

Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej

Praca doktorska

**Zagospodarowanie przestrzeni
Placu Społecznego we Wrocławiu
w opracowaniach architektonicznych,
planistycznych i konkursowych**

mgr inż. architekt Marek Natusiewicz

Promotor: prof. dr hab. arch. Elżbieta Trocka-Leszczyńska
Wrocław, 2011 r.

Spis treści

1. Wstęp.....	7
1.1. Wprowadzenie.....	7
1.2. Obszar i metoda badań.....	8
1.3. Cele badawcze.....	11
1.4. Stan badań.....	11
1.5. Układ pracy.....	13
2. Historyczny kontekst przestrzenny obszaru badań od wieków średnich do 1854 roku.....	16
2.1. Okres od wieków średnich do 1807 roku.....	16
2.2. Okres od 1808 roku do 1854 roku.....	22
3. Urbanistyka i architektura obszaru badań od 1855 roku do 1945 roku.....	26
3.1. Okres od 1855 roku do początku XX wieku.....	26
3.2. Lata 1918-1939.....	51
3.3. Lata II wojny światowej (1939-45).....	62
4. Urbanistyka i architektura obszaru badań po 1945 roku.....	65
4.1. Prace planistyczne.....	65
4.1.1. Lata 40 XX wieku.....	65
4.1.2. Lata 50. XX wieku.....	68
4.1.3. Lata 60. XX wieku.....	70
4.1.4. Lata 70. XX wieku.....	79
4.1.4. Lata 80. XX wieku.....	84
4.1.5. Lata 90. XX wieku.....	86
4.1.6. Podsumowanie.....	88
4.2. Panoramy obszaru badań.....	89
4.3. Obiekty architektoniczne i inżynieryjne.....	91
4.3.1. Obiekty położone na badanym obszarze.....	91
4.3.1.1. Zespół sakralny kościoła p.w. św. Maurycego.....	92
4.3.1.2. Siedziba Urzędu Wojewódzkiego.....	93
4.3.1.3. Wojewódzki Zespół Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej.....	94
4.3.1.4. Kwartal zabudowy XIX-wiecznej.....	95
4.3.1.5. Biurowiec firmy Fortum.....	97
4.3.1.6. Zakład opiekuńczy.....	97
4.3.1.7. Dwupoziomowe skrzyżowanie z estakadami i przejściem podziemnym.....	98
4.3.2. Obiekty w otoczeniu obszaru badań.....	104
4.3.2.1. Budynek Poczty Głównej.....	105
4.3.2.2. Budynek Muzeum Narodowego.....	105
4.3.2.3. Rotunda Panoramy Raławickiej.....	106
4.3.2.4. Akademia Sztuk Pięknych.....	106
4.3.2.5. Bastion Ceglarski.....	107
4.3.2.6. Muzeum Architektury.....	108
4.3.2.7. Basteja.....	109
4.3.2.8. Brama Oławska.....	109
4.3.2.9. Wieżowiec biurowy ZREMB.....	111
4.3.2.10. Akademia Sztuk Pięknych i Muzeum ASP.....	111
4.3.2.11. Kamienica przy ul. Traugutta 35.....	112
4.3.2.12. Szkoła Podstawowa nr 85.....	113
4.3.2.13. Zespół sakralny w sąsiedztwie pl. Wróblewskiego.....	113
4.3.2.14. Inne budowle.....	114
4.3.2.14.1. Most Oławski.....	115

4.3.2.14.2. Most Pokoju.....	116
4.3.2.14.3. Most Grunwaldzki.....	117
4.4. Podsumowanie.....	117
5. Architektura i urbanistyka Placu na początku XXI wieku.....	119
5.1. Próby rewitalizacji i odbudowy Placu.....	119
5.1.1. Konkurs na nową siedzibę Urzędu Miejskiego.....	119
5.1.2. Konkurs na rozbudowę Akademii Sztuk Pięknych.....	121
5.1.4. Rezydencja Angel Wings.....	125
5.1.5. Projekt hotelu Hilton.....	130
5.1.3. Podsumowanie.....	131
5.2. Dyskusja społeczna nad przyszłością Placu Społecznego.....	131
5.3. Podsumowanie.....	142
5.4. Zamierzenia planistyczne.....	143
5.5. Konkurs z 2007 roku.....	145
5.6. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne 2008.....	158
5.7. Podsumowanie.....	164
5.8. Opracowanie pokonkursowe i miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Placu Społecznego.....	165
5.9. Podsumowanie dyskusji – 2010 rok.....	168
6. Zakończenie.....	169
6.1. Podsumowanie pracy badawczej.....	169
6.2. Wnioski końcowe.....	172
7. Załączniki.....	175
7.1. Uchwały i zarządzenia.....	177
7.1.1. Uchwała nr XI/115/95 RMW z 17.03.1995 r.....	179
7.1.2. Uchylone Studium.....	179
7.1.3. Uchwała nr XLVIII/680/98 RMW z 30.01.1998 r.....	180
7.1.4. Uchwała nr XXIV/758/00 RMW z 21.09.2000 r.....	189
7.1.5. Uchwała nr XXV/2079/04 RMW z 08.07.2004 r.....	190
7.1.6. Uchwała nr LIV/3249/06 RMW z 06.07.2006 r.....	191
7.1.7. Zarządzenie nr 5110/05 PW z 18.04.2005 r.....	192
7.1.8. Uchwała nr LIV/3250/06 RMW z 06.07.2006 r.....	193
7.1.9. Spis treści „Strategii – Wrocław w perspektywie 2020 plus”.....	194
7.1.10. Uchwała nr XVI/472/07 RMW z 27.12.2007 r.....	195
7.1.11. Zarządzenie nr 1812/03 PW z 25.11.2003 r.....	195
7.2. Założenia projektowe i projekty.....	199
7.2.1. Konkurs SARP nr 363.....	201
7.2.2. Magistracki projekt Nowego Ratusza.....	202
7.2.2.1. W Gazecie Wyborczej o nowym UM.....	202
7.2.2.2. Cichoński o Nowy Ratuszu.....	202
7.2.2.3. Nowy Ratusz cd.....	203
7.2.2.4. Skład sądu konkursowego na Ratusz.....	203
7.2.2.5. Inne na temat konkursu na ratusz.....	204
7.2.2.6. Opis koncepcji nagrodzonej – pokonkursowy.....	204
7.2.2.7. Wynik konkursu.....	205
7.2.2.8. Dyskusja.....	205
7.2.2.9. List Ewy Frankiewicz.....	206
7.2.2.10. Odpowiedź autorów na list Ewy Frankiewicz.....	206
7.2.3. Konkurs na rozbudowę Akademii Sztuk Pięknych.....	207
7.2.4. Konkurs z 2007 roku.....	208

7.2.4.1. Regulamin konkursu.....	208
7.2.4.2. Skład sądu konkursowego.....	212
7.2.4.3. Wnioski pokonkursowe.....	212
7.3. Wypowiedzi medialne.....	215
7.3.1. Gazeta Wrocławska.....	217
7.3.2. Głosy w publicznej dyskusji.....	217
7.3.3. Jaki plac Społeczny – dyskusja na forum investmap.pl.....	218
7.3.4. Rezydencja Angel Wings.....	218
7.4. Wypowiedzi internetowe.....	221
7.4.1. Dyskusja internetowa na temat Placu.....	223
7.4.2. Post zajf.....	284
7.4.3. Post Darek_W.....	284
7.4.4. Fragmenty dyskusji n/t konkursu na Plac Społeczny na forum „Gazety wybor- czej”.....	285
7.4.5. Muzeum Narodowe.....	289
7.4.5.1. Zasoby Muzeum Narodowego.....	289
7.4.5.2. Zacieranie niemieckości.....	290
7.4.5.3. Panorama 1.....	290
7.4.5.4. Panorama Raławicka w wikipedia.pl.....	291
7.4.5.5. Panorama Raławicka.....	292
7.4.6. Zasoby Muzeum Architektury.....	292
7.4.7. Zasoby Muzeum ASP.....	293
7.4.8. Most Grunwaldzki.....	293
7.5. Wypowiedzi inne.....	295
7.5.1. Skala zniszczeń we Wrocławiu w maju 1945 roku.....	297
7.5.2. Niwelety na Placu.....	297
8. Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru.....	299
9. Indeksy.....	325
9.1. Indeks nazwisk z odniesieniem do numerów stron.....	327
9.2. Skorowidz nazw ulic i placów w zestawieniach.....	331
9.2.1. Polsko-niemieckie – nazwy dla obszaru badań.....	331
9.2.2. Niemiecko-polskie – nazwy wymienione w pracy.....	332
9.3. Skorowidz nazw obiektów w zestawieniu niemiecko-polskim.....	333
9.4. Spis skrótów użytych w pracy.....	334
10. Bibliografia.....	335
11. Inne źródła.....	351
11.1. Źródła internetowe.....	351
11.2. Inne źródła nieopublikowane.....	353
11.2.1. Materiały Urzędu Miejskiego we Wrocławiu.....	353
11.2.2. Materiały Stowarzyszenia Architektów Polskich.....	353
11.2.3. Inne materiały.....	353
12. Spis ilustracji i ich źródeł.....	354

1. Wstęp

1.1. Wprowadzenie

Spoglądając na mapy średniowiecznego, renesansowego, a nawet XVIII-wiecznego Wrocławia trudno – poza ścisłym obszarem Starego Miasta – odczytać jednorodną i spójną wizję kształtowania jego struktury przestrzennej w czasie. Przemiany te można określić „rozwojem przez dodawanie obszarów”, w wyniku kolejnych regulacji planów geodezyjnych. Plany te początkowo obejmowały jedynie obszary około miejskie – głównie od strony południowej i wschodniej Wrocławia – „uwalniane” od fortyfikacji lub „uzdatniane” do potrzeb osiedleńczych, rozwijającego się w XIX wieku miasta. Przełomem stały się lata 20. XX wieku, kiedy to po raz pierwszy sformułowano całościową wizję miasta, obejmującą również jego nieodległe sąsiedztwo. Dzisiaj jesteśmy świadkami realizacji jednego z elementów tego zapisu, tj. obwodnicy zwanej obecnie „śródmiejską”.

Polscy urbaniści i planiści przybyli na Ziemię Odzyskane w 1945 roku. Przejęli trudny poprzedników próbując, w nowych realiach geopolitycznych, nie utracić nic z tych wartości, które jeszcze dziś stanowią o jakości funkcjonalnej i estetycznej przestrzeni miejskiej Wrocławia, ale im bliżej końca XX wieku, tym mniej pozostało z tych ponadczasowych wizji estetycznych i kompozycyjnych.

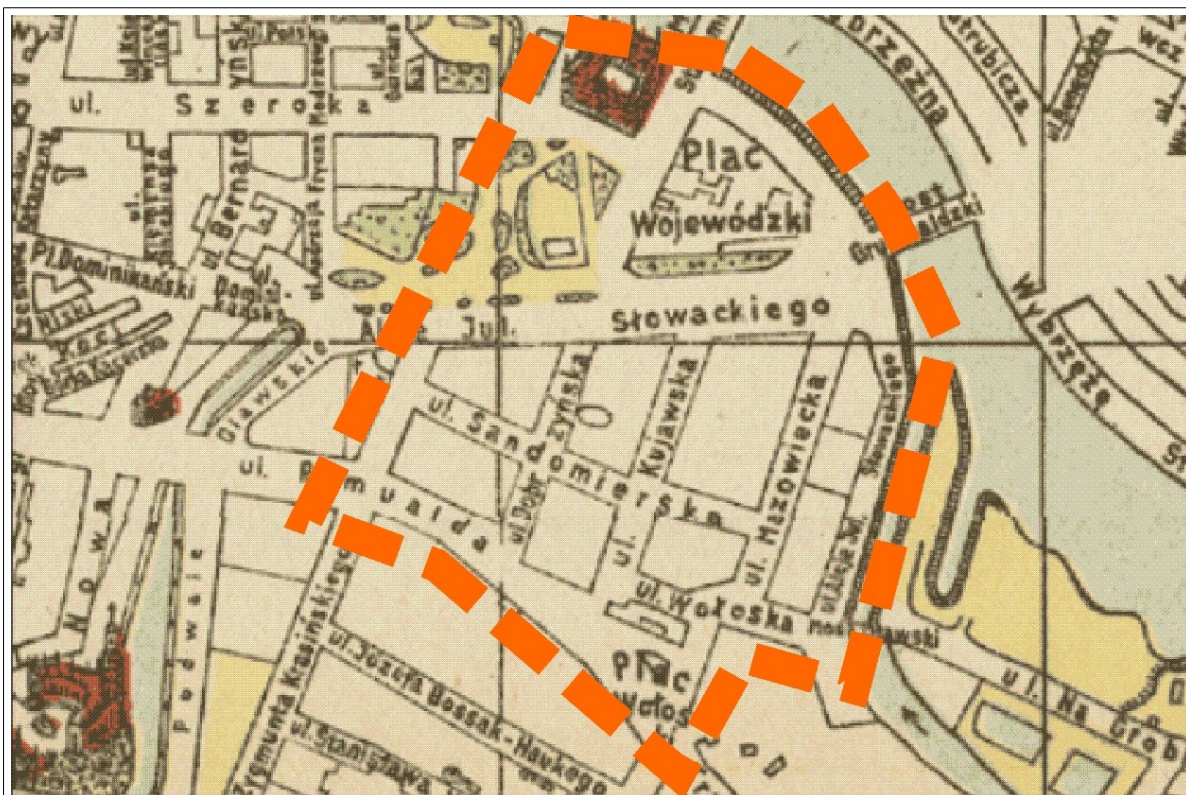
Przełom w kształtowaniu *obszaru* objętego badaniem nastąpił około 1980 roku, kiedy to autorzy projektu *Miejscowego Operacyjnego Planu Szczegółowego Zagospodarowania Przestrzennego Śródmieścia Wrocławia*, zaproponowali zupełnie inne traktowanie – ocalałych z pożogi II wojny światowej – dzielnic Przedmieścia Oławskiego i Ołbina, gdyż zamiast destrukcji zaproponowali ich odtworzenie i rewitalizację. Prekursorskie, w swojej metodologii, opracowanie nie stało się prawem miejscowym (w 1988 roku, podczas zatwierdzania *Planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Wrocławia na 2000 rok*, projekt ten był jedynie załącznikiem), ale przemyslenia zwerbalizowane w jego tekście, stały się niemalże manifestem określającym przemiany tych obszarów. Wywarły one również wpływ na poglądy w kwestii zabudowy ostatniego niezabudowanego terenu na obszarze ścisłego centrum Wrocławia, niedotkniętego boomem inwestycyjnym lat 90. XX wieku, obszaru – położonego między ulicami: Krasieńskiego, Traugutta, Mazowiecką i al. Słowackiego – zwanego *Placem Społecznym*.

Plac Społeczny to *obszar*, na którym poszukuje się odpowiedzi na pytanie o możliwość przepuszczenia potoków komunikacji kołowej przez ścisłe centrum miasta (przy braku tras obwodnicowych, bądź alternatywnych przebiegów tras krajowych). Obszar *Placu*, ze względu na wspomnianą „addycyjność” rozwoju miasta – szczególnie w kierunku północ-południe – wymaga konsekwentnych działań i projektów w celu przywrócenia pełnej funkcjonalności tego fragmentu miasta.

Zmiana podejścia architektów, urbanistów i konserwatorów oraz niezdecydowanie władz administracyjnych spowodowały konstatację, że wszelka na ten temat dyskusja winna być poprzedzona dobrym rozpoznaniem przeszłości i właściwym odczytaniem zapisanego w przestrzeni historycznego przesłania. Temu celowi ma służyć niniejsza praca.

1.2. Obszar i metoda badań.

Obszarem badań będzie niezabudowana przestrzeń, położona między Starym a Nowym Wrocławiem, zwana od 1945 roku *Placem Społecznym* (ryc. 1).



Ryc. 1. Obszar badań – Plac Społeczny zaznaczony na fragmencie mapy Wrocławia z 1945 r. kolorem pomarańczowym (opracowanie autora).

Badaniami ogólnymi objęto dodatkowo część Wrocławia (ryc. 2) wyznaczoną granicami (oznaczonymi liniami przerywanymi koloru żółtego):

- południowymi nadbrzeżami rzek Odry i Oławy, na odcinku od Zatoki Gondol – fragmentu dawnej fosy między Bastionem Ceglarskim a gmachem Muzeum Narodowego – do mostu Oławskiego (od północy i wschodu),
- wschodnią pierzeją pl. Wróblewskiego (od wschodu),
- kompleksem zabudowań klasztornych OO. Bonifratrów (od wschodu i południa),
- południową pierzeją ul. Traugutta (od południa),
- zachodnim brzegiem fosy miejskiej, na odcinku od ul. Oławskiej/Traugutta do al. Słowackiego (od zachodu),
- kompleksem Muzeum Architektury, dawnego klasztoru OO. Bernardynów (od zachodu),
- zachodnią granicą Parku Słowackiego, z kompleksem rotundy Panoramy Racławickiej (od zachodu),
- kompleksem Akademii Sztuk Pięknych, przy ul. Andrzeja Frycza-Modrzewskiego i pl. Polskim (od zachodu),
- Bastionem Ceglarskim, po zachodniej stronie Zatoki Gondol (od północy).

Badaniami szczegółowymi objęto natomiast fragment miasta wyznaczony następująco-

mi granicami (oznaczonymi liniami przerywanymi koloru czerwonego):

- południowymi nadbrzeżami Odry i Oławy, na odcinku od Zatoki Gondol – fragmentu dawnej fosy między Bastionem Ceglarskim a gmachem Muzeum Narodowego – do mostu Oławskiego (od północy i wschodu),
- wschodnią pierzeją pl. Wróblewskiego (od wschodu),
- kompleksem zabudowań klasztornych OO. Bonifratrów (od wschodu i południa),
- południową pierzeją ul. Traugutta (od południa),
- zachodnią pierzeją ul. Krasieńskiego, na odcinku od ul. Traugutta do al. Słowackiego (od zachodu),
- linią łączącą północno-wschodni narożnik budynku Poczty Głównej z południowo-zachodnim narożnikiem gmachu Muzeum Narodowego (od zachodu).

Fragment miasta objęty badaniami szczegółowymi to, historycznie rzecz ujmując, północna część parafii kościoła p.w. św. Maurycego, dawnej osady walońskiej. Dla potrzeb niniejszej pracy, dla okresu do 1945 roku ten fragment miasta nazywany będzie *obszarem badań*, a dla okresu po 1945 roku – *Placem*. Natomiast *zespołami przestrzennymi* będą nazywane zwarte przestrzenie i jednorodne funkcjonalnie części miasta, zarówno te istniejące, jak i projektowane. Określenie *stref* przyjęto w ujęciu planu z 1904 roku.

Fragment miasta objęty badaniami szczegółowymi podzielony został na cztery zespoły przestrzenne:

- A – północny, dzisiejszy pl. Powstańców Warszawy (między rzeką Odrą – od północy, al. Słowackiego – od południa, i Parkiem Słowackiego – od zachodu),
- B – wschodni, istniejący kwartał zabudowy (między ul. Mazowiecką – od zachodu, Al. Słowackiego – od północy, ul. Wyb. Słowackiego – od wschodu, przedłużeniem mostu Oławskiego – od południa),
- C – centralny (między ul. Krasieńskiego – od zachodu, al. Słowackiego – od północy, ul. Mazowiecką – od wschodu, pl. Wróblewskiego i ul. Traugutta – od południa);
- D – południowy, dzisiejszy pl. Wróblewskiego.

Otoczające je części miasta przypisano do kolejnych niżej wymienionych, siedmiu zespołów przestrzennych:

- E – wschodniego – po wschodniej stronie zespołu „D” (między przedłużeniem mostu Oławskiego – od północy i ul. Traugutta – od południa),
- F – „Bramy Oławskiej” – południowo-wschodniego narożnika ul. Traugutta i ul. Pułaskiego,
- G – południowego – po południowej stronie zespołów „C” i „D” (między ul. Pułaskiego – od wschodu i ul. Krasieńskiego – od zachodu),
- H – zachodniego – po zachodniej stronie zespołu „C” (między ul. Podwale – od zachodu i ul. Traugutta – od południa, po obu stronach i pl. Dominikański z południową pierzeją ul. Oławskiej),
- I – Parku Słowackiego łącznie z kompleksem Muzeum Architektury (między ul. Podwale – od południa, Bernardyńską – od zachodu, ul. Purkyniego – od północy),
- J – północno-zachodniego - po zachodniej stronie zespołu „A” (między ul. Purkyniego – od południa, ul. Frycza Modrzewskiego – od zachodu, pl. Polskim i rzeką Odrą – od północy), łącznie z zatoką Gondol.



W rozdziałach opisujących okres po 1945 roku wprowadzone będzie nazewnictwo obecne. Natomiast w rozdziałach opisujących okresy przed 1945 rokiem – używane będą obok nazw obecnych – nazwy aktualne w omawianym czasie podane w nawiasach.

Przypisy stosowane w dysertacji zawierać będą dwa rodzaje informacji, tj. notki biograficzne osób, które w istotny sposób zapisały się w historii *obszaru badań* oraz odniesienia do materiałów źródłowych.

Częścią opracowania są załączniki, w których zgromadzono materiały źródłowe zgrupowane w pięciu blokach tematycznych. W pierwszym znajdą się dokumenty władz samorządowych (uchwały i zarządzenia), w drugim – założenia komunikacyjne i projekty, w trzecim – wypowiedzi medialne, a w czwartym – zasoby internetowe oraz w piątym – inne wypowiedzi.

Uzupełnieniem opracowania będą:

- chronologiczne zestawienie wydarzeń, opracowań, projektów i realizacji dotyczących przekształceń *obszaru badań* w formie tabeli,
- indeks nazwisk – z podaniem numerów stron, na których występują,
- skorowidz nazw ulic i placów w wersji polskiej i niemieckiej,
- skorowidz obiektów w wersji dwujęzycznej,
- spis skrótów,
- bibliografia,
- źródła: internetowe, nieopublikowane i inne materiały,
- spis ilustracji i ich źródeł.

Stosowane zazwyczaj, przy tego rodzaju badaniach, podejście metodologiczne, polegające na rodzajowym, bądź tematycznym, zakresie badań, nie mogło być zastosowane w niniejszej dysertacji ze względu na znikomą ilość materiałów źródłowych. Dlatego też zastosowane będą dwie metody badawcze: pierwsza – wprowadzona w badaniach nad okresem do

1918 roku, metoda polegająca na skomentowaniu uporządkowanych chronologicznie materiałów ikonograficznych, druga – stosowana w badaniach okresu po 1918 roku, prezentująca projekty i realizacje obiektów wraz z opisami koncepcji urbanistycznych zagospodarowania fragmentów *obszaru badań* (powstałych do 1939 roku) oraz *Placu* (opracowanych po 1945 roku), w ujęciu okresowym bądź tematycznym.

Przy omawianiu zasobów archiwalnych, prezentujących zabudowę badanego fragmentu miasta, w przededniu II wojny światowej, zastosowano grupowanie obiektów ulicami (część 3.1., s. 26).

1.3. Cele badawcze

Obszar Wrocławia o współczesnej nazwie *Plac Społeczny* jest jednym z nielicznych miejsc, położonych w centralnej części miasta, który nie doczekał się publikacji o charakterze monograficznym. Stąd celem badawczym będzie wydobywanie istoty przekazu historycznego i ukazanie jego głównych przesłań pod kątem wykorzystania tych informacji w procesie decyzyjnym związanym z odtworzeniem tkanki miejskiej zniszczonej podczas działań wojennych II wojny światowej. W efekcie powstanie usystematyzowany zbiór dokumentów ikonograficznych, skomentowany materiałem tekstowym, uzupełniony przypisami i załącznikami.

Badania o charakterze monograficznym dla obszaru obecnego *Placu* nie były prowadzone przed 1945 rokiem. Zapewne jednym z powodów był brak jego przestrzennego wydzielenia, jako odrębnego obszaru. Dopiero po zakończeniu II wojny światowej, w obliczu ogromu zniszczeń, decydenci, urbaniści i architekci – w celu określenia roli i funkcji tego fragmentu w strukturze miasta – zainteresowali się tą częścią Wrocławia.

Zasadniczym celem badań będzie zanalizowanie przemian przestrzennych i wizji rozwoju tego *obszaru*. Badania te mogą wskazać, że zachowane dziedzictwo materialne i intelektualne stanowi istotny czynnik ułatwiający zarówno podejmowanie optymalnych decyzji inwestycyjnych, jak też unikanie wadliwych – pod względem funkcjonalnym i formalnym – realizacji. Dlatego też podjęte zostaną badania szczegółowe, których celem będzie:

- ukazanie ciągłości procesów planistycznych, myśli urbanistycznej i wizji architektonicznych, poprzez omówienie dorobku urbanistów i architektów, od połowy XIX wieku do czasów współczesnych,
- prezentacja twórczych wizji architektów i urbanistów, tworzonych w związku z licznymi konkursami architektonicznymi i urbanistycznymi od początków XX wieku do dzisiaj,
- ukazanie wpływu funkcjonalnych i przestrzennych przekształceń na *obszarze badań* na rozwój wschodniej części obecnego Wrocławia,
- przedstawienie i omówienie istotnych barier uniemożliwiających pełną integrację *Placu* z miastem,
- prezentacja sposobu zagospodarowania przestrzeni *Placu*, zarówno w aspekcie urbanistycznym jak i architektonicznym, od chwili pełnej integracji przestrzennej *Placu* z miastem.

1.4. Stan badań

Podczas prowadzonej kwerendy nie stwierdzono istnienia dokumentów o charakterze monograficznym na temat *obszaru badań* (obszaru *Placu*), a ślady opisów, planów i innych informacji mają charakter towarzyszący innym badaniom podstawowym. Należy tutaj wy-

mienić przede wszystkim:

1. Badania przeprowadzone przez Wandę Kononowicz w Instytucie Historii Architektury, Sztuki i Techniki Politechniki Wrocławskiej w latach 1970-2000, skoncentrowane na problemach ogólnomiejskich, wybiegających poza granice administracyjne Wrocławia [195]. Dominujący w latach międzywojennych pogląd o kształtowaniu przestrzeni miejskiej, jako integralnym dziele architektoniczno-urbanistycznym, znalazł w tym opracowaniu odzwierciedlenie w części poświęconej twórczości takich wybitnych twórców, jak Max Berg¹ i Richard Konwiarz² – współautorów projektu wieżowca (ryc. 62-66) na obecnym pl. Powstańców Warszawy, czy też Richarda Plüddemanna³ – autora projektu nowego ratusza (ryc. 58-59) w tym samym miejscu. Autorka prezentuje również wyniki konkursu z 1927 roku na zabudowę wyżej wymienionego placu.

2. Badania przeprowadzone przez Jerzego Ilkosza i Beate Störtkuhl w latach 90. XX wieku, skoncentrowane zostały na koncepcjach zabudowy historycznego centrum Wrocławia wieżowcami [166], [170]. Skupiono w nich uwagę na problemie zabudowy obecnego pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*), autorstwa M. Berga i R. Konwiarza [166, s. 138-148]. Autorzy przedstawili projekty wieżowca – początkowo jedenasto-, później czterdziesto- i dwudziestokondygnacyjnego, jako wersji ostatecznej. Zaprezentowali również szczegółowo efekty rozpisane w 1927 roku, przez Magistrat Miasta Wrocławia, konkursu na budowę obiektu biurowego z przeznaczeniem dla Zarządu Miasta (niem. *Verwaltungsgebäude*) i Straży Pożarnej (niem. *Hauptfeuerwache*), [166, s. 178-180] na *badanym obszarze*.

Ważnym fragmentem tego opracowania jest część poświęcona realizacji budynku poczty (niem. *Postcheckamt*), przy obecnej ul. Krasińskiego (niem. *Feldstraße*), autorstwa Lothara Neumanna⁴ [166, s. 79-91].

¹ Max Berg (ur. 17. 04. 1870 r. w Szczecinie, zm. 22. 01. 1947 r. w Baden-Baden), niemiecki architekt. Inspektor budowlany we Frankfurcie nad Menem. Autor projektu przebudowy Berlina. Od kwietnia 1909 r. we Wrocławiu na stanowisku doradcy budowlanego miasta (po Richardzie Plüddemannie). W l. 1919-20 opracował koncepcję urbanistyczną Wrocławia (we współpracy z Richardem Konwiarzem i Ludwigiem Moshamerem). Autor niezrealizowanych wieżowców we Wrocławiu: w bloku śródmiejowym (obok Ratusza, w miejscu Nowego Ratusza, ul. Sukiennice i sąsiednich), na obecnym pl. Powstańców Warszawy, na ul. Tęczowej i zbiegu z ul. Proszą przy ul. Podwale/pl. Wolności. Późne prace stanowią przykłady klasycznego modernizmu. Na skutek konfliktu z radą miejską architekt w 1924 r. złożył urząd udając się na przedwczesną emeryturę, której większą część poświęcił na studiowanie mistyki chrześcijańskiej [501], [164, s. 359-398].

² Richard Konwiarz (ur. 15. 02. 1883 r. w Czempiniu, niem. *Kempin/Tschempin* k. Poznań, zm. w 1960 r. w Hanowerze), niemiecki architekt. Studia architektoniczne w Dreźnie u Paula Wallota i Corneliusa Gurlitta, praktyki w Koblencji i Kolonii oraz w biurze architektonicznym Lossow & Kuhne w Dreźnie. Od października 1909 r. był projektantem w biurze radcy budowlanego miasta Wrocławia, Maxa Berga. Pracując w zespole Berga był jednym ze współautorów (w l. 1910-1913) projektu Hali Stulecia (niem. *Jahrhunderthalle*). Członek *Schlesischer Bund für Heimatschutz i Deutsche Werkbund*. W latach 30. XX wieku wykładowca urbanistyki na Uniwersytecie Wrocławskim, współorganizator i autor wystawy „Osiedla i urbanistyka na Śląsku”. Po II wojnie światowej trafił do Drezna, kierował Urzędem Ochrony Zabytków, współpracował z Katedrą Projektowania i Urbanistyki na tamtejszej Politechnice, a w 1950 r. wyemigrował do Hanoweru, gdzie zaprojektował m.in. Park Ludowy [502].

³ Richard Plüddemann (ur. 30. 09. 1846 r. w Gąskach, niem. *Funkenhagen*, zm. 1. 02. 1910 r. we Wrocławiu), niemiecki architekt. Od 1878 r. roku architekt rządowy w Ministerstwie Robót Publicznych w Berlinie, później na rządowych stanowiskach w wydziałach architektury w Flensburgu i Poczdamie. Pod wpływem architektów związanych ze szkołą hanowerską (C.W. Hasego), zainteresował się architekturą neogotycką. W 1885 r. wyjechał do Wrocławia, początkowo pracował na stanowisku miejskiego radcy budowlanego (niem. *Hochbauverwaltung*), a w l. 1903-1908 – tajnego radcy (niem. *Geheimrat*). W l. 1885-1908 – wg jego projektu, lub pod jego kierunkiem – powstało ponad 100 nowych budynków komunalnych, głównie szkoły, zakłady ochrony zdrowia i opieki społecznej. Ceglane, neogotyckie budynki zdominowały panoramę Wrocławia. Swoją architekturę podporządkował wymogom funkcjonalności, higieny i ekonomii, która upodobiła Wrocław do innych dużych miast niemieckich. Rozpoznawalne elementy jego architektury to: rozbudowane i urozmaicone zwieńczenia budowli z dużą liczbą szczytów, lukarn wież z ostrosłupowymi hełmami, wysokie dachy, barwne dekoracje z glazurowej ceramiki. Do najbardziej znanych projektów jego autorstwa należy most Grunwaldzki (niem. *Kaiserbrücke*), zbudowany w l. 1908-1910. Stworzył też koncepcję urbanistyczną osi dzisiejszego pl. Grunwaldzkiego. Był także inicjatorem niektórych przedsięwzięć w mieście, m. in. był udziałowcem Towarzystwa Akcyjnego Łaźni Miejskie, założonego w celu zdobycia funduszy na wybudowanie łaźni publicznych, w tym Łaźni Miejskiej przy ul. Teatralnej. Przeszedł na emeryturę 1.01.1909 r. [503], [504].

⁴ Lothar Neumann, (ur. 1891 r., zm. ?), niemiecki architekt. W 1911 r. rozpoczął studia medyczne na Uniwersytecie Wrocławskim, by przenieść się na Politechnikę we Wrocławiu (?). W 1914 r. podjął naukę na wydziale architektury Politechniki w Gdańsku i kontynuował studia w Politechnice w Monachium do 1918 r. W 1924 r. pracował jako architekt w biu-

3. Badania przeprowadzone przez Danielę Przyłęcką w latach 2006-2007 skupiły się na zagadnieniu zachowania ciągłości myśli urbanistycznej, na przykładzie działalności polskich urbanistów, we Wrocławiu po 1945 roku. Autorka szczególnie zaakcentowała konsekwencję w kontynuowaniu idei rozwoju i kształtowania miasta w planach urbanistycznych oraz ich hierarchiczność [295].

4. Z innych źródeł dotyczących zagadnień *obszaru badań* należy wymienić:

- opublikowane zasoby kartograficzne Muzeum Miejskiego/Historycznego we Wrocławiu [217],
- archiwalne zasoby Archiwum Budowlanego we Wrocławiu (przejrzano 123 jednostki archiwalne),
- zasoby internetowe:
 - dyskusje na temat: na temat *Placu* [507], [577] i na temat konkursu z 2007 roku [581],
 - wyniki *konkursu architektonicznego na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych*, z 2007 roku [509],
 - projekt rezydencji Angel Wings, z lat 2008-2009 [510],
- akty prawne Rady Miejskiej Wrocławia [511],
 - *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław*, z 30 stycznia 1998 roku,
 - *Strategia – Wrocław w perspektywie 2020 plus*, z 6 lipca 2006 roku,
- opracowanie pokonkursowe na nową siedzibę Urzędu Miejskiego, ok. 2002 roku [600],
- materiały Urzędu Miejskiego we Wrocławiu, z lat 2000-2008 [601],
- wyniki *konkursu SARP nr 363 na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego*, z 1964 roku [602],
- zasoby archiwum prywatnego Ryszarda Natusiewicza, z lat 1950-2008 [603],
- zasoby archiwalne Zarządu Oddziału Stowarzyszenia Architektów Polskich we Wrocławiu, z lat 1945-2011 [604],
- materiały pomocnicze do *konkursu na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie Placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2007 roku [605],
- zasoby archiwum prywatnego Marka Natusiewicza, w tym zdjęcia z lat 2008-2009 [606].
- zasoby archiwum prywatnego Tadeusza Zipsa [609].

1.5. Układ pracy

W dysertacji zastosowano układ chronologiczny badań.

W rozdziale 1. we wstępie, po sformułowaniu tematu badawczego *Zagospodarowanie przestrzeni Placu Społecznego we Wrocławiu w opracowaniach architektonicznych, planistycznych i konkursowych*, zostaną opisane: granice *obszaru badań*, stosowane metody badawcze, cel badawczy i stan badań dotychczasowych, jak również układ pracy.

W rozdziale 2. zarysowany zostanie historyczny kontekst przestrzenny *obszaru badań*

rze projektowym fabryki Linke-Hofmann w Berlinie. W 1925 r. rozpoczął pracę we wrocławskim Okręgowym Urzędzie Poczтовым (*Ober-Post-Deputation*), jako główny projektant. W 1941 r. wykładał w Politechnice Wrocławskiej. W l. 1946-1949 pracował jako architekt ogrodowy. W 1949 r. podjął pracę w Urzędzie Poczтовым w Hanowerze [124, s. 552], [166, s. 208].

od wieków średnich do 1854 roku, w oparciu o dostępne plany i ryciny, miedzioryty i grafiki, które pozwolą wskazać na przekształcenia przestrzenne badanego terenu i warunki życia i pracy mieszkańców.

W rozdziale 3. poddane będą analizie rozwiązania urbanistyczne i architektoniczne opracowane dla *obszaru* od 1855 roku do 1945 roku, następnie omówiony zostanie rozwój praktyki urbanistycznej – od planów regulacyjnych z 1856 roku, po plan z 1904 roku.

W celu zweryfikowania prawdziwości danych zawartych w materiałach kartograficznych, znajdzie się w nim również zestawienie – grupowanych ulicami – inwestycji budowlanych zrealizowanych na *obszarze badań*, w układzie chronologicznym i funkcjonalnym obiektów. Analizie poddane będą również te elementy, które w sposób bezpośredni oddziaływały na rolę badanego terenu w ówczesnym Wrocławiu.

W kolejnej części zostaną opisane plany urbanistyczne i korelacje występujące między projektowaniem architektonicznym a urbanistycznym, na przykładzie konkursu z 1927 roku, na zabudowę dzisiejszego pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*). Powstałe w tym okresie dwa obiekty Nowego Centrum, tj. gmach Nowej Rejencji (niem. *Neues Regierungsgebäude*) i budynek Poczty Czekowej (niem. *Postscheckamt*), jako jedne z nielicznych ocalałych od zniszczenia, zostaną omówione w rozdziale 4. Kolejną fazą badań będzie opis sytuacji Wrocławia od dnia ogłoszenia miasta twierdzą, o nazwie *Festung Breslau*, aż do dnia jej kapitulacji.

Rozdział 4. zawierać będzie analizę urbanistyki i architektury *obszaru badań* po 1945 roku. Opisane zostaną dokonania w dziedzinie planowania i urbanistyki w układzie kolejnych dziesięcioleci związane z badanym terenem lub wpływające na dzisiejszy kształt najbliższego jego otoczenia, m. in. zostaną przedstawione przygotowania, przebieg i wyniki konkursu SARP nr 363 *na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego we Wrocławiu* z roku 1964 oraz prace nagrodzone lub wyróżnione w innych konkursach.

Zostaną również przedstawione i omówione szczegółowo istniejące na *obszarze badań* i terenach przyległych obiekty, zarówno architektoniczne jak i inżynierskie, m.in. zostaną przedstawione okoliczności towarzyszące podejmowaniu decyzji o budowie dwupoziomego skrzyżowania z estakadami.

W rozdziale 5. będzie omówiona: architektura i urbanistyka *Placu* po 2000 roku, próby rewitalizacji *Placu*, jak i jego najbliższego sąsiedztwa, dyskusja z 2001 roku poprzedzająca decyzję o ogłoszeniu konkursu na projekt nowej siedziby Urzędu Miejskiego, przygotowania, przebieg i wyniki tego konkursu, wyniki *konkursu architektonicznego na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności*.

Przedstawione zostaną także realizacje rezydencji Angel Wings i hotelu Hilton. Ilustracje towarzyszące dyskusji społecznej prowadzonej od 18 listopada 2006 roku na internetowym forum dyskusyjnym umożliwią współuczestniczenie w sformułowaniu konkluzji (ewolucja poglądów od dwóch skrajnych koncepcji zagospodarowania – kwartałowej i zachowawczej do koncepcji kompilacyjnej)

Przedstawione będą również wyniki dotyczące analiz osi kompozycyjnych i innych elementów układu przestrzennego, które można odnaleźć na *Placu*. Następnie omówione zostaną: aktualne zamierzenia planistyczne zapisane w uchwałach Rady Miejskiej Wrocławia, m. in. przygotowania, przebieg i wyniki *Konkursu na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego we Wrocławiu* z 2007 roku oraz nagrodzone i wyróżnione prace.

Analizie poddane zostaną również wyniki Brytyjsko-Polskich Warsztatów Planistycznych z września 2008 roku oraz zaprezentowany *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we*

Wrocławiu opracowany w nawiązaniu do wyników konkursu z roku 2007.

Rozdział 6. zawierać będzie zarówno podsumowanie pracy badawczej – z odpowiedzią na pytanie, czy cel badawczy został zrealizowany oraz wnioski końcowe – do wykorzystania w dalszych dyskusjach społecznych i procesach decyzyjnych.

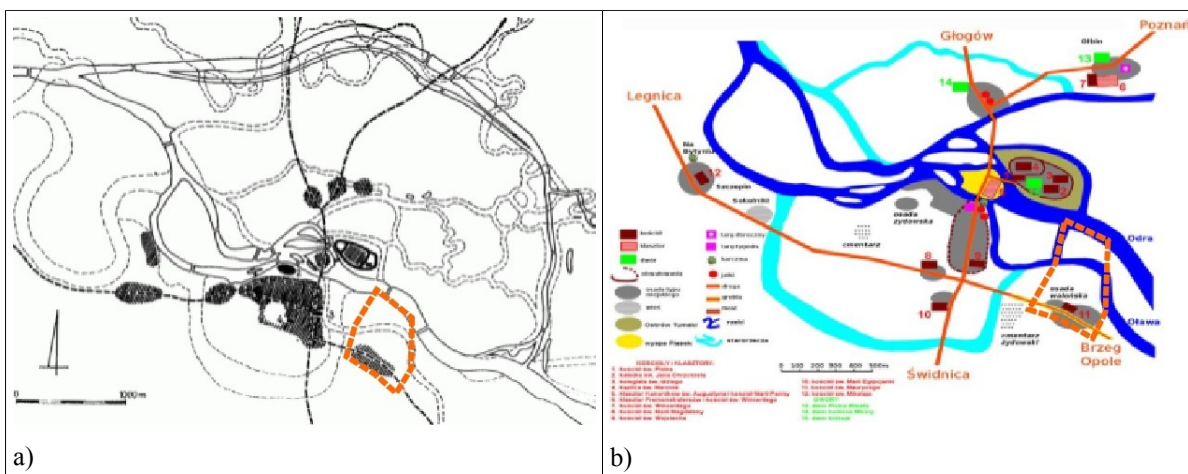
Całość opracowania zakończą: załączniki, tabelaryczne zestawienie dat ważnych dla *badanego obszaru*, indeks nazwisk z odniesieniem do numerów stron, skorowidze: nazw ulic, placów i obiektów, skrótów użytych w pracy, bibliografia, źródła internetowe i inne nieopublikowane, spis ilustracji i ich źródeł.

2. Historyczny kontekst przestrzenny obszaru badań od wieków średnich do 1854 roku

2.1. Okres od wieków średnich do 1807 roku

Badany obszar to w średniowieczu *Osada Walońów* [, która] znajdowała się za miastem, początkowo w pobliżu kościoła św. Maurycego, z czasem jednak zaczęła się rozwijać na prawym brzegu Oławy, w rejonie dzisiejszej ul. Na Grobli. W starych dokumentach kolonia tkaczy walońskich określana jest jako *platea Romana* bądź *inter Gallicos*, od nich też poszła późniejsza nazwa ul. Walońskiej, w wyniku oczywistego nieporozumienia nazwanej po ostatniej wojnie *Wołoską* [16, s. 76]. Życie publiczne toczyło się w owym czasie wokół kościoła p.w. św. Maurycego, który został wzniesiony przez walońskich tkaczy, przybyłych w 1138 r. z Arras we Francji, od początku był ich świątynią parafialną, niewątpliwie współczesną ich osadzie [16, s. 76].

Edmund Małachowicz, napisał zaś, że ze względu na peryferyjne położenie obszaru [obecnego Placu Społecznego], w stosunku do starożytnego Wrocławia (w obrębie średniowiecznych murów obronnych), nie ma źródeł pisanych z tego okresu. Najczęściej spotykane przekazy to graficzne materiały o charakterze ogólnym, prezentujące obszar na tle szerszego problemu (ryc. 3), jak np. na mapie obrazującej zespół osadniczy Wrocławia w początkach XIII w., (ryc. 3), [240, s. 11]. Więcej informacji dostarczają dokumenty kartograficzne [346], [254]. To na ich podstawie można określić rodzaj i sposób użytkowania i zagospodarowania badanego terenu.



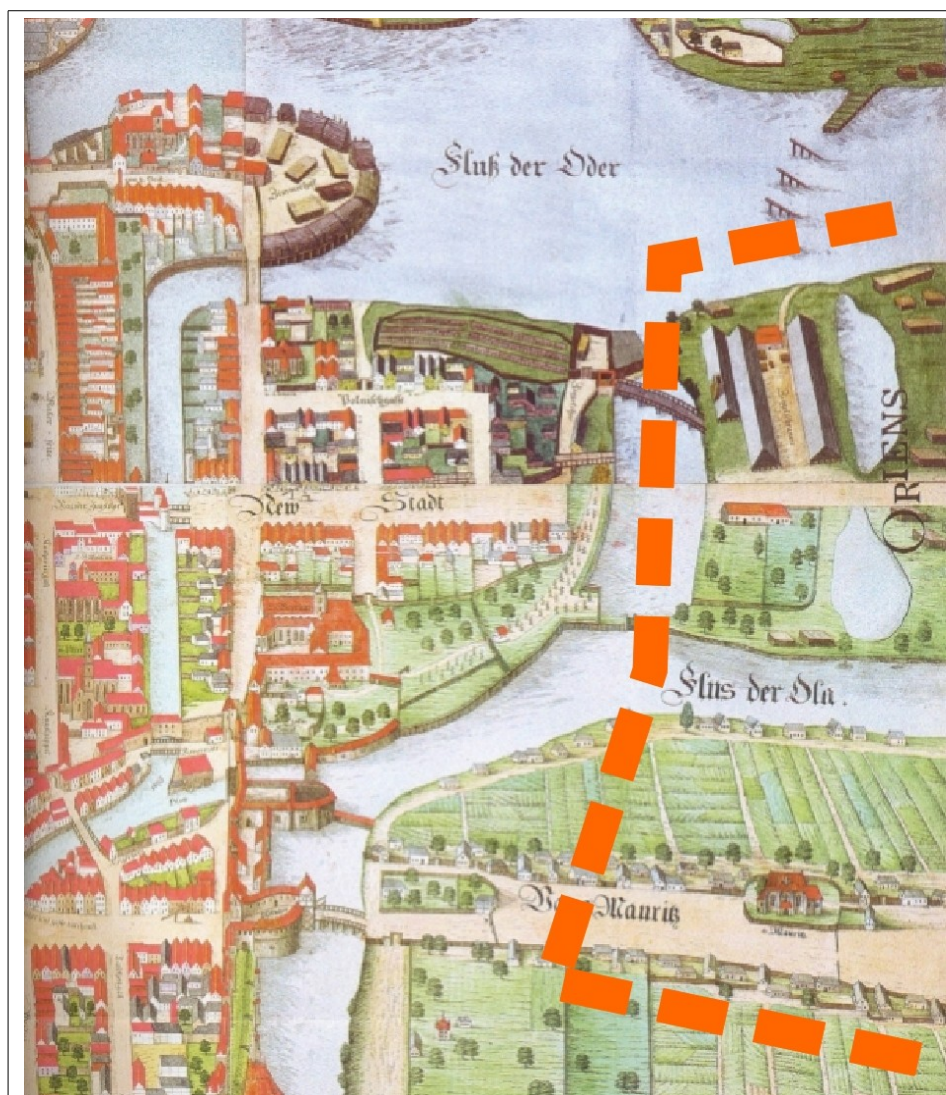
Ryc. 3. Zespół osadniczy Wrocławia w początkach XIII wieku: a) ok. 1970 roku (autor: E. Małachowicz), b) opracowanie na podstawie Encyklopedii Wrocławia, b.d. (autor: nn) – zaznaczono obszar badań.

Pierwszy plan Wrocławia⁵, został wykonany w 1562 roku przez Barthele Weinerja⁶ (ryc. 4). Od miasta, liczącego wówczas 29 tysięcy mieszkańców [346, s. 2], obszar badań oddzielony był od Wrocławia rzeką Oławą. W północnej części Oława, zbliżając się na niewielką odległość od koryta Odry, rozdzielała się na Oławę Białą i Oławę Czarną. Ta ostatnia wpadała do Odry nieopodal terenu badań na wysokości Ostrowa Tumskiego [343, s. 119].

⁵ Łac. *Contrafactur der stad Bresslau*.

⁶ Barthel Weiner (XVI w.), poddany korony czeskiej, w 1563 r. uzyskał obywatelstwo Wrocławia, malarz widoków. Przy pracach nad prezentowanym planem współpracownikiem był jego syn, również Barthel. Należy także wspomnieć nazwisko Gregora Ubera, fundatora tego opracowania, który zadeedykował je monarchom z domu Habsburgów; tj. cesarzowi Ferdynandowi, a także jego synowi Maksymilianowi z okazji objęcia w 1562 r. tronu w Pradze [124, s. 885].

Brak umocnień obronnych w rejonie właściwego Nowego Miasta⁷ – tj. terenu położonego na wschód od murów miejskich, naprzeciw Ostrowa Tumskiego, wskazuje, że zarówno Oława Czarna, jak i teren składowo-produkcyjny (?) położony na wschodnim jej brzegu (oznaczony na planie jako *ORIENS*) już wówczas stanowiły część miasta. Nad Oławą Czarną przerzucony był, dość przypadkowo zlokalizowany, drewniany most, który zapewne powiązany był funkcjonalnie z istniejącym od XIV wieku, na terenie dzisiejszego Wzgórza Polskiego, pierwszym składowiskiem, pełniącym prawdopodobnie rolę portu miejskiego [124, s. 573]. Oława Czarna oddzielona była od Oławy Białej tamą. Analizując dalsze zapisy planu można sądzić, że tama ta – pełniąc rolę urządzenia hydrotechnicznego, wraz z przegrodami koryta Oławy Białej, na wysokości bastii (obecnie przy Galerii Dominikańskiej) – umożliwiała kontrolę poziomu wody w fosie miejskiej poprzez upuszczanie nadmiaru wody w Oławie, bądź uzupełnianie niedoboru wody w fosie miejskiej wodą z Odry.

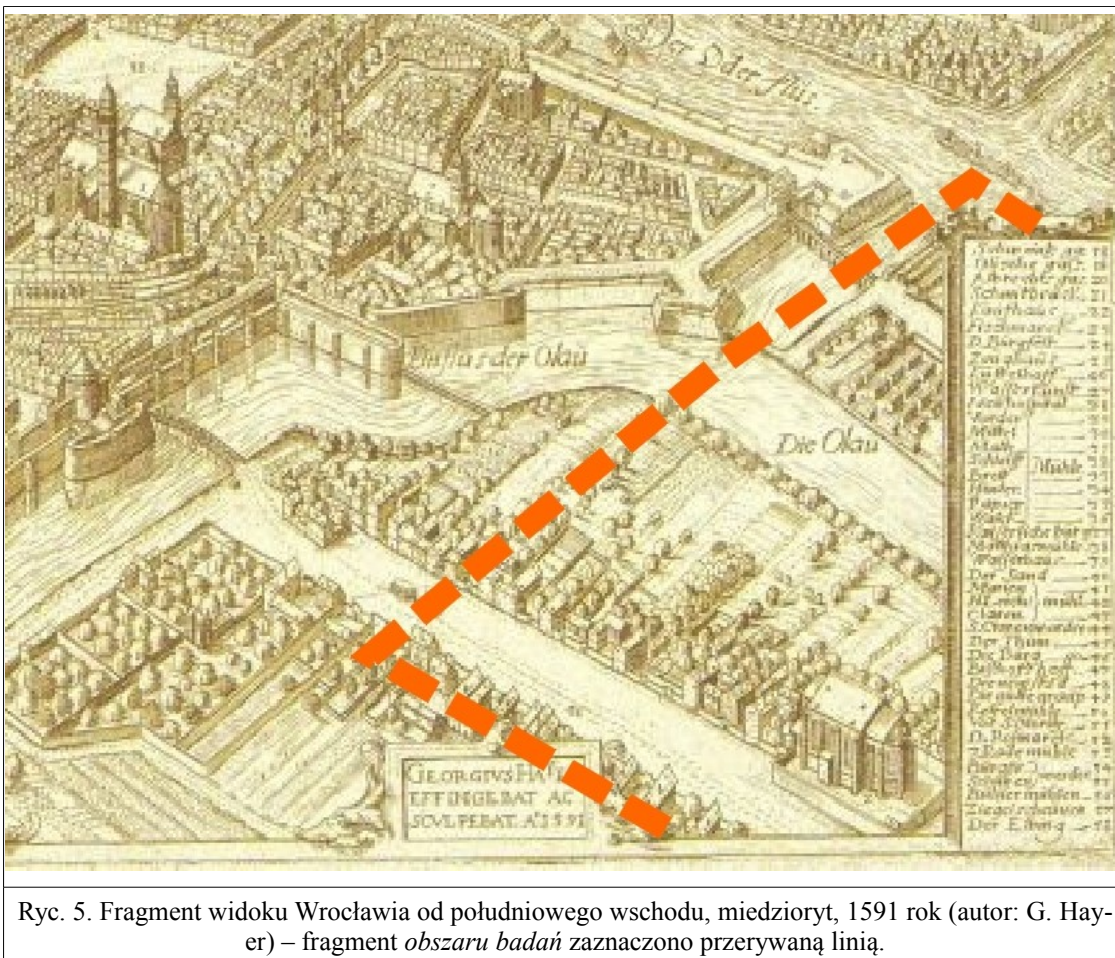


Ryc. 4. Fragment planu Wrocławia, 1562 rok (autor: B. Weiner) – fragment obszaru badań zaznaczono przerywaną linią.

⁷ Nowe Miasto położone było w bezpośrednim sąsiedztwie wrocławskiego Starego Miasta. Jego osią była ul. Szeroka – dzisiejsza ul. Purkyniego (niem. *Breite Gasse*). Ratusz znajdował się najprawdopodobniej po zachodniej stronie pl. Polskiego (niem. *Kaiserin-Augusta-Platz*). Do Wrocławia prowadziła Brama Nowa. Nowe Miasto lokowane było 16. 12. 1261 r. (prawo magdeburskie obowiązywało od 5. 10. 1263 r.), a w 1327 r. zostało włączone do Wrocławia. W początkach XV w. wybudowano tu kościół p.w. św. Klemensa (zamknięty w 1773 r.) i utworzono nowy cmentarz parafialny. Klasztor bernardynów wybudowano w l. 1453-1517 [124, s. 559], [512].

W tym czasie południowa część *badanego obszaru*, to tereny użytkowane rolniczo, otaczające – nanizany na oławski trakt handlowy – wrzecionowaty plac (niem. *Bors Mauri*β), z położonym – w połowie jego długości – kościołem p.w. św. Maurycego. Do miasta można się było dostać, oławskim traktem, śladem dzisiejszej ul. Oławskiej poprzez drewniany most wprowadzający do Bramy Oławskiej.

Na planie⁸ Georga Hayera⁹ z 1591 roku można odnaleźć poznane dotychczas elementy zagospodarowania; większość z nich w bardziej rozwiniętej formie (ryc. 5), tj. wrzecionowaty plac, przekształcony już w regularny, otoczony zwartą zabudową, w przeważającej liczbie dwukondygnacyjną z poddaszami i z rozbudowanymi budynkami gospodarczymi. Tereny rolne, uprawiane dotychczas ekstensywnie, zamienione w sady i ogrody. Wiele działek wydzielono przy pomocy murowanych ogrodzeń. Koryto Oławy Białej, na wysokości bastei, pozostało nadal przegradzone zaporą, a tama nadal przegradzała Oławę Czarną. Najwięcej zmian obserwuje się w zagospodarowaniu zachodniego brzegu Oławy Czarnej. To tutaj pojawiły się ziemne obiekty fortyfikacyjne, a w północnej części widać już przestrzenne zręby Bastionu Ceglarskiego – przyszłego Bastionu Sakwowego [124, s. 199, ilustracja górna]. Pojawiła się również brama na zakończeniu – prostopadłego do linii brzegowej – mostu prowadzącego na wschodni brzeg Oławy Czarnej, gdzie – szczególnie po południowej stronie drogi prowadzącej do miasta – zintensyfikowaniu uległa zabudowa terenów.

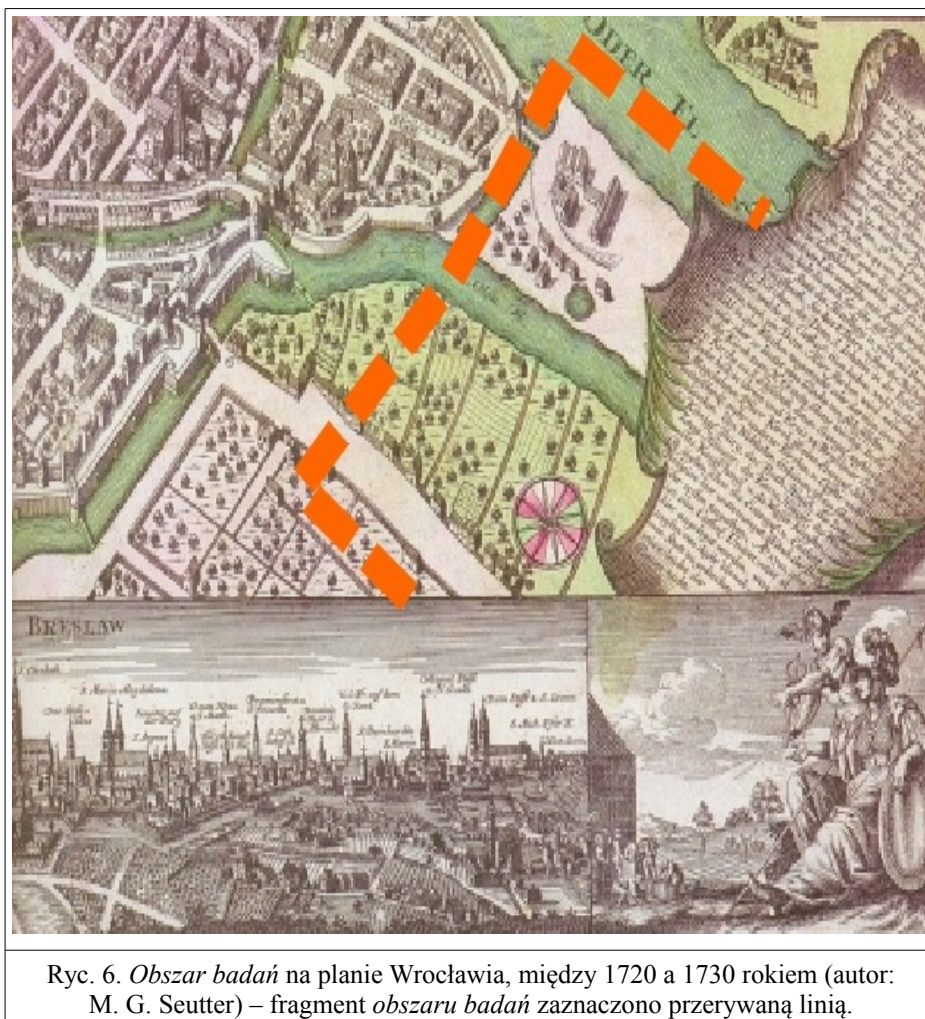


Ryc. 5. Fragment widoku Wrocławia od południowego wschodu, miedzioryt, 1591 rok (autor: G. Hayer) – fragment *obszaru badań* zaznaczono przerywaną linią.

⁸ Łac. *Urbis Wratislaviae silesiorum metro=/polis gemina descriptio*.

⁹ Georg Hayer st. (ur. 1559 r., zm. 1614 r.), pochodzący z Drezna, malarz, rytownik i kartograf. We Wrocławiu od 1579 r. Prawa mistrzowskie uzyskał w 1584 r., od 1594 r. starszy cechu malarzy, od 1599 r. – miejski pisarz arsenalowy, od 1603 r. mierniczy cesarski. W 1599 r. współuczestniczył przy instalowaniu armat we Wrocławiu [124, s. 259].

Pewną dezorientację wywołał plan¹⁰ datowany na lata 1720-30, autorstwa Matthäusa Georga Seuttera¹¹ (ryc. 6). Jak wykazali badacze [346, s. 3], plan – wzorowany na ujęciu Meriana¹² sprzed 1650 roku – zawiera wiele uproszczeń, niedopowiedzeń, a wręcz błędów. Przedstawienie badanego terenu to widoczny regres w stosunku do zapisów planu Hayera.



Ryc. 6. Obszar badań na planie Wrocławia, między 1720 a 1730 rokiem (autor: M. G. Seutter) – fragment obszaru badań zaznaczono przerywaną linią.

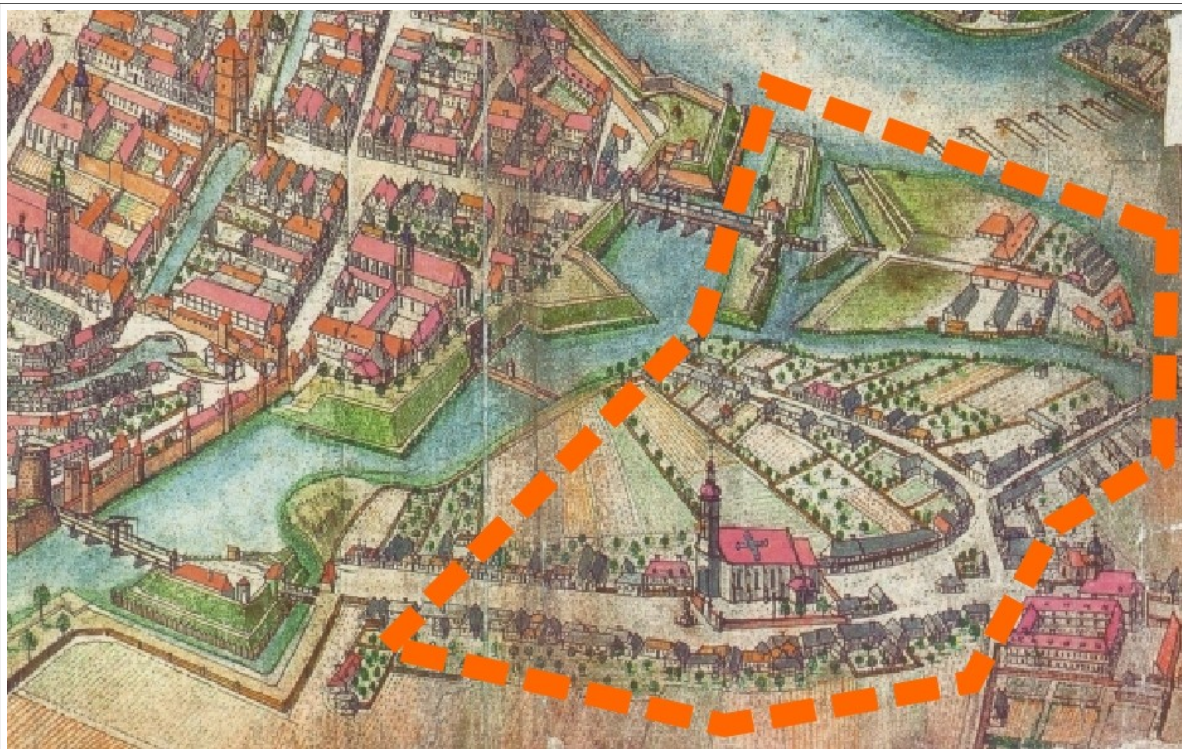
Kolejnych ważnych informacji, na temat przekształceń *badanego obszaru*, dostarcza wykonany między 1742 a 1750 rokiem plan autorstwa Friedricha Bernharda Wenera¹³ (ryc. 7), który szczególnie sugestywnie przedstawił zbudowane w systemie włoskim i hollenderskim fortyfikacje miejskie [346].

¹⁰ Łac. *WRATISLAVIA antiquissima et celeberrima DUCAT. SILESIIACI Metropolis ac florentissimum Bonarum Artium et Mercium Emporium ad omnem Viadrum.*

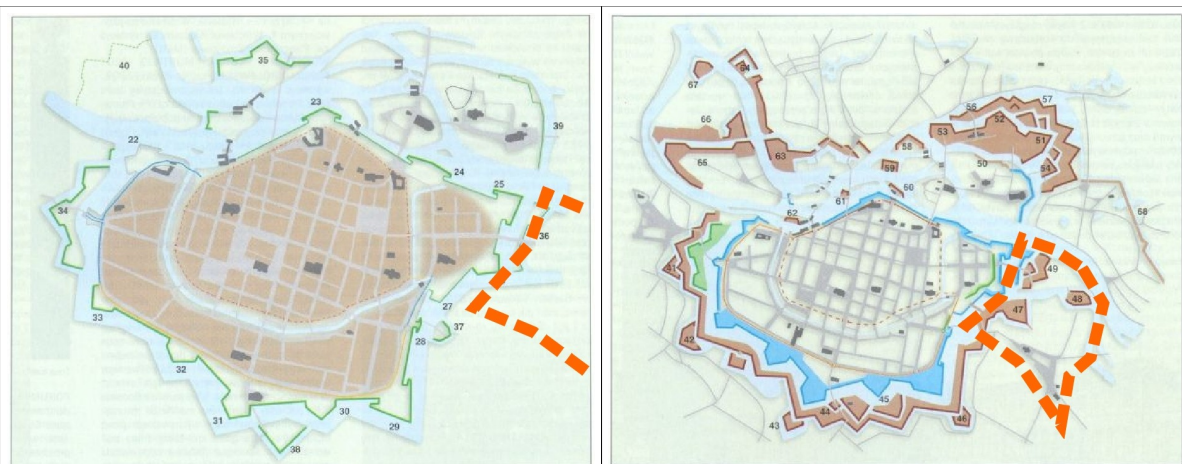
¹¹ Matthäus Georg Seutter (ur. 1678 w Augsburgu, zm. 1757), jeden z najważniejszych niemieckich kartografów i wydawców, geograf dworu cesarza Karola VI. Staż odbywał u Johanna Baptista Homanna, z którym następnie konkurował. Jego mapy (podobnie jak Homanna) były bogato zdobione figurami, fauną i florą [593].

¹² Matthäus Merian Starszy (ur. 22. 09. 1593 r. w Bazylei, zm. 19. 06. 1650 r. w Bad Schwalbach), szwajcarski rytownik. Z miedziorytnictwem zapoznawał się w Zurychu, później pracował i studiował w Strasburgu, Nancy i Paryżu, by wrócić do Bazylei w 1615 r. W 1616 r. przeprowadził się do Frankfurtu, gdzie podjął pracę w wydawnictwie Johanna Theodora de Bry, które z powodu śmierci właściciela przejął w 1623 r. Kontynuował działalność niezależnego wydawcy, a w 1626 r. został obywatelem tego miasta [513], [217].

¹³ Friedrich Bernhard Werner (ur. 28. 01. 1690 r. w Topoli koło Kamieńca Żąbkowickiego, niem. *Kamentz*, zm. 20. 04. 1776 r. we Wrocławiu), rysownik, sztycharz i kronikarz zwany śląskim Robinsonem. Od 1726 r. był pisarzem bpa F. Ludwiga, od 1739 r. – geometrą kard. Ph. Sinzendorfa, od 1741 r. – scenografem i reductorem map w Departamencie Budownictwa i Zabudowy Terenu w Królewskim Urzędzie Budownictwa (niem. *Bau und Land-Bau Departement für königlichen Ämterbau*) we Wrocławiu. Był twórcą 5-tomowej *Topographia Silesiae* zawierającej kompleksowy werbalno-obrazowy opis Śląska. W 4500 zachowanych wedytach utrwalił 1440 miejscowości, w tym 740 śląskich [124, s. 887].



Ryc. 7. *Obszar badań* na widoku Wrocławia z lotu ptaka, między 1742 a 1730 rokiem (autor: F. B. Werner) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią.



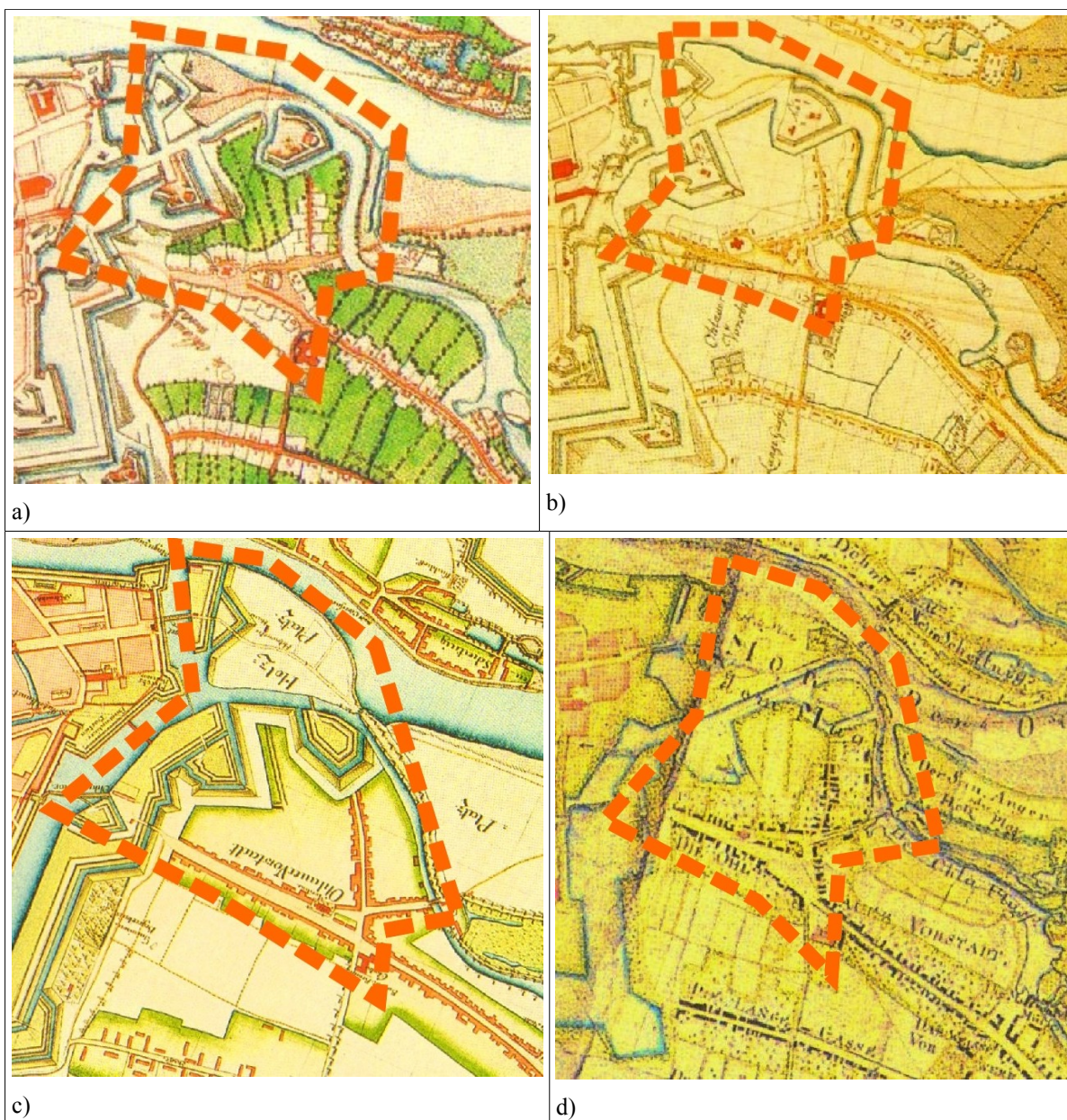
a)

b)

Ryc. 8. Fortyfikacje bastionowe: a) w systemie włoskim i holenderskim, ok. 2000 roku (autor: E. Małachowicz) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią. Bastiony: 25 – Ceglarski, 26 – Bernardyński, 27 – Hioba; 28 – Piattaforma, 36 – Ceglarskie dzieło rogowe, 37 – Rawelin Bramy Oławskiej, b) pruskiej twierdzy Wrocław, ok. 2000 roku (autor: E. Małachowicz) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią. Elementy fortyfikacji: 47 – Słoniczoło bastionu Bernardyńskiego, 48 – Luneta Ceglarska, 49 – Rawelin Bramy Ceglarskiej.

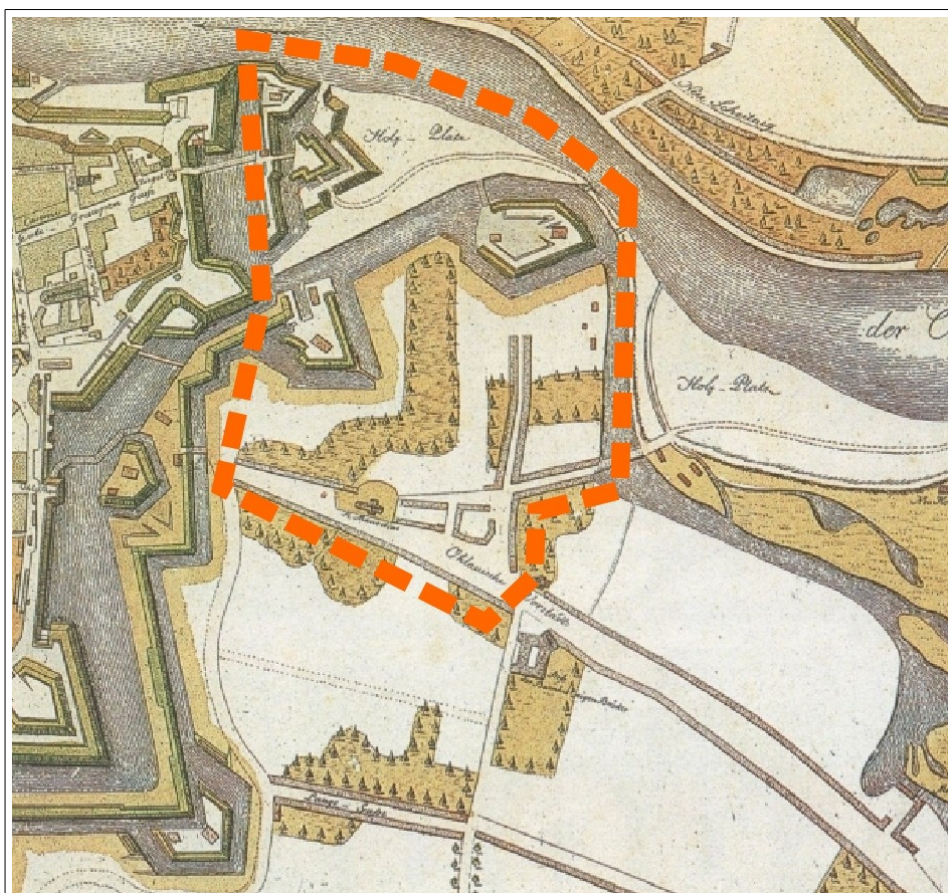
I tak wjazd do miasta, od strony badanego terenu, odbywa się przez dwa mosty: pierwszy, krótszy ponad wąską fosą, oddzielającą przedmieście (nr 37 na ryc. 8a) od ziemnych elementów fortyfikacji (nr 28 na ryc. 8a) oraz drugi – dłuższy – z częścią podnoszoną doprowadzającą do Bramy Oławskiej. Według planu pod ziemnym nasypem znika basteja (nr 27 na ryc. 8a). Elementy fortyfikacji z planu Hayera w rejonie Oławy Czarnej zostały przekształcone zgodnie z wymogami ówczesnych trendów budownictwa fortyfikacyjnego. Na planie

rozbudowie uległy również elementy systemu obronnego na wschodnim brzegu Oławy Czarnej – Ceglarskie dzieło rogowe (nr 36 na ryc. 8a). Wjazd do miasta poprowadzono przez dwa nowe mosty przerzucone nad wodami dwóch fos: pierwszej – węższej odgradzającej ziemne obiekty fortyfikacyjne od terenów skladowych oraz drugiej – szerszej oddzielającej te obiekty od głównych murów obronnych. Likwidacji uległa tama między Oławą Czarną a Oławką (tak zaczęto nazywać Oławę Białą opływającą Stare Miasto od południa), [343, s. 120]. Dotychczasowa zapora, usytuowana na wysokości bastei, została zintegrowana z nowym mostem (?), prowadzącym ruch do miasta przez nową bramę wjazdową, zlokalizowaną na wysokości środka dzisiejszej wschodniej elewacji Muzeum Architektury.



Ryc. 9. Fragment planu Wrocławia i wsi podmiejskich: a) ok. 1774-76 (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią, b) ok. 1774-76 (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią, c) z lat 1779-88 (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią, d) 1794 rok (nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią.

Na planie¹⁴ Friedricha Gottloba Endlera¹⁵, z 1807 roku, (ryc. 10), można bez trudu odnaleźć opisywane uprzednio elementy architektury obronnej wzbogacone o kolejne budowle. Fosa istniejąca dzisiaj na odcinku wschodnim ul. Podwale (o przebiegu północ-południe), oddzielona została, od przedpola linii obronnych dodatkowym wałem ziemnym – Słoniczoło bastionu Bernardyńskiego (nr 47 na ryc. 8b), który z kolei uzyskał własną, węższą fosę przedłużoną w kierunku północnym, aż do nowego dzieła obronnego ulokowanego, kosztem terenów rolnych, leżących na północ od placu przed kościołem p.w. św. Maurycego, na przeciwnym brzegu Oławy, na wysokości dawnej tamy na Oławie Czarnej. Most z zaporą stał się głównym szlakiem zaopatrzeniowym dla fortyfikacji ziemnych położonych poza fosą. Rozbudowano fortyfikacje na dawnym terenie składowym – Rawelin Bramy Ceglarskiej (nr 49 na ryc. 8b). Nieopodal Odry, w zakolu Oławy, na terenie stanowiącym przedmiot badań zlokalizowano kolejny fort – Lunetę Ceglarską (nr 48 na ryc. 8b), oddzieloną od południa fosą zasilaną wodami Oławy.



Ryc. 10. Fragment planu Wrocławia, 1807 rok (autor: F. G. Endler) – obszar badań zaznaczono przerywaną linią.

2.2. Okres od 1808 roku do 1854 roku

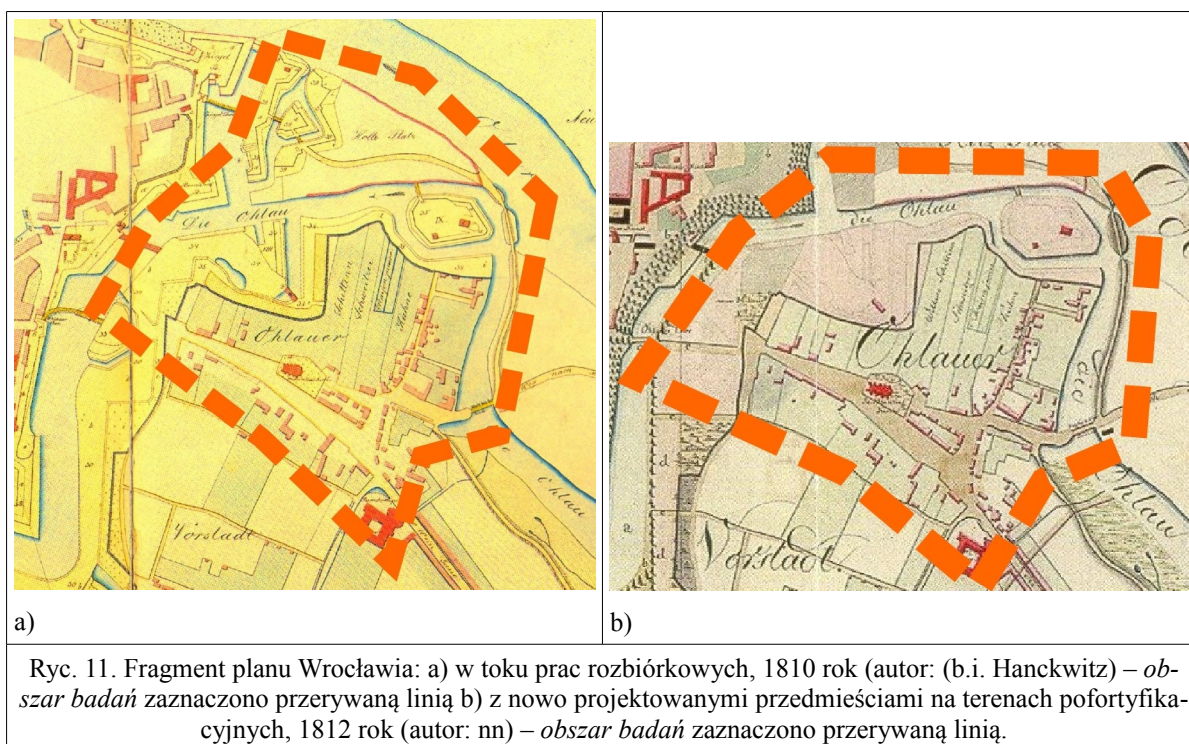
Przełomowym wydarzeniem dla dalszych losów *badanego obszaru* było, trwające od 6 grudnia 1806 roku do stycznia 1807 roku, oblężenie, zakończone zdobyciem Wrocławia

¹⁴ Niem. *Plan von Breslau und ehemalige Festungswahren.*

¹⁵ Friedrich Gottlob Endler (ur. 1763 r., zm. ok. 1830 r.). Śląski rysownik, rytownik, malarz porcelany, architekt i publicysta. Kształcił się we Wrocławiu u architekta K. M. Kunckla. W l. 1782-1787 pracował pod kierunkiem K. G. Langhansa, projektując kilka niewielkich budowli. W 1807 r. wykonał plan Wrocławia. Był autorem ok. 1300 rycin. Specjalizował się w śląskim pejzażu i wędutach. Stosował głównie akwafortę i miedzioryt (także barwny) i akwatintę. Jego prace – o uspokojonej, przesyconej światłem kompozycji – cechuje przestrzenność, lekkość i spokój [124, s. 175].

przez wojska napoleońskie. Ostrzałem artyleryjskim zniszczono brzegi fosy miejskiej i przyległa do niej zabudowę [104, s. 46]. Dwa dni po zwycięstwie [514] dowódca wojsk francuskich Hieronim Bonaparte¹⁶ zarządził rozbiórkę fortyfikacji [104, s. 32]. Sankcjonując ten fakt, ówczesny król pruski Fryderyk Wilhelm III¹⁷, poforteczne grunty ofiarował miastu, dzięki czemu Wrocław zyskał nowe, dotychczas niespotykane, warunki rozwoju w przededniu podejmowaniu decyzji inwestycyjnych cesarskiego już miasta.

W 1812 roku powstał pierwszy plan regulacyjny tego nowego przedmieścia (ryc. 9b), obejmujący tereny będące w rękach prywatnych. Zachowano w nim dotychczasowy układ przestrzenny: z ulicą w południowej części – obecną ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*) – biegnącą w kierunku miasta Oławę i z ulicą północ-południe, śladem dzisiejszej ul. Mazowieckiej (niem. *Margarethenstraße*), równoległym do rzeki Oławę i kończącym się na brzegu jej odgałęzienia. Pozostała też lokalizacja mostu przez Oławę na wysokości kościoła p.w. św. Maurycego.



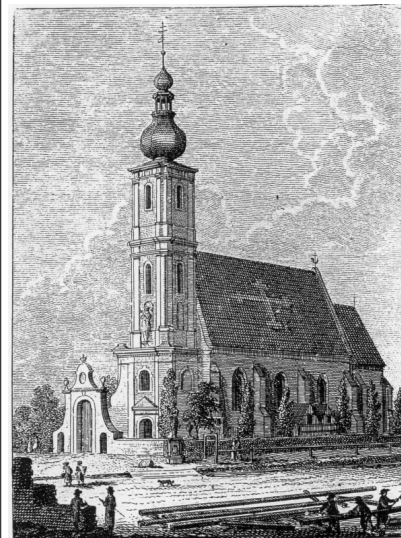
Zapewne wzrastającej roli badanego terenu dla rozwoju miasta należy przypisać niespotykane zainteresowanie nim grafików i miedziorytników z I poł. XIX wieku., takich jak np. Maximilian von Grossmann czy Friedrich Gottlob Endler. Na licznych grafikach prezentowali oni walory krajobrazowe – szczególnie sąsiedztwo dziko wówczas płynącej Oławę (ryc. 12d) oraz walory architektoniczne, m. in. dominującą nad okolicą dość interesującą kompozycję przestrzenną – wjazdową „urbanistyczną” Bramę Oławską do tego rejonu miasta, utworzoną przez kościół p.w. św. Trójcy OO. Bonifratrów i kościół p.w. św. Łazarza (ryc. 12a), z zamykającą perspektywę bryłą kościoła p.w. św. Maurycego z dominującą nad nią wieżą (ryc. 12).

¹⁶ Książę Hieronim Bonaparte, Jérôme Bonaparte (ur. 5.10.1784 r. w Ajaccio, zm. 4.06.1860 r. na zamku Villegenis koło Paryża), francuski arystokrata doby cesarstwa, najmłodszy brat Napoleona I, brał udział w wojnie z Prusami w 1807 r., a korpus przez niego dowodzony okupował Śląsk. W l. 1807-1813 był królem nowo utworzonego Królestwa Westfalii [124, s. 82], [515].

¹⁷ Fryderyk Wilhelm III, Friedrich Wilhelm II von Hohenzollern (ur. 3.08.1770 r. w Poczdamie, zm. 7.06.1840 r. w Berlinie), od 1797 r. król pruski, z dynastii Hohenzollernów, syn Fryderyka Wilhelma II i Fryderyki Luizy z domu Hesse-Darmstadt. Po koronacji ojca w 1786 r. został oficjalnym następcą tronu [516].



a)



b)



c)



d)

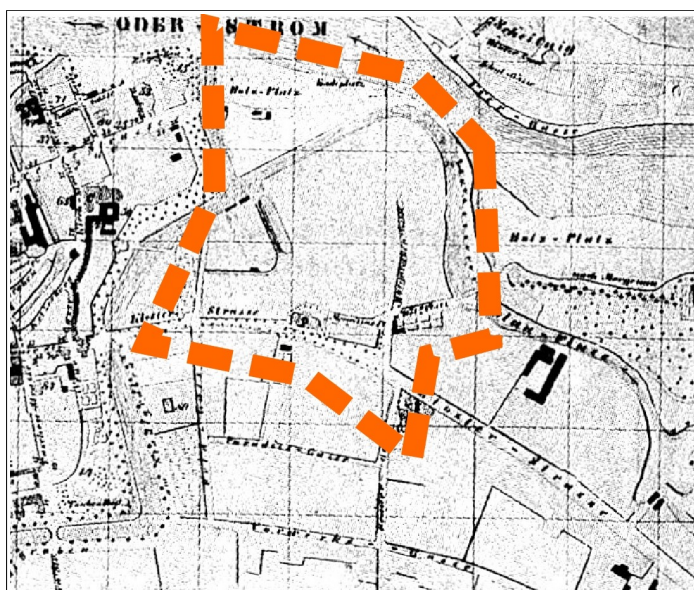


e)

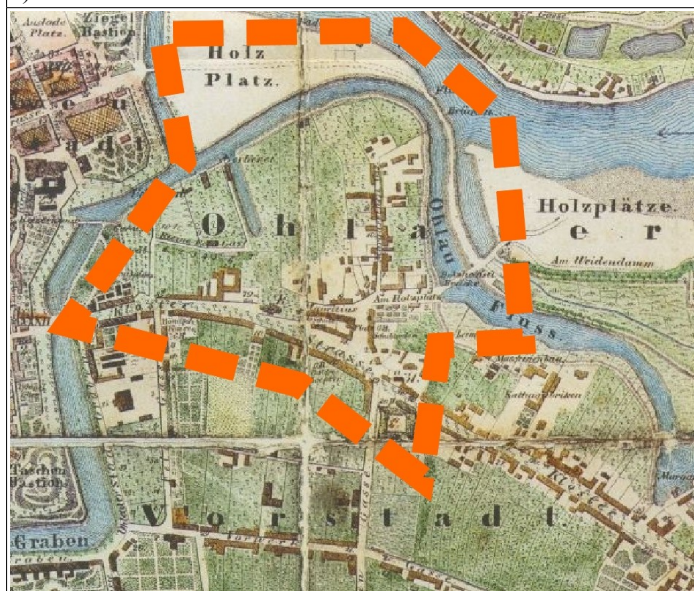
Ryc. 12. Grafiki z widokami: a) kościoła i klasztoru OO. Bonifratrów od strony zachodniej, l. 1820-30 (autor: M. von Grossmann), b) kościoła p.w. św. Maurycego od strony południowej, miedzioryt z akwafortą, 1807 rok (autor: F. G. Endler), c) kościoła, klasztoru i szpitala OO. Bonifratrów od północnego zachodu na Przedmieściu Oławskim, przed 1755 rokiem (autor: F. B. Werner), d) Przedmieścia Oławskiego, 1809 rok (autor: F. G. Endler wg rysunku Ahlborna), e) wzdłuż obecnej ul. Traugutta na klasztor OO. Bonifratrów, 1806 rok (autor: F. G. Endler wg rysunku nn autora).

Z planu miasta z 1846 roku¹⁸, autorstwa J. Schneidera (ryc. 13a) i z planu tego terenu z 1853 roku¹⁹ autorstwa Carla Heinricha Studta²⁰ (ryc. 13b), można odczytać, że – poza przekształceniami formy zabudowy głównych arterii – nastąpiły tylko niewielkie zmiany.

Uwagę zwraca wyraźnie ukształtowany przebieg fosy na południe od dawnych zabudowań klasztornych OO. Bernardynów (obecnego Muzeum Architektury), wyraziście wytyczona obecna ul. Krasieńskiego (niem. *Feldstraße*), w części na południe od ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*) oraz dwa wielkie place składowania drewna – jeden w północnej części *obszaru badań*, który dla potrzeb niniejszej pracy nazwany będzie *Północnym* oraz drugi za Oławą, nazwany *Wschodnim*.



a)



b)

Analiza porównawcza obu planów wykazuje, że port rzeczny – dzisiaj położony po wschodniej stronie ujścia Oławy – powstał w miejscu rozlewiska między rokiem 1846 a 1853, jako port odrzański. Oława nie miała jeszcze wyrazistego, zgodnego z zasadami hydrotechniki, ujścia do Odry, co wynikało poniekąd z konieczności stałego zasilania fosy miejskiej w wodę przepływową. Oława Czarna odprowadzając – jak się przypuszcza – nadmiar wody z Oławki do Odry, obok funkcji podstawowej, tj. oddzielenia terenów zabudowy miejskiej od *Północnego Placu Drzewnego*, pełniła zapewne również rolę jego nadbrzeża rozładunkowego. Na planie opracowanym przez Carla Heinricha Studta, w osi obecnej ul. Purkyniego (niem. *Breitestraße*), możemy odnaleźć most łączący tereny mieszkaniowe z *Północnym Placem Drzewnym*.

Ryc. 13. Fragmenty planu miasta:
a) z 1846 roku (autor: J. Schneider) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią,
b) z 1853 roku (autor: C. H. Studt) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią.

¹⁸ Niem. *Plan von Breslau*.

¹⁹ Niem. *Plan von Breslau nach den Neusten Veränderung*.

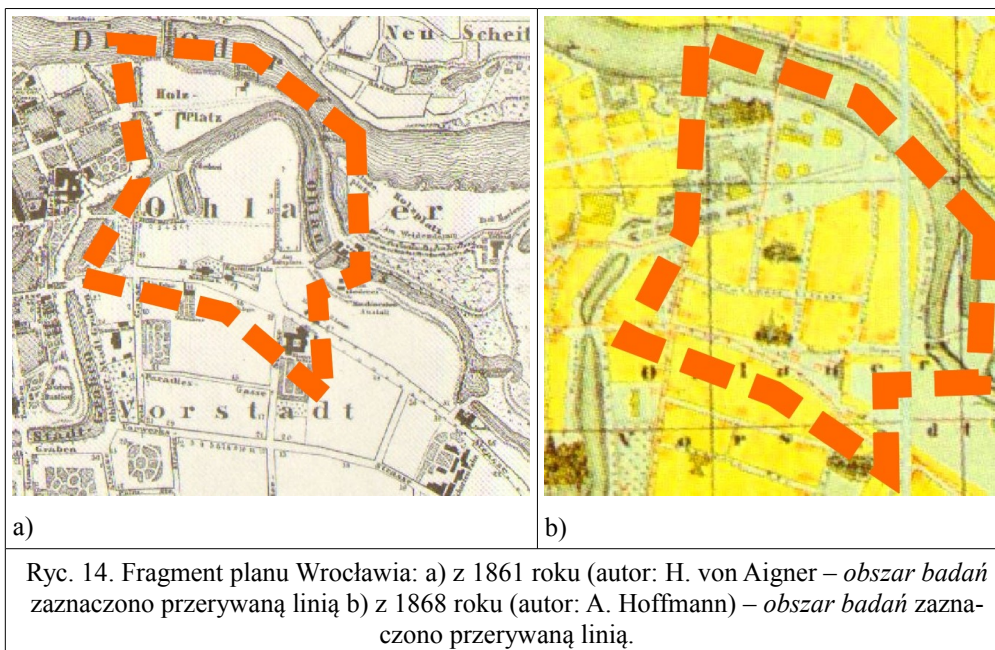
²⁰ Carl Heinrich Studt lub Karl Studt (ur. ?, zm. 26. 02. 1889 r.) – niemiecki architekt i polityk komunalny. W 1833 r. rozpoczął pracę w wrocławskiej administracji budowlanej (niem. *Baudeputation*). W l. 1839-1855 był miejskim radcą budowlanym. we Wrocławiu. Odszedł ze stanowiska, jednak do 27. 03. 1872 r. pracował jako architekt. W l. 1872-80 był radnym miejskim [517].

3. Urbanistyka i architektura *obszaru badań* od 1855 roku do 1945 roku

3.1. Okres od 1855 roku do początku XX wieku

Przełomowym dla rozwoju Wrocławia stał się 1855 rok, kiedy to Moritz Sadebeck²¹ zakończył prace nad nowym pomiarem miasta. Odtąd powstawały poszczególne arkusze w skali 1:100 i kolejne edycje jego planu²² w skali 1:10 000. Pierwszy plan regulacyjny sporządzono w 1856 roku. Istniejący układ – obejmujący zachodni fragment ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), pl. Wróblewskiego (niem. *Mauritiusplatz*) i ul. Mazowiecką (niem. *Margarethenstraße*) – uzupełniono siecią prostokątnych ulic: Kujawską (niem. *Garvestraße*), Dobrzyńską (niem. *Lessingstraße*) oraz Sandomierską (niem. *Kleine Feldstraße/Alexanderstraße*) nadając im charakter ulic miejskich.

Tę siatkę ulic możemy odnaleźć na planie Wrocławia z 1868 roku²³, autorstwa Augusta Hoffmanna (ryc. 14b). Plan ten zawiera jednak pewne elementy zagospodarowania, które powstały po jego zakończeniu w 1868 roku. Między innymi sfinansowany przez aktora i reżysera T. Lobego²⁴ – wg projektu autorstwa Friedricha Barchewitza²⁵ – Teatr im. Lessinga / Lobego (niem. *Lobetheater*)²⁶ (ryc. 15), zlokalizowany przy nieistniejącej już dzisiaj ul. Kujawskiej (niem. *Garvestraße*), zrealizowany dopiero w latach 1869-1871.



Ryc. 14. Fragment planu Wrocławia: a) z 1861 roku (autor: H. von Aigner – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią b) z 1868 roku (autor: A. Hoffmann) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią.

²¹ Benjamin Adolph Moritz Sadebeck, (ur. 1809, zm. 1885), niemiecki wykładowca i profesor w Lehrinstitut w Berlinie i członek Komitetu Leopoldina, profesor wrocławskiego Gimnazjum św. Marii Magdaleny (niem. *Gymnasiums zu St. Maria Magdalena*) [126, s. 430], [595].

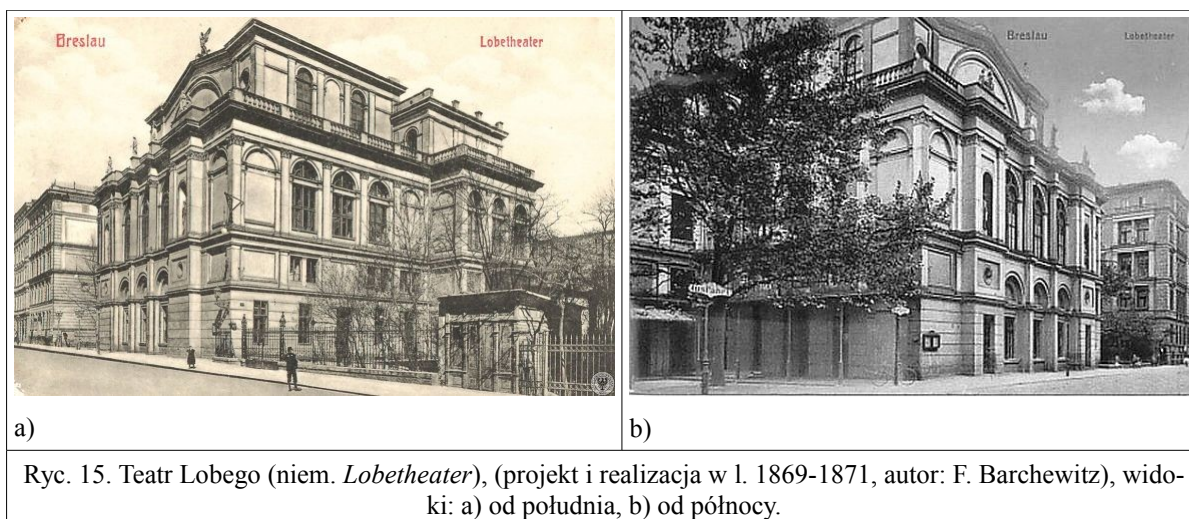
²² Niem. *Plan von Breslau*.

²³ Niem. *Plan von Breslau*.

²⁴ Theodor Lobe (ur. 1833 r., zm. 1905 r.), niemiecki aktor, reżyser, inwestor i dyrektor teatru. Występował w Berlinie, Lipsku i przez 9 lat w Niemieckim Teatrze Nadwornym w Petersburgu, dyrektor Teatru Miejskiego we Wrocławiu w l. 1867-1870. W 1866 r. wystąpił z inicjatywą budowy własnego teatru we Wrocławiu. W 1871 r. pracował w Wiedeńskim Teatrze Miejskim, w l. 1880-1885 – we Frankfurcie nad Menem, następnie w Hamburgu i Berlinie. Jego gościnne występy we Wrocławiu miały zawsze pełną widownię [124, s. 460].

²⁵ Friedrich Barchewitz (ur. 1836 r., zm. 1901 r.), niemiecki architekt, jeden z głównych reprezentantów neorensansu, we Wrocławiu od 1862 r. Opracował projekt Teatru Lobego we Wrocławiu (niem. *Lobetheater*), wykonany w l. 1869-1871, ugruntował jego pozycję architekta. Autor wielu innych realizacji we Wrocławiu [124, s. 57].

²⁶ Gotthold Ephraim Lessing (ur. 22. 01. 1729 r. w Kamenz w Saksonii, zm. 15. 02. 1781 r. w Brunzwicku), niemiecki estetyk, pisarz, krytyk i teoretyk literacki epoki Oświecenia, reformator dramatu niemieckiego [124, s. 452], [518].



Ryc. 15. Teatr Lobego (niem. *Lobetheater*), (projekt i realizacja w l. 1869-1871, autor: F. Barchewitz), widoki: a) od południa, b) od północy.



Ryc. 16. Okolice pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*), w głębi Stara Rejencja (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*). Po lewej – Miejska Hala Sportowa (niem. *Städtliche Turnhalle*), po prawej – gazownia (niem. *Gaswerke*), (realizacja w 1864 roku, autor: K. J. Ch. Zimmermann).

Także gmach Starej Rejencji (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*), autorstwa Karla Friedrich Endella²⁷ (ryc. 16a), powstał w latach 1885-1886, podobnie jak stalowy most *Lessingbrücke* wzniesiony w 1875 roku (obecnie most Pokoju) na miejscu dawnej przeprawy przez Odrę, na przedłużeniu ul. Kujawskiej (niem. *Lessingstraße*). Ulokowana na północno-wschodnim narożniku skrzyżowania al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauufer*) i dzisiejszej ul. Dobrzyńskiej (niem. *Lessingstraße*) Miejska Hala Sportowa (niem. *Städtliche Turnhalle*) im. Lessinga (ryc. 16 b), powstała przed 1891 rokiem²⁸. Na terenie zlikwidowanego *Północnego Portu Drzewnego*, w 1864 roku zbudowano, istniejącą do 1938 roku, gazownię miejską (ryc. 16b). Autorem projektu był ówczesny architekt miejski Wrocławia, Karl Johann Christian Zimmermann²⁹.

Widoczne jest przedłużenie obecnej ul. Purkyniego (niem. *Breitestraße*) do nowej gazowni i zlokalizowanie pl. Lessinga (niem. *Lessingplatz*) po obu stronach skrzyżowania tejże

²⁷ Karl Friedrich Endell (ur. 1843 r., zm. 1891 r.), berliński architekt Ministerstwa Robót Publicznych Zjednoczonych Niemiec, w l. 1883-1886 zrealizował budynek Starej Rejencji (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*) [519].

²⁸ Plan Wrocławia z przedmieściami, 1891 r. (niem. *Breslau mit dem Vorstädten*, 1891) [254, il. 35, przedruk z J. V. Kern's Verlag (Max Müller in Breslau 1891)], [520].

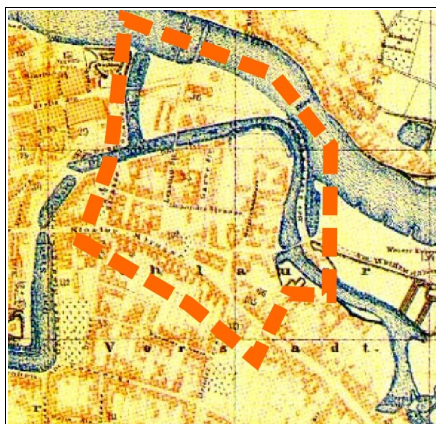
²⁹ Karl Johann Christian Zimmermann (ur. 1831 r., zm. 1911 r.), niemiecki architekt i budowniczy w specjalności budownictwa wodnego, absolwent berlińskiej Akademii Budowlanej (niem. *Bauakademie*). W l. 1864-1872 miejski radca budowlany ds. budownictwa lądowego we Wrocławiu, projektował głównie w stylu północnego renesansu [124, s. 955].

z ulicą „mostową” oraz przede wszystkim likwidacja, położonego na południe od ul. Purkyniego, fragmentu Oławy Czarnej.

W 1864 roku [211, s. 21] zasypano fragment koryta Oławy (w tym fragment Oławy Białej), na odcinku od obecnej ul. Walońskiej (niem. *Am Holzplatz/Mauritiusstraße*), do dawnych zabudowań klasztornych OO. Bernardynów – dzisiejszego Muzeum Architektury. Na odzyskanych terenach zlokalizowano szeroką promenadę – obecną al. Słowackiego (niem. *Am Steindamm/Am Ohlauerufer*), pierwotnie o charakterze spacerowym. Na terenie dzisiejszego Parku Słowackiego zaprojektowano promenadę parkową o kierunku północ-południe – z widokiem na wieżę katedry (ryc. 208a).

Plan z 1873 roku³⁰ (ryc. 17) – potwierdzając stan z roku 1861 (ryc. 14a), z elementów już „usuniętych” przez Hoffmanna w planie z 1868 roku – przywraca południową część Oławy Czarnej wraz z Oławą Białą oraz prostuje ulicę Purkyniego (niem. *Breitestraße*) kierując ją ku przeprawie mostowej (niem. *Vierpfenigbrücke*).

Także na planie Meyersa, z 1888 roku (ryc. 18b), odnaleźć można południową część Oławy Czarnej, jednak przedłużenie ul. Purkyniego (niem. *Breitestraße*) odchyła się już ku południowi dochodząc do skrzyżowania al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauufer*) z ul. Dobrzyńską (niem. *Lessingstraße*). Przed budynkiem Starej Rejencji (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*) pojawia się trójkątny *Lessing-Platz*. Północna linia tramwajowa, biegnąca z zachodu, skręca w kierunku już istniejącego mostu Pokoju (niem. *Lessingbrücke*).



Ryc. 17. Fragment planu Wrocławia z przedmieściami, z 1873 roku wg A. Hoffmanna – obszar badań zaznaczono przerywaną linią.



a)



b)

Ryc. 18. a) Widok północnej części Placu w I. 20. XX wieku, przed rozpoczęciem budowy Poczty (niem. *Poststacheamt*): powyżej Starej Rejencji (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*) – gazownia (niem. *Gaswerke*), na prawo w zieleni – Miejska Hala Sportowa (niem. *Städtliche Turnhalle*), w prawej części u góry (w zabudowie kwartałowej) – wolno stojący Teatr Lobego (niem. *Lobetheater*), b) fragment planu Wrocławia (niem. *Plan von Breslau*) z 1888 roku (wg przewodnika Meyers Grosse Konversations-Lexikon) – obszar badań zaznaczono przerywaną linią.

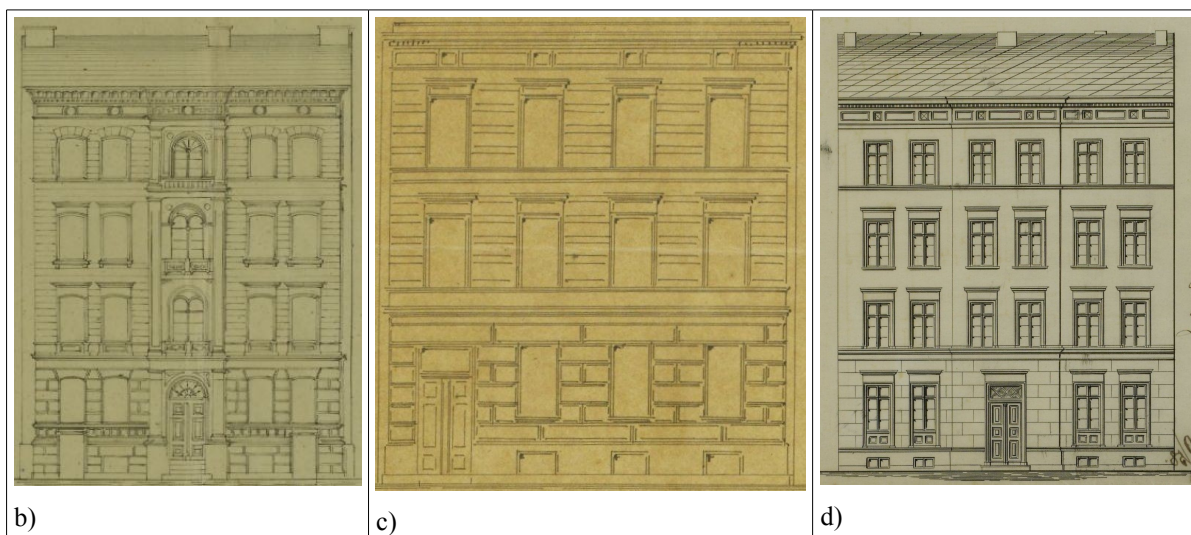
³⁰ Plan Wrocławia z przedmieściami, 1873 r. (niem. *Plan der Stadt Breslau mit Einschluss der früheren Ortschaften Gabitz, Höfchen, Neudorf, Lehmgruben, Huben, Fischerau, Alt-Scheitning*, 1873) [254, il. 34, wyd. E. Morgenstern, przedruk z S. Lilienfeld Breslau, 1873].

Obszar badań jest zarysowany czytelnie obrzeżami kwartałów. Intensywniejsza zabudowa występuje: we wschodniej części – na terenie dawnego osiedla tkaczy walońskich, między Oławą a obecną ul. Mazowiecką (niem. *Margarethenstraße*), w południowej i środkowej części – i na terenie przyległym do dawnego placu wrzecionowatego, później prostokątnego (niem. *Bors Mauriβ*), położonego na zachód od kościoła p.w. św. Maurycego, po jego północnej stronie³¹.

Ważnym źródłem informacji pomocnych przy datowaniu i chronologii zabudowy badanego terenu są zasoby Archiwum Budowlanego we Wrocławiu, tj. pogrupowane w układzie chronologicznym ikonografie 71 obiektów (ryc. 19-44) i oraz pozostałych 39. obiektów – w układzie alfabetycznym ulic (ryc. 45-55), razem 110 obiektów.

Z lat 1850-1859 pochodzą projekty 4 obiektów położonych przy:

- al. Słowackiego nr 7 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1853 roku (ryc. 19a),
- ul. Walońska nr 15 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1857 roku (ryc. 19b),
- ul. Sandomierska nr 10 (niem. *Alexanderstr./Kl. Feldstr.*), z 1858 roku (ryc. 19c),
- pl. Wróblewskiego nr 6 (niem. *Mauritiusplatz*), z 1858 roku (ryc. 19d).

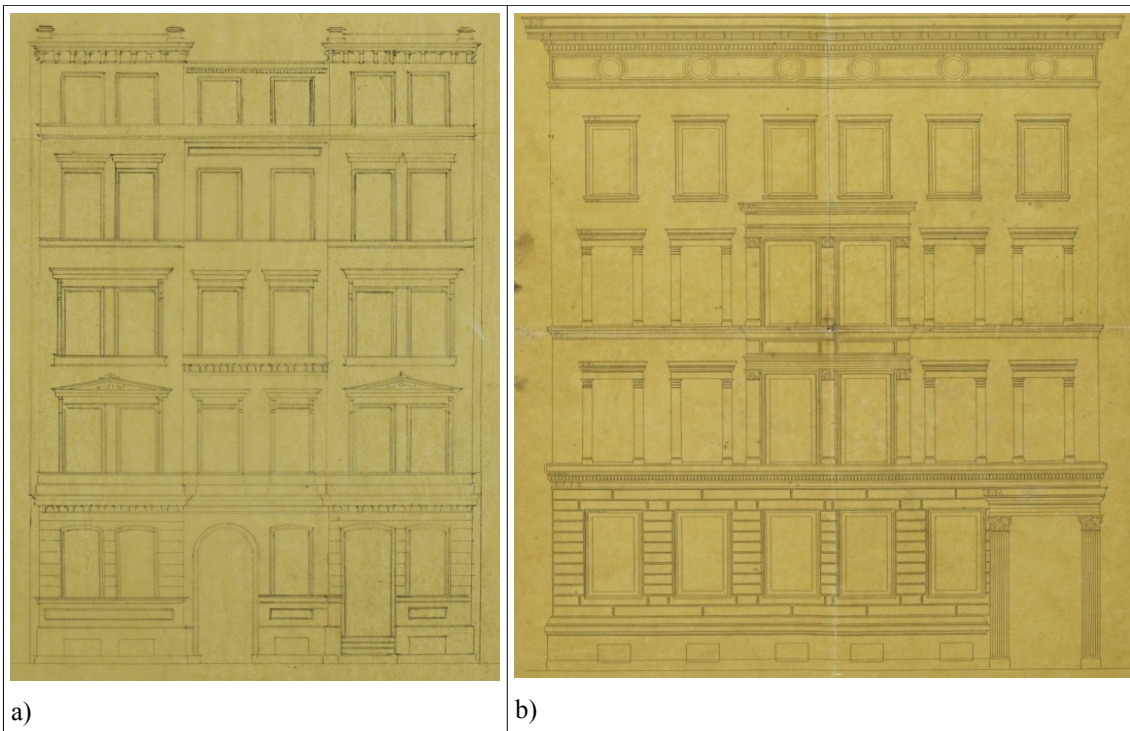


Ryc. 19. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) al. Słowackiego nr 7 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1853 roku, b) ul. Walońskiej nr 15 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1857 roku, c) ul. Sandomierskiej nr 10 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1858 roku, d) pl. Wróblewskiego nr 6 (niem. *Mauritiusplatz*), z 1858 roku.

³¹ Prawdziwość informacji może pośrednio potwierdzać fakt, że to kolejne, czwarte już wydanie, wspomnianego leksykonu (pierwsze najprawdopodobniej ukazało się w 1885 roku).

Z lat 1860-1869 zachowała się projekty 7 obiektów przy:

- ul. Walońskiej nr 7-19 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1863 roku (ryc. 20a),
- ul. Krasieńskiego nr 10a (niem. *Feldstraße*), z 1863 roku (ryc. 20b),
- al. Słowackiego nr 12 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1865 roku (ryc. 20c),
- al. Słowackiego nr 10 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1866 roku (ryc. 21a),
- al. Słowackiego nr 8 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1867 roku (ryc. 21b),
- ul. Mazowieckiej nr 5 (niem. *Margarethenstraße*), z 1862 roku (ryc. 21c),
- ul. Walońskiej nr 14 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1865 roku (ryc. 21d).

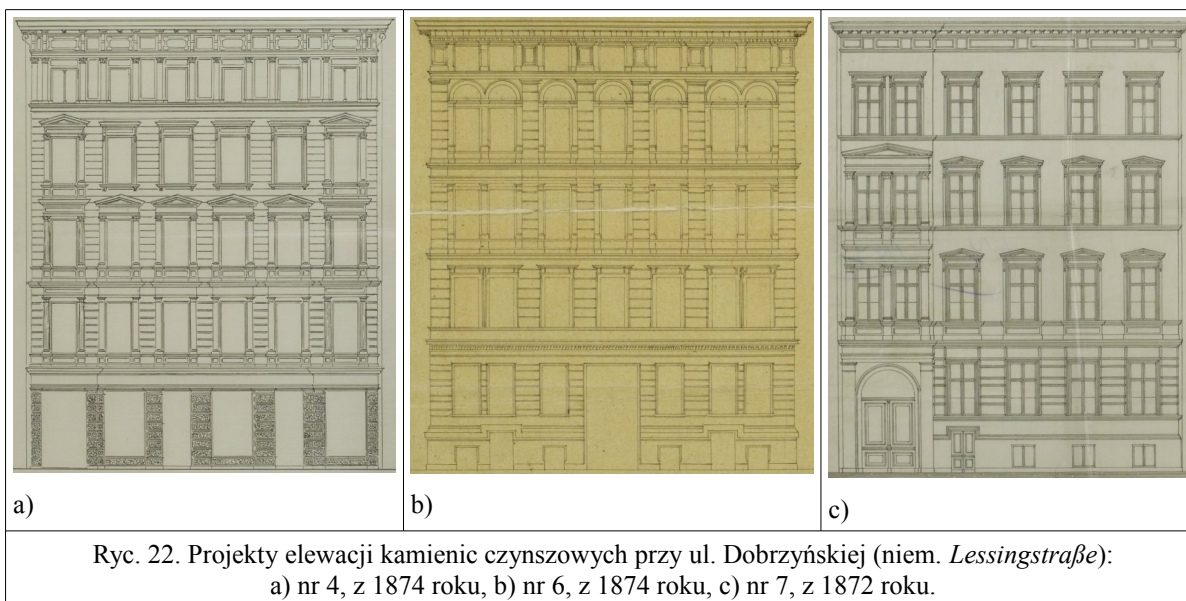


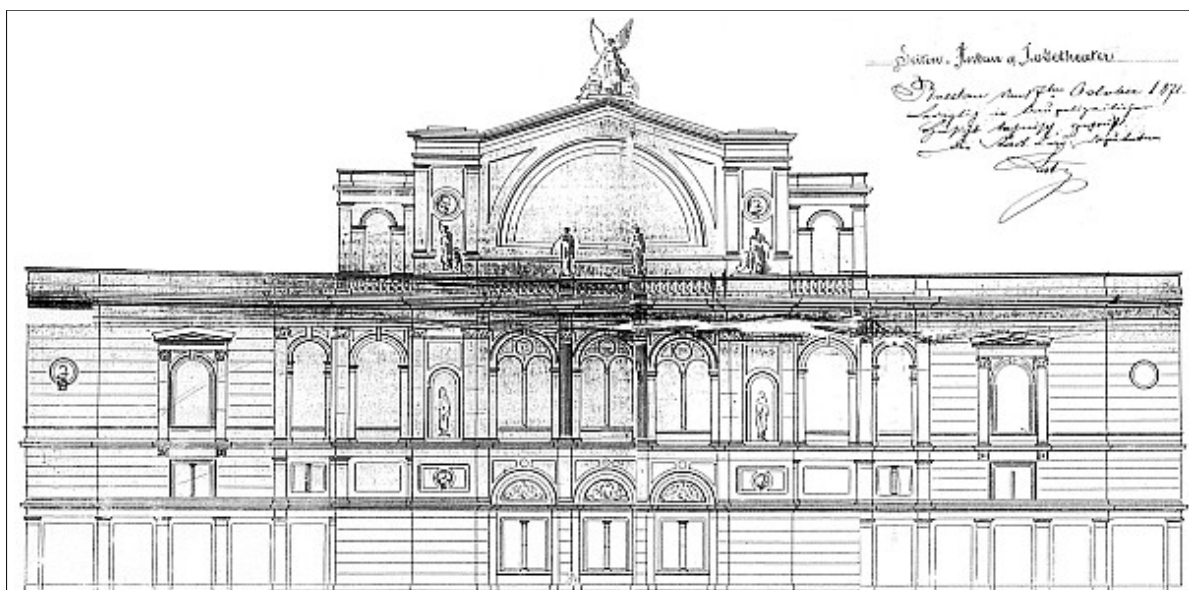
Ryc. 20. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) ul. Walońskiej nr 17/19 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1863 roku, b) ul. Krasieńskiego nr 10a (niem. *Feldstraße*), z 1865 roku, c) al. Słowackiego nr 12 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1865 roku, na narożniku z ul. Kujawską (niem. *Lessingstraße*).



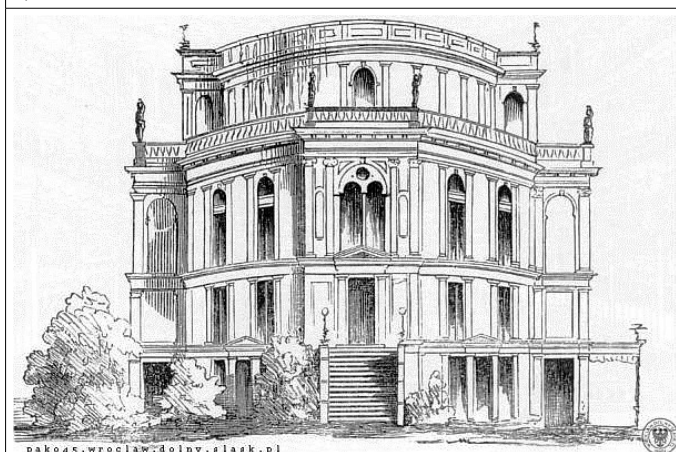
- Z lat 1870-1879 dostępne są projekty kolejnych 31 obiektów przy:
- ul. Dobrzyńskiej nr 4 (niem. *Lessingstraße*), z 1874 roku (ryc. 22a),
 - ul. Dobrzyńskiej nr 6 (niem. *Lessingstraße*), z 1874 roku (ryc. 22b),
 - ul. Dobrzyńskiej nr 7 (niem. *Lessingstraße*), z 1872 roku (ryc. 22c),
 - ul. Dobrzyńskiej nr 8 (niem. *Lessingstraße*), z 1871 roku (ryc. 23),
 - ul. Dobrzyńskiej nr 13 (niem. *Lessingstraße*), z 1874 roku (ryc. 24a),
 - ul. Dobrzyńskiej nr 15 (niem. *Lessingstraße*), z 1872 roku (ryc. 24b),
 - ul. Kujawskiej nr 4 (niem. *Garvestraße*), z 1872 roku (ryc. 24c),
 - ul. Kujawskiej nr 6 (niem. *Garvestraße*), z 1872 roku (ryc. 25a),
 - ul. Kujawskiej nr 12 (niem. *Garvestraße*), z 1872 roku (ryc. 25b),
 - ul. Kujawskiej nr 18 (niem. *Garvestraße*), z 1872 roku (ryc. 25c),
 - ul. Kujawskiej nr 30 (niem. *Garvestraße*), z 1878 roku (ryc. 26a),
 - ul. Mazowieckiej nr 11 (niem. *Margarethenstraße*), z 1876 roku (ryc. 26b),

- ul. Mazowieckiej nr 12 (niem. *Margarethenstraße*), z 1875 roku (ryc. 26c),
- ul. Mazowieckiej nr 19 (niem. *Margarethenstraße*), z 1878 roku (ryc. 27a),
- ul. Mazowieckiej nr 29 (niem. *Margarethenstraße*), z 1874 roku (ryc. 27b),
- ul. Mazowieckiej nr 32 (niem. *Margarethenstraße*), z 1876 roku (ryc. 27c),
- ul. Sandomierskiej nr 3 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1874 roku (ryc. 28a),
- ul. Sandomierskiej nr 16 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1872 roku (ryc. 28b),
- ul. Sandomierskiej nr 18 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1872 roku (ryc. 28c),
- ul. Sandomierskiej nr 22 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1872 roku (ryc. 29a),
- ul. Sandomierskiej nr 25 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1876 roku (ryc. 28b),
- ul. Sandomierskiej nr 28 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1873 roku (ryc. 29c),
- ul. Sandomierskiej nr 40 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1876 roku (ryc. 30b),
- al. Słowackiego nr 17 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1873 roku (ryc. 30b),
- al. Słowackiego nr 18 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1879 roku (ryc. 30c),
- al. Słowackiego nr 19 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1874/79 roku (ryc. 31a),
- al. Słowackiego nr 26 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1875 roku (ryc. 31b),
- al. Słowackiego nr 27 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1873 roku (ryc. 31c),
- al. Słowackiego nr 29 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1879 roku (ryc. 32a),
- ul. Traugutta nr 42 (niem. *Klosterstraße*), z 1875 roku (ryc. 32b),
- ul. Traugutta nr 49 (niem. *Klosterstraße*), z 1877 roku (ryc. 32c),
- ul. Walońskiej nr 4 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1879 roku (ryc. 33a),
- ul. Walońskiej nr 8 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1877 roku (ryc. 33b),
- pl. Wróblewskiego nr 3 a (niem. *Mauritiusplatz*), z 1874 roku (ryc. 33c).



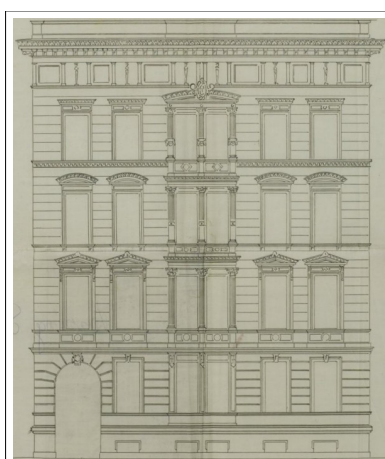


a)

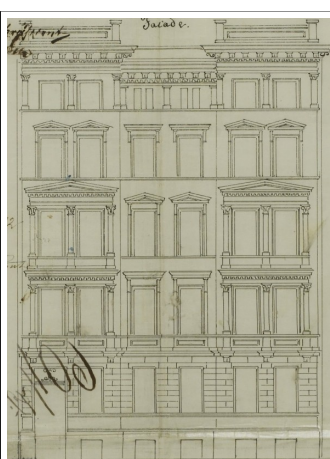


b)

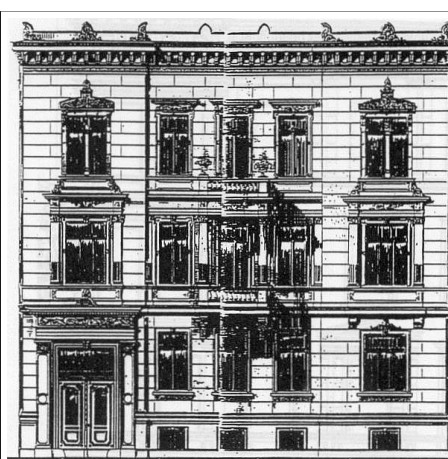
Ryc. 23. Elewacje Teatru Lobego (niem. *Lobetheater*), z 1871 roku przy ul. Dobrzyńskiej nr 8 (niem. *Lessingstraße*): a) frontowa, b) od ogrodu.



a)

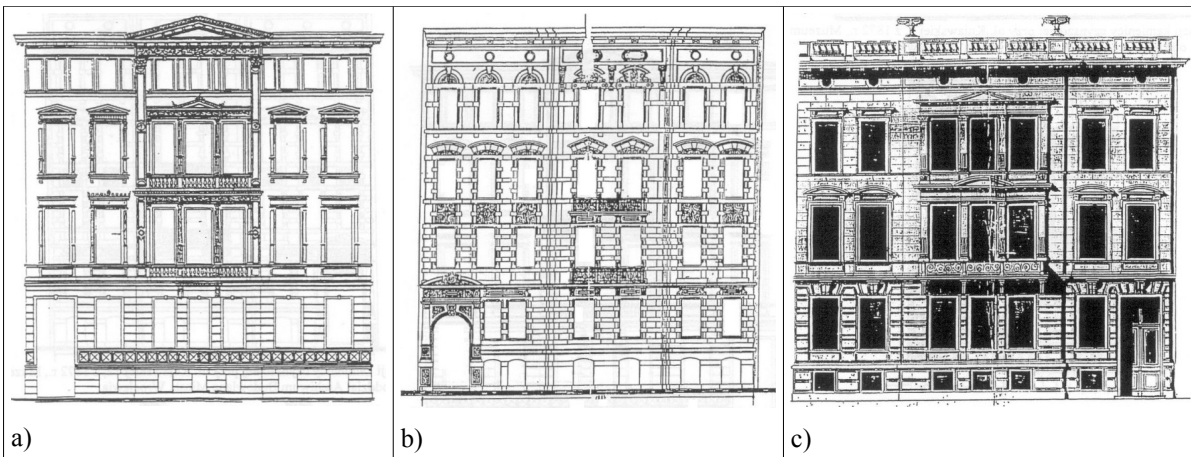


b)

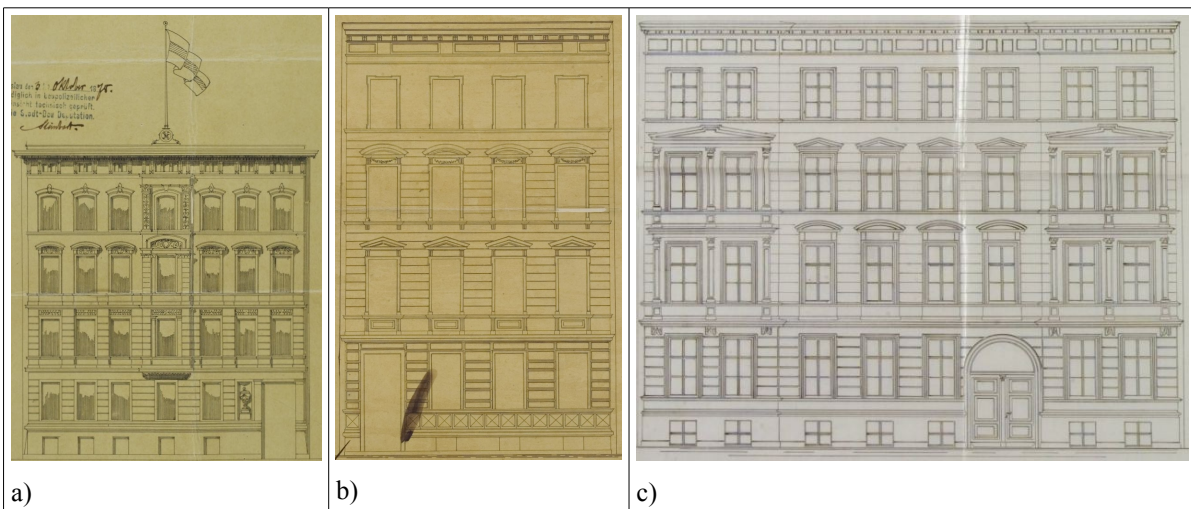


c)

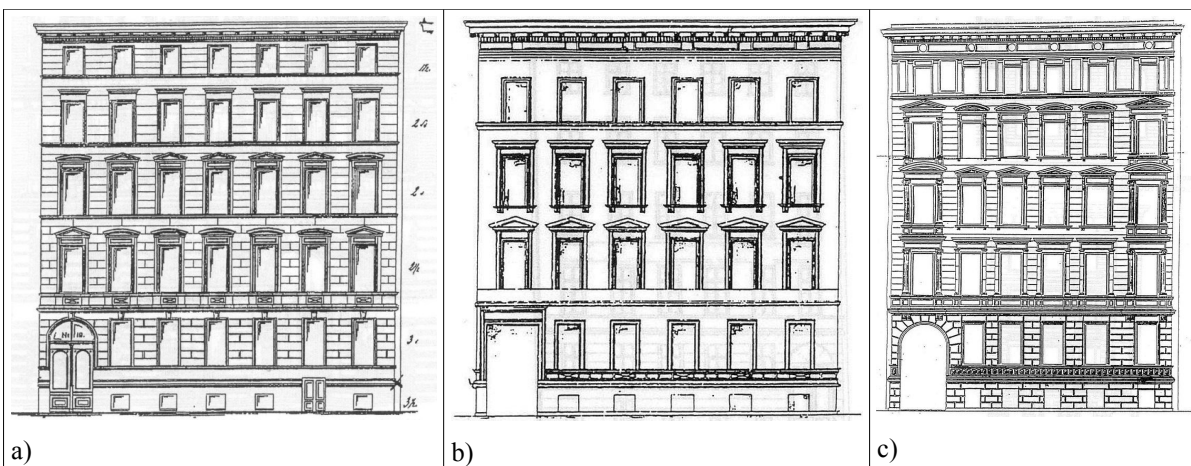
Ryc. 24. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Dobrzyńskiej nr 13 (niem. *Lessingstraße*), z 1874 roku, b) Dobrzyńskiej nr 15 (niem. *Lessingstraße*), z 1872 roku, c) Kujawskiej nr 4 (niem. *Garvestraße*), z 1872 roku.



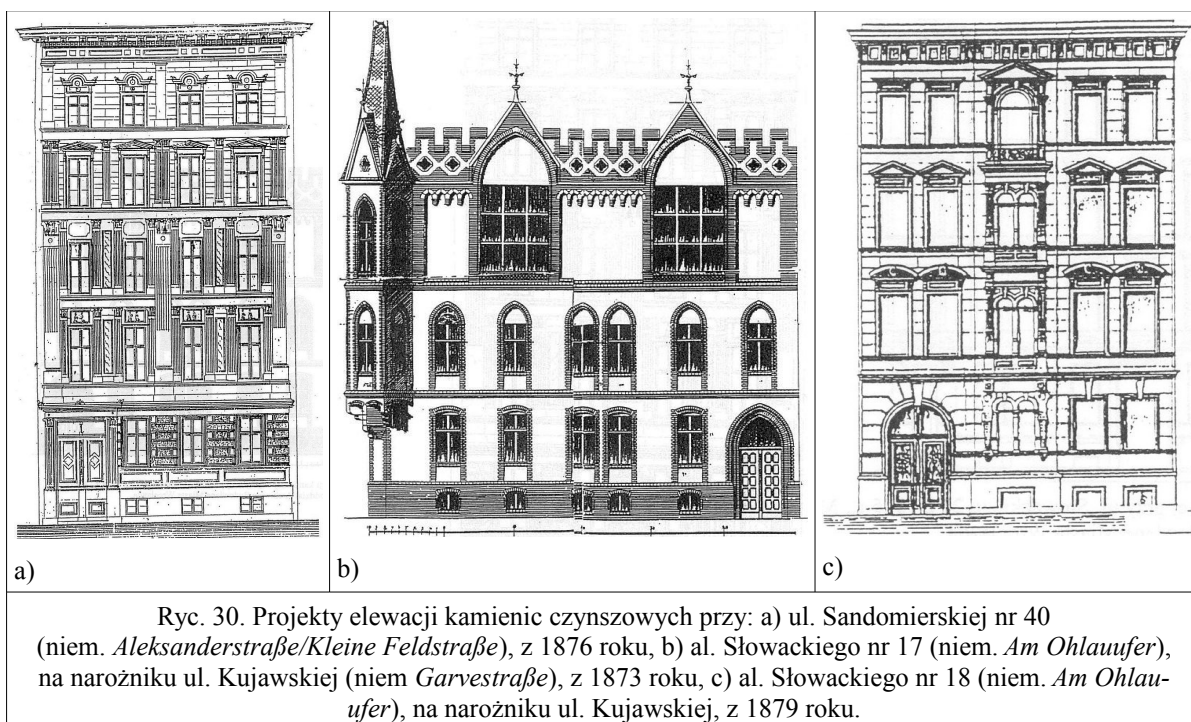
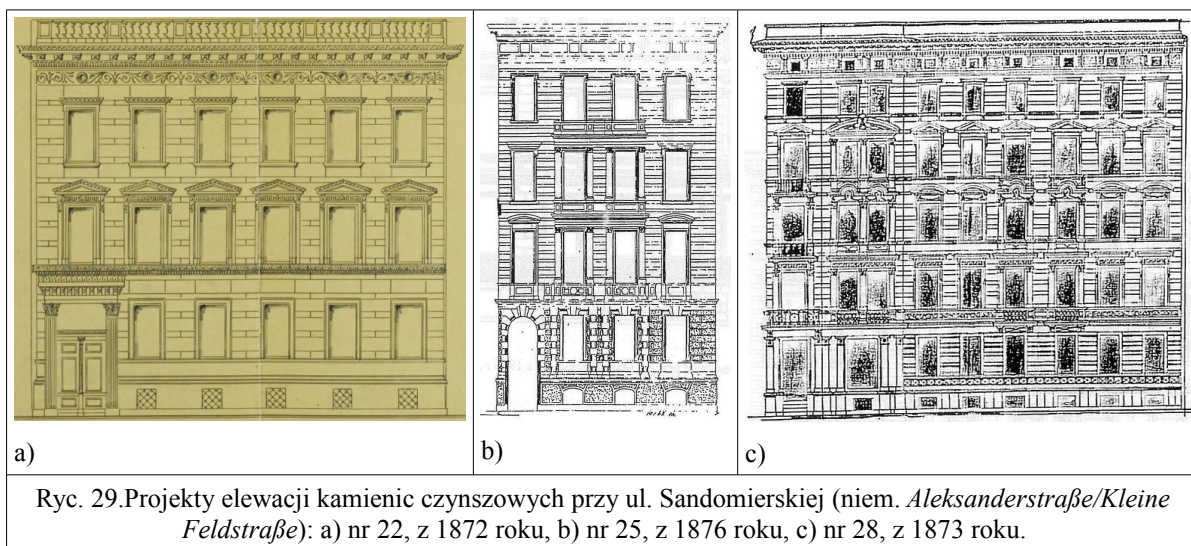
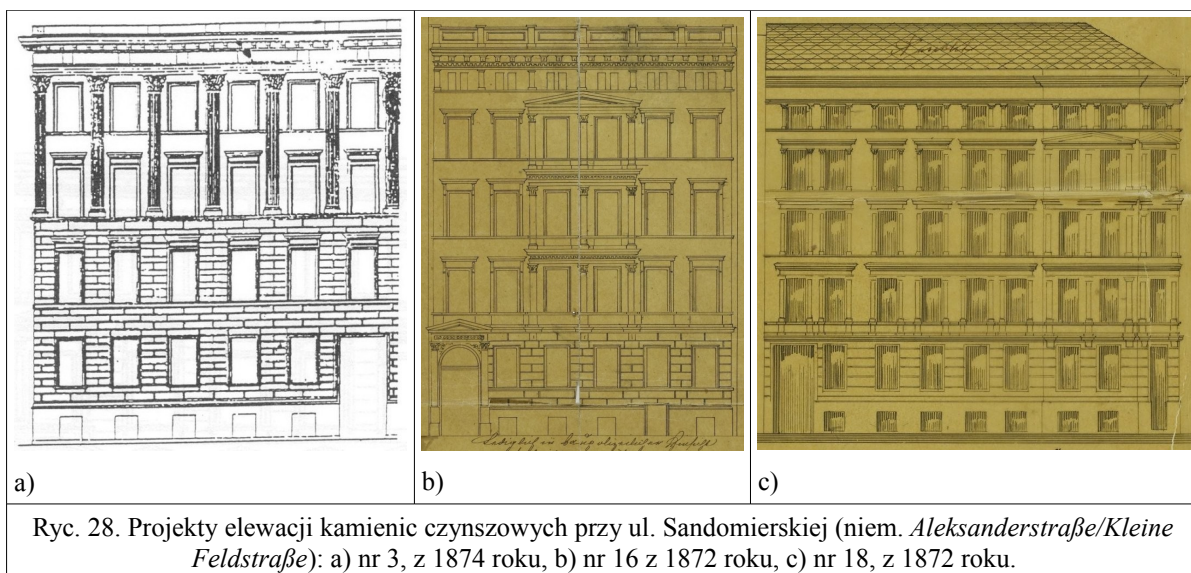
Ryc. 25. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Kujawskiej (niem. *Garvestraße*):
a) nr 6, z 1872 roku, b) nr 12, z 1872 roku, c) nr 18, z 1872 roku.

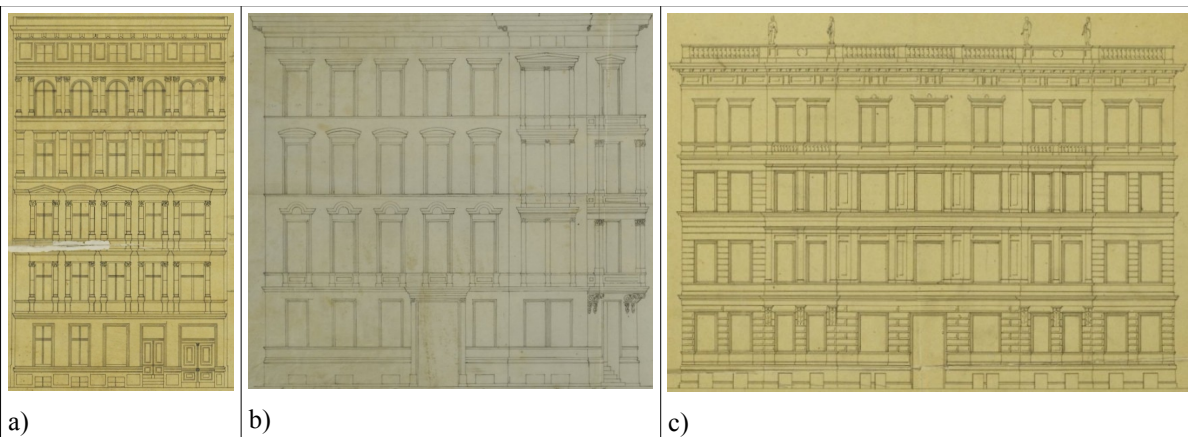


Ryc. 26. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Kujawskiej nr 30 (niem. *Garvestraße*),
z 1878 roku, b) Mazowieckiej nr 11 (niem. *Margarethenstraße*), z 1876 roku, c) Mazowieckiej nr 12
(niem. *Margarethenstraße*), z 1875 roku.

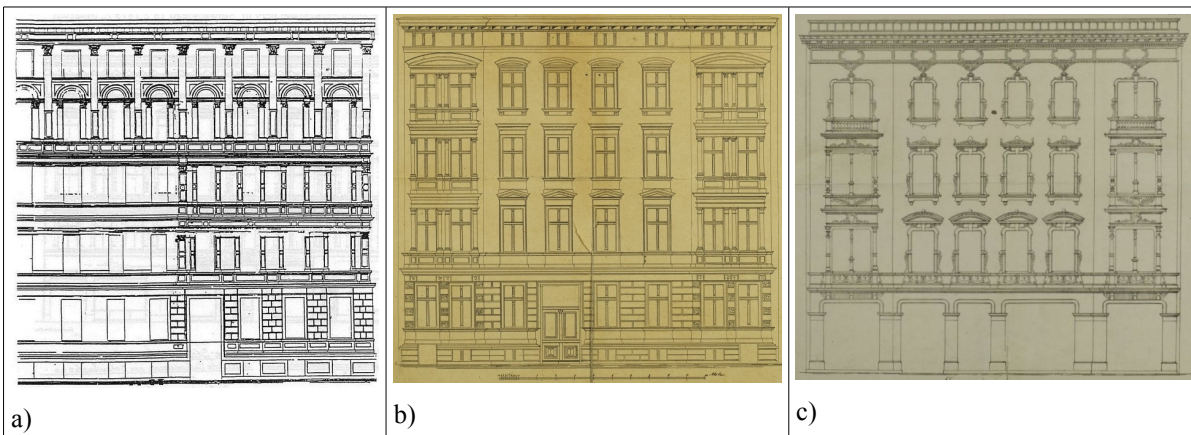


Ryc. 27. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Mazowieckiej (niem. *Margarethenstraße*):
a) nr 19, z 1878 roku, b) nr 29, z 1874 roku, c) nr 32, z 1876 roku.

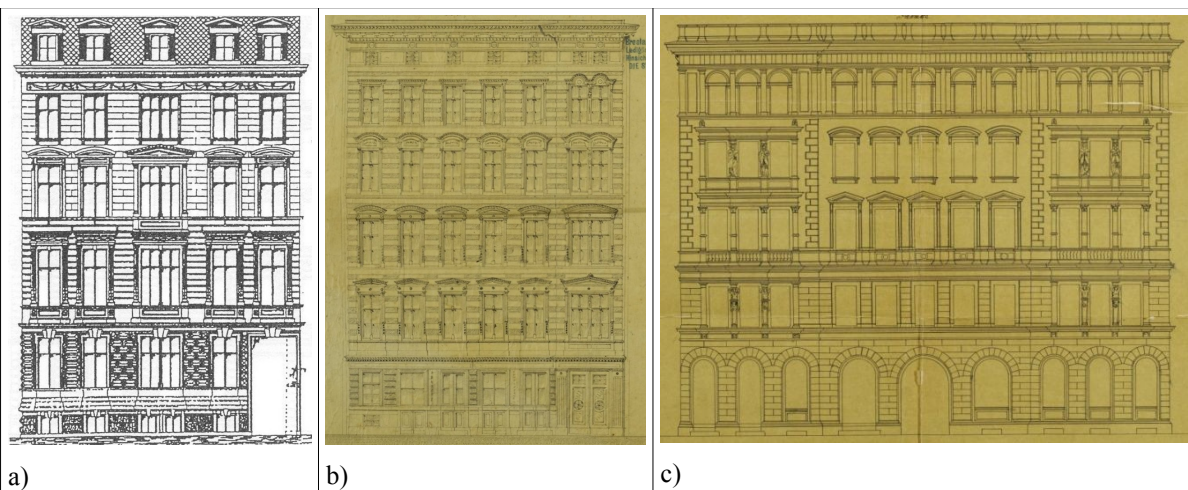




Ryc. 31. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauufer*):
a) nr 19, z lat 1874/79, b) nr 26, z 1875 roku, c) nr 27, z 1873 roku.



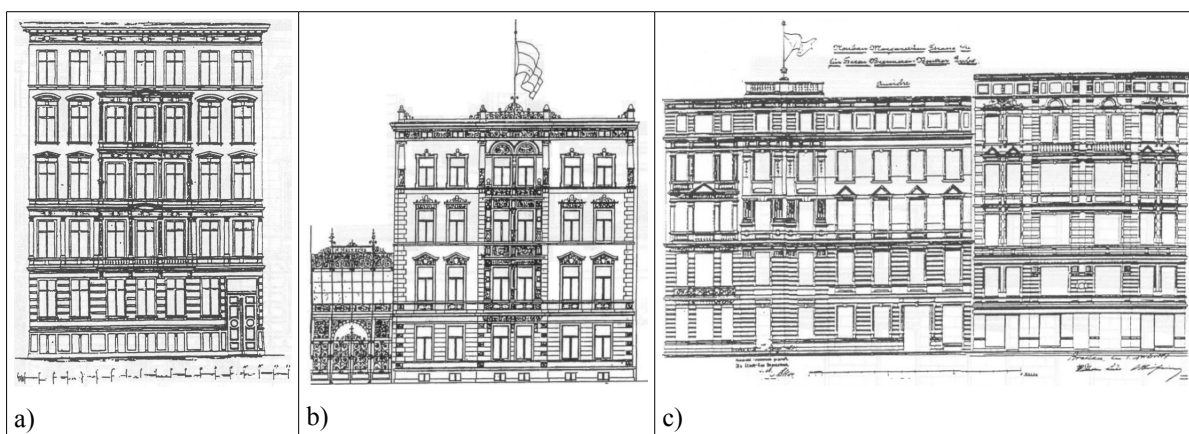
Ryc. 32. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) al. Słowackiego nr 29 (niem. *Am Ohlauufer*),
z 1879 roku, b) ul. Traugutta nr 42 (niem. *Klosterstraße*), z 1875 roku, c) ul. Traugutta nr 49 (niem. *Kloster-
straße*), z 1877 roku.



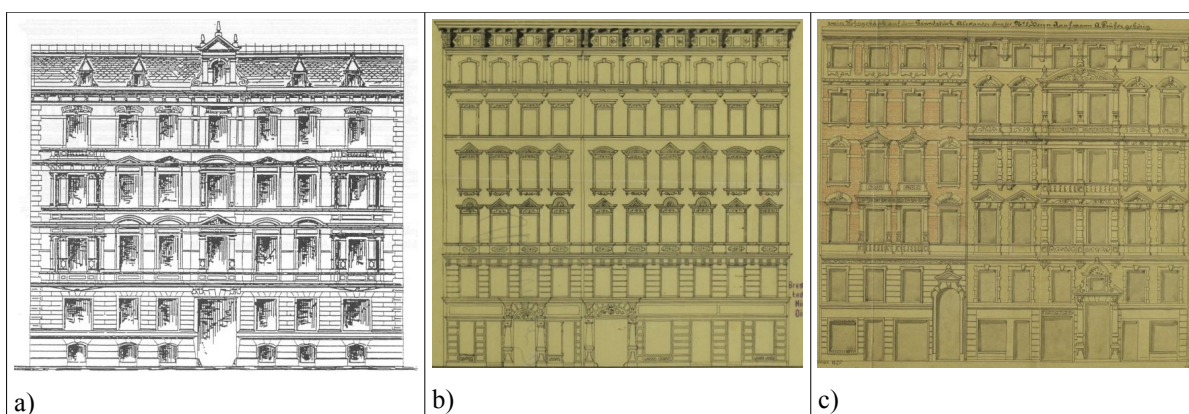
Ryc. 33. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) ul. Walońskiej nr 4 (niem. *Mauritiusstraße*),
z 1879 rok, b) ul. Walońskiej nr 8 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1877 roku, c) pl. Wróblewskiego nr 3a
(niem. *Mauritiusplatz*), z 1874 roku.

– Z lat 1880-1889 zachowały się projekty 13 obiektów przy ul.:

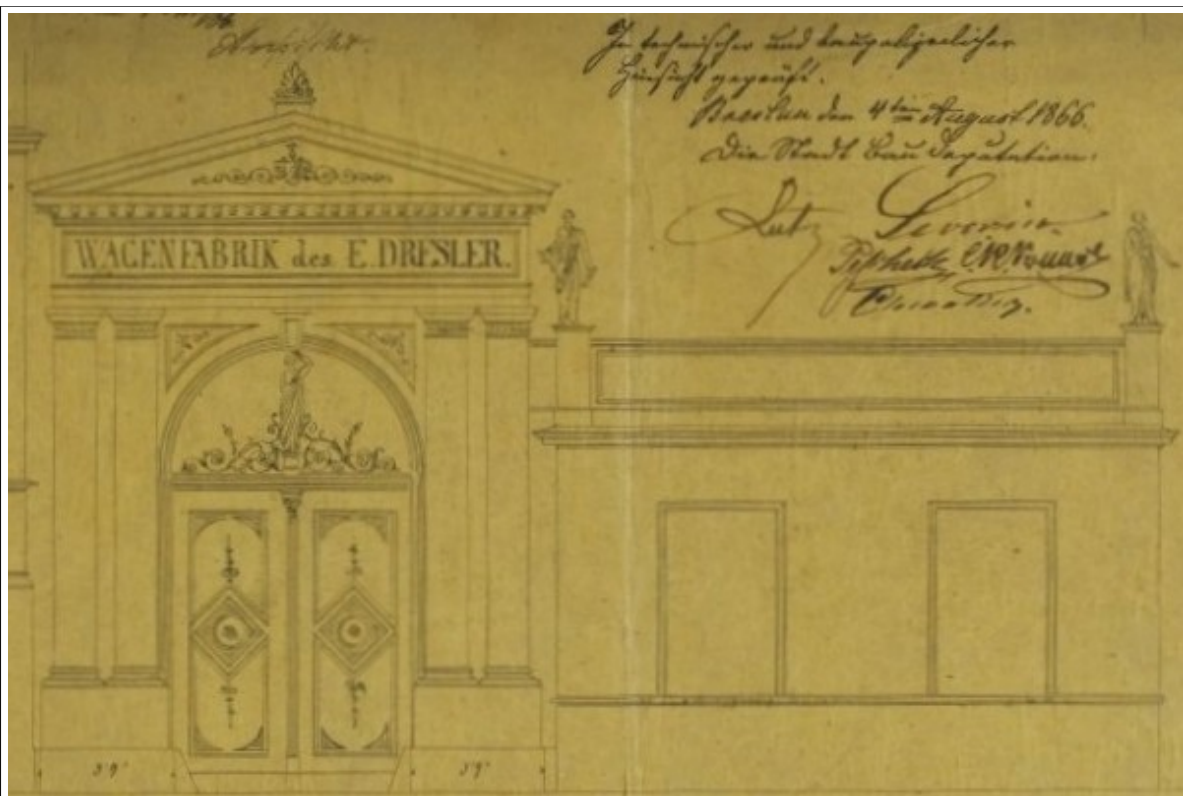
- Kujawskiej nr 9 (niem. *Garvestraße*), z 1886 (ryc. 34a),
- Kujawskiej nr 28 (niem. *Garvestraße*), z 1880 (ryc. 34b),
- Mazowieckiej nr 2/4 (niem. *Margarethenstraße*), z 1887 (ryc. 34c),
- Mazowieckiej nr 6 (niem. *Margarethenstraße*), z 1887 (ryc. 35a),
- Sandomierskiej nr 5 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1887 (ryc. 35b),
- Sandomierskiej nr 5a (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1887 (ryc. 35c),
- Sandomierskiej nr 6 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1886 (ryc. 36),
- Sandomierskiej nr 36 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*) z 1883 (ryc. 37a),
- Traugutta nr 28 (niem. *Klosterstraße*), z 1887 (ryc. 37b),
- Walońskiej nr 2 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1880 (ryc. 38a),
- Walońskiej nr 3 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1888 (ryc. 39a),
- Walońskiej nr 11 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1888 (ryc. 38b),
- Walońskiej nr 12 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1888 (ryc. 39b).



Ryc. 34. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Kujawskiej nr 9 (niem. *Garvestraße*), z 1886 roku, b) Kujawskiej nr 28 (niem. *Garvestraße*), z 1880 roku, c) ul. Mazowieckiej nr 2/4 (niem. *Margarethenstraße*), z 1887 roku.



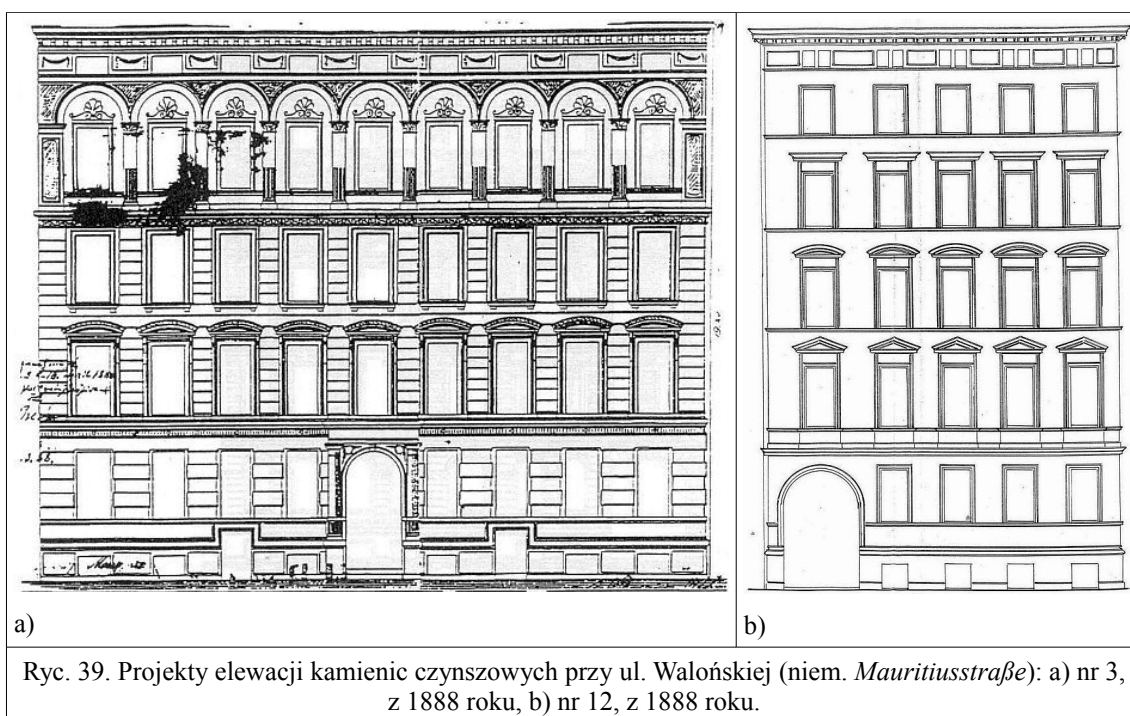
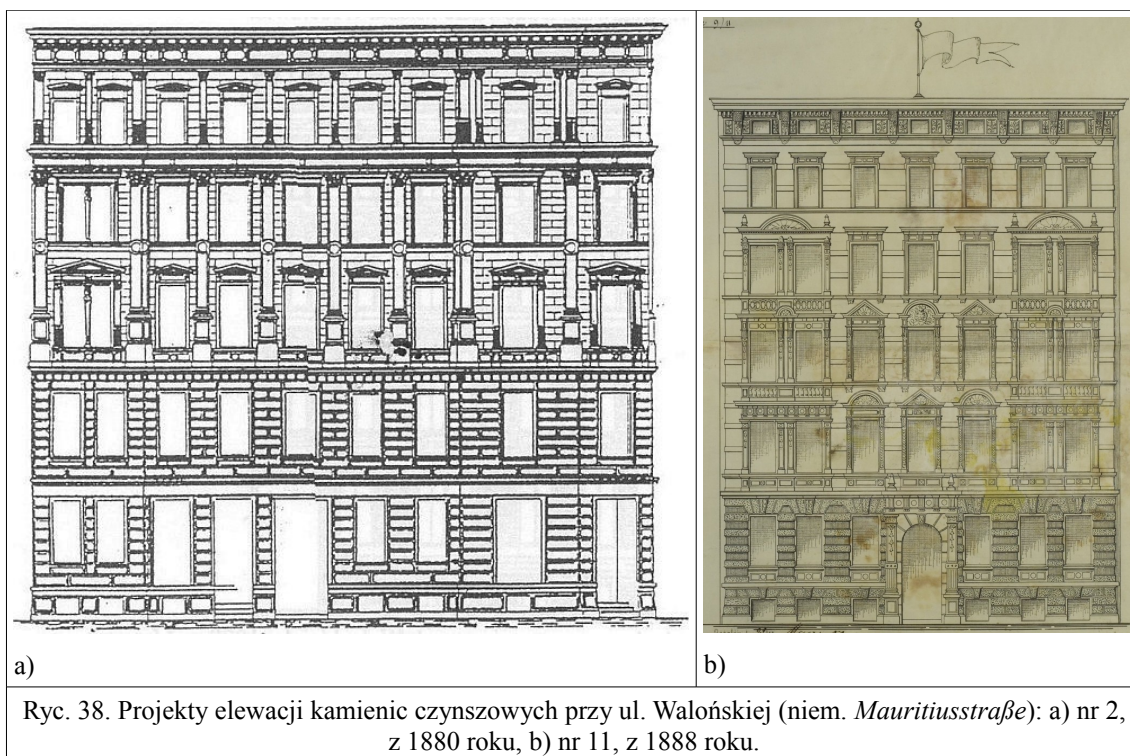
Ryc. 35. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Mazowieckiej nr 6 (niem. *Margarethenstraße*), z 1887 roku, b) Sandomierskiej nr 5 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1887 roku, c) Sandomierskiej nr 5a (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1887 roku.



Ryc. 36. Projekt bramy wjazdowej do fabryki przy ul. Sandomierskiej nr 6 (niem. *Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1886 roku.



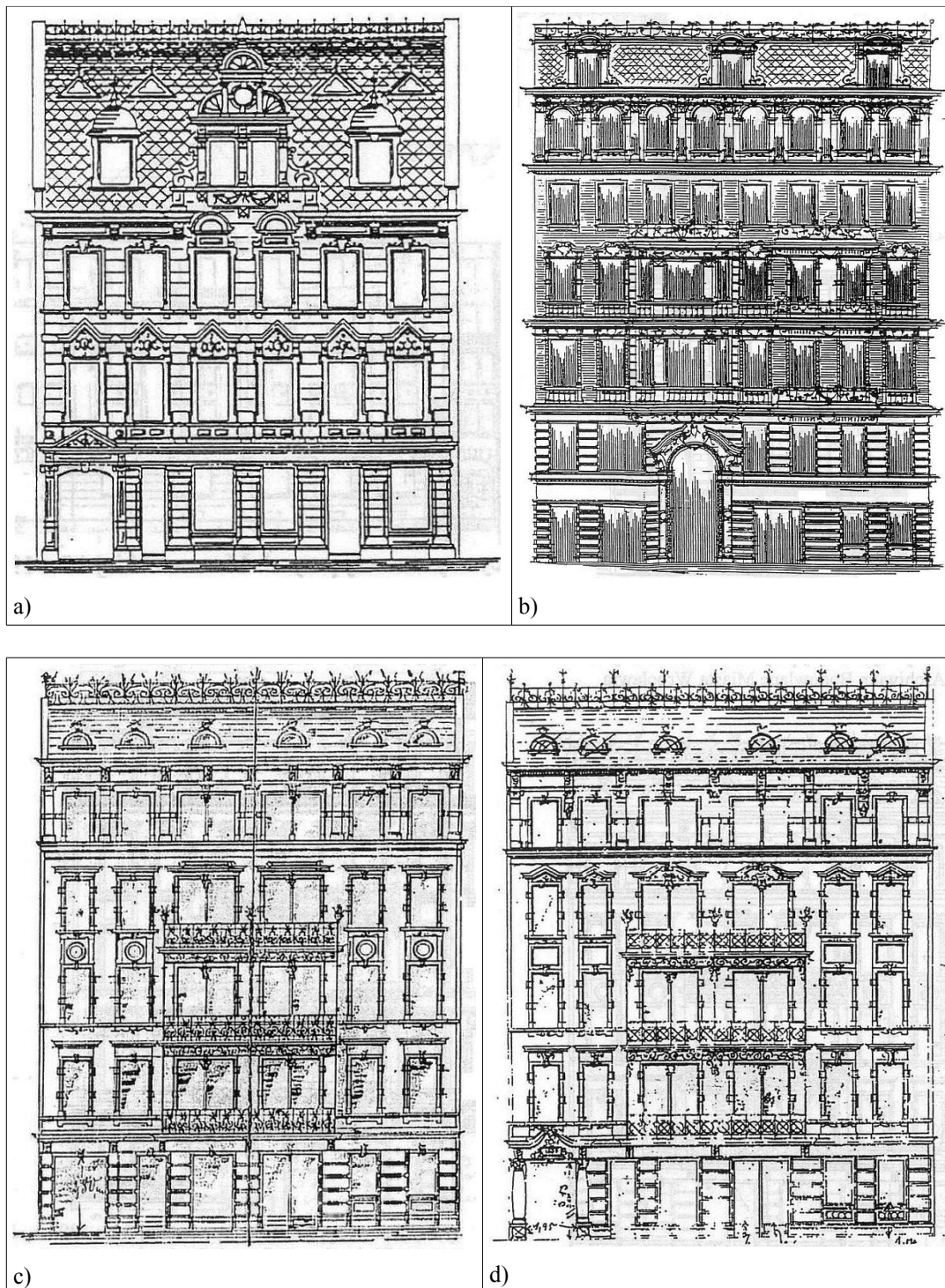
Ryc. 37. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Sandomierskiej nr 36 (niem. *Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1883 roku, b) Traugutta nr 28 (niem. *Klosterstraße*), z 1887 roku.



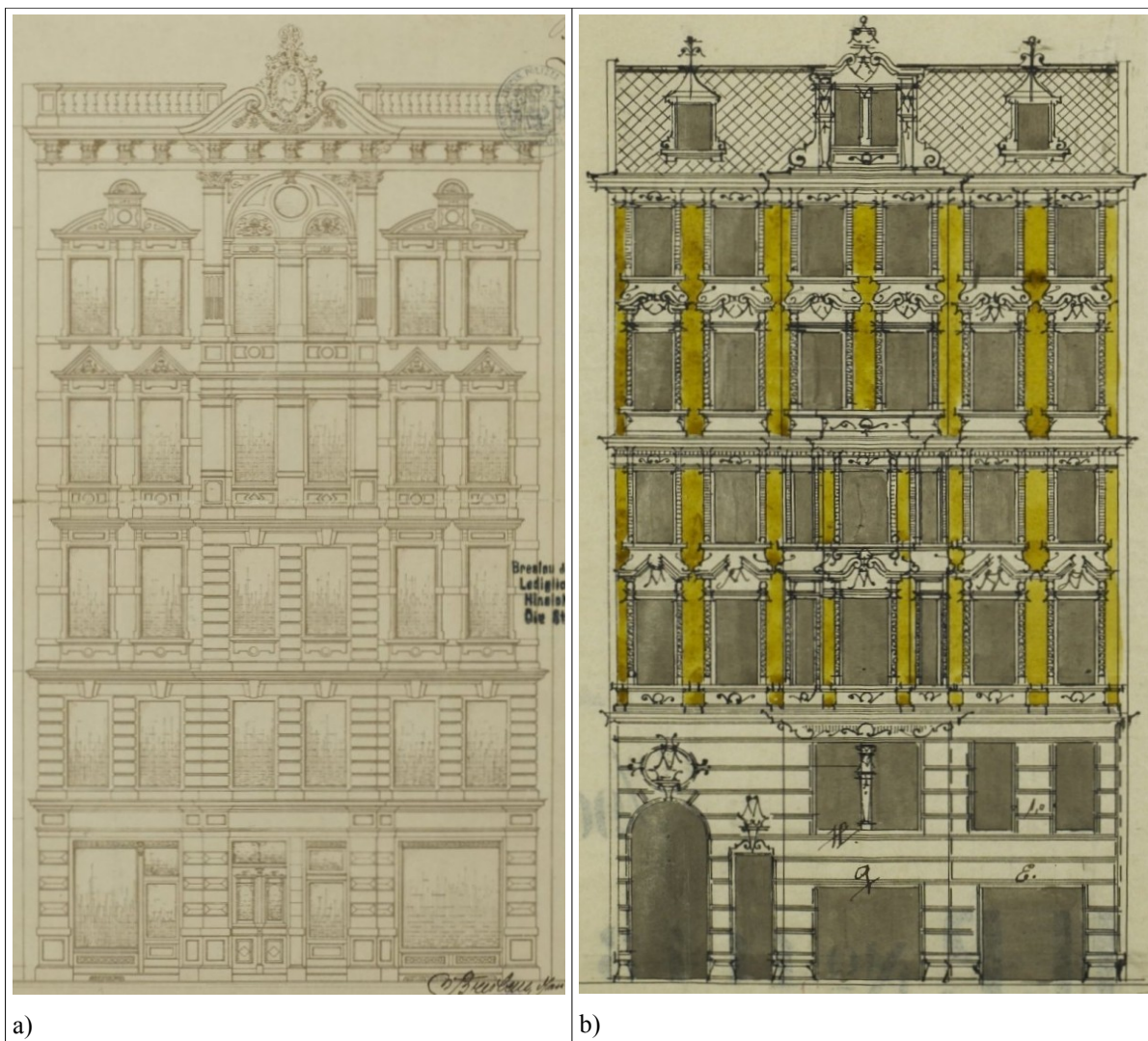
Z lat 1890-1899 pochodzą projekty kolejnych 12 obiektów przy:

- ul. Mazowieckiej nr 13a (niem. *Margarethenstraße*), z roku 1892 (ryc. 40a),
- ul. Mazowieckiej nr 20 (niem. *Margarethenstraße*), z roku 1893 (ryc. 40b),
- ul. Mazowieckiej nr 26 (niem. *Margarethenstraße*), z roku 1894 (ryc. 40c),
- ul. Mazowieckiej nr 30 (niem. *Margarethenstraße*), z roku 1894 (ryc. 40d),
- ul. Sandomierskiej nr 13 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), z roku 1892 (ryc. 41a),
- ul. Sandomierskiej nr 19 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*),

- z roku 1892 (ryc. 41b),
- al. Słowackiego nr 36 (niem. *Am Ohlauufer*), z roku 1896 (ryc. 42a),
- al. Słowackiego nr 37 (niem. *Am Ohlauufer*), z roku 1891 (ryc. 42b),
- al. Słowackiego nr 38 (niem. *Am Ohlauufer*), z roku 1894 (ryc. 42c),
- ul. Traugutta nr 15 (niem. *Klosterstraße*), z roku 1892 (ryc. 41c),
- ul. Traugutta nr 20/24 (niem. *Klosterstraße*), z roku 1900 (ryc. 43),
- ul. Walońskiej nr 9a (niem. *Mauritiusstraße*), z roku 1892 (ryc. 41d).

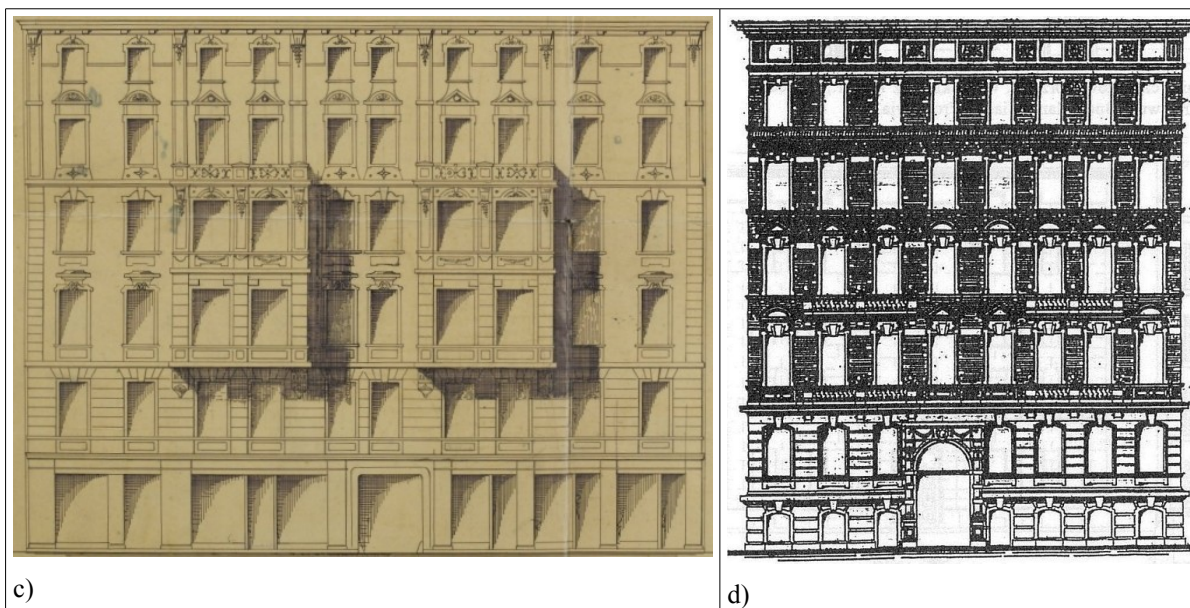


Ryc. 40. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Mazowieckiej (niem. *Margarethenstraße*): a) nr 13a, z 1892 roku, b) nr 20, z 1893 roku, c) nr 26, z 1894 roku, d) nr 30, z 1894 roku.



a)

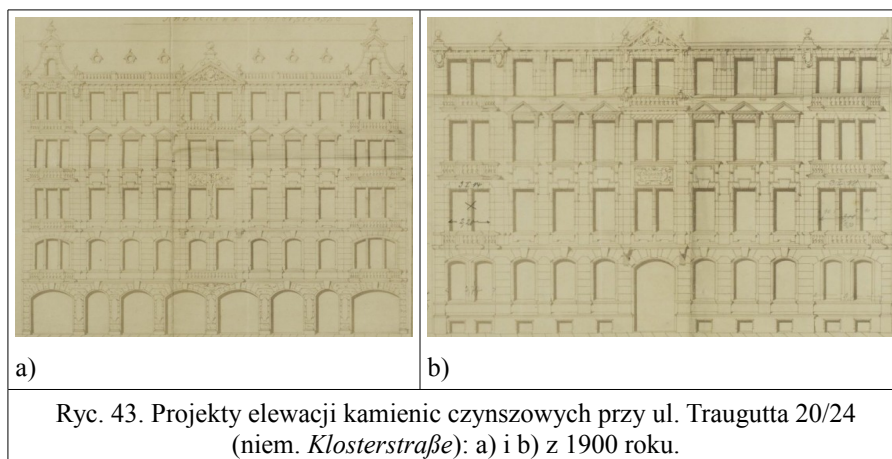
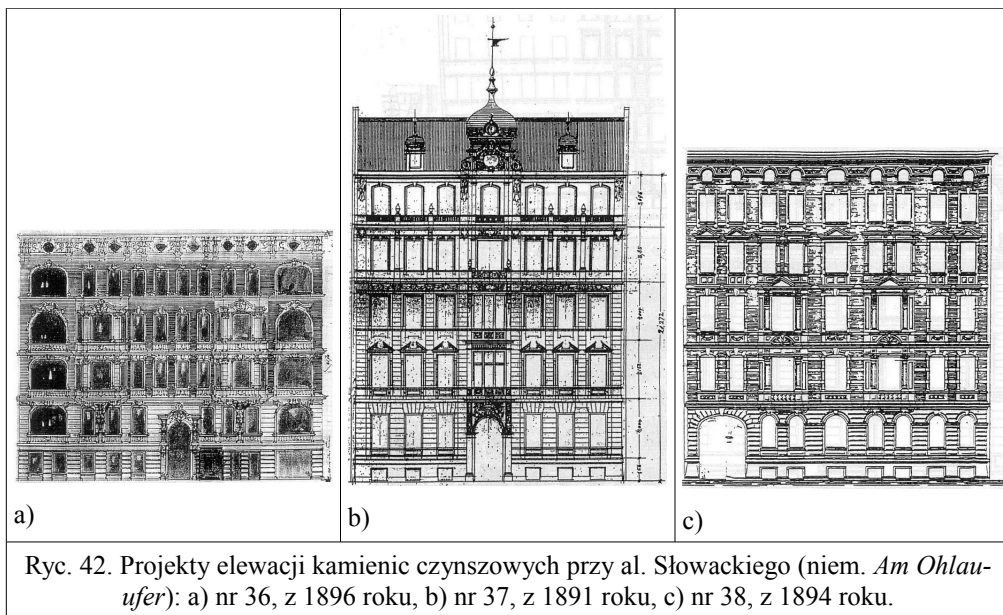
b)



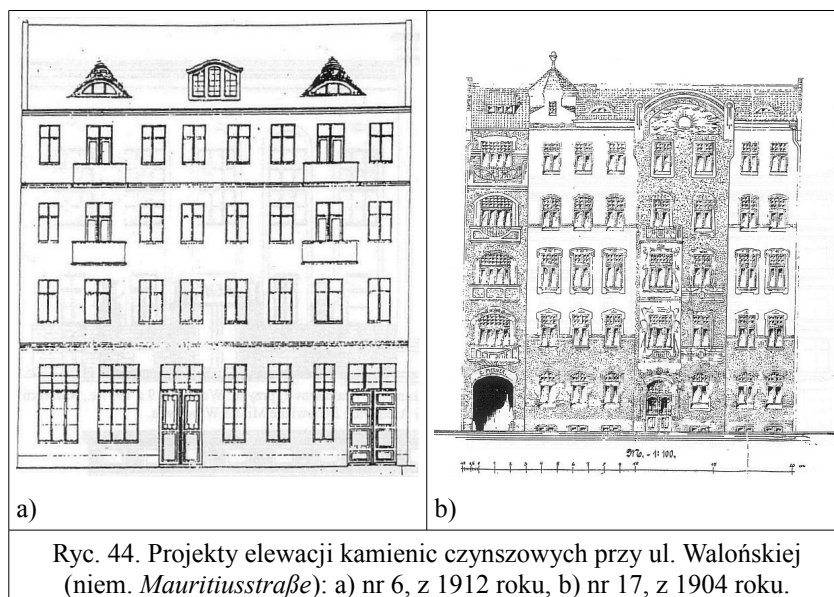
c)

d)

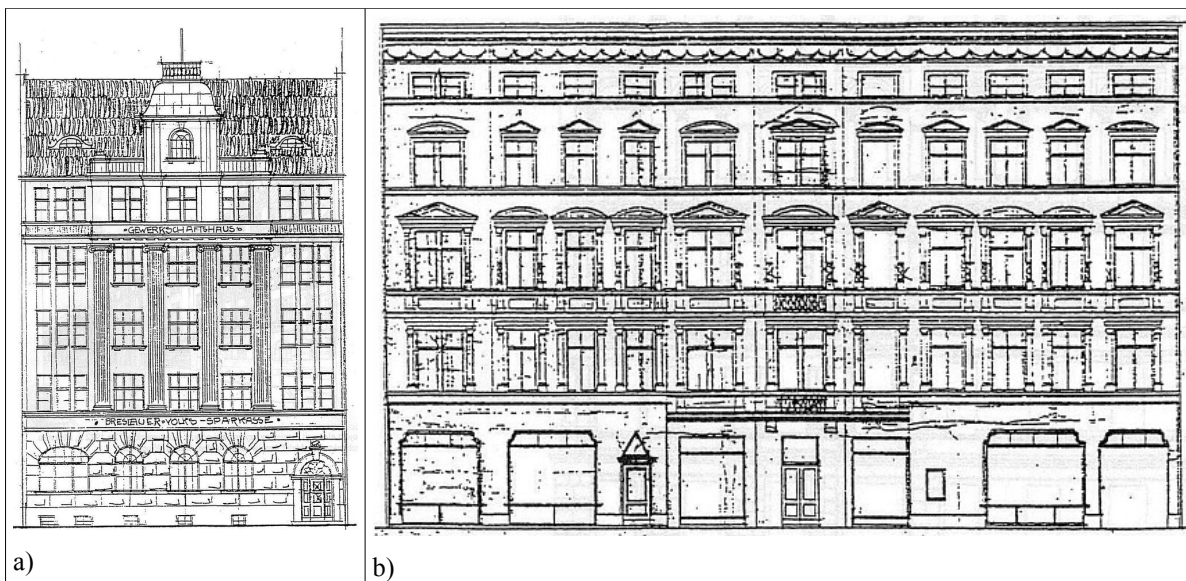
Ryc. 41. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Sandomierskiej nr 13 (niem. *Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße*), z 1892 roku, b) Sandomierskiej nr 19, z 1890 roku, c) Traugutta nr 15 (niem. *Klosterstraße*), z 1892 roku, d) Walońskiej nr 9a (niem. *Mauritiusstraße*), z 1892 roku.



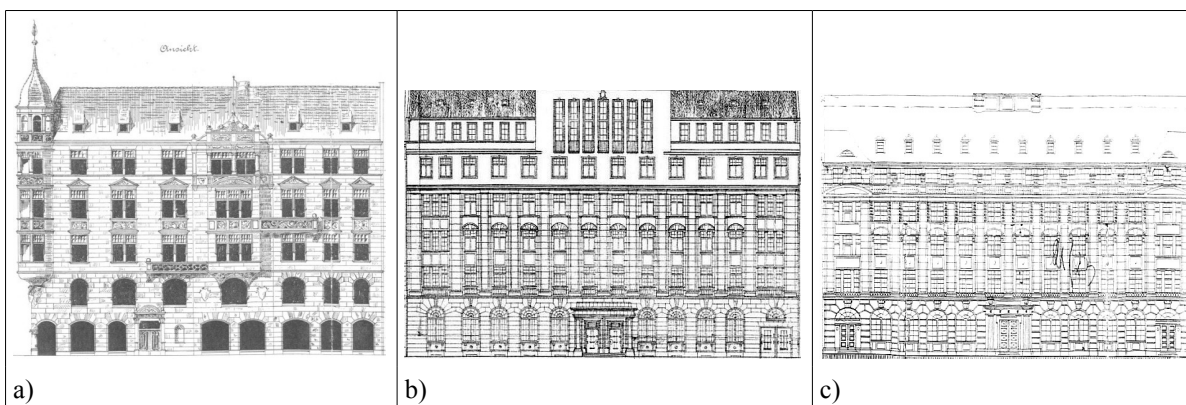
- Z lat 1890-1899 dostępne są projekty 2 obiektów przy ul.:
- Walońskiej nr 6 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1912 roku (ryc. 44a),
 - Walońskiej nr 17 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1904 roku (ryc. 44b).



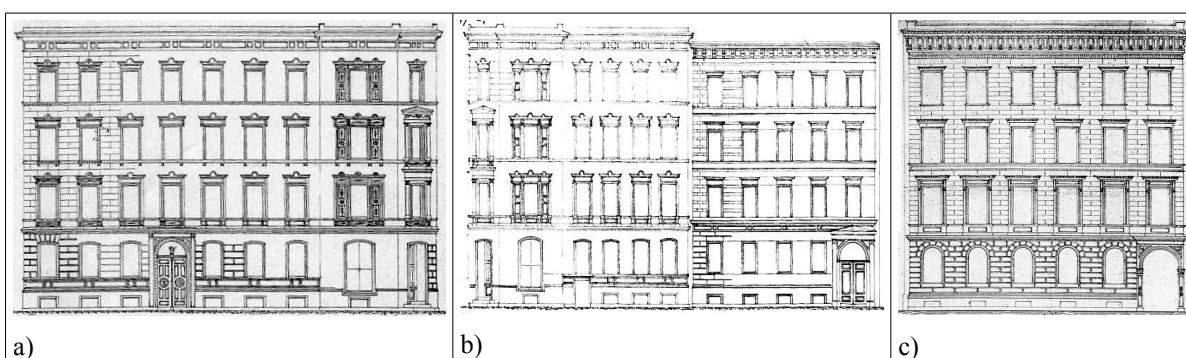
- Z lat po 1921 roku zachowała się ikonografia 41 obiektów przy:
-
- ul. Mazowieckiej nr 17 (niem. *Margarethenstraße*), z 1921 roku (ryc. 45a),
- ul. Mazowieckiej nr 18 (niem. *Margarethenstraße*), z 1927 roku (ryc. 45b),
- ul. Dobrzyńskiej nr 14 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 46a),
- ul. Dobrzyńskiej nr 21 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 46b),
- ul. Dobrzyńskiej nr 21-23 (niem. *Lessingstraße.*), (b.d.) (ryc. 46c),
- ul. Krasińskiego nr 12 (niem. *Feldstraße*), (b.d.) (ryc. 47a),
- ul. Krasińskiego nr 12 (niem. *Feldstraße*), (b.d.) (ryc. 47b),
- ul. Krasińskiego nr 14 (niem. *Feldstraße*), (b.d.) (ryc. 47c),
- ul. Sandomierskiej nr 4 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), (b.d.) (ryc. 48a),
- ul. Sandomierskiej nr 17b (niem. *Alexanderstr./Kleine Feldstraße*), (b.d.) (ryc. 48b),
- ul. Sandomierskiej nr 23 (niem. *Alexanderstraße/Kleine Feldstraße*), (b.d.) (ryc. 48c),
- al. Słowackiego nr 2 (niem. *Am Ohlauufer*), (b.d.) (ryc. 49a),
- al. Słowackiego nr 6 (niem. *Am Ohlauufer*), (b.d.) (ryc. 49b),
- al. Słowackiego nr 13 (niem. *Am Ohlauufer*), (b.d.) (ryc. 49c),
- al. Słowackiego nr 14 (niem. *Am Ohlauufer*), (b.d.) (ryc. 50a),
- al. Słowackiego nr 15 (niem. *Am Ohlauufer*), (b.d.) (ryc. 50b),
- al. Słowackiego nr 16 (niem. *Am Ohlauufer*), (b.d.) (ryc. 50c),
- al. Słowackiego nr 28 (niem. *Am Ohlauufer*), (b.d.) (ryc. 51a),
- ul. Traugutta nr 11 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 51b),
- ul. Traugutta nr 16 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 51c),
- ul. Traugutta nr 19/21 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 52a),
- ul. Traugutta nr 20 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 52b),
- ul. Traugutta nr 22/25 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 52c),
- ul. Traugutta nr 27 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 53a),
- ul. Traugutta nr 29 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 53b),
- ul. Traugutta nr 33 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 53 c),
- ul. Traugutta nr 35 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54a),
- ul. Traugutta nr 37 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54b),
- ul. Traugutta nr 38 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54c),
- ul. Traugutta nr 39 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54d),
- ul. Traugutta nr 40 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54e),
- ul. Traugutta nr 41 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54f-g),
- ul. Traugutta nr 45/48(?) (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54h),
- ul. Traugutta nr 46 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54i),
- ul. Traugutta nr 46 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54j),
- ul. Traugutta nr 51 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54k),
- ul. Traugutta nr 46 (niem. *Lessingstraße*), (b.d.) (ryc. 54l),
- ul. Walońskiej nr 17/19/21 (niem. *Mauritiusstraße*), (b.d.) (ryc. 55a),
- ul. Walońskiej nr 18 (niem. *Mauritiusstraße*), (b.d.) (ryc. 55b),
- ul. Walońskiej nr 18 (niem. *Mauritiusstraße*), (ryc. 55c).



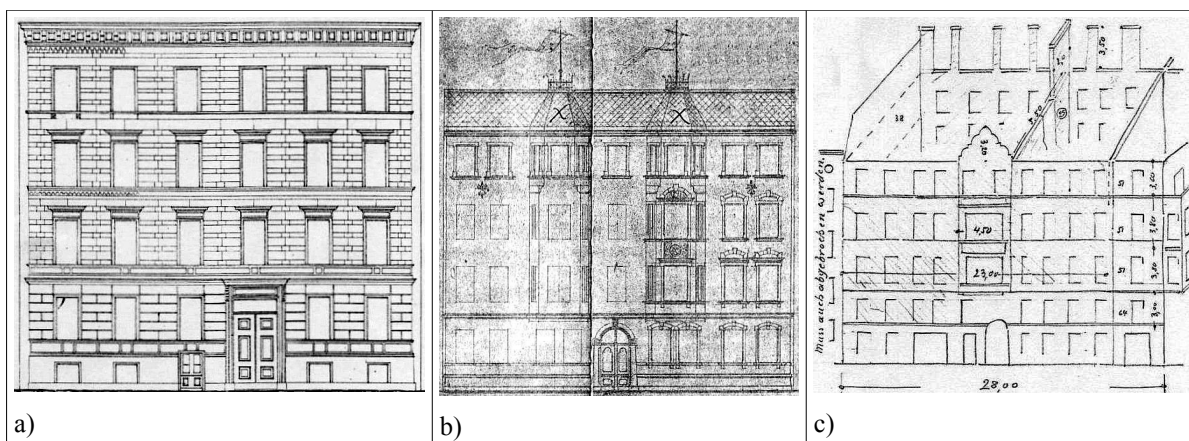
Ryc. 45. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) ul. Mazowieckiej nr 17 (niem. *Margarethenstraße*), z 1921 roku, b) al. Słowackiego nr 18 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1927 roku.



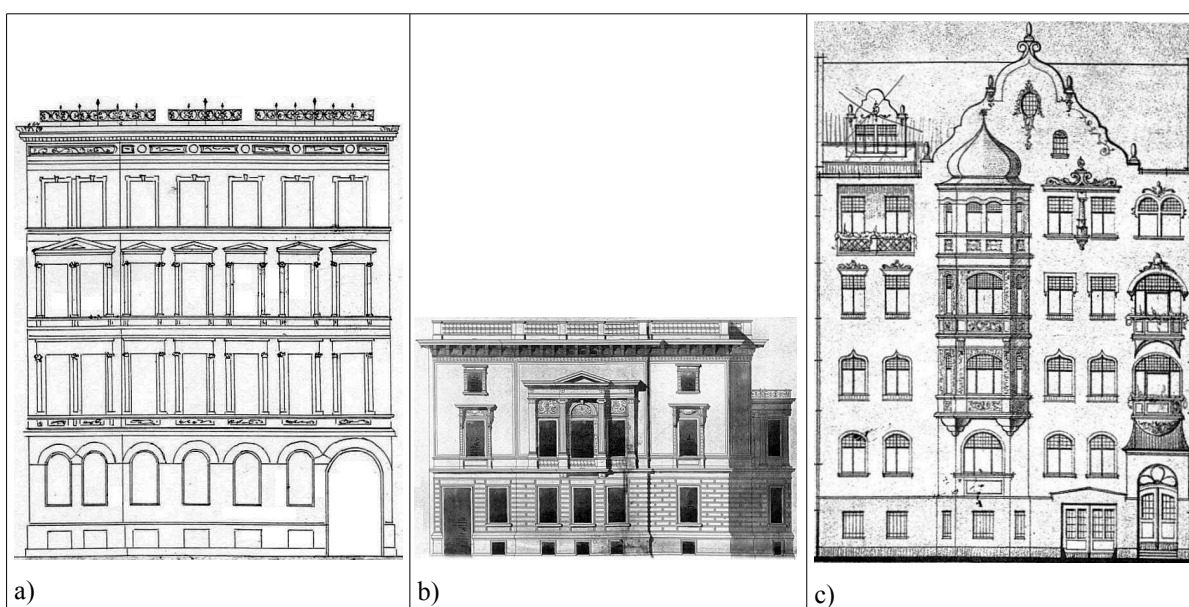
Ryc. 46. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Dobrzyńskiej (niem. *Lessingstraße*): a) nr 14, b) nr 21, c) nr 21-23 – wszystkie powstałe po 1921 roku.



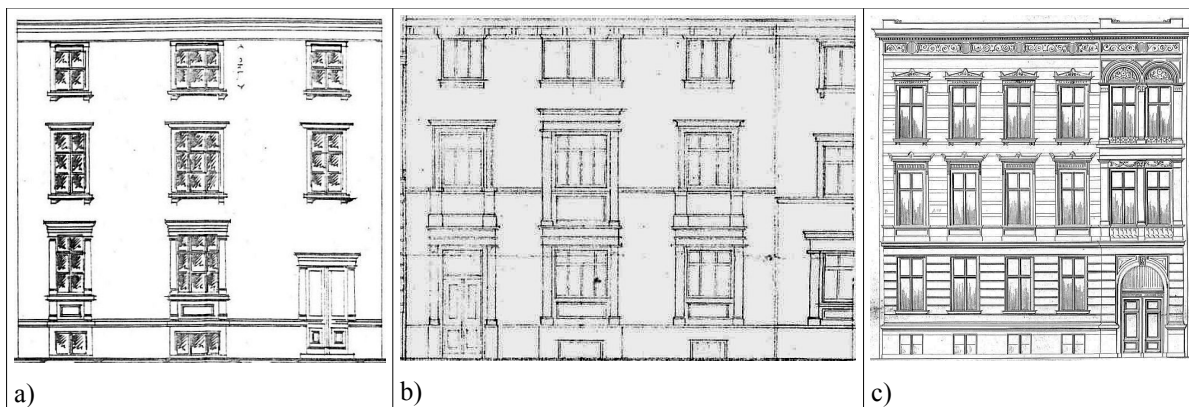
Ryc. 47. Projekty elewacji kamienic przy ul. Krasieńskiego (niem. *Feldstraße*): a) nr 12, narożnik, b) nr 12, narożnik, c) nr 14 – wszystkie powstałe po 1921 roku.



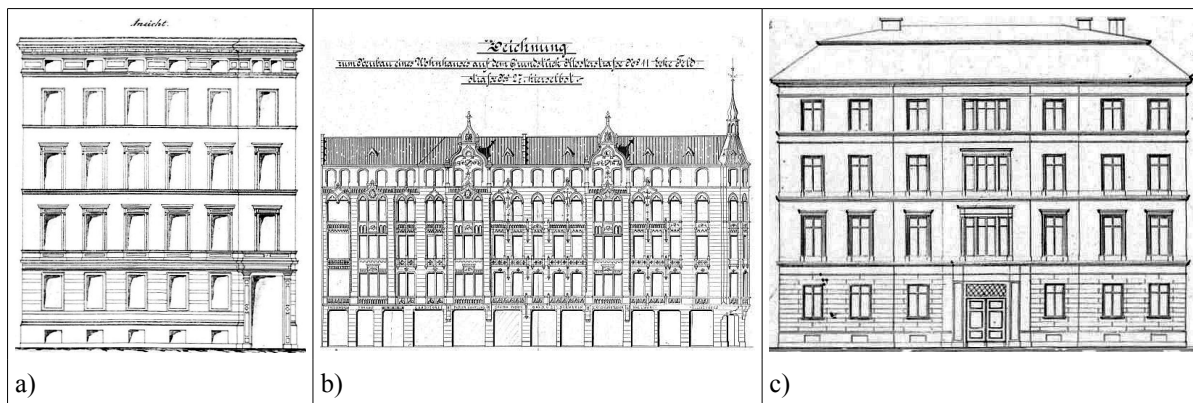
Ryc. 48. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Sandomierskiej (niem. *Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße*): a) nr 4, b) nr 17b, c) nr 23 – wszystkie powstałe po 1921 roku.



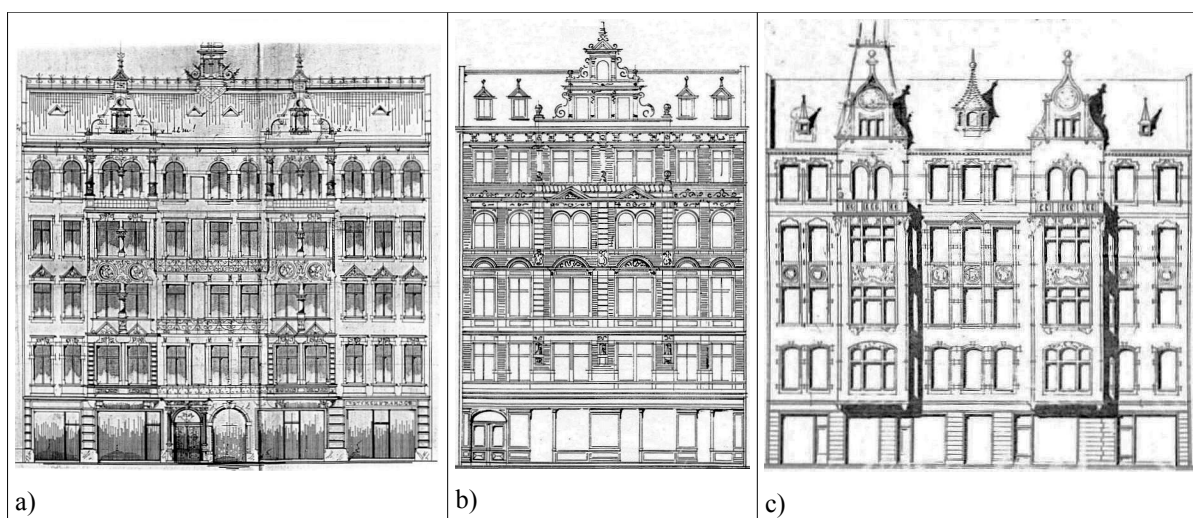
Ryc. 49. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauufer*): a) nr 2, b) nr 6, c) nr 13 – wszystkie powstałe po 1921 roku.



Ryc. 50. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauufer*): a) nr 14, b) nr 15, c) nr 16 – wszystkie powstałe po 1921 roku.



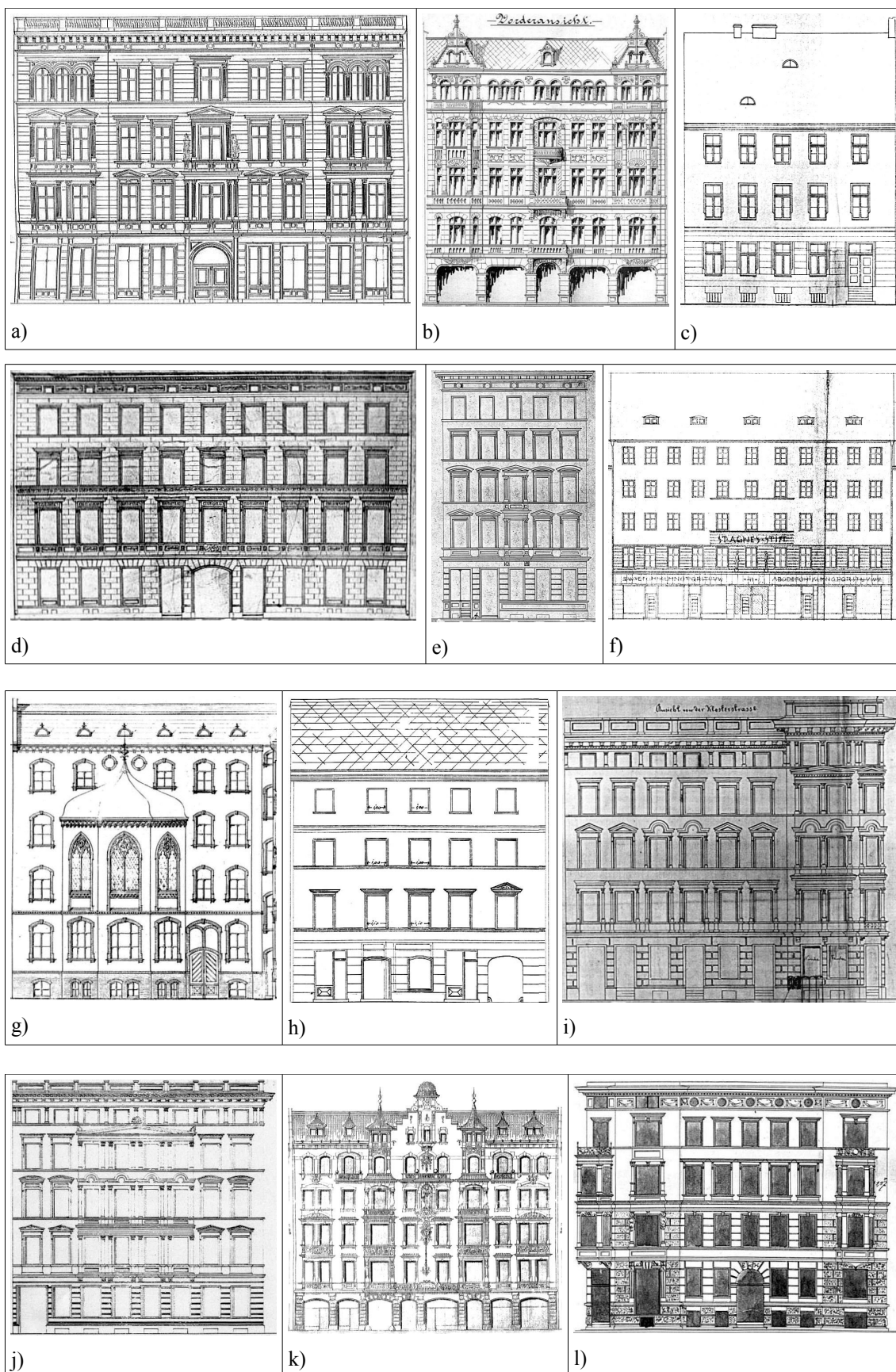
Ryc. 51. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) al. Słowackiego nr 28 (niem. *Am Ohlauufer*), b) ul. Traugutta nr 11 (niem. *Klosterstraße*), c) ul. Traugutta nr 16 (niem. *Klosterstraße*) – wszystkie powstałe po 1921 roku.



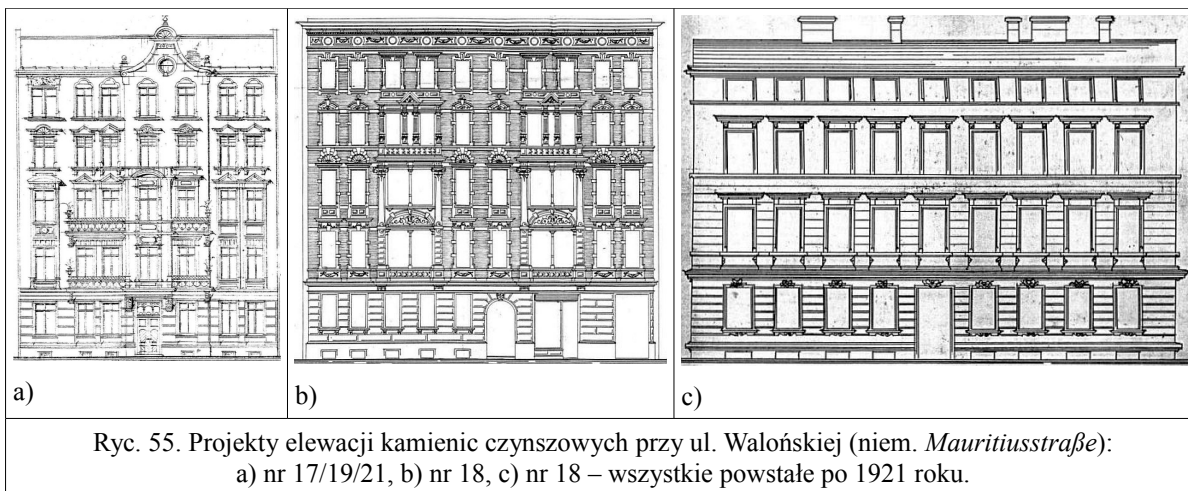
Ryc. 52. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*): a) nr 19/21, b) nr 20, c) nr 22/25 – wszystkie powstałe po 1921 roku.



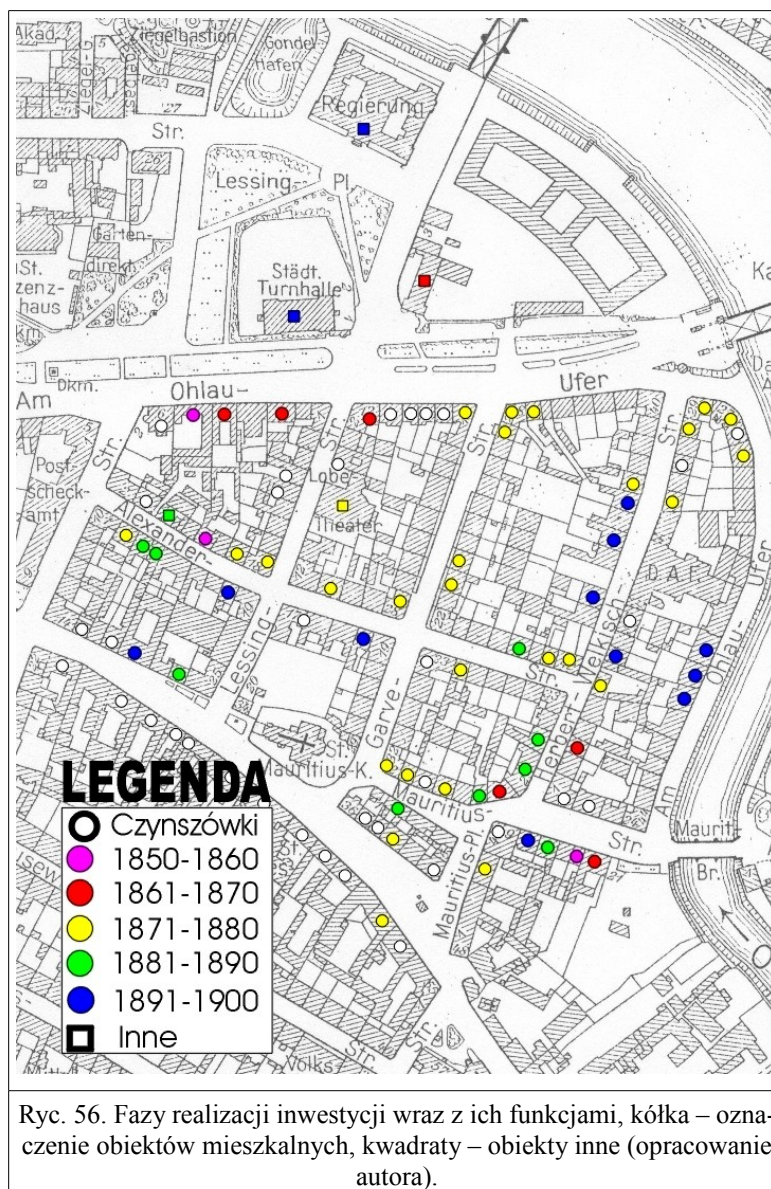
Ryc. 53. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*): a) nr 27, b) nr 29, c) nr 33 – wszystkie powstałe po 1921 roku.



Ryc. 54. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*): a) nr 35, b) nr 37, c) nr 38, d) nr 39, e) nr 40, f) nr 41 (front), g) nr 41 (oficyna), h) nr 45/48(?), i) nr 46, j) nr 46, k) nr 51, l) przy ul. Walońskiej nr 17 (niem. *Mauritiussstraße*) – wszystkie powstałe po 1921 roku.



Po przeprowadzeniu analizy okresów powstania zabudowy na badanym terenie ustalono kolejne fazy, które przedstawiono na poniższej grafice (ryc. 56).



Potwierdzenie datowania zabudowy można również odnaleźć na mapie rozwoju Wrocławia z lat 1811-1912 (niem. *Die banliche Entwicklung Breslaus von 1811-1912*), wg której można wyodrębnić trzy zasadnicze okresy rozbudowy *badanego obszaru*:

- lata 1811-1840 – rejon ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*) i pl. Wróblewskiego (niem. *Mauritiusplatz*),
- lata 1841-1870 – zachodnia część, w rejonie ul. Kraińskiego (niem. *Feldstraße*),
- lata 1871-1900 – reszta analizowanego terenu [254, il. 36].

W 1888 roku opracowany został projekt urbanistyczny dla przedmieść Wrocławia w skali ogólnomiejskiej. Jego autorami byli Alexander Kaumann³² i August Hoffmann. Plan ten nawiązywał do modelu hausmannowskiej regulacji geometrycznej [124, s. 343]. Zawierał jedynie linie regulacyjne wyznaczające sieć ulic i placów. Kolejne plany autorstwa Alfreda von Scholtza³³, wykonywane systematycznie od 1895 roku, uwzględniały także aspekt estetyczny w planowaniu przestrzennym, gdyż cechowała je *romantyczność zamiast geometrycznego rozplanowania sieci ulic i placów* [192, s. 29].

W 1904 roku opracowano pierwszy *plan strefowy Wrocławia* (niem. *Erste Bauklassenplan der Stadt Breslau aus dem Jahr 1904*), w którym miasto podzielono na pięć *stref* [192, s. 68 i 69, il. 3 i 4]. *Badany obszar* znalazł się w strefie II-giej³⁴, a w załączonej do planu tabeli można odczytać szczegółowe wymagania, jakie powinny spełniać obiekty realizowane w tej *strefie*:

- ogólną wysokość budynku frontowego ustalono na jednokrotność szerokości ulicy, jednak nie mniej niż 12 m (max. 20 m),
- wysokość budynku oficynowego określono na jednokrotność szerokości podwórza, jednak nie mniej niż 9 m (max. 18),
- powierzchnię niezabudowaną działki w ciągu określono na 40% (działki narożnej – 25%),
- liczbę kondygnacji określono na pięć (cztery przy szerokości ulicy równej 15 m), a dla oficyny – pięć kondygnacji [192, s. 16, tab nr 3].

W latach: 1906, 1908, 1910 i 1912 plan był uzupełniany, bądź pojawiały się jego zmienne wersje, co można uznać za pierwszy krok ku planowaniu przestrzennemu w dzisiejszym znaczeniu.

Ważnym wydarzeniem dla przyszłości badanego terenu była budowa mostu Grunwaldzkiego (niem. *Kaiserbrücke*) w 1910 roku, który zmienił w konsekwencji charakter al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauufer*) w główny ciąg komunikacyjny, łącząc centrum miasta z jego nowymi północno-wschodnimi dzielnicami.

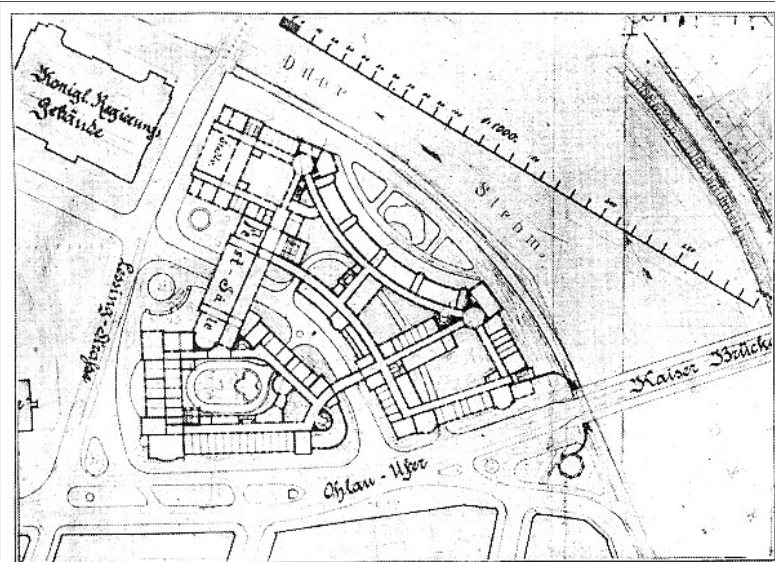
W latach 70. XIX wieku planowano zburzenie nowej gazowni miejskiej, aby na tym miejscu, zrealizować reprezentacyjny gmach muzeum sztuki. Rozrastająca się licznie administracja publiczna wpłynęła na zmianę planów. Radca budowlany Richard Plüddemann zaproponował, aby w tym miejscu wybudować nowy ratusz dla Wrocławia.

W 1902 roku przedłożył jego projekt (ryc. 57). Kiedy 1 sierpnia 1914 roku wybuchła wojna i wszelkie działania lokalne zostały ograniczone.

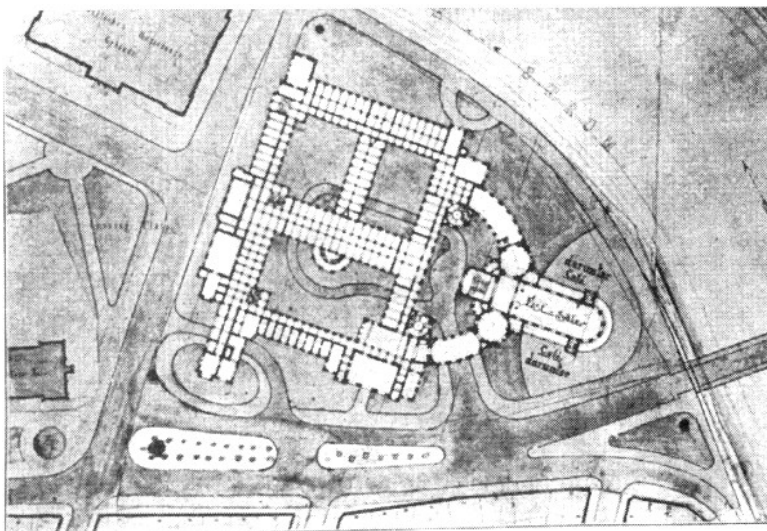
³² Alexander Kaumann (ur. 1830 r., zm. 1893 r.), niemiecki inżynier budownictwa, specjalista w zakresie budownictwa wodnego i drogowego, w l. 1866-1893 radca ds. inżynierii miejskiej we Wrocławiu, kierował budową wodociągów i kanalizacji we Wrocławiu w latach 70. XIX wieku [124, s. 343].

³³ Alfred von Scholtz (ur. 1850 r., zm. 1934 r.), niemiecki inżynier i urbanista. W l. 1894-1924 miejski radca budowlany ds. urbanistyki i inżynierii miejskiej we Wrocławiu, od 1924 r. honorowy wrocławianin [124, s. 744].

³⁴ Strefa II obejmowała teren: ograniczony kanałem żeglownym od północy i wschodu, Stara Odrą, Oławą, nasypem południowej obwodnicy kolejowej do skrzyżowania ul. Ślężnej z ul. Komandorską, dalej obecną ul. Wielką od ul. Kruczej, ul. Gajowicką do ul. Hallera i wschodnią częścią południowej obwodnicy kolejowej do ul. Strzegomskiej oraz wschodnią częścią Obwodnicy Śródmiejskiej do mostu Tysiąclecia.



a)



b)

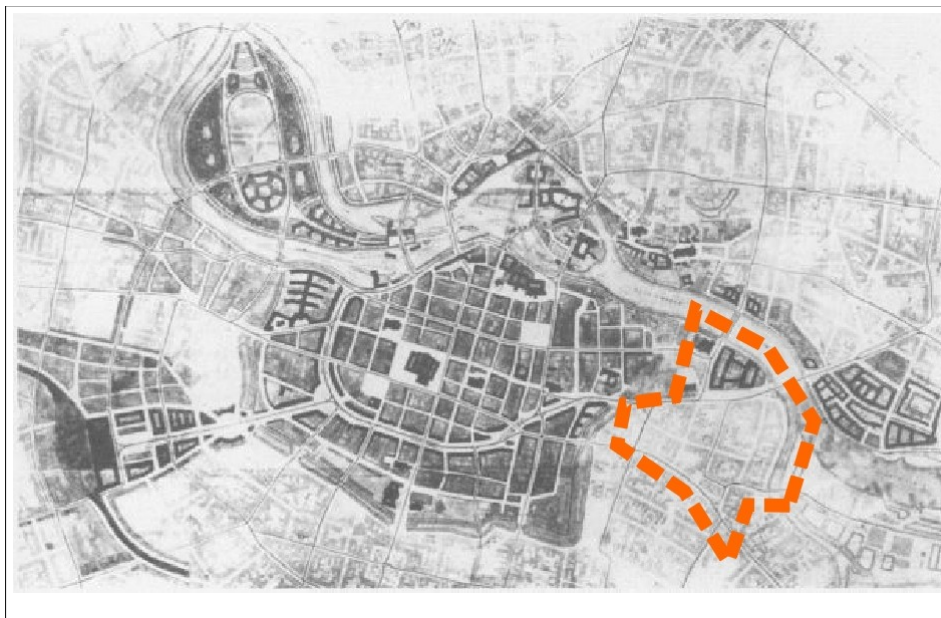


c)

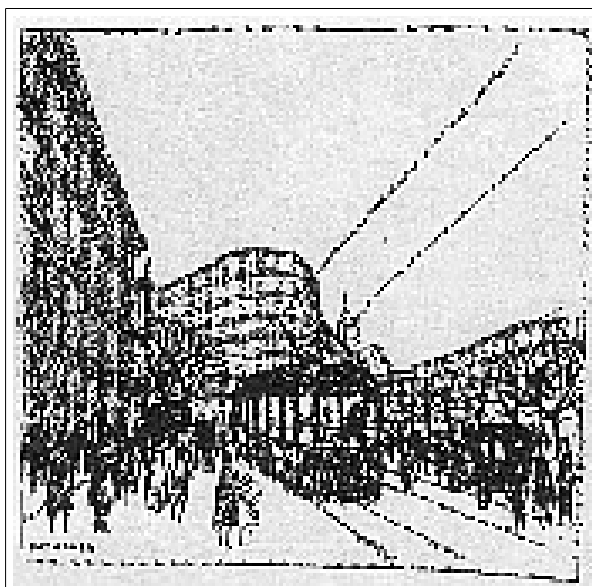
Ryc. 57. Projekt nowego ratusza przy pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*) z 1902 roku, (autor: R Plüddemann): a) rzut, wersja I, b) rzut, wersja II, c) widok od strony Odry.

3.2. Lata 1918-1939

Ogrom spustoszenia państwa niemieckiego, zarówno materialnego jak i duchowego, wywołany I wojną światową wymusił konieczność przededefiniowania dotychczasowych wyobrażeń na temat zakresu ingerencji służb państwowych w procesy inwestycyjne indywidualnych inwestorów oraz skali współczestnictwa państwa w kreowaniu nowych przestrzeni miejskich, które doprowadziło do konkluzji, że tylko sprawnie prowadzone prace planistyczne, na wiele lat wyprzedzające rzeczywiste zamierzenia inwestycyjne, połączone ze świadomym kreowaniem przyszłych zapotrzebowań użytkowników, są w stanie zapewnić harmonijny rozwój państwa i społeczeństwa. W szczególności dotyczyło to państwa niemieckiego, ze względu na konieczność przełamania poczucia klęski, skutkującej wewnętrznymi konfliktami społecznymi o podłożu ekonomicznym. Nadrzędnym celem stało się więc jak najszybsze podniesienie standardu życia obywateli, zaś drogą która ku temu celowi miała prowadzić była racjonalna gospodarka zasobami. W odniesieniu do Wrocławia działania polegały głównie na wyznaczeniu nowych terenów rozbudowy przy równoczesnym zapewnieniu źródeł ich finansowania.



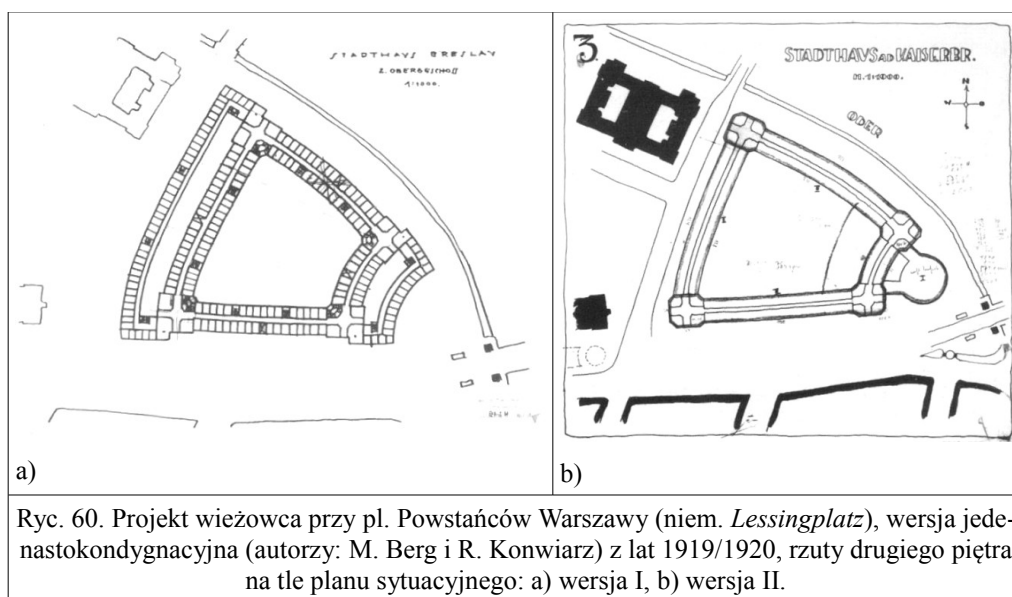
Ryc. 58. Projekt planu przebudowy Wrocławia z 1919 roku (autor: M. Berg, współpraca: R. Konwiarz i L. Moshamer) – obszar badań zaznaczono przerywaną linią.



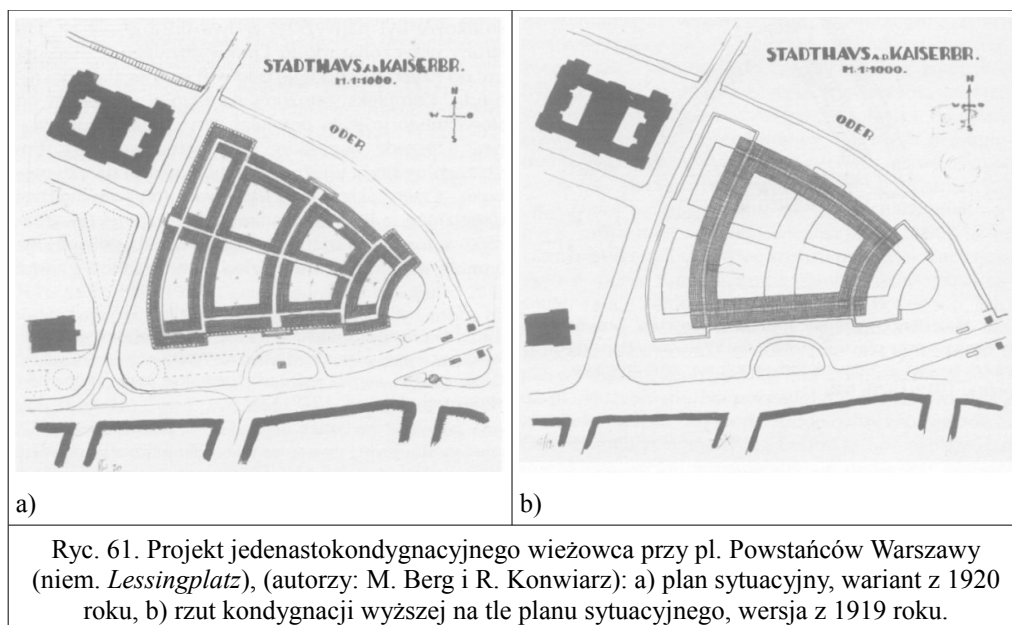
Ryc. 59. Ulica handlowa – odciążająca ruch komunikacyjny ze Starego Miasta – w linii dawnej wewnętrznej fosy – widok od al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauufer*) z 1919 roku (autor: M. Berg, współpraca: R. Konwiarz i L. Moshamer).

W celu osiągnięcia tych zamierzeń niezbędne stało się opracowanie planu działania, który miał wskazywać program stabilnego rozwoju miasta i całościowo zapewniać spokój społeczny. Pierwsza szkicowa wersja planu, autorstwa ówczesnego miejskiego radcy budownictwa architekta Maxa Berga (przy współpracy Richarda Konwiarza i Ludwiga Moshamera³⁵), została opublikowana w 1921 roku. To wówczas Berg wylansował ideę podziału miasta Wrocławia na trzy zasadnicze strefy: *city* – miasto interesu i pracy, *miasto monumentalne* – z muzeami, wyższymi uczelniami, kościołami i innymi obiektami kultury oraz *miasto mieszkalne* – z obrzeżnymi, wypowo ukształtowanymi osiedlami „tonącymi” w zieleni [192, s. 51], (ryc. 58, 59).

Równoległe z pracami nad planem Berg i Konwiarz opracowali kilka koncepcji zabudowy północnej części badanego obszaru (ryc. 60-64).

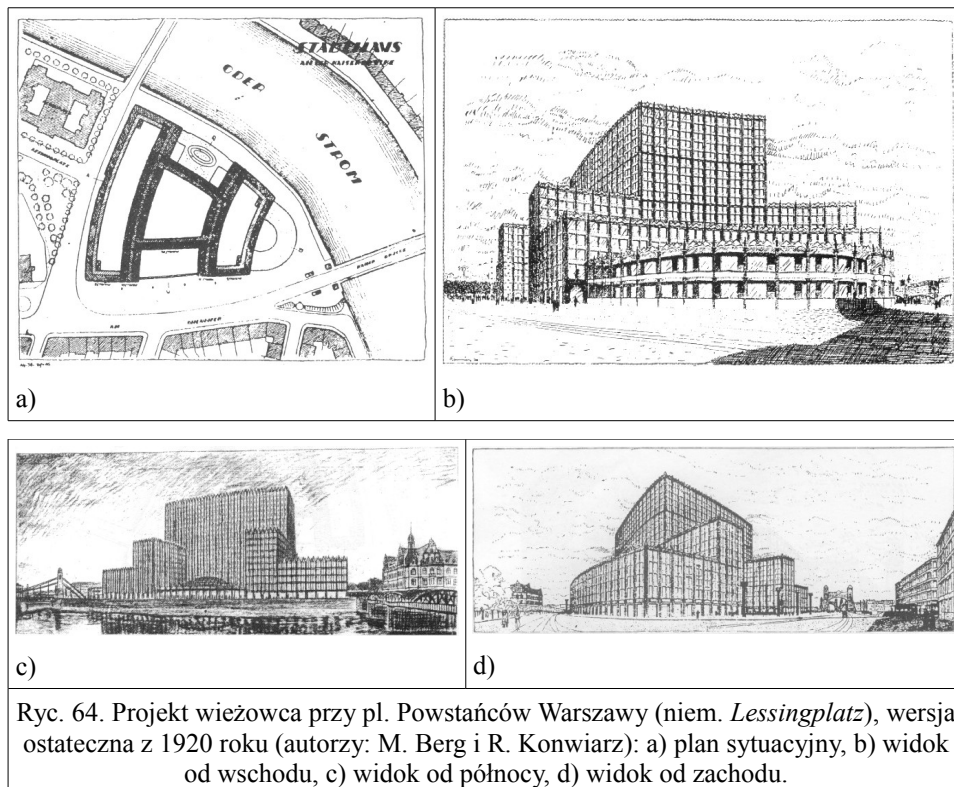
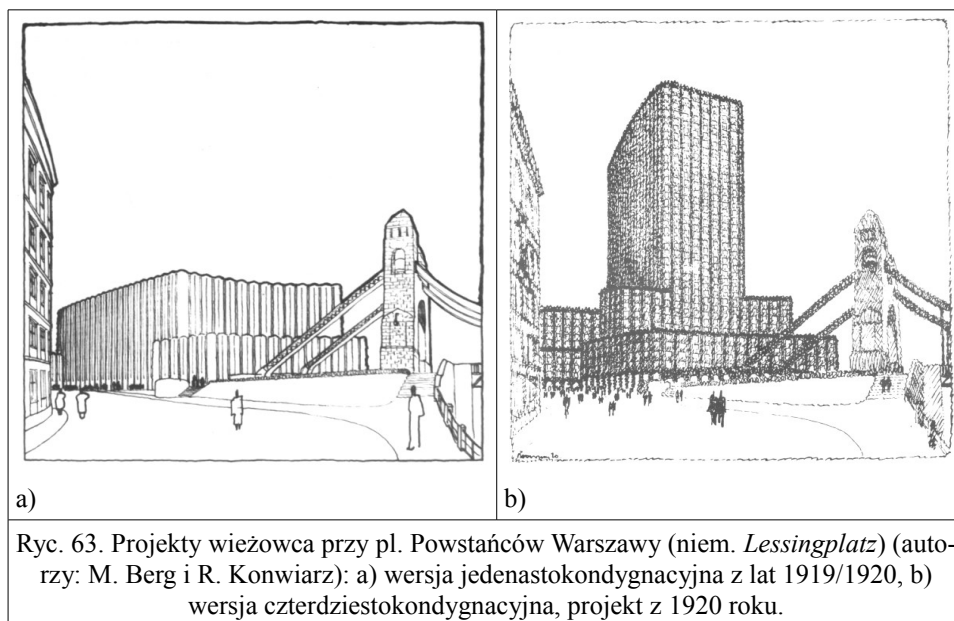


Ryc. 60. Projekt wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*), wersja jedenastokondygnacyjna (autorzy: M. Berg i R. Konwiarz) z lat 1919/1920, rzuty drugiego piętra na tle planu sytuacyjnego: a) wersja I, b) wersja II.

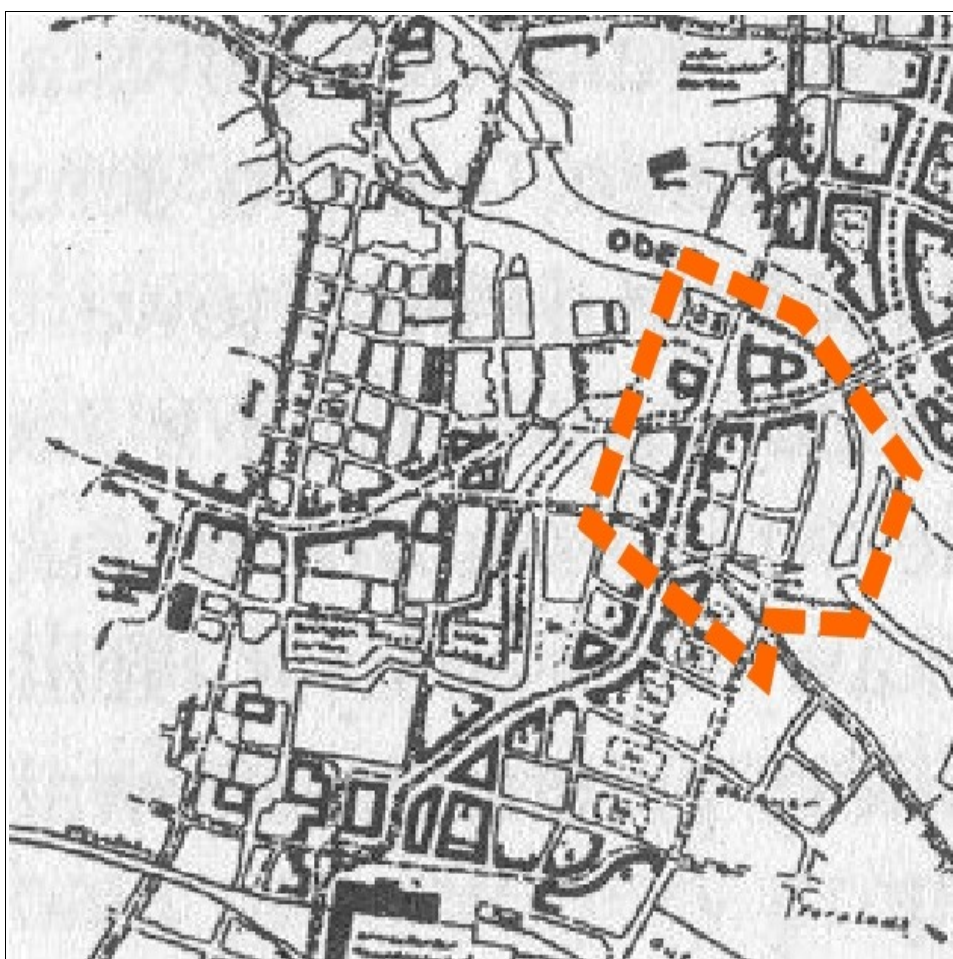


Ryc. 61. Projekt jedenastokondygnacyjnego wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*), (autorzy: M. Berg i R. Konwiarz): a) plan sytuacyjny, wariant z 1920 roku, b) rzut kondygnacji wyższej na tle planu sytuacyjnego, wersja z 1919 roku.

³⁵ Ludwig Moshamer, (ur. 1885 r., zm. ?), niemiecki architekt, studia na Politechnice w Monachium. Od maja 1911r. pracował w biurze Rady Budowlanego Maxa Berga, jego współpracownik przy wielu projektach (rysunki Hali Stulecia, projekt rozbudowy Wrocławia 1919-1921), elektrowni wodnej, północnej i południowej we Wrocławiu (1921-1925), hali wystawowej i głównego wejścia na Tereny Wystawowe na Szczytnikach (1922-1925). Zaginął na froncie wschodnim, prawdopodobnie pod Stalingradem, lub zmarł w niewoli. [166, s. 207-208], [124, s. 520].



Wydarzeniem wpływającym na dalsze prace nad planem, było ogłoszenie 22 lutego 1921 roku konkursu na plan zabudowy Wrocławia (wraz z przedmieściami), którego jednym z sędziów był Max Berg. Sąd konkursowy 3 kwietnia 1922 roku rozpoczął przegląd 40. prac, które napłynęły na konkurs. Do drugiego etapu zakwalifikowano 11 projektów, a ponieważ uznano, że żadna z prac zakwalifikowanych do drugiego etapu nie zasługuje na I nagrodę, postanowiono nagrodzić równorzędnie pięć projektów (kolejność wg numeracji) autorstwa: 1) Paula Wolfa (współpraca: Otto Meffert) z Hannoveru, 2) Romana Heilgenthala (współpraca: Kurt Zettler) z Berlina, 3) Adolfa Radinga z Wrocławia (Breslau), 4) Henry'ego Grobha (współpraca: (b.i.) Briske) z Berlina (Berlin-Südende), 5) Kurta Mayera i Karla Dorfmuллera (z zespołem) z Kolonii (Köln). Ponadto wyróżniono zakupem trzy prace, jedną z nich było opracowanie autorstwa Ernsta Maya (współpraca: Herbert Böhm), [192, s 34-35].



Ryc. 65. Rozplanowanie wschodniej części Wrocławia, fragment projektu konkursowego A. Radinga z 1921 roku – obszar badań zaznaczono przerywaną linią.

Między innymi, na ich podstawie opracowano ostateczną wersję planu sygnowaną przez Fritza Behrendta³⁶ i opublikowaną w 1926 roku. *Okres międzywojenny miał olbrzymie znaczenie dla rozwoju przestrzennego Wrocławia [...] dzięki opracowaniu pierwszego planu generalnego (1924) i wprowadzeniu nowego prawa budowlanego (1926) – tak oceniła te działania Wanda Kononowicz [192, s 15].*

Ważnym opracowaniem dla badanego terenu była praca nr 3 (ryc. 65). W niej to Rading³⁷ zaproponował nową arterię komunikacyjną, zaczynającą się na placu przed obecnym Urzędem Woje-

³⁶ Fritz Behrendt (ur. 30. 03. 1877 r. w Królewcu, zm. ok. 1941 r.), niemiecki architekt i urzędnik, pracujący od 1909 we Wrocławiu. Po I wojnie światowej sprawował funkcję Dyrektora Biura Rozbudowy Wrocławia (niem. *Stadterweiterungssamt*), gdzie zajmował się m.in. sprawą przyłączenia okolicznych miejscowości. W 1928 r. został radnym Wrocławia, 18 kwietnia 1929 r. objął stanowisko miejskiego radcy budowlanego, które piastował do 31 stycznia 1934 r. Z racji funkcji nadzorował w tym okresie wszystkie prace i projekty budowlane w mieście. Doprowadził do skreślenia z projektu urzędu czeków pocztowych drugiej wieży od strony ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*) [124, s. 63-64], [192, s. 99], [521].

³⁷ Adolf Rading (ur. 1888 r., zm. 1957 r.) niemiecki architekt. Od 1919 r. kierownik katedry architektury na Akademii Sztuki i Rzemiosła Artystycznego (niem. *Kunst- und Kunstgewerbeschule*). Działał również jako niezależny architekt [124, s. 693].

wódkim (niem. *Neues Regierungsgebäude*), prowadzoną śladem obecnej ul. Dobrzyńskiej (niem. *Lessingstraße*) i dalej – dzieląc na dwie, niemal równe części ukształtowane już przestrzennie i funkcjonalnie kwartały – równolegle do ulic: Pułaskiego (niem. *Brüße*) i Krasieńskiego (niem. *Feldstraße*) doprowadzającą ruch z rejonów północno-wschodnich w pobliże głównego dworca kolejowego. Proponowana arteria porządkując układ przestrzenno-funkcjonalny kształtowała równocześnie zespoły zabudowy, których obsługa opierała się na dwóch równoległych ulicach lokalnych: Krasieńskiego (niem. *Feldstraße*) i Mazowieckiej (niem. *Margarethenstraße*). Wzdłuż trasy – na podobieństwo banków przy dzisiejszych ulicach: Ofiar Oświęcimskich i Gepperta, przy nieistniejącej jeszcze wówczas trasie WZ – Radling planował zlokalizowanie gmachów użyteczności publicznej, tworzących architektoniczną obudowę „kośćca” układu nowego – XX-wiecznego miasta.

Ważnym dla wrocławskiej urbanistyki stał się rok 1925 [192, s. 47]. W styczniu Max Berg złożył urząd architekta miasta, a w lipcu opuścił Wrocław Ernst May³⁸. Przedtem, we wrześniu 1924 roku, przeszedł na emeryturę Alfred von Scholtz pełniący funkcję miejskiego radcy budowlanego ds. urbanistyki i inżynierii miejskiej we Wrocławiu. Jego miejsce zajął dr Günther Trauer³⁹, zaś stanowisko po Maxie Bergu objął dr Hugo Althoff⁴⁰. Od 1924 roku, pracami nad planem miasta kierował Fritz Behrendt.

W 1927 roku Hugo Althoff doprowadził do ogłoszenia konkursu na zabudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy), tj. miejsca, w którym Max Berg lokalizował wcześniej swoje wieżowce. Warunki konkursu przewidywały umieszczenie na tym terenie nowej siedziby Zarządu Miasta (niem. *Verwaltungsgebäude*) i głównej siedziby Straży Pożarnej (niem. *Hauptfeuerwache*). Na konkurs wpłynęły 93 prace. Sąd konkursowy – obradujący w dniach 1 i 2 grudnia 1927 roku – nie wybrał pierwszej nagrody. Dwie równorzędne II nagrody otrzymali: berliński architekt Wilhelm Deffke (ryc. 66) i Alexander Müller⁴¹, przy współpracy Ferdinanda Schmidta⁴² (ryc. 67), która została wskazana do dalszych prac projektowych. Projekt ten nie doczekał się realizacji z powodu kryzysu ekonomicznego końca lat 20. XX wieku. Autorami dwóch prac spośród 4 nagrodzonych III nagrodą – byli wrocławscy architekci Heinrich Rump (ryc. 69) i Rudolf Stein (ryc. 70).

Wyniki konkursu potwierdziły ponownie trafność poglądu o szczególnej roli badanego terenu dla właściwego rozwoju Wrocławia (ryc. 71-76).

³⁸ Ernst May (ur. 1886 r., zm. 1970 r.), niemiecki architekt i urbanista. Po I wojnie światowej pracował jako kierownik techniczny Śląskiego Towarzystwa Ziemińskiego we Wrocławiu, zajmując się głównie wspieraniem budownictwa wiejskiego. W swojej działalności zawodowej przedkładał zagadnienia społeczne przed formalno-estetycznymi, propagował zasadę rozbudowy miast metodą satelitów. Był działaczem spółdzielczości mieszkaniowej. Rozgłoszyskął projektem konkursowym na rozbudowę Wrocławia (1922). W 1925 r. zaprezentował regionalny plan Wrocławia z satelitami [124, s. 493], [522].

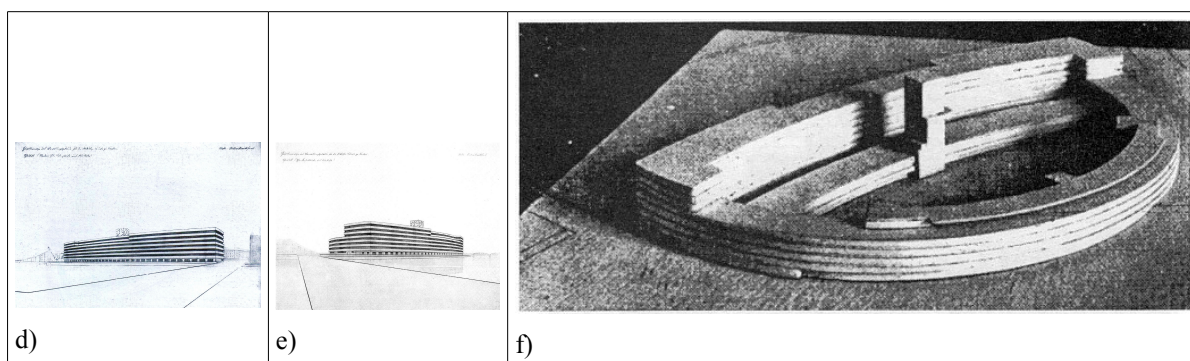
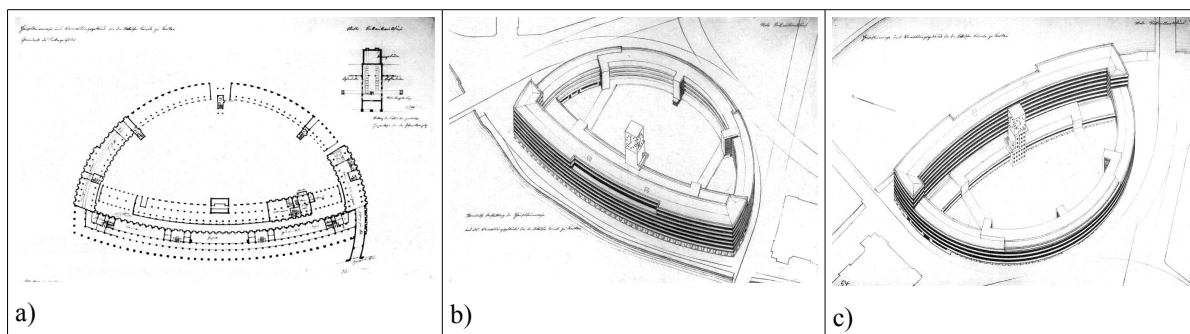
³⁹ Günther Trauer (ur. 1878 r., zm. po 1950 r.), niemiecki inżynier budownictwa, urbanista i polityk komunalny, doktor inżynier budownictwa, działał od pierwszej dekady XX w. jako konstruktor i urbanista we wrocławskiej administracji budowlanej. Jednocześnie był w l. 1900-1908 radnym miejskim. Współpracował z Maxem Bergiem i zaprojektował żelbetową konstrukcję Hali Stulecia (niem. *Jahrhundert Halle*), zwanej dzisiaj także Halą Maxa Berga (od 1945 r. Halą Ludową). Był autorem mostów i innych konstrukcji inżynierskich, nadzorował miejskie inwestycje, m.in. Stadion Śląski we Wrocławiu. W 1925 r. został powołany przez Radę Miejską na następcę odchodzącego na emeryturę Alfreda von Scholtza, jako miejski radca budowlany do spraw urbanistyki. Swą funkcję objął 30.04.1925 r. i pełnił ją co najmniej do 1939 r. [124, s. 861], [523].

⁴⁰ Bartholomäus Hugo Maria Althoff (ur. 18.06.1884 r. w Ostbevern w powiecie Warendorf, zm.?), niemiecki inżynier budownictwa. Od 1926 r. urzędował na stanowisku Radcy Budowlanego Miasta Wrocławia, na które został wybrany po odejściu w 1924 r. Maxa Berga. W 1928 r. autor projektu nowego ratusza przy pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*) we Wrocławiu [124, s. 30], [166, s. 201], [524].

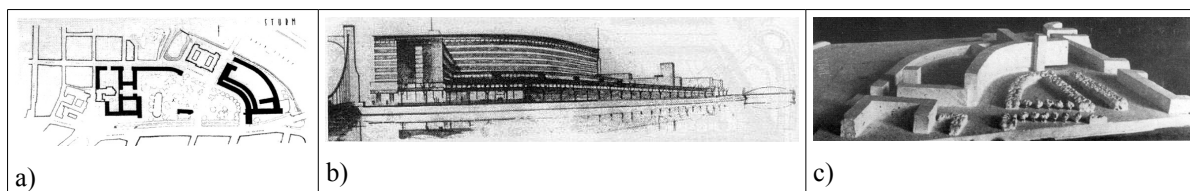
⁴¹ Alexander Müller (ur. ?, zm. ?), niemiecki architekt z Würzen. W 1927 r. uzyskał II nagrodę w konkursie na Nowy Ratusz (niem. *Neue Rathaus am Lessingplatz*) i budynek Straży Pożarnej (niem. *Feuerwehr*) na pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*) we Wrocławiu a w 1928 r. rozpoczął współpracę przy projekcie realizacyjnym ratusza i budynku Straży Pożarnej na pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*) pod kierunkiem Hugo Althoffa [166, s. 208].

⁴² Ferdinand Schmidt (ur. ?, zm. ?), niemiecki architekt działający w Dreźnie. W 1927 r. otrzymał II nagrodę – wspólnie z Alexandrem Müllerem – w konkursie na Nowy Ratusz (niem. *Neue Rathaus am Lessingplatz*) i budynek Straży Pożarnej (niem. *Feuerwehr*) na pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*) we Wrocławiu [166, s. 210-211].

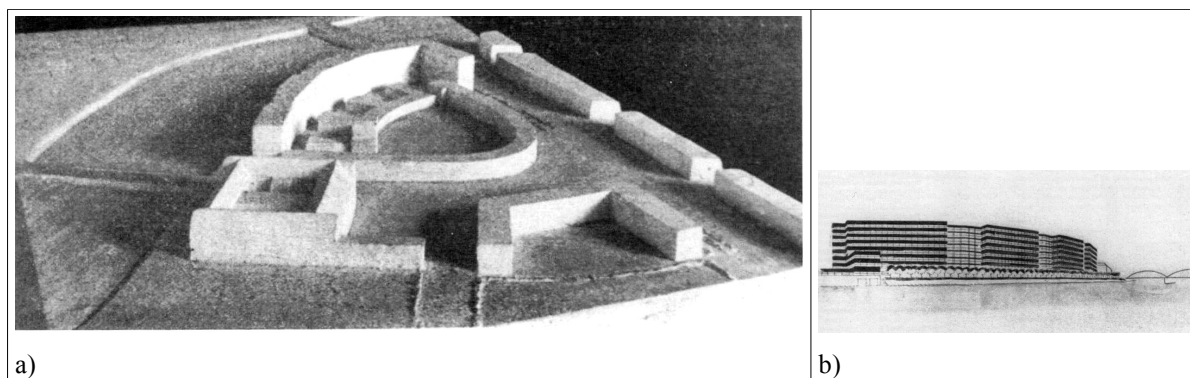
Kolejnym potwierdzeniem ważności miejsca stał się projekt Miejskiego Domu Technicznego (niem. *Technisches Stadthaus*) z 1928 roku autorstwa Hugo Althoffa wykonany przy współpracy Alexandra Müllera (ryc. 77, 78).



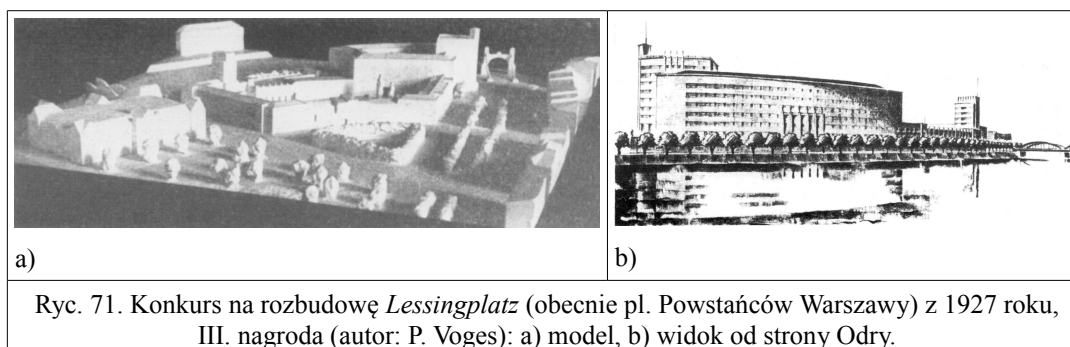
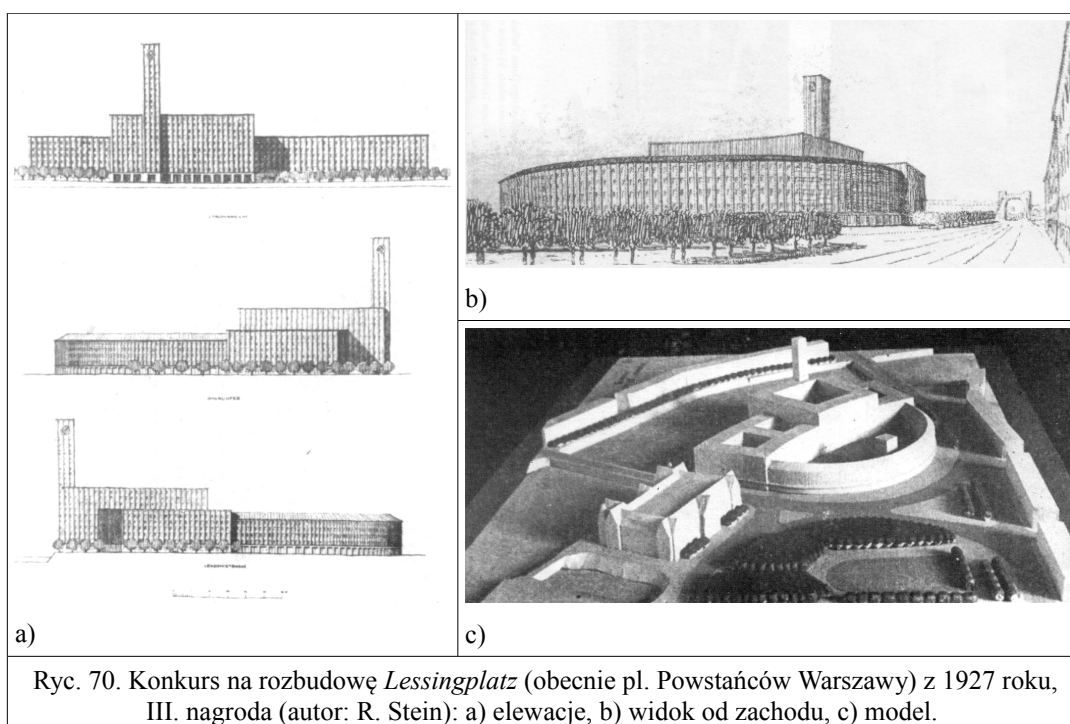
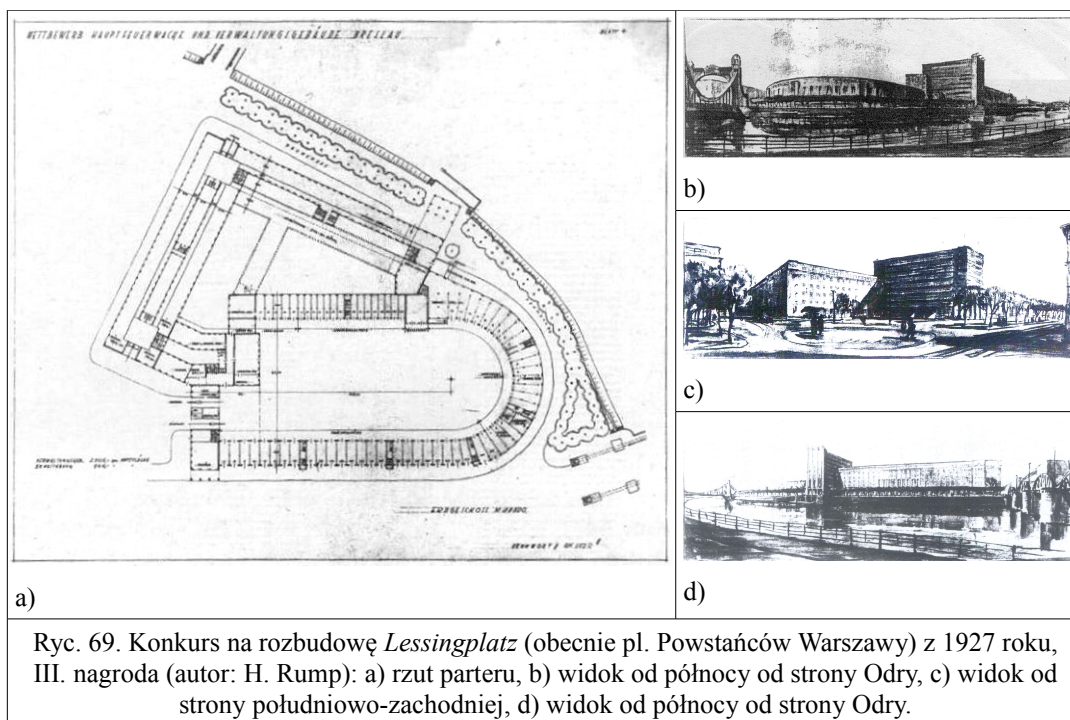
Ryc. 66. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, II nagroda (autor: W. Deffke): a) rzut piwnicy i przekrój, b) widok z lotu ptaka od strony Odry, c) widok z lotu ptaka od strony południowej, d) i e) widoki elewacji od strony mostu Pokoju (niem. *Lessingbrücke*), f) model.

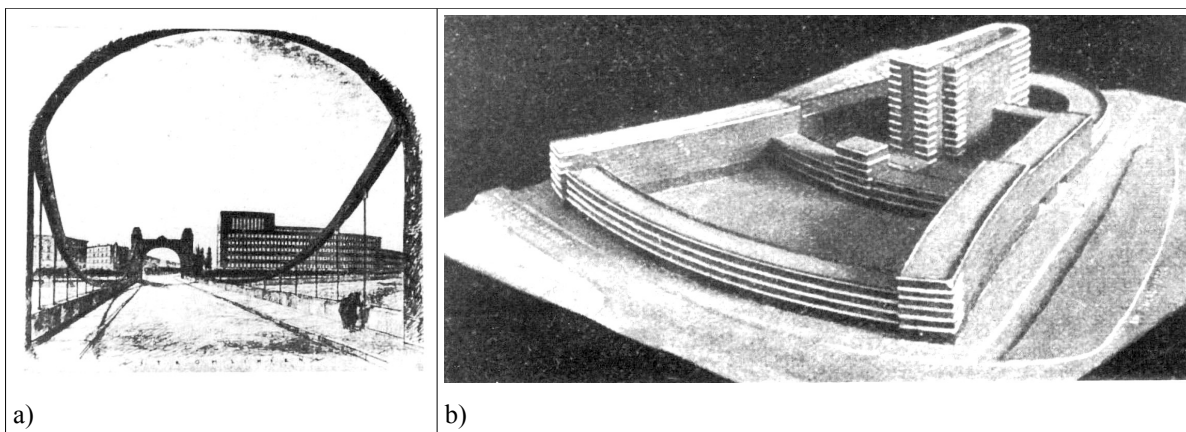


Ryc. 67. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, II. nagroda (autor: A. Müller, współpraca: F. Schmidt): a) plan sytuacyjny, b) widok od północy od strony Odry, c) model.

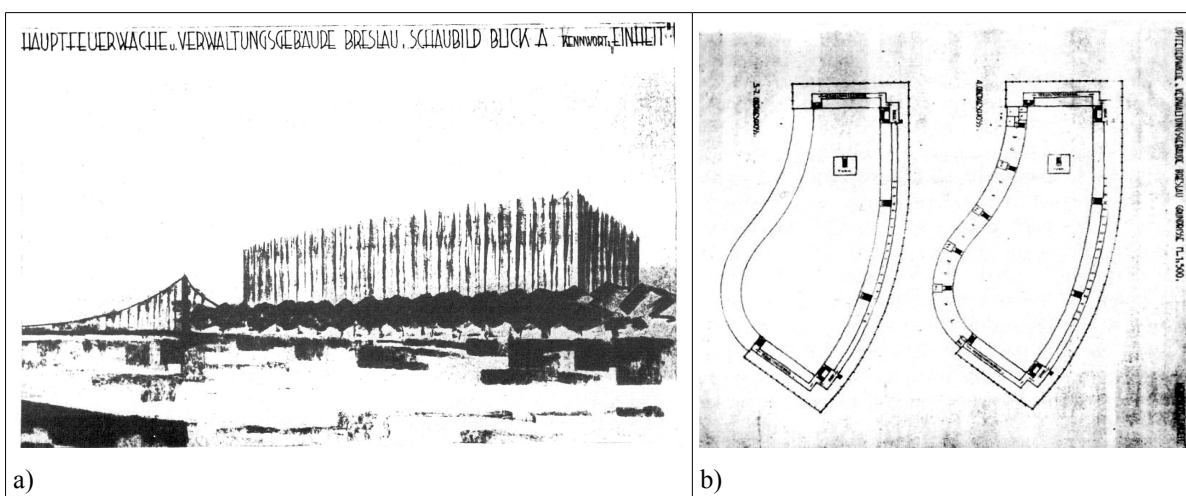


Ryc. 68. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, III nagroda (autorzy: B. Baumgarten i P. Baumgarten): a) model., b) widok od północy od strony Odry.

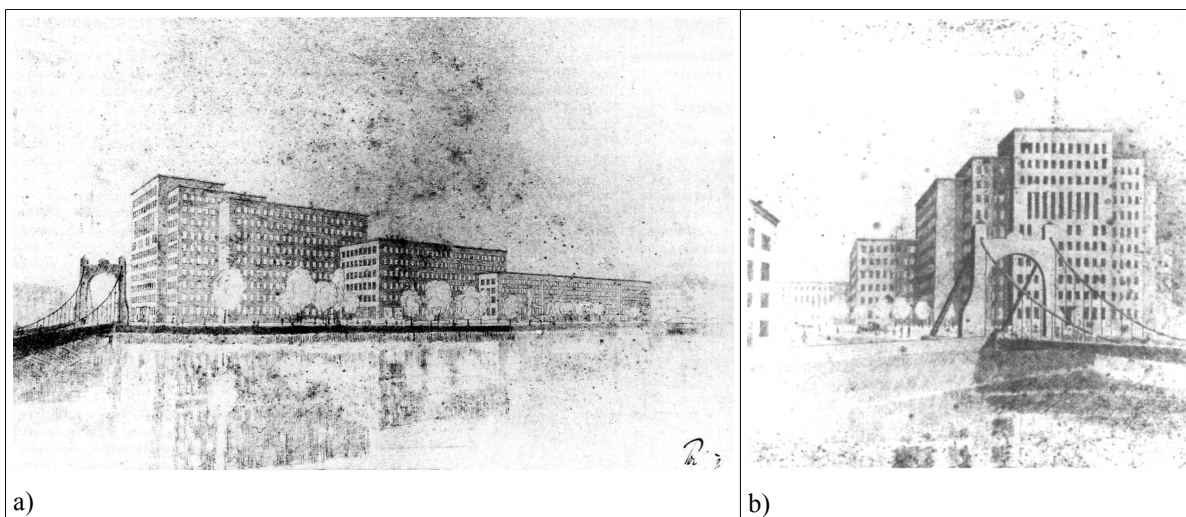




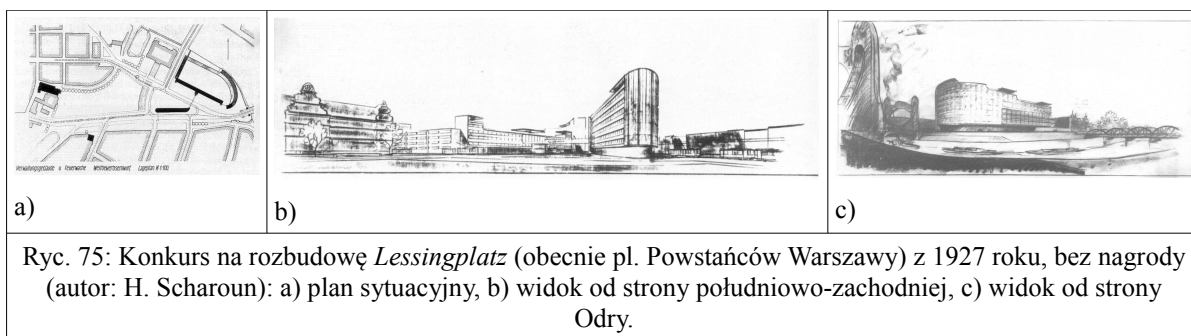
Ryc. 72. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku: a) wyróżnienie (autorzy: W. Krüger i J. Krüger) – elewacja widok od strony dawnego mostu Cesarskiego (niem. *Kaiserbrücke*), b) wyróżnienie, model (autorzy: M. Säume i G. Hafemann).



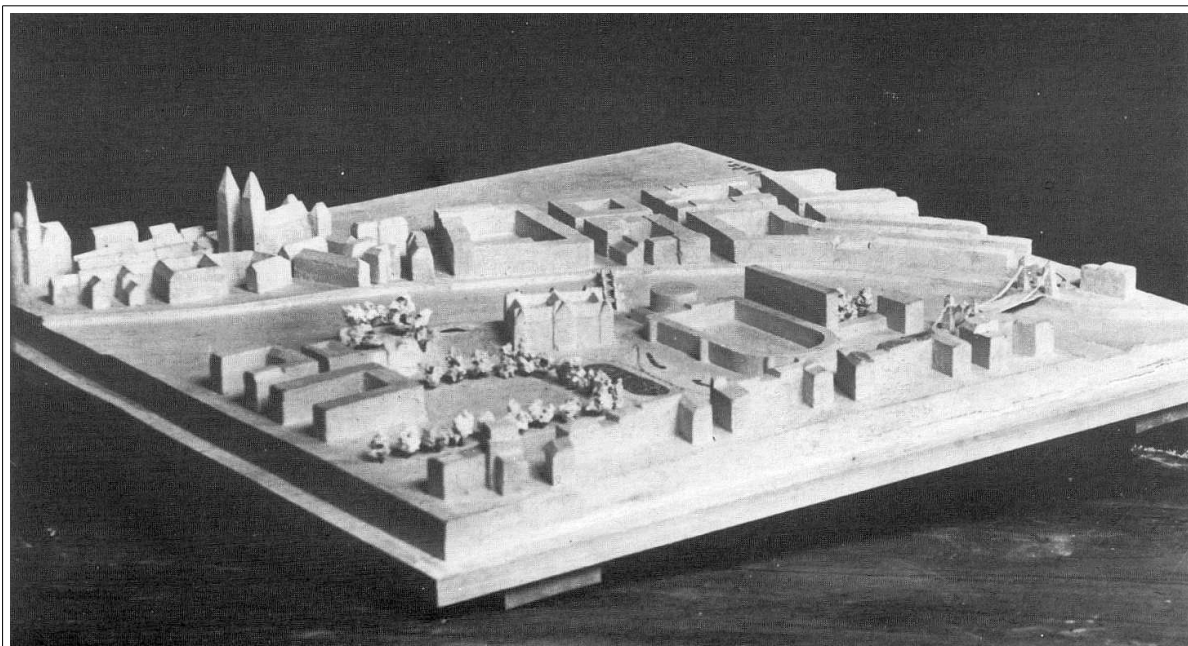
Ryc. 73. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, bez nagrody (autor: M. Berg): a) widok od strony Odry, b) rzuty 4-7 kondygnacji.



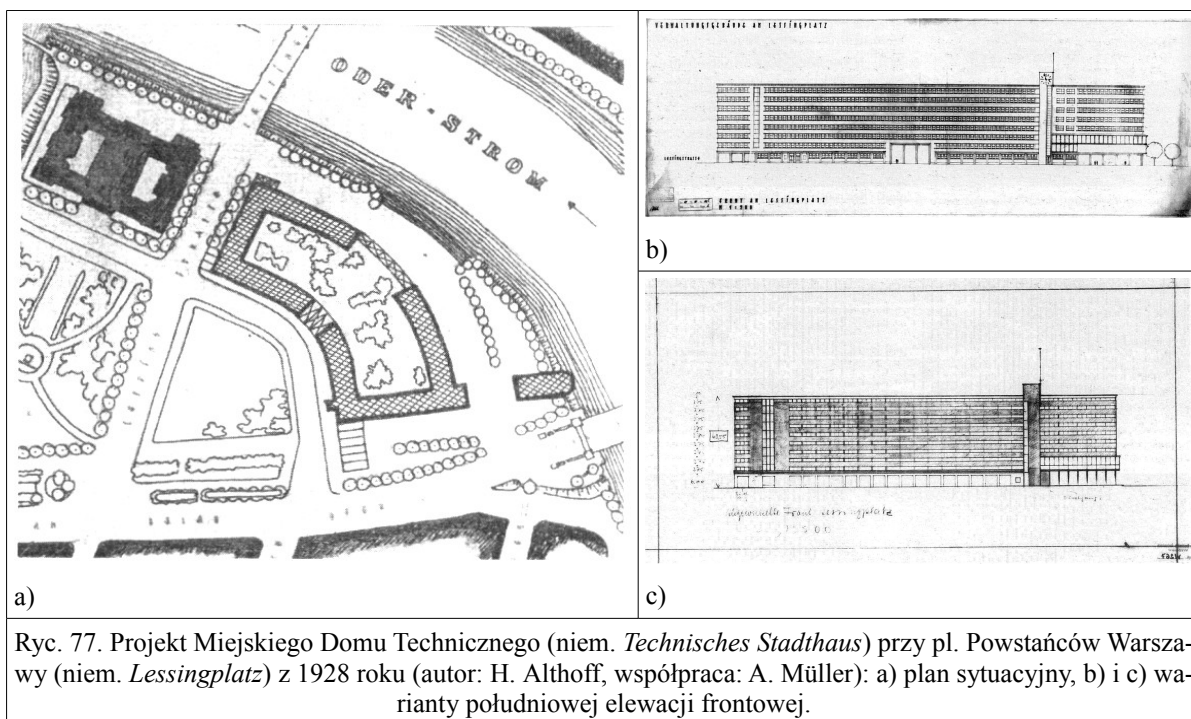
Ryc. 74. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, bez nagrody (autor: K. Liebknecht): a) elewacja widok od strony Odry, b) elewacja widok od strony Odry.



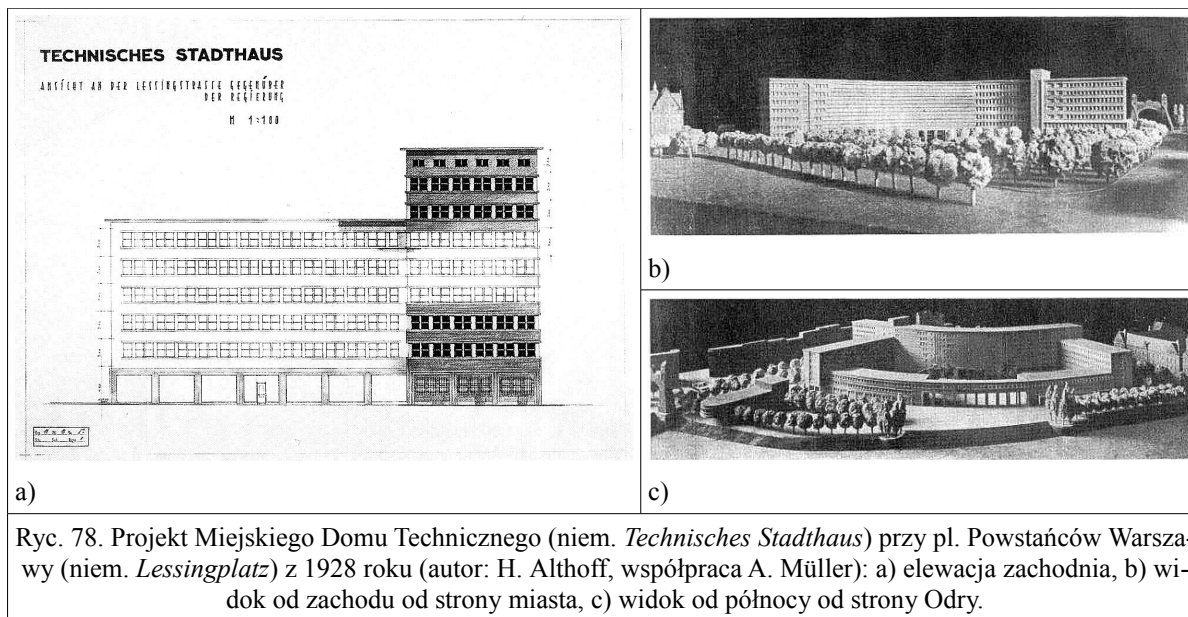
Ryc. 75: Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, bez nagrody (autor: H. Scharoun): a) plan sytuacyjny, b) widok od strony południowo-zachodniej, c) widok od strony Odry.



Ryc. 76: Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, bez nagrody, model (autor: A. Rading).

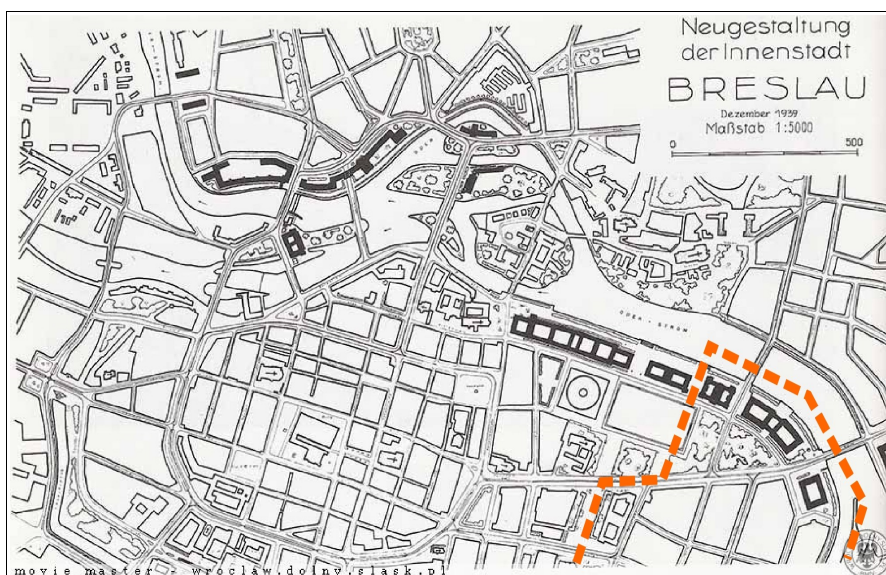


Ryc. 77. Projekt Miejskiego Domu Technicznego (niem. *Technisches Stadthaus*) przy pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*) z 1928 roku (autor: H. Althoff, współpraca: A. Müller): a) plan sytuacyjny, b) i c) warianty południowej elewacji frontowej.



Ryc. 78. Projekt Miejskiego Domu Technicznego (niem. *Technisches Stadthaus*) przy pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*) z 1928 roku (autor: H. Althoff, współpraca A. Müller): a) elewacja zachodnia, b) widok od zachodu od strony miasta, c) widok od północy od strony Odry.

W 1929 roku kierowanie pracami nad planem miasta przejął Heinrich Knipping⁴³, a od przelomu 1934/1935 – Herbert Böhm⁴⁴. Z nazwiskiem tego ostatniego wiąże się zmiana filozofii projektowania urbanistycznego: od sanacji kwartałów zabudowy staromiejskiej, poprzez lokalizowanie osiedli mieszkaniowych na pustych terenach, aż po pogłębione analizy i prace nad planem generalnym. Ostatnia przedwojenna wersja planu generalnego, sygnowana przez Günthera Trauera i Herberta Böhma, pochodzi z 1938 roku.



Ryc. 79. Jedna z koncepcji przebudowy zespołu staromiejskiego (w niniejszej pracy nazywana *koncepcją lokalizacji obiektów reprezentacyjnych na bulwarach*), grudzień 1939 rok (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią.

jak i kompozycyjne, pojawiła się w grudniu 1939 roku koncepcja zabudowy nadbrzeża Odry – od obecnego mostu Piaskowego (niem. *Sandbrücke*) do obecnego mostu Grunwaldzkiego (niem. *Kaiserbrücke/Freiheitsbrücke*) – obiektami użyteczności publicznej (ryc. 79).

Zapewne wyniki konkursu z lat 1927/1928 przyczyniły się do ugruntowania poglądu o szczególnym znaczeniu dla miasta Wrocławia północnej części *badanego obszaru*; zarówno ze względu na warunki krajobrazowe (nadbrzeże Odry), jak też na bliskość historycznego centrum.

W poszukiwaniu sposobu na silniejsze zintegrowanie centrum miasta, zarówno funkcjonalne,

⁴³ Heinrich Knipping (ur. ?, zm. ?), niemiecki inżynier, w 1932 r. razem z F. Behrendtem zbudowali hangar i wieżę na lotnisku na Małym Gądowie we Wrocławiu (niem. *Klein Gandau*) [525].

⁴⁴ Herbert Böhm (ur. 1894 r., zm. 6. 11. 1954 r. we Frankfurcie n/Menem), niemiecki architekt i urbanista, współautor Nowej Rejencji (niem. *Neues Regierungsgebäude*) [526].

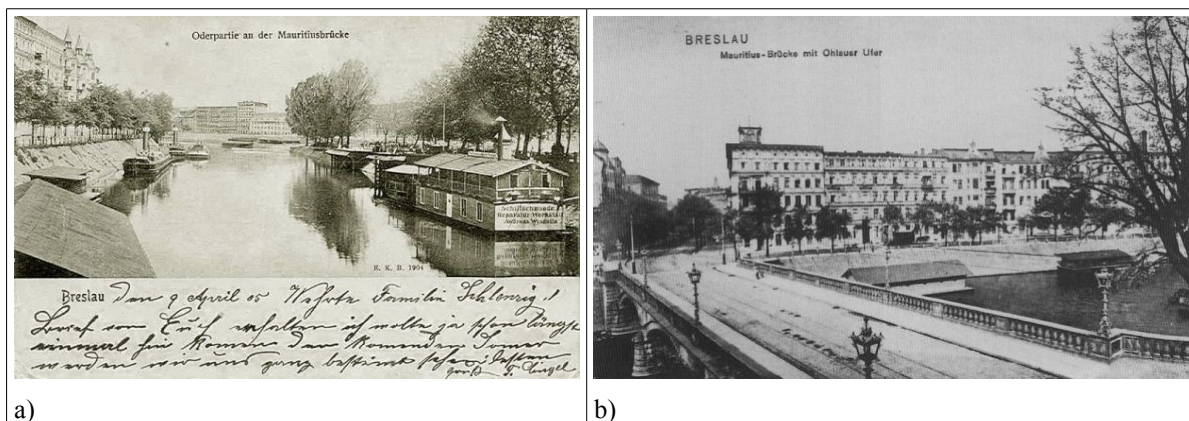


Ryc. 80: Wrocław na pocztówkach: a) widok narożnika ul. Sandomierskiej (niem. *Aleksanderstraße*/Kleine Feldstraße) i ul. Dobrzyńskiej (niem. *Lessingstraße*) w stronę zachodnią z poł. I. 20. XX wieku, b) widok z narożnika ul. Walońskiej (niem. *Mauritiusstraße*) i ul. Mazowieckiej (niem. *Margarethenstraße*), c) kościół p.w. św. Maurycego (niem. *Mauritiuskirche*).

Z tych wielkich założeń, wcześniej bo w latach 1926-1929, nieopodal fosy miejskiej, przy obecnej ul. Krasińskiego (niem. *Feldstraße*), zrealizowany został, według projektu Lothara Neumanna, gmach obecnej Poczty Głównej (niem. *Postscheckamt*) (ryc. 153), zaś w latach 1939-1945, według projektu Felix Bräuler, wybudowany został gmach dzisiejszego Urzędu Wojewódzkiego (niem. *Neues Regierungsgebäude*), (ryc. 132, 133).

W czasie, gdy zręby centrum nowoczesnego Wrocławia na *badanym obszarze* stawały się widoczne, najważniejsze było ugruntowanie w świadomości ówczesnych wrocławian konieczności i celowości wytworzenia nowej jakości funkcjonalnej i przestrzennej miasta.

Należy jednocześnie stwierdzić, że część *obszaru badań*, położona na południe od al. Słowackiego (ryc. 81), w przededniu II wojny światowej, stanowiła jednorodny przestrzennie i skończony pod względem architektonicznym fragment miasta (ryc. 82).



Ryc. 81. Pocztówki z widokami z mostu Oławskiego (niem. *Mauritiusbrücke*) na ujście Oławy do Odry, w l. 1919-1944: a) w głębi kamienice czynszowe przy ul. Wybrzeże Wyspiańskiego (niem. *Ufer-Zeile*), po lewej – na ul. Wybrzeże Słowackiego (niem. *Ohlauer Ufer*), b) kamienice czynszowe przy ul. Wybrzeże Słowackiego (niem. *Ohlauer Ufer*).



Ryc. 82. Obszar badań – dzisiejszy Plac, fragment zdjęcia lotniczego z ok. 1926 roku.

3.3. Lata II wojny światowej (1939-45)

25 lipca 1944 roku miasto ogłoszono twierdzą (niem. *Festung Breslau*). Pierwszy sowiecki nalot miał miejsce dwa miesiące później, zginęło wówczas 69 osób, następnie gdy ruszyła ofensywa zimowa na froncie wschodnim (12 stycznia 1945 roku) 17 i 18 stycznia zbombardowano wrocławskie stacje kolejowe. Gauleiter Śląska – Karl Hanke 19 stycznia 1945 roku wydał nieodpowiedzialny i zbrodniczy rozkaz przymusowej, pieszej, ewakuacji ludności cywilnej⁴⁵.

Pierwszy wielki ostrzał artyleryjski Wrocławia, jako jednego z głównych centrów obrony upadającej Rzeszy, miał miejsce w nocy z 3 na 4 lutego. Bomby lotnicze spadły 9 lutego na Rynek (niem. *Der Ring*) i na dzisiejszą ul. Piłsudskiego (niem. *Gartenstraße*) oraz Powstańców Śląskich (niem. *Hindenburgstraße*), a 13 lutego na ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), gdzie m. in. została zniszczona fabryka konserw Manna (*Klosterstraße* 43). Pierścień wojsk rosyjskich wokół *Festung Breslau* zamknął się w nocy z 15 na 16 lutego 1945 roku. Komendant twierdzy generał Hans von Ahlfen⁴⁶, 15 lutego wydał odezwę, w której nakazał, aby wszyscy mieszkańcy – bez względu na wiek i płeć – byli gotowi do walki. Wówczas też przeniósł swoje stanowisko dowodzenia z siedziby dowództwa VIII Okręgu Wojskowego przy ul. Gajowickiej (niem. *Gabitzstraße*), do podziemi Wzgórza Partyzantów (niem. *Liebichshöhe*).

W tym czasie Rosjanie zdobywali okolice Wrocławia: 16 lutego weszli do ponad dwustu miejscowości, m. in. od strony północno-wschodniej do Psiego Pola (niem. *Hundsfeld*), Zakrzowa (niem. *Sacrau*), Pasikurowic (niem. *Paschkerwitz*), od zachodu – do Leśnicy (niem. *Deutsch Lissa*), a na południu – do Świętej Katarzyny (niem. *Kattern*) i Siechnicy (niem. *Tschechnit*). Następnie 17 lutego natarli na: Żerniki (niem. *Neukirch*), Klecinę (niem. *Klettendorf*), Oporów (niem. *Opperau*), Partynice (niem. *Hartlieb*), Ołtaszyn (niem. *Olta-schin*) i 19 lutego – Brochów (niem. *Brockau*)⁴⁷.

⁴⁵ W ciągu kilkunastu dni miasto opuściło ok. 700 tysięcy osób. Według szacunkowych ocen, podczas ewakuacji z zimna i przemęczenia zmarło aż 90 tys. osób [528].

⁴⁶ Hans von Ahlfen (ur. 20. 02. 1897 r. w Berlinie, zm. w 1966 r. w Oberndorf) – niemiecki generał major. Dowódca obrony *Festung Breslau* (od 31.01 – wg innych danych – od 3. 02 – do 5. 03. 1945 r.) wydał zakaz powrotu do miasta osobom, które opuściły go w połowie stycznia w wyniku zarządzonej przez gauleitera Hankego ewakuacji ludności cywilnej [529], [124, s. 22].

⁴⁷ [529], [124, s. 22].

Wrocław był oblegany przez dowodzone przez marszałka Iwana Koniewa⁴⁸ wojska radzieckie do 6 maja 1945 roku, kiedy to w *Willi Colonia*, przegrany dowódca generał Hermann Niehoff⁴⁹ – po negocjacjach z generałem Władimirem Aleksiejewiczem Głuzdowskim⁵⁰ – podpisał kapitulację. Wrocław poddał się cztery dni po zdobyciu Berlina, na dwa dni przed ogłoszeniem 8 maja 1945 roku końca wojny w Europie.

Podczas ciężkich walk podpalano kwartały zabudowy, a załoga twierdzy – skazana na przegraną – siłami robotników przymusowych i cywili, wyburzyła połowę dzielnicy w okolicach dzisiejszego pl. Grunwaldzkiego (niem. *Kaiserstraße*), by zbudować zapasowe lotnisko⁵¹.



Ryc. 83. Widok wypalonych domów przed kościołem p.w. św. Maurycego przy ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), w 1946 roku.



Ryc. 84. Zniszczony kościół św. Maurycego i probostwo od strony zachodniej, w 1945 roku.



Ryc. 85. Ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), w głębi kościół p.w. św. Maurycego i ruiny przy pl. Wróblewskiego (niem. *Mauritiusplatz*), 1946 rok.



Ryc. 86. Ruiny kościoła p.w. św. Maurycego widziane od ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), 1947 rok.

⁴⁸ Iwan Stiepanowicz Koniew, (ur. 28. 12. 1897 r., zm. 21. 05. 1973 r.), radziecki wojskowy mianowany marszałkiem 20.02.1944 r. Od maja 1944 r. dowodził 1 Frontem Ukraińskim [530].

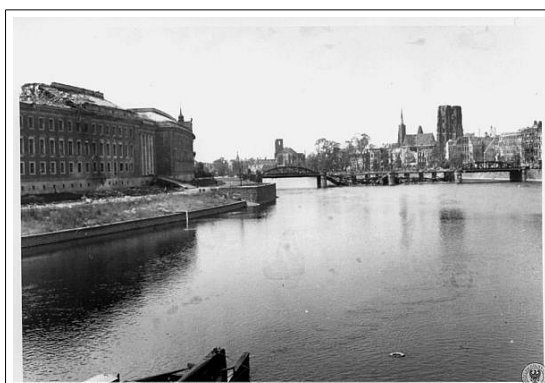
⁴⁹ Hermann Niehoff (ur. 3. 04. 1897 r. w Papenburgu nad Ems, zm. 5. 11. 1980 r. w Ringsee), niemiecki generał. Ostatni komendant *Festung Breslau* (od 8. 03 do 6. 05. 1945 r.), główny odpowiedzialny za zniszczenie Wrocławia i śmierć wielu jego cywilnych mieszkańców. Współautor – wraz z Hansem von Ahlfenem – historii obrony Wrocławia z perspektywy dowódców twierdzy pt. *So kämpfte Breslau* (polski tytuł *Festung Breslau w ogniu*) [124, s. 552-553], [531].

⁵⁰ Władimir Aleksiejewicz Głuzdowski (ur. 27.05.1903 r. w Tbilisi, zm. w 11.1967 r. w Moskwie), generał Armii Czerwonej, od 1919 r. w Armii Czerwonej – walczył z wojskami „białych”. Był dowódcą 6 Armii zdobywającej w 1945 r. Wrocław (niem. *Festung Breslau*). Wnuk polskiego powstańca z 1863 r. odczuwający silne związki z polskością [124, s. 228], [532].

⁵¹ Od 15 lutego do 1 maja Luftwaffe utrzymywała most powietrzny Wrocławia z Rzeszą. W okresie 76 dni wykonano blisko 2 tysiące lotów i przewieziono do oblężonego miasta 1638 ton zapasów co daje średnio 26 lotów z zaledwie 21 tonami zaopatrzenia dziennie [528]. Podczas blokady Berlina Zachodniego przez sowietów w 1953 r. dziennie – przez okres od 23/24 czerwca 1948 r. do 12 maja 1949 r. odbyło się 278 228 lotów w których przewieziono 2 326 406 ton zaopatrzenia (w tym 1,5 miliona ton węgla) co daje średnio 891 lotów z 7456 tonami zaopatrzenia dziennie i to w okresie pokoju! w wypadkach lotniczych zginęło 70 pilotów amerykańskich i angielskich [533].



Obszar badań, jako położony w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska polowego był szczególnie narażony na ostrzał. Wówczas to zniszczono prawie wszystkie występujące tam obiekty mieszkalne (ryc. 83-86, 87c), a budynek obecnego Urzędu Wojewódzkiego (niem. *Neues Regierungsgebäude*) został poważnie uszkodzony (ryc. 87a, 87b). Zniszczono również dwa przęsła mostu Pokoju (niem. *Lessingbrücke*) (ryc. 88) oraz poważnie uszkodzono most Grunwaldzki (niem. *Kaiserbrücke/Freiheitsbrücke*), (ryc. 89).



Ryc. 88. Zniszczony obecny most Pokoju (niem. *Lessingbrücke*), po lewej ruiny obecnego Urzędu Wojewódzkiego (niem. *Neues Regierungsgebäude*), 1945 rok.



Ryc. 89. Zniszczony most Grunwaldzki (niem. *Kaiserbrücke*), 1945 rok.

O fakcie podpisania kapitulacji przypomina dzisiaj tablica pamiątkowa [528] na bramie wejściowej na posesję willi przy ul. Rapackiego 14 (niem. *Kaiser-Friedrich-Straße*).

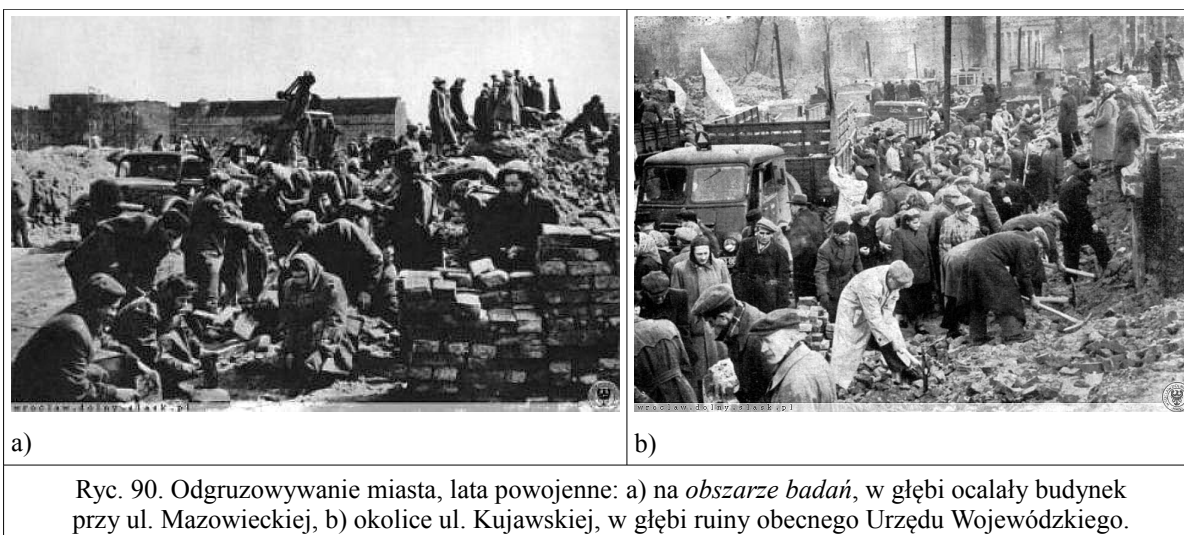
4. Urbanistyka i architektura *obszaru badań* po 1945 roku

4.1. Prace planistyczne

4.1.1. Lata 40 XX wieku

W dniu zakończenia wojny skala zniszczeń miasta była ogromna [7.5.1., s 297]. Ulice zalegało 8 milionów m³ gruzu. Infrastruktura przemysłowa i miejska zniszczona została w ponad 60% (elektrownie, energetyczna sieć rozdzielcza, urządzenia produkcyjne i pomocnicze gazowni), w 80% – sieć gazownicza i tramwajowa (w podobnym procencie tabor), zaś w 100% zniszczeniu uległy sieci oświetlenia gazowego i elektrycznego oraz napowietrznej trakcji tramwajowej. Miasto było prawie wyludnione, a pozostali nieliczni – pozbawieni środków do życia – zostali ocaleni dzięki podpisaniu kapitulacji. Z 30. tysięcy domów mieszkalnych zniszczono całkowicie 10 tysięcy. Do zamieszkania, po pewnym drobnym remoncie, można było wykorzystać około 30% substancji mieszkaniowej [295, s. 7]. Pod koniec 1945 roku miasto liczyło około 50 tysięcy mieszkańców, a pod koniec 1947 – ponad 250 tysięcy.

Najważniejszym zadaniem powojennych wrocławian było uczynienie zrujnowanego miasta zdatnym do życia, a przede zapewnienie bezpieczeństwa. Zagrożeń było wiele, a jednym z nich – niebezpieczeństwo katastrof budowlanych wynikających z rozpadania się ruin (skutków podpalania przez SS i bombardowań sowieckich), także pod wpływem warunków atmosferycznych. Przy pracach rozbiórkowych posilkowano się niekiedy materiałami wybuchowymi⁵². Pozostałości były usuwane, powierzchnie wyrównywane i zazieleniane. Takie działania miały miejsce również na terenie *obszaru badań* (ryc. 90).



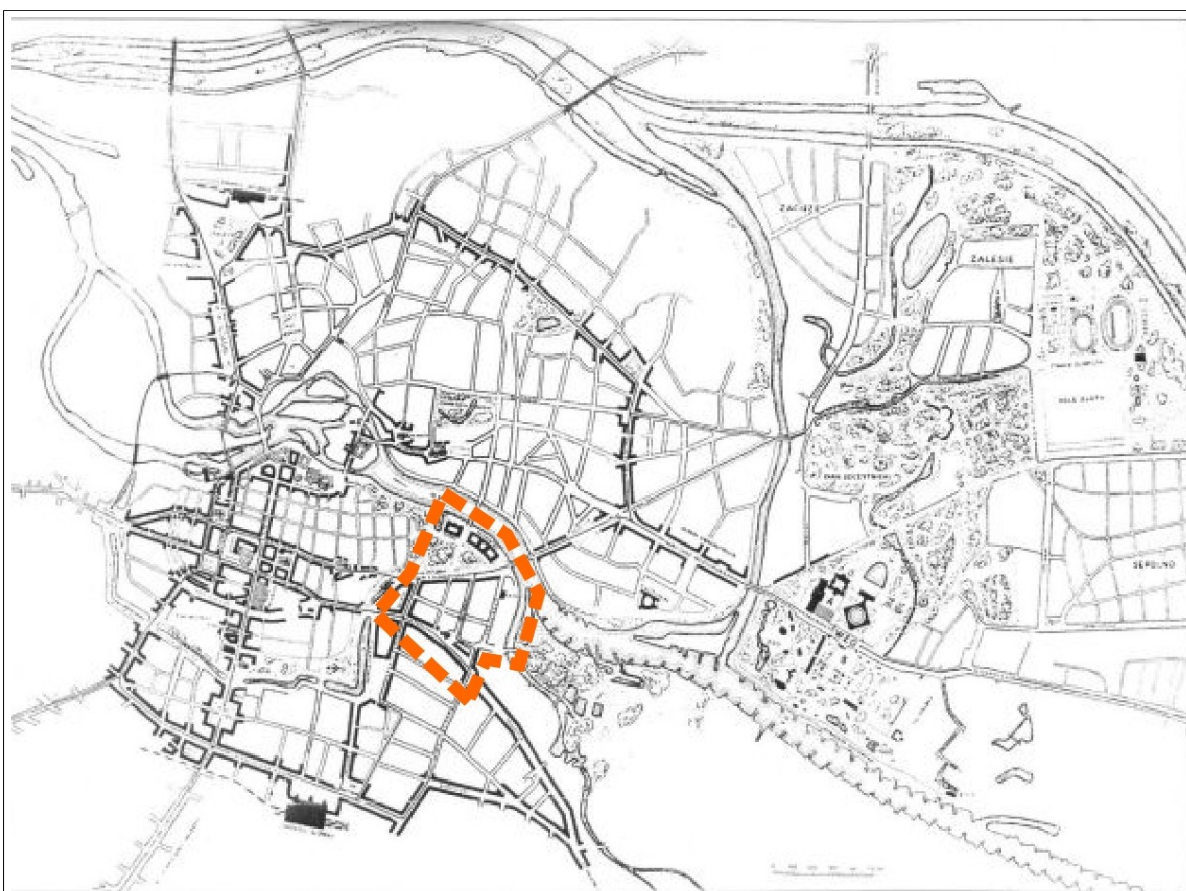
Po zakończeniu działań wojennych przystąpiono do tworzenia służb planowania przestrzennego. W marcu 1945 roku na czele grupy operacyjnej, przekształconej niebawem w Wojewódzkie Biuro Odbudowy (WBO), początkowo z siedzibą w Trzebnicy, później w Legnicy, a w końcu we Wrocławiu, stanął Roman Feliński, jeden z założycieli Towarzystwa Urbanistów Polskich. W krótkim czasie WBO przekształcono w Wydział Odbudowy, a z początkiem lipca tegoż roku powstał podległy Wydziałowi – Regionalny Urząd Planowa-

⁵² Niektóre z takich akcji, możemy przeżywać ponownie oglądając dzieła filmowe wybitnych twórców, gdyż działanie te stawały się elementami scenariusza – swoistymi „dekoracjami” – filmów realizowanych we Wrocławskiej Wytwórni Filmów Fabularnych [606].

nia Przestrzennego, przekształcony – dekretem Rady Ministrów z 2 kwietnia 1946 roku o *planowym zagospodarowaniu kraju* [506] – w Regionalną Dyрекcję Planowania Przestrzennego (RDPP).

W marcu 1946 roku w strukturze RDPP utworzono Biuro Planu Wrocławia. Na jego czele stanął Tadeusz Ptaszycki, a siedzibą był słynny budynek autorstwa Hansa Poelziga⁵³ na ul. Ofiar Oświęcimskich nr 38-40 (niem. *Junkernstraße*).

Wstępna koncepcja zagospodarowania Wrocławia powstała już we wrześniu 1946 roku. Przy jej tworzeniu korzystano z doświadczeń Biura Odbudowy Stolicy. Konsultantami byli: Zygmunt Skibniewski i Janina Skibniewska. Już w październiku rozpoczęto prace nad *Generalnym Planem Zagospodarowania Wrocławia*. W opracowaniu nawiązano do modelu struktury miasta, niektórych rozwiązań komunikacyjnych i poprawy warunków klimatycznych postulowanych w planie z 1924 roku⁵⁴. Plan powojenny został zaakceptowany w maju 1949 roku, a jego ustalenia stały się podstawą odbudowy i rozbudowy miasta aż do 1955 roku (ryc. 91, 92), [295, s. 13].



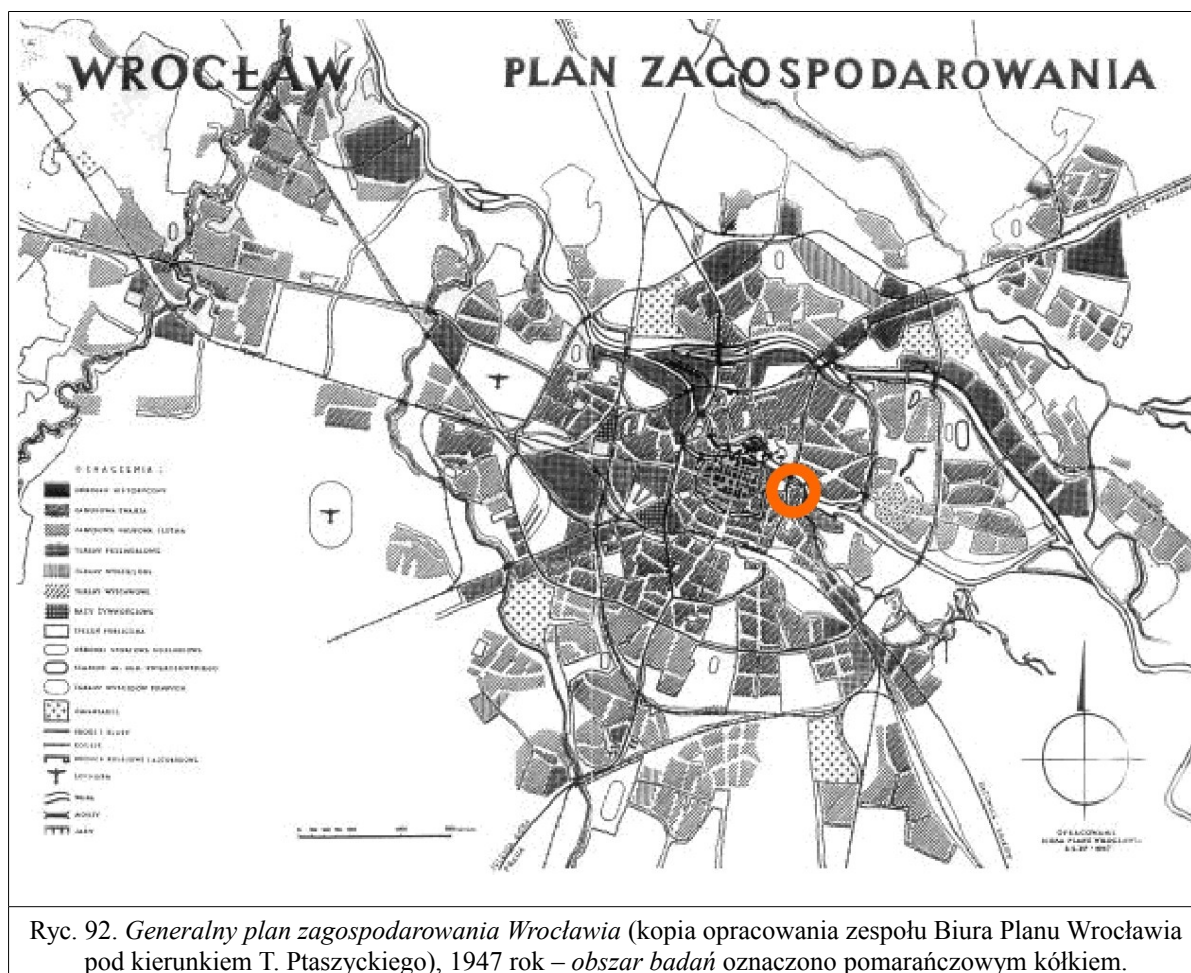
Ryc. 91. *Plan Aktywizacji Miasta* na Wystawę Ziem Odzyskanych (kopia opracowania Biura Planu Wrocławia nieznanego autora), 1947 rok – *obszar badań* zaznaczono linią przerywaną.

W pierwszym planie miasta uwagę zwracają dwa, istotne z punktu widzenia przyszłości *obszaru badań* (Placu), elementy zagospodarowania przestrzennego. Pierwszym jest tra-

⁵³ Hans Poelzig (ur. 30.04.1869 r. w Berlinie, zm. 14.06.1936 r. w Berlinie), niemiecki architekt wczesnego modernizmu, również scenograf teatralny i filmowy. Jeden z głównych działaczy *Werkbundu*, przejściowo jego prezes. Ok. 1899 r. został powołany na profesora Państwowej Akademii Sztuki i Rzemiosła Artystycznego we Wrocławiu (niem. *Königliche Kunst- und Kunstgewerbeschule*). We Wrocławiu zrealizował dom handlowo-biurowy przy ul. Ofiar Oświęcimskich (niem. *Junkernstraße*) (1912) i budynek wystawy historycznej, tzw. Pawilon Czterech Kopuł (niem. *Ausstellungsgebaude / Ausstellungshalle*) (1913) [124, s. 644], [534].

⁵⁴ Zapewne chodzi o plan podziału powierzchni Wrocławia (niem. *Flächenaufteilungsplan*) z l. 1924-1925 [192, s. 43].

sa wschód-zachód (WZ), przeprowadzona wzdłuż al. Słowackiego (na odcinku od Muzeum Architektury i gmachu Poczty do mostu Grunwaldzkiego), drugim zaś – trasa północ-południe (NS), łącząca pl. Wróblewskiego z mostem Pokoju. Puste przestrzenie po obydwu stronach trasy NS zagospodarowane zostały obiektami wielkokubaturowymi. Proponowany przebieg trasy WZ ograniczał rozbięcie przestrzenne fragmentu miasta odzyskanego dla funkcji tzw. City, zwanego dziś *Placem Społecznym*, stwarzając tym samym możliwości spójnego w wyrazie przestrzennym, projektowania monumentalnych obiektów użyteczności publicznej.



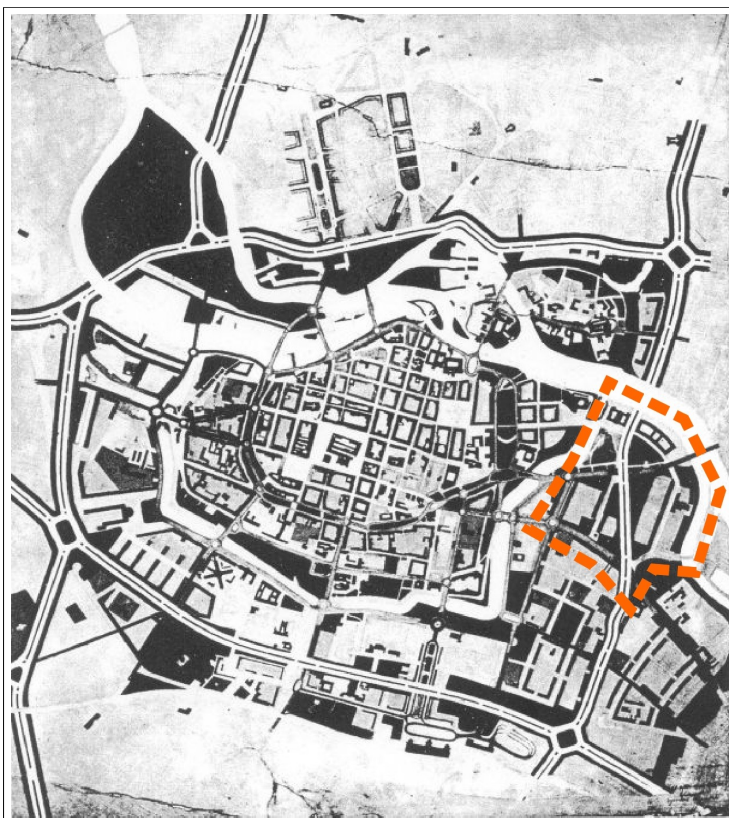
Ryc. 92. *Generalny plan zagospodarowania Wrocławia* (kopia opracowania zespołu Biura Planu Wrocławia pod kierunkiem T. Ptaszycykiego), 1947 rok – *obszar badań* oznaczono pomarańczowym kółkiem.

W oparciu o zachowane materiały kartograficzne oraz własne analityczne i koncepcyjne prace studialne w kwietniu 1948 roku ukończono – prowadzoną pod kierunkiem Józefa Zaremby i Stanisława Niemierko – *Wstępną Koncepcję Planu Regionalnego*. Opracowanie to zapoczątkowało i ukierunkowało całą działalność planistyczną na Dolnym Śląsku [295, s. 9].

W lipcu 1949 roku został utworzony Miejski Urząd Planowania Przestrzennego (MUPP), którego kierownictwo objął Emil Kaliski. Ponieważ w kompetencjach MUPP nie było działalności planistycznej, przerwane prace projektowe – nad *Planem Odbudowy i zagospodarowania Starego Miasta wraz z wyspami i Ostrowem Tumskim* – były kontynuowane we wrocławskim państwowym biurze „Miastoprojekt” przez zespół prowadzony także przez Emila Kaliskiego (ryc. 93).

4.1.2. Lata 50. XX wieku

W 1952 roku, podczas odbywającego się we Wrocławiu Kongresu Ziem Odzyskanych, uznano odbudowę śródmieścia Wrocławia, w jego historycznym kształcie (zgodnie z sugestiami *Planu Odbudowy*), za zadanie pierwszoplanowe. W tym też roku, dla potrzeb Pracowni Planu Miasta, powołanej we wrocławskim „Miastoprojekcie”, władze miasta zaangażowały jako konsultantów: Piotra Zarembę ze Szczecina oraz – wraz z grupą projektantów z Gdańska – Leszka Dąbrowskiego [295, s. 15]. Niebawem powstała *Koncepcja planu zagospodarowania Wrocławia na rok 1970*, dla której sporządzono również wersję planu etapowego odbudowy miasta. Z zamierzonej rekonstrukcji śródmieścia Wrocławia, w jego historycznym kształcie jednak zrezygnowano.



Ryc. 93. *Plan odbudowy i zagospodarowania przestrzennego Starego Miasta wraz z wyspami i Ostrowem Tumskim* (kopia fotografii planu opracowanego przez zespół Biura Planu Wrocławia i „Miastoprojektu” pod kierunkiem E. Kaliskiego), ok. 1950 roku – *obszar badań* zaznaczono linią przerywaną.

W 1955 roku na stanowisko Głównego Architekta m. Wrocławia powołano (do 1960 roku) Leszka Dąbrowskiego. Wówczas też utworzono Miejską Pracownię Urbanistyczną (MPU), którą kierował Alojzy Kulicz. Jego zastępcą został Zbigniew Bodak. Pracownia wykonała wówczas plany ogólne zagospodarowania dla bliższych horyzontów czasowych tj. do 1958 roku i 1965 roku, określając jednocześnie perspektywiczny rozwój zagospodarowania miasta do 1975 roku [295, s. 19]. Po zatwierdzeniu – Uchwałą Prezydium Rządu⁵⁵ – *Plan etapowy na lata 1955-60* stał się pierwszym prawomocnym dokumentem kształtowania przestrzennego i rozwoju miasta akceptowanym przez najwyższe władze kraju [295, s. 19]. Na *Planie etapowym na lata 1955-60* Plac przedstawiony jest jako siatka ulic i kwartałów w jego historycznym układzie (brak jedynie ul. Sandomierskiej) (ryc. 94), zaś na *Planie etapowym na lata 1961-65. Stare Miasto* – możemy zapoznać się z koncepcjami zagospodarowania północnej części badanego terenu w rejonie pl. Powstańców Warszawy (ryc. 95). Utrzymano przebieg trasy WZ – od mostu Grunwaldzkiego, wzdłuż al. Słowackiego do projektowanej Obwodnicy Starego Miasta, nieopodal Muzeum Architektury. Skrzyżo-

⁵⁵ Nr 535/56 z dnia 21.08.1956 r. [295, s. 19].

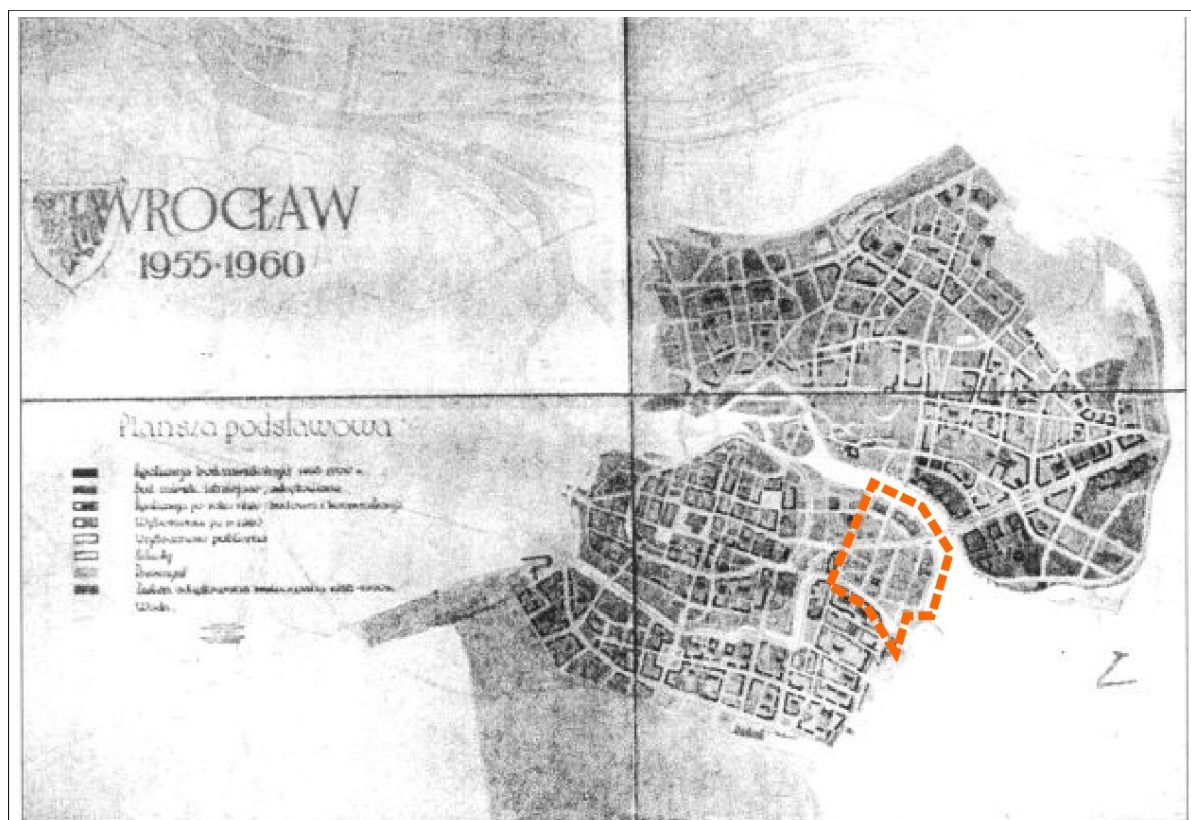
wanie z trasą „mostową” prowadzącą z mostu Pokoju zaprojektowano jako rondo.

W latach 1954-1958 odtworzono zabudowę pierzeją pl. Kościuszki (niem. *Tauentzienplatz*) – dawnego placu defilad – tworząc Kościuszkowską Dzielnicę Mieszkaniową (KDM). Dzięki nawiązaniu do ocalałych z pożogi wojennej budynków: banku BZ-WBK (niem. *Dresdner Bank*), domu handlowego Renoma (niem. *Wertheim*⁵⁶) i hotelu Savoy (niem. *Savoy*), wytworzona została jednorodna, w swoim wyrazie estetycznym, przestrzeń publiczna zaprojektowana przez zespół kierowany przez Romana Tunikowskiego.

Kolejną realizacją była odbudowa wschodniej pierzei ul. Świdnickiej na odcinku od Rynku do ul. Kazimierza Wielkiego. Silnie rozrzeźbiona bryła pierzei, nawiązująca proporcjami do zrealizowanych w duchu „historycznym” budynków położonych po przeciwległej stronie ulicy ma nowoczesne partery z przeznaczeniem na działalność handlową⁵⁷. Występujące tu antresole w znaczący sposób powiększają przestrzeń handlową.

Sztandarową inwestycją stało się osiedle zlokalizowane w okolicach pl. Nowy Targ. W koncepcji tej, widoczna jest tendencja w kształtowaniu tego fragmentu centrum: od silnie rozczłonkowanej, bogatej w szczegóły architektoniczne – zachodniej pierzei placu, poprzez skromną w wyrazie – pierzeję wschodnią, aż po galeriowiec na rogu ulic Szewskiej i Wita Stwosza oraz punktowce na zapleczu pierzei wschodniej, nieopodal historycznych murów obronnych przy ul. Kraińskiego.

W tym też czasie rozpoczęto też prace nad kolejnym planem perspektywicznym, tym razem z horyzontem czasowym 1980 roku⁵⁸.

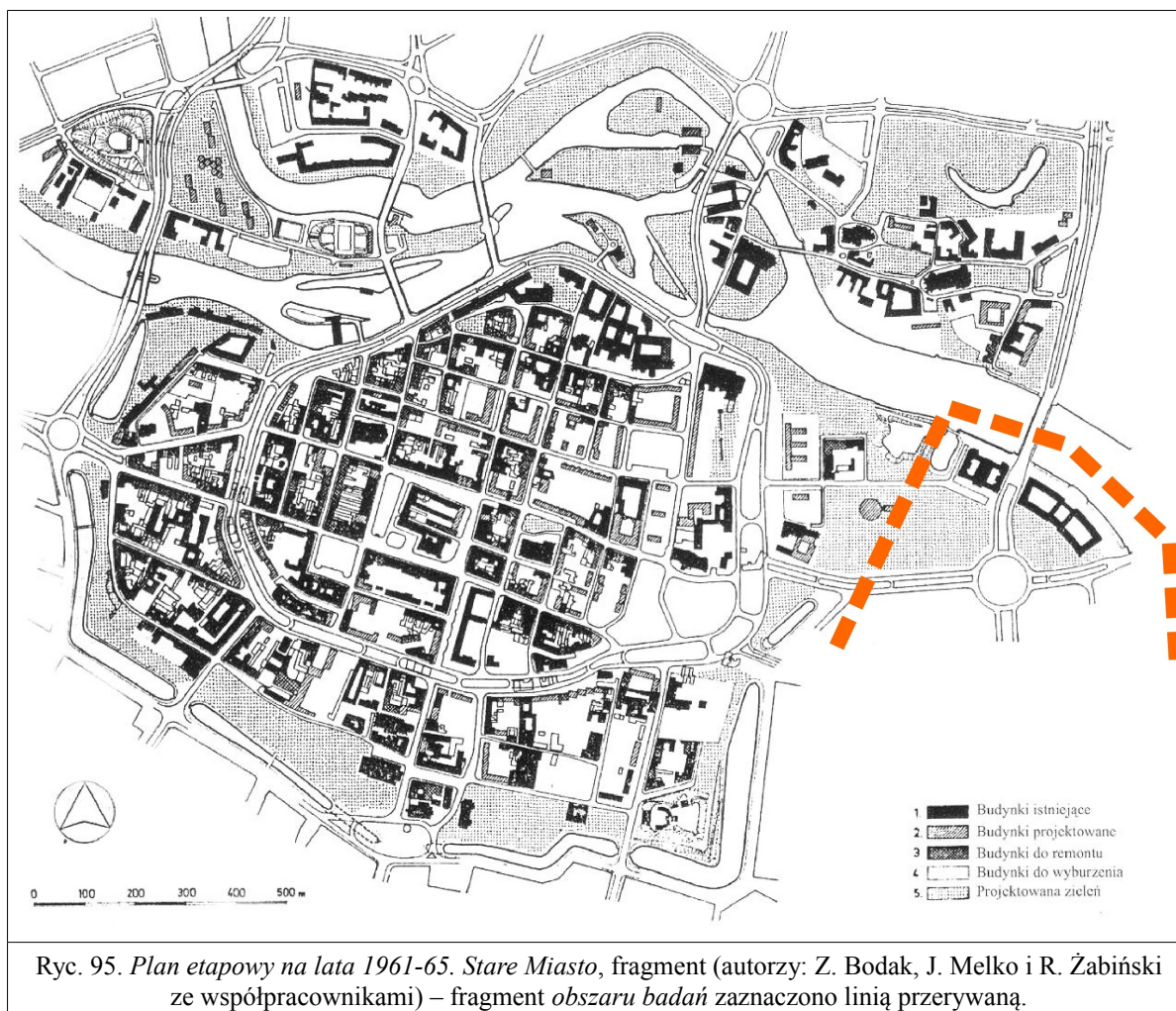


Ryc. 94. Plan etapowy na lata 1955-60 (opracowanie zespołu Miejskiej Pracowni Urbanistycznej pod kierunkiem L. Dąbrowskiego i A. Kulicza) – obszar badań zaznaczono linią przerywaną.

⁵⁶ Wertheim – niemiecka sieć domów towarowych, założona w Stralsundzie w 1852 r. Nazwę zapożyczyła od nazwiska dwóch braci, którzy założyli firmę *Manufaktur & Modewarengeschäft der Gebrüder Abraham und Theodor Wertheim* [535].

⁵⁷ Autorami są: Włodzimierz Czerechowski, Ryszard Natusiewicz oraz Anna i Jerzy Tarnawscy. Realizacja znana jest w literaturze również pod nazwą *Placu Młodzieżowego* [606].

⁵⁸ Prace zostały zaakceptowane Uchwałą Nr 31/59 RN m. Wrocławia z dnia 30.12.1959 r. [295, s. 23].



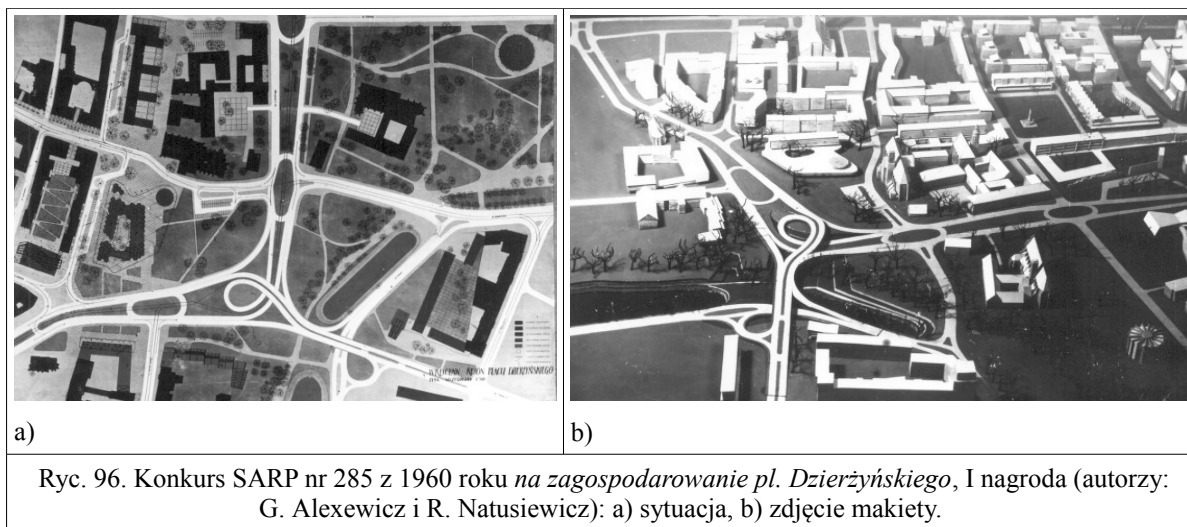
Ryc. 95. Plan etapowy na lata 1961-65. Stare Miasto, fragment (autorzy: Z. Bodak, J. Melko i R. Żabiński ze współpracownikami) – fragment obszaru badań zaznaczono linią przerywaną.

4.1.3. Lata 60. XX wieku

Wobec braku zgody środowiska architektów i urbanistów na postępującą degradację estetyczną miasta przeprowadzono publiczne dyskusje, które miały stać się podstawą do podejmowania kluczowych decyzji. Za najbardziej korzystną uznano formę konkursów, które władze miasta miały prowadzić we współpracy ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich (SARP). Jednym z pierwszych był konkurs *na zagospodarowanie pl. Dzierżyńskiego* – obecnie pl. Dominikańskiego (nr 285) z 1960 roku.

W pracy nagrodzonej I nagrodą, autorzy: Gerard Alexewicz i Ryszard Natusiewicz, zaproponowali na ówczesnym pl. Dzierżyńskiego realizację dwupoziomowego węzła, który dzięki znacznemu obniżeniu poziomu jego wschodniej części i wschodniego brzegu fosy (przy podniesieniu poziomu ciągu ulic: Oławskiej i Traugutta) – umożliwił odtworzenie i wyeksponowanie pozostałości umocnień Bramy Oławskiej (średniowiecznego Barbakanu, bądź fortyfikacji bastionowej Piattaformy i Rawelinu oraz średniowiecznej bastei bądź Bastionu Hioba z okresu późniejszego – przy klasztorze OO. Bernardynów), których istnienie wówczas przewidywano [124, s. 198-199]. Dzięki temu obniżeniu Promenada nad Fosą w kierunku Parku Słowackiego (i dalej, aż do Bastionu Ceglarskiego) bezkolizyjnie krzyżowała się z ul. Oławską. Drugim równie ważnym elementem koncepcji było doprowadzenie ruchu z al. Słowackiego do eliptycznego ronda zlokalizowanego na Małej Obwodnicy wytyczonej na wschód od kościoła p.w. św. Wojciecha. Takie rozwiązanie – dzięki szerokim pasom rozgraniczającej zieleni – umożliwiło w przyszłości zwiększenie przepustowości w celu płynnego rozprowadzenia ruchu samochodowego zarówno w kierunku północnym

(ku Hali Targowej), jak i południowym (w kierunku Dworca Głównego PKP) oraz ku zachodnim dzielnicom miasta. Koncepcja ta, w najmniejszym stopniu, rozbijała integralność *Placu*, podzielonego jedynie przez trasę północ-południe – na część zachodnią i wschodnią oraz zachowywała dotychczasowe funkcje al. Słowackiego i ul. Traugutta (ryc. 96).



Ryc. 96. Konkurs SARP nr 285 z 1960 roku na zagospodarowanie pl. Dzierżyńskiego, I nagroda (autorzy: G. Alexewicz i R. Natusiewicz): a) sytuacja, b) zdjęcie makiety.

W latach 1961-1966 Głównym Architektem Wrocławia był Zbigniew Bodak. W 1962 roku rozpoczęto aktualizację obowiązującego planu ogólnego [295, s. 23]. Wówczas to opracowano *wstępną koncepcję układu komunikacyjnego miasta* – autorstwa specjalistów warszawskich kierowanych przez Jana Podoskiego i Bogdana Ledworowskiego, która zaakceptowana została przez Prezydium Rady Narodowej miasta Wrocławia⁵⁹. Doceniając rangę problematyki komunikacyjnej i infrastrukturalnej w 1964 powołano Biuro Studiów i Projektów Komunikacji i Inżynierii Miejskiej, ściśle współpracującej od tej chwili, z Pracownią Urbanistyczną miasta Wrocławia.

W 1964 roku, na zlecenie Ministerstwa Budownictwa i Materiałów Budowlanych oraz Prezydium Rady Narodowej miasta Wrocławia⁶⁰, ogłoszono konkurs *na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego*. Przeprowadził go – jak poprzedni konkurs – wrocławski oddział Stowarzyszenia Architektów Polskich. Opracowaniem objęto teren wyznaczony al. Słowackiego, ul. Podwale, ul. Traugutta oraz granicą Szpitala Klinicznego, rzeką Oławą, ul. Na Grobli na prawym brzegu Oławy – i dalej rzeką Odrą [390, s. 145-146].

Zleceniodawcy oczekiwali zlokalizowania na terenie objętym konkursem wielu obiektów kubaturowych. W programie wymieniono: Prezydium Rady Narodowej miasta Wrocławia, teatr dramatyczny, teatr operetki, kino, dom towarowy, supersam, hotel i bibliotekę, zakłady gastronomiczne i usługi rzemieślnicze, garaż dzielnicowy ze stacją obsługi i stacją paliw, jak również budynki mieszkalne dla 3 tys. mieszkańców.

Sąd konkursowy stanowili najwybitniejsi specjaliści w zakresie urbanistyki i planowania przestrzennego: Andrzej Frydecki (pełnił równocześnie rolę przewodniczącego), Tadeusz Wróbel, Władysław Czerny, Jan Podoski oraz przedstawiciele zleceniodawców: Bolesław Iwaskiewicz, Alojzy Kulicz i Zygmunt Skibniewski. Sędzią referentem był Zygmunt Majerski zaś sekretarzem konkursu Ryszard Żabiński. W swoich ocenach sąd konkursowy po-

⁵⁹ Uchwała Nr 139/65 z dnia 14.04.1965 r. [295, s. 23].

⁶⁰ Celem konkursu było uzyskanie rozwiązania pod względem techniczno-ekonomicznym, plastycznym i funkcjonalnym ogólnomiejskiego ośrodka usługowego, uzyskanie poprawnego rozmieszczenia wymaganego programu oraz sprawdzenie chłonności opracowywanego terenu. Szczególny nacisk położono na powiązanie projektowanego ośrodka z istniejącym centrum usługowym miasta (Stare Miasto) oraz otaczającymi terenami – zielenią i Odrą, a w samym ośrodku na prawidłowość funkcji, wielkowiejskość nowego centrum oraz wyeksponowanie nowej siedziby władz miasta [390, s. 145-146].

siłkował się ekspertyzami opracowanymi przez zespół rzeczoznawców⁶¹.

Termin przyjęcia prac konkursowych wyznaczono na 16 listopada 1964 roku. Na konkurs wpłynęło 31 prac, z których – po szczegółowym zapoznaniu się z pracami oraz wysłuchaniu opinii sędziego referenta i rzeczoznawców – do grupy „0” zaliczono 27 prac, zaś do grupy „N” – 4 prace (nr 11, 17, 26 i 30). Za najważniejsze kryteria oceny uznano poprawność kompozycji całości układu i powiązanie z otoczeniem, przede wszystkim ze Starym Miastem, Odrą i terenami zielonymi. W rozwiązaniach szczegółowych za najważniejsze uznano funkcjonalność rozwiązania ośrodka usługowo-administracyjnego oraz prawidłowość lokalizacji i sposobu zabudowy mieszkaniowej. Na końcu poddano ocenie poprawność rozwiązań komunikacyjnych i uzbrojenia terenu w kontekście kosztów realizacji proponowanych rozwiązań.

W toku dalszych prac sąd przeanalizował zapewnienie właściwych powiązań funkcjonalnych i osi widokowych w kierunku Starego Wrocławia, wzdłuż ciągu al. Słowackiego i ul. Traugutta. Stwierdzono, że rozmieszczenie akcentów architektonicznych winno wynikać z ważnych kierunków widokowych, tj. z mostów Grunwaldzkiego i Pokoju, a całość układu komunikacji kołowej powinna funkcjonować w systemie jednopoziomowym – z zachowaniem możliwości realizacji dwupoziomowego skrzyżowania trasy NS z al. Słowackiego.

Do drugiego etapu zakwalifikowano 16 prac. Sąd sformułował zalecenia pokonkursowe do wykorzystania w dalszych pracach urbanistycznych i projektowych nad ośrodkiem usługowym na terenie *Placu*. Za najbardziej prawidłowe rozmieszczenie programu sąd uznał:

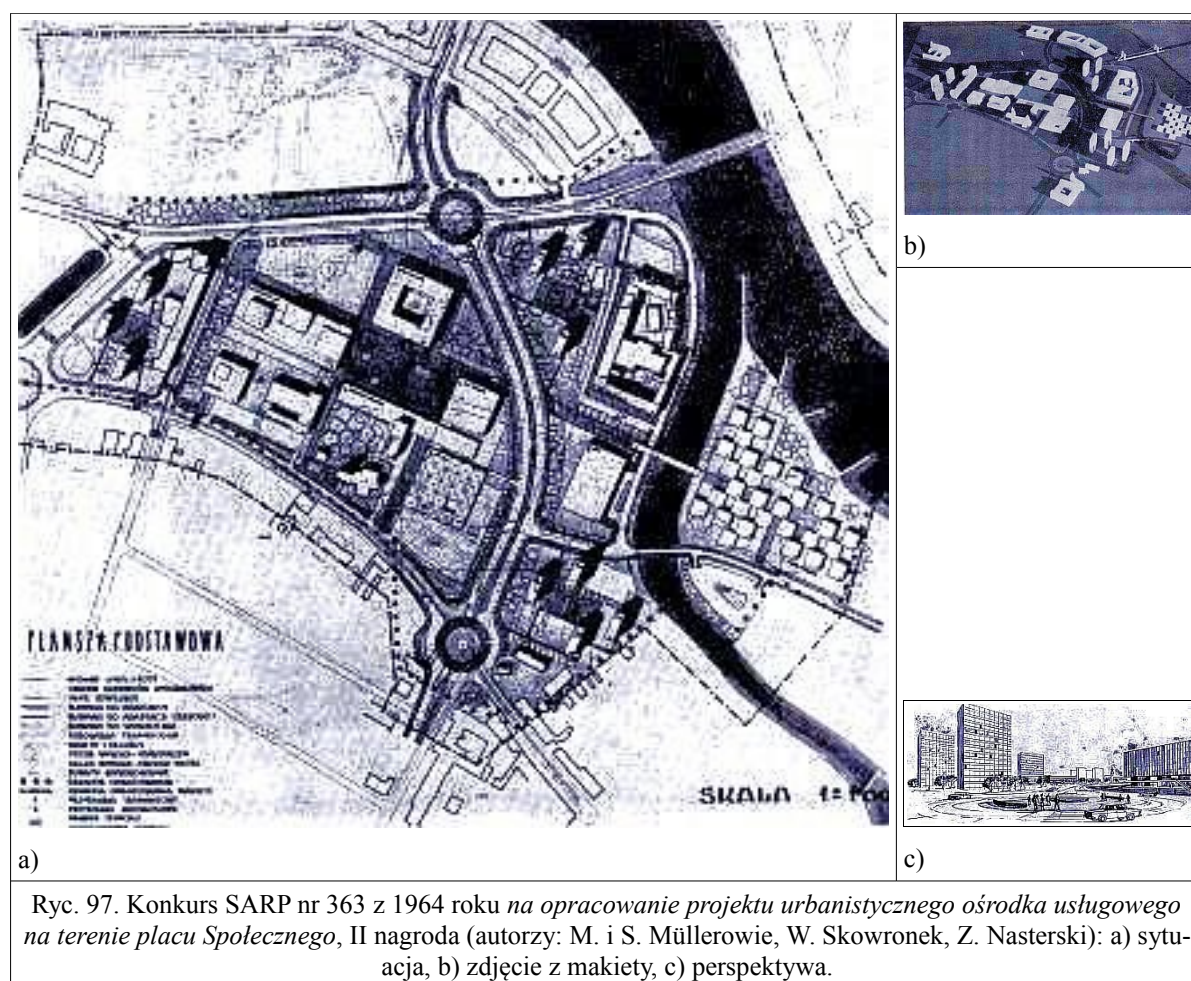
- dla gmachu PMRN – w rejonie skrzyżowania ul. Słowackiego i trasy NS (na południe od niego, po wschodniej lub zachodniej jej stronie trasy NS);
- dla zespołu usługowo-handlowego – na terenie między ulicami: Traugutta, Krasieńskiego, Słowackiego oraz trasą NS;
- dla zespołu kulturalno-widowiskowego – na terenie pomiędzy trasą NS a Odrą i Oławą oraz ul. Wołoską (obecnie ul. Walońską);
- dla budownictwa mieszkaniowego – w rejonie ul. Traugutta,
- dla hotelu – w rejonie ul. Podwale,
- dla zespołu wystawowego – na cyplu u zbiegu rzek Odry i Oławy, gdzie również możliwe jest zlokalizowanie przystani żeglarskiej i wioślarskiej.

Laureaci II nagrody: Maria i Stefan Müllerowie, Witold Skowronek i Zenon Nasterski z Wrocławia, dzięki zdecydowanemu przesunięciu trasy NS w kierunku wschodnim, uzyskali w centrum *Placu* przestrzeń największą z możliwych, na której zlokalizowali prostą w formie i czytelną przestrzennie zabudowę administracyjno-usługowo-handlową (ryc. 97). Hipodamejski układ, nawiązujący do historycznego układu ulic Dobrzyńskiej, Kujawskiej i Sandomierskiej, umożliwił wytworzenie kwartału „sakralnego”, związanego z kościołem p.w. św. Maurycego. Osie widokowe mostów zostały zamknięte bryłą Nowego Urzędu Miejskiego, stanowiącego przeciwagę kompozycyjną dla położonego po drugiej stronie runda budynku Urzędu Wojewódzkiego. Budynek Nowego Ratusza – od wschodu i zachodu otoczono zielenią nawiązującą przestrzennie do Parku Słowackiego – od południa przylega do prostokątnego, reprezentacyjnego placu. Plac ten, w swojej północnej pierzei, stanowi fragment nowego ciągu pieszego doprowadzającego turystów ze Starego Miasta do terenów wystawowych za portem nad Oławą. Z trzech zaproponowanych lokalizacji budownictwa mieszkaniowego: przy ul. Podwale na zapleczu Poczty Głównej, przy ul. Mazowieckiej tuż obok mostu Grunwaldzkiego oraz po wschodniej stronie pl. Wróblewskiego – sąd konkursowy za poprawną uznał jedynie tę ostatnią. Za całkowicie nieudaną formalnie (aczkolwiek

⁶¹ W zakresie rozwiązań komunikacyjnych rzeczoznawcą był Jan Różycki, w zakresie uzbrojenia terenu – Bogusław Strzelecki, a w zakresie uzbrojenia terenu. – Kazimierz Knopiński. Przewodniczącym zespołu był Jan Różycki [390, s. 145-146].

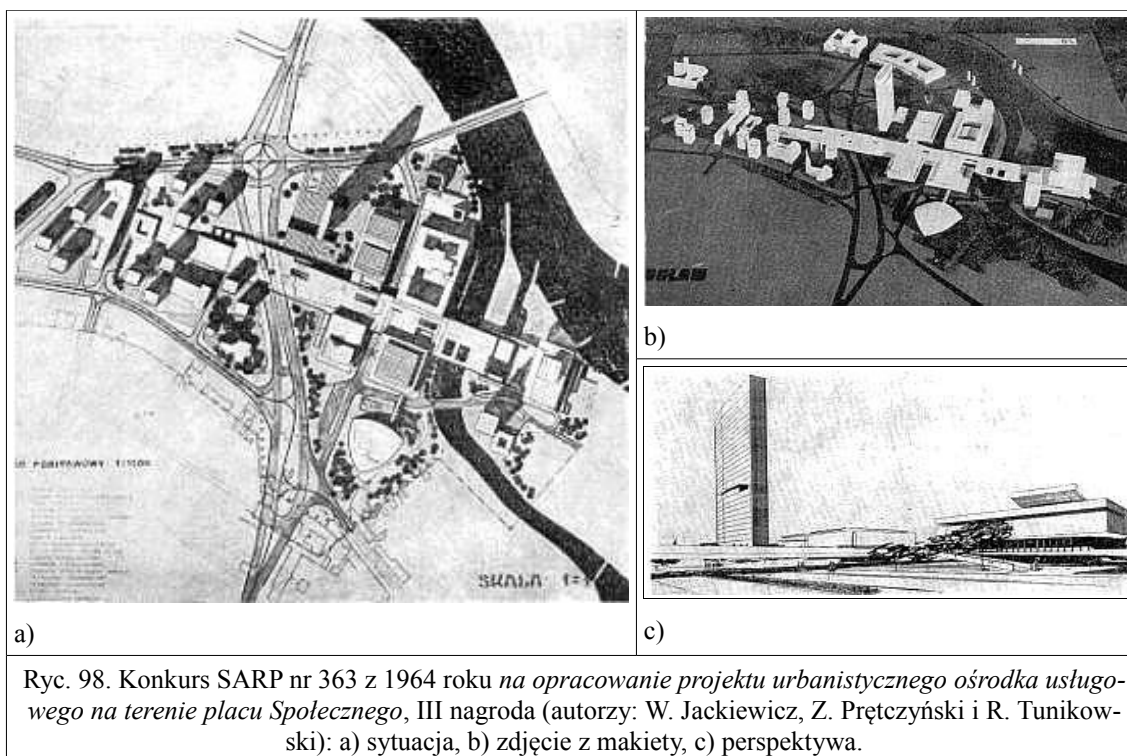
poprawną funkcjonalnie) sąd uznał propozycję zabudowy terenu pomiędzy ul. Mazowiecką i ul. Wybrzeże Słowackiego.

Zastrzeżenia Sądu wzbudziło dwupoziomowe skrzyżowanie głównego ciągu pieszego z głównymi arteriami komunikacyjnymi.



Całkowicie odmienne usytuowanie głównych elementów programu zaproponowali: Wiktor Jackiewicz, Zenon Prętczyński i Roman Tunikowski z Wrocławia, laureaci III równorzędnej nagrody (ryc. 98). Maksymalne odsunięcie przebiegu trasy NS w kierunku zachodnim (z ograniczeniem z powodu istniejącego kościoła p.w. św. Maurycego) stworzyło autorom możliwość dopełnienia kwartału, położonego pomiędzy ul. Wybrzeże Słowackiego i ul. Mazowiecką, programem administracyjno-usługowo-handlowym zlokalizowanym na wschód od trasy NS i obsługiwanym wyłącznie z ul. Mazowieckiej. Znaną z lat 30. XX wieku koncepcję *obiektów reprezentacyjnych na bulwarach nadrzecznych* (por. ryc. 79) zamknięto w części południowej salą widowiskową, położoną na południe od ul. Walońskiej. Główny ciąg pieszy (przebiegający podobnie jak w pracy nagrodzonej II nagrodą) przeprowadzony został ponad poziomem terenu estakadą i zakończony bryłą teatru zlokalizowanego za portem rzeczny nad Oławą (co spotkało się z krytyką Sądu z powodu zbyt dużego oddalenia od *Placu*). Program mieszkaniowy zrealizowano zdaniem Sądu *niekorzystnie* (na zachód od trasy NS, aż po ul. Podwale). Nowy Urząd Miejski, wyraziście czytelny pod względem kompozycyjnym (na głównych osiach widokowych) *wydaje się być przeskalowany*⁶².

⁶² Z uzasadnienia Sądu Konkursowego [390, s. 148].



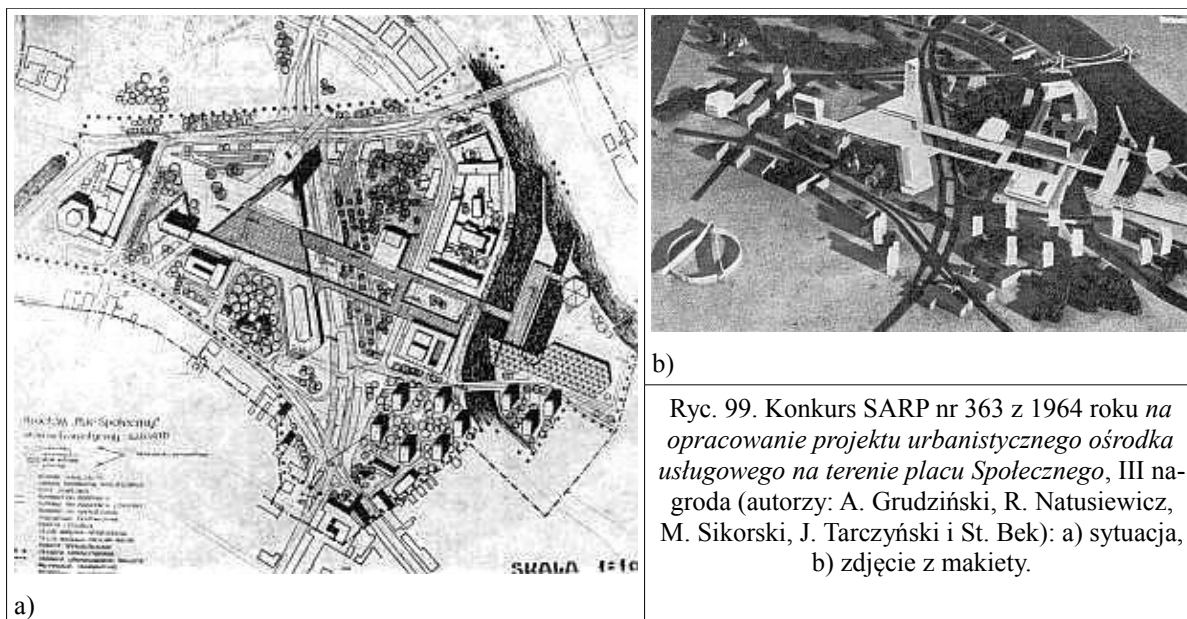
Ryc. 98. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Spolecznego, III nagroda (autorzy: W. Jackiewicz, Z. Prętczyński i R. Tunikowski): a) sytuacja, b) zdjęcie z makiety, c) perspektywa.

Laureaci III nagrody równorzędnej: Andrzej Grudziński, Ryszard Natusiewicz, Miron Sikorski, Jan Tarczyński i Stanisław Bek z Wrocławia, rozwiązali problem zaburzenia historycznego hippodamejskiego układu siatki ulic nową trasą NS, opierając geometryzację projektowanych kwartałów przyległych do nowej trasy na formie trójkąta równobocznego (ryc. 99). Dzięki temu *Plac* podzielono na dwa urbanistyczne zespoły przestrzenne kształtem przypominające latawce: zachodni, większy – między budynkiem Poczty Głównej i trasą NS oraz wschodni, mniejszy – między trasą NS i ul. Mazowiecką.

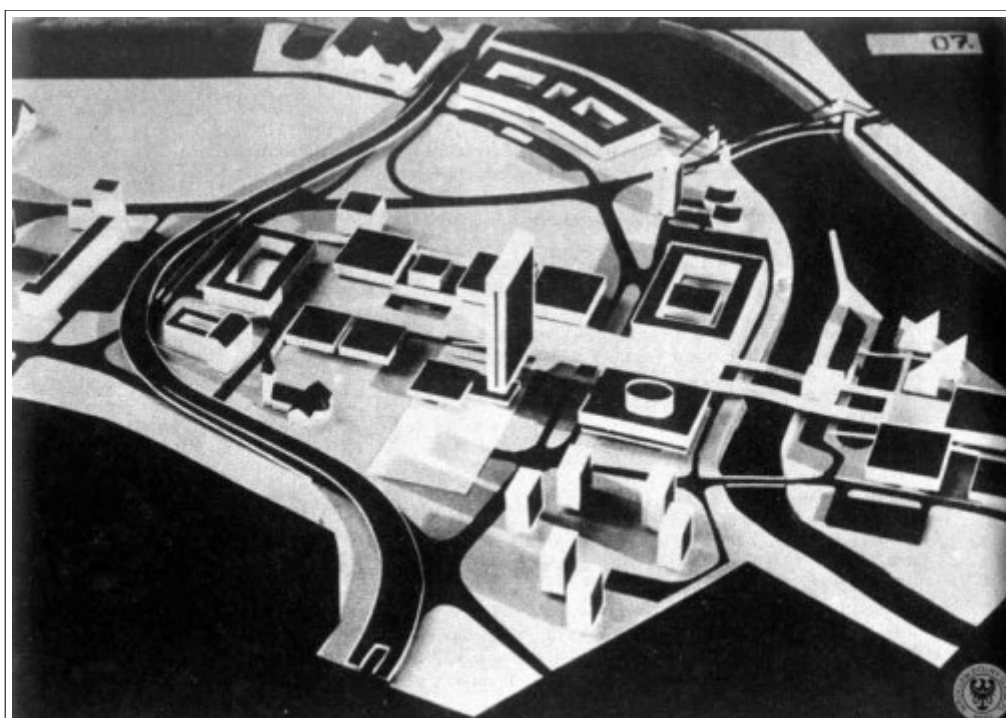
Pierwszy z zespołów, o funkcji administracyjno-usługowo-handlowej, przedzielony został ciągiem pieszym doprowadzającym do Urzędu Wojewódzkiego, stanowiącym zarazem nową oś widokową z budynkiem Urzędu na zamknięciu. Przy ciągu zlokalizowano główne obiekty kubaturowe z dominującą nad nim, trójkątną w rzucie, wieżą Nowego Ratusza, która zamykając osie widokowe z obu mostów – Grunwaldzkiego i Pokoju, miała stanowić silny kontrast pl. Powstańców Warszawy dla poziomej bryły Urzędu Wojewódzkiego. Bryła Ratusza dominuje nad położonym po jego południowej stronie forum, które dzięki wyniesieniu na poziom estakady kontynuowane jest w sposób bezkolizyjny w kierunku wschodnim – jako ciąg pieszy, stanowiący zarazem drugą oś zespołu, aż do terenów wystawowych położonych na południowym brzegu portu nad Oławą. Drugi z projektowanych zespołów przestrzennych swoją funkcją nawiązuje do Centrum Kultury, istniejącego po wschodniej stronie ul. Mazowieckiej. Nowa sala widowiskowa, położona w południowej jego części, główne wejście ma usytuowane przy ciągu pieszym wschód-zachód, poprowadzonym estakadą w kierunku portu nad Oławą. Ciekawym elementem tej koncepcji jest utrzymanie zachowanych z pożogi wojennej dwóch kamienic na narożnikach ul. Kujawskiej (z restauracją „Złota Kaczka”). Całość dopełnia trzeci zespół przestrzenny pomiędzy ul. Mazowiecką i ul. Wybrzeże Słowackiego, rozwiązany w duchu *koncepcji lokalizacji obiektów reprezentacyjnych na bulwarach*, z grudnia 1939 roku (por. ryc. 79).

Nagroda została przyznana tej pracy za jasną decyzję przeniesienia ruchu pieszego na estakadę oraz za otwarcie terenów zielonych od Al. Słowackiego w nawiązaniu do otoczenia⁶³.

⁶³ Z uzasadnienia Sądu Konkursowego [390, s. 149].

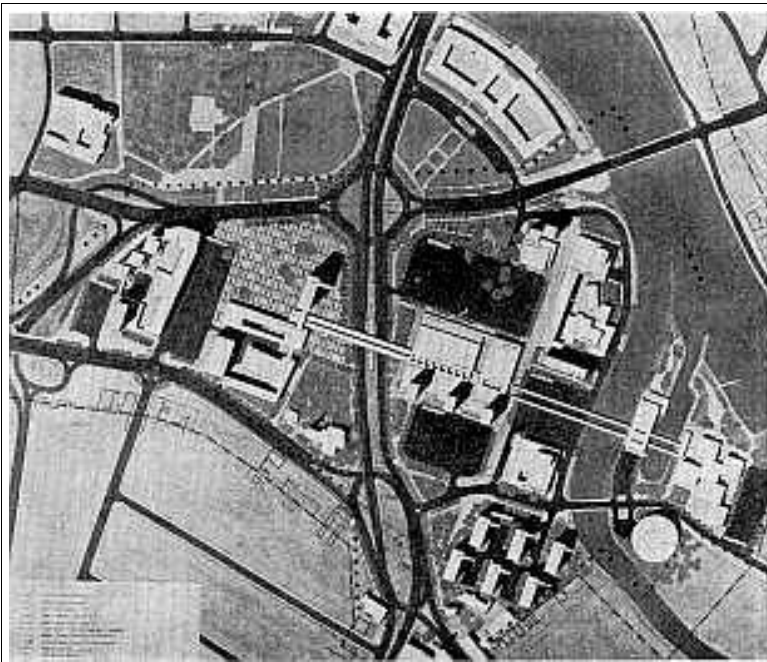


Ryc. 99. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, III nagroda (autorzy: A. Grudziński, R. Natusiewicz, M. Sikorski, J. Tarczyński i St. Bek): a) sytuacja, b) zdjęcie z makiety.



Ryc. 100. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, wyróżnienia I stopnia, makieta (autorzy: W. Jackiewicz, Z. Prętczyński, R. Tunikowski).

Odważną koncepcję prezentowała kolejna praca autorstwa Wiktora Jackiewicza, Zeno-
na Prętczyńskiego i Romana Tunikowskiego z Wrocławia, laureatów jednego z wyróżnień
I stopnia (ryc. 100). Autorzy zaproponowali przeniesienie trasy NS na estakadę na odcinku
od ul. Purkyniego (nieopodal mostu Pokoju) aż do ul. Pułaskiego ponad skrzyżowaniem
z ul. Traugutta. Dzięki takiemu rozwiązaniu – „uwolniono” poziom *Placu* od tranzytowej
komunikacji samochodowej – przeznaczając go pod kubieczną, spójną kompozycyjnie, prze-
strzennie i formalnie zabudowę lokalizowaną przy podłużnym forum (zlokalizowanym na
estakadzie w kierunku wschód-zachód).

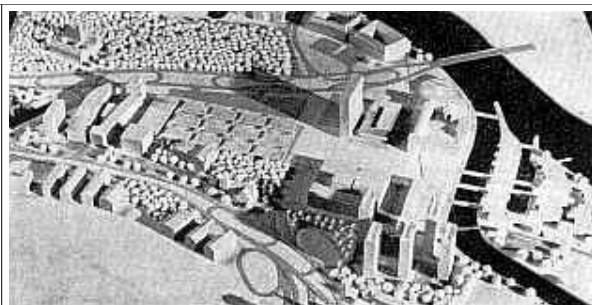


Ryc. 101. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, wyróżnienie I stopnia, sytuacja (autorzy: B. Kardaszewski i T. Sumień).

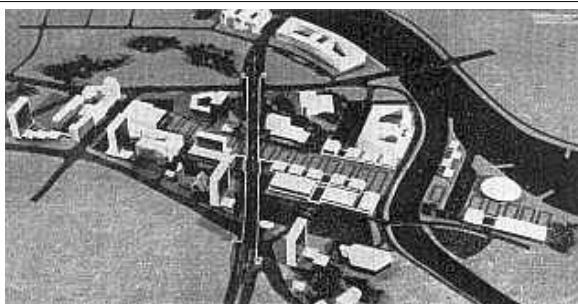
To, co zwraca uwagę, w pracy autorstwa Bolesława Kardaszewskiego i Tadeusza Sumienia z Łodzi, to propozycje rozwiązań komunikacyjnych (ryc. 101). Owalne rondo pl. Wróblewskiego z podniesieniem na estakadę zachodniej jezdni trasy NS (do skrzyżowania z ul. Traugutta) i wprowadzenie ul. Pułaskiego z estakady na poziom terenu stworzyło warunki do uwolnienia *Placu* od uciążliwości samochodów (spaliny, hałas). Wykorzystując niewielkie różnice wysokości między poziomem mostu Pokoju i centralną częścią *Placu*, duże rondo na pl. Powstańców Warszawy rozwiązano jako dwupoziomowe, przenosząc trasę NS na estakadę. Zejście estakad na poziom terenu pozwoliło z kolei na bezkolizyjne przeprowadzenie głównego ciągu pieszego (od forum przy Poczcie Głównej do terenów wystawowych za portem na Oławie) estakadą nad trasą NS.



a)



b)

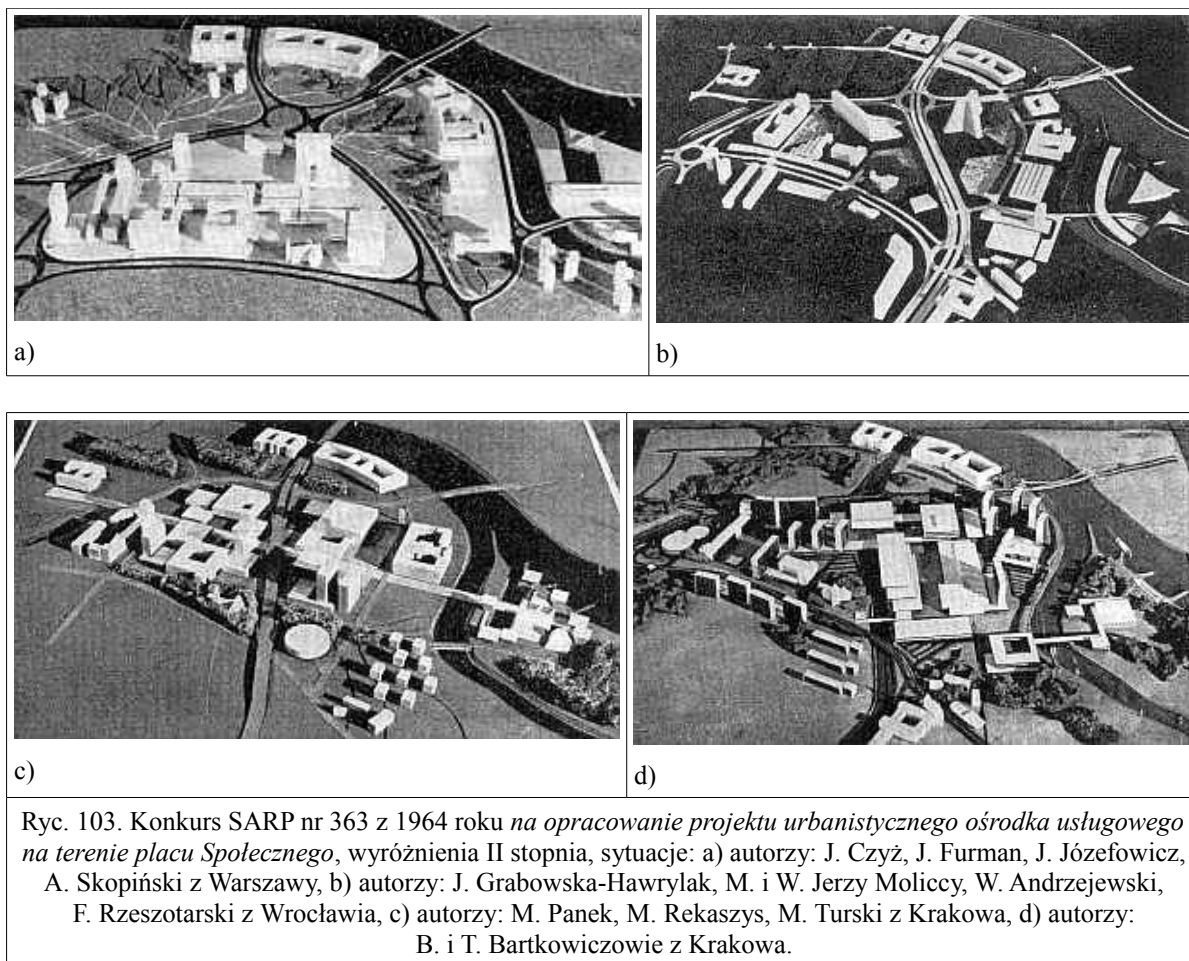


c)



d)

Ryc. 102. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, wyróżnienia II stopnia, sytuacje: a) autorzy: B. i K. Klimczewscy, F. Rzeszotarski z Wrocławia, b) autorzy: Z. Lipiński, W. Marchwicki, J. Wujek z Łodzi, c) St. Tobolczyk, G. Kotwica z Warszawy, d) A. Kiciński, B. Kubicz z Warszawy.



Za podsumowanie efektów konkursu niech posłuży ocena sformułowana przez Tadeusza Szafera. W większości prac (ryc. 102, 103) [...] *uderza rozmach przyjętych koncepcji wieloprzestrzennych, opartych na długich osiach kompozycyjnych*. Jedynie w pracy Barbary i Tadeusza Bartkowiczów, zdobywców III wyróżnienia (ryc. 103d), pojawiło się prekursorskie rozwiązanie skupienia ośrodka centralnego wokół zamkniętego forum [390, s. 152].

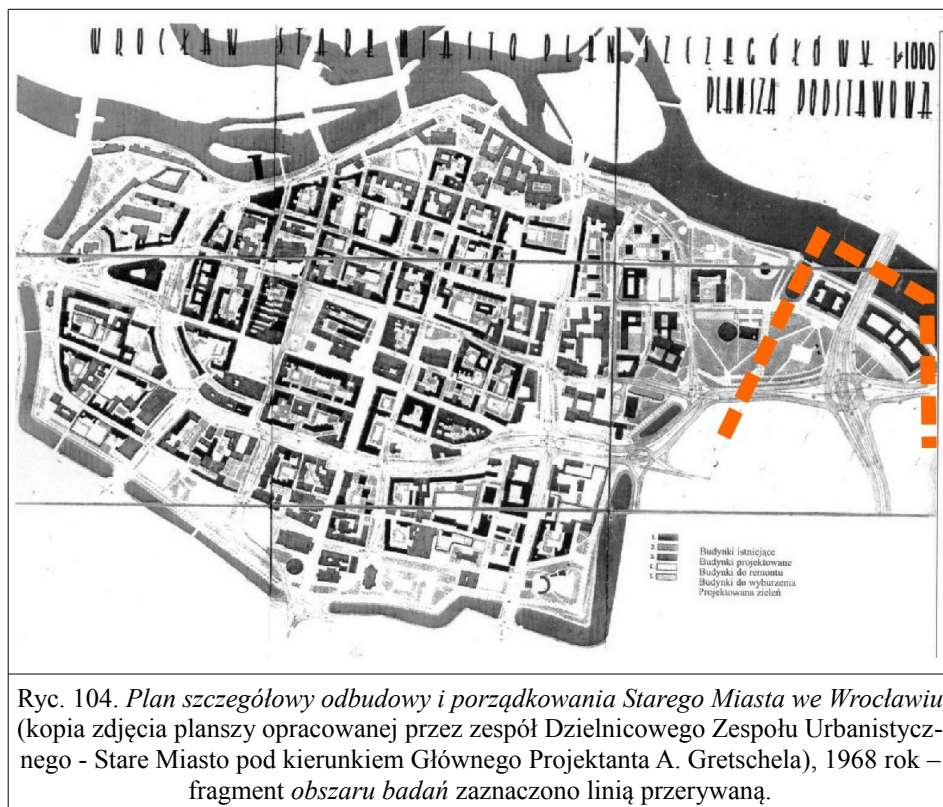
Cechą charakterystyczną wszystkich dotychczasowych opracowań planistycznych było skoncentrowanie uwagi na problemach ogólnego rozwoju Wrocławia, co w skali europejskiej można zaliczyć do działań standardowych. Jednak ze względu na skalę zniszczeń i konieczność opracowania planów umożliwiających odbudowę zniszczonych fragmentów miasta we wszystkich dzielnicach powołano pięcioosobowe zespoły urbanistyczne celem opracowania szczegółowych planów zagospodarowania przestrzennego⁶⁴. Rozwiązanie to można uznać za pionierskie.

W 1968 roku kierownictwo Pracowni Urbanistycznej miasta Wrocławia (PUMW) obejmuje Kazimierz Bieńkowski. Pod jego kierownictwem wypracowano nowatorską formułę współpracy autorów inwestorskich projektów koncepcyjnych i technicznych. Autorzy ci realizowali swoje wizje przestrzenne, we współpracy z projektantami Zespołów Urbanistycznych z PUMW. Pierwszym efektem tego współdziałania był *Plan szczegółowego zagospodarowania przestrzennego Zakrzowa*.

Dzielnicowe zespoły urbanistyczne wykonały miejscowe plany szczegółowe zagospodarowania przestrzennego wielu fragmentów miasta, m. in. rejonu ulic: Traugutta i Pułaskiego. Sztandarowym opracowaniem stał się *Miejscowy plan szczegółowy odbudowy i porząd-*

⁶⁴ W szczytowym okresie zespoły powiększały swój stan zatrudnienia do 7 osób, z 2-4 architektami przy merytorycznej opiece sprawowanej przez Pracownię Urbanistyczną m. Wrocławia [295, s. 27].

kowania zespołu staromiejskiego w obrębie fos miejskich⁶⁵, za który autorzy otrzymali Nagrodę II stopnia Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych za rok 1969 [295, s. 33]. Oznaczało to, że zastosowana metodologia opracowań i przyjęte rozwiązania organizacyjne sprawdziły się. Co ważne dla badanego terenu, plan obejmował w swojej wschodniej części również tereny Parku Słowackiego i pl. Powstańców Warszawy, znajdujące się niegdyś także „w obrębie fosy miejskiej” (ryc. 104). W stosunku do *Planu etapowego na lata 1961-65* (ryc. 95) planowana trasa WZ została przeniesiona na wschodni brzeg fosy w sąsiedztwo gmachu Poczty, zaś rondo zamieniono na skrzyżowanie z centralną wyspą.



Ryc. 104. Plan szczegółowy odbudowy i porządkowania Starego Miasta we Wrocławiu (kopia zdjęcia planszy opracowanej przez zespół Dzielnicowego Zespołu Urbanistycznego - Stare Miasto pod kierunkiem Głównego Projektanta A. Gretschela), 1968 rok – fragment obszaru badań zaznaczono linią przerywaną.



a)



b)

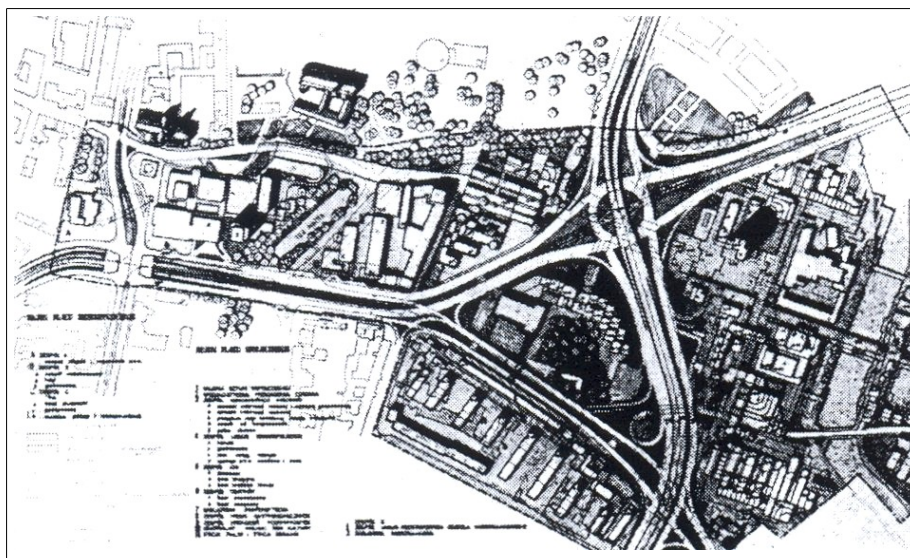
Ryc. 105. Panoramy centrum Wrocławia: a) wyspy Piasekowej i Ostrowa Tumskiego z lotu ptaka, w głębi budynki Urzędu Wojewódzkiego, l. 60. XX wieku, b) obszaru badań (w centralnej części budynek Poczty Głównej), 1970 rok.

⁶⁵ Zatwierdzony Uchwałą Nr 172/187/68 Rady Narodowej Wrocławia z dnia 19.12.1968 r. [295, s. 33].

W 1969 roku Głównym Architektem miasta Wrocławia, po Leszku Żaku (pełniącym obowiązki), został Zenon Nasterski. Prace nad *Planem ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Wrocławia – perspektywa, 1985* prowadzone były przez Zespół Autorski Pracowni Urbanistycznej miasta Wrocławia. Plan, opracowany przy współpracy z projektantami Biura Projektów i Studiów Komunikacji i Inżynierii Miejskiej oraz Dzielnicowych Zespołów Urbanistycznych pod kierunkiem Kazimierza Bieńkowskiego, uchwalono w dniu 04 czerwca 1973 roku⁶⁶. Na planie tym badany teren, zaznaczony kolorem czerwonym, co oznacza – zgodnie z legendą – „ośrodki usługowe”, został przecięty dwiema czarnymi, krzyżującymi się kreskami symbolizującymi ulice (ryc. 110).

W też roku utworzono w Pracowni Urbanistycznej, pod kierunkiem Andrzeja Gretschela, „Zespół Centrum”, który kontynuując i rozwijając – zatwierdzony w 1968 roku *Plan szczegółowy odbudowy i porządkowania Starego Miasta we Wrocławiu*⁶⁷ – prowadził szczegółowe opracowania analityczno-studialne i projektowe obszaru centrum Wrocławia [295, s. 43]. Zwieńczeniem tych wszystkich przemyśleń był udział – kierowanego przez niego zespołu w składzie: Andrzej Gretschel, Bogusław Łaciok, Janina Szewczyk i Helena Bandrowska-Will – w zorganizowanym w 1974 roku konkursie SARP na *koncepcję zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia*, w którym zespół uzyskał II. główną nagrodę. W pracy konkursowej (ryc. 111) – zgodnie z ustaleniami innych planów (będących konsekwencją kilku wcześniejszych opracowań konkursowych) – badany teren przeznaczono pod usługi centrotwórcze. Rozwiązanie to uchroniło *Plac* przed zabudową, priorytetowym wówczas, uprzemysłowionym budownictwem mieszkaniowym [295, s. 43-44].

4.1.4. Lata 70. XX wieku

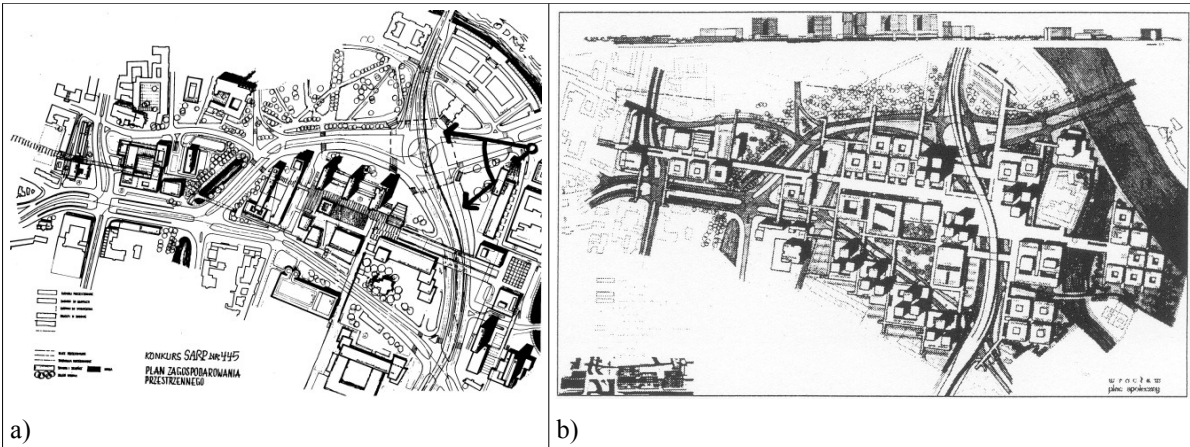


Ryc. 106. Konkurs urbanistyczno-architektoniczny SARP nr 445 z 1970 roku *na nowe centrum miasta ulokowane na pl. Dzierżyńskiego i pl. Społecznym*, wyróżnienie równorzędne (autorzy: Z. Kowalski i K. Rzańnicki).

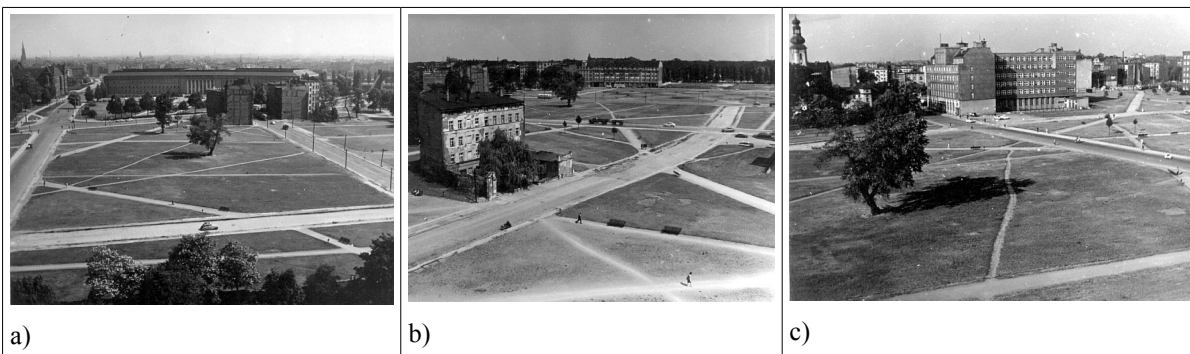
W przeprowadzonym w 1970 roku konkursie SARP nr 445 *na nowe centrum miasta ulokowane na pl. Dzierżyńskiego i pl. Społecznym* (ryc. 107), Zdzisław Kowalski i Krzysztof Rzańnicki – autorzy jednej z prac – w poszukiwaniu przejrzystości i klarowności układu komunikacyjnego zaproponowali skrzyżowanie tras WZ i NS w centralnej części *Placu Społecznego*, tj. między ówczesnymi skrzyżowaniami ulic Kujawskiej, Dobrzyńskiej z al. Słowackiego, ul. Traugutta i z ul. Krasińskiego (ryc. 106). Mimo niezgodności z wytycznymi konkursowymi i przy pełnym oderwaniu od analizy skutków przestrzennych przyszłej zabudowy *Placu*, to rozwiązanie znalazło uznanie w oczach decydentów i zostało zrealizowane [4.3.1.7., s. 98].

⁶⁶ Uchwała Rady Narodowej m. Wrocławia Nr 100/683/73 [295, s. 39].

⁶⁷ Nagroda II stopnia Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych za rok 1969 [295, s. 33].

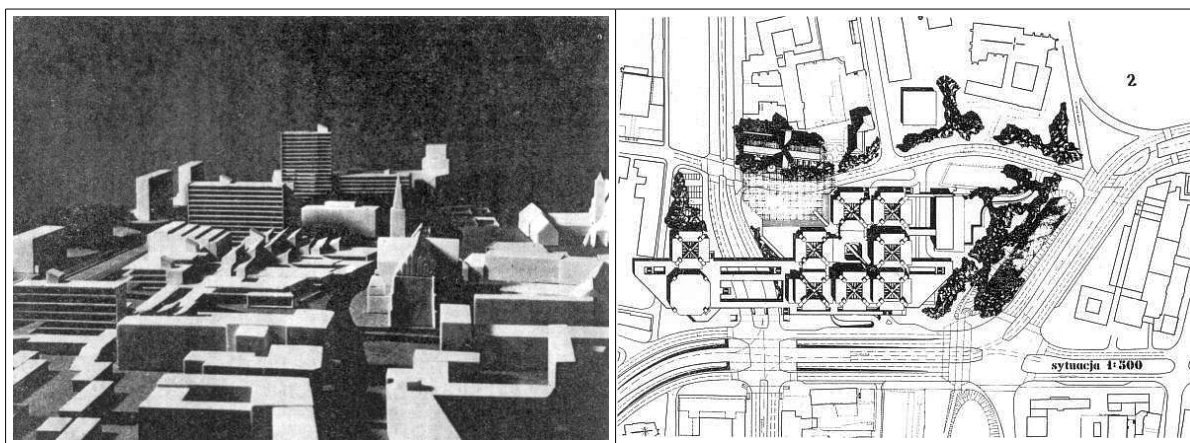


Ryc. 107. Konkurs urbanistyczno-architektoniczny SARP nr 445 z 1970 roku *na nowe centrum miasta ulokowane na pl. Dzierżyńskiego i pl. Spółecznym*: a) jedna z nagród, b) wyróżnienie równorzędne (autorzy: W. Molicki i K. Oziewicz).

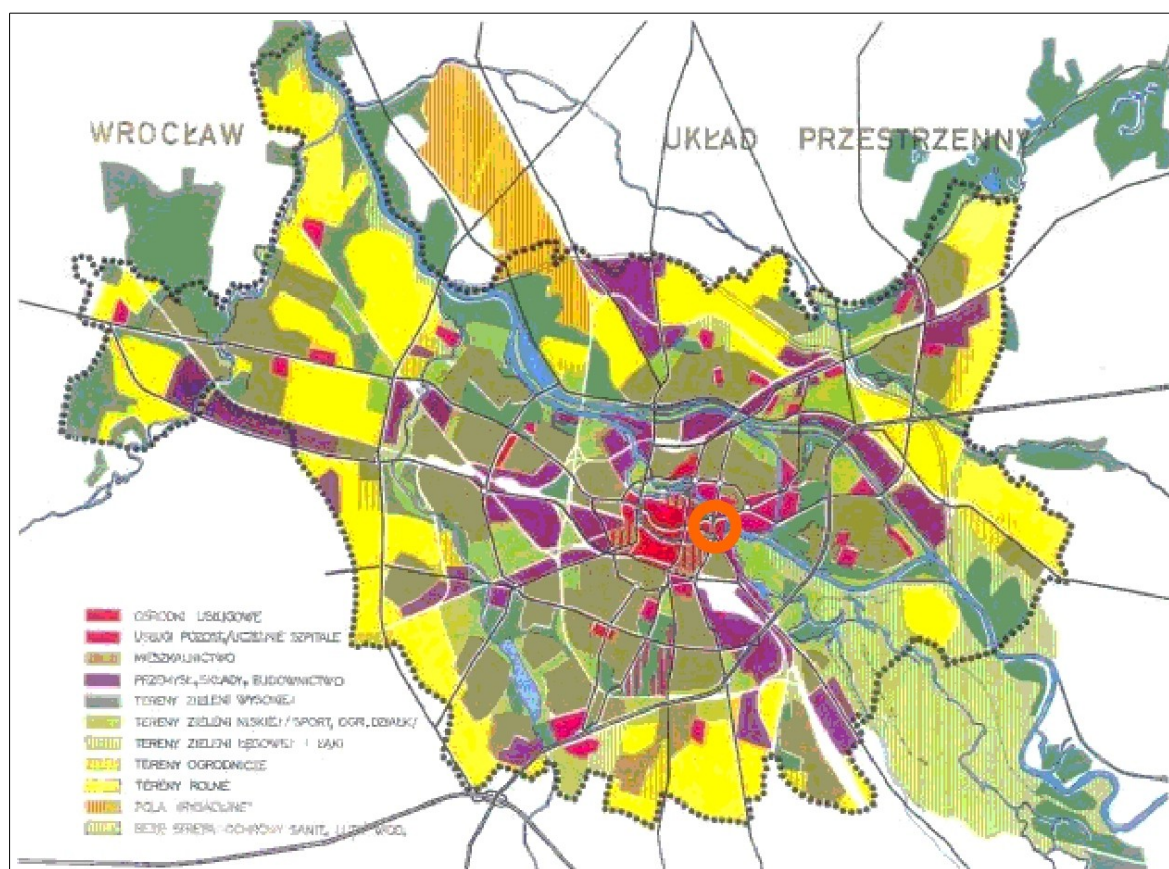


Ryc. 108. Panoramiczne widoki *obszaru badań*, 1970 rok: a) pomiędzy ul. Dobrzyńską i ul. Kujawską z zachowaną zabudową (obecnie nieistniejącą), w głębi gmach Urzędu, b) zachowana zabudowa starego Wrocławia (obecnie nieistniejąca), w głębi budynek przy ul. Mazowieckiej nr 17, c) fragment z zachowaną zabudową przy ul. Dobrzyńskiej nr 21/23, obecnie siedziba Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej, d) z mostu Oławskiego ok. 1985 roku (od lewej: kościół p.w. św. Maurycego, siedziba Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej i fragment Poczty Głównej), e) z mostu Oławskiego z ok. 1982 roku (od lewej: siedziba Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej i budynek Poczty Głównej)

Zgodnie z przyjętymi zasadami, w 1970 roku ogłoszono konkurs *na nowe centrum miasta ulokowane na pl. Dzierżyńskiego i pl. Spocznym*, w którym jedną z nagród uzyskał zespół w składzie: Stefan Freitag, M. Rychlicki, Witold Skowronek, Romuald Żmizdiński (ryc. 109a), zaś w 1972 roku – konkurs *na zagospodarowanie pl. Dzierżyńskiego*, w którym pierwszą nagrodę uzyskała Jadwiga Grabowska-Hawrylak (ryc. 109b).

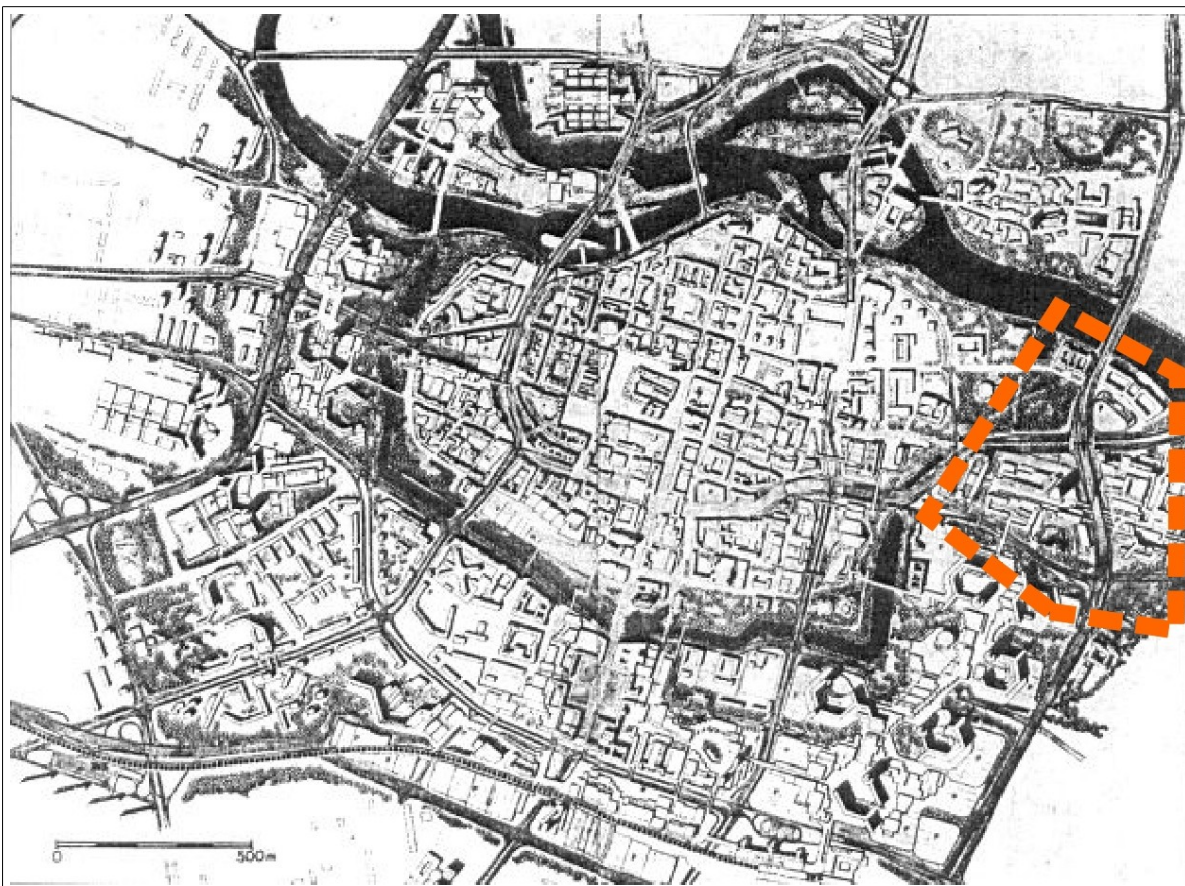


Ryc. 109. Konkursy urbanistyczno-architektoniczne SARP: a) nr 445 z 1970 roku *na nowe centrum miasta ulokowane na pl. Dzierżyńskiego i pl. Spocznym*, nagroda – zdjęcie makiety (autorzy: S. Freitag, M. Rychlicki, W. Skowronek, R. Żmizdiński), b) nr nn z 1972 roku *na zagospodarowanie pl. Dzierżyńskiego*, I nagroda, sytuacja (autor: J. Grabowska-Hawrylak).



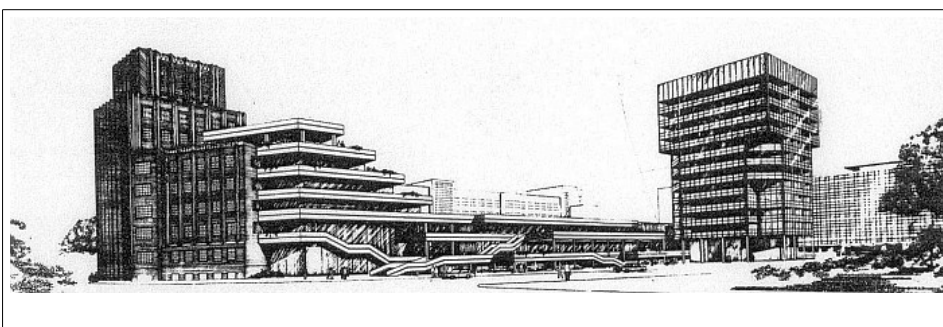
Ryc. 110. *Plan ogólny zagospodarowania przestrzennego m. Wrocławia – perspektywa, 1985 r.* (kopia uproszczonego planu rysunku opracowanego przez zespół Pracowni Urbanistycznej miasta Wrocławia pod kierunkiem K. Bieńkowskiego), 1973 rok – obszar badań oznaczono pomarańczowym kółkiem.

W 1974 roku stanowisko Głównego Architekta Wrocławia objął Jan Tarczyński, który niebawem został również Architektem Województwa Wrocławskiego. Reforma administracyjna kraju z roku 1975 przyniosła również przekształcenia w służbach planistycznych. Ostatecznie w 1978 roku powstało Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego (WBPP), w którym Kazimierz Bieńkowski objął funkcję Głównego Specjalisty. Główny trzon WBPP stanowiły połączone Pracownie Urbanistyczne – Miejska i Wojewódzka.

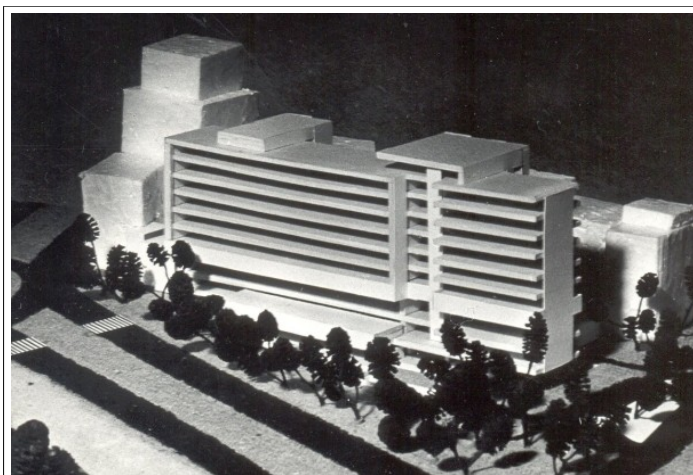


Ryc. 111. *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia – II główna nagroda w konkursie SARP (autorzy: A. Gretschel, B. Łaciok, J. Szewczyk, H. Bandrowska-Will), 1974 rok – obszar badań zaznaczono przerywaną linią.*

Realizując wcześniej ustaloną zasadę, około roku 1975 przeprowadzony został przez wrocławski oddział SARP konkurs *na budowę biurowca na zapleczu Poczty Głównej* (nr nn), w którym I nagrodę uzyskała Jadwiga Grabowska-Hawrylak (ryc. 112, 113),



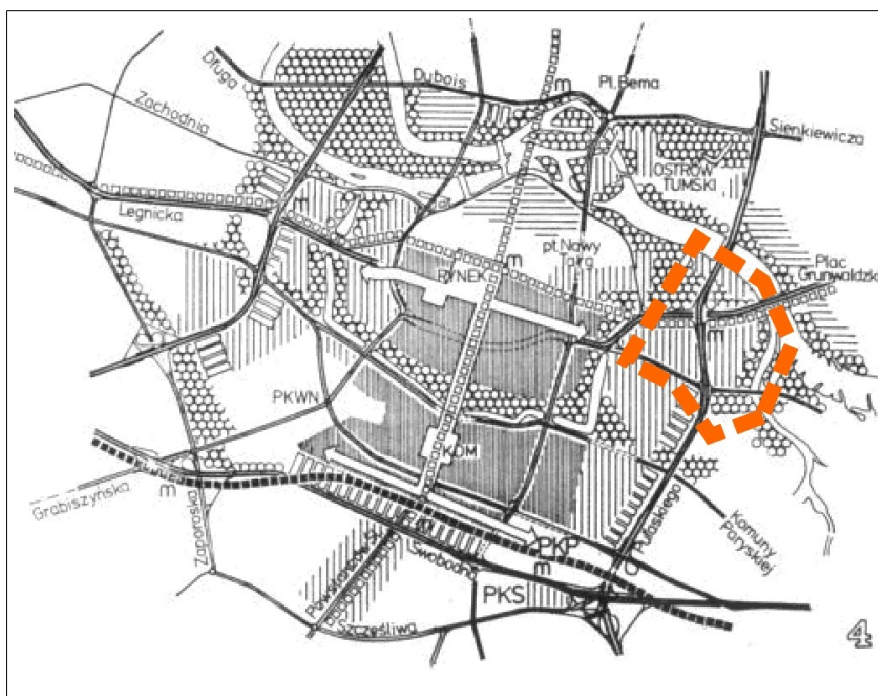
Ryc. 112. Konkurs SARP nr nn z ok. 1975 roku *na budowę biurowca na zapleczu Poczty Głównej*, a) I nagroda, widok od północnego zachodu (autorka: J. Grabowska-Hawrylak).



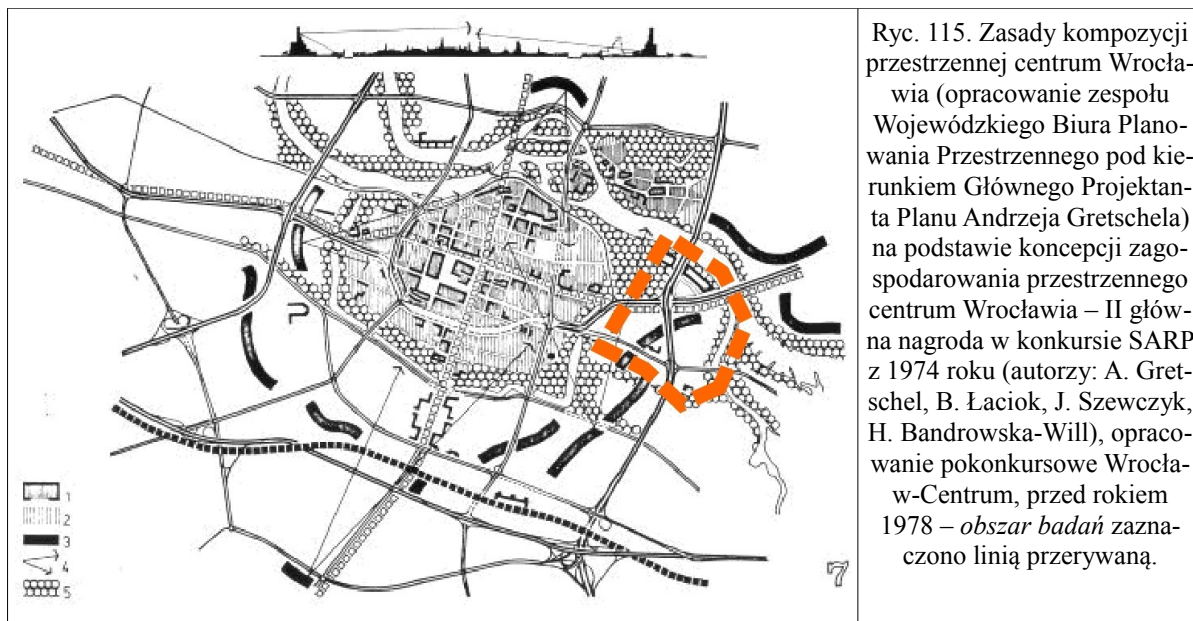
Ryc. 113. Konkurs SARP nr nn z ok. 1975 roku na budowę biurowca na zapleczu Poczty Głównej, widok od południowego zachodu, zdjęcie makiety pracy konkursowej (autor: R. Natusiewicz).

Równoległe z pracami nad planem ogólnym trwały, kierowane przez Andrzeja Gretscheła, prace projektowe nad planem szczegółowym zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia, który obejmował swoim zasięgiem teren historycznego Starego Miasta, w granicach fos miejskich. Zasięg ten został uzupełniony o Ostrów Tumski i Wyspy (Bielską, Piaskową, Kępą Mieszczaną) i Przedmieścia (Odrzańskie, Mikołajskie, Oławskie i Świdnickie oraz Szczepin), Ołbin, Śródmieście – Wschód, Rejon Dworca Świebodzińskiego, a także osiedla „Anna” i „Barbara”. Istotną dla badanego terenu jest część tego opracowania pt. *Wrocław-Centrum – Studium kierunkowe*, która zawiera ustalenia funkcjonalno-przestrzenne, wraz z wytycznymi kompozycyjnymi (ryc. 114, 115).

W planie tym zaproponowano korektę przebiegu ul. Traugutta wytyczając ją po północnej stronie zabudowań kościelnych związanych z kościołem p.w. św. Łazarza. Dzięki temu między w/w kościołem a klasztorem OO. Bonifratrów uzyskano nową przestrzeń publiczną, tworząc jednocześnie warunki do właściwego rozwiązania problemu komunikacji zbiorowej w południowej części Placu. Sam Plac został rozdzielony przez rozbudowany układ komunikacyjny na 4 zespoły przestrzenne: rejon pl. Powstańców Warszawy oraz trzy obsługiwane ulicami: Mazowiecką, Traugutta i Krasińskiego.



Ryc. 114. Układ funkcjonalno-przestrzenny centrum Wrocławia (opracowanie zespołu Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta Planu Andrzeja Gretscheła) na podstawie koncepcji zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia – II główna nagroda w konkursie SARP z 1974 roku (autorzy: A. Gretscheł, B. Łaciok, J. Szewczyk, H. Bandrowska-Will), opracowanie pokonkursowe Wrocław-Centrum, przed rokiem 1978 – obszar badań zaznaczono linią przerywaną.



Ryc. 115. Zasady kompozycji przestrzennej centrum Wrocławia (opracowanie zespołu Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta Planu Andrzeja Gretscheła) na podstawie koncepcji zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia – II główna nagroda w konkursie SARP z 1974 roku (autorzy: A. Gretscheł, B. Łaciok, J. Szewczyk, H. Bandrowska-Will), opracowanie pokonkursowe Wrocław-Centrum, przed rokiem 1978 – *obszar badań* zaznaczono linią przerywaną.

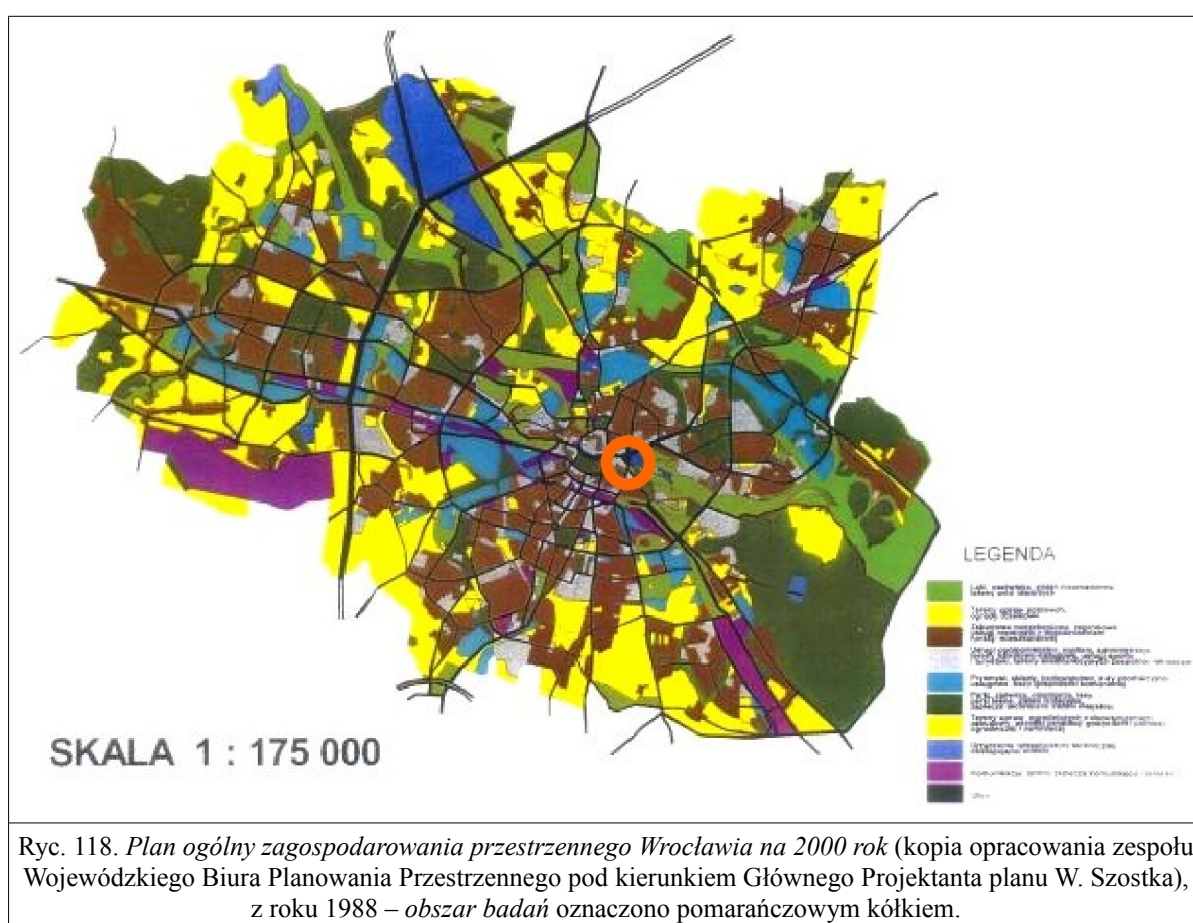
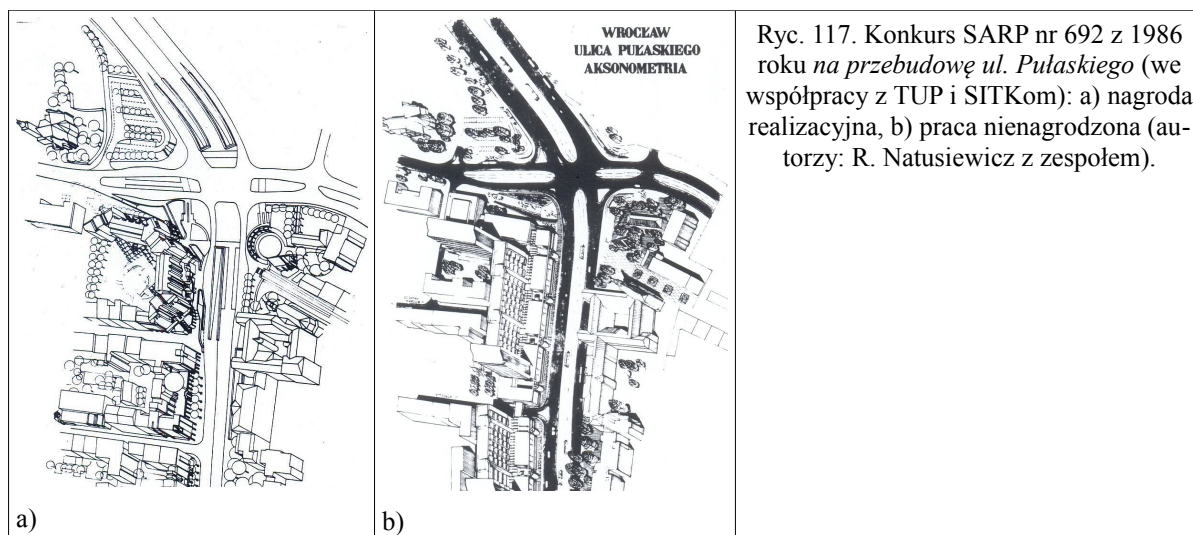
4.1.4. Lata 80. XX wieku

Około roku 1980 ogłoszono konkurs *na projekt drugiego mostu Grunwaldzkiego* (nr nn). Zwycięska praca przewidywała realizację jednoprzęsłowego żelbetowego obiektu o niekonkurencyjnej formie zlokalizowanego po południowej stronie istniejącego mostu wiążącego (ryc. 116).



Ryc. 116. Konkurs SARP nr nn *na projekt drugiego mostu Grunwaldzkiego*, zdjęcie z makiety (autor: nn), ok. 1980 roku.

Przeprowadzony został również konkurs *na przebudowę ul. Pułaskiego* (nr 692), (we współpracy z TUP i SiTKom) z 1986 roku, (ryc. 117).

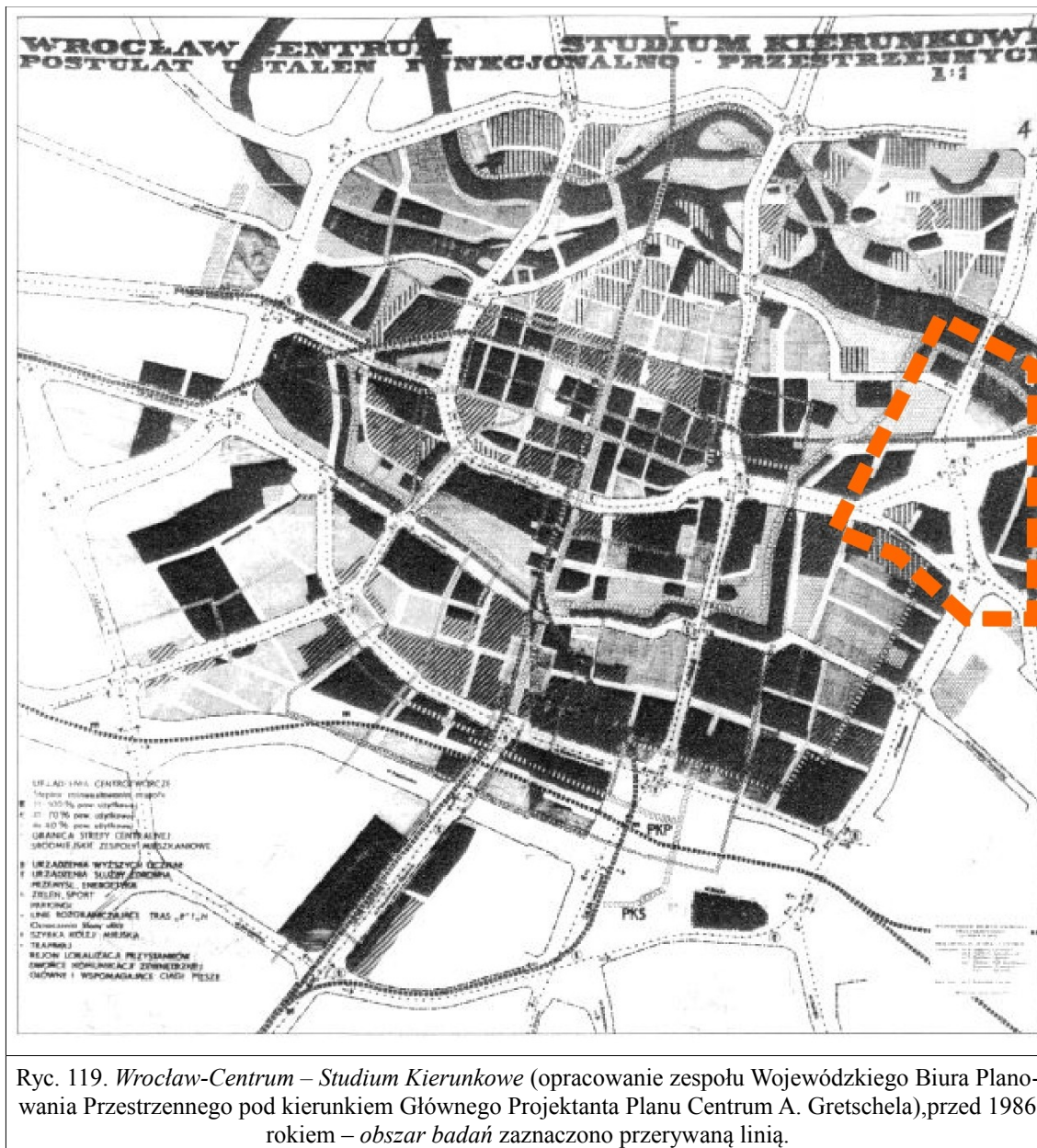


W 1984 roku nastąpiły kolejne przekształcenia służb planistycznych. Zlikwidowano wtedy wydziały architektury w dzielnicach, a w ich miejsce powołano funkcjonujący formalnie od początku 1985 roku, w Urzędzie Miejskim, Wydział Architektury i Budownictwa Miasta Wrocławia, którym kierował Andrzej Zwierzchowski – jako Architekt Miasta Wrocławia. Kontynuowane były prace planistyczne, które zakończyły się sporządzeniem *Planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* (ryc. 118), zatwierdzonego ostatecznie w 1988 roku⁶⁸.

⁶⁸ Uchwała Nr XXI/104/88 Miejskiej Rady Narodowej we Wrocławiu z dnia 10.06.1988 r. [295, s. 53].

Projekt *Miejscowego Operacyjnego Planu Szczegółowego Zagospodarowania Przestrzennego Śródmieścia Wrocławia* – przedłożony MRN Wrocławia wraz z planem ogólnym Wrocławia – nie został uchwalony. Jednak prace projektowe nad nim trwały, ponieważ przedmiot planu wymagał stałej aktualizacji (ryc. 119), [295, s. 55].

Ważną tendencją było rosnące zainteresowanie plombowym budownictwem mieszkaniowym zarówno w wymiarze kulturowym jak i ideowym⁶⁹.



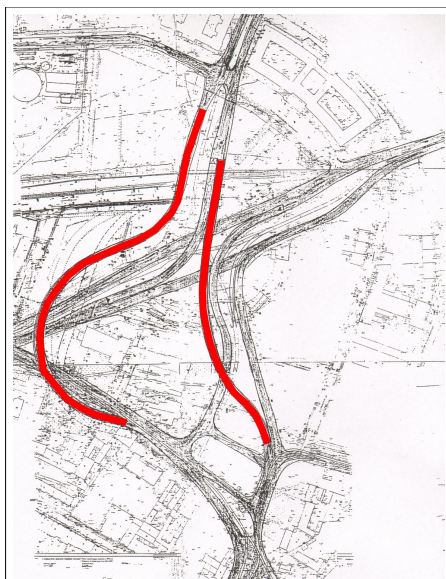
Ryc. 119. *Wrocław-Centrum – Studium Kierunkowe* (opracowanie zespołu Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta Planu Centrum A. Gretschela), przed 1986 rokiem – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią.

4.1.5. Lata 90. XX wieku

Uchwała w sprawie przystąpienia do sporządzenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław [7.1.1., s. 179], stworzyła – celem jej realizacji – podstawę prawną do powołania zespołu projektowego Biura Rozwoju Wrocławia i Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej z Tadeuszem Zipszem jako Głównym Projektantem⁷⁰.

⁶⁹ Znaczący artykuł na ten temat [143].

⁷⁰ Zespół Głównego Projektanta: Eugeniusz Bagiński, Jadwiga Brzuchowska, Maciej Dobrowolski, Izabela Mironowicz, Tomasz Ossowicz. Projektanci: Jacek Barski, Jolanta Grudzińska, Krystyna Haladyn, Katarzyna Iwaszko, Elżbieta Li-

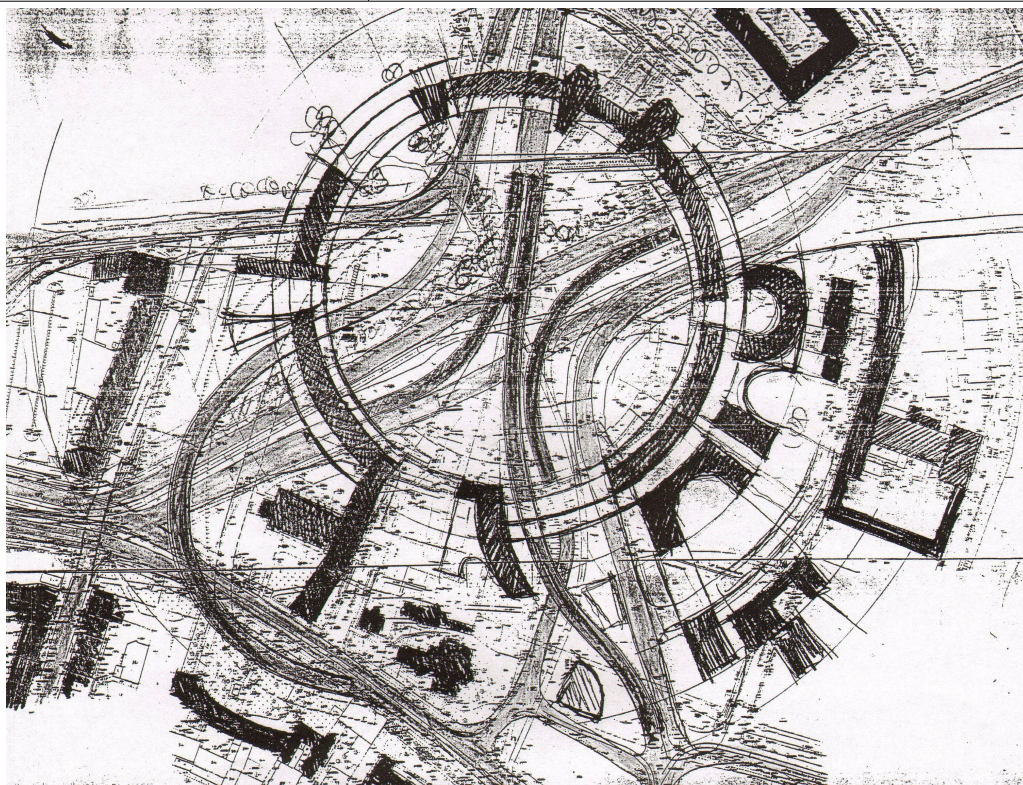


a)

W trakcie prac nad *Studium* Tadeusz Zipser opracował koncepcję modernizacji obecnego węzła (ryc. 120a), w wyniku której zlikwidowana została kolizyjność przebiegu trasy NS. Podczas dalszych prac studialnych zaproponował obudowanie tego nowego węzła *Barbakanem*, w którym wyeksponowana byłaby jego elewacja „zewnętrzna” (ryc. 120b).

Po pojawieniu się propozycji⁷¹ powołania z udziałem miasta spółki deweloperskiej, której celem byłoby wybudowanie na *Placu* 300 tys. m² powierzchni nowych budynków o łącznej wartości powyżej 400 mln dol. USA⁷², Tadeusz Zipser zaproponował rozwiązanie całkowicie uwalniające obszar *Placu* z krzyżujących się tras WZ i NS.

Ryc. 120. a) koncepcja modernizacji węzła (autor: T. Zipser), 1996 rok, kolorem czerwonym oznaczono nowe estakady (opracowanie autora), b) obudowanie zmodernizowanego węzła *Barbakanem* (autor: T. Zipser), 1996 rok.



b)

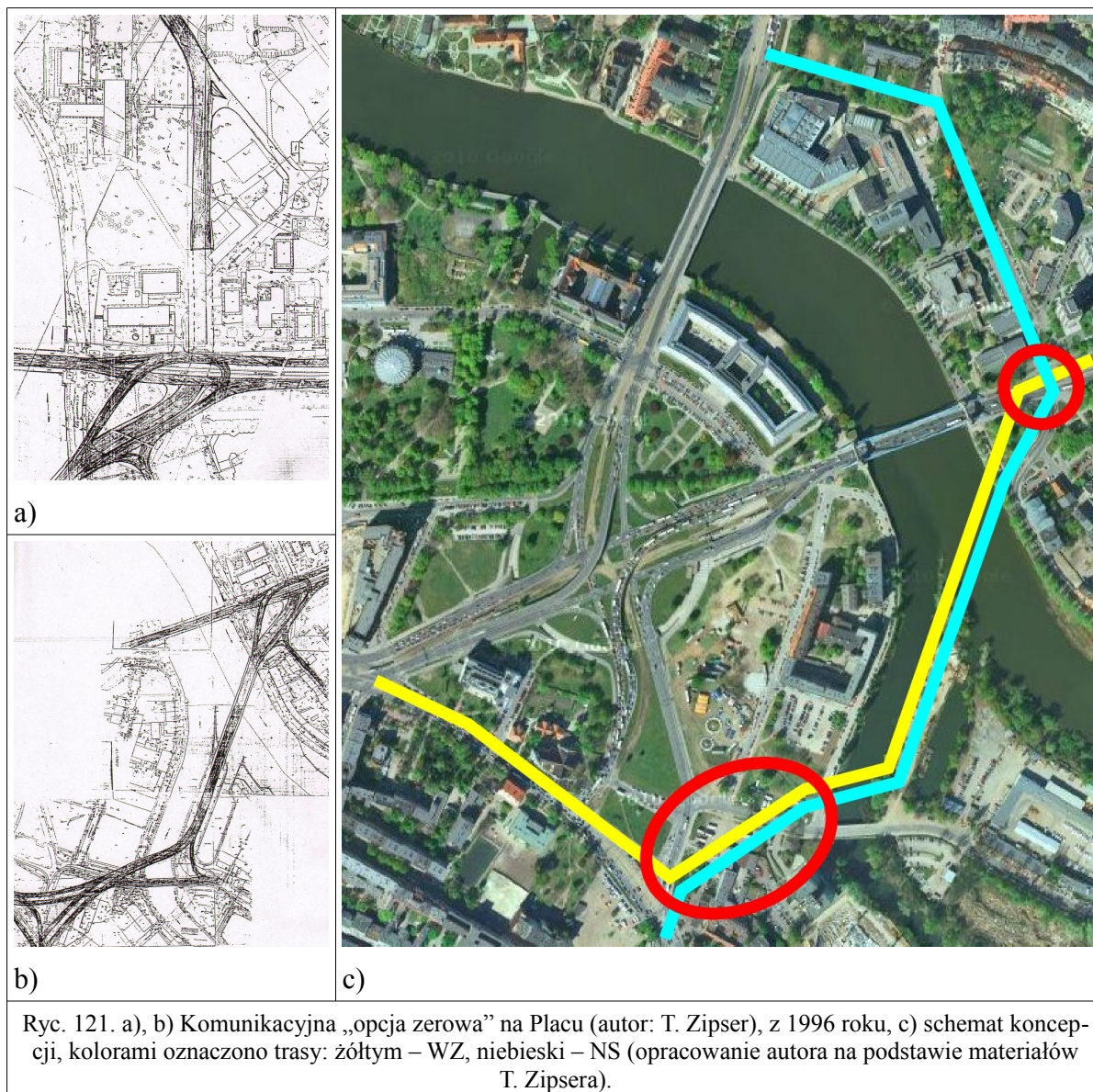
Proponował zlikwidowanie arterii łączącej rejon pl. Wróblewskiego z Ostrowem Tumskim, poprowadzonej estakadą ponad terenami portowymi, nowym mostem nad Odrą, tunelem pod Osią Grunwaldzką i nowym kampusem uniwersyteckim (ryc. 121c). Koncepcja zo-

twińska, Elżbieta Majchrzak, Andrzej Nędzi, Ewa Słowikowska, Sylwia Staszewska, Ilona Szajner, Beata Warczewska, Witold Warczewski. Współpraca merytoryczna: Piotr Baran, Elżbieta Dziewanowska-Dąbek, Danuta Giza, Wojciech Hanik, Wojciech Jabłoński, Regina Maga-Jagielnicka, Ewa Okrasa, Andrzej Stupak, Ewa Tarnas-Molicka, Wioletta Wierzbicka, Anna Zygmunt. Koordynacja organizacyjna-praw: Grzegorz Roman [335].

⁷¹ Berlińska firma TrizecHahnEurope GmbH [609].

⁷² Dane pochodzą z *Projektu Umowy* [609].

stała poparta szczegółowymi analizami proponowanego przebiegu wykonanymi w skali 1:500 (ryc. 121a, 121b).



W tej koncepcji zabytkowy Most Grunwaldzki służyłby tylko jako trakt linii tramwajowej oraz jako ciąg pieszy, ewentualnie dojazd „wewnętrzny” integrujący Plac Grunwaldzki z obiektami usługowymi na radykalnie uwolnionym obszarze Placu Społecznego [340, s. 158].

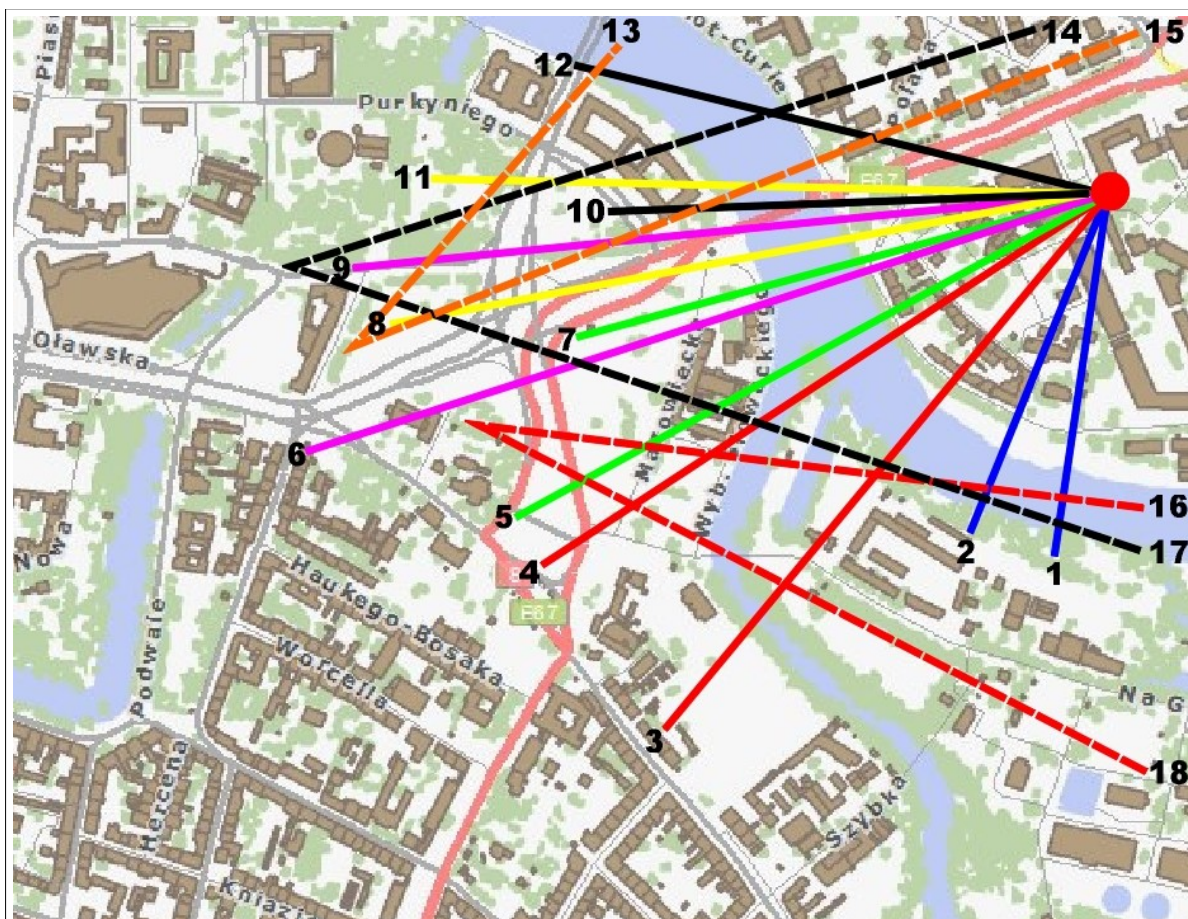
4.1.6. Podsumowanie

W pracach planistycznych po 1945 roku kontynuowano wiele koncepcji opracowanych przez urbanistów niemieckich. Jako przykład można wskazać realizację trasy WZ.

W odniesieniu do *badanego obszaru*, zarówno decydenci jak i urbanisci, wspólnie z architektami, zachowali – pomimo kilkakrotnych prób, dużą powściągliwość w zamiarze zabudowania *Placu*, zdając sobie sprawę z wieloletnich konsekwencji zbyt pochopnych działań. Dlatego też zdecydowano jedynie uporządkować problemy komunikacyjnego tego obszaru. Ale i na tym polu realizacja okazała się być nietrafiona.

4.2. Panoramy obszaru badań

Panoramy *Placu* (widziane z budynku Wydziału Budownictwa Politechniki Wrocławskiej) potwierdzają, że pusta przestrzeń *obszaru badań* stanowi istotną wyrwę w tkance miasta (ryc. 123-129). Ilustrują one skalę problemów kompozycyjnych i estetycznych wynikających z silnego zróżnicowania funkcjonalnego i stylistycznego obiektów zlokalizowanych na *obszarze badań*.



Ryc. 122. Plac Społeczny na planie miasta Wrocławia z zaznaczonymi widokami perspektywicznymi z budynku Wydziału Budownictwa Politechniki Wrocławskiej (zaznaczone kolorowymi liniami ciągłymi) i z lotu ptak (zaznaczone kolorowymi liniami przerywanymi).



Ryc. 123. Panorama otoczenia *Placu* widziana z budynku Wydziału Budownictwa Politechniki Wrocławskiej, za-bytkowa wieża ciśnienia (zakres panoramy oznaczono kolorem niebieskim – linie widokowe 1 i 2 na ryc. 122).



Ryc. 124. Panorama otoczenia *Placu*. Rejon ul. Worcella, po lewej na pierwszym planie biurowiec Fortum (zakres panoramy oznaczono kolorem czerwonym – linie widokowe 3 i 4 na ryc. 122).



Ryc. 125. Ulica Wybrzeże Juliusza Słowackiego, po lewej budynek Urzędu Marszałkowskiego pod nr 12-14, po prawej – w głębi – fragment budynku Poczty Głównej (zakres panoramy oznaczono kolorem zielony – linie widokowe 5 i 7 na ryc. 122).



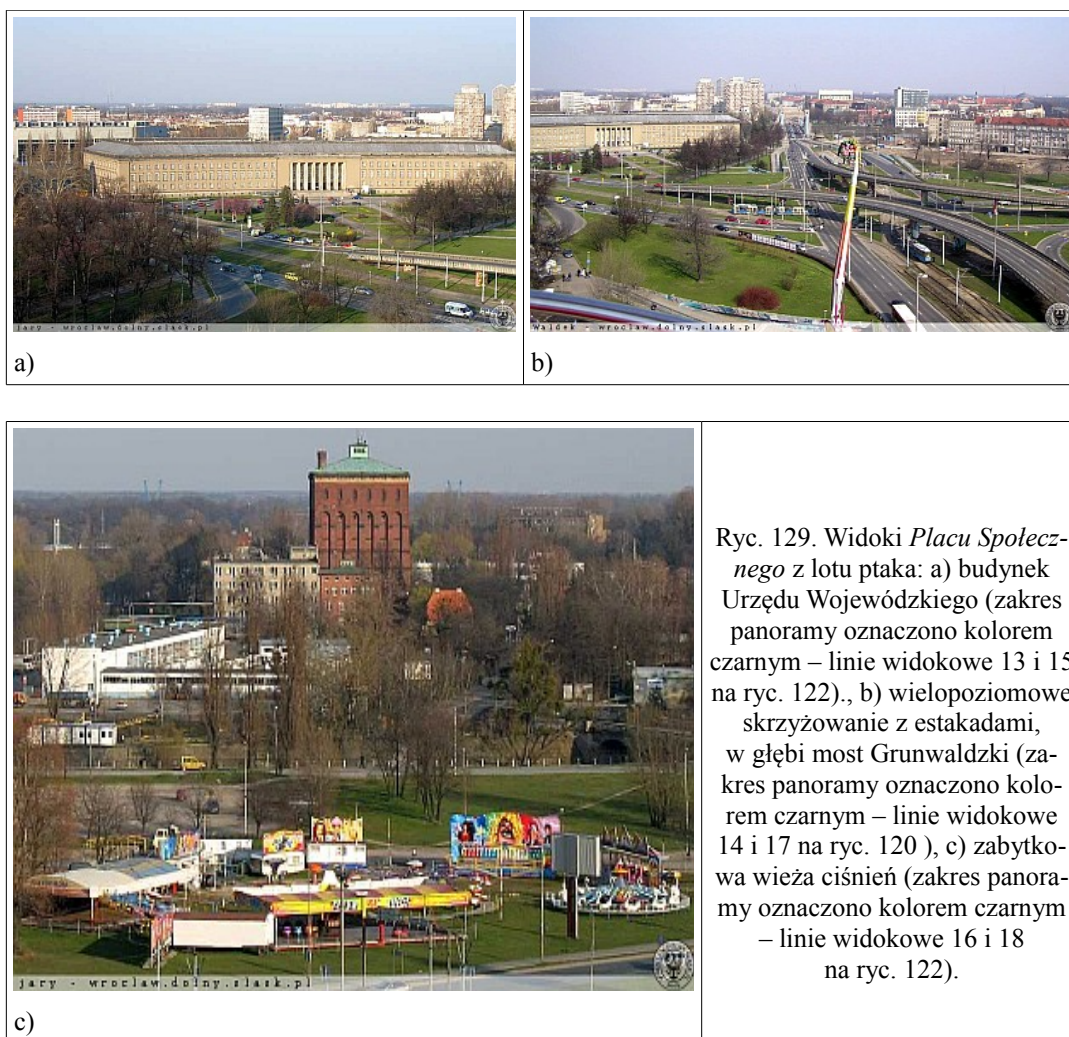
Ryc. 126. Budynek Poczty Głównej, po lewej- budynki mieszkalne przy ul. Wybrzeże Juliusza Słowackiego (zakres panoramy oznaczono kolorem fioletowym – linie widokowe 6 i 9 na ryc. 122).



Ryc. 127. Park Słowackiego, po lewej wieża północna Poczty Głównej, w prawym dolnym rogu – zachodni pylon mostu Grunwaldzkiego (zakres panoramy oznaczono kolorem żółtym – linie widokowe 9 i 11 na ryc. 122).



Ryc. 128. Budynek Urzędu Wojewódzkiego, na pierwszym planie most Grunwaldzki, (zakres panoramy oznaczono kolorem czarnym – linie widokowe 10 i 12 na ryc. 122).



Ryc. 129. Widoki *Placu Spolecznego* z lotu ptaka: a) budynek Urzędu Wojewódzkiego (zakres panoramy oznaczono kolorem czarnym – linie widokowe 13 i 15 na ryc. 122), b) wielopoziomowe skrzyżowanie z estakadami, w głębi most Grunwaldzki (zakres panoramy oznaczono kolorem czarnym – linie widokowe 14 i 17 na ryc. 120), c) zabytkowa wieża ciśnienia (zakres panoramy oznaczono kolorem czarnym – linie widokowe 16 i 18 na ryc. 122).

Analizowane zdjęcia ilustrują także, z jak wielkim wyzwaniem zmagają się od lat architekci i urbaniści, tj. ze zróżnicowaną skalą zabudowy, monumentalnością ocalałych gmachów, kompleksami zieleni nadodrzańskiej i Parku Słowackiego, ujściem Oławy do Odry oraz usytuowaniem w najbliższym sąsiedztwie starego centrum miasta. Szczególnym wyzwaniem pozostaje poszukiwanie sposobu realizacji powszechnie uznawanej zasady współczesnej urbanistyki – zasady twórczej kontynuacji wizji poprzedników, szczególnie w odniesieniu do *konceptu lokalizacji obiektów reprezentacyjnych przy bulwarach* (por. ryc. 79) oraz w nawiązaniu do obiektów Poczty Głównej, Muzeum Narodowego i Urzędu Wojewódzkiego.

Panoramy te ukazują również ważność osi widokowych, dla których zamknięciem są obiekty usytuowane na obszarze *Placu*, z tą najważniejszą – Osią Grunwaldzką (ryc. 130b).

4.3. Obiekty architektoniczne i inżynierskie

Myśląc o zagospodarowaniu przestrzeni *Placu* nie można tego czynić nie zauważając nielicznych, acz znaczących obiektów architektonicznych i inżynierskich, położonych na nim, bądź w jego najbliższym sąsiedztwie. Ich wielkość, forma architektoniczna, użyte materiały, kolorystyka, relacje przestrzenne, w dość istotny sposób mogą wpływać na przyszłe oceny proponowanych rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych.

4.3.1. Obiekty położone na *badanym obszarze*

Do obiektów istniejących obecnie *obszarze badań* należą:

- zespół sakralny kościoła p.w. św. Maurycego (niem. *St. Mauritiuskirche*),
- siedziba Urzędu Wojewódzkiego (niem. *Neues Regierungsgebäude*),
- Wojewódzki Zespół Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej (niem. *Krankenkasse*),
- kompleks gmachów użyteczności publicznej,
- siedziba Urzędu Marszałkowskiego,
- biurowiec firmy Fortum,
- zakład opiekuńczo-leczniczy SS. Albertynek,
- skrzyżowanie z estakadami i przejściem podziemnym.

4.3.1.1. Zespół sakralny kościoła p.w. św. Maurycego

W południowej części zespołu przestrzennego „C”, u zbiegu ul. Dobrzyńskiej z ul. Traugutta, położony jest kościół p.w. św. Maurycego (niem. *St. Mauritiuskirche*). Przy niewielkim placu, położonym na północno-wschodnim narożniku, oflankowanym od południa ocalałą, lecz mocno zaniedbaną kamienicą mieszkalną z XIX wieku znajdują się: plebania i kościół p.w. św. Maurycego⁷³ z 1224 roku⁷⁴ (ryc. 130-131).



⁷³ Pierwsza wzmianka o kościele p.w. św. Maurycego pochodzi z 1224 roku. Kościół wzniesiony przed 1268 roku z trzyprzęsłową nawą i niewielkim prezbiterium. W 1723 roku dobudowano wieżę wg projektu J. B. Peintnera, zaś w latach 1897-1899 wzniesiono nowe większe prezbiterium z transeptem. Nawę główną przekrytą sklepieniem kolebkowym z lunetami przecina trzyprzęsłowy transept. Wieża sześciokondygnacyjna akcentowana pionową pilastrami, bryła oskarpowana kryta dwuspadowym dachem pulpitowym [124, s. 408]. W 1945 roku zniszczony w 60% i odbudowywany w latach 1946-1967 w stylu gotycko-barokowo-neobarokowym.

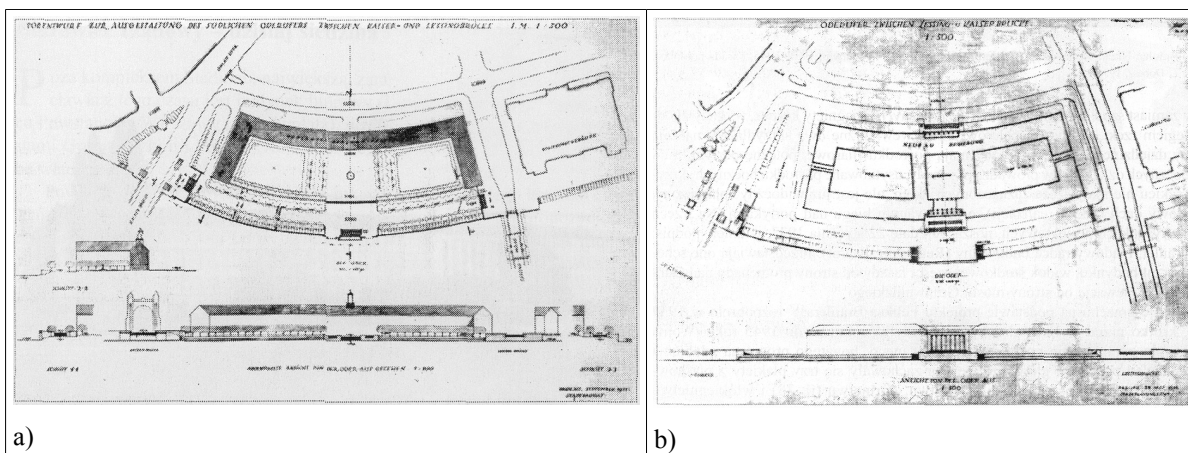
⁷⁴ Całość kompozycji dopełniają: wmurowana w ogrodzenie figura św. Jana Nepomucena (z 1729 roku) oraz zlokalizowana pośrodku placu figura Matki Boskiej z Dzieciątkiem.



4.3.1.2. Siedziba Urzędu Wojewódzkiego

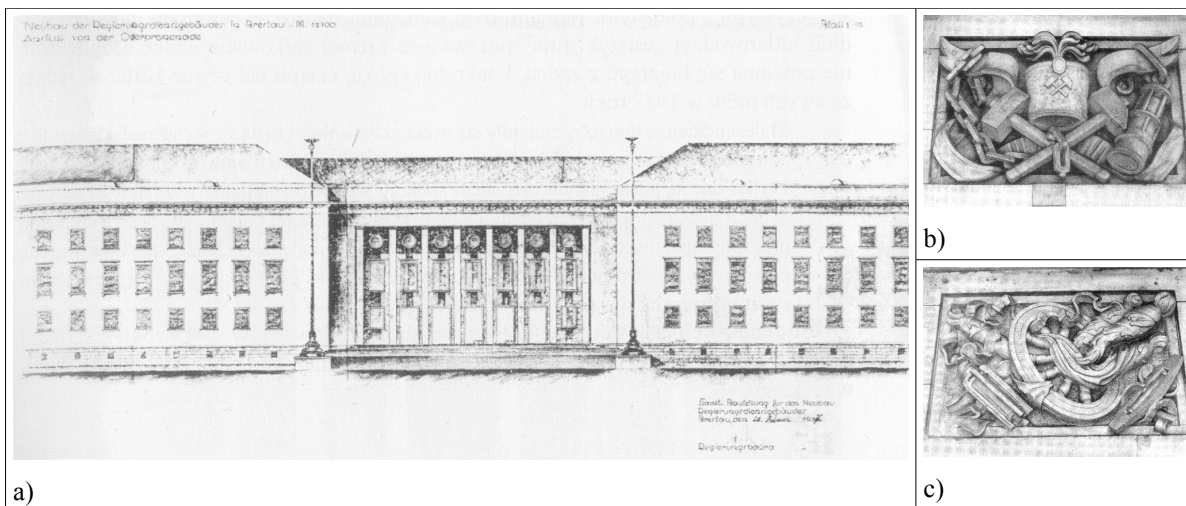
Obiekt położony w północnej części zespołu przestrzennego „A”, tuż nad Odrą, przy pl. Powstańców Warszawy to odbudowany po 1945 roku gmach niemieckiej Nowej Rejencji (niem. *Neues Regierungsgebäude*).

Pierwsze, pochodzące z 1935 roku, szkice prezentują budynek mający *wydlużony korpus, wygięty zgodnie z linią wybrzeża, zakończony dwoma skrzydłami ustawionymi prostopadle do rzeki. Zamiast pierzei północnej przewidziano szpalery drzew i zieleni przerwane na osi budowlanej* [112, s. 40]. Kolejna wersja, z 28 maja 1936 roku, prezentuje już gmach w kształcie ostatecznie zrealizowanym (w latach 1939-1945). Autorem jest architekt Felix Bräuler ze współpracownikami: Gustavem Kühnem i Herbertem Böhmem (ryc. 132, 133a).

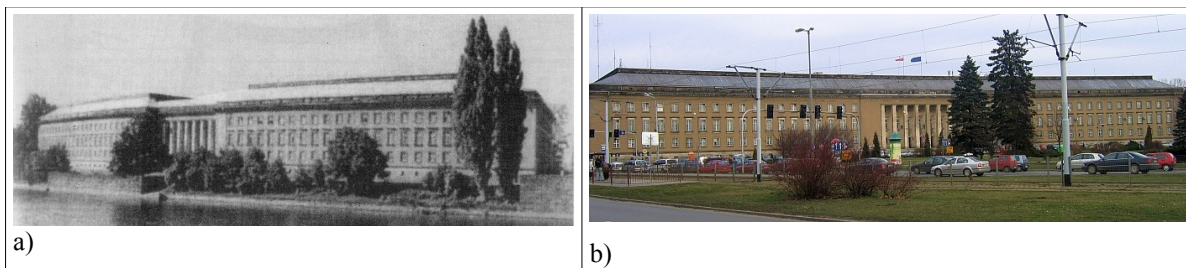


Ryc. 132. Projekt budynku *Neues Regierungsgebäude* (obecnie budynek Urzędu Wojewódzkiego) na pl. Powstańców Warszawy: a) wstępny szkic zagospodarowania południowego wybrzeża Odry z września 1935 roku (autor: nn), b) rzut i widok elewacji południowej z 28 maja 1936 roku (autor: F. Bräuler (?)).

Wojna spowodowała ograniczenia realizacji bogatego programu zdobienia budowli – zachowały się jedynie trzy plakiety z piaskowca, pokryte reliefami poświęconymi rolnictwu, górnictwu i włókiennictwu [112, s. 41], (ryc. 133b, 133c).



Ryc. 133. Projekt budynku *Neues Regierungsgebäude* (obecnie budynek Urzędu Wojewódzkiego) na pl. Powstańców Warszawy (autor: F. Bräuler, współpraca: G. Kühn i H. Böhm): a) widok środkowej części fasady północnej budynku z 22 stycznia 1937 roku, b) plakieta alegorii górnictwa, c) plakieta alegorii włókiennictwa na projektowanym budynku.



Ryc. 134. Budynek Urzędu Wojewódzkiego, (autorem pierwotnej realizacji był F. Bräuler ze współpracownikami): a) widok elewacji północnej, lata 50. XX wieku (?) i widoki z 2008 roku: b) z *Placu*, b) od północy w kierunku mostu Pokoju, c) od południa w kierunku mostu Grunwaldzkiego.

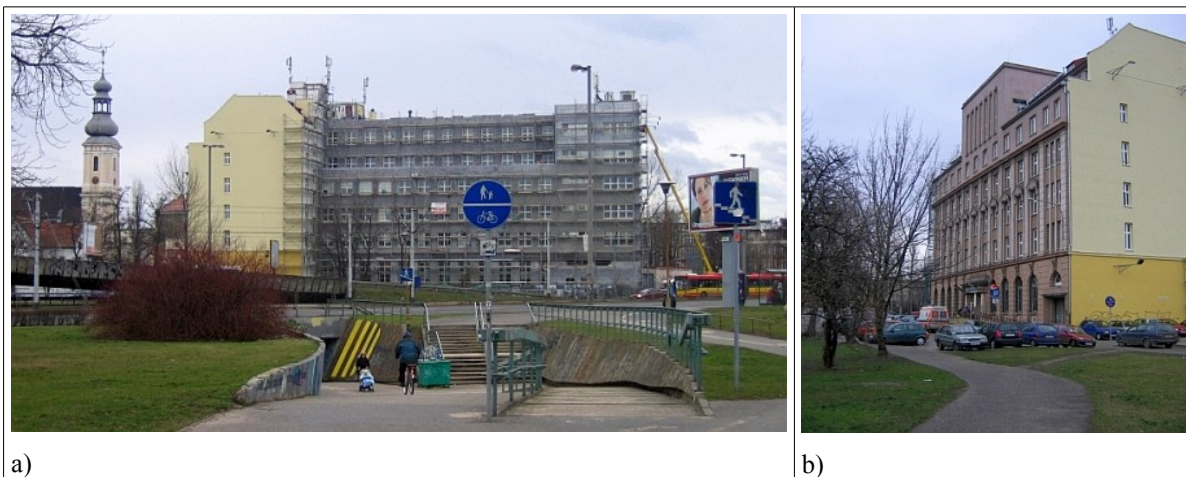
W wyniku zniszczeń wojennych obiekt ten stał się wyrazistą dominantą przestrzenną na *obszarze badań*. Jego rangę wydobywają widoki perspektywiczne zakrzywiającej się elewacji głównej eksponowanej na tle zielonego skweru przy placu Powstańców Warszawy (ryc. 134).

4.3.1.3. Wojewódzki Zespół Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej

Obiekt położony w południowej części zespołu przestrzennego „C”, naprzeciw kościoła p.w. św. Maurycego, przy ul. Dobrzyńskiej nr 21-23, pochodzący z lat 30. XX wieku, zo-

stał wzniesiony dla przedwojennej Kasy Chorych (niem. *Krankenkasse*). Pełni dzisiaj funkcję przychodni zdrowia (ryc. 135), a jako własność Województwa Dolnośląskiego, powoli przekształca się dodatkowo w obiekt administracji samorządowej.

Skala obiektu oraz fakt, że jest on środkowym elementem zachodniej pierzei ul. Dobrzyńskiej w poważny sposób rzutuje na sposób postrzegania jego roli w ocenie estetycznej architektury i urbanistyki *Placu*.



a)

b)

Ryc. 135. Budynek Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej przy ul. Dobrzyńskiej nr 21/23, widoki: a) od wschodu, b) od północy.

4.3.1.4. Kwartał zabudowy XIX-wiecznej

Wśród budynków położonych w zespole przestrzennym „B”, pomiędzy ul. Mazowiecką i ul. Wybrzeże Słowackiego (ryc. 137, 138), na uwagę zasługuje przedwojenna siedziba związków zawodowych (niem. *Gewerkschaft*) z salą widowiskową (ryc. 136), wkomponowana w pierzejową zabudowę ul. Mazowieckiej⁷⁵. Obiekt w stylu charakterystycznym dla epoki II Rzeszy powstał po 1912 roku, według projektu Maxa Mathisa.

Kwartał ten w kontekście zagospodarowania *Placu* może stać się wartościowym elementem jedynie wówczas, gdy zostanie odtworzony w historycznych granicach przestrzennych i historycznej skali zabudowy.

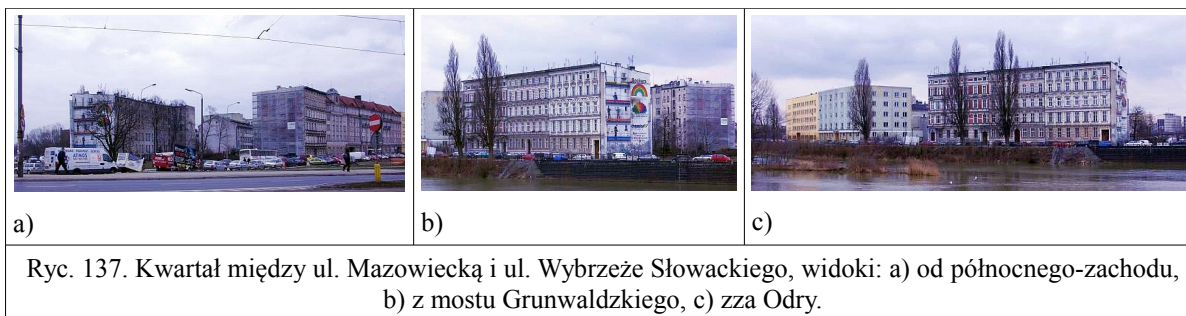


a)

b)

Ryc. 136. Budynek przy ul. Mazowieckiej nr 17 (autor: M. Mathis), obecnie siedziba Impartu: a) elewacja zachodnia, b) jedno z wejść.

⁷⁵ Także tutaj od września 1980 r. miała swoją siedzibę Wrocławska Solidarność, a sala widowiskowa była stałym miejscem spotkań i wieców.



W połowie lat 70. XX wieku, przy ul. Wybrzeże Wyspiańskiego nr 12-14, według projektu Aleksandra Szklarczyka, zrealizowano budynek biurowy firmy Predom-Projekt (ryc. 139), który swoją funkcją wpisywał się w *koncepcję lokalizacji obiektów reprezentacyjnych na bulwarach* (por. ryc. 79). Otwarcie obiektu na południe stwarza możliwości realizacji zawartej w wielu pracach konkursu SARP nr 363 (por. rozdział 4.1.3., s. 70), tj. idei reprezentacyjnego placu połączonego z ciągiem spacerowym doprowadzającym do terenów rekreacyjnych, położonych między Odrą i Oławą, w rejon Portu Piaskowego. Po modernizacji, w początkach XXI wieku, obiekt obecnie jest siedzibą Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego.



4.3.1.5. Biurowiec firmy Fortum



Ryc. 140. Biurowiec Fortum przy ul. Walońskiej nr 3-5, zakończenie budowy na początku XXI wieku, (autor: J. Bizunowicz).

Biurowiec firmy Fortum przy ul. Walońskiej nr 3-5 zaprojektowany został przez Janusza Bizunowicza. Budowę zakończono w początkach XXI wieku (ryc. 140). W jego formie można się dopatrywać nawiązania do istniejącej nieopodal przy ul. Na Grobli zabytkowej wieży ciśnień.

4.3.1.6. Zakład opiekuńczy

Ostatnim z omawianych obiektów w rozdziale jest Zakład Opiekuńczo-Lecznicy dla Dorosłych prowadzony przez Zgromadzenie Sióstr Albertynek, położony przy ul. Traugutta nr 54, autorstwa Piotra Szarejki (ryc. 141). Zrealizowany w latach 1992-1994, po wschodniej stronie pl. Wróblewskiego, linią zabudowy nawiązuje, zarówno do wschodnich linii zabudowy ul. Pułaskiego, jak i ul. Mazowieckiej, stwarzając tym samym możliwość uporządkowania przestrzeni i poprawnego obudowania obecnego pl. Wróblewskiego. Skalą nawiązuje do kościoła p.w. św. Łazarza, tworząc razem z nim, i przyległym starym kompleksem zespołu opiekuńczego, zaulek ciszy i refleksji, tak bardzo potrzebny zamieszkującym w nim pensjonariuszom.



a)



b)

Ryc. 141. Widoki Zakładu Opiekuńczo-Lecznicy dla Dorosłych, prowadzonego przez Zgromadzenie Sióstr Albertynek, przy ul. Traugutta nr 54, l. 1992-1994 (autor: P. Szarejko): a) z pl. Wróblewskiego, b) z ul. Traugutta.

4.3.1.7. Dwupoziomowe skrzyżowanie z estakadami i przejściem podziemnym

Skrzyżowanie zajmuje centralną część *Placu* (północna część zespołu przestrzennego „C”), (ryc. 142, 143).

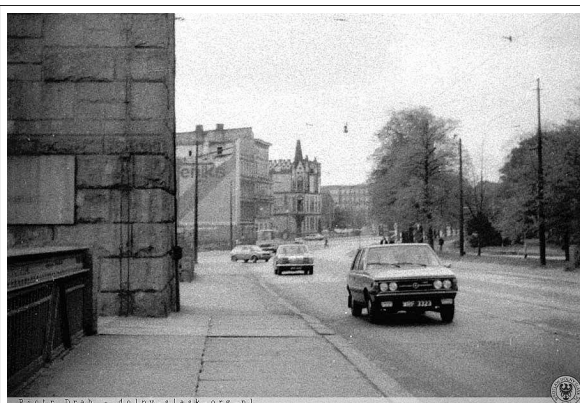


Ryc. 142. „Brama wjazdowa” na *Placu* od strony zachodniej.

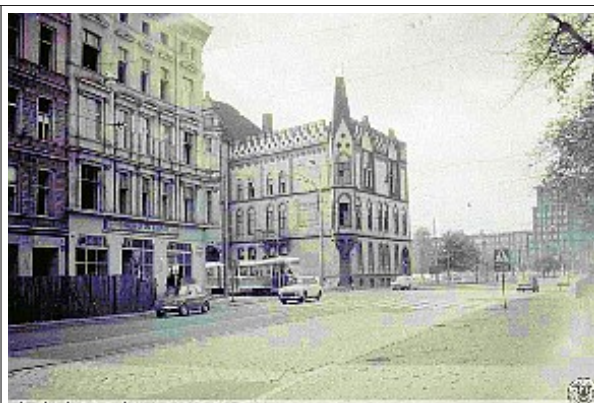


Ryc. 143. *Plac* – widok z lotu ptaka.

Narastające problemy komunikacyjne na *Placu* przybliżyły moment podjęcia decyzji o konieczności przebudowy dwóch skrzyżowań al. Słowackiego: z ul. Kujawską i ul. Dobrzyńską. W celu realizacji nowego węzła komunikacyjnego niezbędne było wyburzenie ocalałych z pożogi wojennej kamienic w najbliższym sąsiedztwie skrzyżowania al. Słowackiego z ul. Kujawską (ryc. 144, 146).



a)



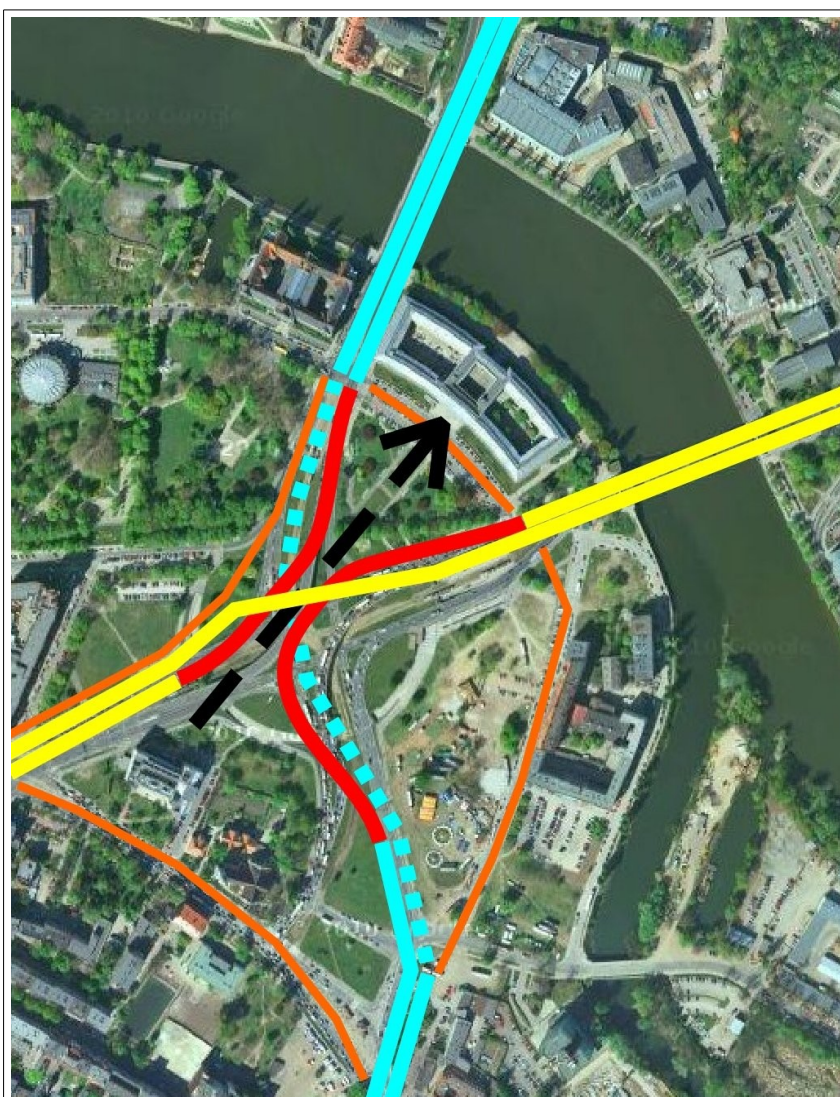
b)

Ryc. 144. Al. Słowackiego z końca lat 70. XX w., widoki: a) z mostu Grunwaldzkiego, w głębi zarysy budynku Poczty Głównej, b) na skrzyżowanie z ul. Kujawską, nieopodal Urzędu Wojewódzkiego, w głębi po prawej budynek Poczty Głównej.

Podejmując tę trudną decyzję postanowiono, że wykorzystane zostanie rozwiązanie komunikacyjne autorstwa Zdzisława Kowalskiego i Krzysztofa Rząśnickiego z 1970 roku (por. ryc. 106), z korektą skrzyżowania na pl. Powstańców Warszawy. Korekta ta wynikała przede wszystkim z analizy potoków ruchu. Z powodu ich wielkości w relacjach lewoskrętnych, tj. dla pojazdów jadących z trasy WZ w kierunku Mostu Pokoju i z Mostu Grunwaldzkiego w kierunku pl. Wróblewskiego, koniecznym stało się zastosowanie rozwiązania dwupoziomowego. Ze względu na przepływające nieopodal *Placu* rzeki, dla większości oczywistym była poprawność zastosowania estakad. Jednak ich lokalizacja nieopodal budynku Urzędu Wojewódzkiego wywołała dyskusję na temat skutków przestrzennych takiego rozwiązania.

W tej kwestii wypowiedział się m. in. Tadeusz Zipser, który zaproponował, aby potoki ruchu na kierunkach WZ i NS przepuścić dwoma krzyżującymi się bezkolizyjnymi przebiegami: tunelem – trasa NS i estakadą – trasa WZ. Dominujące relacje lewoskrętne proponował przeprowadzić w poziomie terenu w taki sposób, aby uczynić z nich obudowę osi kompozycyjnej mającej na zamknięciu główne wejście do Urzędu Wojewódzkiego. Rolę niezbędnych na skrzyżowaniu prawoskrętów miała przejąć istniejąca sieć ulic, tj. północna część al. Słowackiego, południowy fragment ul. Traugutta, wschodnia część ul. Mazowieckiej i północna jezdnia pl. Powstańców Warszawy.

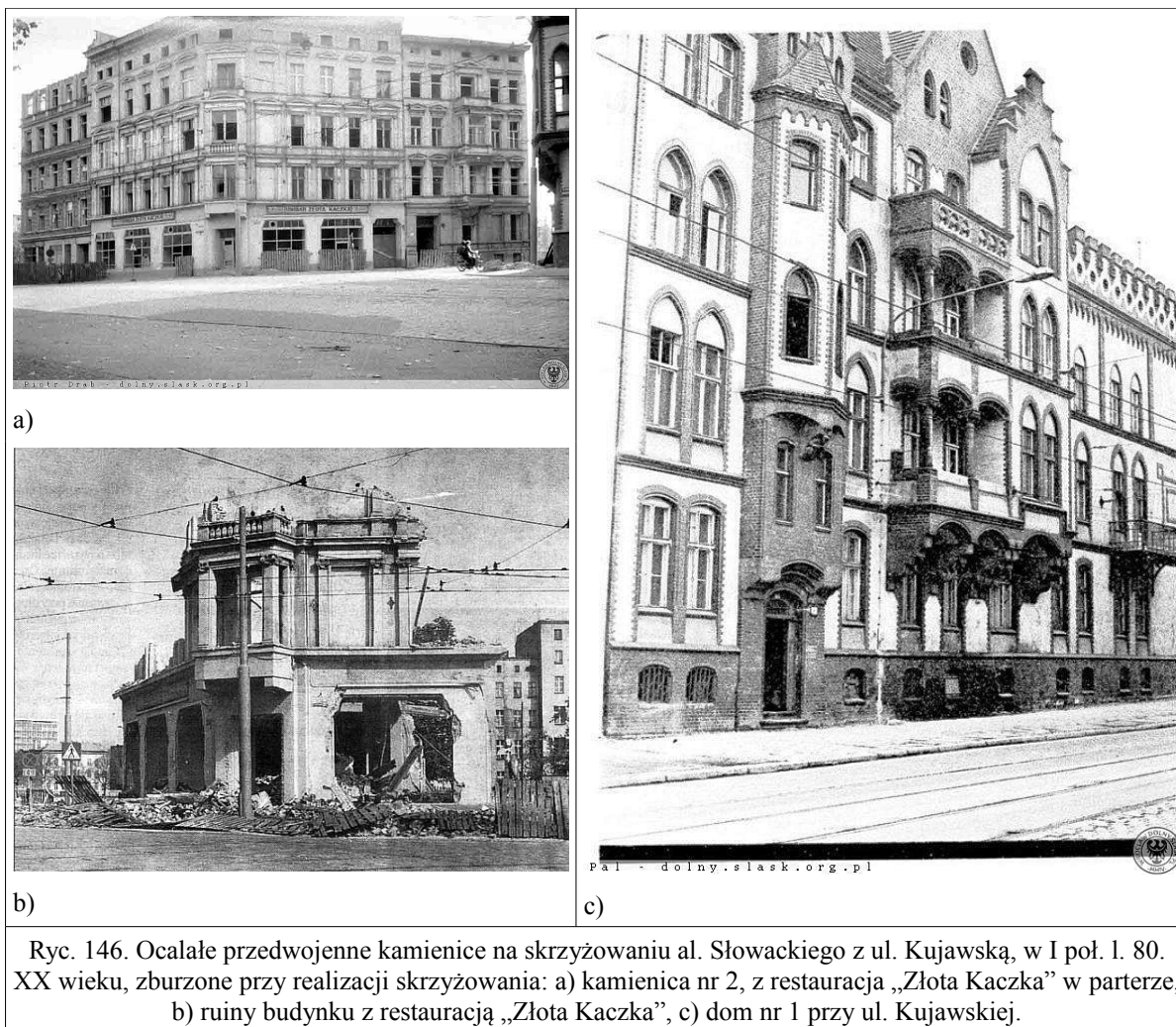
Z wizji tej (ryc. 145) wykorzystano jedynie niezależne lewoskręty, umieszczając je na estakadach. Zatem trudno jest zgodzić się z poglądem, jakoby Tadeusz Zipser był autorem koncepcji rozwiązania obecnego węzła.



Ryc. 145. Schemat funkcjonalny węzła na Placu, koniec lat 70. XX wieku. Kolorami oznaczono: żółtym – przebieg trasy WZ (na estakadzie), niebieskim – przebieg trasy NS (w tunelu), czerwonym – lewoskręty w poziomie terenu, pomarańczowym – niezbędne prawoskręty. Kolorem czarnym oznaczono oś kompozycyjną Placu zakończoną głównym wejściem do Urzędu Wojewódzkiego (opracowanie autora na podstawie szkicu T. Zipsera).

W zrealizowanym rozwiązaniu trasa WZ, od skrzyżowania ul. Krasieńskiego z ul. Traugutta, została poprowadzona najkrótszym przebiegiem do mostu Grunwaldzkiego, zaś trasa NS – z mostu Pokoju najkrótszym przebiegiem w rejon pl. Wróblewskiego.

Rozkład potoków ruchu zdecydował, że dwa lewoskręty, z kierunku południowo-wschodniego (z ul. Oławskiej) na most Pokoju i z mostu Grunwaldzkiego w kierunku południowym (ul. Pułaskiego), przeniesiono na estakady, zaś linie tramwajowe poprowadzono w poziomie terenu. Samo skrzyżowanie rozwiązano jako jednopoziomowe.



Ryc. 146. Ocalałe przedwojenne kamienice na skrzyżowaniu al. Słowackiego z ul. Kujawską, w I poł. I. 80. XX wieku, zburzone przy realizacji skrzyżowania: a) kamienica nr 2, z restauracją „Złota Kaczka” w parterze, b) ruiny budynku z restauracją „Złota Kaczka”, c) dom nr 1 przy ul. Kujawskiej.

Obniżenie głównej część skrzyżowania o ok. 0,9 m w stosunku do poziomu terenu, spowodowało, że projektowane estakady, jedynie w nieznacznym stopniu, zdominowały główne osie widokowe – pierwszą z mostu Grunwaldzkiego w kierunku południowo-zachodnim oraz drugą – z mostu Pokoju w kierunku południowym. Bezkolizyjne rondo piesze, z wykorzystaniem ramp i półpoziomów dla ruchu rowerowego, wpisano w łuk Odry, nawiązując kształtem do rozplanowania budynku Urzędu Wojewódzkiego i rysunku posadzki placu przed nim. Dzięki znacznemu oddaleniu – od punktu środkowego skrzyżowania – podziemnego ronda ruchu pieszego i rowerowego, udało się uniknąć komplikacji wynikających z wysokiego poziomu wód gruntowych (sąsiedztwo Odry i Oławy). W latach 80. XX wieku zrealizowano je w 75%, odsuwając w bliżej nieokreśloną przyszłość budowę fragmentu położonego nieopodal Parku Słowackiego (pod fragmentem trasy doprowadzającej ruch z mostu Pokoju). Zapewne istotną rolę, w takim etapowaniu inwestycji odegrały zarówno obawy o wpływ obniżenia poziomu wód gruntowych na zdrzewienie Parku, jak i nie do końca wykrystalizowany pogląd na temat przyszłości skrzyżowania z ul. Purkyniego. Całościowe opracowanie architektoniczno-urbanistyczne zagospodarowania *Placu* zostało zlecone Marianowi Barskiemu. Opracowana w latach 1980-1985 koncepcja, zachowana w formie zdjęcia makiety (ryc. 147), pokazuje dążenie do podporządkowania układu *Placu* do kształtu przestrzennego nowego skrzyżowania. Ów ład, wg projektu Barskiego, tworzą cztery zespoły przestrzenne otaczające realizowane już skrzyżowanie:

- a) zachodni – powiązany przestrzennie z Parkiem Słowackiego, (funkcjonalnie nawiązujący do tradycji, zarówno współczesnej – Muzeum – jak i historycznej – do

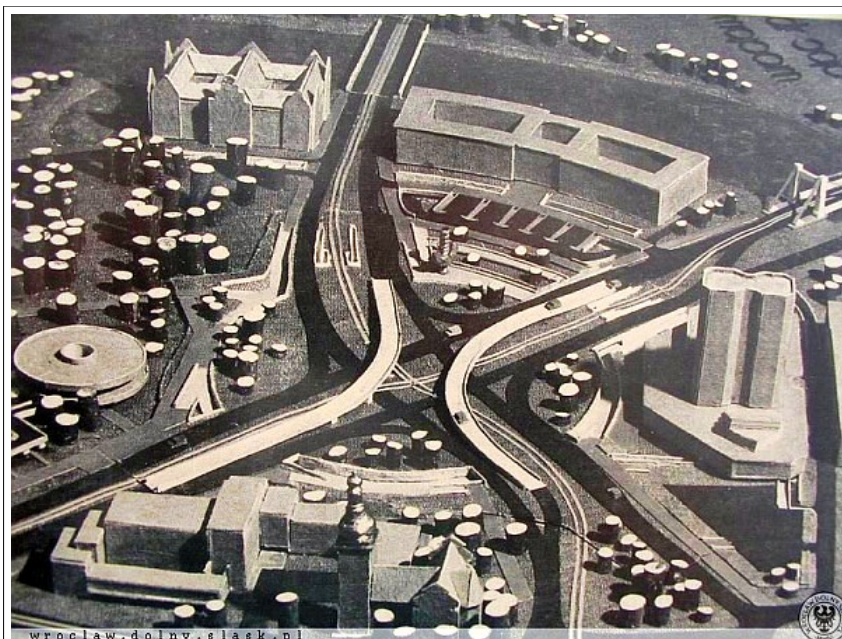
Städtliche Turnhalle),

b) północny – z placem przed Urzędem Wojewódzkim,

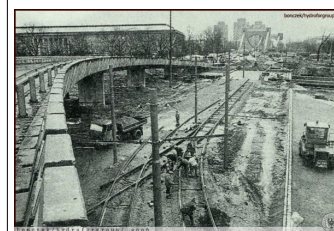
c) wschodni – od ul. Mazowieckiej do ronda pieszego i krzyżujących się tras, jako Nowe Centrum Administracyjne Wrocławia,

d) południowy – podporządkowany kompozycyjnie i funkcjonalnie kompleksowi kościoła p.w. św. Maurycego.

W omawianej koncepcji dominuje zieleń parkowa i przyuliczna, z nielicznymi obiektami kubaturowymi o różnych formach i gabarytach. Koncepcja ta wydaje się zarówno odważna – wieżowiec administracyjny w zespole wschodnim, jak i nowatorska – likwidacja al. Słowackiego oraz powiększenie kompleksu rekreacyjnego Parku Słowackiego.



Ryc. 147. Makieta koncepcji zagospodarowania Placu (autor: M. Barski), lata 1980-1985.



Ryc. 148. Realizacja projektu estakady, lata 80. XX wieku.

Podczas realizacji dwupoziomowego skrzyżowania w latach 1983-1985 (por. ryc. 148), niejako przy okazji – w celu etapowania inwestycji – przetestowano funkcjonowanie układu ulicznego w oparciu o system ulic jednokierunkowych. I tak ruch w relacji północ-południe skierowano ulicami: Podwale i Krasieńskiego (razem z dwukierunkowym tramwajem), a ruch wschód-zachód (z mostu Grunwaldzkiego) poprowadzono ul. Purkyniego i ul. Mazowiecką. Zaproponowane rozwiązanie tymczasowe spełniło swoją rolę, zaś doświadczenia zdobyte wówczas mogą stanowić dzisiaj przyczynek do toczącej się dyskusji na temat przyszłości układu komunikacyjnego tego fragmentu miasta w związku z zamiarem zburzenia istniejących estakad.

Niefunkcjonalność zrealizowanego dwupoziomowego węzła wynika dzisiaj przede wszystkim z nie wykonania całości zamierzenia. Przykłady miast europejskich, m. in. Brukseli i Paryża dowodzą poprawności podobnych rozwiązań. Warunkiem prawidłowego funkcjonowania węzła wrocławskiego jest realizacja jeszcze dwóch elementów; tj.:

- dwupoziomowego skrzyżowania z ul. Purkyniego, umożliwiającego pojazdom jadącym od skrzyżowania ul. Krasieńskiego z ul. Traugutta, bezkolizyjne i szybkie dotarcie przez most Pokoju (zmodernizowanego w latach 2002-2003) do ul. Szczytnickiej,
- przedłużenia bezkolizyjnego ruchu z mostu Grunwaldzkiego, poprzez skrzyżowanie na pl. Wróblewskiego (estakadą lub tunelem), w kierunku ul. Pułaskiego.



Ryc. 149. Widok estakady wschodniej.

Estakady (ryc. 149) – wykonane ze złych materiałów budowlanych i niezbyt starannie są obecnie w złym stanie technicznym i dlatego też w maju 2011 roku rozpoczął się ich remont. Ich likwidacja, wobec niezgody mieszkańców Wielkiej Wyspy na realizację wschodniej części Obwodnicy Śródmiejskiej, w dotychczas projektowanym kształcie, groziła by paraliżem komunikacyjnym wschodniej części miasta. Z kolei modernizacja układu komunikacyjnego na Placu, zgodnie z przyjętą koncepcją, pociągnąć może za sobą ogromne koszty⁷⁶ (ryc. 150)



Ryc. 150. Miliard za estakadę – artykuł z „Gazety Wrocławskiej – Słowa Polskiego”, z 18. 10. 2006 roku.

Rozległe mury przejścia podziemnego, przewidzianego dla dużych potoków ruchu pasażerskiego, stały się przedmiotem zainteresowania twórców murali (ryc. 151), zaś przylegające do skrzyżowania zielone błonia wykorzystywane są okresowo na lokalizowanie czasowych przedsięwzięć kulturalnych, m. in. na wesołe miasteczko (ryc. 152) lub namiot ekspozycji „Solidarny Wrocław”, zainstalowany w 30. lecie powstania NSZZ Solidarność.

⁷⁶ Szacowane wstępnie koszty modernizacji układu ulicznego Placu to ok 1,5 miliarda złotych (wg cen z roku 2010).



a)



a)



c)



d)



e)



f)



g)



h)

Ryc. 151. Graffiti w przejściu podziemnym na Placu, 2011 rok (autorzy nn).



Ryc. 152. Lokalizacja wesołego miasteczka na badanym obszarze: a) na tle budynku Poczty Głównej – przy ul. Krasińskiego, b) na tle Urzędu Wojewódzkiego – przy pl. Wróblewskiego.

4.3.2. Obiekty w otoczeniu *obszaru badań*

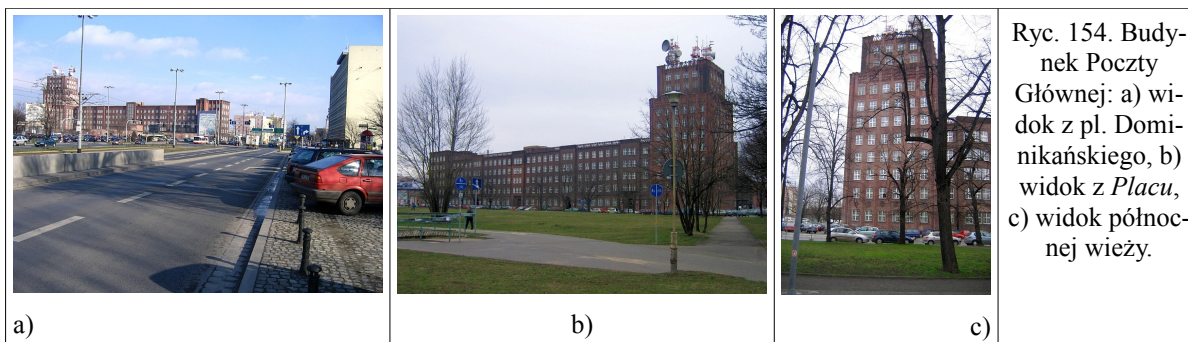
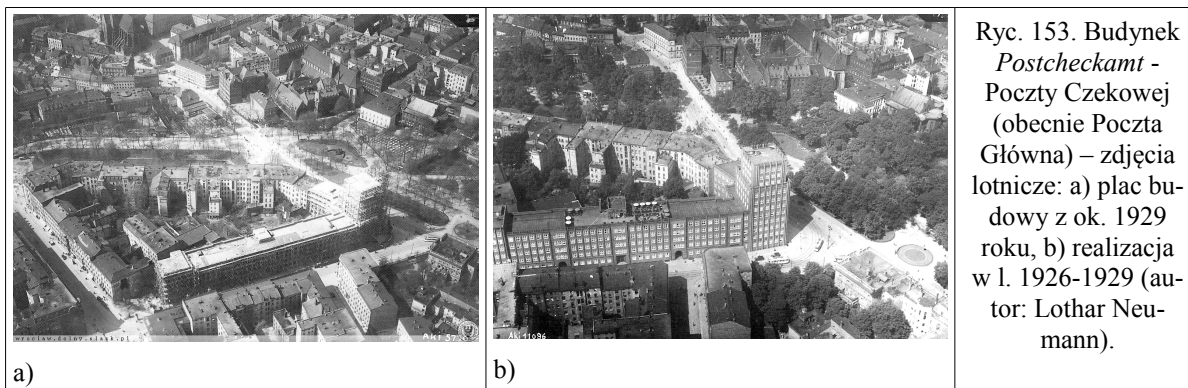
Na obszarach otaczających badany teren znajduje się szereg obiektów, znacząco oddziałujących na charakter *Placu*, tj.:

- budynek Poczty Głównej, przy ul. Krasińskiego (niem. *Feldstraße*), z lat 1927-1929,
- budynek Muzeum Narodowego, przy ul. Purkyniego (niem. *Breitestraße*), z 1886 roku,
- rotunda Panoramy Racławickiej, przy ul. Purkyniego (niem. *Breitestraße*), z lat 1968-1972 i 1980-1985,
- kompleks budynków Akademii Sztuk Pięknych, między ulicami: Purkyniego (niem. *Breitestraße*) i Frycza Modrzewskiego (niem. *Seminargasse*) a pl. Polskim (niem. *Kaiserin-Augusta-Platz*), z końca XIX wieku,
- Bastion Ceglarski, przy ul. Purkyniego (niem. *Breitestraße*), z 1585 roku,
- zabudowania poklasztorne obecnego Muzeum Architektury, przy ul. Bernardyńskiej (niem. *Kirchstraße*), z XV wieku,
- basteja, przy al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauufer*), z ok. 1486 roku,
- Brama Oławska, w przejściu podziemnym pod ul. Oławską (niem. *Ohlauerstraße*), z ok. 1299 roku,
- wieżowiec biurowy (dawniej ZREMB), po południowej stronie ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), nieopodal południowego fragmentu budynku Poczty Głównej, z lat 1968-1971,
- budynek Muzeum Akademii Sztuk Pięknych, w zabudowaniach Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych, przy ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), z końca XIX wieku (?),
- ocalałe budynki mieszkalne, przy ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), z końca XIX wieku,
- budynek szkoły podstawowej, przy ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), nieopodal kościoła p.w. św. Maurycego (niem.), z lat 60. XX wieku,
- zespół architektury sakralnej, po obu stronach wlotu ul. Traugutta na pl. Wróblewskiego, złożony z: z klasztoru OO. Bonifratrów wraz z kościołem p.w. Trójcy Świętej, z lat 1714-1736 i kościoła p.w. św. Łazarza, z ok. 1260 roku,
- mosty: Oławski, Pokoju, Grunwaldzki, z końca XIX wieku i z początków XX wieku.

4.3.2.1 Budynek Poczty Głównej

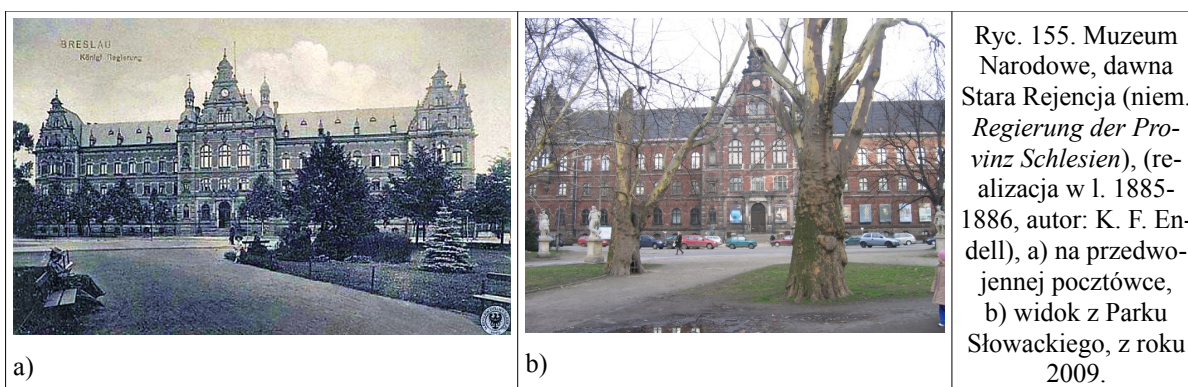
Położony w zespole przestrzennym „H”, po zachodniej stronie ul. Krasińskiego, monumentalny gmach Poczty Głównej (niem. *Postcheckamt*) – modernistyczny, o kubicznych bryłach i dekoracji Art Deco, z dominującym dziesięciokondygnacyjnym masywem wieży – został zrealizowany wg projektu Lothara Neumanna w latach 1926-1929 (ryc. 153).

Uszkodzony w podczas działań wojennych, został odtworzony z pietyzmem godnym obiektów zabytkowych dużej klasy (ryc. 154)⁷⁷.



4.3.2.2. Budynek Muzeum Narodowego

Położony w zespole przestrzennym „J”, między ul. Purkyniego i Odrą, nieopodal mostu Pokoju, pochodzący z 1886 roku budynek Starej Rejencji (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*), autorstwa Karla Friedricha Endella, stylistyką nawiązuje do niemieckich form renesansu (ryc. 155)⁷⁸.



⁷⁷ Cegła elewacyjna ma wymiar mniejszy niż cegła standardowa, co w zamiarze twórcy miało powodować efekt „wzrostu” skali obiektu w odbiorze przez obserwatorów odnoszących wymiary do rzeczywistych rozmiarów cegły.

⁷⁸ Zniszczony w czasie oblężenia *Festung Breslau*, po odrestaurowaniu, od 1946 roku gromadzi zbiory muzealne. Otwarte dla publiczności w lipcu 1948 roku muzeum działało początkowo jako Muzeum Państwowe, od 1950 roku – jako Śląskie, a w 1970 roku otrzymało nazwę Muzeum Narodowego [7.4.5.1., s. 289, 7.4.5.2., s. 290], do którego należą jeszcze Muzeum Etnograficzne i Panorama Raclawicka.

4.3.2.3. Rotunda Panoramy Raclawickiej

Rotunda *Panoramy Raclawickiej* jest położona na północnych obrzeżach Parku Słowackiego, przy ul. Purkyniego (ryc. 156), naprzeciw Muzeum Narodowego (zespół przestrzenny „I”) – zrealizowana według projektu Ewy i Marka Dziekońskich nagrodzonego w 1957 roku w konkursie na budynek *Panoramy Raclawickiej*. Z przyczyn politycznych rotunda realizowana była etapami w latach 1968-1972 i 1980-1985⁷⁹ [7.4.5.3., s. 290], [7.4.5.4., s. 291], [7.4.5.5., s. 292].



Ryc. 156. Widok rotundy Panoramy Raclawickiej z Parku Słowackiego (autorzy: E. i M. Dziekońscy).

4.3.2.4. Akademia Sztuk Pięknych

Kompleks zabudowań Akademii Sztuk Pięknych im. Eugeniusza Gepperta położony jest przy ul. Purkyniego, na zachód od Wzgórza Polskiego (zespół przestrzenny „J”) (ryc. 157). Współczesna akademia kontynuuje tradycje założonej w 1791 roku pierwszej szkoły artystycznej we Wrocławiu (niem. *Provinzial-Kunstschule*), funkcjonującej od 1866 roku na obecnym pl. Polskim, pod zmienioną w 1875 roku, nazwą Królewskiej Szkoły Sztuki i Przemysłu Artystycznego (niem. *Königliche Kuns- und Kunstgewerbeschule*), a później – Akademii Sztuki i Przemysłu Artystycznego (*Kunst- und Kunstgewerbeschule*). Akademia funkcjonuje w budynku pochodzącym z przełomu XIX i XX wieku oraz w najnowszym skrzydle południowo-zachodnim, powstałym w dwóch XIX-wiecznych kamienicach czynszowych zaadaptowanych dla celów dydaktycznych według projektu Zbigniewa Bacія.

Całość kwartału dopełniono od południa obiektem hotelowym sieci Radisson, zrealizowanym według projektu firmy Impressio Sp. z o.o. z Wrocławia. Hotel swoją architekturą nawiązuje do istniejących obiektów Akademii Sztuk Pięknych. Wybudowany w latach 2000-2002, dysponuje pokojami dla 322 gości.

⁷⁹ Budynek z betonowych elementów prefabrykowanych wykonanych na placu budowy (słupy i trapezowe elementy ściennne) składa się z trzech brył: (1) horyzontalnego, lekko zatopionego w ziemię pawilonu wejściowego (2) małej rotundy i (3) głównej rotundy. Płótno prezentujące panoramę bitwy pod Raclawicami (wysokość 15,0 m, obwód 114,0 m) zwiedzający mogą oglądać ze specjalnego podestu umieszczonego centralnie w rotundzie głównej. W niej też znajduje się specjalny schron do składowania zrolowanego płótna w sytuacji zagrożenia. W małej rotundzie można podziwiać makietę pola bitwy i zapoznać się z kontekstem historycznym bitwy.



Ryc. 157. Kompleks obiektów Akademii Sztuk Pięknych przy ul. Purkyniego widziany z Parku Słowackiego, za drzewami po lewej stronie południowo-zachodnie skrzydło ASP, po prawej – hotel Radisson.

4.3.2.5. Bastion Ceglarski

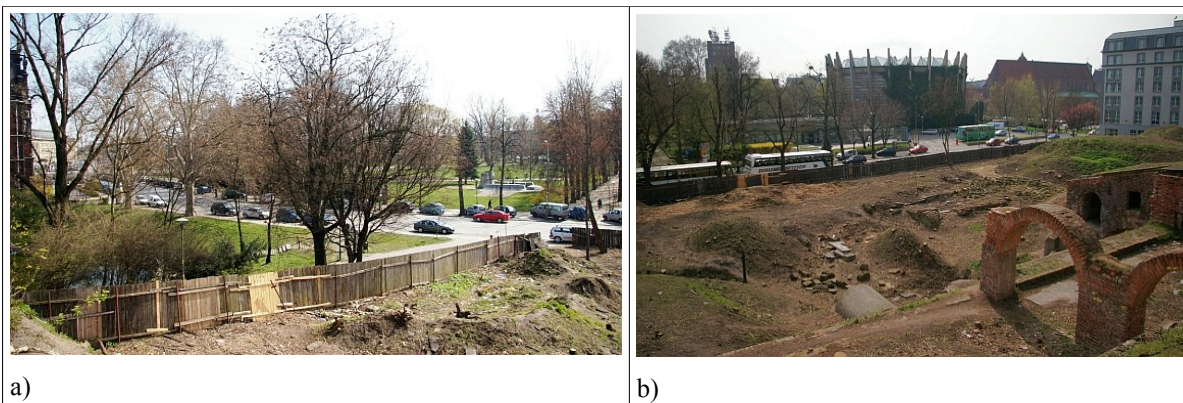
Dawny obiekt fortyfikacyjny (niem. *Ziegelbastion*) – zwany obecnie Wzgórzem Polskim po wschodniej stronie kwartału zajmowanego przez Akademię Sztuk Pięknych (zespół przestrzenny „J²”) – pochodzi z 1586 roku i jest najprawdopodobniej autorstwa Hansa Schneidera⁸⁰, (ryc. 158, 159)⁸¹.



Ryc. 158. Bastion Ceglarski (autor: H. Schneider (?), widok z ul. Purkyniego.

⁸⁰ Hans Schneider (ur. 1544?, zm. 1608), zwany Hansem z Lindau. W 1591 roku został zatrudniony przez Radę Miejską Wrocławia jako fortyfikator, a następnie budowniczy miejski. Był autorem projektu fortyfikacji bastionowych Wrocławia (1588), na który składają się: Bastion Ceglarski (1586), Bastion Piaskowy i Bernardyński (1588), Brama Piaskowa (1588-1596), Bastion Sakwowy (1593-1598). W l. 1588-1596 pracował przy budowie urządzeń wodociągowych Wrocławia [124, s. 742-743].

⁸¹ Przez wiele lat pełnił funkcje wypoczynkowo-parkowe, obecnie – zgodnie z zamierzeniami – ma zostać zrekonstruowany jako zabytek architektury militarnej. W aktualnie obowiązującym planie zagospodarowania są już zawarte wytyczne do zakresu rekonstrukcji. Do dzisiaj zachował się portal do kazamatów (od strony wschodniej), orylon, bark południowy z działobitniami (z boniami i ornamentem „wyciskany”), fragmenty murów gotyckich oraz pod ziemią – fragmenty kazamatów [124, s. 61].



Ryc. 159. Bastion Ceglarski, panoramy z bastionu: a) w kierunku *Placu* (w głębi po lewej budynek Urzędu Wojewódzkiego, bliżej – Muzeum Narodowe, na pierwszym planie Park Słowackiego), b) w kierunku południowym, od lewej: zarysy północnej wieży Poczty Głównej, na pierwszym planie planie zarys rotundy Panoramy Raclawickiej, po prawej kompleks Muzeum Architektury, fragment kompleksu Akademii Sztuk Pięknych.

4.3.2.6. Muzeum Architektury

Muzeum⁸² położone w zespole przestrzennym „I”, przylegające do Parku Słowackiego od strony zachodniej, zajmuje pobernardyński kompleks z XV wieku (ryc. 160).



Ryc. 160. Kompleks Muzeum Architektury – dawny klasztor OO. Bernardynów – widok od wschodu, z Parku Słowackiego.

Na kompleks składają się: kościół p.w. św. Bernardyna ze Sieny (niem. *St.-Bernhardin-Kirche*) i czworobok klasztoru Franciszkanów Obserwantów (z lat 1463-1502)⁸³, (niem. *Bernhardinkloster*), z wirydarzem.

Obiekt ten to jedna z nielicznych zachowanych do dzisiaj średniowiecznych budowli tego typu na Śląsku, zaliczony jest do najcenniejszych zabytków Wrocławia [539]⁸⁴.

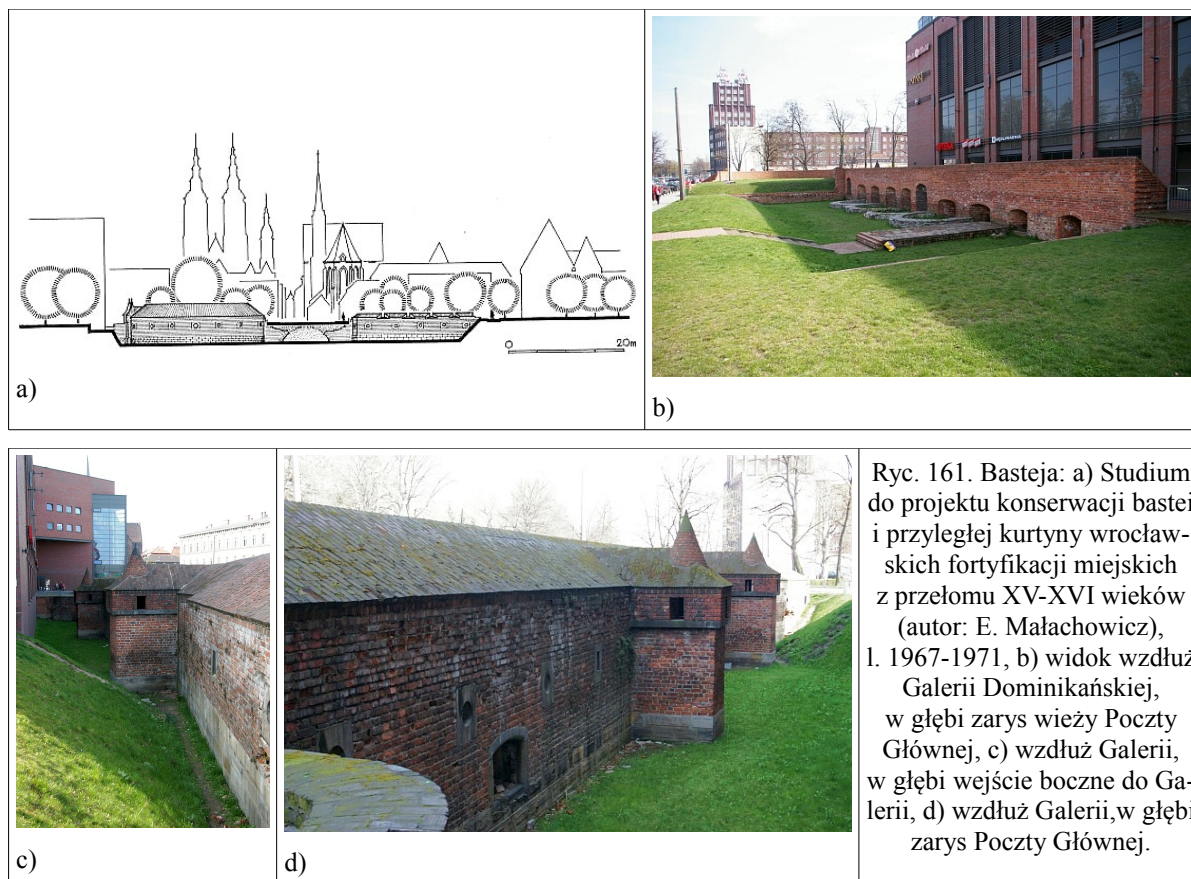
⁸² Od 1970 roku – samodzielne Muzeum Architektury, od 1975 roku – muzeum państwowe o specjalnym znaczeniu. Muzeum jest członkiem-założycielem Światowej Konfederacji Muzeów Architektury (ICAM) i spełnia ważną rolę jako instytucja kulturalna, w której odbywają się – poza wystawami – festiwale, koncerty, przedstawienia teatralne, czy promocje najnowszych technologii związanych z architekturą [540].

⁸³ Od 1522 r. – po opuszczeniu przez zakonników – szpital św. Bernarda. Od 1928 r. – w zachodnim skrzydle urządzono Śląskie Muzeum Rzemiosła Artystycznego i Starożytności (niem. *Schlesisches Museum für Kunstgewerbe und Altertümer*) [124, s. 352], [590].

⁸⁴ Po zniszczeniach wojennych został częściowo odbudowany wg projektu Edmunda Małachowicza, a częściowo ze względu na skalę zniszczeń, skrzydeł wschodnich, zrealizowany w formie nowoczesnej. Pozostałe fragmenty ruin odbudowano odtwarzając obiekt w pierwotnej formie zewnętrznej. Zmieniono znacznie układ przestrzenny, m.in. łącząc niskie pomieszczenia w jednoprzestrzenną salę ekspozycyjno-konferencyjną w południowym skrzydle. W drugim etapie odbudowy pierwotny kościół został zaadaptowany również do celów wystawienniczych. Zwiększenie powierzchni ekspozycyjnych uzyskano poprzez dostawienie stalowych antresol w nawach bocznych oraz w prezbiterium dawnego kościoła. Pod antresolą prezbiterium ułożono podręczne powierzchnie magazynowe. W październiku 1965 roku, częściowo wyremontowany obiekt przekazano w ręce Olgerda Czernera – kierownika utworzonej tu placówki przemianowanej na Muzeum Architektury. Obiekt przekazano następnie gminie Wrocław [124, s. 536] w 1992 roku wraz ze zbiorami liczącymi ponad 24.000 jednostek katalogowych (pogrupowanych w działach [7.4.6., s. 292]), z których zaledwie 500 jest stale eks-

4.3.2.7. Basteja

Basteja (niem. *Bernhardinerbastei*), położona nieopodal Muzeum Architektury, po południowej stronie al. Słowackiego (zespół przestrzenny „H”), była wzmiankowana w 1486 roku (ryc. 161b, 161c, 161d). Jest zaliczana do najlepiej zachowanych w Europie relikwów fortyfikacji miejskich przełomu średniowiecza i nowożytności⁸⁵. Odkopana i poddana konserwacji w latach 1967-1971, według projektu Edmunda Małachowicza (ryc. 161a).



Ryc. 161. Basteja: a) Studium do projektu konserwacji bastei i przyległej kurtyny wrocławskich fortyfikacji miejskich z przełomu XV-XVI wieków (autor: E. Małachowicz), l. 1967-1971, b) widok wzdłuż Galerii Dominikańskiej, w głębi zarys wieży Poczty Głównej, c) wzdłuż Galerii, w głębi wejście boczne do Galerii, d) wzdłuż Galerii, w głębi zarys Poczty Głównej.

4.3.2.8. Brama Oławska

Brama⁸⁶ (niem. *Ohlauertor*) położona jest nieopodal południowo-wschodniego narożnika Galerii Dominikańskiej (zespół przestrzenny „H”). W latach 1975-1977, podczas budowy przejścia podziemnego pod trasą WZ, zniszczono większość z odkopanych pozostałości, tylko nieliczne zachowane relikty gotyckiej wieży i szyi bramnej oraz późnogotyckiej kurtyny i bastionu, pokazano w przejściu podziemnym zwanym Oławskim (ryc. 163), [23, poz. 101], [124, s. 88], zgodnie z projektem Janusza Cempy i Marii Lewickiej-Cempy, z lat 1975-1977 (rys. 162)

ponowanych.

⁸⁵ Chociaż położona poza badanym obszarem, jest dość ważna dla jego historii, gdyż fortyfikowała miejsce zasilania fosy miejskiej wodą z Oławy Czarnej, flankując jednocześnie dwa odcinki kurtyny, tj. wzdłuż północno-wschodniej części Nowego Miasta i przy podejściu do Bramy Oławskiej. Połączona z murem miejskim, o kształcie podkowiastym, z wydłużoną szczytą, zaopatrzona była w 2 wieżyczki. Ocalała w dzisiejszym kształcie tylko dlatego, że podczas burzenia fortyfikacji w 1807 roku znajdowała się pod grubą warstwą ziemi, na której w 1588 roku wzniesiono Bastion Hioba.

⁸⁶ Pierwsza wzmianka pochodzi z 1299 roku, kiedy to składała się ona z wieży bramnej o podstawie zbliżonej do kwadratu oraz przedbramia, które w XV wieku uzupełniono o wieżę. Na przełomie XV i XVI wieku dobudowano barbakan, zastąpiony w 1576 roku basteją, którą z kolei – w 1588 roku – po przysypaniu ziemią, przekształcono w bastion, zaś wieżę bramną przebudowano na półkolistą wieżę z działobitnią na szczycie. Następnie w latach 1638-1642 dodano rawelin, uzupełniony w latach 70. XVIII wieku ziemnym płaszczem osłonowym. Jest to obiekt szczególnie ważny dla przeszłości badanego terenu, aczkolwiek położony poza nim.



a)



b)

Ryc. 162. a) Makieta z rekonstrukcją fragmentu fortyfikacji miejskich, po lewej *Brama Oławska*, po prawej basteja, b) makieta *Bramy Oławskiej*.



a)



b)



c)



d)

Ryc. 163. Przejście podziemne *Brama Oławska* (autorzy: M. Lewicka-Cempa i J. Cempa): a) wejście południowe, b) południowa część tunelu, c) fragment murów w części południowej, d) północna część tunelu.

4.3.2.9. Wieżowiec biurowy ZREMB

Położony w zespole przestrzennym „H”, nieopodal przejścia Oławskiego – już przy ul. Traugutta, na południowej pierzei, po drugiej stronie fosy (ryc. 164). Biurowiec zrealizowany został w latach 1968-1971, według projektu Zenona Baranowskiego. Skala i forma⁸⁷ obiektu wynikała z lansowanej, w II-giej połowie XX wieku, koncepcji podniesienia rangi zrealizowanej wówczas trasy WZ poprzez lokalizowanie przy niej obiektów prestiżowych, a za takie uchodziły budynek PZU oraz projektowany – między ul. Piotra Skargi a ul. Wierzbową – Dom Prasy.



Ryc. 164. Budynek ZREMB przy ul. Traugutta nr 1-7, widok od północnego zachodu, l. 1968-1971 (autor: Z. Baranowski).

4.3.2.10. Akademia Sztuk Pięknych i Muzeum ASP

Pierwsza siedziba Wyższej Szkoły Sztuk Pięknych, przy ul. Krasieńskiego i przy ul. Traugutta 19-21 (zespół przestrzenny „G”) oddzielona jest od ulicy zielenią parkową (ryc. 165). Szkołę ulokowano w budynku przedwojennej Miejskiej Szkoły Rzemiosł i Przemysłu Artystycznego (niem. *Meisterschule des deutschen Handwerks*)⁸⁸, który skalą nie odbiega od położonego po przeciwnej stronie ulicy budynku Poczty Głównej.

⁸⁷ Konstrukcja budynku oparciu o ramę „H”, kurtynowe ściany zewnętrzne, o wyraźnych podziałach pionowych, wysmuklają bryłę, zaś poziome jasne pasy podokienne podkreślają monumentalizm. Obiekt – choć sam w sobie nowatorski – jednak w sposób wyraźny odbiega od stylu otaczającej zabudowy. Brak mu również poprawnego przestrzennie i funkcjonalnie powiązania z istniejącą XIX-wieczną obrzeżną zabudową przylegającego kwartału.

⁸⁸ W 1946 r. organizatorem i pierwszym dyrektorem Szkoły był przybyły z Krakowa Eugeniusz Geppert. Dzisiaj, po przeniesieniu głównej siedziby Szkoły na pl. Polski, mieszczą się tutaj pracownie specjalizujące się w w zakresie szkła, ceramiki, meblarstwa, grafiki i fotografii. Tutaj od 1954 r. ma swoją główną siedzibę Muzeum Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu. Od 1996 r. oddział Muzeum znajduje się także na ul. Ofiar Oświęcimski 1, w zabytkowej kamienicy Rybicha, w dawnej pracowni Hanny Krzetuskiej i Eugeniusza Gepperta, gdzie zgromadzone zostały obrazy, rysunki, zdjęcia, dokumenty i inne pamiątki pozostałe po zmarłych artystach [7.4.7., s. 293].



a)

b)

Ryc. 165. Siedziba Wyższej Szkoły Sztuk Pięknych (obecnie Akademii Sztuk Pięknych), także siedziba Muzeum ASP: a) aleja doprowadzająca, b) budynek główny.

4.3.2.11. Kamienica przy ul. Traugutta 35

Kamienica przy ul. Traugutta, położona w zespole przestrzennym „G”, to jedna z nielicznych przedwojennych kamienic czynszowych niezniszczonych podczas działań wojennych (ryc. 164). Jest częścią pierzei placu przed kościołem p.w. św. Maurycego, a ze względu na zły stan techniczny wymaga remontu (ryc. 166).

W 2010 roku rozpoczęła się realizacja nowego gmachu Akademii Sztuk Pięknych, który swoim wschodnim skrzydłem (por. 5.1.2., s. 121) przylegać będzie do zachodniej ściany kamienicy (ryc. 167).



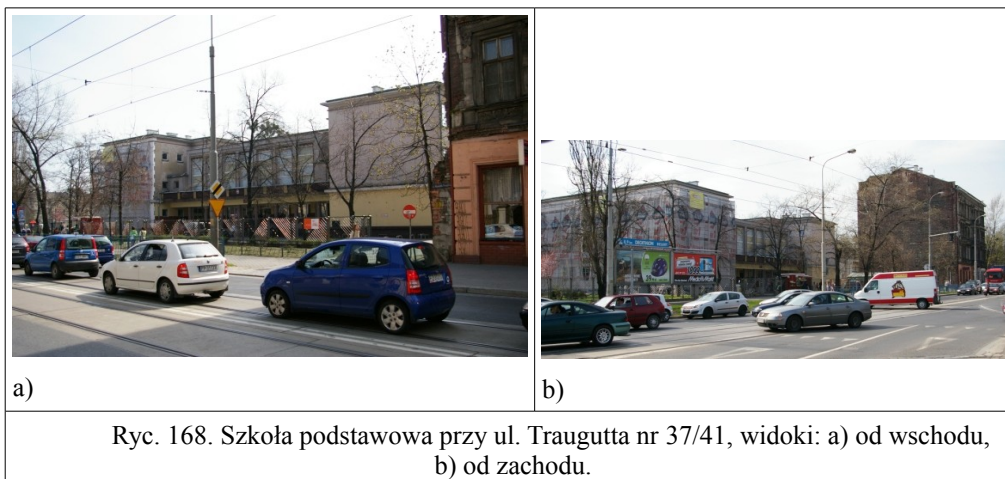
Ryc. 166. Ocalała przedwojenna kamienica przy ul. Traugutta nr 35.



Ryc. 167. Południowa pierzeja placu przy ul. Traugutta, przed kościołem p.w. św. Maurycego, miejsce rozbudowy ASP (wschodnie skrzydło).

4.3.2.12. Szkoła Podstawowa nr 85

Budynek szkoły położony w zespole przestrzennym „G”, przy ul. Traugutta nr 37-41 naprzeciwko kościoła p.w. św. Maurycego, w niczym nie odbiega od podobnych obiektów oświaty realizowanych w centrum Wrocławia w drugiej połowie XX wieku (ryc. 168). Zlokalizowany na wydzielonej działce, ani linią zabudowy, ani formą nie nawiązuje do ocalałej z pożogi wojennej, a położonej po zachodniej stronie kamienicy mieszkalnej nr 35 pochodzącej z XIX wieku.



Ryc. 168. Szkoła podstawowa przy ul. Traugutta nr 37/41, widoki: a) od wschodu, b) od zachodu.

4.3.2.13. Zespół sakralny w sąsiedztwie pl. Wróblewskiego

Zespół obiektów sakralnych położony jest po obu stronach ul. Traugutta – przed wjazdem na pl. Wróblewskiego od wschodu. Składa się z położonego w północnej części w zespole przestrzennym „F” klasztoru OO. Bonifratrów (niem. *Barmherzigenbrüderkloster*) z kościołem p.w. Trójcy Świętej (niem. *Allerheiligste Dreifaltigkeit-Kirche*) i kościoła p.w. św. Łazarza (niem. *St.-Lazarus-Kirche*), położonego w południowej części.

Bryłą dominującą jest zrealizowany w latach 1714-1736, położony po południowej stronie ul. Traugutta, klasztor i szpital OO. Bonifratrów (ryc. 169a). Od 1787 roku znajdował się w nim również nowicjat, a od 1853 roku – siedziba prowincjała. Kościół p.w. Trójcy Świętej⁸⁹ (ryc. 169c), w stylu późnego baroku, zbudowano w latach 1714-1722 według projektu – niezwykle twórczego we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku – Johann Blasius Peintnera⁹⁰. Dopełnieniem kompozycji tego zespołu przestrzennego jest położony po północnej stronie ul. Traugutta kościół p.w. św. Łazarza (ryc. 169 b) wzmiankowany w 1260 roku i sąsiadujący z nim dom starców, którym od 1921 roku opiekowali się OO. Bonifratrzy. Związany z pobliskim szpitalem dla trędowatych (także im. św. Łazarza) ufundowany został najprawdopodobniej przez biskupa za panowania Henryka Brodatego. W obecnym kształcie pochodzi z 2. połowy XIV wieku⁹¹. W planach z lat 70. XX wieku – dzięki nowemu przebiegowi ul. Traugutta – opisywana przestrzeń w całości była oddana ruchowi pieszemu, w obecnych opracowaniach nadal pozostaje zdegradowana poprzez przecięcie ulicą samochodową.

⁸⁹ Kościół ma układ emporowo-bazylikowy ze zredukowanymi do płytkich kaplic nawami bocznymi. Trzyprzesłowa nawa przekryta sklepieniem kolebkowym na gurtach z plafonami ma wydzielone prezbiterium i absydę. Kaplice boczne przekryte są sklepieniami żeglasytymi. Wieża wtopiona jest w fasadę zachodnią [124, s. 411].

⁹⁰ Johann Blasius Peintner (ur. 1673 r., zm. 1732 r.), śląski architekt i budowniczy. Od 1699 r. mistrz cechu murarzy w Nysie, od 1702 r. we Wrocławiu, w l. 1722-1732 nadworny budowniczy ks. elektora F. L. Von Neuburga, budowniczy wielu obiektów sakralnych we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku, m.in. wieży kościoła p.w. św. Maurycego w 1723 r. W l. 1728-1732 – kierował pracami przy budowie uniwersytetu [124, s. 625].

⁹¹ Wnętrze wzniesiono jako jednonawowe ze sklepieniem krzyżowo-żebrowym wspartym na środkowym filarze, kolebkowe. Podczas działań wojennych uszkodzony w 20% stracił cenne wyposażenie. Bryła zewnętrzna oskarpowana z dwuspadowym, stromym dachem [124, s. 406].



a)



b)



c)

Ryc. 169. Urbanistyczna „Brama Oławska”: a) widziana z pl. Wróblewskiego, b) kościół: p.w. św Łazarza, c) kościół p.w. Trójcy Świętej OO. Bonifratrów (autor: J. B. Peintner), po prawej zbudowania klasztorne (obecnie szpital).

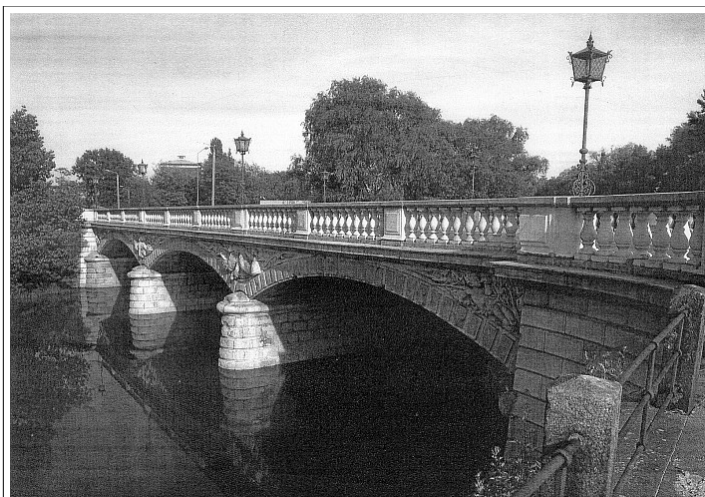
4.3.2.14. Inne budowle

O roli i randze *badanego obszaru* w skali Wrocławia przesądzą położone na jego obrzeżach mosty. Most Pokoju wprowadza poprzez *Plac* do centrum miasta pojazdy z północnych i północno-wschodnich dzielnic, a most Grunwaldzki – ruch z kierunku wschodniego i rejonu pl. Grunwaldzkiego, zaś most Oławski – łączy z terenami za rzeką Oławą.

Z tych trzech obiektów, jedynie ten ostatni, nie został zniszczony podczas II wojny światowej. Pozostałe dwa zostały odbudowane: pierwszy wykonany został w technologii żelbetowej, drugi – z zachowaniem pierwotnej.

4.3.2.14.1. Most Oławski

Most Oławski⁹² położony na wschodnich obrzeżach zespołów przestrzennych „C” i „D”, zlokalizowany jest w miejscu dawnej przeprawy służącej od połowy XIII wieku tkaczom walońskim do przeprowadzania swego bydła na pastwiska nadodrzańskie. Jako most Maurycego (niem. *Mauritiusbrücke*) funkcjonował do 1945 roku, kiedy przemianowano go na most Oławski (ryc. 170).



a)



b)



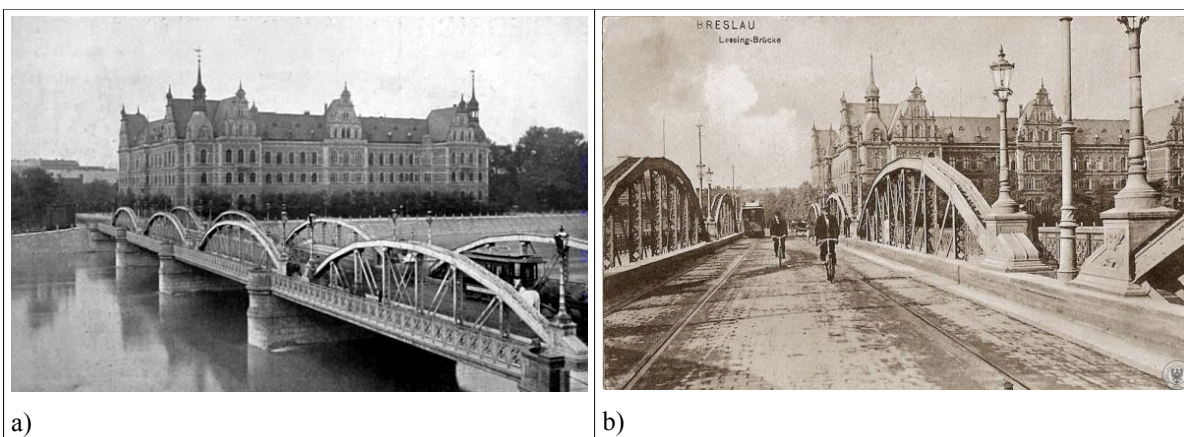
c)

Ryc. 170. Most Oławski (budowa w l. 1882-1883, autor: F. A. Kaumann), widoki: a) w 1970 roku, b) z poziomu rzeki Oławy, c) z poziomu pieszego.

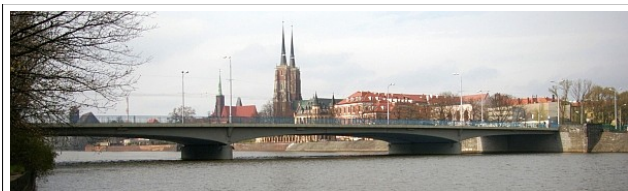
⁹² Zbudowany w latach 1882-1883 wg projektu Ferdinanda Alexandra Kaumanna (współpraca: Eger, Reichelt, Beer, Wackwitz i Hoffmann), w stylu neobarokowym. Jest to obiekt trzyczęsłowy, na kamiennych podporach, o konstrukcji łukowej sklepiony cegłą z licówką kamienną. Rzeźby w kamieniu wykonał pod kierunkiem R. Toberentza, przy współpracy H. Weltinga, P. Heisler a dekoracyjne elementy metalowych lamp gazowych – G. G. Trelenberg. Ma długość 24,60 m i szerokość 14,12 m [124, s. 522-523], [230].

4.3.2.14.2. Most Pokoju

Most położony na północnym obrzeżu zespołu przestrzennego „A”, zlokalizowany jest w miejscu dawnej drewnianej kładki – zwanej mostem Paulinów⁹³. Pochodzący z roku 1875, stalowy most (niem. *Lessingbrücke*) – o 4 przęsłach ze stalowych kratownic typu Schwedlera, oparty był na kamiennych podporach (ryc. 171). Most ten zaprojektowany przez F. A. Kaumanna i J. W. Schwedlera⁹⁴ został zniszczony podczas działań II wojny światowej⁹⁵. Nowy most wzniesiony w latach 1954-1959⁹⁶ i otwarty 11 maja 1959 roku. Przy jego realizacji zastosowano nowatorskie w skali polskiej rozwiązanie wykorzystujące technologię betonu sprężonego. Został zmodernizowany w latach 2002-2003 (ryc. 172).



Ryc. 171. Most Pokoju (niem. *Lesseingbrücke*) w l. 1919-1944, (autorzy: F. A. Kaumann i J. W. Schwedler): a) w głębi Muzeum Narodowe (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*), b) po prawej Muzeum Narodowe (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*).



a)



b)

Ryc. 172. Most Pokoju, wzniesiony w l. 1954-1959, zmodernizowany w l. 2002-2003: a) widok z poziomu rzeki Odry, b) widok z poziomu pieszego.

⁹³ Od 1855 roku most ten nosił nazwę Fenigowego (niem. *Vierpfenigbrücke*) – od opłat jakie musieli wносить jego użytkownicy na rzecz właściciela i budowniczego.

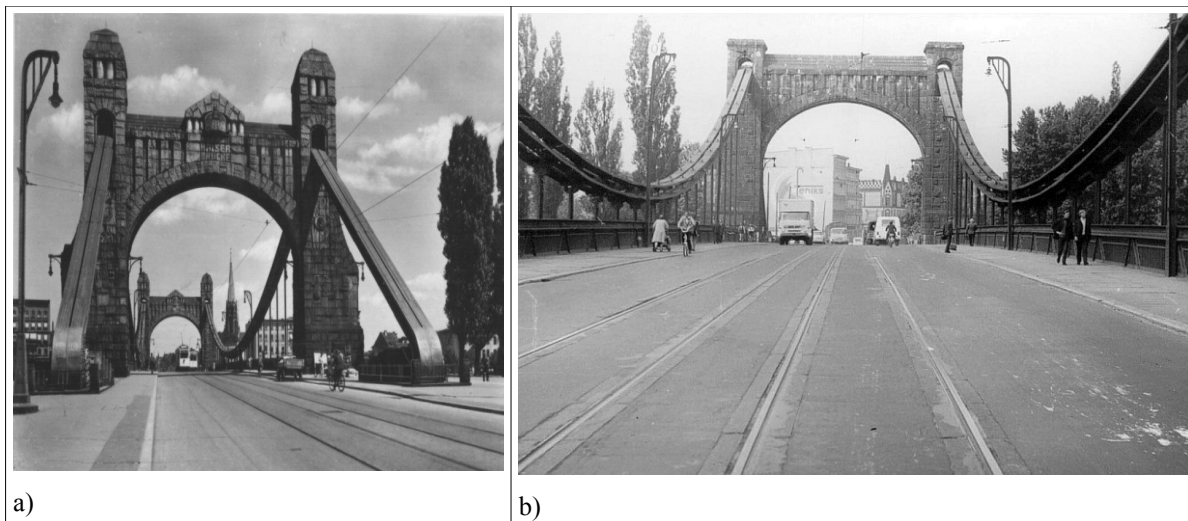
⁹⁴ Johann Wilhelm Schwedler (ur. 23.06.1823 r. w Berlinie, zm. 9.06.1894 r. w Berlinie), niemiecki inżynier. Był autorem hal peronowych głównego dworca kolejowego we Frankfurcie nad Menem (niem. *Frankfurt (Main) Hauptbahnhof*) w 1881r. i starego mostu kolejowego w Tczewie (1891) [542], [543].

⁹⁵ Podczas walk o *Festung Breslau* w 1945 roku uszkodzeniu uległy jego dwa środkowe przęsła, a pozostałości służyły do 1958 roku jako konstrukcja pod kładkę pieszą, którą początkowo nazywano mostem Staromiejskim, a później Wojewódzkim. Most odbudowano w latach 1954-1959 jako 3-przęsłowy most (o ustroju Gerbera), o ustroju nośnym z betonu sprężonego kablami z lin (kablobeton), długości 124,70 m i szerokości 26,58 m [124, s. 525]1. i otwarty ponownie 11 maja 1959 roku.

⁹⁶ Autorem projektu był profesor Politechniki Wrocławskiej Jana Kmita [230, s. 89].

4.3.2.14.3. Most Grunwaldzki

Kolejny most jest położony na północno-wschodnich obrzeżach zespołów „A” i „B”. Otwarty⁹⁷ 10 października 1910 roku (ryc. 173a), do 1918 roku most nosił nazwę *Kaiserbrücke*, a w latach 1918-1939 – *Freiheitsbrücke*. Zniszczony podczas oblężenia *Festung Breslau* w 1945 roku (por. ryc. 88), odbudowany w nieco zmienionej formie w latach 1946-1947⁹⁸ (ryc. 173b, 173c).



Ryc. 173. Most Grunwaldzki (niem. *Kaiserbrücke/Freiheitsbrücke*), (autorzy: R. Weyrauch i M. Mayer i R. Plüddemann): a) widok z lat 30. XX wieku, b) w 1970 roku (odbudowany w l. 1946-1947), (autorzy: D. Czajka i J. Rzepecki), w głębi al. Słowackiego, c) stan obecny.

4.4. Podsumowanie

Opisane obiekty, położone w najbliższym sąsiedztwie *Placu Społecznego* jak też na nim samym, cechuje wielka różnorodność stylu, jakości wykonania i zastosowanych materiałów. Różnorodność ta, to prawdziwe wyzwanie dla urbanistów, architektów i urzędników magistrackich. Przeprowadzona powyżej analiza wykazuje, że poza wszelką dyskusją jest konieczność uzupełnienie obrzeżnej zabudowy kwartału między ulicami: Mazowiecką i Wy-

⁹⁷ Autorami projektu pierwotnego mostu, był Richard Plüddemann – forma architektoniczna i Robert Weyrauch z Martinem Mayerem – konstrukcja. Ich projekt został uznany za najbardziej dostosowany architektonicznie do otoczenia i najmniej konkurencyjny przestrzennie i formalnie z położonym nieopodal Ostrowem Tumskim [7.4.8., s. 293]. Budowę mostu rozpoczęła firma Beuchelt z Zielonej Góry w lutym 1908 roku, ukończyła we wrześniu 1910 roku. Do budowy kamiennych bram użyto około 2400 t granitu pochodzącego ze śląskich kamieniołomów, a do konstrukcji – około 2300 ton stali. Na otwarciu mostu 10 października 1910 roku przybył cesarz Wilhelm II.

⁹⁸ Wówczas to granitowe wieże pylonów obniżono, a kształt łączących je łuków uproszczono wg projektu autorstwa Dobrosława Czajki i inż. Jerzy Rzepeckiego. Podczas prac budowlanych, którymi kierował W. Siwiński [545], usunięto z łuków między pylonami ozdoby w postaci płaskorzeźb przedstawiających pięciopłetwy herb Wrocławia i godło Ziemi Śląskiej, tj. orła w pruskiej stylizacji. Ponieważ w historii światowego mostownictwa odnotowany został jako jedyny most wiszący z pasmami nośnymi z blach ułożonych na płask [7.4.8., s. 293], dlatego w 1976 roku został wpisany do rejestru zabytków. Jest jedynym drogowo-tramwajowym mostem wiszącym w Polsce. Ma rozpiętość 126,60 m (między osiami ich utwierdzenia 172,50 m) i szerokości 18,90 m (w osiach pasm nośnych 20,00 m).

brzeżem Juliusza Słowackiego, zgodnie z *koncepcją lokalizacji obiektów reprezentacyjnych na bulwarach* (por. ryc. 79) z 1939 roku.



Ryc. 174. *Plac Społeczny* podczas powodzi w 1997 roku.

Różnica wysokości⁹⁹ na badanym obszarze (ok. 2m) – co w sposób widoczny unaczniła powódź z 1997 roku (ryc. 174) – stanowić może dodatkowe utrudnienie dla autorów opracowujących projekt zagospodarowania Placu.

Obawy o przyszłość *Placu* i jego roli głównego węzła komunikacyjnego w skali miasta wynikają przede wszystkim z jego współczesnej roli, przez który przemierza się tranzytowo ruch pojazdów samochodowych generowany przez północne i wschodnie dzielnice Wrocławia. Jakakolwiek forma zagospodarowania kubaturowego, bez rozgraniczenia funkcji transportowej, może jedynie spotęgować skalę dzisiejszych problemów.

Zasada dobrej kontynuacji – twórczej w odniesieniu do obiektów architektonicznych lub do niewielkich zespołów przestrzennych – w skali urbanistycznej *Placu* nie ma zastosowania ponieważ przed 1945 rokiem *Plac* w dzisiejszej formie nie istniał. Przez blisko 50 lat *Plac* pozostawał – poza jednym wyjątkiem – niezabudowany, a prowadzone na nim działania miały charakter rekonstrukcyjno-odtworzeniowy (ryc. 175).



a)

b)

Ryc. 175. *Obszar badań* z lotu ptaka, widoki: a) w kierunku budynku Urzędu Wojewódzkiego od południa, b) w kierunku południowym znad Urzędu Wojewódzkiego.

⁹⁹ Współrzędne wysokościowe wahają się od 117,80 m n.p.m. – na skrzyżowaniu ul. Traugutta z ul. Pułaskiego, do 121,70 m n.p.m. – w osi mostu Grunwaldzkiego od strony Placu. Plateau Bastionu Ceglarskiego wznosi się na poziom 127,50 m n.p.m [7.5.2., s. 297]. Niwelety *Placu* wahają się od 1,40 m – dla kierunku: wschód-zachód (od skrzyżowania ul. Krasieńskiego z ul. Traugutta do mostu Grunwaldzkiego), do 2,70 m – dla kierunku północ-południe (od mostu Pokoju do skrzyżowania ul. Traugutta z ul. Pułaskiego). Można przypuszczać, że wysokość 119,20-119,30 m n.p.m. była pierwotnym poziomem północnej części badanego terenu. Poziom od 121,20 m do 121,70 m (dla przyczółków mostowych) to poziom zabezpieczenia przeciwpowodziowego, a także wynikający z użytkowania Odry i Oławy przez żegluge. Poziom lustra wody w Odrze to około 117,00 m n.p.m.

5. Architektura i urbanistyka *Placu* na początku XXI wieku

5.1. Próby rewitalizacji i odbudowy *Placu*

5.1.1. Konkurs na nową siedzibę Urzędu Miejskiego

Zmiany systemowe po 1989 roku wpłynęły na wzrost zadań stawianych przed władzami samorządowymi wszystkich szczebli. Jak już wspomniano, władze samorządowe Województwa Dolnośląskiego, sukcesywnie przejmując budynek przy ul. Wybrzeże Juliusza Słowackiego nr 12-14 (ryc. 139) realizują praktycznie *koncepcję lokalizacji obiektów reprezentacyjnych przy bulwarach* (por. ryc. 79).

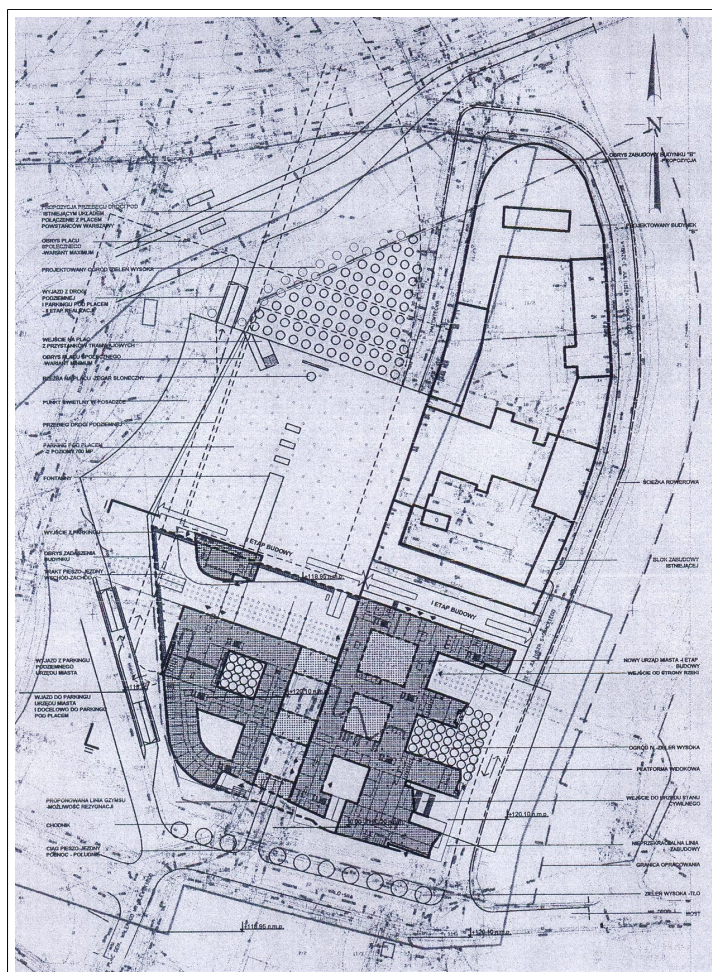
W koncepcji zagospodarowania *Placu* – opracowanej przez Mariana Barskiego (por. rozdz. 4.3.1.7., s. 98) – między trasą NS a ul. Mazowiecką, przewidziano realizację gmachu nowego Urzędu Miejskiego. Do tej idei nawiązał w 2000 roku ówczesny sekretarz miasta Włodzimierz Patalas. Swoją propozycję argumentował faktem rozproszenia agend urzędu w 22 budynkach na terenie miasta oraz dużymi kosztami ewentualnego odtworzenia, a potem adaptacji, dawnego pałacu Hatzfeldów¹⁰⁰ dla potrzeb administracji, jak również odkupienia dwóch sąsiadujących z nim biurowców: wówczas Navicentrum i Żeglugi Śródlądowej [7.2.2.1., s. 202]. Zarząd Miasta przychylił się do tej argumentacji i podjął decyzję o zleceniu opracowania koncepcji obiektu. Główny autor, Paweł Cichoński, stwierdził publicznie, że dzięki tej decyzji *Wrocław ma szansę stać się jedynym miastem w kraju, w którym obok siebie będą wszystkie urzędy: miejski, wojewódzki i marszałkowski* [7.2.2.2., s. 202]. Jednak taka forma działania władz miasta spotkała się z ostrym sprzeciwem wrocławskich architektów, którzy uważali, że projekt tak prestiżowego obiektu winien być przedmiotem otwartego konkursu, dlatego też – w sprawie jego organizacji – przedstawiciele Stowarzyszenia Architektów Pracodawców, zrzeszającego największe wrocławskie biura, spotkali się z prezydentem Bogdanem Zdrojewskim¹⁰¹. Temat konkursu był również przedmiotem dyskusji na forum kolegium architektów przy architekcie miejskim.

Zarząd Wrocławia zaakceptował 26 czerwca 2001 roku harmonogram konkursu *na nową siedzibę Urzędu Miejskiego* wskazując, jako miejsce lokalizacji wschodnią część zespołu przestrzennego „C”. W skład jury weszli m. in.: Maciej Dobrowolski – architekt miasta i Tomasz Ossowicz – dyrektor Biura Rozwoju Wrocławia [7.2.2.4., s. 203]. Sędzią referentem został Waclaw Hryniewicz. Dokumentację konkursu wykupiło 45 zespołów, wpłynęło 31 prac z Polski: Łodzi, Krakowa, Warszawy i z zagranicy. *Jeśli chodzi o rozwiązania przestrzenne, to poziom prac jest bardzo wysoki. [...] sporo ma jednak drobne uchybienia techniczne* – wyraził się publicznie Maciej Dobrowolski [7.2.2.5., s. 204]. Jury obradowało trzy dni, by 17 stycznia ogłosić werdykt – zwycięski projekt ratusza wykonali katowiczanie: Andrzej Krzysztof Barysz i Tomasz Mikołaj Konior. Jak stwierdziło jury projekt uzyskał nagrodę za *korzystne wkomponowanie w otoczenie, nawiązujące do istniejącej zabudowy*. Nowy gmach urzędu autorzy nagrodzonej pracy zlokalizowali w południowej części działki wyznaczonej w warunkach konkursu, nieopodal gmachu obecnego Urzędu Marszałkowskiego. Realizację przewidziano w dwóch wariantach: pierwszy – z mniejszym placem przy za-

¹⁰⁰Pałac Hatzfeldów przy ulicy Wita Stwosza 32, dawna rezydencja Piastów brzeskich i oleśnickich (od 1308 r.). Wojnę przetrwał portyk balkonowy, hall i boczna ściana od ul. Krowiej. Ruiny w znacznej części rozebrano przeznaczając odzyskaną cegłę do odbudowy Warszawy. Zachowano jedynie sklepioną sień z zabytkowymi kolumnami pochodzącymi z wcześniejszej siedziby Piastów. Przez kilkanaście lat ruiny pełniły rolę planu filmowego. W marcu 2007 r. Rada Miejska Wrocławia wydała uchwałę o przygotowaniu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji polegającej na odbudowie historycznego budynku. [546]

¹⁰¹Bogdan Zdrojewski (ur. 18.05.1957 r. w Kłodzku), prezydent Wrocławia w l. 1990-2001, senator IV kadencji, poseł na Sejm IV, V i VI kadencji. Od 5.12.2006 do 5.11.2007 r. przewodniczący klubu parlamentarnego Platformy Obywatelskiej. Od 16.11.2007 r. minister kultury i dziedzictwa narodowego w rządzie Donalda Tuska. [547].

chowaniu istniejącego układu komunikacyjnego wraz ze skrzyżowaniem oraz drugi – z placem ukształtowanym przez wpisanie w obrys historycznych linii zabudowy, jako wariant optymalny.



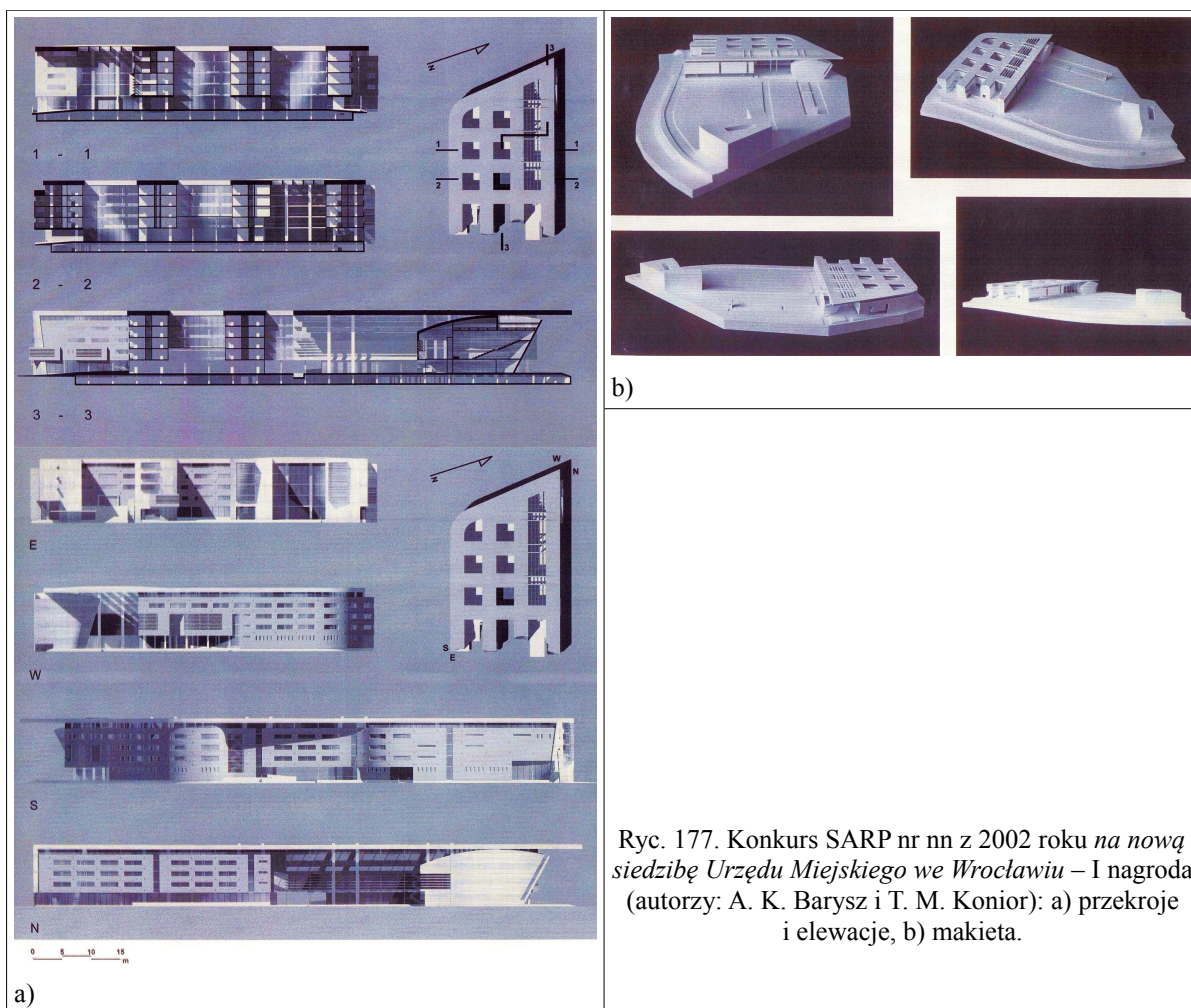
Ryc. 176. Konkurs SARP nr nn z 2002 roku na nową siedzibę Urzędu Miejskiego we Wrocławiu – I nagroda (autorzy: A. K. Barysz i T. M. Konior), sytuacja.

Częściowo zadaszony plac, w zamyśle autorów miał pełnić – niemal przez cały rok – wszelkie społeczne i rekreacyjne funkcje, takie jak: koncerty, spektakle, wystawy, plenery, kino letnie. Generalnym założeniem było odtworzenie zarysu pierwotnej tkanki miejskiej, zachowanie gabarytu zabudowy ul. Mazowieckiej, wykreowanie nowych osi kompozycyjnych: północ-południe przy ul. Mazowieckiej – od mostu Grunwaldzkiego oraz osi wschód-zachód – wzdłuż nieistniejącej ul. Sandomierskiej. Budynek o konstrukcji szkieletowej ukształtowano na regularnym rastrze [ulic] wokół wewnętrznych dziedzińców. Każdemu z nich nadano inne znaczenie [7.2.2.6., s. 204], (ryc. 176, ryc. 177)¹⁰².

W toku dyskusji, toczonej zarówno we wrocławskich mediach, jak i podczas pokonkursowego spotkania z jury 22 lutego 2002 roku w Muzeum Architektury, nagrodzony projekt spotkał się z bardzo niepochebnymi ocenami [7.2.2.8., s. 205], [7.2.2.9., s. 206], [7.2.2.10., s. 206].

Dzisiaj w archiwach zleceniodawcy trudno doszukać się śladów istnienia pozostałych projektów.

¹⁰²W imieniu władz miasta prezydent Stanisław Huskowski wyraził nadzieję, że nowa siedziba powstanie najszybciej za trzy lata [7.4.2.7., s. 205]



Ryc. 177. Konkurs SARP nr nn z 2002 roku na nową siedzibę Urzędu Miejskiego we Wrocławiu – I nagroda (autorzy: A. K. Barysz i T. M. Konior): a) przekroje i elewacje, b) makieta.

5.1.2. Konkurs na rozbudowę Akademii Sztuk Pięknych

Akademia Sztuk Pięknych – dynamicznie rozwijająca się uczelnia artystyczna, z trudem realizuje swe cele w dotychczasowych (opisanych w rozdz. 4.3.2.4., s. 106 i 4.3.2.10., s. 111) siedzibach. W 2007 roku władze Uczelni ogłosiły konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności.



Ryc. 178. Zdjęcie lotnicze zachodniej części Placu, w dolnej części na pierwszym planie obiekty Akademii Sztuk Pięknych.

Przedmiotem konkursu była zabudowa działki pierwszej siedziby WSSP¹⁰³, położonej w zespole przestrzennym „G”, w bezpośrednim sąsiedztwie Placu, na południowo-wschodnim narożniku ul. Krasińskiego i ul. Traugutta (ryc. 178). Jednym z wymagań było zachowanie istniejącej zieleni wysokiej.

¹⁰³Dawniej Wyższa Szkoła Sztuk Pięknych, obecnie Akademia Sztuk Pięknych.



Ryc. 179. Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności z 2007 roku – I nagroda (autorzy: T. Głowacki, A. Szmaj, P. Steć, M. Mrzewa, S. Duda i P. Wróblewski), sytuacja.

Do konkursu zgłosiło się 30 zespołów, z czego, w wyniku formalnej weryfikacji, 28 zostało zaproszonych przez organizatora konkursu do złożenia prac. W regulaminowym terminie, 3 lipca 2007 roku, wpłynęło 13 prac. Sąd konkursowy pracujący po przewodnictwem Krzysztofa Ingardena [7.2.3., s. 207] przyznał I nagrodę *Pracowni Architektury Głowacki*¹⁰⁴ z Wrocławia. Przyznano również wyróżnienie regulaminowe – firmie *Amoeba* z Wrocławia¹⁰⁵ oraz wyróżnienie honorowe firmie *Stelmach i Partnerzy Biuro Architektoniczne Sp. z o.o.* z Lublina¹⁰⁶.

Autorzy nagrodzonej pracy zasłonili istniejący obiekt przeszkloną, kurtynową ścianą dobudowując do niego dwa symetryczne, przeszklone w parterze skrzydła. Dzięki temu uzyskali klarowny układ przestrzenny nowych obiektów dydaktycznych, otwartych na bogatą zieleń (ryc. 179-180).



a)



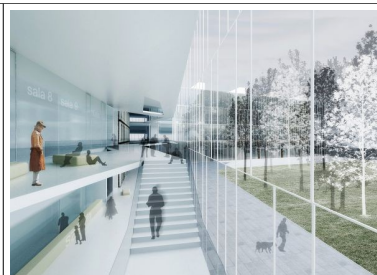
b)



c)



d)



e)

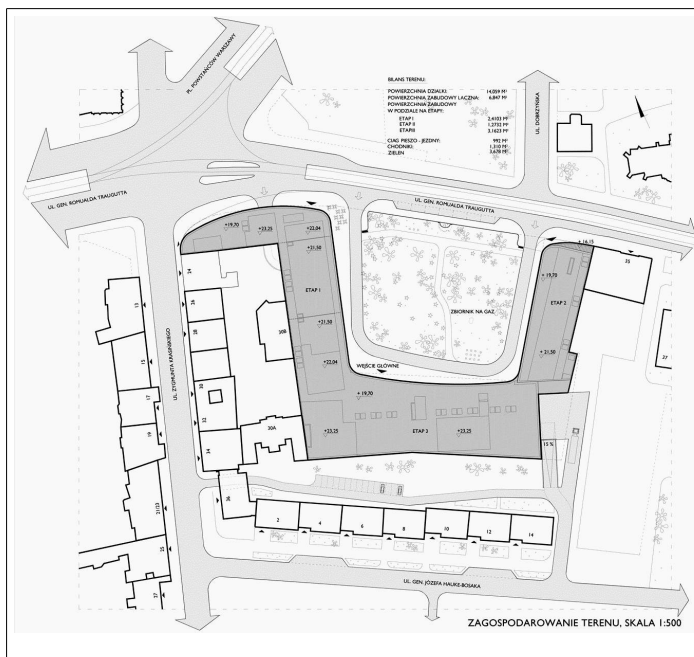
Ryc. 180. Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności z 2007 roku – I nagroda (autorzy: T. Głowacki, A. Szmaj, P. Steć, M. Mrzewa, S. Duda i P. Wróblewski): a) widok z przeciwnego narożnika skrzyżowania ul. Krasińskiego i ul. Traugutta, wizualizacje, b) widok z Placu, c) parter skrzydła zachodniego, d) parter części głównej, e) parter skrzydła wschodniego.

¹⁰⁴ Członkowie zespołu autorskiego: Tomasz Głowacki – kierownik projektu oraz projektanci: Agata Szmaj, Paweł Steć, Michał Mrzewa, Sylwester Duda i Paweł Wróblewski [549].

¹⁰⁵ Członkowie zespołu autorskiego: Łukasz Kabarowski, Anna Misiura i Anna Patyk [549].

¹⁰⁶ Zespół autorski: Bolesław Stelmach – autor, Marek Zarzeczny – współpraca autorska, opracowanie: Grzegorz Gurgacz, Rafał Szmigielski, Sławomir Klos, Tomasz Szot, Janusz Lewowski, Paweł Wojtkiewicz, Piotr Choryngiewicz, Włodzimierz Wójtowicz, Zbigniew Szostak – instalacje sanitarne, Włodzimierz Skolimowski – ochrona p.poż. [549].

Podobne rozwiązania kompozycyjne prezentują prace wyróżnione, różniąc się od nagrodzonej przede wszystkim kształtem brył architektonicznych (ryc. 181-183).



Ryc. 181. Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności z 2007 roku – wyróżnienie regulaminowe, sytuacja (autorzy: Ł. Kabarowski, A. Misiura, A. Patyk).



a)



b)



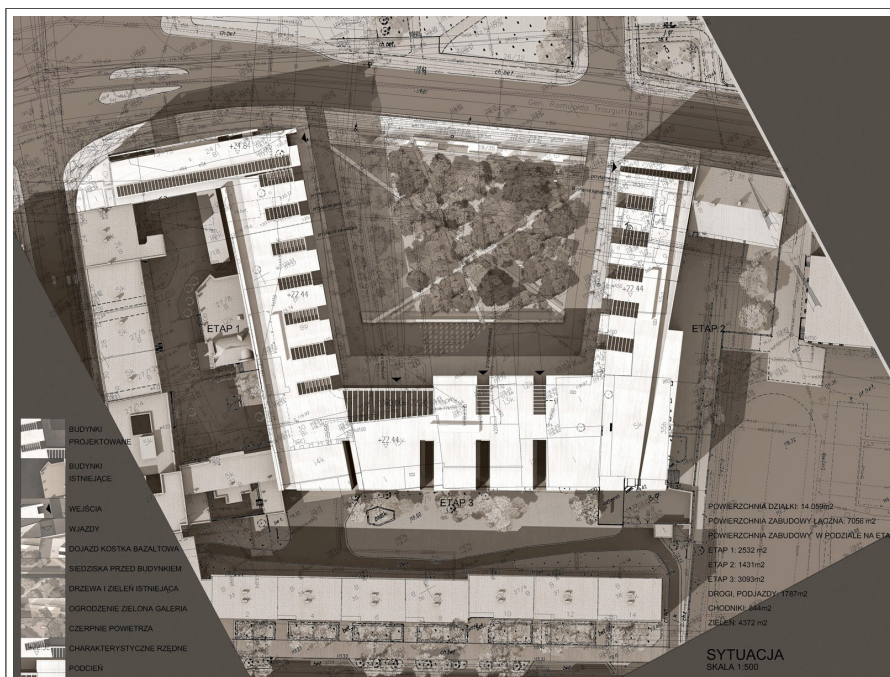
c)



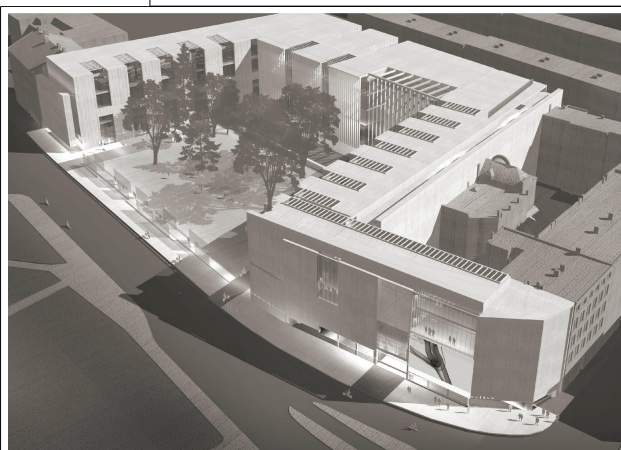
d)

Ryc. 182. Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności z 2007 roku – wyróżnienie regulaminowe (autorzy: Ł. Kabarowski, A. Misiura, A. Patyk) – wizualizacje:

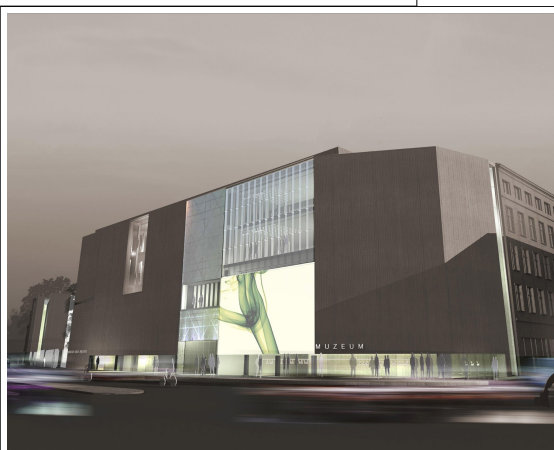
a) z przeciwległego narożnika skrzyżowania ul. Krasieńskiego i ul. Traugutta, b) z Placu, c) ze skrzydła środkowego, d) z wnętrza skrzydła środkowego.



a)



b)



c)



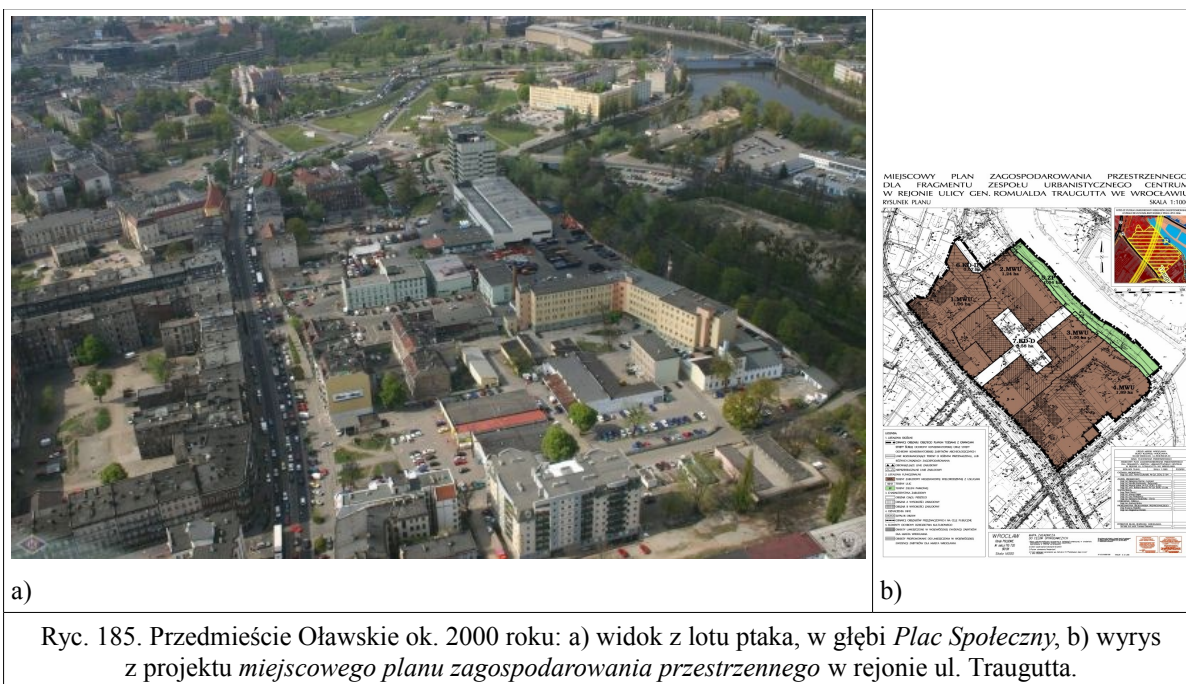
d)

Ryc. 183. Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności z 2007 roku – wyróżnienie honorowe (autorzy: B. Stelmach, M. Zarzeczny, G. Gurgacz, R. Szmigielski, S. Kłos, T. Szot, J. Lewowski, P. Wojtkiewicz, P. Choryngiewicz, Włodzimierz Wójtowicz, Zbigniew Szostak, Włodzimierz Skolimowski): a) sytuacja i wizualizacje widoków: b) z lotu ptaka z kierunku północno-zachodniego znad gmachu Poczty Głównej, c) z przeciwległego narożnika skrzyżowania ul. Krasińskiego z ul. Traugutta, d) z Placu.



Ryc. 184. Projekt zabudowy narożnika ul. Traugutta z ul. Krasieńskiego (do nabycia wraz z działką i pozwoleniem na budowę obiektu biurowego), widok z *Placu*, wizualizacja (autor: nn).

5.1.4. Rezydencja Angel Wings



Ryc. 185. Przedmieście Oławskie ok. 2000 roku: a) widok z lotu ptaka, w głębi *Plac Społeczny*, b) wyrus z projektu *miejsowego planu zagospodarowania przestrzennego* w rejonie ul. Traugutta.

Położona w zespole przestrzennym „E” inwestycja Angel Wings została wkomponowana w historyczną tkankę Przedmieścia Oławskiego (ryc. 185a, 186, 187). Z *Placem* ma być połączona nową ul. Walońską. Realizowana¹⁰⁷ zgodnie z ustaleniami planu miejscowego (ryc. 185b), przewiduje lokalizację apartamentowców oraz – co dość kontrowersyjne – dwóch wież biurowych (ryc. 189, 190). Tarasowe obiekty mieszkalne, zlokalizowane w czę-

¹⁰⁷Na terenie dawnych terenów składowych firmy WPO Alba.

ści północnej, otwarte są na Oławę (ryc. 188a, 188b) oraz na położone na północnym brzegu rzeki tereny w zieleni wysokiej, zaś zlokalizowane w części południowej – nieco wyższe – otwierać się będą na zielone wnętrza (ryc. 188 c, 188 d). Partery większości obiektów oddano do dyspozycji handlowi, usługom i gastronomii. Na południowym brzegu Oławy zaprojektowano miejski bulwar spacerowy. Wieże biurowe zlokalizowano w taki sposób, aby nie dominowały nad głównymi osiami widokowymi Przedmieścia (ryc. 191)



Ryc. 187. Rezydencja Angel Wings (autorzy: A. Szmelcman i A. Gottesman), plan realizacyjny z 2007 roku.



a)



b)



c)



d)



e)

Ryc. 188. Angel Wings, apartamentowce Wings (autorzy: A. Szmelcman i A. Gottesman), wizualizacje: a) i b) zabudowa tarasowa nad Oławą, c) i d) zabudowa mieszkalna od strony Przedmieścia Oławskiego, e) tarasy na dachach.

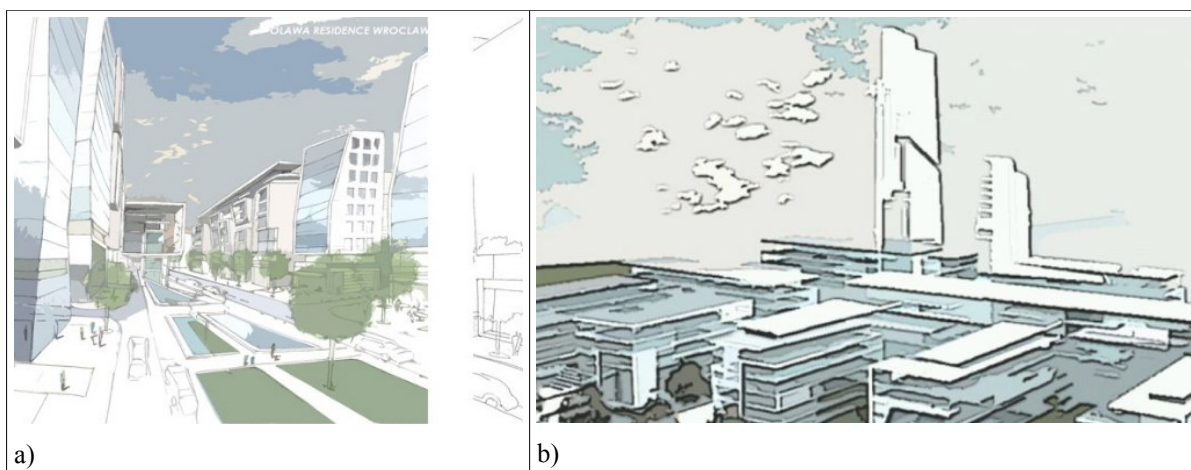
Autorem projektu rezydencji Angel Wings jest paryska pracownia architektoniczna Gottesman-Szmelcman Architecture SARL¹⁰⁸. Partnerem wykonawczym, ze strony polskiej, jest *Maćków Pracownia Projektowa – Sp. z o.o.*¹⁰⁹ z Wrocławia (ryc. 192). Zbigniew Maćków wypowiedając się o koncepcji tego zespołu stwierdził, w jednym z wywiadów, że to *zupełna nowość w podejściu do przestrzeni publicznej* [7.3.5., s. 218].



Ryc. 189. Angel Wings, wieże biurowe (autorzy: A. Szmelcman i A. Gottesman), wizualizacje: a) na pierwszym planie zabudowa tarasowa nad Oławą, b) przekrój prostopadły do Oławy i ul. Traugutta pokazujący proponowaną wysokość wież biurowych, c) perspektywa centrum biurowego, d) zabudowa tarasowa nad Oławą, w głębi centrum biurowe z wieżami biurowymi.

¹⁰⁸ Autorzy: Ami Szmelcman i Asaf Gottesman z biura Gottesman-Szmelcman Architecture SARL z Paryża

¹⁰⁹ [550].



a)

b)

Ryc. 190. Angel Wings, centrum biurowe (autorzy: A. Szmelcman i A. Gottesman), wizualizacje: a) perspektywa centrum biurowego, b) widok z lotu ptaka, w głębi wieże biurowe.



Ryc. 191. Propozycja wpisania wieży biurowej w jedną z osi widokowych Przedmieścia Oławskiego.



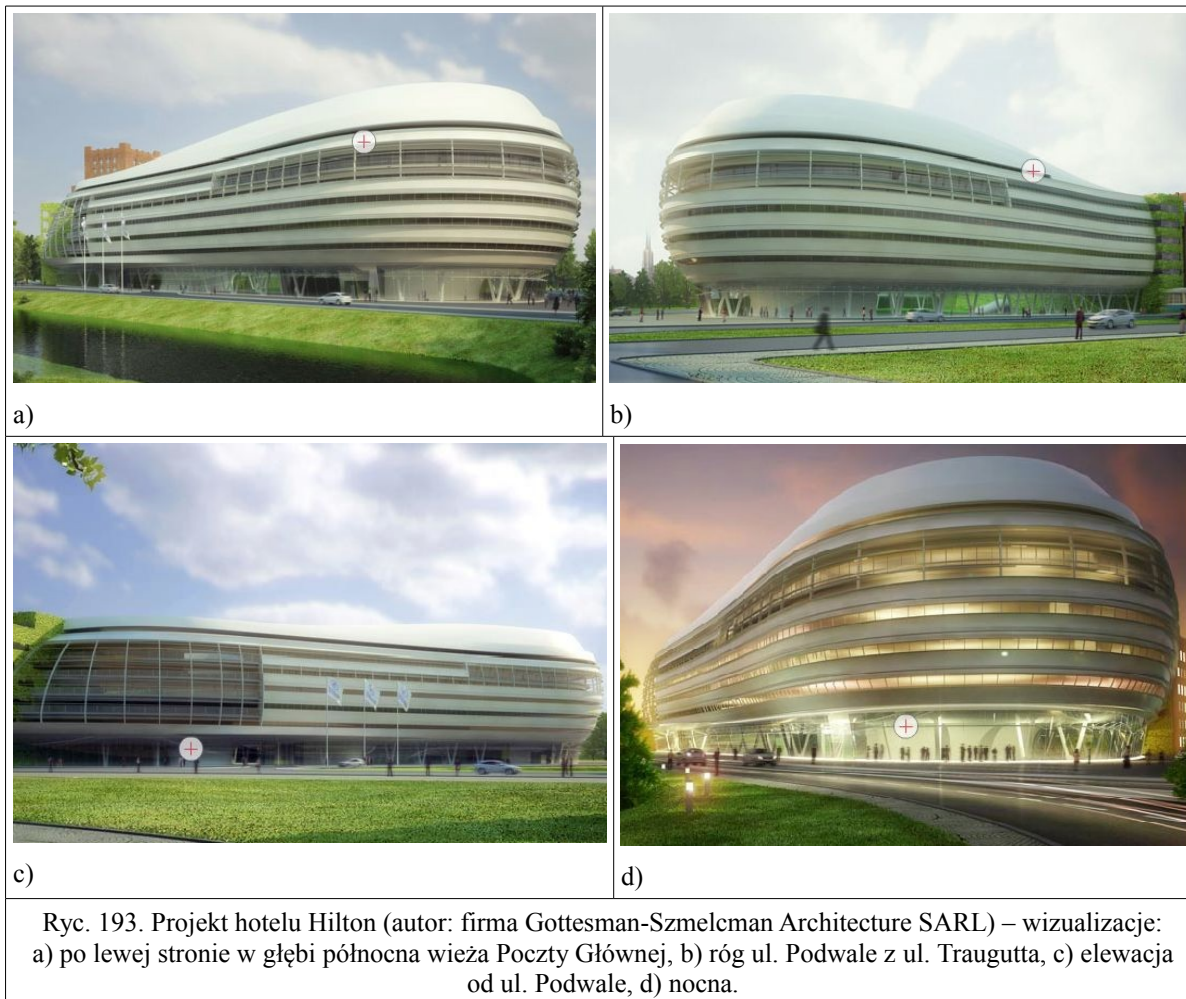
a)

b)

Ryc. 192. Realizacja rezydencji Angel Wings.

5.1.5. Projekt hotelu Hilton

Pusta przestrzeń na zapleczu Poczty Głównej, przy ul. Podwale, w zespole przestrzennym „H” rezerwowana była pod obiekt użyteczności publicznej. W połowie lat 70. XX wieku ogłoszono nawet konkurs na zabudowę tego terenu obiektem biurowym (por. ryc. 114). W ostatnich latach działkę (ryc. 193) zakupiła spółka Wings Properties¹¹⁰, z zamiarem wybudowania na niej do końca 2011 roku [591] pięciogwiazdkowego hotelu sieci Hilton¹¹¹.



Ryc. 193. Projekt hotelu Hilton (autor: firma Gottesman-Szmelcman Architecture SARL) – wizualizacje: a) po lewej stronie w głębi północna wieża Poczty Głównej, b) róg ul. Podwale z ul. Traugutta, c) elewacja od ul. Podwale, d) nocna.

Autorem projektu jest paryskie biuro Gottesman-Szmelcman Architecture SARL. *To będzie nie tylko hotel, a monument reprezentujący dzisiejszy Wrocław, jego optymizm i dynamikę* – mówi Asaf Gottesman, autor koncepcji wrocławskiego Hiltona [553], z polskiej strony współprojektantem jest firma Broadway Malyan Polska¹¹².

Sześciokondygnacyjny budynek ma mieć 420 luksusowych pokoi i apartamentów. W dolnej części zaprojektowano sale konferencyjne, restauracje, powierzchnie usługowe, basen, centrum odnowy biologicznej i centrum fitness oraz klub jazzowy. W hotelu znajdzie

¹¹⁰ Jej właścicielem jest międzynarodowa grupa kapitałowa firm izraelskich, amerykańskich, szwajcarskich i australijskich o nazwie Star Enterprise Limited.

¹¹¹ Hilton Hotel (Hilton Hotels Corporation) – sieć hoteli notowana na giełdzie nowojorskiej (NYSE), istniejąca od 1919 r. Jej nazwa pochodzi od nazwiska założyciela Conrada Hiltona. Sieć ma 2645 lokacji (485.000 pokoi) w ponad 80. krajach i zatrudnia 105.000 ludzi. Siedziba mieści się w Beverly Hills w Kalifornii i obecnie zarządza sieciami: Hilton, Conrad, Coral by Hilton, Doubletree, Embassy Suites Hotels, Hampton Inn, Hampton Inn & Suites, Hilton Garden Inn, Hilton Grand Vacations, Homewood Suites by Hilton, The Waldorf-Astoria Collection [551]

¹¹² Broadway Malyan Polska sp. z o.o. Istniejące od 2001 r. biuro projektuje parki handlowe, centra rozrywki i obiekty biurowe dla międzynarodowych klientów, zarówno na rynku polskim jak i rynkach środkowoeuropejskich [554].

się parking podziemny na 250 samochodów. Opływowa w kształcie elewacja (ryc. 194) miała być wykonana z corianu, jednak ze względu na brak obowiązujących w Polsce atestów zostanie pokryta specjalną taflą szkła, która sprawi, że budynek otaczać będzie tęcza poświata [552]. Rzeczywisty kształt obiektu i program funkcjonalny znany będzie z chwilą oddania obiektu do użytku.



Ryc. 194. Plac budowy hotelu między ul. Podwale i ul. Traugutta.

5.1.3. Podsumowanie

Próba częściowej zabudowy *Placu* nie powiodła się. Projektowana nowa siedziba władz miejskich, pomimo wykonania opracowania pokonkursowego nie doczekała się realizacji. Natomiast rozbudowa Akademii Sztuk Pięknych została rozpoczęta pod koniec 2010 roku.

5.2. Dyskusja społeczna nad przyszłością *Placu Społecznego*

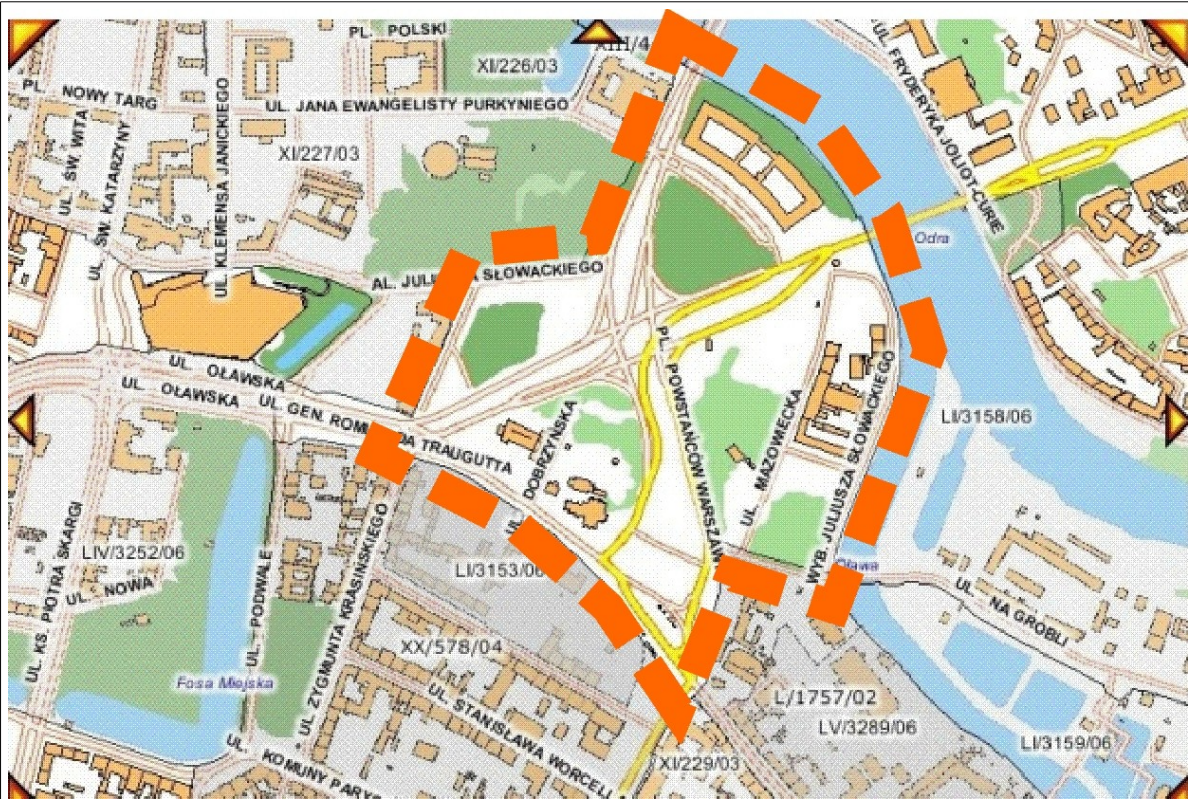
Przyszłość *Placu Społecznego* stała się również przedmiotem zainteresowania aktywnych mieszkańców miasta, podejmujących próby współuczestnictwa w procesie podejmowania decyzjach, ważnych dla wspólnoty lokalnej. Aktywne uczestnictwo w życiu publicznym to cecha przede wszystkim ludzi młodych, dlatego też nie dziwi, że postanowili wziąć udział w niej, w charakterystycznej dla tej grupy społecznej formie, tj. współtworząc tematyczne forum internetowe (ryc. 195).

Łatwość i szybkość komunikowania, nowoczesne bezpłatne narzędzia i techniki ekspresji umożliwiły autorom wypowiedzenie swoich poglądów zarówno słowem, jak i rysunkiem. Na jednej ze stron internetowych od 18 listopada 2006 roku, można było śledzić na bieżąco żywą dyskusję, zawierającą ponad 1000 wpisów [555]. Dyskusja prowadzona początkowo w różnych sprawach, zaczęła przekształcać się w spór merytoryczny, aby zakończyć się konkluzjami, pod którym podpisałoby się wielu urbanistów i architektów. Dyskutowali byli nawet gotowi przesłać swoje opracowanie jako głos w planowanym konkursie architektoniczno-urbanistycznym. Zapis najistotniejszych fragmentów wymiany poglądów zamieszczono w załączniku [7.4.1., s. 223]. Zachowano oryginalną pisownię korygując jedynie błędy ortograficzne i literówki.

Usystematyzowanie zasobów ikonograficznych towarzyszących wypowiedziom i po-

grupowanie wpisów w wątki merytoryczne potwierdziło dobre rozeznanie dyskutantów, jak i konstruktywność wniosków wynikających z toczącej się dyskusji.

Szczegółowa analiza treści wypowiedzi dyskutantów, pod kątem sposobu rozdysponowania przestrzeni *Placu*, doprowadziła do zestawienia ich w trzy grupy tematyczne zwane: „kwartałową”, „zachowawczą” i „kompilacyjną”.



Ryc. 195. *Plac Społeczny* na aktualnej mapie internetowej Wrocławia – obszar badań zaznaczono przerywaną linią.

Grupa „kwartałowa” – odciążając centralną część *Placu*, m. in. poprzez przepuszczenie głównego potoku pojazdów na osi wschód-zachód nową trasą (z pl. Wróblewskiego, przez tereny portu na Oławie, dalej skośnie przez Odrę, aż do skrzyżowania z ul. Polaka – por. ryc. 121c) – sformułowała pogląd o możliwości odtworzenia ul. Dobrzyńskiej i ul. Kujawskiej w ich historycznych przebiegach (ryc. 196c).

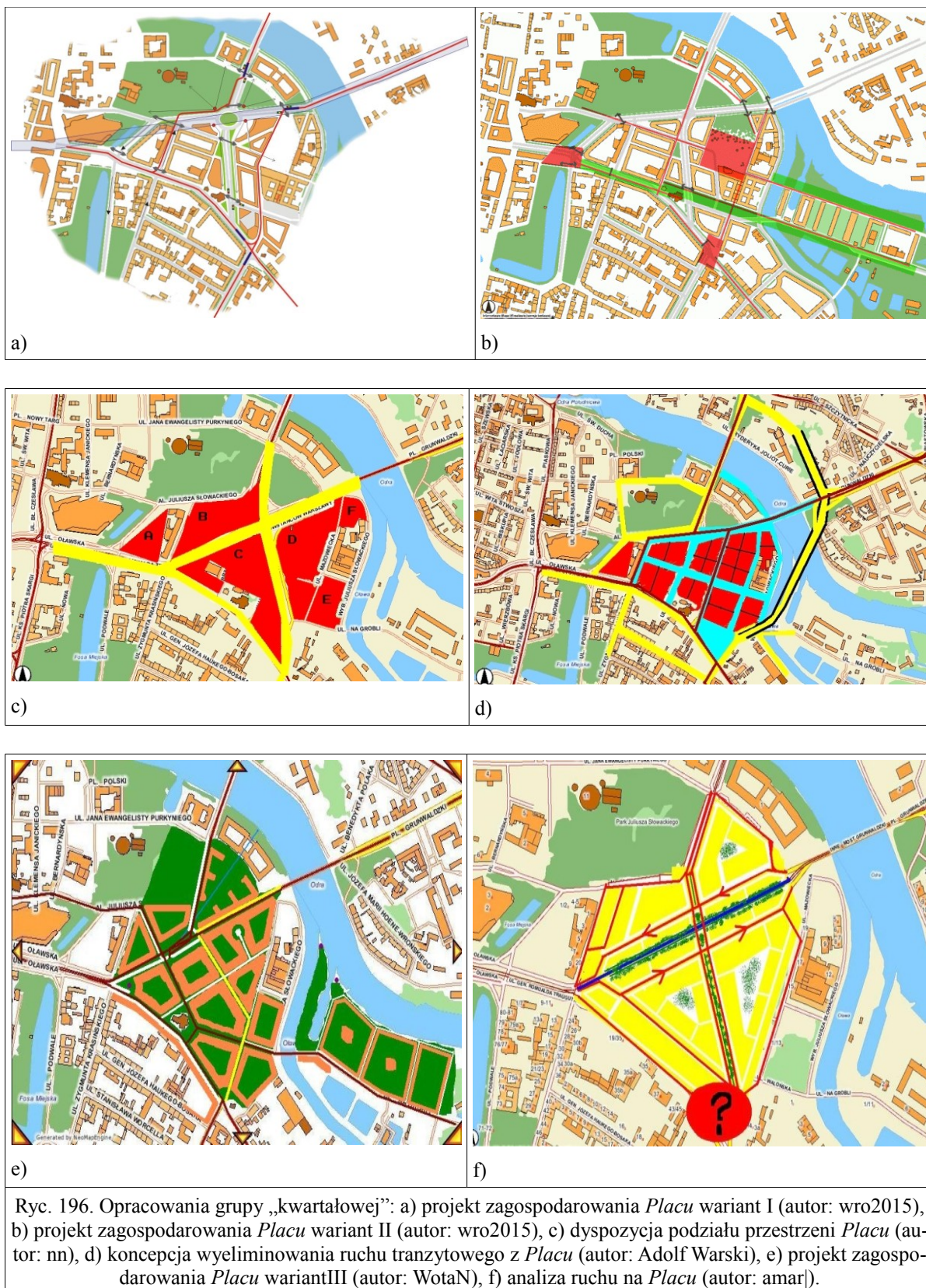
Pewną trudność sprawiła kwestia przebiegu ulicy Nowo-Sandomierskiej. W wielu koncepcjach jawiła się ona jako:

- *południowa oś kompozycyjna* łącząca rejon skrzyżowania ulic: Krasińskiego i Traugutta z mostem Oławskim, (przylegająca do kompleksu sakralnego kościoła p.w. św. Maurycego);

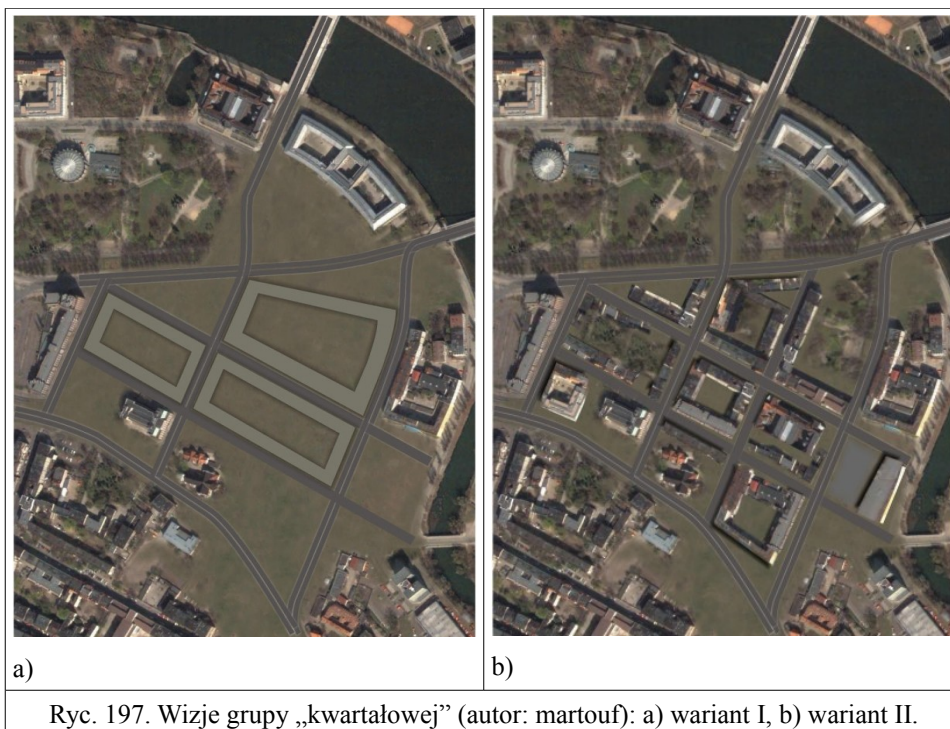
- *wewnętrzna oś kompozycyjna wschód-zachód*, łącząca *Plac* z terenami na wschodnim brzegu Oławy (o kilku lokalizacjach);

- *północna oś kompozycyjna*, wprowadzającą turystów przemieszczających się wzdłuż al. Słowackiego (po stronie bastei), od skrzyżowania z ul. Krasińskiego, w obręb *Placu*.

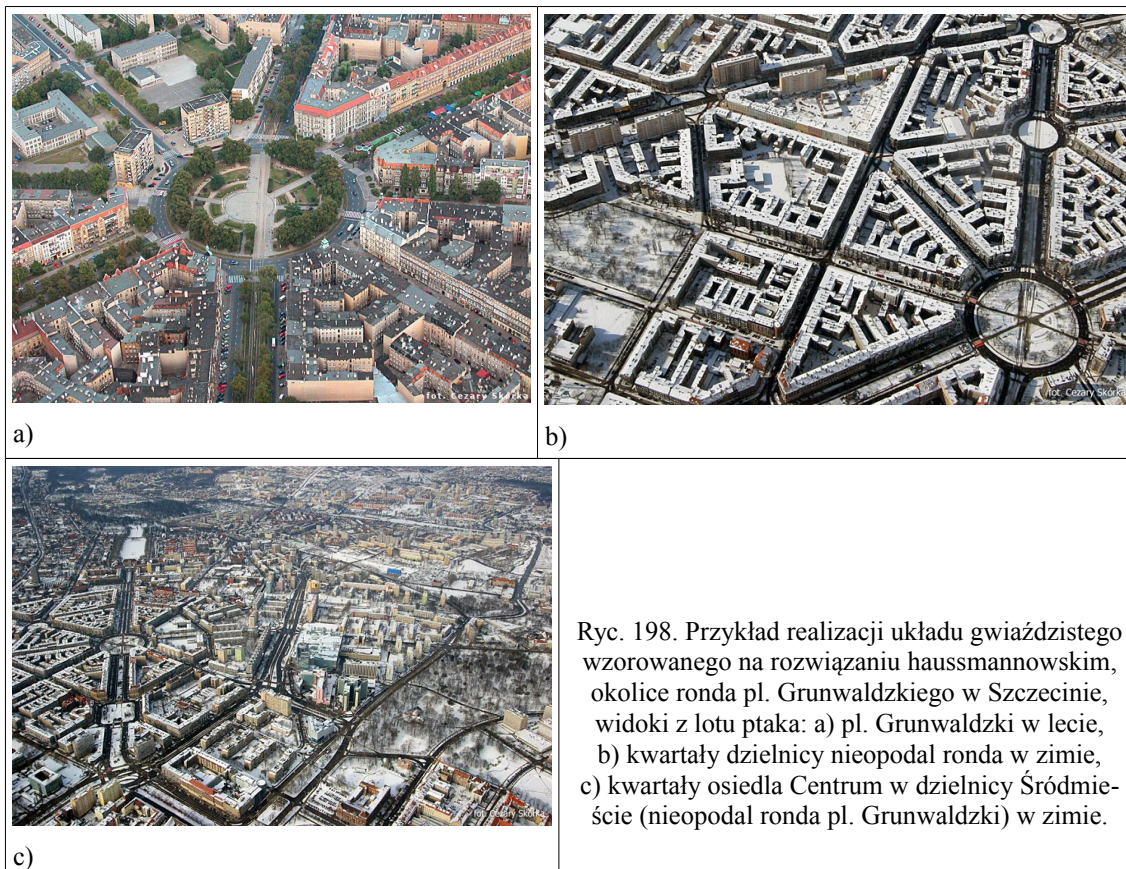
Według grupy „kwartałowej” zabudowa winna być nowoczesna w treści, aczkolwiek tradycyjna, a czasami wręcz historyczna w formie (ryc. nr 197).



Ryc. 196. Opracowania grupy „kwartałowej”: a) projekt zagospodarowania *Placu* wariant I (autor: wro2015), b) projekt zagospodarowania *Placu* wariant II (autor: wro2015), c) dyspozycja podziału przestrzeni *Placu* (autor: nn), d) koncepcja wyeliminowania ruchu tranzytowego z *Placu* (autor: Adolf Warski), e) projekt zagospodarowania *Placu* wariant III (autor: WotaN), f) analiza ruchu na *Placu* (autor: amar).



Grupa „zachowawcza” sformułowała pogląd o celowości utrzymania obecnego przebiegu trasy WZ. Dyskutanci, odrzucając ideę skrzyżowania dwupoziomowego, skupili się na znalezieniu rozwiązania, które z jednej strony spełniałoby minimalne progowe wartości przepustowości, a z drugiej strony akcentowało wagę tego miejsca na mapie Wrocławia. Inspirację twórczą odnaleźli w urbanistyce Szczecina (ryc. 198).



W urbanistyce Szczecina trudno nie doszukać się inspiracji paryską realizacją (ryc. 199), autorstwa Georges Eugène Hausmanna¹¹³.



Ryc. 199. Okolice Place de l'Etoile (obecnie Place Charles de Gaulle) w Paryżu.

Po serii analiz i wariantów modeli (ryc. 200), grupa ta zaproponowała zrealizowanie ronda, z siecią ulic promienistych. W efekcie pojawiły się osie kompozycyjne i widokowe, z dominantą budynku Urzędu Wojewódzkiego (ryc. 201). Całą przestrzeń *Placu* podzielono na kwartały, których układ i kształt był pochodną przyjętej koncepcji *Wielkiego Ronda* (ryc. 202).

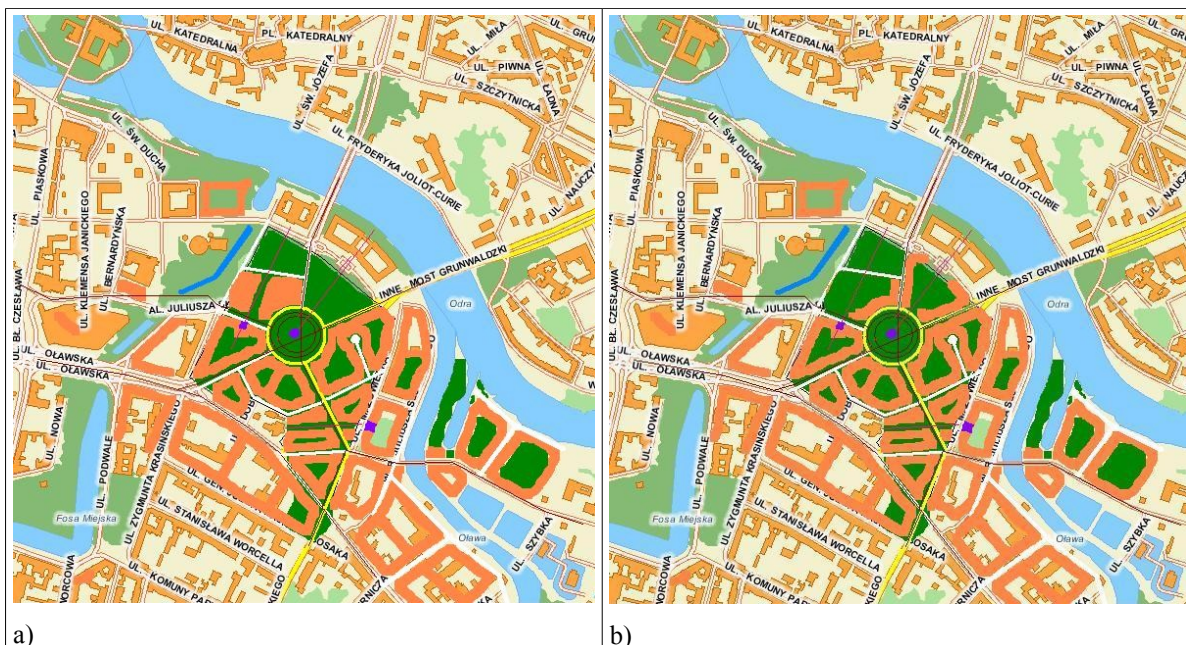


Ryc. 200. Prace grupy „zachowawczej” (autor: 625): a) analiza I, b) analiza II.

¹¹³Georges Eugène Haussmann (ur. 1809 r., zm. 1891 r.), francuski baron, urbanista, jako prefekt departamentu Sekwany, w l. 1852-1856, przy nakładzie olbrzymich środków finansowych, wyburzył i przebudował w Paryżu kilka dzielnic, realizując szerokie aleje, parki (Lasek Buloński), place gwiazdowe (Place de l'Étoile) oraz dwa szeregi biegnących okrężnie bulwarów. Miasto wzbogaciło się wtedy o ponad 95 km nowych ulic, tysiące nowych budowli, gmach wielkiej opery, fortyfikacje. Poszczególne rozwiązania architektoniczne wprowadzone przez barona Haussmanna były przede wszystkim odzwierciedleniem jego koncepcji, między innymi oparcia układów ulic na liniach prostych, lecz również zadań użytecznych lub militarnych. Mając w pamięci rozruchy powstańcze z 1830 r. i 1843 r. chciano też ułatwić przeprowadzanie operacji wojskowego ich tłumienia. [587].



Ryc. 201. Praca grupy „zachowawczej”, analiza (autor: brych).



Ryc. 202. Prace grupy „zachowawczej” (autor: WotaN): a) wariant I, b) wariant II.

Dyskutanci w sieci dość szybko doszli do wspólnego przekonania, że najważniejszym myśleniem o przyszłości *Placu* jest próba skojarzenia dwóch wyżej wymienionych koncepcji – tak powstała grupa „kompilacyjna”. W początkowej fazie sformalizowane myślenie doprowadziło do wydzielenia z powierzchni *Placu*, dość schematycznej w układzie, połowy ukła-

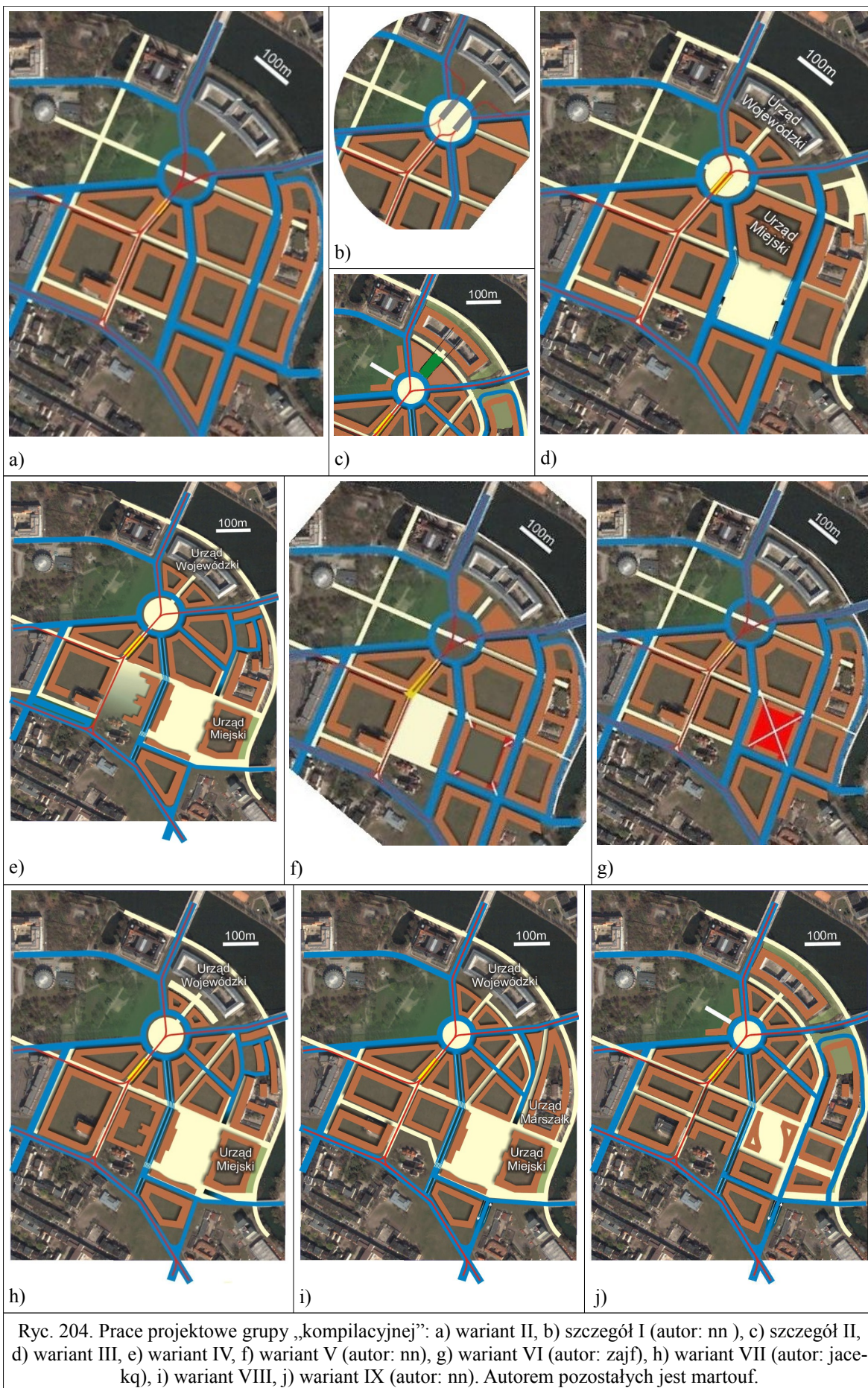
du promienistego. W kolejnym kroku udało się skorygować ten podział tak, że ów układ promienisty przełamano na wysokości *północnej osi kompozycyjnej* wprowadzającej turystów w obręb *Placu*, którzy mogą przemieszczać się wzdłuż al. Słowackiego po stronie bastei, od skrzyżowania z ul. Krasińskiego. W koncepcji tej „wyprostowano” ul. Walońską (w osi mostu Oławskiego) przedłużając ją do skrzyżowania z ul. Mazowiecką i dalej nakierowując jej oś na prezbiterium kościoła p.w. św. Maurycego (z dominującą nad nim wieżą). W koncepcji tej pojawiła się również ślepa, wewnętrzna oś kompozycyjna wschód-zachód (po przebiegu zbliżonym do dawnej ul. Sandomierskiej), z najważniejszym jej elementem – forum usytuowanym przed południową elewacją budynku nowego Urzędu Miejskiego.



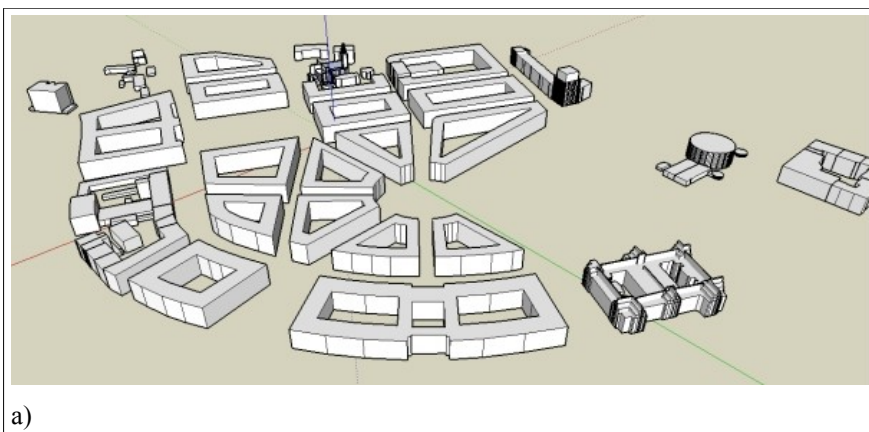
Ryc. 203. Projekt grupy „kompilacyjnej”, wariant I (autor: martouf).

Promienisty układ przestrzenny, w rejonie *Wielkiego Ronda*, umożliwił rozłożenie potoku ruchu w relacji północ-południe na promienistą siatkę ulic jednokierunkowych bądź jednofunkcyjnych. Ulica Dobrzyńska stała się główną osią komunikacji zbiorowej, ulica Kujawska – jednokierunkową jezdnią prowadzącą ruch z północy na południe, zaś ulica Nowo-Mazowiecka – jednokierunkową jezdnią prowadzącą ruch z południa na wschód. Relacja wschód-zachód (z mostu Grunwaldzkiego), po pokonaniu *Wielkiego Ronda*, rozdziela się na wysokości północnej wieży Poczty Głównej na dwie jednokierunkowe ulice: Podwale – w kierunku południowym, z możliwością odgałęzienia na zachód (na skrzyżowaniu z ulicą Oławską) oraz ulicę Krasińskiego – w kierunku odwrotnym). Komunikacja zbiorowa, wprowadzona z *Wielkiego Ronda* w ulicę

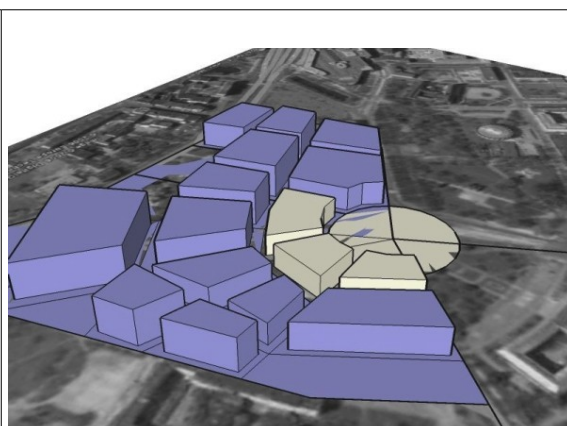
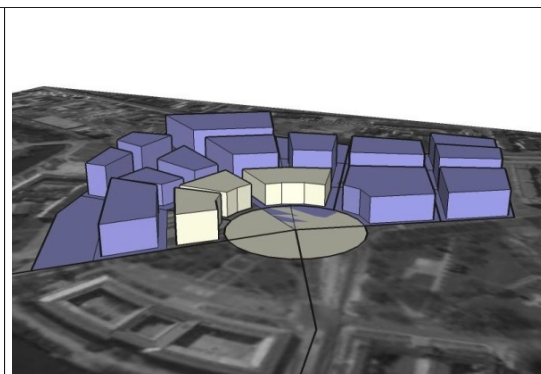
Dobrzyńską, po odgałęzieniu w północną oś kompozycyjną i po przecięciu ulicy Krasińskiego przy Poczcie Głównej, prowadzona jest dalej południową stroną ulicy Podwale. Główny przystanek komunikacji zbiorowej ulokowano po południowej stronie *Wielkiego Ronda*, skąd w kierunku północnym – z jego środka – wyprowadzono dwie linie komunikacji zbiorowej na mosty: Pokoju i Grunwaldzki (ryc. 203). W ujęciu krajobrazowym *Wielkie Rondo* zostało włączone w tereny zielone Parku Słowackiego. (ryc. 203, 204a, 204f).



Ryc. 204. Prace projektowe grupy „kompilacyjnej”: a) wariant II, b) szczegół I (autor: nn), c) szczegół II, d) wariant III, e) wariant IV, f) wariant V (autor: nn), g) wariant VI (autor: zajf), h) wariant VII (autor: jacekq), i) wariant VIII, j) wariant IX (autor: nn). Autorem pozostałych jest martouf.



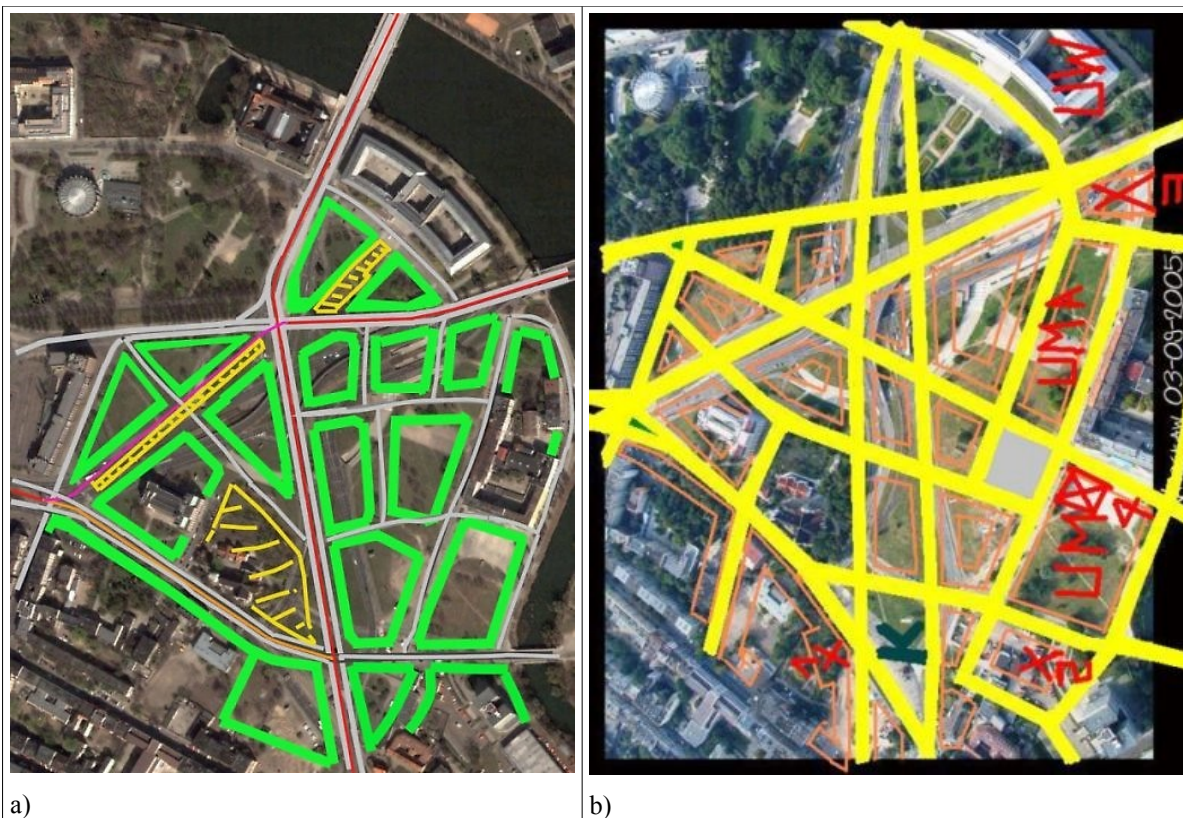
Zarówno proces dochodzenia do końcowego projektu grupy „kompilacyjnej” (ryc. 204), jak również kończące te prace wizualizacje (ryc. 205), pokazały wysokie kompetencje jego autorów.



Ryc. 205. Wizualizacje projektu grupy „kompilacyjnej”, autorzy: a-g) jackseg, e-g) 625 (?).

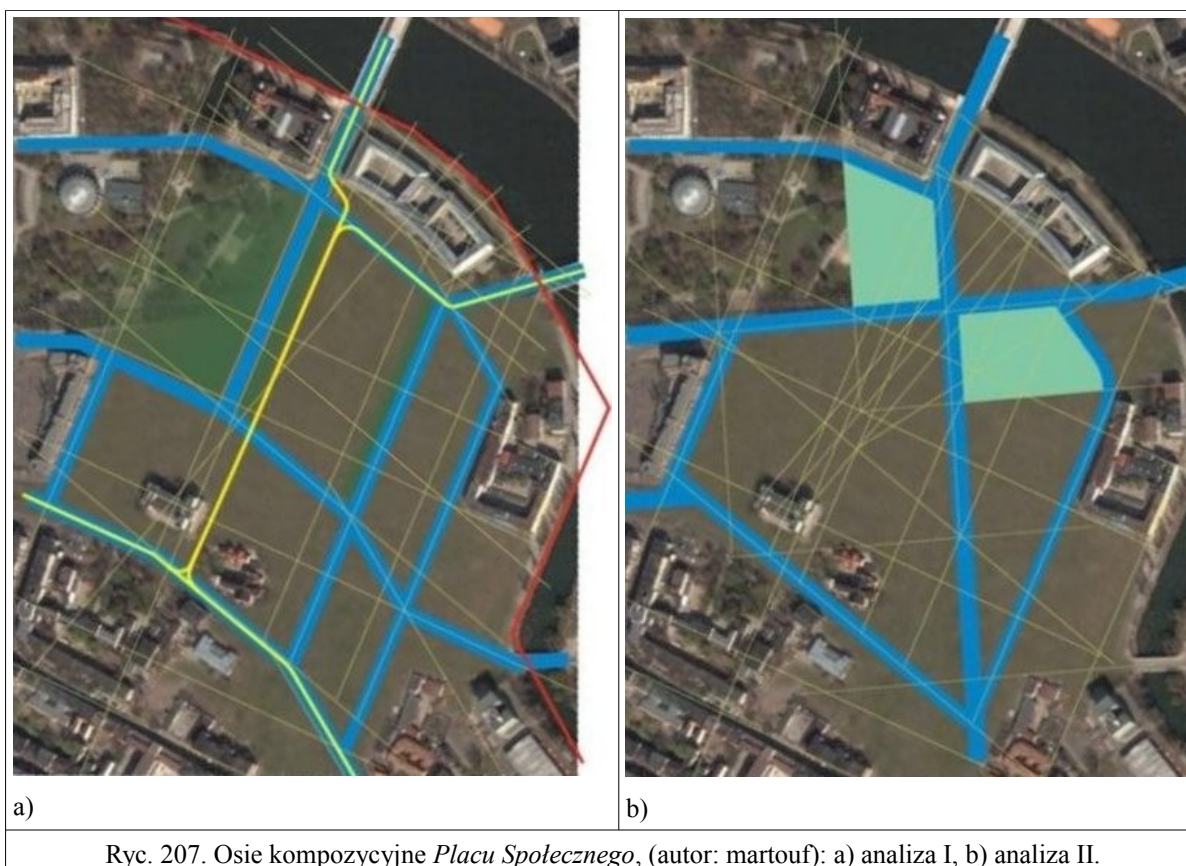
Z dyskusji wyłoniły się także dwie autorskie, różne koncepcje. Zajf – autor pierwszej z nich, zaproponował [7.4.2., s. 284] przepuszczenie przez *Plac* trzech głównych tras komunikacyjnych: dwóch w relacji wschód-zachód (al. Słowackiego – most Grunwaldzki i ul. Traugutta – most Oławski) i jednej w relacji północ-południe (most Pokoju – ul. Pułaskiego). W wyniku takiego wytyczenia powstał podział *Placu* na trzy główne zespoły urbanistyczne: pierwszy – położony między al. Słowackiego i trasą NS podporządkowany kompozycyjnie głównej fasadzie budynku Urzędu Wojewódzkiego, drugi – zawarty między trasą NS a Oławą, podzielony proporcjonalnie siecią ulic na osiem kwartałów, które skalą i formą nawiązywałyby do ocalałego z pożogi wojennej kwartału między ul. Mazowiecką, a ul. Wybrzeżem Słowackiego i trzeci – podporządkowany kompozycyjnie dwóm przekątnym osiom łączącym przeciwległe wierzchołki czworokąta o kształcie latawca. Pierwsza z osi – zaczynająca się na północno-wschodnim narożniku skrzyżowania ul. Traugutta z ul. Krasieńskiego – zakończona jest kolumnadą wejścia do Urzędu Wojewódzkiego, druga – zaczynająca się nieopodal prezbiterium kościoła p.w. św. Maurycego – zamknięta jest widokiem na bryłę kościoła NMP na Piasku (ryc. 206a).

Autor drugiej koncepcji – Darek_W zaproponował [7.4.3., s. 284], aby problem przeprowadzenia przez *Plac* głównych potoków ruchu rozwiązać za pomocą dwóch par ulic jednokierunkowych: pierwszej, w relacji północ-południe: z mostu Pokoju w ul. Pułaskiego i drugiej – w relacji wschód-zachód: z mostu Grunwaldzkiego w ul. Podwale, przez al. Słowackiego i w relacji zachód-wschód: z ul. Traugutta do mostu Grunwaldzkiego (adaptując do tego zadania południową jezdnię istniejącej trasy WZ). Obszar *Placu* został podzielony na kilkanaście – spójnych kompozycyjnie z otoczeniem – zespołów przestrzennych, z których większość obudowano obrzeżnie. Proponując zabudowę o wysokości od 6 do 7 kondygnacji, autor zaproponował również cztery dominanty wysokościowe: na rogu ul. Traugutta i pl. Wróblewskiego, na terenie Angel Wings, obok zjazdu z mostu Grunwaldzkiego i czwartą, nieopodal wjazdu na most Oławski (ryc. 206b).



Ryc. 206. Inne projekty internautów, autorzy: a) zajf, b) Darek_W.

Dyskusja publiczna prowadzona w sieci była na tyle wnikliwa, że dyskutanci niejako przy okazji uporządkowali wiedzę na temat problemów kompozycyjnych występujących na badanym terenie. Opracowane zostały dwa modele. W pierwszym, który można byłoby nazwać *historycznym* (ryc. 207a), punktem odniesienia stały się osie istniejących na tym terenie ulic. W drugim zaś modelu, który można byłoby nazwać *ahistorycznym* (ryc. 207b), głównym punktem odniesienia stała się kolumnada wejściowa budynku Urzędu Wojewódzkiego. Na tę główną siatkę nałożona została druga, zgeometryzowana, w układzie prostopadłych osi wytyczonych w nawiązaniu do głównych akcentów architektonicznych, takich jak wieże, osie istniejących elewacji, linie elewacji, narożniki budynków.



W modelu *historycznym* za elementy układu przestrzennego uznano:

a) na kierunku północ-południe:

- ulicę Krasieńskiego,
- oś widokową z mostu Pokoju zamkniętą północną ścianą obiektu Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej przy ul. Dobrzyńskiej 21/23,
- ulicę Mazowiecką,
- oś widokową równoległą do ul. Mazowieckiej w kierunku południowo-wschodniego narożnika budynku Urzędu Wojewódzkiego;

b) na kierunku wschód-zachód:

- ulicę spinającą ul. Purkyniego z ul. Mazowiecką,
- ulicę Traugutta,
- ulicę łączącą al. Słowackiego z ul. Walońską fragmentami równoległą do ul. Traugutta.

Zaś w *modelu ahistorycznym* wskazano na:

- oś głównej elewacji budynku Urzędu Wojewódzkiego z jej zamknięciem w postaci północnej elewacji Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej przy ul. Dobrzyńskiej 21/23,
- łącznik komunikacyjny między mostem Pokoju a pl. Wróblewskiego (prosty i bezpośredni),
- łącznik komunikacyjny między mostem Grunwaldzkim a ul. Podwale (prosty i bezpośredni),
- wykształcenie głównego węzła komunikacyjnego, jako południowej pierzei placu przed Urzędem Wojewódzkim, dopełnionego dwiema symetrycznymi ulicami: Purkyniego i Mazowiecką z koncentracją obiektów administracyjnych,
- wyprostowaną ul. Traugutta na odcinku między ulicami: Krasieńskiego i Pułaskiego.

Połączenie tych dwóch modeli można odnaleźć w odręcznej koncepcji ukształtowania nowej zabudowy autorstwa Zajfa, opisywanej powyżej (ryc. 206a).

5.3. Podsumowanie

Przebieg dyskusji społecznej, wykorzystane narzędzia prezentacji i ciężar jakościowy argumentów upoważniają do stwierdzenia, że przyszli inwestorzy *Placu* staną przed odpowiedzialnym wyzwaniem. Zaproponowane przez nich wizje, jak i późniejsze realizacje poddane zostaną ocenie, zarówno na konkurencyjnym rynku idei, jak i – co wydaje się nie mniej istotne – poddane krytycznej ocenie wrocławian.

Ważnym elementem w planowaniu mogą stać się dwie osie widokowe, stanowiące elementy kompozycyjne Parku Słowackiego: pierwsza z nich – o kierunku północ-południe – położona w jego zachodniej części, na zamknięciu ma dwie wieże Katedry (ryc. 208a) i nie wnosi nic istotnego do rozwiązań urbanistycznych samego *Placu*. Druga oś – o kierunku zachód-wschód, zaczynająca się nieopodal Muzeum Architektury i kończąca się widokiem południowo-wschodniego narożnika głównej elewacji budynku Urzędu Wojewódzkiego (ryc. 208b), ze względu na rangę obiektu, jego skalę urbanistyczną i rozpoznawalność – stanowi dość ważny element w topografii miasta i przy wszelkich działaniach planistycznych winna być uszanowana.



a)

b)

Ryc. 208. Osie widokowe w Parku Słowackiego: a) dawna promenada nad fosą (zasypaną) zorientowana na wieże katedry, b) zorientowana na budynek Urzędu Wojewódzkiego.

5.4. Zamierzenia planistyczne

Zgodnie z wymogami art. 18 ust. 2 pkt 15 Ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o *samorządzie terytorialnym* (Dz. U. Nr 16, poz. 95 z późniejszymi zmianami) i Ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku o *zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz. U. Nr 89, poz. 415, art. 6 ust. 1) oraz przede wszystkim z potrzeby chwili władze samorządowe podjęły prace nad sporządzeniem studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław.

Prawną podstawą tych prac stała się *Uchwała w sprawie przystąpienia do sporządzenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław* [7.1.1., s. 179], zgodnie z którą powinno być ono przedstawione Radzie nie później niż 31 grudnia 1996 roku.

Tak też się stało i uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia z 30 stycznia 1998 roku, w sprawie uchwalenia *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław* [556], dokument [7.1.3., s. 180] ten został przyjęty¹¹⁴, uchylając tym samym dotychczasowe regulacje [7.1.2., s. 179], (ryc. 209). Z prawnego punktu widzenia nie ma obowiązujących ustaleń dla obszaru *Placu* gdyż te, zawarte w *Planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego Wrocławia*, zatwierdzonym w 1988 roku (por. 4.1.4., s. 84) utraciły ważność. W *Studium* nazwa *Placu Społecznego* wymieniona została tylko raz, w kontekście konieczności przebudowy układu komunikacyjnego (por. 4.1.5., s. 86) i (4.3.1.7., s. 98). Jednak podczas gruntownej jego analizy można odnaleźć wiele fragmentów, które w ogólnych sformułowaniach odnoszą się szczególnie do *obszaru badań*. Za takie należy uznać, między innymi sformułowania o konieczności zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego poprzez zagospodarowanie nadbrzeży.

W odniesieniu do kwestii kompozycyjnych możemy odnaleźć zapisy odnoszące się do zharmonizowanego z otoczeniem odtworzenia historycznej tkanki urbanistycznej, jak również do unikania jednofunkcyjnych centrów administracyjnych.

Widząc Wrocław jako stolicę Dolnego Śląska, wprowadzono pojęcia miasta *magnetyzmu kulturalnego*, *miasta turystycznego* i *miasta spotkań* szczególnie, akcentując konieczność stworzenia przestrzeni i obiektów publicznych dla potrzeb spotkań wielu tysięcy ludzi. W trosce o obecnych i przyszłych mieszkańców sformułowano postulaty ograniczenia hałasu i zmniejszenia zanieczyszczeń atmosfery, m. in. poprzez likwidację indywidualnych źródeł ogrzewania.

Po zatwierdzeniu *Studium* niebawem rozpoczęto działania zmierzające do sporządzenia zmian w jego zapisie. Rada Miejska podjęła *Uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław w obszarach przemysłowo – składowych oraz niektórych elementów systemu transportowego, infrastruktury technicznej i społecznej* [7.1.4., s. 189]. Z punktu widzenia zagospodarowania *Placu* dokument nie wniósł nic nowego. Formalnie zmiana *Studium* nastąpiła w drodze uchwały z dnia z 5 lipca 2001 roku¹¹⁵.

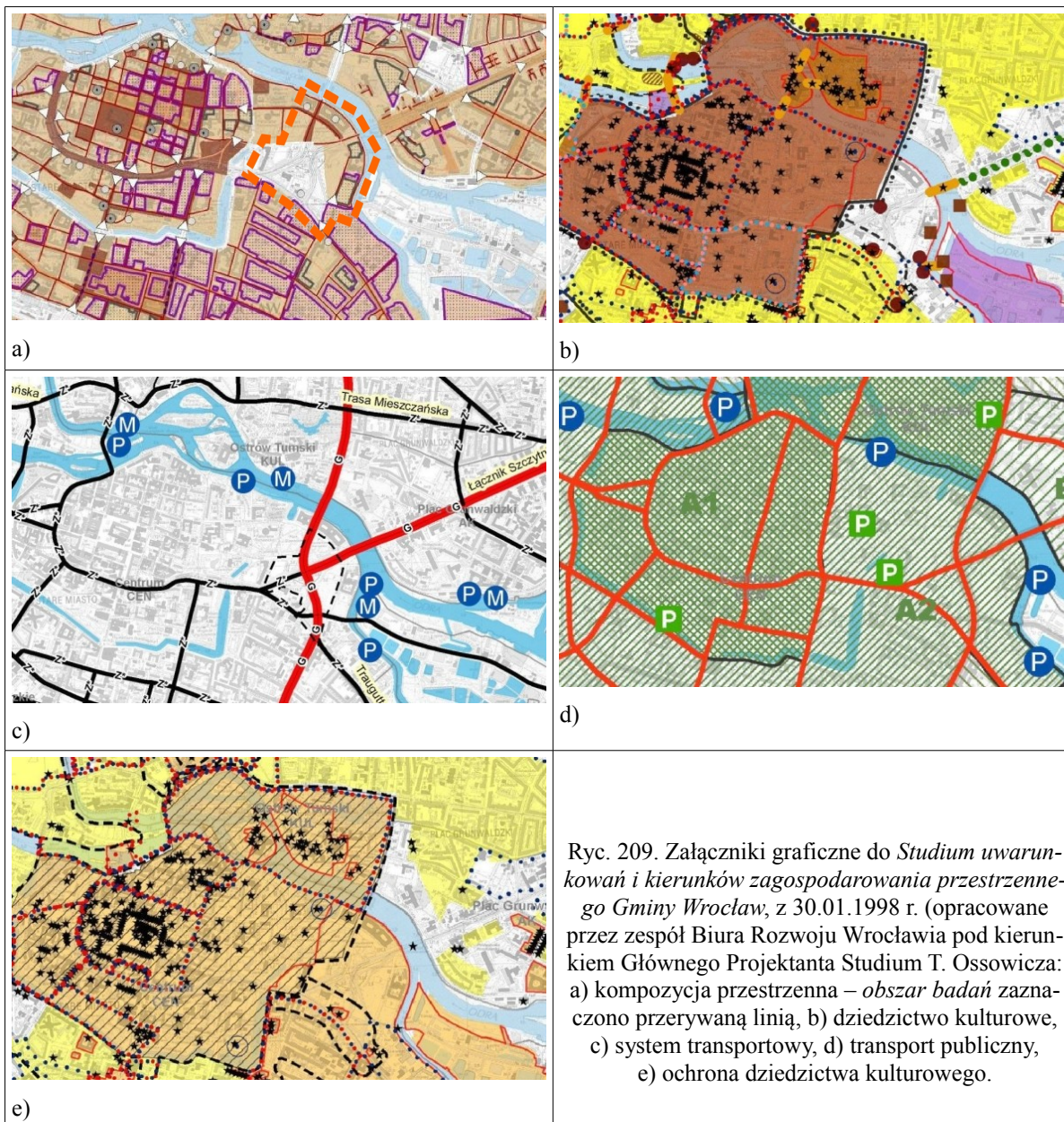
Podobnie, jak poprzednio, podjęto działania zmierzające do sporządzenia kolejnej jego nowelizacji. Stało się to z chwilą przyjęcia *Uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław* [7.1.5., s. 190]. Tę kolejną zmianę *Studium* Rada Miejska uchwaliła 6 lipca 2006 roku [7.1.6., s. 191].

Równoległe z tworzeniem *Studium* trwały prace nad *Strategią Rozwoju Wrocławia „Strategia-Wrocław 2000 Plus”*. Formalną podstawę tych prac stworzyły uchwały Rady Miejskiej Wrocławia:

¹¹⁴Liczące ok. 2000 stron *Studium*, jest jedynie źródłem intencji, gdyż zgodnie z zapisami ustawy formalnie nie może być źródłem prawa.

¹¹⁵Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr XXXV/1126/01.

- w sprawie strategicznego planu rozwoju miasta [557],
- w sprawie przyjęcia koncepcji prac nad Strategią Rozwoju Wrocławia [558],
- w sprawie Studium rozwoju metropolitalnego Wrocławia, zwanego Strategią integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej [559],
- w sprawie przystąpienia do aktualizacji strategii rozwoju Wrocławia „Strategia – Wrocław 2000 Plus” [560].



Zarządzeniem Prezydenta Wrocławia [7.1.7., s. 192] powołano Komitet Redakcyjny do prac nad aktualizacją strategii¹¹⁶. Formalne zmiany *Strategii* nastąpiły w drodze *Uchwały w sprawie przyjęcia strategii rozwoju Wrocławia „Strategia – Wrocław w perspektywie 2020 plus”* [7.1.8., s. 193]. Również w tym dokumencie nie ma koncepcji przekształceń *Placu* [7.1.9., s. 194]. Działania planistyczne podejmowane po 1990 roku wynikają wprost z zapisów ustawowych. Niewątpliwa rewolucja w tej dziedzinie, z jaką mieliśmy do czynienia

¹¹⁶Z Prezydentem Wrocławia jako przewodniczącym. Niebawem wiceprezydent Dawid Jackiewicz został zastąpiony przez Wiceprezydenta Adama Grehla [561].

nia na początku okresu transformacji, spowodowała dużą liczbę konfliktów, które eliminowano w trakcie kolejnych nowelizacji. Jedną z ujemnych cech tego procesu było rozwiązanie dotychczasowych struktur organizacyjnych, a w ich konsekwencji rozproszenie zespołów projektowych. Naruszono w ten sposób podstawową zasadę dobrej urbanistyki – tj. rozważnej kontynuacji, odnoszącej się zarówno do struktur organizacyjnych, jak i autorskich grup projektowych. Praktyka pokazuje, że działania takie nie są drogą najwłaściwszą, a dowodów dostarczają nam kolejne, nieudane realizacje.

Podsumowując, można stwierdzić, że od 1990 roku *Plac Społeczny* w obowiązujących ustaleniach planistycznych był nieobecny, o czym najlepiej świadczy *załącznik graficzny do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław - kompozycja przestrzenna* (ryc. 209a). Ta sytuacja miała zmienić się dopiero w 2007 roku.

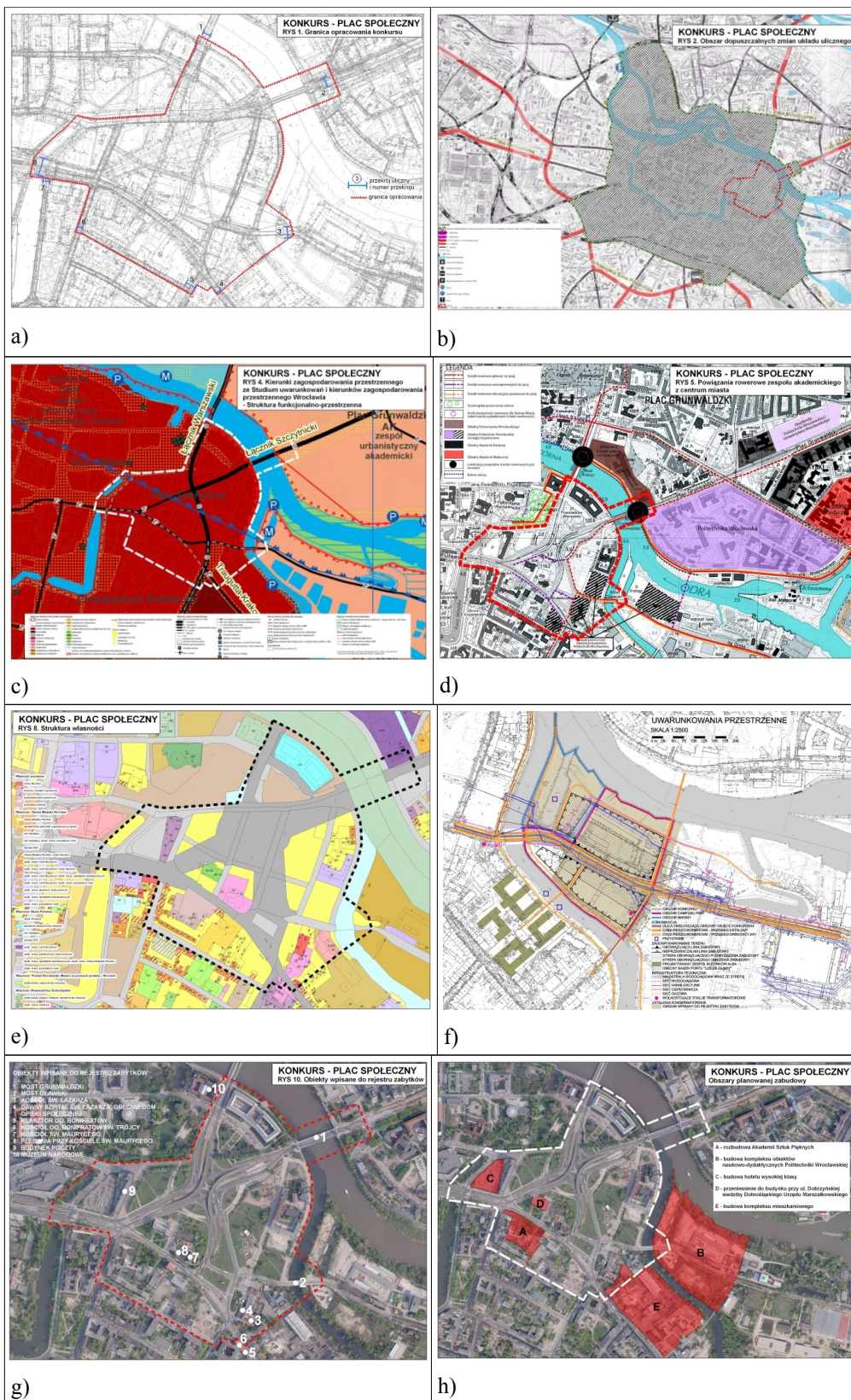
5.5. Konkurs z 2007 roku

Powołane, po zmianach ustrojowych w latach 90. XX wieku, nowe władze samorządowe, swoje pierwsze działania ukierunkowały na realizację przedsięwzięć nieskomplikowanych i bezdyskusyjnych dla większości wrocławian. Dzięki temu łatwo uzyskiwały dla nich społeczną aprobatę, bez konieczności uzgadniania planowanych zamierzeń podczas długotrwałych negocjacji ze stronami postępowania administracyjnego. Z biegiem czasu metoda ta zaczęła jednak wywoływać zniecierpliwienie z powodu unikania rozstrzygnięć w kwestiach strategicznych. Niewątpliwie taką kwestią była przyszłość *Placu Społecznego*. Ta narastająca presja opinii publicznej była zgodna również z intencjami zawartymi w ustaleniach *Studium*, które w § 18 pkt 4: *Wyznacza [...] obszary o znaczeniu strategicznym dla miasta [...]. Dla obszarów tych zaleca się sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w pierwszej kolejności niezależnie od powstania obowiązku do ich przystąpienia wynikającego z art. 13 pkt. 2 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym*. I dlatego też wiosną 2007 roku władze Wrocławia ogłosiły *konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*¹¹⁷. Bartłomiej Knapik, redaktor gazety *Słowo Polskie – Gazeta Wrocławska* napisał: *Ruszył konkurs na projekt zabudowy terenu między Dolnośląskim Urzędem Wojewódzkim a ulicą Traugutta* [7.3.1., s. 217], zaś Dariusz Dziubiński – sędzia-referent, formułując przedmiot konkursu pisał *post factum* w miesięczniku *Urbanista: Między ulicą Traugutta a rzeką Olawą ma powstać zespół zabudowy z dwoma wieżowcami, za budynkiem Poczty Głównej pięciogwiazdkowy hotel Hilton, a przy ulicy Traugutta Akademia Sztuk Pięknych planuje rozbudowę swojego budynku* [122].

Zleceniodawca oczekiwał opracowań, które określiłyby zasady ukształtowania funkcjonalno-przestrzennego *Placu* w taki sposób, aby przy poprawnie rozwiązanym i sprawnie działającym układzie komunikacyjnym nie utracić *genius loci* miejsca. Oczekiwał również określenia zasad kształtowania zabudowy i przestrzeni publicznych, struktury funkcjonalnej oraz przeznaczenia terenu. Na podstawie uzyskanych rozwiązań miały zostać sformułowane wnioski, które można byłoby potraktować jako wytyczne do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego [7.2.4.1., s. 208].

Dla potrzeb konkursu przygotowano wytyczne (ryc. 210), które określiły granicę opracowania wraz z granicą obszaru dopuszczalnych zmian układu ulicznego, przewidywaną strukturę funkcjonalno-przestrzenną, powiązania rowerowe zespołu akademickiego Geocentrum przy ul. Na Grobli z centrum miasta, aktualną strukturę własności, uwarunkowania przestrzenne dla terenów przyległych, wykaz obiektów wpisanych do rejestru zabytków i obszary planowanej zabudowy.

¹¹⁷O terminie jego ogłoszenia, w artykule pokonkursowym, Dariusz Dziubiński pisał: *Planowany początkowo na koniec bieżącego (2007, przyp. autora) roku konkurs na koncepcję zagospodarowania placu nieoczekiwanie rozpisano wiosną. Powodem przyspieszenia prawdopodobnie było pojawienie się inwestorów zainteresowanych terenami leżącymi na styku z Placem*. [122, s.22-26].



Ryc. 210. Wytyczne do konkursu na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu, z roku 2007: a) granica opracowania, b) granica obszaru dopuszczalnych zmian układu ulicznego, c) struktura funkcjonalno- przestrzenna, d) powiązania rowerowe zespołu akademickiego z centrum miasta, e) struktura własności, f) wyrys uwarunkowań przestrzennych dla terenów przyległych, g) obiekty wpisane do rejestru zabytków, h) obszary planowanej zabudowy.

W konkursie uczestniczyło 270 architektów, 27 zespołów z całego świata. W Muzeum Architektury we Wrocławiu 9 lipca 2007 roku sąd konkursowy [7.2.4.2., s. 212] ogłosił wyniki i zdecydował przyznać I nagrodę zespołowi *Gottesman Szmelcman Architecture SARL – Paryż*. We wnioskach pokonkursowych sąd podkreślił rolę *Placu* jako łącznika pomiędzy otaczającymi terenami miejskimi, z żywą wielofunkcyjną tkanką miejską, o przewadze zabudowy mieszkaniowej. Zdaniem sądu siatka ulic powinna być kształtowana jako kontynuacja otaczających ją struktur przestrzennych, a przestrzeń publiczna ma być budowana w oparciu o przestrzenie ulic i placów. Obiekty kubaturowe położone w sąsiedztwie Odry i Oławy, powinny otwierać się w ich kierunku. Tereny zielone mają nawiązywać do zasad kompozycyjnych przyległych terenów zielnych. Za prawidłowe sąd uznał kontynuowanie *Osi Grunwaldzkiej*, aż do ul. Oławskiej i dalej do pl. Dominikańskiego. Cały teren opracowania ma mieć dobrze wykształcone połączenia ciągami pieszymi ze Starym Miastem. Za ważne uznano połączenie *Placu* z nowym kampusem Politechniki Wrocławskiej, przy ul. Na Grobli, oraz z terenem pomiędzy ul. Traugutta a Oławą, poprzez planowany ciąg pieszy biegnący równoległe do Oławy. Wysokość zabudowy odniesiono do „gabarytu kamienicy wrocławskiej” lub nieco większej. Dopuszczono lokalizację budynków wysokich na terenach nadrzecznych. Zalecono podkreślanie ważnych miejsc lub wewnątrz urbanistycznych lokalnymi dominantami architektonicznymi. Zalecono również odtworzenie placu Wróblewskiego, jako czytelnego wnętrza urbanistycznego, obudowanego pierzejami zabudowy, z wyeksponowaniem obiektów zabytkowych oraz ukształtowanie wnętrza urbanistycznego przed budynkiem Urzędu Wojewódzkiego, odzwierciedlających osiowość tego obiektu. W kwestiach komunikacyjnych za właściwe uznano wszelkie działania zmierzające do przeniesienia potoku ruchu poza teren *Placu*. Za zdecydowanie niewłaściwe uznano natomiast lokalizowanie dużego, silnie koncentrującego przestrzeń, centrum ogólnomiejskiego z dominacją funkcji usługowych i wprowadzenie w obręb *Placu* budynków wysokościowych [7.2.4.3., s. 212]

W dyskusji publicznej, jaka miała miejsce po ogłoszeniu wyników, obok głosów decydentów – polityków i przedstawicieli służb planistycznych, wyrażających się w sposób wyważony o wynikach konkursu, podkreślających przede wszystkim konieczność szybkich, acz odpowiedzialnych decyzji [7.3.2., s. 217], [7.3.3., s. 218] pojawiły się głosy – przede wszystkim na łamach internetowego forum gazeta.pl [7.4.4., s. 285] – krytykujące „odtworzeniowy” charakter zabudowy zaproponowany w I nagrodzie oraz nierealistyczność rozwiązań komunikacyjnych, a przede wszystkim tunelu łączącego Oś Grunwaldzką z ul. Pułaskiego.

Laureaci I nagrody, firma *Gottesman Szmelcman Architecture SARL*¹¹⁸ projektując tunel samochodowy dla ruchu w relacji pl. Grunwaldzki – ul. Pułaskiego, zminimalizowali problemy komunikacyjne tego fragmentu miasta. Relację kierunku NS (z mostu Pokoju do ul. Pułaskiego) rozwiązywali w duchu „przedestakadowym”, tj. za pośrednictwem ulic Dobrzyńskiej i Traugutta (burząc przy okazji istniejący obiekt pod nr 21-23). Ten tradycyjny trakt dopełnili ciągiem: ul. Pułaskiego, pl. Wróblewskiego, ul. Mazowiecką poprzez rondo przed mostem Grunwaldzkim, dalej pl. Powstańców Warszawy, aż do skrzyżowania z ul. Purkyniego. Relacja kierunku WZ zniknęła z koncepcji autorów. Co więcej, zakończono ją „ślepy” czworokątnym placem zaprojektowanym po zachodniej stronie ul. Dobrzyńskiej (w połowie długości między al. Słowackiego a ul. Traugutta). Uwolnioną od ruchu tranzytowego przestrzeń *Placu* podzielono na wielofunkcyjne kwartały. Zaproponowano ciąg kwartałów nawiązujących w rzucie do koncepcji lokalizacji obiektów reprezentacyjnych na bulwarach, z grudnia 1939 roku (por. ryc. 79), oddzielony od reszty zabudowy *Placu* szerokim bulwarem łączącym Park Słowackiego z terenami nad Oławą. Układ przestrzenny i skala obiektów wpisały się w tradycyjny charakter zabudowy tego fragmentu miasta. (ryc. 211).

¹¹⁸Praca nr 070777, skład zespołu: Ami Szmelcman, Asaf Gottesman, Danny Rozen, Inbar Idan, Ronen Givati, Boaz Ram, Lukasz Czyszczoń.



a)



b)



c)

Ryc. 211. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu, z roku 2007, I nagroda, (autorzy: A. Szmelcman, A. Gottesman, D. Rozen, I. Idan, R. Givati, B. Ram, Ł. Czystych): a) sytuacja, b) i c) I i II wizualizacja z lotu ptaka.

Zupełnie inne podejście do problematyki komunikacyjnej zaprezentowali autorzy pracy wyróżnionej II nagrodą – z wrocławskiej firmy *Maćków Pracownia Projektowa Sp. z o.o.*¹¹⁹. Likwidując estakady, autorzy zachowali istniejący przebieg relacji WZ, podnosząc jego rangę i czyniąc z niego główny element kompozycyjny *Placu*. Relację NS konsekwentnie przeprowadzili ciągiem: ul. Pułaskiego, pl. Wróblewskiego, ul. Mazowiecką, poprzez rondo przed mostem Grunwaldzkim, dalej pl. Powstańców Warszawy, aż do skrzyżowania z ul. Purkyniego. Wzmocnili ją nową, wyprowadzoną od południowo-wschodniego krańca Parku Słowackiego, w kierunku siedziby Urzędu Marszałkowskiego, dwujezdniową arterią o charakterze bulwarowym. Dzięki temu, uzyskali zielony ciąg łączący Park z terenami nad Oławą w rejonie portu, udostępniony poprzez kładkę nad Oławą na północ od mostu Oławskiego. *Plac* podzielony został na wielofunkcyjne kwartały. Pierwszą z wewnętrznych osi komunikacyjnych wytyczono równoległe do ul. Mazowieckiej i Odry. Drugą zaś wytyczono od mostu Oławskiego, wzdłuż nieistniejącej ul. Sandomierskiej, kończąc w połowie odległości między południowo-wschodnim krańcem Parku Słowackiego, a ul. Krasińskiego. Przestrzeń pl. Powstańców Warszawy zabudowano dwoma kwartałami rozmieszczonymi osiowo względem budynku Urzędu Wojewódzkiego, podkreślając tym samym jego rangę. Układ przestrzenny nawiązuje do historycznej formuły zabudowy kwartałowej, aczkolwiek w przerysowanej skali i nieco swobodniejszym podziale (ryc. 212).



a)



b)

Ryc. 212. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu, z roku 2007, II. nagroda, (autorzy: Z. Maćków, A. Galas, E. Houx, A. Kowalczyk, M. Maury, M. Nykiel, B. Witwicki, Z. Wojtasiak, Ł. Kitka i M. Hałas): a) sytuacja, b) wizualizacja.

¹¹⁹Praca nr 072400, skład zespołu: Zbigniew Maćków, Anna Galas, Eugene Houx, Agata Kowalczyk, Mariusz Maury, Michał Nykiel, Bartłomiej Witwicki, Zuzanna Wojtasiak, Łukasz Kitka i Marcin Hałas.

Autorzy III nagrody – firma *071 Grupa Projektowa* z Wrocławia¹²⁰, problemy komunikacyjne rozwiązali w oparciu o model odwróconej litery „T”. Poziomy element tego układu to ciąg ul. Traugutta, prostopadły zaś – to poszerzona ul. Dobrzyńska, w rejonie skrzyżowania z al. Słowackiego rozwidlająca się w kierunku mostów: Pokoju i Grunwaldzkiego. Plac – podzielony na dwa zespoły przestrzenne – został zabudowany w dwóch konwencjach: zachodni (między ulicami: Krasieńskiego i Dobrzyńską) – przeznaczony został pod zabudowę obiektami o nietypowej architekturze, swobodnej linii zabudowy, z lekkością otwierającej się ku zieleni Parku Słowackiego i ulokowanej w nim rotundzie Panoramy Racławickiej i wschodni (między ul. Dobrzyńską i ul. Mazowiecką) – rozczłonkowany na ahistoryczne, schematyczne kwartały, o zabudowie w duchu architektury przedwojennej, gdzieś wzbogaconej o obiekty wysokościowe, które swoim ulokowaniem wyznaczają granice tego zespołu. Owa schematyczność nie razi, gdyż obrzeża niektórych kwartałów, w sąsiedztwie tych akcentów wysokościowych ukształtowano, jako przestrzenie publiczne o charakterze placów. Całość koncepcji dopełniła okrągła wieża zlokalizowana nieopodal zachodniego przyczółka mostu Grunwaldzkiego, na skrzyżowaniu ul. Wybrzeże Słowackiego z ul. Mazowiecką (ryc. 213).



a)



b)

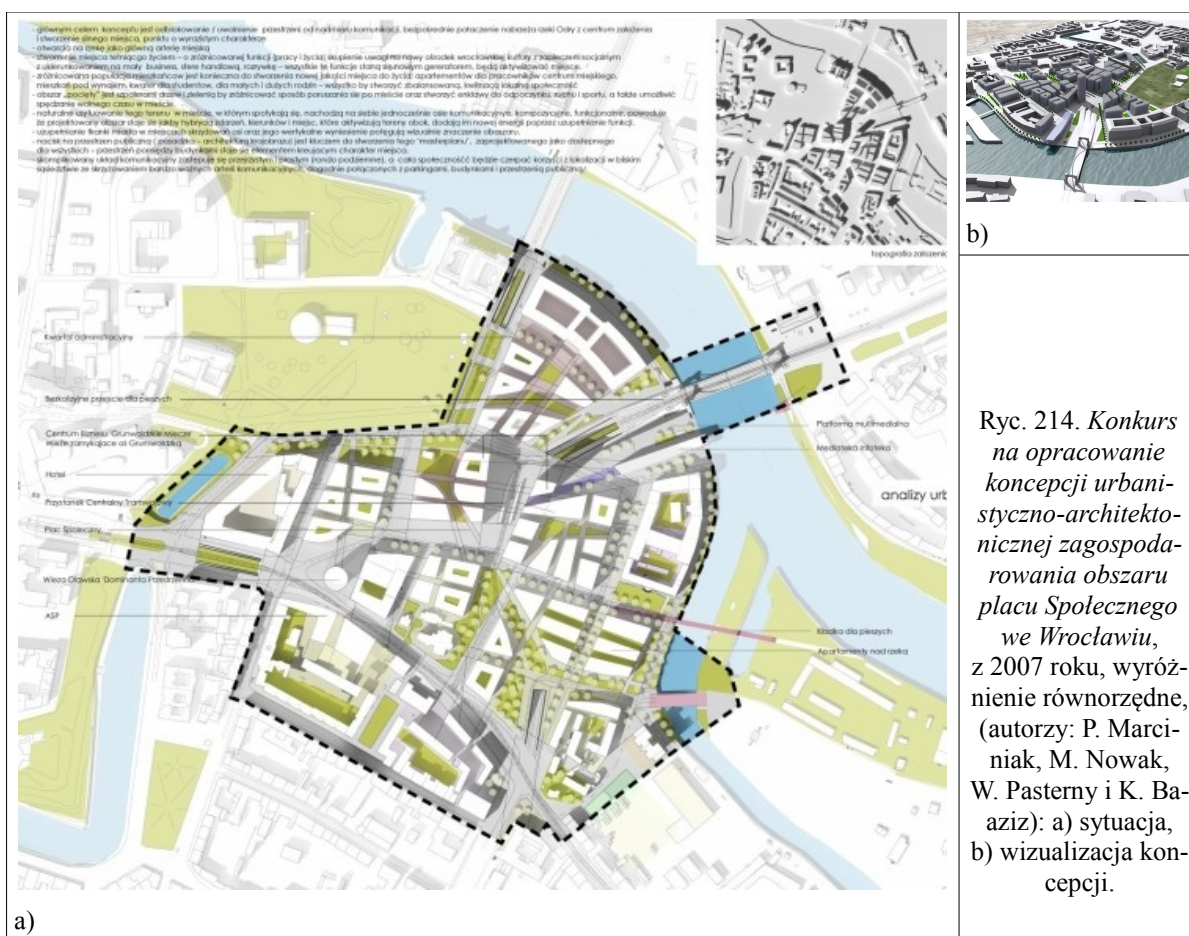
Ryc. 213. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu, z roku 2007, III. nagroda, (autorzy: M. Hawrylak, M. Klósek, J. Nosal, N. Rowińska, Sz. Brzezowski, M. Kocjan, P. Major, J. Erdman, W. Chrzanowski): a) sytuacja, b) zdjęcie z modelu.

¹²⁰Praca nr 113111, skład zespołu: Maciej Hawrylak, Magdalena Klósek, Joanna Nosal, Natalia Rowińska, Szymon Brzezowski, Maciej Kocjan, Paweł Major, Juliusz Erdman, Wojciech Chrzanowski.

To co łączy nagrodzone prace, to „zachowawczy” stosunek do sposobu zabudowy *Placu* polegający na prostym nawiązaniu do zabudowy przedwojennej oraz raczej „technologiczny” stosunek do problemów komunikacyjnych; od podejścia: *chowamy je* [tzn. ulice] *pod ziemię* (I nagroda) aż po *eksponujemy ponad miarę* (III nagroda).

Zupełnie inne podejście prezentują prace wyróżnione. Wszystkie wyróżnienia były równorzędne. Cechuje je dążenie do wypełnienia przestrzeni *Placu* megastrukturą, by przy jej pomocy rozwiązać – zdaniem autorów – istny „węzeł gordyjski *Placu*”. Główne arterie komunikacyjne rozwiązywane są bądź pod ziemią, bądź w przyziemiach owych megastruktur. Ruch pieszy wyniesiony ponad teren przemieszcza się po płytach przykrywających hektary wbudowanych parkingów. Na płytach tych lokalizowane są przestrzenie publiczne, nad którymi górują, podkreślające ważność miejsca, wysokościowce. Powierzchnia *Placu* zabudowywana jest kwartałami nawiązującymi układami przestrzennymi i formami zabudowy do przedwojennych, czasami wolno stojącymi kubaturami w duchu kwartałowym, w innym zaś przypadku – wielkimi megastrukturami kwartałowymi z akcentami wysokościowymi.

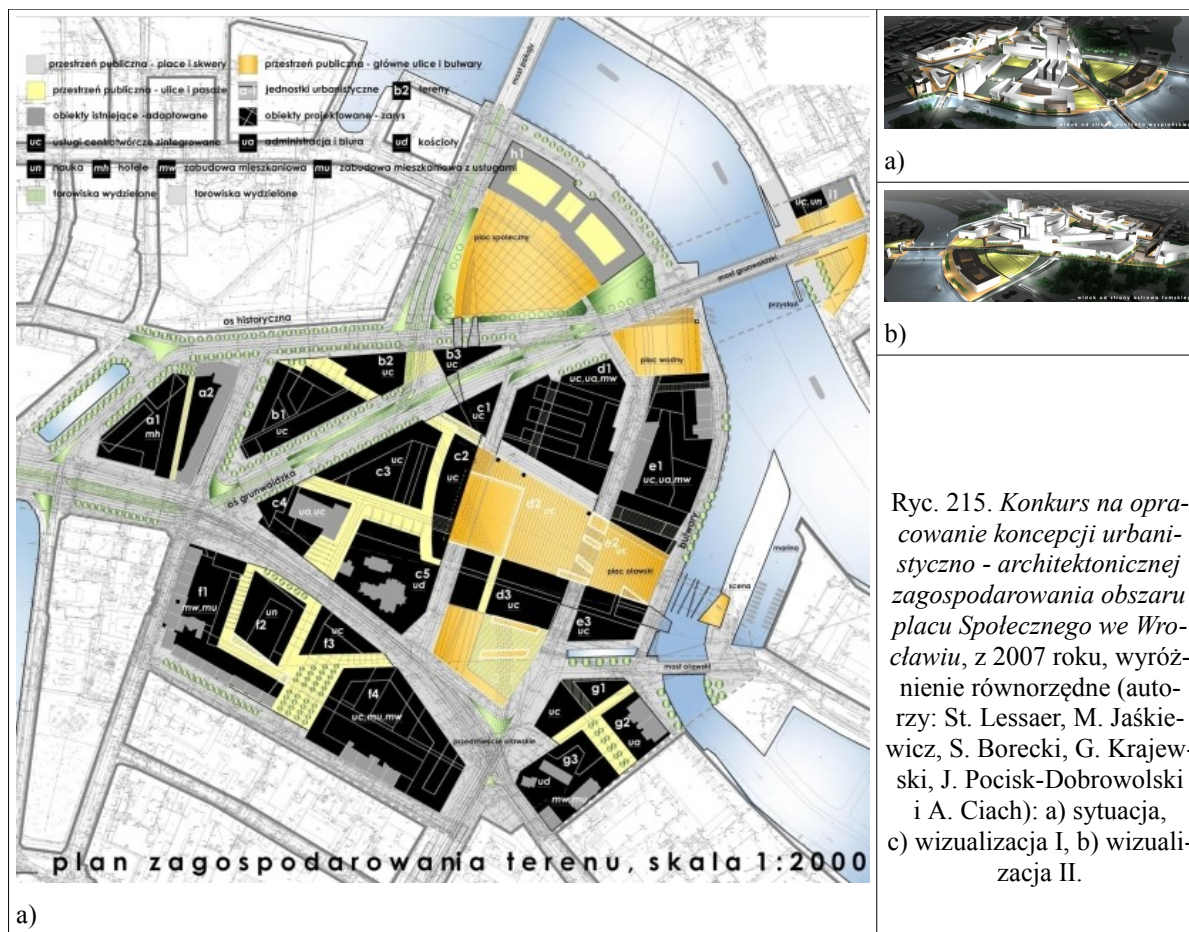
W pracy firmy *Exper z Wrocławia*¹²¹, przestrzeń *Placu* po wyeliminowaniu tranzytowej komunikacji samochodowej została zagospodarowana wolno stojącymi kubaturami i nielicznymi kwartałami z zabudową obrzeżną. Akcenty wysokościowe zamykają, bądź towarzyszą zamknięciom głównych osi widokowych. Nieregularne podziały kubaturowo-kwartałowe przesycone zostały zielenią towarzyszącą uliczkom dojazdowym lub ciągom pieszym o dość skomplikowanych przebiegach i formach, wywołujących wrażenie chaosu, bądź co najmniej niekonsekwencji (ryc. 214).



Ryc. 214. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne, (autorzy: P. Marciniak, M. Nowak, W. Pasterny i K. Baaziz): a) sytuacja, b) wizualizacja koncepcji.

¹²¹Praca nr 135711, skład zespołu: Piotr Marciniak, Mariusz Nowak, Wojtek Pasterny i Karim Baaziz.

W drugiej z wyróżnionych prac, autorzy z gliwickiej firmy *P.A. Nova S.A.*¹²² rozwiązali problem komunikacyjny *Placu* w dwóch poziomach. Relację NS poprowadzono w dolnym poziomie, zaś relację WZ – w górnym. Powierzchnię *Placu* podzielono na kilka dużych kwartałów o niesprecyzowanych kształtach, które zostały wypełnione megastrukturami z akcentami wysokościowymi. Blisko 25% powierzchni opracowania zajmują przestrzenie publiczne: pierwsza z nich to obecny pl. Powstańców Warszawy, druga to obecny pl. Wróblewskiego, trzeci zaś to przestrzeń położona między nimi z otwarciem w kierunku obu rzek. Akcenty wysokościowe zlokalizowano na zamknięciach osi widokowych bądź eksponowanych krajobrazowo miejscach, np. na brzegu Oławy na południowym obrzeżu ostatniej przestrzeni publicznej (ryc. 215).

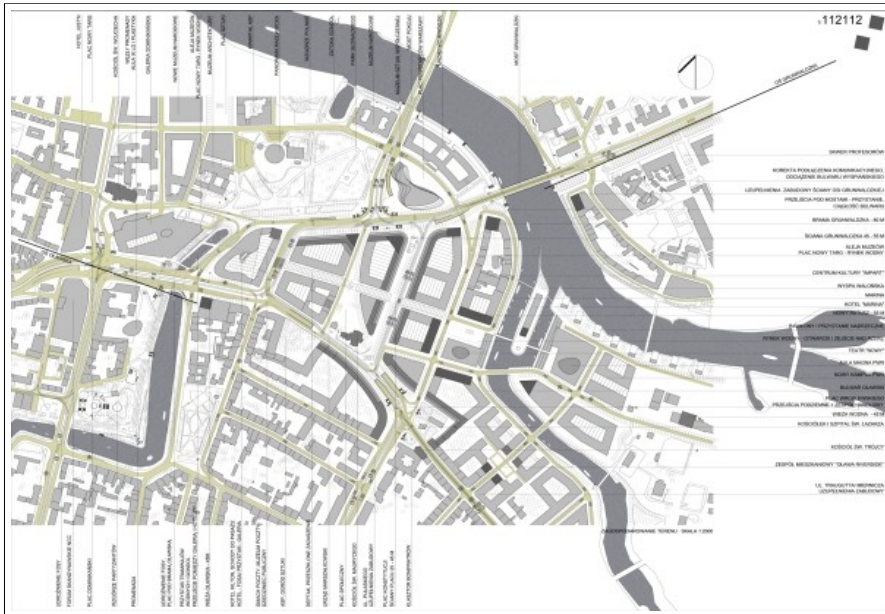


Ryc. 215. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno - architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społeczny we Wrocławiu, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne (autorzy: St. Lessaer, M. Jaśkiewicz, S. Borecki, G. Krajewski, J. Pocisk-Dobrowolski i A. Ciach): a) sytuacja, c) wizualizacja I, b) wizualizacja II.

W trzeciej z wyróżnionych prac autorzy z firmy *Forum* z Wrocławia¹²³, przekryli cały *Plac* płytą, dzięki czemu odzyskali dla mieszkańców całą jego przestrzeń. Przestrzeń ta została podzielona na kilka wielkich kwartałów, o regularnych kształtach, zgrupowanych w sąsiedztwie wielkiej osi kompozycyjnej, łączącej ul. Krasińskiego z terenami portu na wschodnim brzegu Oławy. Klarowny podział przestrzeni, wielkie – niektóre o łagodnym łuku otwarcia widokowe – podkreślają rangę ukazywanych obiektów i miejsca. Oś widokową ul. Traugutta (w kierunku wschodnim) zamknięto pl. Wróblewskiego o znacznie zmienionych rozmiarach. Zatopiony w zieleni kościół p.w. św. Maurycego zyskał na tle spokojnej, wyważonej architektury, malejącej dzięki zakrzywiającej się perspektywie (ryc. 216-217).

¹²²Praca nr 775576, skład zespołu: Stanisław Lessaer, Monika Jaśkiewicz, Sebastian Borecki, Grzegorz Krajewski, Jerzy Pocisk-Dobrowolski i Andrzej Ciach.

¹²³Praca nr 112112, skład zespołu: Maciej Lose i Michał Goncerzewicz.



Ryc. 216. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Spółecznyego we Wrocławiu, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne, sytuacja (autorzy: M. Lose i M. Goncerzewicz).



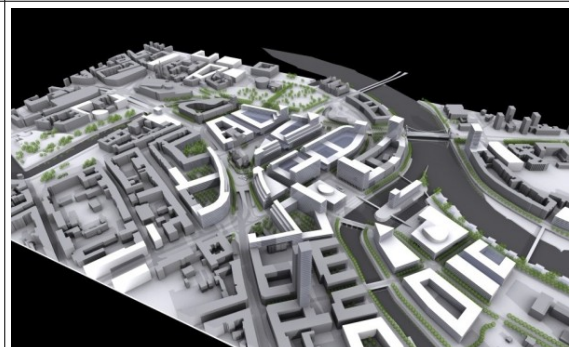
a)



b)



c)



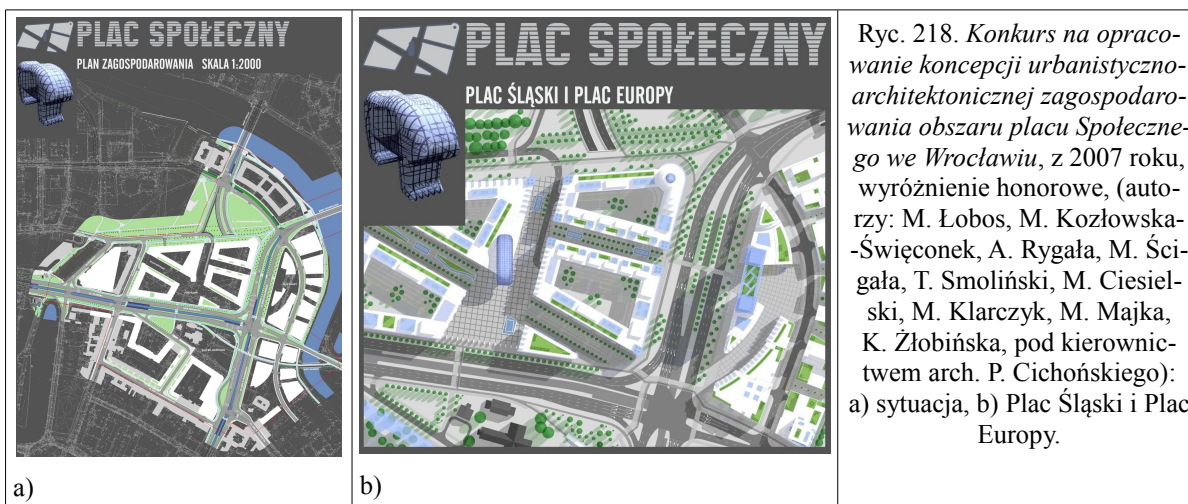
d)



e)

Ryc. 217. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Spółecznyego we Wrocławiu, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne (autorzy: M. Lose i M. Goncerzewicz): a-f) wizualizacje.

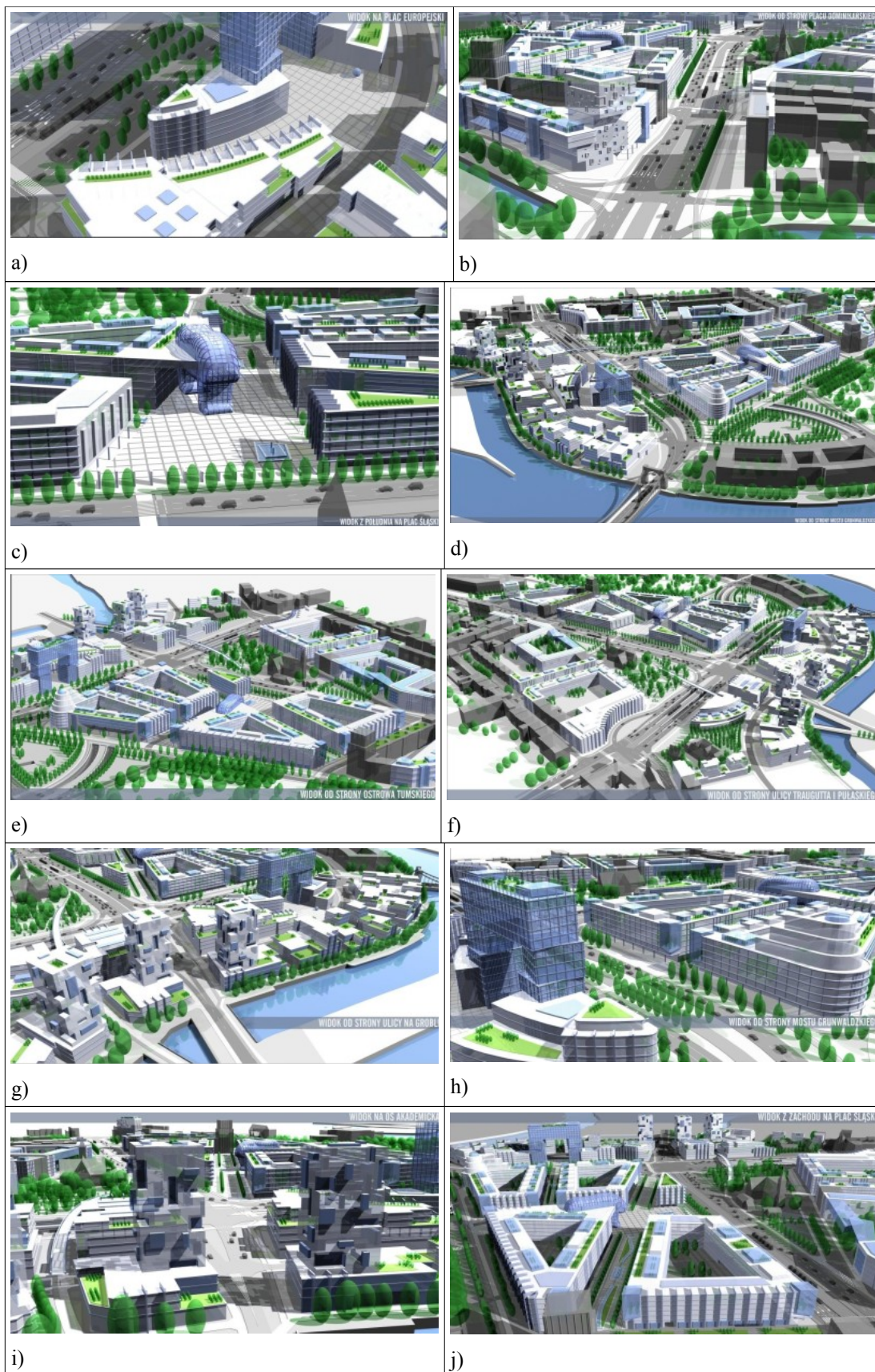
Inne wizje *Placu* zaprezentowano w dwóch pracach wyróżnionych honorowo. W pierwszej z nich, autorstwa zespołu architektów z Wrocławia¹²⁴, zaproponowano przebieg relacji WZ nową – wytyczoną po północnej stronie zespołu sakralnego św. Maurycego – równoleżnikową arterią doprowadzającą ruch do nowo projektowanego, północnego mostu Oławskiego, zlokalizowanego nieopodal siedziby Urzędu Marszałkowskiego. Natomiast relację NS, w kierunku pl. Grunwaldzkiego, poprowadzono również nową arterią łączącą, w najkrótszy sposób, rejon pl. Wróblewskiego z mostem Grunwaldzkim. Obie arterie skrzyżowano w jednym poziomie w połowie odległości między kościołem p.w. św. Maurycego a Urzędem Marszałkowskim. Relację NS w kierunku mostu Pokoju, sprowadzono pod ziemię, w osi ul. Pułaskiego (przed skrzyżowaniem z ul. Traugutta), aby wyprowadzić ją na poziom terenu pl. Powstańców Warszawy. Dzięki takiemu wytyczeniu tras możliwy był podział przestrzeni *Placu* na trzy wielkie, przylegające do siebie naprzemiennie wierzchołkami – „trójkąty”. Kierunek poziomych, dłuższych ramion wyznaczyły arterie komunikacyjne, zarówno samochodowe, jak i piesze. W północnym fragmencie kierunek zdeterminowała istniejąca al. Słowackiego, w centralnej części – ciąg pieszy, od zachodu zamknięty północną wieżą budynku Poczty Głównej, zaś na wschodzie otwierający się ku terenom zielonym za Oławą. Do terenów tych doprowadza nowy, północny most Oławski. Południową granicę centralnego „trójkąta” oparto o nową trasę WZ. Od południa całość dopełnia, prowadzony obecną ul. Traugutta, pieszy pasaż skierowany w stronę zespołu opiekuńczego św. Łazarza. Kompozycję uzupełniają dwa duże kwartały między nową, naziemną trasą NS a ul. Mazowiecką. Dzięki takiej dyspozycji uzyskano otwarcia perspektywiczne, wytyczono nowe osie widokowe i co najważniejsze, umiejętnie wkomponowano *Plac* w istniejącą tkankę miejską. W centralnym punkcie *Placu* – dzięki podziałom „trójkątów” na mniejsze kwartały – wykreowano nowe przestrzenie publiczne nanizane na lokalne osie widokowe, bądź ciągi piesze. I tak – oś widokowa *most Pokoju – kościół św. Maurycego* przecina się z ciągiem *Poczta Główna – Oława* na Placu Śląskim, nad którym dominuje gigantyczna replika rzeźby ślążńskiego niedźwiadka¹²⁵ (ryc. 218-219).



Na północ od niego, w połowie drogi do pl. Powstańców Warszawy, zaczyna się oś zakończona – położonym między trasą NS a ul. Mazowiecką – Placem Europy. Nowy łącznik ulic: Traugutta i Hauke-Bosaka, otworzył perspektywę z bryłą kościoła p.w. św. Maurycego, udostępniając jednocześnie teren *Placu* mieszkańcom kwartałów położonych na południe od niego.

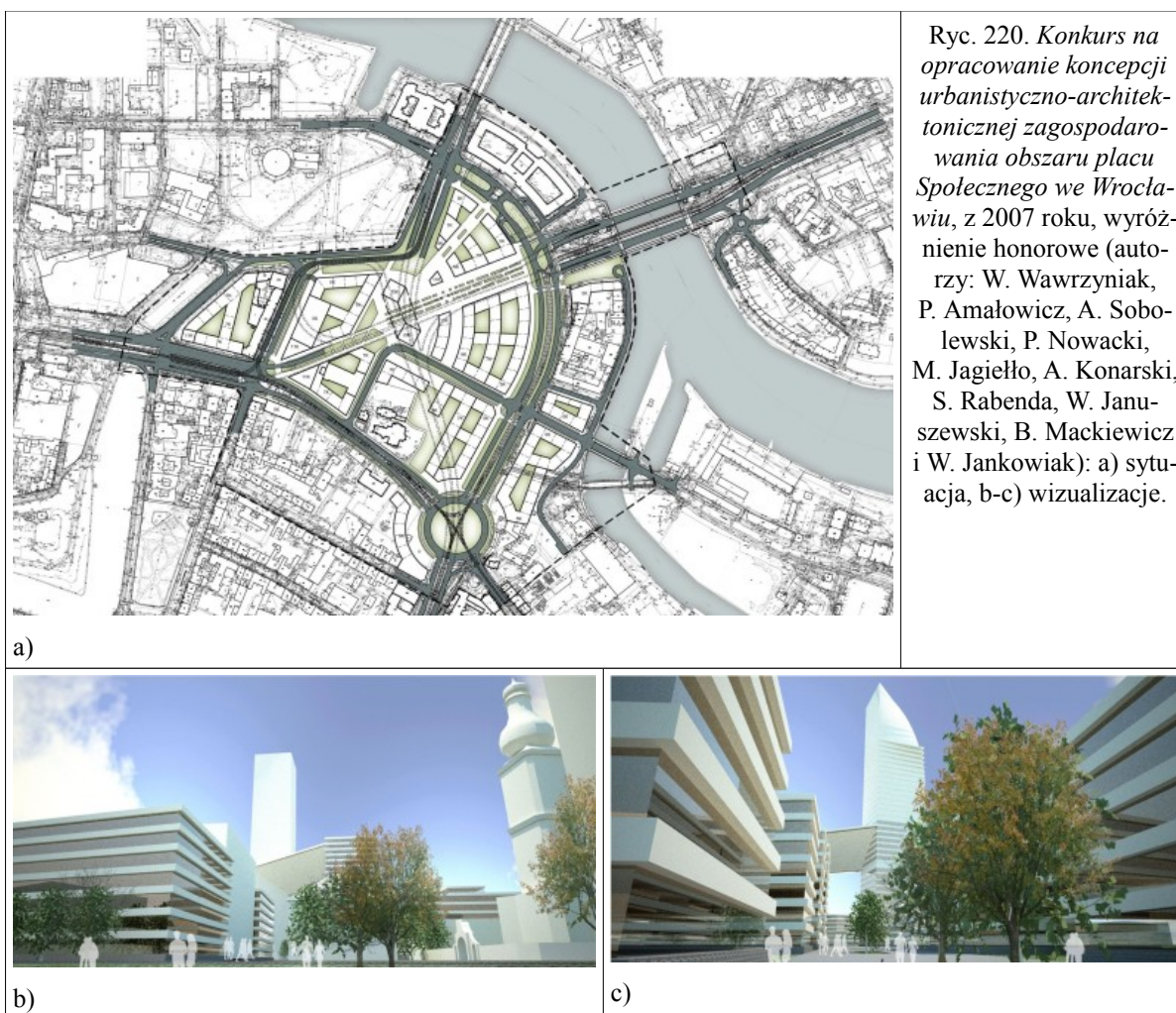
¹²⁴Praca nr 111001, skład zespołu: Marcin Łobos, Monika Kozłowska-Święconek, Anna Rygała, Marta Ściagała, Tomasz Smoliński, Michał Ciesielski, Małgorzata Klarczyk, Mateusz Majka, Katarzyna Żłobińska, pod kierownictwem arch. Pawła Cichońskiego.

¹²⁵Rzeźba pochodząca z VII w. po Chrystusie znajdująca się w Masywie Ślęzy.



Ryc. 219. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne (autorzy: M. Łobos, M. Kozłowska-Święconek, A. Rygała, M. Ścigała, T. Smoliński, M. Ciesielski, M. Klarczyk, M. Majka, K. Żłobińska, pod kierownictwem arch. P. Cichońskiego): a – j) wizualizacje.

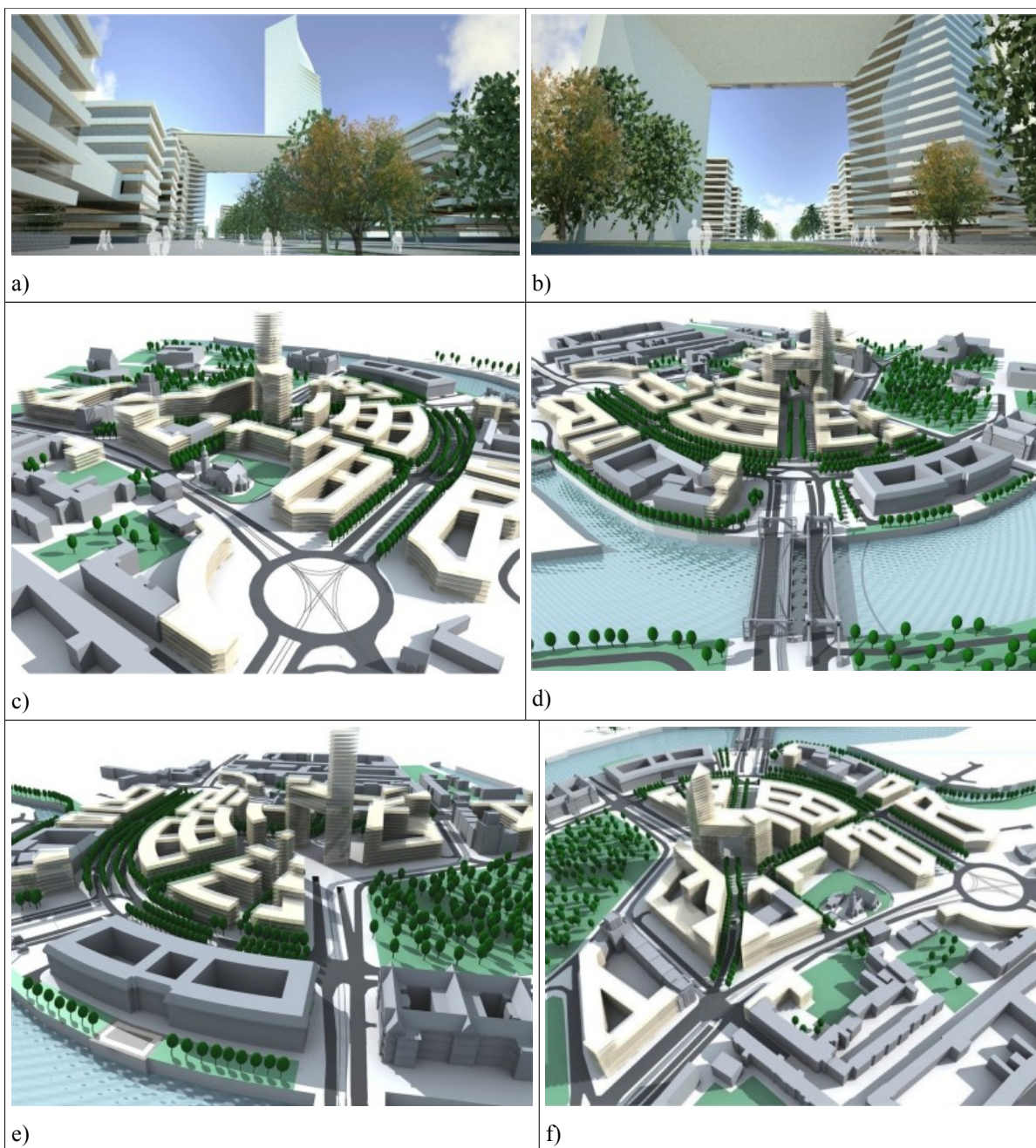
W drugim wyróżnieniu honorowym, autorzy¹²⁶ z firmy *Biprogeo Projekt Team* z Wrocławia, główne potoki komunikacyjne w relacjach WZ i NS wyeliminowali z powierzchni *Placu*, dzięki poprowadzeniu pod ziemią w dwóch niezależnych – krzyżujących się w centralnej części *Placu* – tunelach. Pierwszy, zaczynający się w osi ul. Pułaskiego, na południe od skrzyżowania z ul. Traugutta – tunel relacji NS – wychodzi na powierzchnię w południowej części pl. Powstańców Warszawy, drugi zaś, relacji WZ, zaczynając się tuż za skrzyżowaniem al. Słowackiego z ul. Mazowiecką, wychodzi na powierzchnię tuż przed skrzyżowaniem z ul. Krasińskiego. Relację ul. Pułaskiego – most Grunwaldzki, rozwiązano bezkolizyjnie i również pod ziemią, wykorzystując dwupoziomowe krzyżowanie się tuneli. Ważnym elementem układu komunikacyjnego w tym rozwiązaniu, w poziomie terenu, jest rondo pl. Wróblewskiego, ulokowane na skrzyżowaniu ul. Traugutta z ciągiem ulic: Pułaskiego-Mazowiecka. Dla potrzeb ruchu z mostu Pokoju w kierunku trasy WZ w kierunku zachodnim wykorzystano al. Słowackiego i ul. Krasińskiego. Komunikację zbiorową poprowadzono ulicami: Mazowiecką, Traugutta, Krasińskiego i al. Słowackiego. W projekcie pojawił się również nowy, północny most Oławski zlokalizowany na przedłużonej osi ul. Na Grobli (ryc. 220-221).



Kompozycję zabudowy *Placu* w tej koncepcji podporządkowano czterem osiom krzyżującym się w centralnej części, gdzie wykreowano najważniejszą przestrzeń publiczną,

¹²⁶Praca nr 372516, skład zespołu: Waldemar Wawrzyniak, Paweł Amałowicz, Andrzej Sobolewski, Przemysław Nowacki, Marek Jagiełło, Andrzej Konarski, Sławomir Rabenda, Wojciech Januszewski, Bartłomiej Mackiewicz i Wojciech Jankowiak.

podkreślona jeszcze dwiema wieżami, które stanowią równocześnie zamknięcia dwóch głównych, zewnętrznych w stosunku do *Placu*, osi widokowych: z mostu Pokoju i mostu Grunwaldzkiego. Pozostałe dwie lokalne osie kompozycyjne na swoich zamknięciach mają: centralną część elewacji frontowej budynku Urzędu Wojewódzkiego i siedzibę Urzędu Marszałkowskiego. Zalety opisanych uprzednio elementów kompozycyjnych w pełni dostrzegalne są z centralnej przestrzeni publicznej zdominowanej przez owe wieże administracyjne, połączone między sobą kładką obiektu biurowego ponad dachami sąsiadujących kwartałów. Trzy wielkie kwartały, w północno-wschodniej części *Placu*, wpisano w kształt nadbrzeża i zabudowano kaskadowo, narastająco, w miarę zbliżania się do wież. Całość dopełniono kwartałami wpisującymi się w siatkę ulic.



Ryc. 221. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu, z 2007 roku, wyróżnienie honorowe (autorzy: W. Wawrzyniak, P. Amałowicz, A. Sobolewski, P. Nowacki, M. Jagiełło, A. Konarski, S. Rabenda, W. Januszewski, B. Mackiewicz i W. Jankowiak): a – f) wizualizacje.

Podsumowując wyniki konkursu należy stwierdzić, że możliwość zapoznania się z różnorodnymi koncepcjami w znacznej mierze poszerzyły wiedzę mieszkańców Wrocławia. Natomiast wnioski pokonkursowe wyraziście doprecyzowały sformułowania ułatwiając przyspieszenie decyzji o zakończeniu prac nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego [562].

5.6. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne 2008

Od 17 do 24 września 2008 roku na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej odbywały się Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne pt. „Nowa Wizja Placu Społecznego” (ang. *New Vision for Spoleczny Square*)¹²⁷. Warsztatami kierowała Izabela Mironowicz, a wykonawcami byli studenci i doktoranci Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej oraz gość z Politechniki Śląskiej. Poza efektami czysto dydaktycznymi warsztaty zakończyły się opracowaniem sześciu koncepcji zagospodarowania Placu poszerzając dyskusję na temat możliwości jego kształtowania.

Na etapie projektu uczestnicy zwrócili szczególną uwagę na te z aspektów procesu zagospodarowania terenu, które stanowią trzy ważne filary zrównoważonego rozwoju. a są nimi: wymagania środowiskowe, oczekiwania społeczne i warunki ekonomiczne. Szczególnym wyzwaniem dla studentów – w kontekście ich przyszłych działań twórczych – okazało się zrozumienie relacji pomiędzy wartością terenu i kosztami zagospodarowania oraz wartością rynkową wynikającą z zagospodarowania [264, s. 39]¹²⁸.

W pierwszej koncepcji, autorstwa *Elephant Team*¹²⁹, teren Placu podzielono na dwie części: północną, stanowiącą klin łączący Park Słowackiego z terenami nad Oławą (z amfiteatralnie ukształtowanym monumentalnym placem przed budynkiem Urzędu Wojewódzkiego) oraz południową, zabudowaną przede wszystkim obiektami usługowymi z towarzyszącą zabudową mieszkalną.



Ryc. 222. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, z 2008 roku. Projekt *Elephant Team*, wizualizacja (autorzy: W. Borowiec, K. Haczyńska, M. Jaszcz, A. Lipka i M. Nowak).

Główną osią kompozycyjną zespołu południowego uczyniono ciąg pieszy, który na zachodnim zamknięciu ma środek elewacji budynku Poczty Głównej. Układ komunikacyjny to odwrócona litera „T”, na którą składają się „pionowa” ul. Dobrzyńska i „pozioma” ul. Traugutta, w swoim głównym przebiegu znajdująca kontynuację w ul. Pułaskiego; wzdłuż nich

¹²⁷ Włodzimierz Szostek – przewodniczący Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej we Wrocławiu – w dyskusji podsumowującej Warsztaty stwierdził, że prace studenckie poziomem niewiele różnią się od tych, zgłoszonych na międzynarodowy konkurs w 2008 roku, przy nieporównanie krótszym czasie opracowania oraz minimalnych kosztach. *Warto więc korzystać z potencjału młodych urbanistów, którzy w sprzyjających warunkach i stymulującej atmosferze potrafią dostarczyć miastu niejednej jeszcze świeżej idei* – stwierdził [255, s. 3]. Przewodnicząca Rady Miejskiej Wrocławia Barbara Zdrojewska, w wystąpieniu poprzedzającym prezentację prac zauważyła, że *młodzi autorzy, wykazując się olbrzymim zaangażowaniem i pasją, budują nadzieję na lepszą przyszłość architektury i urbanistyki nie tylko wrocławskiej* [264, s. 10].

¹²⁸ Opracowanie szkiców koncepcyjnych poprzedziły cykle wykładów. Jeden z nich obejmował zagadnienia urbanistyczne. Prowadzący je Michael Vout omówił typologię ulic, strukturę przestrzeni otwartych, zasady konstruowania projektu urbanistycznego oraz organizację procesu projektowania. Inny cykl wykładów, prowadzony przez Martina Hasletta, z punktu widzenia planisty reprezentującego władze lokalne, skupił uwagę na postępowaniu w odniesieniu do zabytków i obszarów chronionych ze względu na ich wartości kulturowe [264, s. 43].

¹²⁹ Zespół w składzie: Wanda Borowiec, Karolina Haczyńska, Marta Jaszcz, Aleksandra Lipka i Michał Nowak.

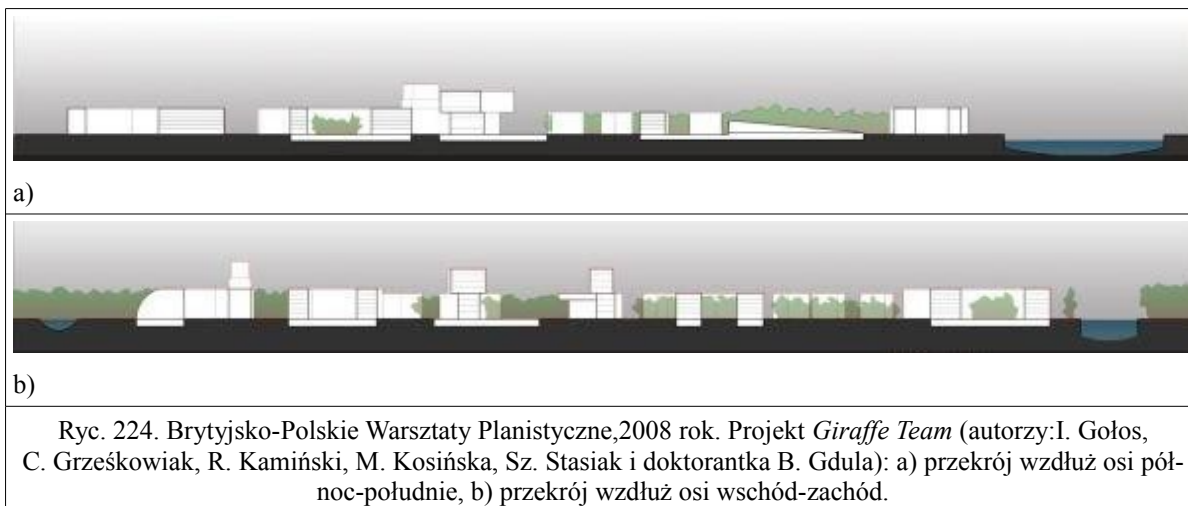
poprowadzono również linie komunikacji zbiorowej. Całość układu ulicznego dopełnia al. Słowackiego i ul. Traugutta – na odcinku Przedmieścia Oławskiego. Ważnym elementem planu jest wyraziste ukształtowanie nowego pl. Wróblewskiego, m. in. również jako węzła przesiadkowego dla komunikacji zbiorowej (ryc. 222-223).



Ryc. 223. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, z 2008 roku. Projekt *Elephant Team*, sytuacja (autorzy: W. Borowiec, K. Haczyńska, M. Jaszcz, A. Lipka i M. Nowak).

W koncepcji autorstwa *Giraffe Team*¹³⁰ – podobnie jak w wyżej omawianej – *Plac* podzielono na dwa zespoły przestrzenne. Pierwszy z nich, położony w północnej części, to zielona strefa z rozrzuconymi w niej – niczym *kamienie w rzece* (sformułowanie autorów) – drobnokubaturowymi wolno stojącymi obiektami o różnych funkcjach. Drugi, położony w południowej i zachodniej części, to – jak piszą autorzy – *centrum biznesowo-konferencyjne związane również z funkcją naukową* [264, s. 57]. Głównymi elementami układu ulicznego są trasy NS (łącząca most Pokoju z ul. Pułaskiego, z odgałęzieniem w kierunku mostu Grunwaldzkiego) i poprzeczny w stosunku do niej trakt (łączy ul. Traugutta z mostem Oławskim) oraz ul. Traugutta. Sieć komunikacji zbiorowej tworzą linie wzdłuż trasy NS i ul. Traugutta oraz linia „parkowa” poprowadzona przez zielone tereny rozbudowanego ku południu Parku Słowackiego, ponieważ *jednym z priorytetów było wykreowanie na placu Społecznym atrakcyjnych przestrzeni publicznych* [264, s. 57], co znalazło m. in. wyraz w ukształtowaniu wyrazistych ciągów pieszych (ryc. 224-225).

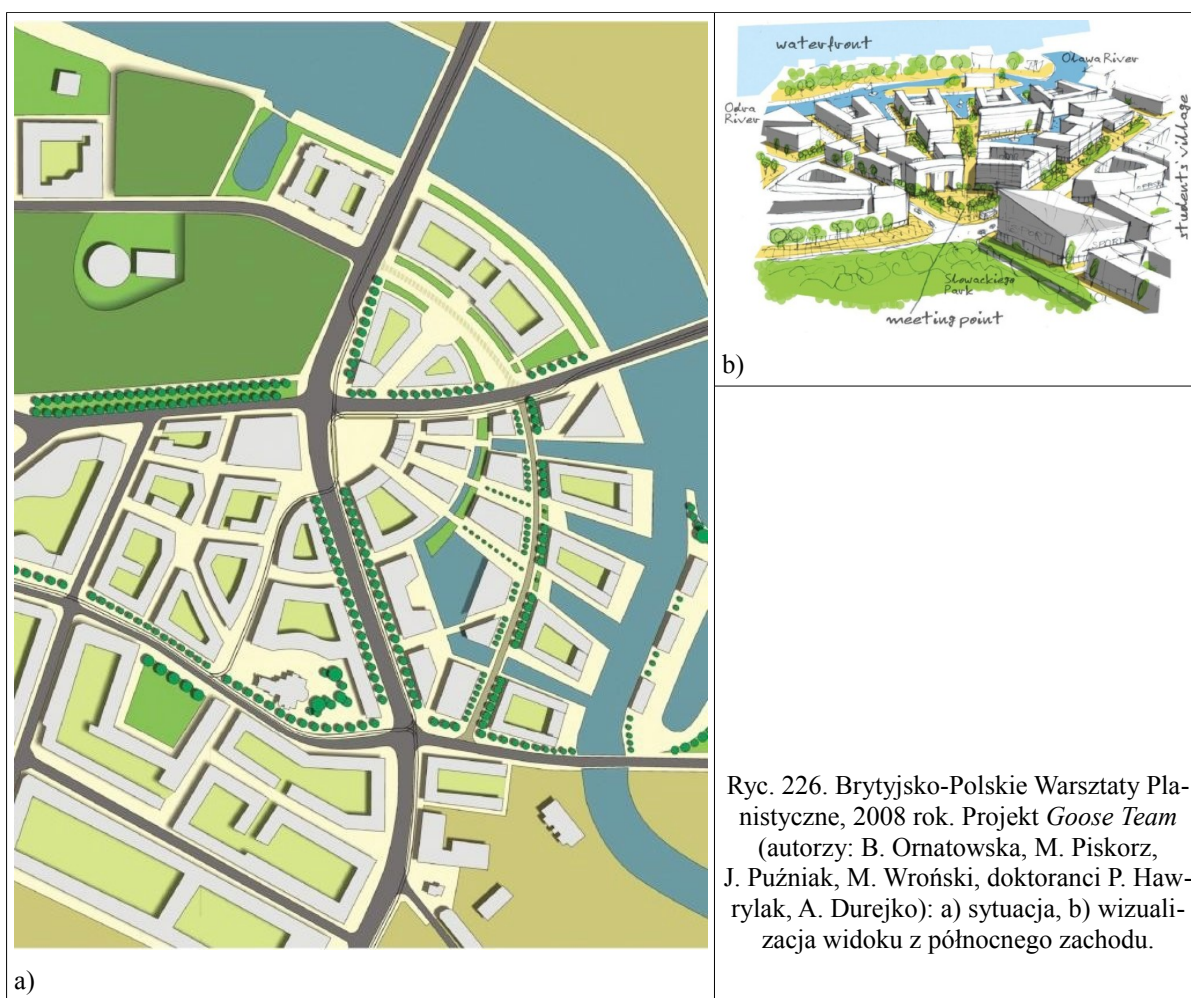
¹³⁰Zespół w składzie: Irmína Gołos, Celina Grześkowiak, Rafał Kamiński, Maria Kosińska, Szymon Stasiak i doktorantka Barbara Gdula.



W koncepcji autorstwa *Goose Team*¹³¹ na Placu wyodrębniono trzy części. Granicami podziału stały się elementy układu komunikacyjnego złożonego z wyrazistej w przebiegu trasy NS i traktu łączącego ul. Traugutta z mostem Oławskim, uzupełnionego al. Słowackiego i ul. Mazowiecką. Koncepcja zagospodarowania terenu wynikała z tezy, że *kształtowanie*

¹³¹Zespół w składzie: Beata Ornatowska, Maciej Piskorz, Joanna Puźniak, Michał Wroński, doktoranci Paweł Hawrylak, Agnieszka Durejko – gość z Politechniki Gdańskiej.

funkcji i kompozycji przestrzennej mogłoby odbywać się w zazębiających się strefach, które powinny naturalnie kontynuować istniejące struktury kompozycyjne [264, s. 65]. Wizja nazwana przez autorów *Wrocławskim Waterfrontem* odwołuje się do dwóch żywiołów – wody i studentów [252, s. 3]. W samym sercu *Placu* zlokalizowano wioskę studencką (co wynika z równej odległości od gmachów głównych: Uniwersytetu i Politechniki). Najoryginalniejszym pomysłem jest propozycja kształtowania wschodniej części wokół rozbudowanej sieci kanałów, nad którymi zlokalizowano obiekty o różnorodnych funkcjach. W części nadoławskiej zabudowę ukształtowano nawiązując do *koncepcji lokalizacji obiektów reprezentacyjnych na bulwarach* (por. ryc. 79). Monumentalizm budynku Urzędu Wojewódzkiego podkreślono zabudową kwartałową pl. Powstańców Warszawy i osią widokową zaczynającą się na trójkątnym placu na wschodnim narożniku skrzyżowania al. Słowackiego z trasą NS. Zachodnią część podzielono na kwartały, które swoim układem – nawiązując do otaczającej ją tkanki miejskiej – w szczególny sposób odnoszą się do kościoła p.w. św. Maurycego (ryc. 226).

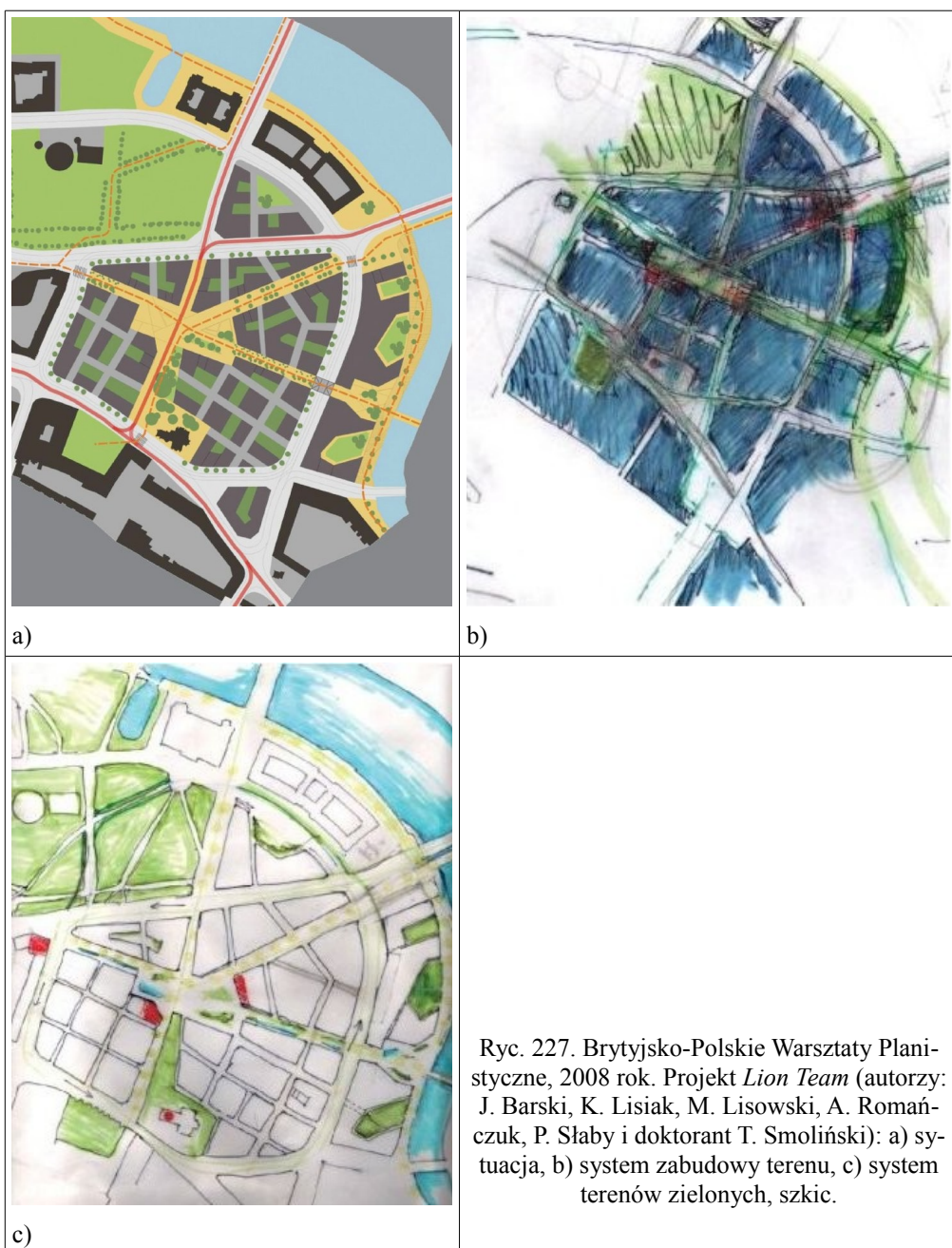


Ryc. 226. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, 2008 rok. Projekt *Goose Team* (autorzy: B. Ornatowska, M. Piskorz, J. Puźniak, M. Wroński, doktoranci P. Hawrylak, A. Durejko): a) sytuacja, b) wizualizacja widoku z północnego zachodu.

W koncepcji autorstwa *Lion Team*¹³² nowy plac Społeczny ma brać z sąsiedztwa to, co najlepsze: ze Starego Miasta funkcję kulturalną, rozrywkową, komercyjną, centrotwórczą; z placu Grunwaldzkiego funkcję edukacyjną oraz komponent związany z życiem studenckim; z rejonów ul. Wyszyńskiego i Traugutta „zamieszkiwanie”, życie codzienne [264, s. 71]. Główny układ komunikacyjny to odwrócona litera „T”, w której elementem pionowym jest ul. Dobrzyńska, zaś poziomym – ul. Traugutta. Komunikację zbiorową poza w/w ulicami

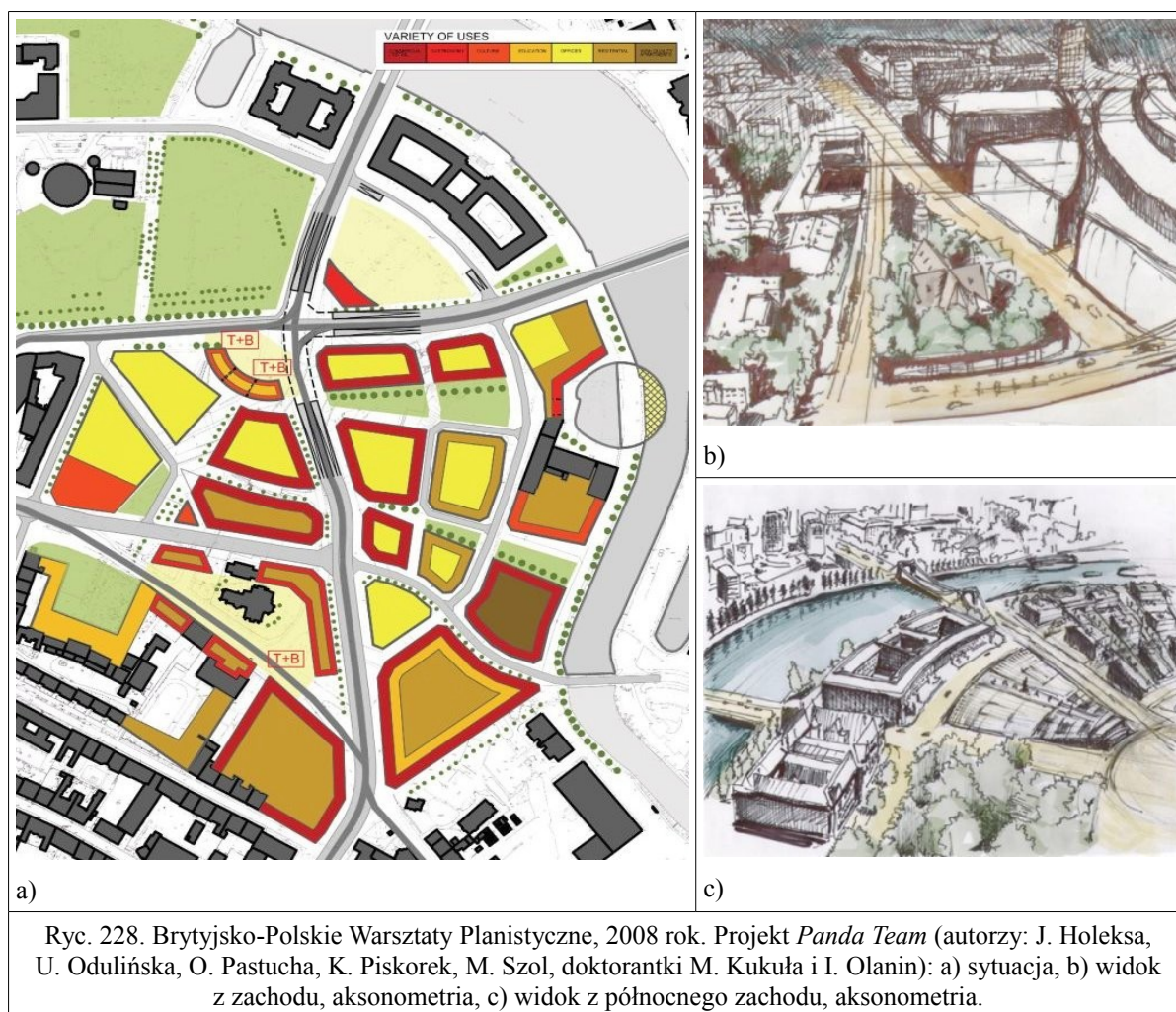
¹³²Zespół w składzie: Jan Barski, Katarzyna Lisiak, Marcin Lisowski, Andrzej Romańczuk, Piotr Słaby i doktorant Tomasz Smoliński.

poprowadzono dodatkowo al. Słowackiego, ul. Mazowiecką i pl. Wróblewskiego. To, co najbardziej wyraziste na planie, to układ ciągów spacerowych. Najważniejszy z nich – w układzie równoleżnikowym – prowadzi od północnej wieży budynku Poczty Głównej (a zatem od Starego Miasta) ku nowej, integrującej różnorodne funkcje, przestrzeni publicznej położonej w centralnej części *Placu* po obu stronach trasy NS. Z jej wschodniej części wyprowadzone zostały trzy nowe ciągi spacerowe: pierwszy, najszerszy, ku kładce pieszej zlokalizowanej po południowej stronie mostu Grunwaldzkiego, drugi – ku wschodowi – prowadzący do łągów nad Oławą i trzeci, równoległy do trasy NS, doprowadzający do zespołu sakralnego kościoła p.w. św. Maurycego. Ciągi te stanowią równocześnie kierunki nowych osi widokowych. Ten układ uzupełniony został ciągiem spacerowym wewnątrz Parku Słowackiego i kolejnym, wzdłuż południowych bulwarów Odry i Oławy. Zabudowa *Placu* składa się z dość dowolnie kształtowych – zapewne według zasad znanych twórcom – kwartałów mających zdolność przystosowywania się do różnych aktywności i warunków [264, s. 71] (ryc. 227).



Ryc. 227. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, 2008 rok. Projekt *Lion Team* (autorzy: J. Barski, K. Lisiak, M. Lisowski, A. Romańczuk, P. Słaby i doktorant T. Smoliński): a) sytuacja, b) system zabudowy terenu, c) system terenów zielonych, szkic.

W koncepcji *Panda Team*¹³³ układ zabudowy *Placu* determinuje przede wszystkim siatka podstawowych ulic, na którą składają się: trasa NS z dwupoziomowym skrzyżowaniem z al. Słowackiego, nowy trakt łączący ul. Traugutta z mostem Oławskim, poprowadzony po północnej stronie zespołu sakralnego kościoła p.w. św. Maurycego oraz ulice obsługujące: Mazowiecka, Traugutta i Krasieńskiego. Zabudowę *Placu* stanowią wyraziste kwartały. W części nadrzecznej nawiązano do koncepcji lokalizacji obiektów reprezentacyjnych na bulwarach (por. ryc. 79) rozciągając ją również na cały obecny pl. Wróblewskiego, aż po ul. Traugutta. Zespół sakralny św. Maurycego został otoczony zabudową obrzeżną w taki sposób, że kościół, zanurzony w zieleni, znalazł się w jego centralnej części. Monumentalizm budynku Urzędu Wojewódzkiego wyeksponowano dzięki wykreowaniu nowej perspektywy widokowej z półokrągłego placu położonego na południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania al. Słowackiego z trasą NS. Co ciekawe, ów plac położony jest na wzgórzu nazwanym przez autorów *Okiem na Wrocław* (ryc. 228).



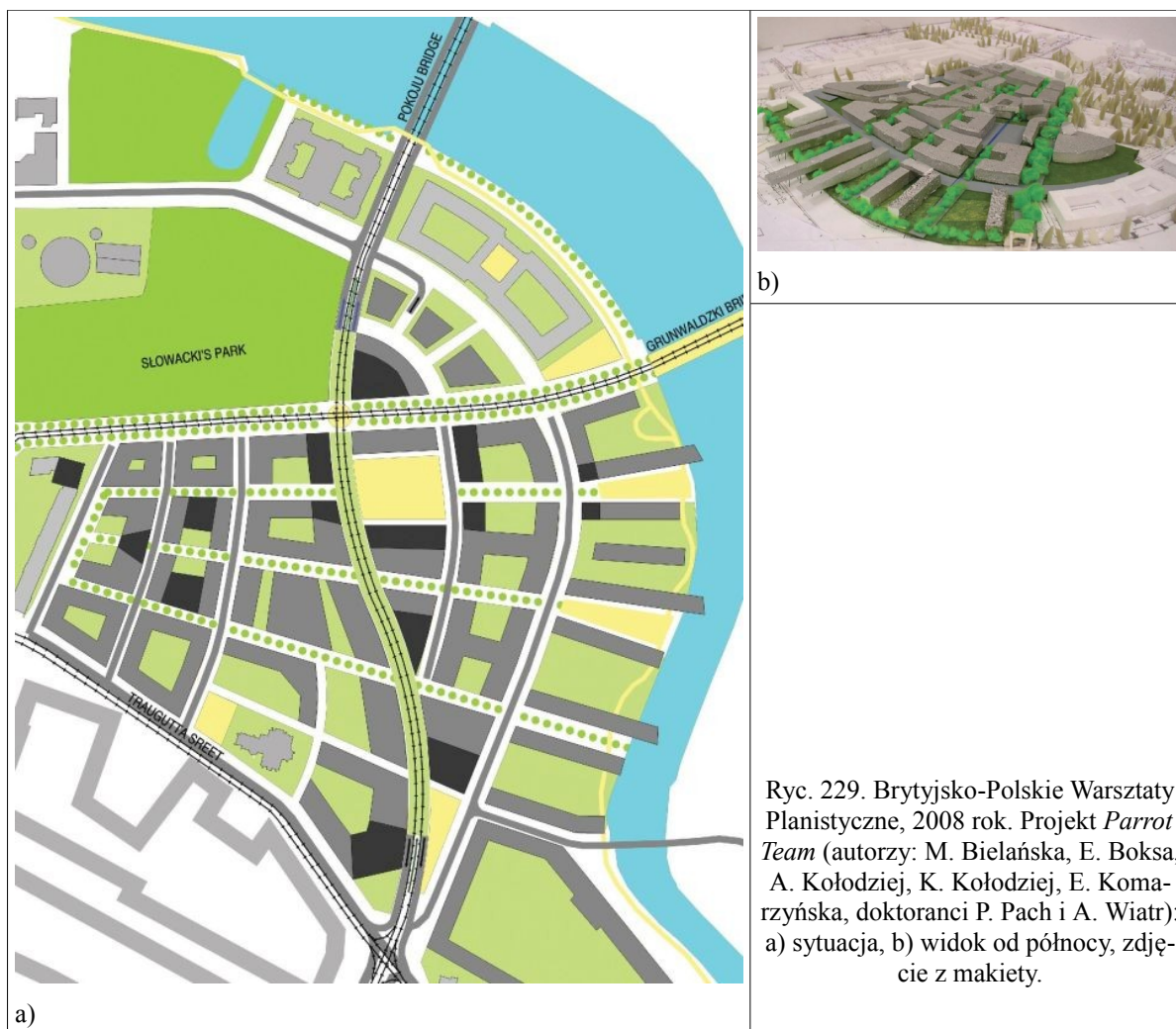
Ryc. 228. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, 2008 rok. Projekt *Panda Team* (autorzy: J. Holeksa, U. Odulińska, O. Pastucha, K. Piskorek, M. Szol, doktorantki M. Kukuła i I. Olanin): a) sytuacja, b) widok z zachodu, aksonometria, c) widok z północnego zachodu, aksonometria.

Zdaniem *Parrot Team*¹³⁴ – autora ostatniej koncepcji – wypełnienie *Placu* kubaturą to zbudowanie brakującego ogniwa, nawiązanie dialogu między *Przeszłością (Rynek) a Przyszłością (plac Grunwaldzki) przy jednoczesnym nadaniu indywidualnej tożsamości obszarowi „pomiędzy”* [264, s. 87]. Ową indywidualną tożsamość uzyskano zabudowując jego teren

¹³³Zespół w składzie: Jolanta Holeksa, Urszula Odulińska, Olga Pastucha, Katarzyna Piskorek, Monika Szol, doktorantki Marta Kukuła i Iwona Olanin.

¹³⁴Zespół w składzie: Małgorzata Bielańska, Emilia Boksa, Agnieszka Kołodziej, Krzysztof Kołodziej, Elżbieta Komarzyńska, doktoranci Paweł Pach i Aneta Wiatr – gość z Politechniki Śląskiej.

schematycznymi kwartałami podzielonymi, równie schematycznymi w przebiegu, ulicami obsługującymi, co ważne – promieniście wyprowadzonymi z elewacji budynku Poczty Głównej i zachowującymi proporcjonalny dystans w stosunku, zarówno do al. Słowackiego, jak i ul. Traugutta. Jedyne zaburzenia tej zasady wynikają z konieczności przeprowadzenia trasy NS na odcinku most Pokoju – ul. Pułaskiego. Komunikacja zbiorowa poprowadzona została wzdłuż trasy NS, al. Słowackiego i ul. Traugutta. Plac Wróblewskiego został zredukowany do północno-zachodniej pierzei flankującej przestrzeń „sakralną” położoną przy wschodnich narożnikach skrzyżowania ulic: Traugutta i Pułaskiego. W równie schematyczny sposób co wyznaczenie kwartałów, rozbito zwarty istniejący kwartał w strefie bulwaru oławskiego, zastępując go kubaturami zorientowanymi równoleżnikowo, których wschodnie fragmenty oparto na palach wbitych w koryto Oławy. Najważniejszym elementem tej koncepcji jest przekrycie części układu komunikacyjnego rodzajem platformy-esplanady tworzącej nową przestrzeń, uwolnioną od uciążliwości i pozwalającą – w centralnej części – ukształtować plac wiążący stare trakty z nowymi (ryc. 229). Idea podniesienia poziomu placu daje interesującą perspektywę do kształtowania zupełnie nowego miejskiego krajobrazu [252, s. 3].



5.7. Podsumowanie

Podjęte po roku 2000 działania wskazują, że władze miasta zmierzają do tego, aby pozostałość po II wojnie światowej w postaci pustej przestrzeni *Placu* – przekształcić w nowe centrum współczesnego Wrocławia. Zarówno prace konkursowe autorstwa wybitnych twór-

ców, jak i prace studentów Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, potwierdziły szczególne znaczenie *badanego obszaru* w harmonijnym rozwoju Wrocławia. Opracowania wskazały również, że największym problemem *Placu* jest właściwe rozwiązanie węzła komunikacyjnego, tj. wyeliminowanie z jego przestrzeni tranzytowego ruchu pojazdów samochodowych. Dopiero wówczas zaistnieją warunki umożliwiające podejmowanie przemyślnych decyzji o formie zabudowy, jak również o jej nawiązaniu do otaczających przestrzeni: zabudowy z XIX wieku, zieleni i wód – Odry i Oławy.

5.8. Opracowanie pokonkursowe i miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru *Placu Społecznego*

27 grudnia 2007 roku Rada Miejska przyjęła *Uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego Centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu* [7.1.10., s. 195]. 16 lipca 2009 roku, w „Gazecie Wrocławskiej – Słowie Polskim”, mieszkańcy Wrocławia po raz pierwszy mogli zapoznać się z efektami pracy zespołu projektowego [563]. Ostatecznie *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu* został uchwalony 21 stycznia 2010 r.¹³⁵.

Centralny fragment *Placu* podzielony został na dwie wyraźnie zróżnicowane strefy, oddzielone od siebie promenadą łącząca Park Słowackiego z terenem zielonym, w którym zatopiony jest kościół p.w. św. Maurycego.

Strefa I ograniczona ulicami: Traugutta (od południa), Krasieńskiego (od zachodu) oraz zieloną promenadą (od północy i wschodu), podzielona została na 9 kwartałów – o zabudowie obrzeżnej – zgrupowanych wokół centralnego prostokątnego placu położonego centralnie.

Strefa II – od zachodu granicząca z Parkiem Słowackiego (poprzez ulicę prowadzącą z mostu Pokoju), od południa i zachodu – z zieloną promenadą, od północy i wschodu – z pl. Powstańców Warszawy i ul. Mazowiecką, została podzielona na 4 kwartały. Całość kompozycji przestrzennej dopełnia pas zabudowy nadbrzeżnej nawiązujący ideowo do *konceptji lokalizacji obiektów reprezentacyjnych na bulwarach* (por. ryc. 79), na który składa się budynek Urzędu Wojewódzkiego (między mostami) oraz trzy kwartały zabudowy obrzeżnej (od mostu Grunwaldzkiego aż do ul. Traugutta), każdy z dominantą w postaci wieżowca.

Dwie główne osie widokowe z mostów zostały ślepo zakończone bezakcentowymi elewacjami kwartałów strefy I. Główną osią kompozycyjną uczyniono ulicę zawartą między północną wieżą budynku Poczty Poczty – na zachodnim końcu i terenami łągowymi południowego brzegu Odry – na wschodnim krańcu.

Główne potoki ruchu samochodowego (z mostów: Pokoju i Grunwaldzkiego) skumulowano na nowej arterii – poprowadzonej równolegle do Odry i Oławy (przez pl. Powstańców Warszawy, śladem ul. Mazowieckiej). Arteria ta połączyła ul. Purkyniego z ul. Pułaskiego, w tunelu na odcinku od pl. Powstańców Warszawy do ul. Pułaskiego, za skrzyżowaniem przedłużenia ul. Mazowieckiej z ul. Traugutta (ryc. 230).

Zgodnie z zaleceniami sądu konkursowego całkowicie zignorowano dominujący obecnie ciąg trasy WZ, zaś dojazd do centrum zaplanowano przez rondo, zlokalizowane tuż za mostem Grunwaldzkim i dalej poszerzoną al. Słowackiego i ul. Podwale [563].

Obecny plac przed Urzędem Wojewódzkim zabudowano dwiema kubaturami połączonymi w części południowej trzecią bryłą z prześwitem umożliwiającym widok na kolumnadę budynku UW, z zielonej promenady.

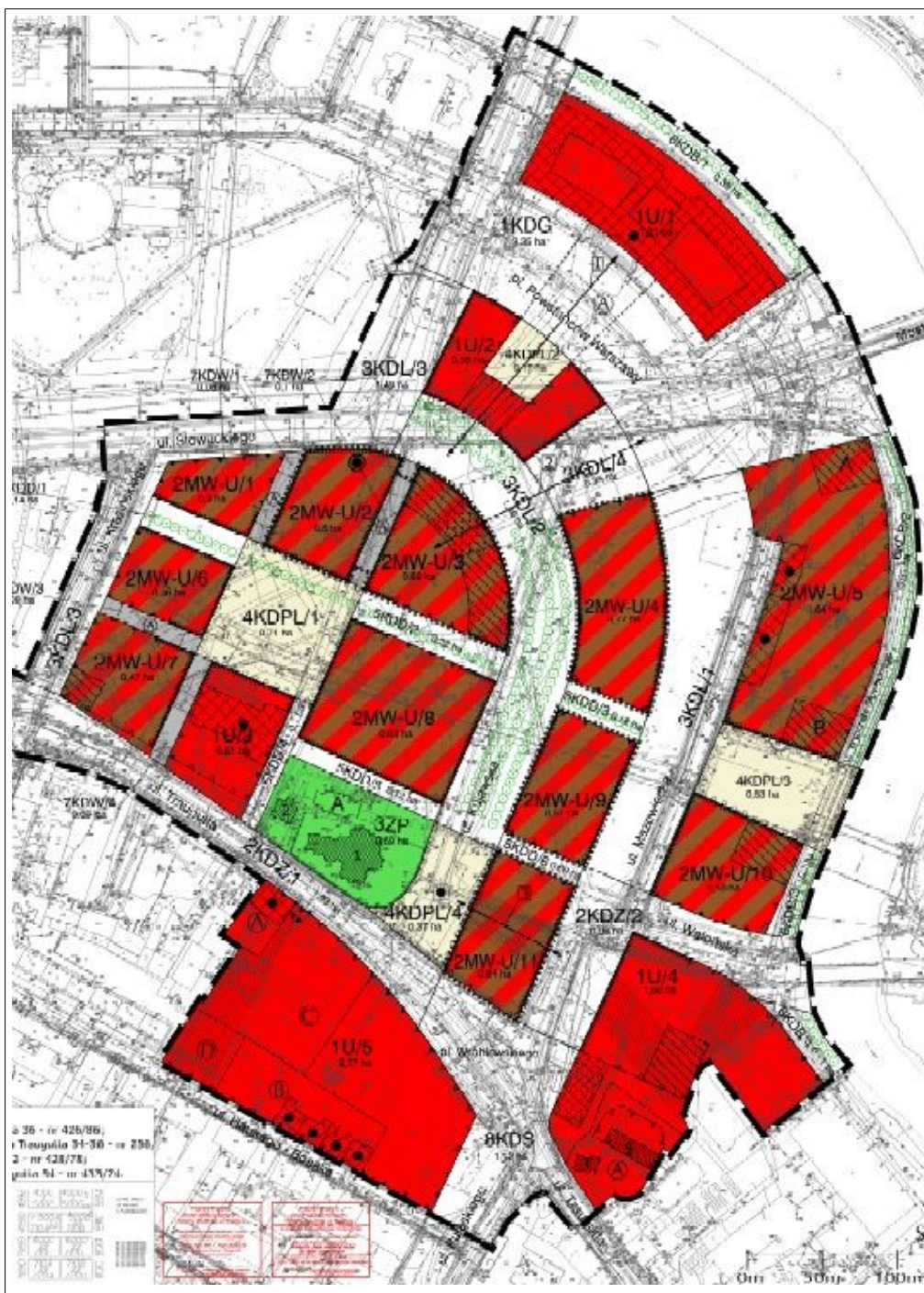
W opracowaniu widoczna jest inspiracja I nagrodą konkursu z 2007 roku (por.

¹³⁵Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr XLV/1366/10

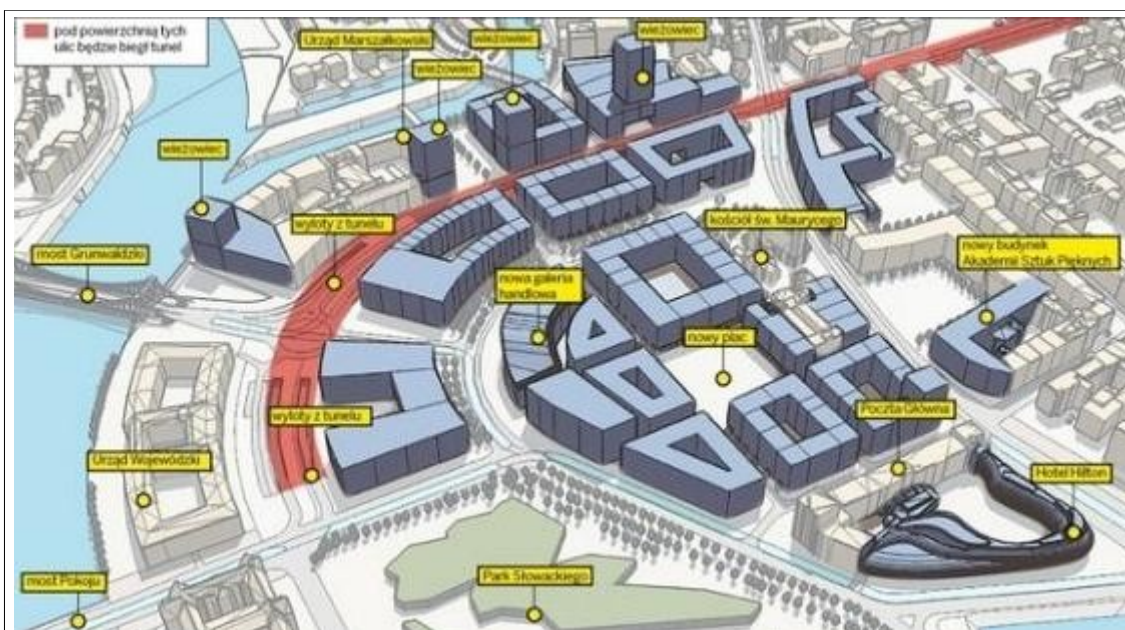
ryc. 211). Jednak, w porównaniu z nią, da się zauważyć regres przejawiający się w braku klarownego zakończenia osi widokowych z mostów oraz czytelnej i logicznej kontynuacji zielonej promenady (w I nagrodzie kontynuowana ona była w kierunku rezydencji Angel Wings).

Zaproponowane rozwiązanie uzyskało niejednomyślną pozytywną opinię Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej [7.1.11., s. 195]. Ze zgłoszonych uwag przewodniczący Komisji Włodzimierz Szostek wskazał na:

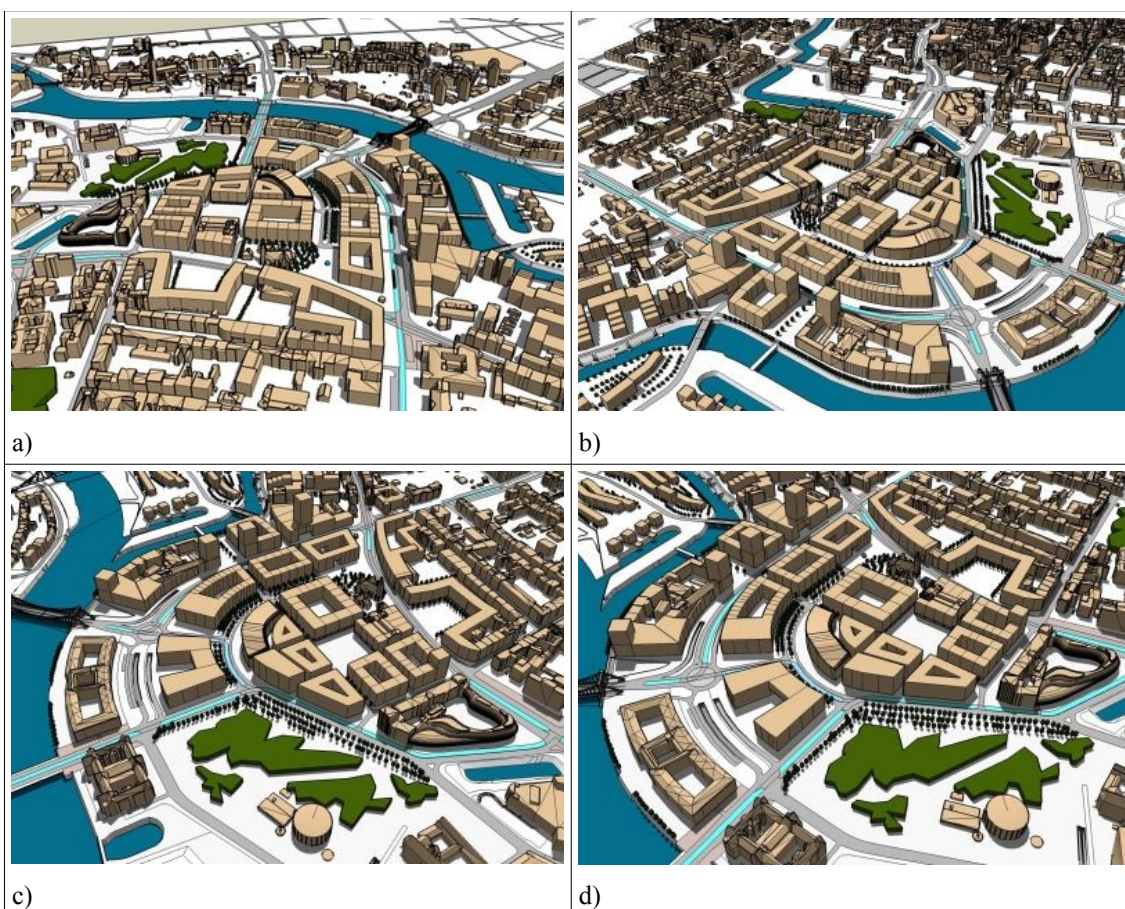
- niewłaściwą lokalizację budynku o wysokości kilkunastu pięter tuż przy rondzie, nieopodal mostu Grunwaldzkiego,
- trudności poruszania się pieszych po placu przed Urzędem Wojewódzkim z powodu lokalizacji na nim wjazdów do tuneli [563].



Ryc. 230. Miejski plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu, z 2010 roku (plan opracowany przez zespół Biura Rozwoju Wrocławia pod kierunkiem Głównego Projektanta P. Cichońskiego), fragment rysunku planu.

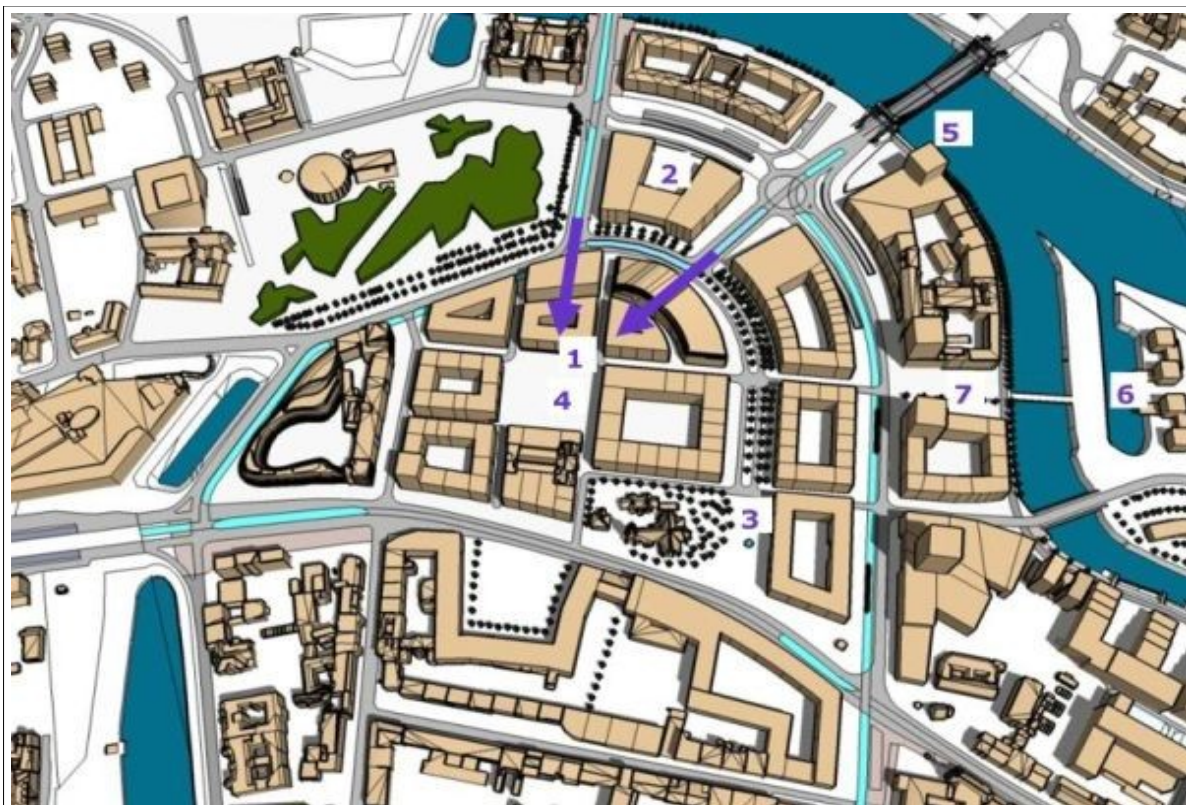


Ryc. 231. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Spółeczny we Wrocławiu, z 2010 roku (plan opracowany przez zespół Biura Rozwoju Wrocławia pod kierunkiem Głównego Projektanta P. Cichońskiego), wizualizacja.



Ryc. 232. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Spółeczny we Wrocławiu, z 2010 roku (plan opracowany przez zespół Biura Rozwoju Wrocławia pod kierunkiem Głównego Projektanta P. Cichońskiego), wizualizacje z lotu ptaka: a) od południa, b) znad mostu Grunwaldzkiego, c) znad Bastionu Sakwowego, d) znad Muzeum Narodowego.

Opracowanie (ryc. 231-233) wywołało dość szeroką dyskusję przede wszystkim na specjalistycznym internetowym forum dyskusyjnym¹³⁶.



Ryc. 233. Uwagi do miejscowego plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu, z 2010 (autor: sagger).

5.9. Podsumowanie dyskusji – 2010 rok

Zatwierdzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zakończyło okres wahań i dyskusji na temat przyszłości ostatniego niezabudowanego terenu – reliktu czasu II wojny światowej – w ponad półmilionowym mieście. Najbliższe lata pokażą, czy tak zarysowana wizję urbanistów będzie możliwa do zrealizowania.

¹³⁶Dyskutant „sagger” [564] sformułował następującą ocenę:

Wady:

- 1.Brak przedłużenia ulic wychodzących z mostu Pokoju i Grunwaldzkiego. W takim wydaniu ten plac niczym nie przyciąga, jest zamknięty. Trzeba go otworzyć na te dwie ulice i wywalić stamtąd galerią handlową.
- 2.Jakieś dziwne przewieszenia – powinny to być dwa osobne budynki, ale rozumiem, że jak się zrobi przewieszenie to będzie łatwiej sprzedać jednemu inwestorowi. Plus, że mimo wszystko zachowano widok na kolumnadę UW.
- 3.Aleja z drzewami prowadzi donikąd. W pierwotnej wersji prowadziła z Parku Słowackiego do Angel Wings. A teraz prowadzi z Parku do ???
- 4.Słabo rozwiązana komunikacja w obrębie Nowego Placu. Linie tramwajowe powinny biec przez Nowy Plac i mieć tam punkt przesiadkowy na kierunek na most Pokoju lub na Pl. Grunwaldzki. Poza tym ten plac to inne idealna rezerwa pod stację forumowej kolejki podziemnej z Dworca Świebodzkiego.
- 5.Wieżowiec przy moście Grunwaldzkim – zdecydowanie powinno być coś niższego, o wysokości leżącego po drugiej stronie budynku UW. W tym miejscu najbardziej wyeksponowany powinien być pylon MG.
- 6.Brak kładki przedłużającej przejście do Geocentrum nad zatokową. No chyba, że to jest w innym MPZP.

Zalety:

- 7.Teren zielony i dwie wieże stanowiąca bramę wejściową do nowej dzielnicy.
- 8.Tunele – tylko, czy te tunele, to nie miały mieć wlotów po północnej stronie Odry?
- 9.Super, że pojawił się w środku normalny plac, zamiast tego dziwnego tworu ze zwycięskiej pracy. Ogólnie to jestem sceptyczny i bardziej mi się podoba wersja zwycięska. Mam wrażenie, że wersja urzędowa jest skrojona pod Inwestorów, a nie pod mieszkańców (ryc. 233).

6. Zakończenie

6.1. Podsumowanie pracy badawczej

W podsumowaniu przeprowadzonych studiów i analiz można stwierdzić, że średnio-wieczny, renesansowy i XVIII-wieczny Wrocław było jednorodną i spójną strukturą przestrzenną. Po zburzenia urządzeń fortyfikacyjnych w 1807 roku nastąpiło otwarcie miasta na tereny położone poza dawnymi fortyfikacjami. Tereny te stały się terenami rozwojowymi, z najbardziej atrakcyjnymi ze względu na sąsiedztwo łęgowych terenów nadrzecznych położonych na obszarze obecnego *Placu Społecznego*.

Potwierdzono, w oparciu o materiały źródłowe, że tereny rolne sąsiadujące ze średnio-wieczną osadą Walonów, do czasu zburzenia fortyfikacji stanowiły obszar produkcji żywności dla sąsiadującego z nim Wrocławia, a zlokalizowane w północnej części *badanego obszaru* tereny portowo-składowe umożliwiały mieszkańcom łatwy dostęp do surowców budowlanych (cegła, kamień, wapno) i energetycznych (drewno), dostarczanych drogą wodną.

Przeprowadzona w dysertacji analiza map i planów tworzonych po 1807 roku wykazała, że dynamiczne procesy rozwojowe poprzedzone były przedsięwzięciami o charakterze logistycznym, takimi jak wykonanie:

- w 1855 roku, nowego pomiaru miasta przez Moritza Sadebecka, jego kontynuacja w postaci poszczególnych arkuszy w skali 1:100 i kolejnych edycje planu w skali 1:10 000,
- w 1856 roku, pierwszego planu regulacyjnego, w którym istniejące: zachodni fragment ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), pl. Wróblewskiego (niem. *Mauritiusplatz*) i ul. Mazowiecką (niem. *Margarethenstraße*), uzupełniono prostopadłymi ulicami: Kujawską (niem. *Garvestraße*), Dobrzyńską (niem. *Lessingstraße*) i Sandomierską (niem. *Kleine Feldstraße/Alexanderstraße*) nadając im charakter ulic miejskich,
- w 1888 roku, pierwszego w skali ogólnomiejskiej planu autorstwa Alexandra Kaufmanna i Augusta Hoffmanna.

W wyniku kwerendy zasobów Archiwum Budowlanego miasta Wrocławia przeprowadzona została analiza działań inwestycyjnych prowadzonych na *badanym obszarze*. Fazy jego zabudowy przedstawiono w formie graficznej, uwzględniając przy tym funkcje realizowanej zabudowy (ryc. 56). Zastosowana metoda porównawcza zasobów ikonograficznych wg dat ich powstania, bądź daty wskazanej jako dzień stanu ich zawartości, ukazała proces konsekwentnego zabudowywania *badanego obszaru* jako naturalnego procesu towarzyszącego powiększaniu miasta. Badania autora potwierdziła zawartość mapy ilustrującej rozwój Wrocławia w latach 1811-1912 (niem. *Die banliche Entwicklung Breslaus von 1811-1912*).

Podczas prac badawczych, w analizowanych materiałach, odnaleziono jedyną niespójność przekazu historycznego. Dotyczy ona zawartości dwóch planów, tj. *Plan von Breslau* autorstwa Augusta Hoffmanna z 1868 roku i planu *Breslau* – z 1888 roku, pochodzącego z *Meyers Grosse Konversations-Lexikon* (rozdział 3.1., s. 26) Na planie Hoffmanna z 1868 roku, antycypowano wybudowanie:

- teatru Lobego – zrealizowanego w 1871 roku,
- Starej Rejencji – zrealizowanego w 1886 roku,
- miejskiej hali sportowej – prawdopodobnie zrealizowanego ok. 1896 roku,
- mostu Lessinga – zrealizowanego w 1875 roku.

Zapewne również nieprawdziwym (?) jest przekaz o zasypaniu Oławy Czarnej (na odcinku między al. Słowackiego a ul. Purkyniego, na terenie obecnego Parku Słowackiego) – jej zasypanie miało miejsce przed 1896 rokiem, gdyż wówczas – już na innym planie – Oława wpada do Odry w obecnym miejscu [343, s. 122].

W trakcie dalszych badań analizowano materiały źródłowe:

– z roku 1902, tj. projekt budowy nowego ratusza miejskiego dla Wrocławia (na miejscu gazowni) autorstwa radcy budowlanego Richarda Plüddemanna (ryc. 57),

– z roku 1904, tj. pierwszy *plan strefowy* (niem. *Erste Bauklassenplan der Stadt Breslau aus dem Jahr 1904*), w którym miasto podzielono na pięć *stref* [192, s. 68 i 69, il. 3 i 4], a *badany obszar* znalazł się w strefie II-giej. Dla każdej ze stref określono szczegółowe zalecenia, jakie powinny spełniać realizowane obiekty,

– z roku 1921, tj. szkicową koncepcję planu Wrocławia autorstwa Maxa Berga (ryc. 58), w której autor lansował ideę podziału miasta na trzy strefy. Północna i wschodnia części badanego terenu, nad brzegami Odry i Oławy, miała według niego stać się miejscem lokowania zarówno obiektów administracyjnych, jak i prestiżowych takich jak muzea, wyższe uczelnie lub kościoły. Jego koncepcja „obiektowa” była dość konsekwentnie wdrażana w życie na *badanym terenie* (uprzednio Stara Rejencja, później Nowa Rejencja i obiekt siedziby związków zawodowych przy ul. Mazowieckiej),

– z roku 1921, tj. pracę konkursową Adolfa Radinga (ryc. 65), w której arteria północ-południe, wytyczona śladem ul. Dobrzyńskiej, swoją rangą i sposobem zabudowy dorównywałyby ówczesnym koncepcjom nieistniejącej jeszcze wówczas trasy WZ (wytyczanej śladem średniowiecznych fos na południe od Starego Miasta),

– z roku 1926, ostateczną wersję planu sygnowaną przez Fritza Behrendta,

– z roku 1927, wyniki konkursu na zabudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy), tzn. miejsca, w którym Max Berg lokalizował wcześniej swoje wieżowce (ryc. 60-64). Warunki konkursu przewidywały umieszczenie na tym terenie gmachu Zarządu Miasta (niem. *Verwaltungsgebäude*) i głównej siedziby Straży Pożarnej (niem. *Hauptfeuerwache*). Na konkurs wpłynęły 93 prace. Autorami dwóch prac spośród 4 nagrodzonych III nagrodą – byli wrocławscy architekci Heinrich Rump (ryc. 70) i Rudolf Stein (ryc. 71),

– z lat 1926-1929, realizację nieopodal fosi miejskiej (ryc. 153), przy obecnej ul. Kraśnińskiego (niem. *Feldstraße*), według projektu Lothara Neumanna gmachu obecnej Poczty Głównej (niem. *Postscheckamt*),

– z grudnia 1939 roku, koncepcję zabudowy nadbrzeża Odry – od obecnego mostu Piaskowego (niem. *Sandbrücke*) do obecnego mostu Grunwaldzkiego (niem. *Kaiserbrücke/Freiheitsbrücke*) – obiektami użyteczności publicznej nieznanego autorstwa, której celem było znalezienie sposobu na silniejsze funkcjonalne i kompozycyjne zintegrowanie *obszaru badań* z centrum miasta (ryc. 79). Do 1945 roku z tych zamierzeń udało się zrealizować jedynie budynek dzisiejszego Urzędu Wojewódzkiego (niem. *Neues Regierungsgebäude*).

W oparciu o wymienione źródła stwierdzić można, że położona na południe od al. Słowackiego część *obszaru badań*, w przededniu II wojny światowej stanowiła jednorodny przestrzennie i skończony pod względem architektonicznym fragment miasta. Nowe Centrum stawało się faktem, ugruntowując w przekonaniu mieszkańców konieczność i celowość kontynuowania tworzenia nowej jakości funkcjonalnej i przestrzennej.

Prowadzone badania potwierdziły, że podczas oblężenia *Festung Breslau* w 1945 roku, obszar dzisiejszego *Placu*, ze względu na bliskość budowanego pośpiesznie na obecnym pl. Grunwaldzkim lotniska polowego, był szczególnie narażony na ostrzał artyleryjski i bombardowania z powietrza. Skutkiem tych działań było zniszczenie prawie wszystkich kamienic czynszowych, poważnie uszkodzony został budynek obecnego Urzędu Wojewódzkiego (niem. *Neues Regierungsgebäude*), zniszczony został most Pokoju (niem. *Lessingbrücke*), a most Grunwaldzki (niem. *Kaiserbrücke/Freiheitsbrücke*) poważnie uszkodzony. Po usunięciu ruin w końcu lat 40. i na początku 50. XX wieku, poza nielicznymi wyjątkami, *badany obszar* pozbawiony został zabudowy. Fakt ten stworzył wielką szansę na uczynienie z niego, nowoczesnego w swej strukturze, przestrzennego łącznika „Starego” centrum Wrocławia z „Nowym”, tworzącym się wówczas centrum akademickim.

Analiza planów wykonanych przed i po 1945 roku potwierdziła, że polscy urbaniści

i planiści, w nowych realiach geopolitycznych, nie utracili prawie nic z tych wartości intelektualnych i formalnych, które były cenne w pracach poprzedników.

Podczas badań poddano analizie wyniki bądź skutki:

- ogłoszonego w 1964 roku powszechnego konkursu *na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego* (konkurs SARP nr 363), który na obszarze opracowania przewidywał lokalizację obiektów kubaturowych: Prezydium Rady Narodowej miasta Wrocławia, teatru dramatycznego, teatru operetki, kina, domu towarowego, supersamu, hotelu i biblioteki, zakładów gastronomicznych i usług rzemieślniczych, garażu dzielnicowego ze stacją obsługi i stacją paliw oraz budynków mieszkalnych dla 3 tys. mieszkańców (ryc. 97-103). To wówczas w jednej z prac pojawiła się prekursorska propozycja skupienia ośrodka centralnego wokół zamkniętego forum [240, s. 149],

- realizacji w latach 80. XX wieku (ryc. 143) dwupoziomowego skrzyżowania na *Placu* - przedłużenie Trasy WZ, łączącej ul. Oławską z mostem Grunwaldzkim, skrzyżowano z Trasą NS, łączącą most Pokoju z ul. Pułaskiego nieopodal pl. Powstańców Warszawy, realizując pomysł autorstwa Zdzisława Kowalskiego i Krzysztofa Rząśnickiego (ryc. 106). Nowe skrzyżowanie wpisywało się w koncepcję architektoniczno-urbanistyczną *Placu* autorstwa Marian Barski z lat 1980-1985 (ryc. 147),

- realizacji w latach 80. i 90. XX wieku trzech obiektów kubaturowych: obecnego budynku Urzędu Marszałkowskiego przy ul. Wybrzeże Słowackiego nr 12-14 (ryc. 139), biurowca Fortum przy ul. Walońskiej nr 3-5 (ryc. 140) i Zakładu Opiekuńczo-Leczniczego dla Dorosłych przy ul. Traugutta nr 54 (ryc. 141),

- pomysłu z początku XXI wieku budowy nowej siedziby Urzędu Miejskiego (pomysł zarzucono pomimo przeprowadzenia na ten temat konkursu i wyłonienia pracy realizacyjnej (ryc. 176, ryc. 177)).

Zgromadzony materiał fotograficzny potwierdził, że widziany - zarówno z lotu ptaka, jak i z budynku Wydziału Budownictwa Politechniki Wrocławskiej w formie panoramy – *Plac* stanowi wielką wyrwę w tkance miasta, zaś powódź z 1997 roku dowiodła, że *badany obszar* nie jest płaski (co również wykazują współrzędne wysokościowe najważniejszych elementów jego zagospodarowania).

Po badaniach historycznych został opisany aktualny stan wszystkich obiektów budowlanych i inżynierskich istniejących, zarówno na *obszarze badań*, jak i na terenach sąsiednich.

Analiza zgromadzonych dokumentów wykazała, że decydenci, urbaniści i architekci zdając sobie sprawę z możliwych konsekwencji wynikających z niewłaściwego zagospodarowania terenu odważali się jedynie na działania o charakterze rekonstrukcyjno-odtworzeniowym.

Podczas dalszych studiów przeanalizowano najnowsze prace projektowe i trwające realizacje:

- rezydencji Angel Wings, wkomponowanej w historyczną tkankę Przedmieścia Oławskiego, na którą składać się mają apartamentowce otwarte na rzekę Oławę i wieże biurowe wtopione w tkankę zabudowy aby nie dominować na głównych osiach widokowych. W parterach budynków przewidziano funkcje handlowe, usługowe i gastronomiczne, a nad rzeką zaprojektowano miejski bulwar spacerowy (ryc. 185-192),

- hotelu dla sieci Hilton, zlokalizowanego na zapleczu Poczty Głównej, przy ul. Podwale (ryc. 193-194),

- rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności przy ul. Traugutta rozpoczętej w 2010 roku (ryc. 179-183).

Kończąc prace badawcze przeanalizowano:

- przebieg dyskusji społecznej toczonyj w internecie w latach 2006-2010, w toku której dyskutanci wypracowali jedną wspólną koncepcję zagospodarowania *Placu* (ryc. 203-204),

– wyniki ogłoszonego wiosną 2007 roku przez magistrat wrocławski *konkursu na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*. W werdykcie sąd konkursowy potwierdził rolę Placu jako łącznika pomiędzy otaczającymi terenami miejskimi, o przewadze zabudowy mieszkaniowej, z żywą wielofunkcyjną tkanką miejską. Za właściwą skalę uznano „gabaryt kamienicy wrocławskiej” z dopuszczeniem lokalizacji budynków wysokich na terenach nadrzecznych. Za właściwe uznano działania zmierzające do przeniesienia potoku ruchu poza teren Placu. Wyniki konkursu (ryc. 211-221) stały się przedmiotem dyskusji publicznej, w której najczęściej głosy krytyczne odnoszono do „odtworzeniowego” charakteru zabudowy zaproponowanego w I nagrodzie oraz nierealistyczność rozwiązań komunikacyjnych, w tym przede wszystkim tunel łączący Oś Grunwaldzką z ul. Pułaskiego,

– prace studentów Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej (ryc. 222-228) wykonanych we wrześniu 2008 roku podczas Warsztatów Planistycznych pt. „Nowa Wizja Placu Społecznego” (ang. *New Vision for Społeczny Square*). Podczas warsztatów zwrócono uwagę na trzy ważne filary zrównoważonego rozwoju: wymagania środowiskowe, oczekiwania społeczne i warunki ekonomiczne,

– aktualne *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław* (ryc. 209),

– zatwierdzony w 2010 roku *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu*. Pozytywna opinia Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Archiitektonicznej zawierała również dwa zastrzeżenia: za niewłaściwą uznano lokalizację budynku o wysokości kilkunastu pięter nieopodal ronda przy moście Grunwaldzkim oraz zwrócono uwagę na trudności poruszania się pieszych po placu przed urzędem wojewódzkim z powodu lokalizacji na nim wjazdów do tuneli (ryc. 230-232). Zdecydowanie więcej uwag sformułowali dyskutanci na specjalistycznym forum internetowym (ryc. 233).

Efekt pracy badawczej w sposób syntetyczny przedstawiono w tabeli (por. rozdz. 8, s. 301), w której chronologicznie zestawiono daty przyporządkowując im: wydarzenia, opracowania, bądź projekty i realizacje. Wskazano również numery stron dysertacji, na których dany fakt został opisany wraz z numerami rycin ilustrujących go.

Drugim z celów badawczych było wydobycie istoty przekazu historycznego i ukazanie jego głównych przesłań pod kątem wykorzystania tych informacji w procesie decyzyjnym związanym z odtworzeniem tkanki miejskiej zniszczonej na *badanym obszarze* podczas działań wojennych II wojny światowej. Ustalenia zostały zawarte we wnioskach końcowych.

6.2. Wnioski końcowe

Przeprowadzona kwerenda nie potwierdziła istnienia dokumentów o charakterze monograficznym *obszaru badań*. Opisy, plany i inne informacje o obszarze dzisiejszego Placu incydentalnie występowały jedynie jako towarzyszące innym badaniom podstawowym.

Analizy zasobów ikonograficznych potwierdziły współzależność między rozwojem badanego terenu, a rosnącą jego służebną, bądź usługową, rolą pełnioną na rzecz Wrocławia. Dalsze studia i analizy upoważniły do stwierdzenia, że *badany obszar* nazywany umownie *Placem Społecznym* był miejscem szczególnym, a jego specyfika wynikała z uwarunkowań, spośród których za najważniejsze należy uznać:

- położenie w miejscu gdzie Oława wpada do Odry, co wobec nizinnego charakteru obu rzek, powodowało częstą zmianę lokalizacji tego ujścia;
- wykorzystanie „potencjału wodno-obronnego” Oławy, zawartego w płynących wodach rzeki do stałego zasilania nią licznych fos miejskich;
- lokalizację głównego traktu handlowego prowadzącego z Wrocławia do Oławy wzdłuż obecnej ul. Traugutta;

- powstanie osady tkaczy walońskich związanej z parafią kościoła p.w św. Maurycego po obydwu stronach Oławy, na *Placu* – wzdłuż obecnej ul. Walońskiej;
- zmiana funkcji terenu, z peryferyjnego, położonego poza murami obronnymi miasta, do rangi obszaru przejściowego, łączącego stare historyczne jądro Wrocławia z nowymi dzielnicami na wschód i północ od Odry, szczególnie po budowie mostów: Pokoju i Grunwaldzkiego;
- atrakcyjność lokalizacji, zarówno ze względu na bliskość historycznego Centrum, jak i walory krajobrazowe, szczególnie po uregulowaniu Odry i ostatecznym ukształtowaniu ujścia Oławy.

Na etapie prac planistycznych celowym wydaje się podjęcie próby syntezy dwóch modeli kształtowania przestrzeni miejskiej opartych na siatkach ulic prostopadłych (typu hippodamejskiego bądź *Castrum Romanum*) lub opartego na siatce ulic i kwartałów w układzie promienistym (hausmannowskim). Analiza prezentowanych opracowań planistycznych i wizji twórczych, zarówno architektów i urbanistów, jak też zainteresowanych problemem mieszkańców Wrocławia, upoważnia do sformułowania przedstawionego poniżej wykazu uwarunkowań, przeszkód do pokonania oraz działań jako warunkujących osiągnięcie sukcesu.

Do głównych uwarunkowań prac projektowych i procesów decyzyjnych należy zaliczyć konieczność:

- a) zachowania ciągłości myślenia o szczególnej roli badanego terenu jako:
 - łącznika Starego Wrocławia ze wschodnimi dzielnicami współczesnego miasta i wynikającej z tego faktu celowości lokowania na tym terenie funkcji centrotwórczych mających odciążać historyczną Starówkę,
 - miejsca lokowania obiektów prestiżowych nawiązujących skalą i formą do istniejących budynków: Urzędu Wojewódzkiego, Poczty Głównej i Muzeum Narodowego,
 - miejsca lokowania obiektów wysokich,
 - miejsca kreowania wielkich przestrzeni publicznych,
 - miejsca przenikania i krzyżowania się wielkich osi kompozycyjnych i widokowych,
- b) osłabienia relacji: most Grunwaldzki – trasa WZ (z tranzytowych – na kierunku wschód-zachód, na docelowe – jako dojazdowe do Starego Miasta),
- c) dopuszczenia zaburzenia historycznych podziałów terenu w celu wytyczenia trasy NS między mostem Pokoju a ul. Pułaskiego,
- d) kształtowania nowych podziałów terenu w nawiązaniu do specyficznej linii brzegowej Odry i Oławy tj. do wyrazistego łuku nadbrzeża ul. Wybrzeże Słowackiego,
- e) uwzględnienia faktu zróżnicowania wysokościowego *Placu* – od 1,40 m (dla kierunku: wschód-zachód, od skrzyżowania ul. Krasińskiego z ul. Traugutta do mostu Grunwaldzkiego), do 2,70 m (dla kierunku północ-południe, od mostu Pokoju do skrzyżowania ul. Traugutta z ul. Pułaskiego);
- f) uwzględnienia okresowych wysokich stanów wód (np. powódź z 1997 roku).

Do głównych przeszkód należy zaliczyć:

- a) tezę o niezbędności oraz celowości odtwarzania zabudowy kwartałowej (por. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław*),
- b) obiegowe poglądy o roli badanego terenu jako potencjalnej rezerwie pod budownictwo mieszkaniowe, lansowanej m. in. przez deweloperów,
- c) presję inwestycyjną mającą doprowadzić do szybkiego zabudowania terenu,
- d) dotychczasowy sposób użytkowania.

Do głównych działań warunkujących osiągnięcie sukcesu należy zaliczyć:

- a) podjęcie decyzji o budowie wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej,
- b) obniżenie rangi trasy WZ (ciągu ul. Kazimierza Wielkiego w kierunku mostu Grunwaldzkiego) poprzez budowę Obwodnicy Staromiejskiej (na terenie *Placu* na odcinku od mostu Pokoju do ul. Pułaskiego),
- c) sprecyzowanie koncepcji funkcjonowania komunikacji zbiorowej,
- d) uruchomienie procesu uzyskania społecznej akceptacji dla proponowanych zasad kształtowania funkcjonalnego i przestrzennego tej części miasta.

Proponowane działania mogą przynieść oczekiwane wyniki pod warunkiem konsekwentnego wdrażania postanowień *Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2010 roku, jako formalnej podstawy działań inwestycyjnych. Wymaga to również stałego kontaktu z mieszkańcami, zarówno za pośrednictwem mediów, jak też kontaktów osobistych, m. in. takich jak publiczne dyskusje.

7. Załączniki

7.1. Uchwały i zarządzenia.....	177
7.2. Założenia projektowe i projekty.....	199
7.3. Wypowiedzi medialne.....	215
7.4. Wypowiedzi internetowe.....	221
7.5. Wypowiedzi inne.....	295

7.1. Uchwały i zarządzenia

7.1.1. Uchwała nr XI/115/95 RMW z 17.03.1995 r.....	179
7.1.2. Uchylone Studium.....	179
7.1.3. Uchwała nr XLVIII/680/98 RMW z 30.01.1998 r.....	180
7.1.4. Uchwała nr XXIV/758/00 RMW z 21.09.2000 r.....	189
7.1.5. Uchwała nr XXV/2079/04 RMW z 08.07.2004 r.....	190
7.1.6. Uchwała nr LIV/3249/06 RMW z 06.07.2006 r.....	191
7.1.7. Zarządzenie nr 5110/05 PW z 18.04.2005 r.....	192
7.1.8. Uchwała nr LIV/3250/06 RMW z 06.07.2006 r.....	193
7.1.9. Spis treści „Strategii – Wrocław w perspektywie 2020 plus”.....	194
7.1.10. Uchwała nr XVI/472/07 RMW z 27.12.2007 r.....	195
7.1.11. Zarządzenie nr 1812/03 PW z 25.11.2003 r.....	195

7.1.1. Uchwała nr XI/115/95 RMW z 17.03.1995 r.¹³⁷

UCHWAŁA NR XI/115/95 RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA z dnia 17 marca 1995 roku

w sprawie przystąpienia do sporządzenia STUDIUM uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie terytorialnym (Dz. U. Nr 16, poz. 95 z późniejszymi zmianami) oraz art. 6 ust.1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 89, poz. 415) Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje:

§ 1.

Przystąpić do sporządzenia STUDIUM uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Wrocławia, zwanego dalej STUDIUM.

Przyjąć termin wykonania STUDIUM i przedstawienia go Radzie nie później niż do 31 grudnia 1996 roku.

§ 2.

Zarząd Miasta Wrocławia przedstawi Radzie w terminie 1-go miesiąca od dnia podjęcia niniejszej uchwały:

- a) program prac nad sporządzeniem STUDIUM z określeniem terminu wykonania poszczególnych zadań,
- b) określenie przybliżonych kosztów sporządzenia STUDIUM,
- c) sposób wyboru projektanta STUDIUM i zasady jego działania.

§ 3.

Zobowiązuje się Zarząd Miasta Wrocławia do przedstawiania Radzie w końcu każdego kwartału pisemnych sprawozdań z wykonania niniejszej uchwały.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Wiceprzewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia
Stanisław Huskowski

7.1.2. Uchylone Studium¹³⁸

Uchylone 6 lipca 2006 „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław”. – tekst jednolity

- tekst jednolity w formacie .doc (Worda) (spakowany do pliku .zip – 3.086 KB),
- tekst jednolity w formacie .rtf (spakowany do pliku .zip – 3.084 KB)

Uwaga

!
Tekst Studium jest dokumentem bardzo obszernym (ok. 2000 stron), trudnym i o skomplikowanej strukturze, osobom nieobeznanim z tematyką zagospodarowania przestrzennego może sprawić wiele kłopotu.

Dlatego, w celu uniknięcia ewentualnych nieporozumień czy błędnych interpretacji, wszystkich zainteresowanych prosimy o uważną lekturę i zapoznanie się z załączonymi definicjami.

Jednocześnie informujemy, iż udostępniony tu tekst jednolity, choć został przygotowany z maksymalną starannością przez współautorkę Studium Panią Izabelę Mironowicz, formalnie nie jest źródłem prawa, są nim wymienione niżej uchwały Rady Miejskiej Wrocławia wraz z załącznikami.

Na tekst jednolity składa się:

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław – przyjęte uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia nr XLVIII/680/98 z dnia 30 stycznia 1998 roku.

Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzenne-

¹³⁷[565].

¹³⁸[566].

go Gminy Wrocław – przyjęte uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia nr XXXV/1126/2001 z dnia 5 lipca 2001 roku.

7.1.3. Uchwała nr XLVIII/680/98 RMW z 30.01.1998 r.¹³⁹

UCHWAŁA NR XXIV/758/00 RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia 30 stycznia 1998 roku

w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie terytorialnym (tekst jednolity – Dz. U. z 1996 roku Nr 13, poz. 74 ze zmianami) w związku z art. 6 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 89, poz. 415 ze zmianami), Rada Miejska Wrocławia uchwała, co następuje:

§ 1.

Uchwała się Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław, zwanym dalej Studium.

§ 2.

Studium określa¹⁴⁰:

1. Uwarunkowania polityki przestrzennej, to znaczy czynniki i przesłanki wpływające na politykę przestrzenną, które są niezależne od władz Gminy.
2. Kierunki polityki przestrzennej, to znaczy cele polityki przestrzennej i sposoby ich realizacji zależne od władz Gminy.

§ 3.

Studium składa się z następujących części:

- 1) Ogólne zasady polityki przestrzennej.
- 2) Część I. Ogólne uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.
- 3) Część II. Szczegółowe uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej stanowiącej załącznik nr 2 do niniejszej uchwały.

Rysunki zawarte w Części II Studium stanowią:

- a) Rysunek nr 1.1-1 Pasma osiedlowo-mieszkalne załącznik nr 3
- b) Rysunek nr 1.1-2 Pasma aktywności gospodarczej załącznik nr 4
- c) Rysunek nr 1.1-4 Policentryczna struktura Wrocławia załącznik nr 5
- d) Rysunek nr 1.1-7 Struktura funkcjonalno – przestrzenna załącznik nr 6
- e) Rysunek nr 1.2-13 Analiza kompozycyjna miasta załącznik nr 7
- f) Rysunek nr 1.4-1 Podstawowe elementy systemu transportowego
- g) Rysunek nr 1.4.3-7 Schemat funkcjonowania komunikacji zbiorowej załącznik nr 9
- h) Rysunek nr 1.4.6-1 Schemat tras rowerowych załącznik nr 10
- i) Rysunek nr 1.5-1 Sieci infrastruktury. Elektroenergetyka. załącznik nr 11
- j) Rysunek nr 1.5-2 Sieci infrastruktury. Ciepłownictwo. załącznik nr 12
- k) Rysunek nr 1.5-3 Sieci infrastruktury. Gaz. załącznik nr 13
- l) Rysunek nr 1.5-4 Sieci infrastruktury. Wodociągi. załącznik nr 14
- m) Rysunek nr 1.5-5 Sieci infrastruktury. Kanalizacja. załącznik nr 15
- n) Rysunek nr 3.1.1-7 Problematyka ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego. załącznik nr 16
- o) Rysunek nr 3.2-1 Problematyka ochrony dziedzictwa kulturowego załącznik nr 17
- p) Rysunek nr 4.1-1 Problematyka realizacji. załącznik nr 18
- q) Rysunek nr 4.1-2 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w obszarze miasta załącznik nr 19

¹³⁹[556].

¹⁴⁰Pogrubienia wskazują na treść pośrednio odnoszącej się do problematyki związanej pośrednio bądź nawet bezpośrednio z Placem.

Rozdział 1.

Ogólne zasady polityki przestrzennej

§ 4.

Przyjmuje się, jako najważniejsze, następujące cele polityki przestrzennej miasta Wrocławia:

- 1) zdecydowana poprawa struktury miasta, w tym podniesienie poziomu ładu przestrzennego, zwiększenie walorów wizerunku i sprawności funkcjonowania miasta oraz wzmocnienie jego powiązań z regionem, krajem i Europą,
- 2) tworzenie w mieście wielu atrakcyjnych i zróżnicowanych możliwości dla rozwoju gospodarczego i życia na wysokim poziomie jakości,
- 3) ochrona, wzmocnienie i wzbogacenie środowiska przyrodniczego i kulturowego miasta.

§ 5.

Na realizację celu, o którym mowa w 4 pkt 1, składają się:

1) radykalne udoskonalenie i rozwój struktury funkcjonalno – przestrzennej miasta, a w szczególności:

- a) kształtowanie zagospodarowania terenów jako kontynuację położonych naprzemiennie pasm osiedlowo – mieszkalnych i pasm aktywności gospodarczej przebiegających równolegle do rzeki Odry,
 - b) stworzenie Południowo-Zachodniego Pasma Aktywności Gospodarczej przebiegającego od Węzła Bielańskiego do wylotu drogi krajowej nr 344 w kierunku Zielonej Góry,
 - c) ukształtowanie wyodrębnionych zespołów dzielnicowych jako całości przestrzennych, funkcjonalnych i kompozycyjnych,
 - d) uzupełnienie systemu transportowego i usługowego w zachodniej części miasta,
 - e) stworzenie koncentracji aktywności gospodarczych o charakterze centrotwórczym w rejonach: Węzła Bielańskiego i węzła Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, o której mowa w pkt 3, lit. a), z ul. Kosmonautów,
 - f) rewaloryzacja i rozwój wielkomiejskiego centrum Wrocławia oraz wspomagających go ośrodków usługowych,
 - g) rozwój lokalnych ośrodków usługowych, szczególnie tych, które stanowią centra zespołów dzielnicowych, o których mowa w lit. c) oraz obszarów aktywności gospodarczej przy ważnych trasach wylotowych z miasta,
 - h) znaczne wzmocnienie związków Odry i innych rzek przepływających przez miasto z jego strukturami, w tym uczynienie dolin rzecznych strefami integracji w zakresie krajobrazu, wypoczynku i ruchu pieszego, z uwzględnieniem ochrony przed powodzią,
 - i) rewaloryzacja małomiasteczkowych układów urbanistycznych Leśnicy, Brochowa i Psiego Pola, oraz dawnych wsi,
 - j) skoordynowanie zagospodarowania przestrzennego obiektów liniowych, w szczególności ciągów ważnych ulic i placów oraz pasów terenu wzdłuż rzek,
 - k) dokończenie budowy nieukończonych układów urbanistycznych,
- 2) znaczne podwyższenie wartości kompozycyjnych i krajobrazowych zabudowy, ulic, placów i terenów otwartych w taki sposób, aby podkreślić, wzbogacić i rozwinąć oryginalną, historycznie powstałą tożsamość przestrzenną Wrocławia, różniącą go od innych miast europejskich, z uwzględnieniem przesłanek racjonalnych i emocjonalnych, a w szczególności:
- a) stworzenie miejsc o wyjątkowo wysokiej jakości kompozycyjnej,
 - b) stworzenie miejsc, które będą mogły być odbierane jako ważne i przez to stanowić będą wyróżniki służące identyfikacji społecznej,
 - c) podkreślenie istniejących i wprowadzanie nowych obiektów architektonicznych i układów urbanistycznych o cechach prestiżu i reprezentacyjności, szczególnie w centrum i wzdłuż tras wjazdowych do miasta,
 - d) zwiększenie czytelności i harmonijności oraz uzupełnienie brakujących i usuwanie zakłócających elementów kompozycji urbanistycznych, a także uporządkowanie obszarów chaosu kompozycyjnego,
 - e) polepszenie walorów nastrojowych kompozycji urbanistycznych,

- f) zwiększenie walorów kompozycyjnych terenów przemysłowo – składowych,
- 3) modernizacja i rozbudowa systemu ulicznego w mieście, zmierzająca do znacznego poprawienia warunków ruchu wewnątrzmiastowego i tranzytowego, samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów, w tym w szczególności:
- a) budowa łącznika autostradowego „Autostradowa Obwodnica Wrocławia”, wiążącego autostradę A-4 z drogami krajowymi nr 344, 5 i 8, przebiegającej przez zachodnią i północną część miasta,
 - b) budowa ulicy „Obwodnica Śródmiejska”,
 - c) modernizacja ulic promieniście wybiegających z centrum miasta oraz budowa odcinka ulicy wylotowej w kierunku Wałbrzycha wzdłuż linii kolejowej w kierunku Wałbrzycha, ulicy wylotowej w kierunku Poznania przebiegającej na wschód od osiedla Widawa i ulicy wylotowej w kierunku Opola przebiegającej na południe od Radwanic,
 - d) budowa ulicy „Oś Inkubacji” łączącej Węzeł Bielański z wylotem drogi krajowej nr 344 w kierunku Zielonej Góry, mającej obsługiwać pasmo, o którym mowa w pkt 1 lit. b),
 - e) budowa ulic: „Trasa Swojczycka”, przebiegającej wzdłuż Kowal, Swojczyc, Strachocina i Wojnowa, „Trasa Olimpijska”, łączącej most Swojczycki z ulicą wylotową w kierunku Warszawy, „Trasa Stabłowicka” biegnącej od portu lotniczego przez Złotniki, Stabłowice do Janówka,
 - f) budowa ulicy „Obwodnica Staromiejska”, w tym przebudowa ul. Pułaskiego,
 - g) zapewnienie przeprawy przez Odrę, która utrzyma połączenie między prawobrzeżną a lewobrzeżną częścią Wrocławia, przy najwyższych przewidywanych stanach wód,
 - h) budowa ulicy „Łącznik Pawłowicki” łączącej wschodnią część miasta z węzłem planowanej autostrady A-8 w kierunku Łodzi,
 - i) przebudowa układu ulic w rejonie Dworca Głównego oraz Placu Społecznego,
 - j) budowa ulic umożliwiających dojazd do terenów aktywności gospodarczej z ominięciem terenów zamieszkiwania,
 - k) odciążenie obszarów o wysokiej wartości kulturowej w centrum miasta od ruchu samochodowego międzydzielnicowego,
 - l) modernizacja i rozbudowa lokalnych układów ulicznych,
 - m) budowa parkingów powiązanych z trasami promienistymi prowadzącymi do centrum,
- 4) przy zachowaniu równowagi pomiędzy transportem zbiorowym i indywidualnym, zwiększenie sprawności i atrakcyjności miejskiego transportu zbiorowego, poprzez:
- a) zmniejszenie kolizyjności tras tramwajowych i umożliwienie zwiększenia prędkości poruszających się po nich tramwajów w obszarze centralnym miasta,
 - b) wprowadzenie nowych promieniowych lub pętlowych tras tramwajowych, wykorzystujących tam, gdzie to możliwe, pasy terenu wzdłuż linii kolejowych,
 - c) usprawnienie poszczególnych odcinków sieci tramwajowej i autobusowej,
- 5) rozbudowa tras rowerowych,
- 6) zapewnienie możliwości rozbudowy wrocławskiego węzła kolejowego, w szczególności:
- a) budowy północnej obwodnicy kolejowej,
 - b) budowy stacji kontenerowej w rejonie Świniań,
 - c) zwiększenia roli dworców Wrocław Nadodrze, Wrocław Mikołajów, Wrocław Świebodzki i Wrocław Zachodni w obsłudze ruchu osobowego, z uwzględnieniem powiązań z miejskim transportem zbiorowym,
 - d) zwiększenia liczby torów na liniach w kierunku: Poznania, Warszawy, Opola i Zielonej Góry,
 - e) zapewnienie możliwości budowy linii kolei niekonwencjonalnej w kierunku Berlina,
- 7) zapewnienie przestrzennych możliwości rozbudowy systemu wodnego Wrocławia, a w szczególności:
- a) modernizacji i rozbudowy systemu ochrony przed powodzią,
 - b) budowy żeglugowego kanału lateralnego,
 - c) budowy portu rzeczno-kanalizacyjnego na Maślicach,
- 8) zapewnienie warunków przestrzennych dla rozwoju portu lotniczego,
- 9) wykorzystanie możliwości technicznych istniejącego systemu wodociągowo-kanaliza-

cyjnego i koordynacja z przyjętymi planami jego rozbudowy,

10) zapewnienie warunków przestrzennych dla stworzenia kompleksowego systemu gospodarki odpadami obejmującego: sposób zbierania odpadów, ich nieuciążliwy transport, segregację, utylizację i składowanie frakcji nie nadających się do wtórnego przetworzenia,

11) zapewnienie warunków przestrzennych dla rozwoju systemów energetycznych miasta i skoordynowanie rozwoju przestrzennego miasta z możliwościami dostaw energii,

12) uniezależnienie systemów, o których mowa w punktach 9, 10 i 11 od klęsk żywiołowych.

§ 6.

1. Polityka przestrzenna realizuje cel, o którym mowa w § 4 pkt 2, poprzez:

1) realizację celów, o których mowa w § 4 pkt 1 i 3,

2) tworzenie ofert przestrzennych dla:

a) mieszkańców miasta,

b) przedsiębiorców, instytucji,

c) osób odwiedzających miasto,

3) tworzenie rezerw gruntów dla rozbudowy i budowy niezbędnych obiektów.

2. Przestrzenne oferty, o których mowa w ust. 1 pkt 2, stanowią część obszaru, zagospodarowania i charakterystyki miasta, które tworzą warunki dla zaspokojenia potrzeb w zakresie: zamieszkiwania, prowadzenia działalności gospodarczej i korzystania z usług. Przestrzenne oferty powinny w wysokim stopniu odpowiadać wymaganiom i motywacjom podmiotów, dla których są przygotowywane, a także uwzględniać różnorodność, zmienność i nieprzewidywalność rynku. Ilekroć w niniejszej uchwale jest mowa o ofertach przestrzennych, należy je rozumieć zgodnie z treścią niniejszego ustępu.

3. Polityka przestrzenna w zakresie, o którym mowa w ust. 1, powinna być tak prowadzona, aby Wrocław, wykorzystując swoje zasoby i położenie geograficzne, znacznie zwiększył swoje znaczenie, jako:

1) stolica Dolnego Śląska i węzłowy ośrodek integracji europejskiej, poprzez:

a) wyznaczenie terenów dla kompleksu obiektów władz regionalnych, a także stworzenie przestrzennych ofert dla instytucji o znaczeniu regionalnym i europejskim,

b) wzmocnienie powiązań transportowych z krajem i Europą, w tym realizacja przedsięwzięć, o których mowa w § 5 pkt 3, 6, 7, 8,

c) znaczne podwyższenie prestiżu przestrzeni miasta, a także nasycenie jej symbolami związanymi z Dolnym Śląskiem,

2) miasto wymiany towarowej i finansowej, poprzez:

a) tworzenie przestrzennych ofert dla rozwoju różnych form handlu detalicznego w wielkomiejskim centrum miasta, w dzielnicowych i lokalnych ośrodkach usługowych, w ośrodkach na granicach miasta oraz w innych miejscach o dobrej dostępności,

b) tworzenie przestrzennych ofert dla rozwoju handlu hurtowego w ramach pasm aktywności gospodarczej,

c) wyznaczenie terenów dla wzniesienia zespołu obiektów targowo – wystawienniczych w miejscu powiązanym z systemem autostrad oraz w pobliżu portu lotniczego,

d) tworzenie przestrzennych ofert dla rozwoju instytucji finansowych w miejscach o odpowiadającym ich wymaganiom prestiżu,

e) polepszanie warunków przestrzennych dla bezkonfliktowego funkcjonowania giełdy rolno-towarowej,

f) powiązanie terenów aktywności gospodarczej z istniejącymi i planowanymi obiektami służącymi transportowi, w tym również z tymi, o których mowa w lit. h) oraz w § 5 pkt 6 lit. b), pkt 7 lit. c) i pkt 8,

g) wyznaczenie w otoczeniu istniejącego i przyszłych węzłów autostradowych oraz portu lotniczego obszarów przeznaczonych dla aktywności gospodarczej,

h) stworzenie warunków przestrzennych dla budowy autoportu,

i) umożliwienie tworzenia w sposób zorganizowany dzielnic aktywności gospodarczej,

3) miasto produkcji, szczególnie o wysokiej technologii, poprzez:

a) tworzenie przestrzennych ofert dla przedsiębiorstw małych, średnich i wielkich,

b) stworzenie ofert przestrzennych dla parków technologicznych,

c) tworzenie warunków przestrzennych dla funkcjonowania i restrukturyzacji istniejących przedsiębiorstw produkcyjnych,

- d) realizacja pkt 2 lit. i),
 4) miasto nauki, poprzez:
- a) zapewnienie warunków przestrzennych dla lepszego funkcjonowania i rozwoju instytucji naukowych,
 - b) stworzenie w centralnej części miasta dzielnicy akademickiej o wysokim prestiżu i odrębnym charakterze,
 - c) stworzenie ofert przestrzennych dla rozwoju działalności wysokiej technologii,
- 5) miasto usług na wysokim poziomie,
 6) miasto „magnetyzmu kulturalnego”, który należy rozumieć jako zdolność przyciągania i wywoływania zjawisk kulturalnych na wysokim poziomie, zwłaszcza wydarzeń kulturalnych, twórczości intelektualnej i artystycznej, bogatych jednostkowych przeżyć kulturalnych, poprzez:
- a) stworzenie przestrzennych ofert dla powstania obiektów kultury o wysokim poziomie,
 - b) stworzenie przestrzennego tła dla zjawisk kulturalnych,
 - c) wyeksponowanie dziedzictwa kulturowego zapisanego w przestrzeni miasta,
 - d) stworzenie miejsc niezwykłych, mających moc inspiracji zjawisk kulturowych,
 - e) wpisywanie w przestrzeń treści symbolicznych,
 - f) traktowanie miasta w całości, a także jego części jako zjawisko kulturalne,
- 7) miasto turystyczne, poprzez:
- a) tworzenie warunków przestrzennych dla realizacji różnych pakietów produktów turystycznych w obszarze miasta oferowanych przybywającym z kraju i zagranicy,
 - b) zwiększenie liczby, wartości i dostępności atrakcji turystycznych w mieście,
 - c) wzbogacanie istniejących i kreowanie nowych tras turystycznych,
 - d) tworzenie przestrzennych ofert dla rozwoju obiektów obsługi turystyki,
- 8) miasto spotkań o dużej liczbie uczestników, poprzez:
- a) stworzenie centrum kongresowego w oparciu o obiekty Hali Ludowej,
 - b) przystosowanie centralnej części miasta do obsługi spotkań o dużej liczbie uczestników.
4. Polityka przestrzenna, w zakresie, o którym mowa w ust. 1, uwzględniając potrzeby mieszkańców, a także możliwy napływ ludności, powinna prowadzić do zwiększenia atrakcyjności życia we Wrocławiu, a także nadania oryginalności modelowi życia w mieście, poprzez:
- a) znaczne podniesienie walorów istniejących zespołów mieszkaniowych,
 - b) stworzenie wielu przestrzennych ofert dla rozwoju różnorodnych form zamieszkiwania i wypoczynku uwzględniających specyfikę istniejącej zabudowy, krajobrazu i środowiska przyrodniczego,
 - c) zwiększenie przestrzennej dostępności mieszkańców do usług,
 - d) zapewnienie rezerw terenu dla niezbędnych obiektów edukacji, opieki zdrowotnej i socjalnej,
 - e) zwiększenie poziomu bezpieczeństwa mieszkańców.
5. Polityka przestrzenna zmierza do zaspokojenia potrzeb w zakresie cmentarzy, poprzez:
- 1) wyznaczenie rezerw terenu dla rozwoju cmentarzy komunalnych, w szczególności dla rozwoju cmentarzy Kielczowskiego, Osobowickiego, dla powstania nowych dużych cmentarzy w rejonie Oporowa i na zachód od Leśnicy, a także na Jerzmanowie i Pawłowicach,
 - 2) zapewnienie możliwości rozwoju małych cmentarzy parafialnych tam, gdzie istnieją dla tego warunki przestrzenne.

§ 7.

1. Na realizację celu, o którym mowa w § 4 pkt 3, w odniesieniu do środowiska przyrodniczego, składają się:

- 1) ustalenie systemu obszarów chronionych, na który składają się:
 - a) obszar podstawowego systemu powiązań przyrodniczych,
 - b) obszary proponowanych parków krajobrazowych Odra II i Bystrzyca, obszary chronionego krajobrazu, zespoły przyrodniczo – krajobrazowe, użytki ekologiczne,
 - c) obszar ochronny terenów wodonośnych,
- 2) zmniejszanie konfliktów pomiędzy działalnościami, a szczególnie:
 - a) zanieczyszczenia atmosfery, hałasu i zagrożenia bezpieczeństwa powodowanych przez ruch uliczny,

- b) zanieczyszczenia atmosfery, jakie wywołują indywidualne systemy ogrzewania,
 - c) uciążliwości obiektów działalności gospodarczych,
 - d) nadmiernej eksploatacji śródmiejskich terenów rekreacyjnych,
 - e) zagrożenia związane z przewożeniem przez miasto materiałów niebezpiecznych,
- 3) w ramach realizacji przedsięwzięć w zakresie polityki przestrzennej, o których mowa w § 6, stworzenie możliwości przestrzennych dla rozwoju działalności:
- a) których szanse rozwoju związane są z dobrym stanem środowiska i krajobrazu,
 - b) których funkcjonowanie zwiększa zasoby środowiska przyrodniczego,
 - c) których komponentą są zasoby środowiska przyrodniczego,
 - d) nieuciążliwych lub mało uciążliwych dla środowiska przyrodniczego i innych działalności,
- 4) rozwój zasobów przyrodniczych w mieście poprzez:
- a) dolesienia,
 - b) tworzenie nowych terenów parkowych,
 - c) uporządkowanie ciągów przyrodniczych wzdłuż dolin rzecznych,
 - d) tworzenie łączników zielonych w obszarach zabudowanych,
 - e) wyposażenie w zielenie terenów różnych działalności według ustalonych standardów.
2. Na realizację celu, o którym mowa w § 4 pkt 3, w odniesieniu do środowiska kulturowego, składają się:
- 1) ustalenie ograniczeń obowiązujących przy odbudowie, przebudowie, budowie, rozbudowie, remoncie, rozbiórce i innych przekształceniach przestrzennych dotyczących obiektów i zespołów obiektów mających wartości kulturowe, które składają się na system ochrony dziedzictwa kulturowego;
 - 2) ustalenie zasad kompozycji przestrzennej zapewniających harmonizowanie otoczenia z obiektami lub zespołami obiektów mających wartości kulturowe;
 - 3) rewaloryzacja wszystkich obiektów i zespołów obiektów mających wartość kulturową w zakresie zależnym od rodzaju zachowanych wartości z zachowaniem następujących zasad:
 - a) nadanie najwyższego priorytetu rewaloryzacji obszaru Wrocław – zespół historycznego centrum,
 - b) podjęcie w pierwszej kolejności rewaloryzacji zespołów różnych typów,
 - c) tworzenie miejsc o wysokiej jakości poprzez przestrzenną koncentrację procesów rewaloryzacyjnych;
 - 4) w ramach realizacji przedsięwzięć w zakresie polityki przestrzennej, o których mowa w § 6, w ramach procesów rewaloryzacji tworzenie ofert przestrzennych dla rozwoju działalności:
 - a) których rozwój związany jest z bogactwem środowiska kulturowego,
 - b) których funkcjonowanie sprzyja utrzymaniu w dobrym stanie i wspomaga rozwój zasobów środowiska kulturowego,
 - c) które nie stanowią zagrożenia dla środowiska kulturowego;
 - 5) podejmowanie działań organizacyjnych i promocyjnych zmierzających do ochrony i rewaloryzacji dziedzictwa kulturowego Wrocławia;
 - 6) nasycanie miasta nowymi obiektami i układami urbanistycznymi o dużej wartości kulturowej;
 - 7) nawiązywanie lub kontynuacja wątków wrocławskiej myśli planistycznej.

§ 8.

Studium tworzy pole możliwości przestrzennych dla rozwoju miasta.

Strategia rozwoju Wrocławia określi priorytety i sposób wykorzystaniu tych możliwości. W szczególności możliwości te stanowią przestrzenne oferty i rezerwy terenu, o których mowa, w § 6 ust. 1, a także rezerwy terenu dla budowy i rozbudowy obiektów systemu komunikacyjnego.

Rozdział 2.

Ogólne uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej

§ 9.

1. Przyjmuje się diagnozę struktury funkcjonalno – przestrzennej miasta oraz ustala się kierunki jej przekształcania i rozwoju zawarte w załączniku nr 1 w rozdz. 1.1.1.

2. W obszarze miasta wyodrębnia się zespoły urbanistyczne, makrownętrza i obszary rozwoju zdefiniowane w załączniku nr 1 w rozdz. 1.1.2 o następujących typach:

1) zespoły urbanistyczne i obszary rozwoju:

- a) wielkomiejskiego centrum Wrocławia,
- b) śródmiejskie,
- c) kulturowe i kulturowo-ekologiczne,
- d) aktywności gospodarczej,
- e) mieszkaniowe blokowe,
- f) mieszkaniowe kameralne,
- g) zabudowy jednorodzinnej,
- h) mieszkaniowe krajobrazowe,
- i) małomiasteczkowe,
- j) wiejskie,
- k) mieszkaniowe zróżnicowane,
- l) rekreacyjne,
- m) cmentarne,
- n) infrastruktury technicznej,

2) zespoły urbanistyczne:

- a) zielone,
- b) rolne,
- c) specjalne,

3) obszary rozwoju ośrodków usługowych;

4) makrownętrza:

- a) rzek,
- b) ulic,
- c) małe,
- d) Autostradowej Obwodnicy Wrocławia.

3. Granice zespołów urbanistycznych, obszarów rozwoju i makrownętrz przedstawia rysunek nr 1.1-7 stanowiący załącznik nr 6.

4. Uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej odnoszące się do zespołów urbanistycznych, obszarów rozwoju i makrownętrz różnych typów zawarte są w załączniku nr 1 w rozdz. 1.1.2.

§ 10.

Przyjmuje się diagnozę struktury przestrzennej miasta jako uwarunkowanie gospodarki przestrzennej oraz ustala się kierunki przekształcania tej struktury zawarte w załączniku nr 1 w rozdziale 1.2 oraz na rysunku nr 1.2-13 stanowiącym załącznik nr 7.

§ 11.

1. Określa się granice obszarów zabudowanych i granice obszarów wymagających rehabilitacji, co przedstawiono na rysunku nr 4.1-1 stanowiącym załącznik nr 18.

2. Określa się typy rehabilitacji w załączniku nr 1 w rozdz. 1.3.1 oraz w załączniku nr 2 w rozdziałach poświęconych poszczególnym zespołom urbanistycznym i obszarom rozwoju.

3. Określa się zespoły urbanistyczne i obszary rozwoju wymagające przekształceń w załączniku nr 1 w rozdziale 1.3.1. kier. 2.

4. Obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę, obejmują obszary rozwoju z wyjątkiem tych, o których mowa w załączniku 1 w rozdz.1.3.1 kier. 2.

5. Ustala się, że wszystkie obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej znajdujące się w zespołach urbanistycznych zielonych i rolnych są wyłączone z zabudowy. Nie dotyczy to obszarów zabudowanych należących do zespołów rolnych.

6. Wyznacza się obszary przewidziane do zorganizowanej działalności inwestycyjnej, w szczególności obszary pod zorganizowane budownictwo wielorodzinne w rozumieniu ustawy z dnia 29 kwietnia 1985 r. o gospodarce gruntami i wywłaszczaniu nieruchomości. Obszary te wymienia się w załączniku 1 w rozdz. 1.3.2.

7. Wyznacza się obszary wymagające rekultywacji, które przedstawiono na rys. 3.1.1-7 stanowiącym załącznik nr 16.

8. Ustala się zasady zabudowy i zagospodarowania terenu obowiązujące dla poszczególnych typów zespołów urbanistycznych, obszarów rozwoju i makrownętrz, które zawarte są

w załączniku nr 1 w rozdziale 1.3.4.

§ 12.

Ustala się uwarunkowania i kierunki rozwoju komunikacji, zawarte w załączniku nr 1 w rozdz. 1.4 oraz na rysunkach nr 1.4-1, 1.4.3-7 i 1.4.6-1 stanowiących załączniki nr 8, 9 i 10 w następującym zakresie:

- 1) transport samochodowy,
- 2) transport zbiorowy,
- 3) transport kolejowy,
- 4) transport lotniczy,
- 5) transport wodny,
- 6) sieć dróg rowerowych.

§ 13.

1. Ustala się uwarunkowania i kierunki rozwoju infrastruktury technicznej zawarte w załączniku nr 1 w rozdz. 1.5 oraz na rysunkach nr 1.5-1, 1.5-2, 1.5-3, 1.5-4, 1.5-5 i 1.5-6 stanowiących załączniki nr 11, 12, 13, 14 i 15 w następującym zakresie:

- 1) zaopatrzenie w wodę,
- 2) odprowadzenie i unieszkodliwienie ścieków,
- 3) usuwanie i unieszkodliwianie odpadów,
- 4) gospodarka odpadami,
- 5) zaopatrzenie w gaz,
- 6) zaopatrzenie w energię cieplną,
- 7) zaopatrzenie w energię elektryczną.

2. Ustala się, że na obszarach oznaczonych na rysunku 1.5.1 stanowiącym załącznik nr 11 mogą być stosowane indywidualne i grupowe systemy oczyszczania ścieków.

§ 14.

1. Ustala się uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej w zakresie rozwoju i przekształcania poszczególnych działalności zawarte w załączniku nr 2 w rozdziale 2, w szczególności dla następujących działalności:

- 1) produkcja i budownictwo,
- 2) obsługa firm,
- 3) rolnictwo,
- 4) obsługa transportu,
- 5) handel hurtowy,
- 6) handel detaliczny,
- 7) targi,
- 8) finanse,
- 9) turystyka,
- 10) gastronomia,
- 11) wypoczynek,
- 12) kultura,
- 13) **służba zdrowia,**
- 14) nauka,
- 15) edukacja,
- 16) administracja,
- 17) zamieszkiwanie,
- 18) cmentarze.

2. W odniesieniu do poszczególnych działalności:

- 1) przyjmuje się ocenę dotychczasowego rozmieszczenia, stanu i funkcjonowania,
- 2) ustala się wymóg tworzenia rezerw terenu dla obiektów o znaczeniu publicznym,
- 3) ustala się typy ofert przestrzennych, o których mowa w § 6, ust. 1 pkt. 2) i w ust. 2 oraz wymagania, jakim powinny odpowiadać oferty przestrzenne,
- 4) przyjmuje się inne ustalenia specyficzne dla poszczególnych działalności.

3. Typy ofert przestrzennych nie są kategoriami przeznaczenia terenu zalecanymi do ustalania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

§ 15.

1. Obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej wyłączone z zabudowy stanowią zespoły

urbanistyczne rolne oraz tereny rolne położone w granicach zespołów urbanistycznych zielonych przedstawione na 1.1-7, który stanowi załącznik nr 6.

2. W załączniku nr 2 wyznacza się pozostałe obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej, jako zagospodarowanie przejściowe.

§ 16.

Ustala się uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej w zakresie ochrony i kształtowania środowiska zawarte w załączniku nr 1 w rozdz. 1.1.1.4 i 3.1 oraz na rysunku nr 3.1.1-7 stanowiącym załącznik nr 16, w tym:

- 1) przyjmuje się ocenę stanu i funkcjonowania środowiska przyrodniczego zawartą w uwarunkowaniach polityki przestrzennej;
- 2) określa się lokalne wartości i zasoby środowiska przyrodniczego;
- 3) przyjmuje się diagnozę zagrożeń środowiskowych;
- 4) wyznacza się następujące obszary do objęcia ochroną środowiska przyrodniczego:
 - a) obszary ochrony ujęcia wodnego,
 - b) obszary należące do systemu powiązań przyrodniczych,
 - c) obszary postulowanych parków krajobrazowych „Odra II” i „Bystrzyca”,
 - d) postulowane obszary chronionego krajobrazu,
 - e) obszary postulowanych zespołów przyrodniczo-krajobrazowych,
 - f) obszary postulowanych użytków ekologicznych.
- 5) wyznacza się tereny do zalesienia;
- 6) przyjmuje się wyszczególnienie analiz dotyczących ochrony i środowiska przyrodniczego przydatnych do prowadzenia polityki przestrzennej w tym zakresie.

§ 17.

1. Wyodrębnia się obszary, których układ przestrzenny, zagospodarowanie i zabudowę uznaje się za wartość kulturową, a które przedstawione są w załączniku nr 1 w rozdz. 3.2.2, w załączniku nr 2 w podrozdziałach nr 3.2 rozdziałów poświęconych poszczególnym zespołom urbanistycznym obszarom rozwoju i makrownętrzom oraz na rysunku nr 3.2-1 stanowiącym załącznik nr 17.

2. Przyjmuje się ocenę zagrożeń środowiska kulturowego zawartą w załączniku nr 1 w rozdz. 3.2.4.

3. Ustala się strefy ochrony konserwatorskiej przedstawione w załączniku nr 2 we wszystkich rozdziałach nr 3.2 i na rysunku nr 3.2-1 stanowiącym załącznik nr 17 oraz kierunki polityki przestrzennej w nich obowiązujące zawarte w załączniku nr 1 w rozdz. 3.2.5.

4. Ustala się kierunki rewaloryzacji obiektów i zespołów obiektów mających wartość kulturową zawarte w załączniku nr 1 w rozdz. 3.2.6 oraz kierunki działań organizacyjnych, badawczych i promocyjnych zawarte w załączniku 1 w rozdz. 3.2.7.

§ 18.

1. Określa się obszary, dla których:

- 1) sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe na podstawie przepisów szczególnych,
- 2) od 1 stycznia 2005 roku, na podstawie art. 6 ust. 5 pkt 7 i art.13 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym, ze względu na istniejące uwarunkowania sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe,
- 3) od 1 stycznia 2005 roku., na podstawie art. 6 ust. 5 pkt 7 i art.13 ust.1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym, ze względu na istniejące uwarunkowania, sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe po zaistnieniu wyszczególnionych warunków.

2. Warunkiem, o którym mowa w ust. 1 pkt 3) może być inwestycja publiczna, której ukończenie warunkuje zabudowę i zagospodarowanie określonego obszaru.

3. Obszary, o których mowa w ust. 1 i 2 wyszczególniono w załączniku 1 w rozdziale 4.1.1 oraz w załączniku 2 w podrozdziałach 4.1 rozdziałów poświęconych poszczególnym zespołom urbanistycznym, obszarom rozwoju i makrownętrzom oraz przedstawiono je na rysunku nr 4.1-2, stanowiącym załącznik nr 19.

4. Wyznacza się obszary o znaczeniu strategicznym dla miasta przedstawione na rys. nr 4.1-1 stanowiącym załącznik nr 18. Dla obszarów tych zaleca się sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w pierwszej kolejności niezależ-

nie od powstania obowiązku do ich przystąpienia wynikającego z art. 13 pkt. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym.

§ 19.

1. Zaleca się stosowanie zasad uwzględniania problematyki ekonomicznej w trakcie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zawartych w załączniku 1 w rozdz. 4.2.

2. Zaleca się stosowanie zasad uwzględniania praw własności gruntów w polityce przestrzennej zawartych w załączniku 1 w rozdz. 4.2.

3. Zaleca się podejmowanie kompleksowej działalności inwestycyjnej oraz wykorzystywanie efektu obiektów pobudzających, o których mowa w załączniku 1 w rozdz. 4.2.

Rozdział 3.

Szczegółowe uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej

§ 20.

Zaleca się stosowanie uwarunkowań i kierunków polityki przestrzennej dla poszczególnych zespołów urbanistycznych, obszarów rozwoju i makrownętrz zawartych w załączniku nr 2 jako wytycznych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Rozdział 4.

Ustalenia końcowe.

§ 21.

W przypadku nieuwzględnienia uwarunkowań lub odstąpienia od realizacji kierunków polityki przestrzennej sformułowanych w formie nakazu, zakazu lub dopuszczenia, Zarząd Miasta zobowiązuje się do:

- 1) rozpatrzenia skutków odstąpienia dla kształtowania poszczególnych systemów miasta,
- 2) przedstawienia Radzie Miejskiej zakresu odstępień,
- 3) co najmniej raz na cztery lata rozpatrzenia konieczności zmian w Studium, jakie mogą być potrzebne z powodu odstępień.

§ 22.

1. Wykonanie uchwały powierza się do Zarządowi Miasta.

2. Pełny tekst Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław, będzie złożony i udostępniony w następujących miejscach:

- 1) Wydział Architektury, Urbanistyki i Nadzoru Budowlanego Urzędu Miejskiego,
- 2) Biuro Rozwoju Wrocławia,
- 3) Biuro Rady Miejskiej Wrocławia.

§ 23.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia
Andrzej Łoś

7.1.4. Uchwała nr XXIV/758/00 RMW z 21.09.2000 r.¹⁴¹

UCHWAŁA NR XXIV/758/00 RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia 21 września 2000 rok
w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań
i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław
w obszarach przemysłowo – składowych oraz niektórych
elementów systemu transportowego, infrastruktury
technicznej i społecznej

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie

¹⁴¹[567].

gminnym (jt. Dz.U. z 1996 roku nr 13, poz. 74 ze zmianami) oraz art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym (jt Dz.U. z 1999 roku nr 15, poz. 139 ze zmianami) Rada Miejska Wrocławia, uchwała co następuje:

§ 1.

Przystępuje się do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław.

§ 2.

Przedmiotem zmiany, o której mowa w § 1, są uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej dotyczące:

- 1) obszarów położonych w zespołach urbanistycznych aktywności gospodarczej, obszarów rozwoju aktywności gospodarczej i zespołów urbanistycznych zróżnicowanych, w których w dniu uchwalenia Studium, o którym mowa w § 1, prowadzona była działalność produkcyjna, działalność w zakresie zaopatrywania w energię elektryczną i gaz, działalność w zakresie budownictwa, lub znajdowały się obiekty służące prowadzenia wymienionych działalności,
- 2) elementów struktury miasta związanych z organizacją wystawy światowej EXPO we Wrocławiu,
- 3) terenów wojskowych, policyjnych i otaczających je elementów struktury miasta,
- 4) terenów kolejowych i systemu transportu kolejowego,
- 5) miejskiej sieci tramwajowej,
- 6) systemu opieki zdrowotnej,
- 7) systemu oświatowego,
- 8) systemu ochrony przeciwpowodziowej,
- 9) północno – zachodniej części Obwodnicy Staromiejskiej pomiędzy ulicą Długą i ulicą Jedności Narodowej,
- 10) zasad zagospodarowania terenów wodonośnych.

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Wiceprzewodnicząca
Rady Miejskiej Wrocławia
Grażyna Tomaszewska

7.1.5. Uchwała nr XXV/2079/04 RMW z 08.07.2004 r.¹⁴²

UCHWAŁA NR XXV/2079/04 RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia 8 lipca 2004 roku

w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań
i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.) oraz art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717 ze zm.) Rada Miejska Wrocławia uchwała, co następuje:

§ 1.

Przystępuje się do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław przyjętego uchwałą Nr XLVIII/680/98 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 30 stycznia 1998 r. (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia Nr 1, poz. 15 ze zmianą).

§ 2.

¹⁴²[568].

Granicami obszaru objętego zmianą Studium są granice administracyjne Gminy Wrocław.

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Wrocławia.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*Przewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia
Grzegorz Stopiński*

7.1.6. Uchwała nr LIV/3249/06 RMW z 06.07.2006 r.¹⁴³

*UCHWAŁA NR LIV/3249/06 RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia 6 lipca 2006 roku
w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań
i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia*

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.) oraz art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 ze zm.) w związku z uchwałą Nr XXV/2079/04 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 8 lipca 2004 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia Nr 7, poz. 1594) Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje:

§ 1.

1. Uchwala się zmianę studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

2. Załącznikami do niniejszej uchwały są:

- 1) Tekst Studium stanowiący załącznik nr 1;*
- 2) Rysunki Studium (od nr 1 do nr 18) stanowiące załącznik nr 2;*
- 3) Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag, stanowiące załącznik nr*

§ 2.

Traci moc:

1) uchwała Nr XLVIII/680/98 z dnia 30 stycznia 1998 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia Nr 1, poz. 15);

2) uchwała Nr XXXV/1126/01 z dnia 5 lipca 2001 r. w sprawie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia Nr 9, poz. 218).

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Wrocławia.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*Wiceprzewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia
Jacek Ossowski*

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego – TOM 1

¹⁴³[569].

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego – TOM 2

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku

Rysunek 1. Uwarunkowania – przeznaczenie i zagospodarowanie terenu,

Rysunek 2. Uwarunkowania – kompozycja przestrzenna

Rysunek 3. Uwarunkowania – dziedzictwo kulturowe,

Rysunek 4. Uwarunkowania – środowisko przyrodnicze,

Rysunek 5. Kierunki zagospodarowania przestrzennego struktura pasmowa Wrocławia,

Rysunek 6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna,

6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna – Arkusz A1,

6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna – Arkusz A2,

6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna – Arkusz B1,

6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna – Arkusz B2,

6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna – Arkusz B3,

6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna – Arkusz C1,

6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna – Arkusz C2,

6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna – Arkusz C3,

Rysunek 7. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – system transportowy,

Rysunek 8. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – transport publiczny,

Rysunek 9. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – system tras rowerowych,

Rysunek 10. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – ochrona i kształtowanie środowiska,

Rysunek 11. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – ochrona dziedzictwa kulturowego,

Rysunek 12. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – zagadnienia realizacyjne,

Rysunek 13. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – obszary wymagające rehabilitacji,

Rysunek 14. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – kanalizacja,

Rysunek 15. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – wodociągi,

Rysunek 16. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – ciepłownictwo,

Rysunek 17. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – elektroenergetyka,

Rysunek 18. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – gazownictwo,

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku

Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag

7.1.7. Zarządzenie nr 5110/05 PW z 18.04.2005 r.¹⁴⁴

ZARZĄDZENIE NR 5110/05 PREZYDENTA WROCŁAWIA z dnia 18 kwietnia 2005 r. w sprawie powołania Komitetu Redakcyjnego do prac nad aktualizacją strategii rozwoju „Strategia – Wrocław 2000 Plus”.

Na podstawie art.18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz.U. tj. z 2001 roku Nr 142 poz. 1591 z późn. zmianami) w związku z Uchwałą Nr XXV/2080/04 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 8 lipca 2004 r. w sprawie przystąpienia do aktualizacji strategii rozwoju Wrocławia „Strategia – Wrocław 2000 Plus”. (Biuletyn

¹⁴⁴[570].

Urządowy Rady Miejskiej Wrocławia Nr 7, poz. 1595) zarządzam, co następuje:

§ 1

Powołuję Komitet Redakcyjny w następującym składzie:

1. Przewodniczący – Rafał Dutkiewicz Prezydent Wrocławia,
2. Wiceprzewodniczący – prof. dr hab. Jan Waszkiewicz – Biuro Rozwoju Wrocławia.

3. Członkowie:

- 1) Dawid Jackiewicz – Wiceprezydent Wrocławia,
- 2) Grzegorz Roman – Dyrektor Departamentu Architektury i Rozwoju,
- 3) prof. dr hab. Andrzej Łoś – Wydział Inwestycyjno-Techniczny,
- 4) dr inż. arch. Tomasz Ossowicz -Dyrektor Biura Rozwoju Wrocławia,
- 5) prof. dr hab. Roman Galar – Biuro Rozwoju Wrocławia,
4. Sekretarz – dr Teresa Bogacz – Biuro Rozwoju Wrocławia.

§ 2

Do zadań Komitetu Redakcyjnego należy przygotowanie zwięzłego, syntetycznego (30-40 tys. znaków) i zaktualizowanego dokumentu „Strategia – Wrocław 2000 Plus”, który będzie określał:

- 1) wizję rozwoju miasta do 2025 roku,
- 2) cele strategiczne i kierunki działań,
- 3) główne narzędzia realizacji strategii, jej monitoringu oraz warunki przyszłej modyfikacji.

§ 3

1. Za przygotowanie dokumentu odpowiada Komitet Redakcyjny.
2. Nadzór merytoryczny sprawują Przewodniczący i Wiceprzewodniczący Komitetu Redakcyjnego, którzy odpowiedzialni są również za terminowe wykonanie prac.
3. Za obsługę procesu aktualizacji Strategii odpowiedzialny będzie Sekretarz Komitetu Redakcyjnego.

§ 4

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

P R E Z Y D E N T
WROCLAWIA
Rafał Dutkiewicz

7.1.8. Uchwała nr LIV/3250/06 RMW z 06.07.2006 r.¹⁴⁵

UCHWAŁA NR LIV/3250/06 RADY MIEJSKIEJ WROCLAWIA
z dnia 6 lipca 2006 roku
w sprawie przyjęcia strategii rozwoju Wrocławia
„Strategia – Wrocław w perspektywie 2020 plus”.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.) w związku z uchwałą Nr XXV/2080/04 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 8 lipca 2004 r. w sprawie przystąpienia do aktualizacji strategii rozwoju Wrocławia „Strategia – Wrocław 2000 Plus”. (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Nr 7, poz. 1595) Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje:

§ 1.

Uchwala się strategię rozwoju Wrocławia pt. „Strategia – Wrocław w perspektywie 2020 plus”, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Traci moc uchwała Nr LII/765/98 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 4 czerwca 1998 r. w sprawie przyjęcia strategii rozwoju Wrocławia „Strategia – Wrocław 2000 Plus”. (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia Nr 5, poz. 108).

¹⁴⁵[571].

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Wrocławia.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wiceprzewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia
Jacek Ossowski

Załącznik do uchwały Nr LIV/3250/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku

Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus”.

7.1.9. Spis treści „Strategii – Wrocław w perspektywie 2020 plus”¹⁴⁶

1. WPROWADZENIE

1.1 Cele i zakres aktualizacji strategii Wrocław 2000 plus

1.2 Założenia ewolucji uwarunkowań zewnętrznych

1.3 Trzy poziomy zarządzania przyszłością

1.4 Założenia metodologiczne strategii

1.5 Układ dokumentu

2. POTENCJAŁ ATRAKCYJNOŚCI WROCŁAWIA

2.1 Usytuowanie

2.2 Genius loci

2.3 Gospodarka

2.4 Infrastruktura

2.5 Kompetencje

2.6 Kultura

3. MISJA

4. LUDZIE

4.1 Byt

4.1.1 Zdrowie

4.1.2 Bezpieczeństwo

4.1.3 Mieszkania

4.2 Edukacja

4.2.1 Kształcenie obywateli

4.2.2 Kształcenie specjalistów

4.3 Praca

4.3.1 Polityka gospodarcza miasta

4.3.2 Miejsca pracy

4.3.3 Pracownicy

4.4 Samorealizacja

5. WSPÓLNOTY

5.1 Wrocławianie

5.1.1 Wspólnota symboliczna

5.1.2 Rodziny

5.1.3 Sąsiedztwa, osiedla

5.1.4 Sfera akademicka

5.1.5 Sfera kultury

5.1.6 Organizacje społeczne i ruchy obywatelskie

5.1.7 Przyjezdni i imigranci

5.2 Wspólnoty zewnętrzne

5.2.1 Wymiar aglomeracyjny

5.2.2 Wymiar dolnośląski

5.2.3 Wymiar krajowy

5.2.4 Wymiar europejski i globalny

6. PRZESTRZENIE

¹⁴⁶[572].

- 6.1 Przestrzeń mieszkaniowa
- 6.2 Przestrzeń publiczna
- 6.3 Przestrzeń gospodarcza
- 6.4 Przestrzeń rekreacyjna
- 6.5 Przestrzeń informacyjna
- 6.6 Przestrzeń komunikacyjna
- 7. SAMORZĄD
 - 7.1 Myślenie
 - 7.2 Rządzenie
 - 7.3 Inspirowanie
 - 7.4 Służba
- 8. REALIZACJA I MONITOROWANIE
 - 8.1 Realizacja Strategii
 - 8.2 Monitorowanie Strategii

7.1.10. Uchwała nr XVI/472/07 RMW z 27.12.2007 r.¹⁴⁷

*UCHWAŁA NR XVI/472/07
RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia 27 grudnia 2007 r.*

*w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu
zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu
urbanistycznego Centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu*

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.1) w związku z art. 14 ust. 1, 2 i 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.2) Rada Miejska Wrocławia uchwała, co następuje:

§ 1

Przystępuje się do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego Centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu, zwanego dalej planem.

(...)

*Wiceprzewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia
Jacek Ossowski*

7.1.11. Zarządzenie nr 1812/03 PW z 25.11.2003 r.¹⁴⁸

*ZARZĄDZENIE NR 1812/03
PREZYDENTA WROCŁAWIA
z dnia 25 listopada 2003 r.*

w sprawie powołania Miejskiej Komisji Urbanistyczno – Architektonicznej oraz zatwierdzenia jej regulaminu

Na podstawie art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj.: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591) w związku z art. 8. ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717) zarządzam, co następuje:

§ 1

Powołuję 15 osobową Miejską Komisję Urbanistyczno-Architektoniczną, zwaną dalej MKUA w następującym składzie:

- 1. mgr inż. arch. Włodzimierz Szostek – Przewodniczący MKUA,*
- 2. dr inż. arch. Andrzej Poniewierka – Wiceprzewodniczący MKUA,*

¹⁴⁷[573].

¹⁴⁸[574].

3. dr inż. arch. Izabela Mironowicz – Sekretarz MKUA,
4. mgr inż. arch. Marek Wiśniewski- członek MKUA,
5. mgr inż. arch. Waclaw Hryniewicz- członek MKUA,
6. mgr inż. arch. Sławomir Żak- członek MKUA,
7. prof. dr hab. arch. Tadeusz Zipser – członek MKUA,
8. mgr inż. arch. Marek Wiland- członek MKUA,
9. mgr inż. arch. Agnieszka Leśniak-Mądry – członek MKUA,
10. dr inż. arch. Robert Masztalski- członek MKUA,
11. dr inż. Andrzej Nędzi – członek MKUA,
12. mgr inż. Andrzej Konarski – członek MKUA,
13. dr nauk tech. Jacek Kościuk- członek MKUA,
14. mgr inż. arch. Jacek Miller- członek MKUA,
15. mgr inż. arch. Zbigniew Maćków- członek MKUA.

§ 2

1. MKUA jest organem doradczym Prezydenta Wrocławia w sprawach planowania i zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2. Obsługę administracyjno-techniczną MKUA zapewnia Biuro Rozwoju Wrocławia przy współpracy z innymi wydziałami UM.
3. Koszty funkcjonowania MKUA pokrywane są z środków finansowych Gminy Wrocław.
4. Organizację oraz zasady działania MKUA określa regulamin stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 3

Wykonanie zarządzenia powierza się Dyrektorowi Biura Rozwoju Wrocławia – Urbanistcie Miasta.

§ 4

Traci moc uchwała Nr 778/02 Zarządu Miasta Wrocławia z dnia 18 kwietnia 2002 r. w sprawie powołania Komisji Urbanistyczno – Architektonicznej oraz zatwierdzenia jej regulaminu.

§ 5

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

P R E Z Y D E N T
WROCLAWIA
Rafał Dutkiewicz

Załącznik do Zarządzenia Nr 1812/03
Prezydenta Wrocławia
z dnia 25 listopada 2003 r.

Regulamin Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej (MKUA)

§ 1

1. Miejska Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna, zwana w dalszej treści MKUA jest organem doradczym Prezydenta Wrocławia w sprawach planowania i zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2. W skład MKUA wchodzi osoby o wykształceniu i przygotowaniu fachowym związanym bezpośrednio z teorią i praktyką planowania przestrzennego, w tym co najmniej w połowie składu są to osoby rekomendowane przez branżowe stowarzyszenia i samorzady zawodowe.
3. Do zadań MKUA należy w szczególności opiniowanie opracowań z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego, w tym:
 - 1) miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
 - 2) zmian do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław,
 - 3) innych opracowań i rozwiązań o charakterze architektoniczno – przestrzennym.

§ 2

1. *W skład MKUA wchodzi przewodniczący, wiceprzewodniczący, sekretarz oraz dwunastu członków.*
2. *W obradach MKUA uczestniczą bez prawa udziału w głosowaniu:*
 - 1) *Prezydent Wrocławia lub Wiceprezydent ds. Gospodarki Przestrzennej,*
 - 2) *Dyrektor Departamentu Architektury i Rozwoju,*
 - 3) *Dyrektor Biura Rozwoju Wrocławia – Urbanista Miasta,*
 - 4) *Dyrektor Wydziału Architektury i Budownictwa,*
 - 5) *Miejski Konserwator Zabytków lub wskazane przez nich osoby.*
3. *Kadencja MKUA trwa dwa lata.*

§ 3

1. *Posiedzenia MKUA odbywają się w miarę potrzeb, lecz nie rzadziej niż raz w miesiącu.*
2. *MKUA obraduje na posiedzeniach zwoływanych przez Przewodniczącego MKUA w składzie co najmniej 7 osobowym.*
3. *MKUA rozpatruje sprawy skierowane przez Prezydenta Wrocławia, wnoszone za pośrednictwem Dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia – Urbanisty Miasta, w formie wydanych opinii, pozytywnych lub negatywnych.*
4. *Opinie MKUA podejmowane są zwykłą większością głosów obecnych na posiedzeniu członków Komisji.*
5. *W przypadku równej ilości głosów przy podejmowaniu opinii, na wniosek członka MKUA jej Przewodniczący może zarządzić ponowne głosowanie.*
6. *W przypadku nie uzyskania opinii na posiedzeniu MKUA, protokolarnie zapisuje się termin następnego posiedzenia, które zwołuje Przewodniczący nie później niż w ciągu następnego tygodnia.*
7. *W uzasadnionych przypadkach MKUA może wnioskować do Prezydenta Wrocławia o sporządzenie ekspertyzy z dziedziny stanowiącej przedmiot posiedzenia.*
8. *Koszty ekspertyzy pokrywane są ze środków finansowych Gminy Wrocław.*

§ 4

1. *Do praw i obowiązków Przewodniczącego MKUA należy w szczególności:*
 - 1) *zwoływanie posiedzeń MKUA oraz określenie terminów, miejsca i porządku posiedzeń,*
 - 2) *przewodniczenie obradom lub przekazywanie przewodniczenia posiedzeniom MKUA Wiceprzewodniczącemu MKUA,*
 - 3) *wnioskowanie do Prezydenta Wrocławia we wszystkich sprawach związanych z pracami MKUA,*
 - 4) *zarządzanie przeprowadzenia wizji lokalnych,*
 - 5) *podpisywanie wydawanych przez MKUA opinii i protokołów,*
 - 6) *zapraszanie do udziału w posiedzeniach MKUA innych osób niewymienionych w § 2 ust. 1 i 2,*
2. *Do obowiązków Sekretarza MKUA należy w szczególności:*
 - 1) *przygotowanie materiałów na posiedzenie i udostępnienie ich członkom MKUA do wglądu na tydzień przed planowanym posiedzeniem,*
 - 2) *przesłanie porządku posiedzenia MKUA jej członkom na tydzień przed planowanym posiedzeniem,*
 - 3) *protokołowanie posiedzeń oraz sporządzanie listy obecności wraz z podpisami osób obecnych na posiedzeniu,*
 - 4) *wysyłanie zawiadomień do członków MKUA oraz innych zaproszonych osób o terminie posiedzenia,*
 - 5) *archiwizowanie protokołów posiedzeń i wydanych opinii,*
 - 6) *bieżąca współpraca z Biurem Rozwoju Wrocławia.*

§ 5

Wynagrodzenie za udział w pracach MKUA zostanie określone odrębnym aktem prawnym.

7.2. Założenia projektowe i projekty

7.2.1. Konkurs SARP nr 363.....	201
7.2.2. Magistracki projekt Nowego Ratusza.....	202
7.2.2.1. W Gazecie Wyborczej o nowym UM.....	202
7.2.2.2. Cichoński o Nowy Ratuszu.....	202
7.2.2.3. Nowy Ratusz cd.....	203
7.2.2.4. Skład sądu konkursowego na Ratusz.....	203
7.2.2.5. Inne na temat konkursu na ratusz.....	204
7.2.2.6. Opis koncepcji nagrodzonej – pokonkursowy.....	204
7.2.2.7. Wynik konkursu.....	205
7.2.2.8. Dyskusja.....	205
7.2.2.9. List Ewy Frankiewicz.....	206
7.2.2.10. Odpowiedź autorów na list Ewy Frankiewicz.....	206
7.2.3. Konkurs na rozbudowę Akademii Sztuk Pięknych.....	207
7.2.4. Konkurs z 2007 roku.....	208
7.2.4.1. Regulamin konkursu.....	208
7.2.4.2. Skład sądu konkursowego.....	212
7.2.4.3. Wnioski pokonkursowe.....	212

7.2.1. Konkurs SARP nr 363¹⁴⁹

Konkurs na centrum Wrocławia

Celem konkursu było uzyskanie rozwiązania pod względem techniczno-ekonomicznym, plastycznym i funkcjonalnym ogólnomiejskiego ośrodka usługowego, uzyskanie poprawnego rozmieszczenia wymaganego programu oraz sprawdzenie chłonności opracowanego terenu.

Szczególny nacisk położono na powiązanie projektowanego ośrodka z istniejącym centrum usługowym miasta (Stare Miasto) oraz otaczającymi terenami – zielenią i Odrą, a w samym ośrodku na prawidłowość funkcji, wielkomiejskość nowego centrum oraz wyeksponowanie nowej siedziby władz miasta.

Opracowaniem objęto teren wyznaczony ulicami: Słowackiego, Podwale, Traugutta oraz granicą Szpitala Klinicznego, rzeki Oławy, ul. Na Grobli na prawym brzegu Oławy – i dalej rzeki Odry.

Program konkursu obejmował:

1. budynek Prezydium Rady Narodowej miasta Wrocławia ok. 20 tys. m² powierzchni użytkowej (w tym 10 ty. m² administracja i inna)
2. tereny wystawowe sztuki użytkowej o łącznej powierzchni 3 ha, w tym 20 tys. m² powierzchni użytkowej pawilonów
3. teatr dramatyczny na 800 miejsc
4. teatr operetki na 600 miejsc
5. kino na 500 miejsc
6. dom towarowy ok. 6 tys. m² powierzchni użytkowej
7. supersam ok. 4 tys. m² powierzchni użytkowej
8. zakłady gastronomiczne ok. 3 tys. m² powierzchni użytkowej
9. usługi rzemieślnicze ok. 15 tys. m² powierzchni użytkowej
10. bibliotekę miejską wraz z czytelniami, klubami i salami odczytowymi ca 30 tys. m²
11. hotel na 300 łóżek
12. garaż dzielnicowy na 800 stanowisk ze stacją obsługi i stacją paliw
13. poza tym w powiązaniu z domem towarowym i supersamem następujące usługi:
 - a. poczta ok. 200 m²
 - b. agencja PKO ok. 150 m²
 - c. agencja PZU ok. 100 m²
 - d. Orbis ok. 200 m²
 - e. LOT ok. 200 m²
14. Na terenie objętym konkursem przewidziano lokalizację budynków mieszkalnych dla 3 tys. mieszkańców o dużym procencie mieszkań dla samotnych i małych rodzin.
15. Ilość parkingów przewidziano zależnie od potrzeb każdego zespołu lub obiektu.

Sąd konkursowy stanowili:

- prof. Andrzej Frydecki (SARP) – przewodniczący sądu
- doc. arch. Zygmunt Majerski (SARP) – sędzia referent
- mgr arch. Zygmunt Skibniewski (SARP) – przedstawiciel Ministerstwa Budownictwa i Materiałów Budowlanych
- prof. Bolesław Iwaszkiewicz – przedstawiciel Prezydium Rady Narodowej m. Wrocławia
- mgr arch. Alojzy Kulicz (SARP) – przedstawiciel Rady Narodowej m. Wrocławia
- prof. Tadeusz Wróble (SARP i TUP)
- prof. Władysław Czerny (SARP i TUP)
- prof. Jan Podoski (SITKom)
- dr. arch. Ryszard Żabiński (SARP i TUP) – sekretarz konkursu.

Ekspertyzy opracowali powołani przez sąd rzeczoznawcy:

- prof. Jan Różycki (SITKom) – w zakresie rozwiązań komunikacyjnych
- inż. Bogusław Strzelecki (PIITS) – w zakresie uzbrojenia terenu
- inż. Kazimierz Knopiński (PIITS) – w zakresie uzbrojenia terenu

W przewidzianym warunkami konkursu terminie (16 listopada 1964 r.) wpłynęło 31

¹⁴⁹[390, s. 145-146].

prac. Po szczegółowym zapoznaniu się z pracami oraz wysłuchaniu opinii sędziego referenta i rzeczoznawców, do grupy "0" zaliczono 27 prac, do grupy "N" – 4 prace (11, 17, 26 i 30).

Ustalono następujące kryteria oceny:

1. prawidłowość kompozycji całości układu
2. powiązanie z otoczeniem (Stare Miasto, Odra, zieleń)
3. prawidłowość funkcjonalnego rozwiązania ośrodka
4. prawidłowość lokalizacji i sposobu zabudowy mieszkaniowej
5. prawidłowość rozwiązań pod względem komunikacji i uzbrojenia terenu
6. czynniki ekonomiczne.

Po przeprowadzeniu drugiej eliminacji pozostawiono do dalszego rozpatrzenia 16 prac, jednocześnie Sąd Konkursowy, uznając wysoki przecięty poziom prac z jednej strony, a z drugiej brak pracy, która by posiadała walory kompozycyjne i realizacyjne uzasadniające wprowadzenie jej w życie bez istotnych zmian – postanowił znaleźć przewidziany warunkami sposób rozdziału nagród (korzystając z uprawnienia przytoczonego w punkcie &2 "Warunków konkursu").

Przewodniczący Prezydium Rady Narodowej m. Wrocławia, prof. Bolesław Iwaszkiewicz, w uznaniu wysokiego poziomu prac, zwiększył sumę przeznaczoną na wyróżnienia o 40 000 (do wysokości globalnej 295 000 zł).

Ryszard Żabiński

7.2.2. Magistracki projekt Nowego Ratusza

7.2.2.1. W Gazecie Wyborczej o nowym UM¹⁵⁰

Teraz budynki urzędu są porzucane po całym Wrocławiu. Jest ich w sumie 22. Petenci, żeby załatwić jakąś sprawę, muszą jeździć z dzielnicy do dzielnicy. a to bywa uciążliwe. (...) Władze miasta cały czas rozpatrują trzy możliwości: pozostawienie urzędu bez zmian, kupienie budynku, no i wybudowanie nowego. Coraz mniej podoba się władzom Wrocławia wcześniejszy pomysł przeniesienia większości wydziałów na pl. Nowy Targ. Wiązałoby się to z kupnem dwóch budynków – Navicentrum i Żegluga Śródlądowej – a także z rozbudową urzędu. W tych planach nowe budynki magistratu mogłyby stanąć między obecnym gmachem a dzisiejszym BWA przy ul. Wita Stwosza, pozostałością po pałacu Hatzfeldtów. Początkowo planowano przebudowę pałacu, jednak zgodnie z opinią wojewódzkiego konserwatora zabytków trzeba go zrekonstruować. Miasto chciało tu zrobić biura, a dziedziniec przeszklić i w nim umieścić wielką salę, w której obsługiwanoby petentów. W zabytkowych wnętrzach miał się też znaleźć pałac ślubów. (...) Jeżeli zarząd skieruje sprawę do Rady Miejskiej, a ta poprze starania wybudowania lub kupienia nowego biurowca Urzędu Miejskiego, to miasto będzie musiało zagwarantować na to pieniądze w przyszłorocznym budżecie. Nie wiadomo jednak, czy na nowy biurowiec zgodzą się wrocławianie.

7.2.2.2. Cichoński o Nowym Ratuszu¹⁵¹

Wrocław ma szansę stać się jedynym miastem w kraju, w którym obok siebie będą wszystkie urzędy: miejski, wojewódzki i marszałkowski – mówi Paweł Cichoński, główny autor koncepcji nowego gmachu Urzędu Miejskiego.

Nowa siedziba władz miejskich stanie po obu stronach ulicy Mazowieckiej. Biuro Rozwoju Wrocławia UM przygotowało dwie koncepcje architektoniczne. W maju zarząd wybierze jedną z nich i ogłosi przetarg na projekt budowlany. (...)

Sercem nowego Urzędu Miejskiego ma być sala obsługi interesanta. – Większość osób tu będzie załatwiać wszystkie formalności, inni uzyskają dokładne informacje, gdzie się skierować. Nie chcemy, by ludzie błakali się po urzędzie – informuje Paweł Cichoński.

Drugim wyeksponowanym miejscem będzie Urząd Stanu Cywilnego. Przed wejściem do urzędu powstanie obsadzony zielenią plac, a dojazd został zaplanowany od bul-

¹⁵⁰ [210].

¹⁵¹ [217].

waru nad Oławą.

Ul. Mazowiecka nie zniknie, lecz będzie osią „dzielnicę rządowej”. W pierwszej wersji jej część zostanie przykryta szklaną kopułą, w drugiej częściowo schowa się w budynku. W obu projektanci założyli, że wzdłuż Mazowieckiej ulokują się restauracje, kawiarnie, banki i towarzystwa ubezpieczeniowe. Przy USC oczywiście powstanie kwaciarnia.

– Chcemy, by ulica żyła również po godz. 16, gdy urząd jest zamykany – tłumaczy Paweł Cichoński.

Charakterystycznym elementem obu wersji jest wieża ratuszowa. Pomyślana została nie tylko jako element ozdobny. W niej powinny zmieścić się windy.

Urząd będzie największym biurowcem Wrocławia. Według wstępnych wyliczeń na 35 tys. mkw. będzie pracować ok. 1500 osób. Architekci szacują, że dla urzędników i interesantów potrzebnych będzie około tysiąca miejsc parkingowych. – Można wybudować dwie kondygnacje parkingowe albo na przykład parking wielopoziomowy od strony Urzędu Wojewódzkiego – mówi Paweł Cichoński. Decyzję podejmie Zarząd Miasta po podliczeniu kosztów.

7.2.2.3. Nowy Ratusz cd¹⁵²

Gdy koncepcję architektoniczną zaprezentowaliśmy w „Gazecie”, rozpięta się burza – właściciele ponad 20 największych wrocławskich biur projektowych podpisali się pod protestem skierowanym do Urzędu Miejskiego i domagali się konkursu.

Dwa tygodnie temu przedstawiciele Stowarzyszenia Architektów Pracodawców, zrzeszającego największe wrocławskie biura, spotkali się z prezydentem Zdrojewskim. Wczoraj o nowej siedzibie Urzędu Miejskiego dyskutowało kolegium architektów przy architekcie miejskim.

- Konkurs zostanie ogłoszony pod koniec czerwca, najpóźniej na początku lipca – informuje Maciej Dobrowolski, architekt miejski.

Konkurs będzie ogólnopolski, ale zamknięty, czyli ograniczony do kilku wybranych przez organizatorów biur. – Zapraszając architektów do konkursu, będziemy brali pod uwagę liczbę zatrudnionych w biurze pracowników i dotychczasowe osiągnięcia – informuje Maciej Dobrowolski.

Architekci będą mieli trzy miesiące na przygotowanie koncepcji, a zwycięzca trzy-cztery miesiące na wykonanie projektu budowlanego. – Duże biura są w stanie poradzić sobie z tak krótkimi terminami – ocenia Maciej Dobrowolski.

Nowy gmach UM ma być budowany etapami, ale docelowo zostaną przeniesieni do niego niemal wszyscy miejscy urzędnicy. z 35 tys. mkw. będzie to największy biurowiec we Wrocławiu. Budowa ma kosztować około 100 mln zł i zostanie sfinansowana głównie ze sprzedaży miejskich budynków przy Nowym Targu, pl. Kromera, ul. Zapolskiej, św. Elżbiety i Świdnickiej.

7.2.2.4. Skład sądu konkursowego na Ratusz¹⁵³

Zarząd Wrocławia zaakceptował harmonogram konkursu: 10 lipca zbiera się jury i wybiera przewodniczącego. Prace będzie można przysyłać do 15 albo 30 września, konkurs zostanie rozstrzygnięty do końca października, później, w ciągu trzech tygodni, zwycięzca będzie musiał podpisać umowę z miastem i będzie mógł rozpocząć prace nad projektem. Oczywiście, zgodnym z konkursową koncepcją. (...)

Skład jury konkursowego:

Vladimir Slapeta – z Pragi, jeden z najwybitniejszych znawców dawnego Wrocławia, ma chyba największą na świecie kolekcję rycin ze starym Wrocławiem, jest prezesem Niemieckiej Akademii Sztuki.

Christoph Sattler – architekt z Berlina, częsty gość we Wrocławiu, na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej prowadzi warsztaty.

Stefan Scholtz – Ślązak, wyjechał do Niemiec ponad 30 lat temu, wybitny znawca architektury Wrocławia.

Zbigniew Bać – profesor Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej.

¹⁵²[218].

¹⁵³[89].

Wacław Hryniewicz – sędzia referent, przewodniczący kolegium sędziów konkursowych wrocławskiego oddziału Stowarzyszenia Architektów Polskich.

Marian Fikus – profesor architektury z Poznania, jeden z najbardziej znanych i cenionych polskich architektów.

Wojciech Optułowicz [Obtułowicz – korekta autora] – architekt miejski Krakowa, autor polskiego pawilonu na Światowej Wystawie Expo w Hanowerze.

Maciej Dobrowolski – architekt miasta Wrocławia.

Tomasz Ossowicz1 – architekt, dyrektor Biura Rozwoju Wrocławia.

7.2.2.5. Inne na temat konkursu na ratusz¹⁵⁴

Dokumentację konkursu kupiło 45 zespołów architektów. – Zostało zgłoszonych 31 prac, ich poziom jest wyrównany i wysoki – mówi Wacław Hryniewicz, sędzia referent konkursu. – Projekty zostały przysłane z całej Polski: Łodzi, Krakowa, Warszawy, no i oczywiście z Wrocławia. Są też propozycje z zagranicy. Jeszcze za wcześnie, by cokolwiek w sprawie tego konkursu rozstrzygać – dodaje.

Podobnie uważa Maciej Dobrowolski, wrocławski architekt miejski: – Jeśli chodzi o rozwiązania przestrzenne, to poziom prac jest bardzo wysoki. Sporo ma jednak drobne uchybienia techniczne, które przeszkadzają w ocenie – mówi.

Obrady jury potrwać trzy dni. 17 stycznia ogłosi ono werdykt, a dziewięć dni później wszystkie prace konkursowe będzie można obejrzyć na specjalnej wystawie.[1].

7.2.2.6. Opis koncepcji nagrodzonej – pokonkursowy¹⁵⁵

Realizację założono w dwóch wariantach:

- wariant z mniejszym placem przy zachowaniu istniejącego układu komunikacyjnego wraz ze skrzyżowaniem

- wariant optymalny z placem ukształtowanym przez wpisanie w obrys historycznych linii zabudowy.

Plac w zamyśle autorów ma spełniać wszelkie społeczne i rekreacyjne funkcje.

Dzięki zadaszeniu częściowo nadwieszonemu nad placem niemal cały rok mogą odbywać się na wolnym powietrzu wszelkie scenariusze: koncerty, spektakle, wystawy, plenery, kino letnie. (...)

Plac to ciągły spektakl wszelkich zjawisk, dla których tłem będzie nowy gmach Urzędu.

W OPISIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ PROJEKTOWANEJ ZABUDOWY w dziale Generalia czytamy, że zamiarem autorów było

- odtworzenie w zarysie pierwotnej tkanki miejskiej, (...)

- zachowanie gabarytu zabudowy w ulicy Mazowieckiej,

- oś kompozycyjna północ-południe wzdłuż ulicy Mazowieckiej od Mostu Grunwaldzkiego,

- oś kompozycyjna wschód-zachód wzdłuż ulicy Sandomierskiej,

- podział realizacji na dwa etapy.

W UKŁADZIE FUNKCJONALNYM w dziale Struktura czytamy, że:

Budynek ukształtowano na regularnym rastrze wokół wewnętrznych dziedzińców. Każdemu z nich nadano inne znaczenie, z czego wynikało dalsze formowanie bezpośrednio powiązanych z nim funkcji. (...). Elastyczność powierzchni biurowej zapewnia rastrowy układ konstrukcji słupowej.

Zaś w UPODSTAWOWYCH WIELKOŚCIACH OPRACOWANIA czytamy, że:

1. Powierzchnia terenu w granicach opracowania 63.142,30 m²

2. Powierzchnia zabudowy 14.146,30 m²

3. Powierzchnia dróg, placów i chodników 14.180,00 m²

4. Powierzchnia zieleni 4.103,00 m²

5. Powierzchnia netto budynku 55.566,42 m²

6. Kubatura 212.840,5 m³[10].

¹⁵⁴ [5].

¹⁵⁵ [32].

7.2.2.7. Wynik konkursu¹⁵⁶

Otwarty, przyjazny i dostępny dla obywateli – taki urząd zobaczyli w zwycięskim projekcie jurorzy konkursu, do którego zgłoszono aż 31 prac. Spodobało im się też „korzystne wkomponowanie w otoczenie, nawiązujące do istniejącej zabudowy”.

Zwycięski ratusz zaprojektowali katowiczanie: Andrzej Barysz i Tomasz Konior.

Krakowski architekt Romuald Loegler, laureat trzeciej nagrody, nie krył rozczarowania: – Nie jestem przeegrany, ale tak winno czuć się miasto, bo traci szansę na dobrą architekturę.

Wtórował mu Edward Lach z Wrocławia, który do konkursu zgłosił dwa projekty: – Szkoda, przecież było tyle dobrych propozycji – westchnął.

(...)

Zwycięzcy architekci Andrzej Barysz i Tomasz Konior dotąd nie współpracowali, ale tym razem połączyli siły. Każdy z nich startował już wcześniej we wrocławskich konkursach, m. in. na Bibliotekę Uniwersytecką i budynek Wydziału Prawa Uniwersytetu Wrocławskiego. W tym ostatnim wygrał Zbigniew Maćków, wczoraj laureat II nagrody wraz z Maciejem Lamberem.

- Wrocław jest tak niesamowitym miastem, że w tym konkursie po prostu musieliśmy wystartować – mówił szczęśliwy Tomasz Konior. W projekcie katowickich architektów, jako jednym z niewielu, nie ma wieży. – Zrezygnowaliśmy z pionowej dominanty, bo chcemy, by nowy ratusz tchnął spokojem – tłumaczy Andrzej Barysz.

- Zwycięzcy powinni otrzymać zlecenie na wykonanie projektu architektonicznego oraz na zagospodarowanie terenu wokół nowego ratusza. Do tego dochodzi jeszcze nagroda pieniężna w wysokości 40 tysięcy złotych – mówi architekt Zbigniew Bać, juror konkursu. – Wszyscy laureaci już teraz dostaną zwrot kosztów przygotowania projektów.

Zdaniem prezydenta Huskowskiego1 nowa siedziba urzędu powstanie przy ul. Mazowieckiej najwcześniej za trzy lata. – Może nas nic nie kosztować, bo sprzedamy zajmowane dotąd budynki.

7.2.2.8. Dyskusja¹⁵⁷

Projekt nowego ratusza, który wygrał konkurs rozpisany przez Zarząd Miasta, jest ludzko podobny do budynku, który od 30 lat stoi w Paryżu – twierdzi wrocławski architekt. – Nigdy go nie widzieliśmy – odpowiadają autorzy projektu.

Ewa Frankiewicz z biura Archidea wróciła niedawno z Paryża. – Oglądałam tam wyjątkowo przygnębiający budynek, siedzibę Uniwersytetu Piotra i Marii Curie. To fatalna architektura sprzed 30 lat, ostatnio poprawia ją znany francuski architekt Jean Nouvel – komentuje. – a teraz dowiaduję się, że nowa siedziba wrocławskiego Urzędu Miejskiego ma wyglądać prawie tak samo – dodaje.

Z jej zarzutami nie zgadzają się autorzy nagrodzonego w konkursie projektu. – Nigdy w życiu nie widziałem tego budynku. Nie sposób się ustrzec przed tego rodzaju emocjami w przypadku tak ważnego konkursu. Podejrzenie pani Frankiewicz jest po prostu szokujące – oburza się Andrzej Krzysztof Barysz.

Wtóruje mu Tomasz Konior: – w naszym projekcie prędkiej dopatrywałbym się inspiracji Mendelsohnem. i choć bardzo cenię Jeana Nouvela, to nie znam tego obiektu. Na pewno nie jest to plagiat – stwierdza kategorycznie.

Podobnego zdania są członkowie jury, które nagrodziło koncepcję katowickich architektów. – Nie znam tej pracy Nouvela, ale moi bywali w świecie koledzy na pewno zwróciliby uwagę na nadmierne podobieństwa. Poza tym protestująca pani znana jest z tego typu emocjonalnych polemik – mówi Maciej Dobrowolski, architekt Wrocławia.

Wacław Hryniewicz, sędzia referent konkursu: – w każdym projekcie architektonicznym można znaleźć jakieś analogie. Autorzy sięgają przecież do wspólnego repertuaru form. Nie wierzę, że przy tak znaczącym konkursie coś mogłoby być nie tak.

¹⁵⁶[309].

¹⁵⁷[308].

7.2.2.9. List Ewy Frankiewicz¹⁵⁸

W „Gazecie Wyborczej Wrocław” z dnia 18 stycznia 2001 r. w artykule „Nowy ratusz” przeczytałam, że Przewodniczący Sądu Konkursowego, decydującego o wybraniu projektu nowego ratusza we Wrocławiu, Pavel (może w rzeczywistości Vladimir?) Ślapeta jest urzeczony pięknem nagrodzonego przez ten sąd projektu, autorstwa Andrzeja Barysza i Tomasza Koniora, i podsumowuje to stanowisko w sposób następujący: „To już jest architektura XXI wieku”. Pomimo szacunku dla gościa z Pragi trudno się zgodzić z jego opinią. Chyba sobie z nas trochę żartuje. Słusznie może uważać, iż jesteśmy spóźnieni w rozwoju w porównaniu z Europą, ale czy tak bardzo, żeby z entuzjazmem powielać projekty wzięte żywcem z minionego stulecia? Nagrodzony przez Sąd Konkursowy projekt jest na pierwszy rzut oka dosłowną kopią zabudowy Uniwersytetu Piotra i Marii Curie w Paryżu, wzniesionego przy placu Jussieu ponad 30 lat temu, tyle że pozbawiono ją akcentu pionowego. Kto nie wierzy, niech porówna zdjęcia. Cóż, z decyzją jury konkursu niezręcznie jest polemizować. Niektórzy powiadają, że to rzecz gustu, który nie podlega dyskusji. z drugiej strony można też stwierdzić, że sądzić należy jednak umieć...

Mamy tu bowiem do czynienia z sytuacją niewymagającą wielkiej wyobraźni: ten projekt doczekał się realizacji, można łatwo pojechać i zobaczyć. Budynek Uniwersytetu Piotra i Marii Curie powinien być dobrze znany członkom jury. Jeżeli ktoś był na Jussieu, to wie, jak bardzo niehumanitarna okazała się architektura oparta na monotonnej siatce zabudowy. Sami pracownicy tej placówki, gdy mają podać, jak znaleźć ich miejsce pracy, określają je w sposób prosty: ten najbrzydszy budynek w Paryżu. Stale podejmowane są próby ucywilizowania tego miejsca, dotąd na próżno. Najbardziej chcieliby tę megastrukturę wyburzyć, ale to jest nawet dla Paryża zbyt kosztowne, jak coś takiego raz się wybuduje, to niestety trwa i trwa. Taka już jest architektura, trwale determinuje przestrzeń, w której się poruszamy. Trzeba więc jednak zawsze czujnie zadawać pytanie: czy właśnie tego potrzebujemy?

(...)

Ewa Frankiewicz

PS. Jestem architektem, ale proszę utartym już zwyczajem nie sugerować, jak to w ww. artykule uczyniono pod adresem znanego krakowskiego architekta Romualda Logglera, że wnoszę uwagi krytyczne, kierując się rozczarowaniem po przegranej. W powyższym konkursie nie brałam udziału.

7.2.2.10. Odpowiedź autorów na list Ewy Frankiewicz¹⁵⁹

Jesteśmy zmuszeni odnieść się do treści listu Pani Frankiewicz. W nieszczęsnym tekście pomówione zostały niemal wszystkie strony uczestniczące w przeprowadzonym konkursie na Urząd Miasta we Wrocławiu.

Pomówiono autorów zwycięskiego projektu o plagiat: „...dosłowna kopia...”), a międzynarodowe jury o brak kompetencji („...sądzić należy jednak umieć...”).

Pomówiono Zarząd Miasta i podległe mu instytucje o brak działań w kierunku właściwego rozwoju i kształtowania miasta. Pomówiono nawet organizatorów konkursu o brak czystych intencji (obiekt „...nazwano ratuszem dla niepoznaki...”).

Dla uzasadnienia swego wyводу – posądzenia o plagiat autorka – architekt przeanalizowała strukturę obiektu „...na pierwszy rzut oka...”.

I jak tu polemizować z takim absurdem?...

Podobieństwo rzutu nowego ratusza, a właściwie wyłącznie jego obrysu, nie jest nawet analogią! w ten sposób można by udowodnić podobieństwo pawilonu handlowego z budynkiem World Trade Center. Oba mają ten sam kwadratowy rzut. Nowy ratusz jest budynkiem bardziej złożonym, przecinanym różnorodnymi, otwartymi i zamkniętymi dziedzińcami, widokami na rzekę Oławę, posiada wewnętrzne przestrzenie (hol główny, salę obsługi interesantów, galerię miasta...). Idźmy dalej: ratusz wpisuje się w otoczenie, ma rozległe zadaszenie nad wejściem i pasażem, rzeźbiarsko ukształtowaną salę wielofunkcyjną, która wiąże gmach z projektowanym placem Społecznym. Nie mówimy już o całej morfologii skomplikowanej budowli, organizacji przestrzeni biur, indywidualnym kształtowaniu niemal każdego fragmentu wnętrza, elewacji...

¹⁵⁸ [309].

¹⁵⁹ [33].

Wszystko to zaiste jest analogią... do starego ratusza, historycznej tkanki Wrocławia, nieistniejącej już XIX-wiecznej, kwartałowej zabudowy tego fragmentu miasta. Szukaliśmy wątków pokrewnych, jednak nie w Paryżu, a w najlepszych fragmentach Wrocławia.

Druga kwestia odnosi się do równie niewyważonej opinii podającej w wątpliwość cel konkursu i całej inwestycji. Autorka listu obraża ludzi, którzy we Wrocławiu pracują nad przestrzenią. Píše: „...Wstyd powiedzieć, ale o ile wiem, przez ostatnie 10 lat nie wykonano nawet planu miasta...”. Po jurorach i autorach nagrodzonego projektu dostaje się Radzie Miasta, komisjom, Zarządowi, historykom, architektom i urbanistom pracującym dla właściwego przygotowania konkursu. Ci, którzy kiedykolwiek brali udział w tego typu przedsięwzięciach publicznych, wiedzą, jak żmudny okres przygotowań poprzedza podjęcie decyzji o zatwierdzeniu do realizacji. Wiemy też, że środowisko architektów walczyło o ten konkurs.

Uczestnicy, w liczbie 31 (niestety, bez autorki listu), mieli okazję poznać dokładnie wyjątkową ilość planów i studiów dotyczących rozwoju Wrocławia. Mogli analizować program budynku (20 proc. powierzchni komercyjnej przeznaczony pod wynajem). Załączono nawet prace z konkursu na nowy ratusz z 1920 roku!

Ale w liście płynie potok pytań i pomówień na temat rzekomego zadłużania miasta dla tej inwestycji, „...ktoś zbuduje (...) miasto będzie powoli splacać...”.

Rzeczywiście, „ale, o ile tylko tyle się wie, należy się wstydzić”, a przed kolejnymi podobnymi wystąpieniami zastanowić...

Zanim zaczęliśmy projektować, mieliśmy głębokie przekonanie, że właśnie Wrocław jest miastem, które troszczy się o przestrzeń. Właśnie tutaj organizowane są konkursy na ważne obiekty, coraz lepiej przygotowane, licznie obsadzone bardzo znanymi nazwiskami, sędziowane przez uznanych w Europie architektów. Ostatni konkurs jest tego dowodem.

Jest jeszcze kwestia trzecia: do Szanownej Redakcji „GW”, która zainicjowała polemikę pod tytułem „Czy to plagiat, czy tylko analogia?”. Stawiamy publicznie pytanie: Czy prasa jest zobligowana do cytowania wszelkich, nawet tych skrajnie absurdalnych wypowiedzi? Czy dzięki takim publikacjom, z fałszywym, choć sensacyjnie brzmiącym tytułem, nie sprowadza się całego wydarzenia, jego europejskiej rangi, do poziomu prywatnych obsesji?

Zapraszamy wszystkich na zapowiadaną dyskusję, chętnie przybliżymy genezę projektu, archetypy, które kształtowały przestrzeń „naszego urzędu”.

7.2.3. Konkurs na rozbudowę Akademii Sztuk Pięknych¹⁶⁰

Wyniki konkursu na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych, Centrum Innowacyjności.

Rozstrzygnięcie konkursu:

W dniu 18 lipca 2007, w siedzibie ASP we Wrocławiu o godz. 10.00 w sali 306 zebrał się Sąd Konkursowy w celu wyboru najlepszej pracy spośród złożonych przez uczestników Konkursu.

Obecni członkowie Sądu Konkursowego:

- arch. Krzysztof Ingarden – członek SARP Kraków, przewodniczący Sądu (...),
- arch. Maciej Miłobędzki – członek SARP Warszawa,
- arch. Dariusz Dziubiński – prezes SARP Wrocław,
- arch. Piotr Fokczyński – Architekt Miejski, Dyrektor Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu Miejskiego we Wrocławiu,
- prof. Jacek Szewczyk – Rektor ASP Wrocław, Kierownik Organizatora Konkursu,
- prof. Waclaw Kowalski – Prorektor ASP, przedstawiciel Organizatora Konkursu,
- arch. Stanisław Lose – Sędzia referent, członek SARP Wrocław.

Po przeprowadzeniu merytorycznej analizy wszystkich prac konkursowych, Sąd Konkursowy stwierdza, że zadanie projektowe postawione przed Uczestnikami Konkursu było bardzo trudne ze względu na złożony i ogromny program funkcjonalny, restrykcyjne wy-mogi technologiczno – przestrzenne i znaczne ograniczenia urbanistyczne.

Wśród trzynastu nadesłanych prac szczególnie wyróżniły się dwie prace, które w sposób niemal optymalny odpowiedziały na oczekiwaną strukturę funkcjonalno-prze-

¹⁶⁰[509].

strzenną wyrażoną w adekwatnej i ciekawej formie architektonicznej. Autorom pozostałych prac nie udało się odnaleźć równie satysfakcjonujących rozwiązań tak funkcjonalnych jak i przestrzennych. W związku z tym Sąd Konkursowy postanowił uhonorować zaledwie trzy prace. I tak, kolejno przyznano 1 nagrodę, wyróżnienie honorowe i wyróżnienie regulaminowe.

Sześć z trzynastu prac nie spełniło wymogów konkursowych i zostały one zakwalifikowane do grupy N. Aby jednak nie pominąć walorów architektonicznych zawartych w tych pracach, Sąd poddał merytorycznej ocenie wszystkie przedstawione projekty.

W wyniku wnikliwej analizy prac, dyskusji i wielu głosowań pierwszą nagrodę przyznano pracy nr 2 – o numerze autorskim 180599, za wysoką jakość rozwiązań architektonicznych. Doceniono przede wszystkim integralność struktury przestrzenno-użytkowej projektowanej rozbudowy ASP. Złożone problemy funkcjonalne zostały rozwiązane modelowo, w sposób bardzo czytelny, przejrzysty i elastyczny. Projekt pozwala na uzyskanie bardzo dobrych efektów przestrzennych na każdym etapie jego realizacji. Praca daje szansę stworzenia atrakcyjnego i otwartego modelu przestrzeni nowoczesnej uczelni artystycznej. W dalszych fazach projektowych Sąd konkursowy zaleca Autorom pracy bardzo ścisłą współpracę merytoryczną z Użytkownikami – artystami i nauczycielami ASP, by w jej wyniku osiągnięto optymalne wartości architektoniczne, artystyczne ale i dydaktyczne nowych obiektów wrocławskiej Akademii.

Wyróżnienie honorowe przyznano pracy nr 13, o numerze autorskim 000029. Praca w wyrazie formalnym jest adekwatna do oczekiwanej rangi artystycznej i edukacyjnej Akademii. Doceniono jej klarowne rozwiązania funkcjonalne i formułę budowy centrowej formy architektonicznej. Projekt proponuje atrakcyjne wnętrza w każdym etapie realizacji tej inwestycji. Wątpliwości wzbudziło rozwiązanie witryny parteru przy wejściu głównym do budynku Etapu 1 a także przysłonięcie widoku ogrodu boksami szatniowymi oraz brak strefy wejściowej auli w Etapie 3. Niestety, ze względu na brak pracowni wzornictwa przemysłowego na parterze budynku, praca nie spełniła warunków regulaminowych i została zakwalifikowana do grupy N. Ten błąd uniemożliwił przyznanie autorom pracy nagrody regulaminowej.

Wyróżnienie regulaminowe przyznano pracy nr 7 o numerze autorskim 121314. Doceniono jednorodną formułę fasady, której jednak nie odpowiada organizacja funkcjonalno-przestrzenna projektowanych wnętrz.

Sukcesem Konkursu i Akademii jest zgodność wyboru najlepszych prac konkursowych dokonanego przez nauczycieli akademickich ASP z niezależną opinią Sądu Konkursowego.

Sąd Konkursowy dziękuje wszystkim Uczestnikom Konkursu za podjęcie ogromnego trudu intelektualnego i projektowego, niezbędnego dla opracowania tak trudnego zadania, jakie postawiła przed nimi wrocławska ASP.

Przewodniczący Sądu konkursowego na ręce JM. Rektora Akademii Sztuk Pięknych, prof. Jacka Szewczyka, składa podziękowanie za podjęcie trudu organizacji konkursu architektonicznego, jego wzorową organizację a członkom Sądu za wnikliwą i merytoryczną analizę wszystkich zgłoszonych do Konkursu prac i znakomitą współpracę.

Sąd Konkursowy dziękuje swemu Sekretarzowi, arch. Łukaszowi Wojciechowskiemu za pomoc w analizie prac konkursowych, za opiekę organizacyjną i dokumentowanie prac Sądu Konkursowego.

Wrocław, 19 lipca 2007 r.

Podpisał: arch. Krzysztof Ingarden
Przewodniczący Sądu Konkursowego
podpisy członków Sądu Konkursowego

7.2.4. Konkurs z 2007 roku

7.2.4.1. Regulamin konkursu¹⁶¹

ROZDZIAŁ I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

¹⁶¹[601].

1. ORGANIZATOR KONKURSU

1.1. Patronem honorowym konkursu jest Prezydent Wrocławia.

1.2. Organizatorem konkursu jest zamawiający czyli Gmina Wrocław reprezentowana przez Dyrektora Departamentu Architektury i Rozwoju Urzędu Miejskiego Wrocławia.

2. PODSTAWA PRAWNA

2.1. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych – (tekst jednolity Dz.U. Z 2006 r. Nr 164, poz. 1163 późno zmianami) – zwana w regulaminie ustawą Prawo zamówień publicznych.

2.2. Ustawa z dnia 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tekst jednolity Dz.U. z 2006 r. Nr 90, poz. 631 z późno zmianami).

3. FORMA KONKURSU

Konkurs otwarty, jednoetapowy, studialny.

4. CEL, PRZEDMIOT, ZADANIE I WARTOŚĆ KONKURSU

4.1. Cel konkursu

Celem konkursu jest określenie zasad ukształtowania funkcjonalno-przestrzennego obszaru Placu Społecznego we Wrocławiu. Zastosowanie tych zasad ma doprowadzić do powstania na obszarze objętym konkursem zespołu zabudowy i zagospodarowania o wyższych walorach urbanistyczno-architektonicznych oraz sprawnie funkcjonującego układu komunikacyjnego.

4.2. Przedmiot konkursu

Przedmiotem konkursu jest opracowanie, na podstawie wytycznych określonych w niniejszym regulaminie, koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego konkursem, określającej ukształtowanie zabudowy, przestrzeni publicznych i zagospodarowania terenu oraz rozwiązanie układu komunikacyjnego, a także strukturę funkcjonalną obszaru oraz przeznaczenie terenów i powiązania z otaczającymi kompleksami urbanistycznymi.

4.3. Zadanie konkursu

Zadaniem konkursu jest uzyskanie rozwiązań, na podstawie których mogą zostać sformułowane wytyczne do przedsięwzięć zmierzających do powstania nowego kompleksu zabudowy i zagospodarowania oraz przebudowy układu komunikacyjnego na obszarze objętym konkursem, w tym do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

(..)

ROZDZIAŁ IV.

MERYTORYCZNY ZAKRES OPRACOWANIA PRAC KONKURSOWYCH

1. OBSZAR OBJĘTY KONKURSEM

Obszar objęty konkursem znajduje się w zespole urbanistycznym Centrum, w strefach polityki przestrzennej Plac Społeczny, Przedmieście Świdnickie.

Cały obszar objęty konkursem należy do ośrodka usługowego Centrum Wrocławia.

Granice obszaru objętego konkursem (granice opracowania) zostały naniesione na mapie-załącznik nr 3.

Położenie zespołów urbanistycznych i ośrodka usługowego określone są w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia

2. ISTOTNE INFORMACJE

2.1. Ustalenia zawarte w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia

Kierunki polityki przestrzennej dla strefy polityki przestrzennej Plac Społeczny i Przedmieście Świdnickie zawarte są w Części strefowej Studium w rozdziale 1 Zespół urbanistyczny wielkomiejskiego centrum – załącznik nr 1 pkt 1.

Polityka przestrzenna dla ośrodka usługowego Centrum Wrocławia określona jest w Części ogólnej Studium, w rozdziale 1.1.4, w kierunku 3 Układ miejsc centralnych- załącznik nr 1 pkt 3.

Kierunki polityki przestrzennej dla obszarów otaczających obszar objęty konkursem są określone w rozdziałach:

- Zespół urbanistyczny wielkomiejskiego centrum – załącznik nr 1 pkt 1
- Oławskie Przedmieście
- Zespoły urbanistyczne śródmiejskie – załącznik nr 1 pkt 2
- Zespoły urbanistyczne akademickie – załącznik nr 1 pkt 5
- Zespoły urbanistyczne nadrzeczne – załącznik nr 1 pkt 6.

Pełny tekst Studium wraz z załącznikami graficznymi dostępny jest na stronie internetowej www.wroc-

law.pl/m3527/p62381.aspx

2.2. Informacje z zakresu konserwacji zabytków Na obszarze objętym konkursem i w jego bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się obiekty wpisane do rejestru zabytków:

- a. most Grunwaldzki
- b. most Oławski
- c. kościół św. Łazarza
- d. dawny szpital św. Łazarza, obecnie dom opieki społecznej
- e. klasztor OO. Bonifratrów
- f. kościół OO. Bonifratrów św. Trójcy
- g. kościół św. Maurycego
- h. plebania przy kościele św. Maurycego
- i. budynek Poczty przy ul. Krasieńskiego
- j. Muzeum Narodowe

Mapa zawierająca wykaz obiektów zabytkowych **rys. nr 10** wchodzi w skład załącznika **nr 2**.

2.3. Informacje o planowanych i prowadzonych inwestycjach w rejonie obszaru objętego konkursem:

- 1) Na obszarze objętym konkursem planuje się następujące przedsięwzięcia:
 - a. rozbudowa Akademii Sztuk Pięknych – na obszarze oznaczonym literą A na rysunku Obszary planowanej zabudowy – załącznik nr **4.2 pkt 3** – w przygotowaniu konkurs architektoniczny,
 - b. budowa hotelu wysokiej klasy – na obszarze oznaczonym literą C na rysunku Obszary planowanej zabudowy – załącznik nr **4.2. pkt 3**,
 - c. przeniesienie do budynku przy ul. Dobrzyńskiej, oznaczonego literą D na rysunku Obszary planowanej zabudowy – załącznik nr **4.2. pkt 3** siedziby Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego.
- 2) W najbliższym otoczeniu obszaru objętego konkursem planuje się następujące przedsięwzięcia:
 - a. budowę kompleksu mieszkaniowego na obszarze oznaczonym literą E na rysunku Obszary planowanej zabudowy – załącznik nr 4.2. pkt 3, zgodnie z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego stanowiącym załącznik nr 4.2 pkt 2.,
 - b. budowa kompleksu obiektów naukowo-dydaktycznych Politechniki Wrocławskiej – na obszarze oznaczonym literą B na rysunku Obszary planowanej zabudowy – załącznik nr 4.2. pkt 3, zgodnie z wytycznymi do konkursu na projekt tego kompleksu stanowiącymi załącznik nr 4.1. pkt 3.
- 3) We Wrocławiu planuje się między innymi:
 - a. budowę dużej sali koncertowej przy pl. Wolności,
 - b. budowę muzeów przy ul. Purkyniego i przy pl. Wolności,
 - c. dużych obiektów widowiskowych w zachodniej części miasta.

3. WYTYCZNE I OGRANICZENIA

3.1. Wytyczne i ograniczenia w zakresie układu komunikacyjnego.

- 1) Zaplanowany na obszarze objętym konkursem układ drogowy musi przenieść prognozowane potoki ruchu w poszczególnych relacjach, pomiędzy oznaczonymi wlotami zgodnie z załącznikiem nr **4.2 pkt 1** – Uwarunkowania ruchowe – prognoza ruchu oraz dodatkowo potoki wywołane planowaną na obszarze objętym konkursem zabudową i zagospodarowaniem, z zastrzeżeniem pkt 4 niniejszego rozdziału.
- 2) Przekroje poprzeczne na poszczególnych wlotach drogowych na obszar opracowania (od 1 do 8) wskazanych na załączniku nr **2 rys 1**, nie mogą być większe niż opisane w załączniku nr **4.2. pkt 1** Uwarunkowania ruchowe – prognoza ruchu, z zastrzeżeniem pkt 3 i 4 niniejszego rozdziału.
- 3) Na obszarze dopuszczalnych zmian układu ulicznego, określonym w załączniku nr **2 rys 2**, dopuszcza się wprowadzenie zmian w układzie drogowym określonym w Studium, jednak tylko w przypadku, gdy propozycja projektowa doprowadzi na obszarze objętym konkursem do istotnego poprawienia walorów opisanych w rozdziale VI.
- 4) W przypadku, gdy propozycja projektowa doprowadzi na obszarze objętym konkursem do istotnego poprawienia walorów opisanych w rozdziale VI, dopuszcza się na obszarze dopuszczalnych zmian układu ulicznego – załącznik nr **2 rys 2**, wprowadzenie zmian w układzie drogowym określonym w Studium.
- 5) W przypadku dokonania zmian w układzie drogowym poza obszarem objętym konkursem, o których mowa w punkcie 3 niniejszego rozdziału, należy uwzględnić wynikające z – nich zmiany w prognozowanych potokach ruchu, przedstawionych w załączniku nr **4.2. pkt 1** Uwarunkowania ruchowe – prognoza ruchu oraz dopuszcza się przyjęcie większych przekrojów poprzecznych na poszczególnych wlotach niż opisane w tym załączniku.

- 6) W części zachodniej obszaru opracowania należy przewidzieć, poza miejscami postojowymi obsługującymi zaplanowane obiekty, lokalizację co najmniej 300 dodatkowych miejsc postojowych wspomagających obsługę parkingową Starego Miasta.

3.2. Inne wytyczne i ograniczenia

1) Ograniczenia wysokościowe

Nie wprowadza się ograniczeń dla wysokości budynków. Ewentualne usytuowanie budynków wysokościowych powinno mieć swoje uzasadnienie w analizach widokowych.

2) Wytyczne i ograniczenia w zakresie infrastruktury technicznej

Nie wprowadza się ograniczeń dotyczących lokalizacji i przebiegu obiektów infrastruktury technicznej.

ROZDZIAŁ V.

FORMALNY ZAKRES OPRACOWANIA PRAC KONKURSOWYCH 1. ZAKRES I SPOSÓB OPRACOWANIA PRAC KONKURSOWYCH

1.1. Pracę konkursową należy przedstawić w formie:

- 1) graficznej,
- 2) makiety,
- 3) opisowej.

1.2. Część graficzna powinna być wykonana na lekkich, sztywnych, jednostronnych planszach o wymiarach: $s=70$ cm, $h=100$ cm (w układzie poziomym), w dowolnej, czytelnej technice. Łączna ilość plansz nie może przekroczyć 4 sztuk, z zastrzeżeniem pkt 1.3.3) niniejszego rozdziału.

1.3. Część graficzna powinna zawierać:

- 1) plan zagospodarowania terenu na obszarze objętym konkursem w skali 1: 2000, na dostarczonym podkładzie, którym jest mapa zamieszczona na płycie CD – załącznik nr 3,
- 2) studium obsługi komunikacyjnej w obszarze objętym konkursem w skali 1: 2000.
- 3) mapę zmian w układzie ulicznym, na obszarze dopuszczalnych zmian układu ulicznego, w skali 1: 5000 – dołączaną tylko w przypadku dokonywania takich zmian (mapa nie wchodzi do limitu plansz),
- 4) mapę ofert dla inwestorów niepublicznych (podział na działki, które będą stanowiły oferty miasta),
- 5) widoki z lotu ptaka wykonane z następujących miejsc:
 - a. od strony Wybrzeża Wyspiańskiego
 - b. od strony mostu Grunwaldzkiego
 - c. od strony Ostrowa Tumskiego
 - d. od strony pl. Dominikańskiego,
 - e. od strony ul. Pułaskiego lub ul. Traugutta.
 - f. wizualizacje (perspektywy) wybranych fragmentów.

1.1. Makieta:

1. makieta wykonana w skali 1 :2000, obejmująca obszar objęty konkursem zaznaczony na mapie zasadniczej – załącznik nr 3, powinna przedstawiać w formie przestrzennej przyjęte rozwiązanie,
2. makietę należy wykonać w dowolnej technice.

1.4. Część opisowa, w formie trwale spiętego zeszytu o formacie A-4, powinna zawierać, uzasadniający przyjęte rozwiązania projektowe, opis koncepcji zagospodarowania całego obszaru.

1.5. Do celów archiwalnych należy dodatkowo dołączyć płytę CD zawierającą komplet plansz oraz opis (max. 5 stron).

1.6. Materiały geodezyjne nie mogą być wykorzystane do innych celów niż potrzeby konkursu.

1.7. Prace konkursowe należy opracować w języku polskim.

ROZDZIAŁ VI.

KRYTERIA OCENY PRAC KONKURSOWYCH

Prace konkursowe będą oceniane wg poniżej zestawionych kryteriów, uszeregowanych wg ich znaczenia:

- walory architektoniczno-urbanistyczne rozwiązania przestrzennego
 - walory kompozycyjne i funkcjonalne
 - atrakcyjność przestrzeni publicznych 40%
- walory rozwiązania układu komunikacyjnego 40%
- powiązanie przestrzenne z otaczającymi kompleksami zabudowy i zagospodarowania
- elastyczność wprowadzania nowej zabudowy i zagospodarowania terenu

ROZDZIAŁ VII. NAGRODY

1. NAGRODY I WYRÓŻNIENIA

- 1.1. Sąd Konkursowy przyzna nagrody pracom konkursowym spośród prac:
1. złożonych przez uczestników konkursu zaproszonych do udziału w konkursie, którzy spełnili wymagania określone w rozdziale I, pkt 5 regulaminu konkursu,
 2. odpowiadających warunkom formalnym, określonym w rozdziale V regulaminu konkursu,
 3. które, w ocenie Sądu Konkursowego, w sposób najwłaściwszy spełniły kryteria zawarte w rozdziale VI regulaminu konkursu.
- 1.2. Na nagrody i wyróżnienia przeznaczona jest kwota 85 000,- zł z następującym podziałem:
- | | | |
|------------------|---|--------------|
| a. I nagroda | - | 35 000,-zł |
| b. II nagroda | - | 20 000,-zł |
| c. III nagroda | - | 15 000,-zł |
| d. 3 wyróżnienia | | po 5 000,-zł |
- 1.3. Sąd Konkursowy zastrzega sobie prawo do:
1. dokonywania zmian co do liczby i wysokości nagród i wyróżnień w ramach ogólnej kwoty przeznaczonej na nagrody i wyróżnienia,
 2. przyznania honorowych wyróżnień,
- 1.4. Sąd Konkursowy może nie przyznać nagród jeżeli stwierdzi że żadna z prac nie spełnia wymagań określonych w niniejszym regulaminie konkursu.
- 1.5. Kwoty nagród i wyróżnień podlegają opodatkowaniu na ogólnych zasadach.
- 1.6. Zamawiający jest zobowiązany, w terminie 30 dni od ogłoszenia wyników konkursu, do wypłaty nagród i wyróżnień pieniężnych.

7.2.4.2. Skład sądu konkursowego¹⁶²

Tomasz Ossowicz, Urbanista Miasta, Wrocław	- przewodniczący
Marek Piskorski, urbanista, TUP-Gdańsk	- członek
Włodzimierz Szostek, urbanista, TUP-Wrocław	- członek
Stefan Scholz, architekt, Berlin	- członek
Marian Fikus, architekt, Poznań	- członek
Dariusz Dziubiński, architekt, SARP Wrocław	- sędzia referent
Piotr Fokczyński, Architekt Miasta, Wrocław	- członek
Rafał Dutkiewicz, Prezydent Wrocławia	- członek
Adam Grehl, Wiceprezydent Wrocławia	- członek
Andrzej Nędzi, specjalista ds. komunikacji, Wrocław	- członek
Marek Żabiński, specjalista ds. komunikacji, Zastępca Dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia w Urzędzie Miejskim Wrocławia	- członek

7.2.4.3. Wnioski pokonkursowe¹⁶³

1. Rejon Placu Społecznego powinien być łącznikiem pomiędzy otaczającymi terenami miejskimi. Ta część miasta powinna stać się żywą wielofunkcyjną tkanką miejską, w której w dużym stopniu będzie reprezentowana zabudowa mieszkaniowa.
2. Zdecydowanie niewłaściwe jest lokalizowanie nowego dużego, silnie koncentrującego przestrzeń centrum ogólnomiejskiego z dominacją funkcji usługowych.
3. Wskazane jest kształtowanie siatki ulicznej jako kontynuacji otaczających ją struktur przestrzennych.
4. Miejska przestrzeń publiczna powinna być budowana na w oparciu o przestrzenie ulic i placów.
5. Struktura przestrzenna powinna być kształtowana poprzez kompozycyjne nawiązanie się do kształtu nadbrzeży Odry i Olawy.
6. Pas położony nad rzeką, a w miarę możliwości cały obszar powinien się na nią

¹⁶² [122, s. 24].

¹⁶³ Tamże.

- otwierać, bez odcinania żadnymi barierami, w tym ważnymi arteriami ulicznymi.*
- 7. Należy stosować dające dobre efekty przestrzenne zadrzewione aleje, szczególnie w powiązaniu z Parkiem Słowackiego.*
 - 8. Oś Grunwaldzka powinna być kontynuowana na obszarze objętym konkursem poprzez doprowadzenie jej do ul. Oławskiej i dalej Placu Dominikańskiego, w kierunku ul. Słowackiego lub zakończona zamykającym elementem kompozycyjnym np. placem, dobrze połączonym ze Starym Miastem.*
 - 9. Cały obszar powinien mieć dobrze wykształcone połączenia ciągami pieszymi ze Starym Miastem, które mogą być prowadzone wzdłuż ulicy Oławskiej, ulicy Słowackiego, ulicy Purkyniego bądź Parkiem Słowackiego.*
 - 10. Za ważne uznaje się połączenie obszaru objętego konkursem z: nowym Kampusem PWr. przy ulicy Na Grobli (kładka lub drugi most Oławski) oraz z terenem pomiędzy ul. Traugutta a Oławą poprzez planowany ciąg pieszy biegnący równoległe do Oławy.*
 - 11. W strukturze zabudowy obszaru powinien dominować gabaryt zbliżony do kamienicy wrocławskiej lub lekko wyższy.*
 - 12. Niewłaściwe jest sytuowanie w obszarze objętym konkursem budynków wysokościowych.*
 - 13. W obszarze bulwaru nadrzecznego można dopuścić lokalizacje budynków wysokich. Należy przeanalizować wysokość zabudowy w rejonie północ od planowanych budynków wysokościowych w rejonie ulic Traugutta i Śliskiej poza obszarem opracowania.*
 - 14. Wnętrza urbanistyczne i ważne miejsca mogą być podkreślane lokalnymi dominantami architektonicznymi.*
 - 15. Plac Wróblewskiego należy ukształtować jako czytelne wnętrze urbanistyczne obudowane pierzejami zabudowy z wyeksponowaniem obiektów zabytkowych.*
 - 16. Ukształtowanie wnętrza urbanistycznych przed gmachem UW powinno odzwierciedlać osiowość tego budynku.*
 - 17. Pozytywnie ocenia się dążenie do ograniczenia tranzytu międzydzielnicowego z Mostu Grunwaldzkiego i Mostu Pokoju w kierunku Starego Miasta.*
 - 18. Należy przede wszystkim stworzyć sprawne połączenie na kierunku z Mostu Grunwaldzkiego i Mostu Pokoju do ulicy Pułaskiego.*
 - 19. Należy wykreować alternatywne dla ulicy Kazimierza Wielkiego połączenie na kierunku od mostu Grunwaldzkiego do ulicy Legnickiej. Należy rozwiązać układ komunikacyjny w zakresie umożliwiającym przeniesienie obciążenia ruchem kołowym, wynikającym z prognoz ruchu z uwzględnieniem obniżenia rangi ulicy Kazimierza Wielkiego.*

7.3. Wypowiedzi medialne

7.3.1. Gazeta Wrocławska.....	217
7.3.2. Głosy w publicznej dyskusji.....	217
7.3.3. Jaki plac Społeczny – dyskusja na forum investmap.pl.....	218
7.3.4. Rezydencja Angel Wings.....	218

7.3.1. Gazeta Wroclawska¹⁶⁴

Ruszył konkurs na projekt zabudowy terenu między Dolnośląskim Urzędem Wojewódzkim a ulicą Traugutta

Co zamiast ślimaków?

Trzydzieści pięć tysięcy złotych. Tyle wynosi główna nagroda w konkursie na pomysł, co zbudować na tzw. placu Społecznym we Wrocławiu. Chodzi o teren między urzędami wojewódzkim i marszałkowskim, Poczta Główną i kamienicami przy ulicy Traugutta, na którym w tej chwili królują tzw. ślimaki, czyli sieć estakad. Łączna suma nagród: osiemdziesiąt pięć tysięcy złotych, ma zagwarantować, że do konkursu staną najlepsi architekci i urbaniści. Wszystko po to, żeby za kilka lat pl. Społeczny stał się drugim najważniejszym miejscem w stolicy Dolnego Śląska.

Zadnych ograniczeń

Miasto nie stawia architektom żadnych ograniczeń. Ale nie ukrywa, że równie ważne jak pomysły na zabudowę są rozwiązania komunikacyjne. Trzeba wybrać, czy zbudować tam rondo, podziemne tunele czy może stworzyć normalny układ ulic. Prawdopodobnie należałoby także wyznaczyć trasę szybkiej kolei. Wokół znaleźć się mają jeszcze przestrzenie publiczne, centra usługowe, mieszkania, biurowce, instytucje publiczne i kulturalne. Wszystko po to, żeby plac, którego powierzchnia jest porównywalna z całym zabudowanym Starym Miastem (między pl. Dominikańskim i Jana Pawła II oraz Odrą i Kazimierza Wielkiego) był prawdziwym centrum i żył.

Kombinacja z najlepszymi

Pracownie architektoniczne z całego świata mogą się zgłaszać do 25 kwietnia. Te, które zostaną zakwalifikowane do finału, będą musiały złożyć prace konkursowe do 29 czerwca. Zwycięzcę poznamy 9 lipca. Czy praca, która wygra, pokaże, jak będzie wyglądał plac po przebudowie? Niekoniecznie. – Wybierzemy najlepsze pomysły. Być może jedna praca będzie miała świetne pomysły na komunikację, a inna na architekturę czy przestrzenie publiczne. I z tego stworzymy plan miejscowy – mówi Grzegorz Roman, dyrektor Departamentu Architektury i Rozwoju UM. Nam pozostaje mieć nadzieję, że gmina przed sprzedażą podzieli teren na małe działki, co wykluczy dużych inwestorów, którzy natychmiast postawiliby tam wieżowce.

Plac, którego nie ma

– Zwyczajowo mówi się o placu Społecznym, ale taka nazwa nie istnieje w żadnych dokumentach. Nikt jej nie zatwierdził – twierdzi profesor Bernard Jancewicz z Komisji Nazewnictwa Ulic Towarzystwa Miłośników Wrocławia. – Ta nazwa wzięła się pewnie stąd, że większość prac robiono w ramach tak popularnych w PRL czynów społecznych. Panowie z TMW czekają, aż wreszcie ktoś przedstawi konkretny plan zabudowy tego terenu. Bo dopiero wtedy będzie zasługiwał na miano placu. Od 10 lat w szufladach już mają nawet konkretną propozycję nazwy – plac Śląski.

Bartłomiej Knapik, Gazeta Wroclawska

7.3.2. Głosy w publicznej dyskusji¹⁶⁵¹⁶⁶

Musimy przywrócić życie na pl. Społecznym. Zostanie stworzona tam nowa zabudowa, która niczym kręgosłup połączy pl. Grunwaldzki z centrum miasta – mówił w poniedziałek, ogłaszając zwycięzcę konkursu – **Grzegorz Roman**, dyrektor departamentu architektury i rozwoju urzędu miejskiego.

Rafał Dutkiewicz, prezydent miasta: – To najbardziej niewykorzystane miejsce we Wrocławiu, które leży kilka minut od centrum miasta. Bardzo się cieszę, że jakość nadsłanych prac była ponadprzeciętna

(..)

Dokładnie nie wiadomo, jak pl. Społeczny będzie wyglądał za kilka, kilkanaście lat. Teraz pracownicy ratusza na podstawie zwycięskich prac stworzą jedną, wspólną koncepcję architektoniczną. **Tomasz Ossowicz**, dyrektor Biura Rozwoju Miasta: – Zajmie nam to

¹⁶⁴[575].

¹⁶⁵[576].

¹⁶⁶Wytłuszczenia autorów wypowiedzi pochodzą od autora pracy.

od dwóch do trzech miesięcy. W oparciu o nią przystąpimy do tworzenia planu zagospodarowania przestrzennego tego placu.

Ma on być gotowy za rok. Równocześnie miasto będzie poszukiwać inwestora strategicznego i firm, które postawią tam mieszkania, hotele czy miejsca rozrywki.

Cały teren zajmuje 43 hektary, dziesięciokrotnie więcej niż Centrum Południowe. Dlatego pl. Społeczny raczej nie będzie sprzedawany w całości. Kiedy? – To zbyt ważny kwartał miasta, aby się spieszyć – mówi **Adam Grehl**, wiceprezydent Wrocławia.

- Na Centrum Południowym miasto zarobiło 370 mln zł, za pl. Społeczny może dostać nawet miliard. Wszystko zależy od koniunktury na rynku nieruchomości i tego, co będzie tam można wybudować – ocenia **Jacek Wróblewski**, prezes biura Jot-Be Nieruchomości. [576]

7.3.3. Jaki plac Społeczny – dyskusja na forum investmap.pl¹⁶⁷

Patryk W. Młynek 2007-07-18, ostatnia aktualizacja 2007-07-18 13:15

Zwycięski projekt nie ma jednak charakteru ostatecznego. – Nie był to konkurs realizacyjny – podkreśla **Adam Grehl**, wiceprezydent Wrocławia. – Miał on dać materiał do dalszych analiz i rozstrzygnięć, które zapadną w przyszłości. Pewne jest to, że tkanka miejska musi powstać w tym obszarze na nowo. Na pewno będziemy brali pod uwagę pomysły ze wszystkich projektów.

W debacie pokonkursowej pod hasłem „Dziura w mieście – co dalej z placem Społecznym”, organizowanej przez Stowarzyszenie Architektów Polskich. Można było tu usłyszeć, że wygrał projekt przeciętny i niefunkcjonalny.

Najwięcej zarzutów zebrало anachroniczne rozplanowanie kwartałów ulic rodem z dziewiętnastego wieku. – Nie musimy stawiać tam kolejnej mieszkaniówki dziewiętnastowiecznej – mówiła **Agnieszka Zabłocka-Kos**, architekt i historyk sztuki. – Jest to miejsce raczej na city.

Architekt miejski **Piotr Fokczyński** nie zgadzał się z jej opinią: – Będzie tam współpracujące ze sobą całe bogactwo funkcji mieszkaniowej, usługowej i handlowej. Chcieliśmy nawiązać do istniejącej zabudowy.

Dostało się też rozwiązaniom komunikacyjnym. Zwycięski projekt kieruje ruch na południe i północ, nie włączając się płynnie w ulicę Kazimierza Wielkiego. Według krytyków tego pomysłu grozi to zakorkowaniem i komunikacyjnym paraliżem. Zarzuty te odpierają przedstawiciele władz. – Nie udawajmy, że ulica Kazimierza Wielkiego jest jakąś obwodnicą – mówił **Piotr Fokczyński**. – Chodziło nam o to, aby uchronić obszar Starego Miasta przed natężonym ruchem kołowym.

Plac Społeczny jest przykładem niewykorzystanego obszaru w ścisłym centrum miasta. Ambicją władz jest powołanie do życia zupełnie nowej formy urbanistycznej. Według **Waldemara Wawrzyniaka**, kierownika Zakładu Architektury Użyteczności Publicznej Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, nie będzie ona jednak wyjątkowa. – Rezygnuje się z tego, że można tam zrobić coś ambitnego i wielkomiejskiego – mówi. – Tak to jednak jest z tego typu konkursami. Zawsze wygrywa praca średnia, która ma zadowolić wszystkich członków jury.

7.3.4. Rezydencja Angel Wings¹⁶⁸

Młoda paryska pracownia architektoniczna *Gottesman-Szmelcman Architecture Sarl*, realizująca prestiżowe projekty w wielu krajach Europy, wkracza do Wrocławia. Oprócz hotelu Hilton i hotelu-apartamentowca Spichlerz, firma wykonała dla inwestora – *Wings Development* projekt centrum apartamentowo – komercyjnego – *Angel Wings*, wkomponowanego w historyczny obszar Przedmieścia Oławskiego oraz zwyciężyła w konkursie na projekt kompleksowej przebudowy Placu Społecznego. Wykonawczym partnerem *Gottesman-Szmelcman* jest wrocławska pracownia Maćków.

Angel Wings we Wrocławiu

Projekt *Angel Wings* wpisuje się w szeroko zakrojone przez Wrocław plany rewitalizacji i przebudowy południowo wschodniej części miasta. Zespół apartamentowców, biur

¹⁶⁷ [577].

¹⁶⁸ [578].

i sklepów na Przedmieściu Oławskim przyczyni się jej do odświeżenia i unowocześnienia.

- Oferta przewiduje około 128 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni apartamentowej i komercyjnej, oferowanej nabywcom w stanie developerskim, a także trzech specjalnych standardach wykończenia (silver, gold, platinum).

Liczymy na to, że atrakcyjna lokalizacja, malownicze nadbrzeże Oławy, w połączeniu z nowoczesną zabudową – przyciągną uwagę nie tylko wrocławskich nabywców – mówi Marcin Trzeciński – sales manager w Wings Development.

O inwestycji

Koszt inwestycji wyniesie ponad miliard złotych. Na 9 kondygnacjach znajdzie się około 1200 mieszkań o powierzchni od 26 m² do 151 m², biura i sklepy oraz 1700 miejsc na wielopoziomowym parkingu podziemnym.

- Angel Wings przekroczy bariery zwartej zabudowy centrum, jak to ma miejsce w większości miast. Jedyne ograniczenia, jakie napotyka, to tafla rzeki Oławy i tafla nieba. Te naturalne ramy wypełnią budynki Angel Wings, pasaż, tereny zielone i 200 metrowa promenada nad rzeką Oławą. To zupełna nowość w podejściu do przestrzeni publicznej – zapowiada Zbigniew Maćków z partnerującej inwestycji pracowni architektonicznej Maćków.

W dalszych etapach inwestycji wyjątkowości Angel Wings dopełnią dwie strzeliste wieże, a hasło promujące inwestycję : „pomiędzy wodą a niebem”. nabierze pełni sensu.

Przestronna promenada wkomponuje się w ciąg planowanej przez miasto Wrocław budowy nabrzeża. Aż do Niskich Łąk będzie można przespacerować się wzdłuż rzeki, z czego 200- metrowy, ogólnodostępny odcinek przynależny Angel Wings, wybuduje inwestor kompleksu.

- Angel Wings to jedyne takie miejsce we Wrocławiu, gdzie wychodząc z pracy lub mieszkania schodzimy wprost nad rzekę i to w samym centrum miasta – dodaje Marcin Trzeciński z Wings Development.

Fasady budynków zostaną wykończone w innym stylu od ulicy Traugutta, a inaczej od rzeki oraz ulicy Walońskiej. Kompleks zabudowań, będzie obniżał się kaskadowo w kierunku nabrzeża – Zależy nam aby nawiązać do klimatu sąsiadujących z Angel Wings XIX-wiecznych kamienic z jednej strony, z drugiej zaakcentować nowoczesność i dynamizm – tłumaczy Trzeciński.

Trzymając się zasady – jak najwięcej przestrzeni – atrakcją dla przyszłych mieszkańców będą ogromne, dochodzące nawet do 200m² tarasy, loggie, balkony i przeszklone wykusze.

To, co w większości developerskich ofert jest specjalną atrakcją, w Angel Wings przemyślane jest jako standard. Same cichobieżne windy, monitoring i antywłamaniowe drzwi nie zadowolą wymagających klientów. Wszystkie mieszkania zaopatrzone zostaną w klimatyzację, która będzie sterowana indywidualnie dla każdego pokoju. Do dyspozycji mieszkańców będzie basen, salony SPA i fitness.

Ceny powierzchni będą wahać się od 8,5 do 21 tys złotych brutto za m².

Sprzedaż lokali rozpocznie się w październiku bieżącego roku.

Termin realizacji i etapu wyznaczony został na IV kwartał 2009 roku.

Gottesman-Szmelcman Architecture Sarl

7.4. Wypowiedzi internetowe

7.4.1. Dyskusja internetowa na temat Placu.....	223
7.4.2. Post zajf.....	284
7.4.3. Post Darek_W.....	284
7.4.4. Fragmenty dyskusji n/t konkursu na Plac Społeczny na forum „Gazety wyborczej”	285
7.4.5. Muzeum Narodowe.....	290
7.4.5.1. Zasoby Muzeum Narodowego.....	290
7.4.5.2. Zacieranie niemieckości.....	290
7.4.5.3. Panorama 1.....	290
7.4.5.4. Panorama Raławicka w wikipedia.pl.....	291
7.4.5.5. Panorama Raławicka.....	292
7.4.6. Zasoby Muzeum Architektury.....	292
7.4.7. Zasoby Muzeum ASP.....	293
7.4.8. Most Grunwaldzki.....	293

7.4.1. Dyskusja internetowa na temat *Placu*¹⁶⁹

Zapis najistotniejszych fragmentów dyskusji. Zachowano oryginalną pisownię korygując jedynie błędy ortograficzne i literówki. – dawny załącznik nr 1

650:

Przez dwadzieścia lat nie doczekał się nazwy. Dziś są tu tylko korki, ale za kilka lat wyrosnie drugie serce miasta

Miliard za estakadę

Estakady, drogi i przejścia podziemne – tak teraz wygląda teren między urzędami wojewódzkim i marszałkowskim, pocztą główną i kamienicami przy ulicy Traugutta. To miejsce nie ma nawet swojej nazwy. Mimo że na niektórych mapach widnieje „plac Społeczny”, to ani radni, ani urzędnicy nie wprowadzili jej oficjalnie.

Nazwa przyjęła się sama, bo pod koniec lat 70., gdy rozpoczynała się budowa skrzyżowania trasy WZ i drogi z północy na południe, większość prac w tym miejscu prowadzona była w ramach czynu społecznego. Od tego czasu nazwa i wygląd placu nie zmieniły się. Aż do teraz.

To jedno z najatrakcyjniejszych miejsc we Wrocławiu. Blisko stąd do Rynku i krzyżują się tu główne ulice miasta – mówi Rafał Dutkiewicz, prezydent miasta. – Dlatego chcemy znaleźć inwestora, który zagospodaruje ten teren – zapowiada.

Po konkursie zmiany

Pierwszy krok już za kilka tygodni.

– *Ogłosimy konkurs. Na prace będziemy czekać trzy miesiące – mówi Grzegorz Roman, dyrektor departamentu architektury i rozwoju w magistracie. Nie ukrywa, że urbaniści będą mieli trudne zadanie. – Podstawowym wyzwaniem jest komunikacja. Pytań jest wiele. Czy zburzyć ślimaki? Czy zbudować drugi most Grunwaldzki? – wylicza dyrektor.*

O budowie tego ostatniego mówi się od kilku lat. Miałby przebiegać pomiędzy ulicą Walońską a Wybrzeżem Wyspiańskiego. Dzięki niemu samochody mogłyby omijać most Grunwaldzki, a niemal cały tzw. plac Społeczny można by zabudować. Ale tańsze byłoby wyburzenie estakad i poprowadzenie jednego pasa nitki jezdni w tunelu. Tym bardziej że stan ślimaków jest tragiczny.

– *Eksperci twierdzą, że trzeba je zburzyć lub zrobić remont kapitalny – mówi Ewa Mazur z Zarządu Dróg i Komunikacji.*

– *Jestem zwolennikiem likwidacji estakad, ale pod warunkiem, że nikomu nie przyjdą do głowy gorsze rozwiązania – przekonuje Stanisław Wolski, wrocławski aktor. – Jestem też za zabudowaniem tego terenu. Ale nie tylko biurami, w których robi się pusto po południu. To miejsce musi żyć – dodaje.*

Szczególny charakter

Planiści nie tylko wybiorą najlepszy pomysł urbanistyczny, koncepcję komunikacyjną, ale też miejsca i wysokość zabudowy.

– *To teren wpisany do rejestru zabytków jako część dawnego Przedmieścia Oławskiego. Tu nie było nigdy wysokich budynków – mówi Tomasz Ossowicz, dyrektor Biura Rozwoju Wrocławia.*

– *Ale z zabytkowej zabudowy zostało już niewiele. Może więc konserwator zabytków zezwoli na nieco wyższe budynki? Zobaczmy. To miejsce szczególne i zabudowa będzie musiała nawiązywać zarówno do charakteru ulicy Traugutta, jak i placu Grunwaldzkiego i Rynku – dodaje.*

Choć konkurs nie został jeszcze ogłoszony, urzędnicy już mają pomysły, jak powinien wyglądać tzw. plac Społeczny.

– *Chciałbym, żeby przynajmniej jego połowa została zabudowana – mówi prezydent Dutkiewicz.*

– *Mogłyby się tu przenieść urzędy z rejonu Rynku. Powstałaby mieszanka instytucji miejskich, biur i mieszkań, takie śródmiejskie centrum Wrocławia – tłumaczy Roman.*

Miejsce warte grzechu

Będą miały się gdzie przenieść, bo plac ma 43 hektary, 10 razy więcej niż sprzedane Centrum Południowe – teren między Poltegozem a hotelem Wrocław. Hiszpańska firma GP Investments zapłaciła za niego 369 milionów zł. W tym wypadku gmina nie ma co liczyć na ponad miliard dolarów. Dlatego będzie sprzedawać ten grunt po kawałku. Ile zarobi? Nie wiadomo. Jeśli pod młotek pójdzie co najmniej 20 hektarów, to przy obecnych cenach może liczyć na ponad miliard złotych. Chętnych nie zabraknie.

– *Lokalizacja jest atrakcyjna – mówi Monika Ścieszko z firmy Trigranit, największego dewelopera w Europie Środkowej. – Ale zainteresowanie kupnem zależy od wyniku wielu analiz przeprowadzanych przed kupnem jakiejś działki. Na pewno będziemy nadal szukać terenów w największych miastach Pol-*

¹⁶⁹[507].

ski. W tym również we Wrocławiu – dodaje.

Darek_W:

Tu nie było nigdy wysokich budynków – mówi Tomasz Ossowicz, dyrektor Biura Rozwoju Wrocławia.

T.O nie kłamał – nie było, planowano, ale nie postawiono, czyli nie było

ps: chociaż (jak na swoje czasy, w których powstał), to budynek Poczty był drapaczem chmur jak na wrocławskie warunki (nie licząc wież kościołów w Breslau).

hen:

„W tym wypadku gmina nie ma co liczyć na ponad miliard dolarów. Dlatego będzie sprzedawać ten grunt po kawałku.”

Ojej. Coś nowego!

„Choć konkurs nie został jeszcze ogłoszony, urzędnicy już mają pomysły, jak powinien wyglądać tzw. plac Społeczny.”

Oby choć raz się udało stworzyć kawałek miasta.

Tomczas:

GP wygra przetarg i postawi tam bunkier na 8 hektarów plus 15, 70. metrowych punktowców

Rafis:

myśle, że pomysły z punktowcami się pojawią-szczególnie ze po drugiej stronie Odry tych punktowców trochę jest i jeszcze przybędzie np biurowiec Skanski.

625:

plac to rondo – jako węzeł komunikacyjny – mniejszy niż Grunwald, ale też na środku, a przed nim widok na UW – tego mi brak w kwartałowych projektach.

martouf:

Też mi się bardzo podoba – może ciutkę za ciasny w niektórych miejscach oraz rondo zakłóca trochę ciągi komunikacyjne wschód-zachód, a także (jak kot wcześniej wskazał) wyznacza nieregularne kształty działek (czego podobno inwestorzy nie lubią).

Przydałoby się wskazać nowy plac UM oraz przebieg komunikacji tramwajowej przez plac.

Wilq:

Pamiętajcie o obwodnicy staromiejskiej (Wyszyńskiego – Pułaskiego)!!!

Myślę, że to dobry pomysł, aby stworzyć tu centrum administracyjne. Co do wysokości to sądzę, że powstanie kilka dominant o wysokości 55 – 80 m, ale nie wyżej.

amarj:

To idealne miejsce na administrację we Wrocławu. Co do dominant to jak coś to w środku placu, choć mi się tam widzi bardziej gęsta zabudowa nieco niższymi budynkami. Na pewno najgorszym rozwiązaniem byłby 2 Most Grunwaldzki jak to w tekście się znalazło. Wtedy sam kupię dynamit i wysadzę go.

Szczerze?! Uważam tę działkę za ciekawszą od CP i jestem ciekawy wyniku konkursu. Widać, że Wrocław jest na fali wznoszącej.

Mroberto:

Dobrze, że taki wątek dotyczący tej sprawy się pojawił, trzeba będzie tego pilnować jak oka w głowie bo jeden dobry teren już poszedł do piachu. Propozycja 625 i przedstawiona przez Martouf-a <http://i41.photobucket.com/albums/e2...uf1/spol-2.jpg> a wstawiona przez Darka_W są według mnie najlepsze, gdyż odtwarzają kwartałną zabudowę, która jest podstawą budowy miasta. Chodzi mi o to, że taka zabudowa najefektywniej zagospodarowuje działkę pod warunkiem, że w środku albo mamy plac zielony albo przy mniejszych działkach zadaszone patio.

Darek_W:

Jacku, Jacku... Pamiętaj jeszcze o działce Orbisu (Hotel Wrocław + parking) – jest duża i też można stawiać budynki bez ograniczeń wysokościowych, a już wiadomo, że na pewno nic niskiego tam nie powstanie, bo po prostu zostałyby przytłoczone przez okoliczną zabudowę jaka tam powstanie. Pamiętaj też o działce EPI oraz o działkach wzdłuż estakady kolejowej, od Zielińskiego aż po DW PKP.

Pamiętaj też, że wysokie i bardzo wysokie budynki miasto przewidziało na naszych wrocławskich „Wolnych Torach”, czyli na terenie PKP za Dworcem Świebodzkim...

Jest jeszcze szansa na „wrocławski Manhattan”...

625:

Jakim programem można robić takie wizualki z bryłami budynków?

(...)

darmowy skeczap z googla > zintegrowany z google earth, wybierasz fragment terenu, przeskakujesz

do sketchupa i wyciągasz bryły w górę:

<http://www.sketchup.com/>

Berserker:

Google sketchup – i jest do zassania za darmo. Wgrywasz go, przybliżasz sobie kawałek mapy w google earth i w sketchupie dajesz import i masz podkład

Kyba:

Podoba mi się wizja z rondem jako centrum komunikacyjnym.. jak to ładnie się nazywa teraz – węzłem multimodalnym :-> hehe

2 Most Grunwaldzki.. hmm są za i przeciw... Będę całkiem za jeśli nie będzie z ani jednej strony zasłaniał obecnego hehe jakiś przezroczysty albo może lepiej tunel.

Też coś nad tym pomyślę jakby to można zrobić. Uważam, że kilka budynków mogłoby wystawać powiedzmy 45 – 55m i miło byłoby żeby jeden nieco wyższy, żeby nudno nie było powiedzmy 70m (raczej mało możliwe bez zmiany przepisów), ale w zasadzie można to zabudować wspaniale budynkami po 6 – 9 pięter bo mam nadzieję, że taki przedział będzie miała większość budynków tam. Co Wy o tym sądzicie?

martouf:

(do) 625 – mi się Twoje skeczapy bardzo podobają – chyba wrócę do koncepcji ronda. A na pewno spróbuję zrobić dwie koncepcje.

Inni – włączcie się do zabawy, róbcie co potraficie, nawet w paincie za parę tygodni zrobi się polla i wybierze najlepszą koncepcję urbanistyczno-komunikacyjną, a nasi forumowi architekci w jakichś 3d-studiach upiększą kilka zaproponowanych brył

I jako forum wyślemy na konkurs!

zajf:

Po pierwsze żaden drugi Most Grunwaldzki, po kim jak po kim ale po Tobie Adolfie nie spodziewałem się pielęgnowania głupich komunistycznych pomysłów.

Po drugie. Niestety, Przemku, muszę Cię sprowadzić na ziemię, gdyż Twój plan nie przewiduje najważniejszego, tj zawartego w studium planu dróg. Choć muszę przyznać że gęstość i wysokość zabudowy przypadła mi do gustu.

Apeluję o nic wyższego co zaproponował 625.

Lazi:

Nie drugim Mostem Grunwaldzkim a mostem na Wielka Wyspę powinni się (...) zająć, i właśnie na niego powinno zostać przeznaczone te 200mln zysku z CP, gdyż odcinek za mostem Milenijnym i tak ma większe szanse na realizację nawet bez tych 200mln.

Wilq:

Most na WW jest bardzo ważny! Popatrz co się dzieje na mieście kiedy jeden most jest prawie wyłączony z ruchu, a w drugim zablokowany zjazd. Oczywiście jeden most nie rozwiąże wszystkich problemów, ale w dużym stopniu ułatwi komunikację. Z WW na Krzyki będzie się można dostać w kilka minut...

jacekq:

Nie mówię, że nie jest ważny, zdaję sobie sprawę z jego istoty i zawsze łącha drę z kumpla w pracy, który mieszka na Biskupinie, zwłaszcza po otwarciu Milenijnego (oczywiście obaj się z tego śmiejemy) – tylko irytujące są postulaty, że tylko na to należy wydać kasę. Rachunek jest prosty – 170 mln można traktować jako superatę – ale UE dopłaca chyba 85% kosztów inwestycji. Zatem 1,13 miliarda jest do wykorzystania. Starczy na most, obwodnicę, Halę, ZOO i parę innych rzeczy – tylko to trzeba zrobić z głową. Żeby tak się stało nie można wybrzydzać na Dutkiewiczza i odmawiać mu głosu bo CP się nie udało – pomyślcie że śmietankę z tego przetargu spije jako prezydent Czajkowski lub Czarniecki (Ryszard, nie Leszek).

Kyba:

Mam taką propozycję żeby wrzucać też zdjęcia jakichś miejsc z całego świata prezentujących jakąś koncepcje -> ronda równo zabudowanego, czy może uliczek jednokierunkowych, bo taki pomysł też ktoś miał. Coś, co ma w sobie jakiś element pasujący do pl. Społecznego.

martouf:

A daleko szukać? W jedną stronę ciąg Janickiego-Kraińskiego – szeroki, dwupasmowy, z wydzielonym osobnym skrzyżowaniem w lewo w Purkyniego.

W drugą stronę ciąg Piaskowa -św. Katarzyny, też dwupasmowa, z wydzielonym torowiskiem przy chodniku.

I właśnie takie uzupełniające się w kierunkach ulice – pojemne, dwupasmowe z wydzielonymi torowiskami, a jednocześnie miastotwórcze (pierzeje) i wielkomiejskie – chciałbym widzieć na nowym Społecznym.

Berserker:

No, nie wiem ile mieści się aut w GD – biorąc pod uwagę fakt, że przez pierwszą godzinę jest parking free najczęściej ludzie starają się właśnie stać tam tyle czasu, czyli można przyjąć, że z Galerii nie wyjeżdża więcej niż 1,5 raz tyle co miejsc parkingowych (a pewnie mniej, bo na dachu najczęściej jest pusto).

Poza tym akurat GD jest naprawdę niezłe rozwiązana i nawet w TV pokazywano ją już kilka razy (ja widziałem 2) jako przykład jak dobrze można rozwiązać dojazd by taki duży pasaż nie powodował korków na kilka przecznic (co się działo/dzieje? w Warszawie).

625:

No proszę Cię, przedwczoraj korek od razu od Galerii do Bema!

Metter:

(do) Berserker – w GD jest 900 miejsc parkingowych

Berserker:

Tylko, czy aby galeria spowodowała ten korek? Bo nie zapominaj, że ten rejon ogólnie jest twórczo-korkowy (ale słowotwór!)

625:

O tym, że to Galeria i brak mostów na WW ma wpływ świadczy to, że mosty Pomorski i Uniwersytecki były puste.

Adolf Warski:

O głupotach już nie piszę, bo to bez sensu, poczekam, aż kolejny raz się przyczepisz.

I nie ma żadnej skali przedsięwzięcia bo po pierwsze nie ma żadnego przedsięwzięcia jest tylko konkurs na zagospodarowanie dzielnicy – tak samo „przedsięwzięciem”, jeszcze większym, była zabudowa dzielnicy cesarza Wilhelma (teraz tfu tfu tfu „osiedle Anna-Celina” bleeeee). To nie jest żadne „przedsięwzięcie” (myślisz tu nadal kategoriami „wielka budowa socjalizmu” czy „nowe wielkie osiedle” pod innymi nazwami) ale zaprojektowanie dzielnicy, którą zabudują przyszli właściciele wielu działek. Po niemiecku przed wojną: Fluchtlinienplanung.

A teatr stałby tam gdzie wcześniej, pomiędzy budynkami ulicy Dobrzyńskiej. Przecież jest tak, że starsze niższe budynki stoją pomiędzy wyższymi nowymi, jak choćby na Pomorskiej z tym XVIII wiecznym domem. Nie jest to wcale komiczne – czy Jaś i Małgosia są komiczni?

Poza tym jaka skala niby jest „adekwatna” do naszych czasów? Jak dla mnie skala 4:5 do ulicy jest nadal „adekwatny” (a i zobacz na przykład Poczta Czekową, budynek przewyższający architekturą nasze skromne czasy).

(..)

fredru\$:

Jako, że ja jestem za odbudową wartościowej architektury na Starym Mieście, to ponieważ to już nie jest SM, nie popieram odbudowy tego teatru.

Gdyby tam się zachowało ze 30% tego obiektu, to OK, ale ponieważ tam już nic nie zostało to myślę, że wskrzeszanie jego nie ma sensu, choć nie znaczy to, aby nie mógł tam powstać jakiś współczesny obiekt teatralny.

Myślę, że teren ten powinien być zabudowany budynkami do 55-u m. wys. Wydaje mi się, że nie jest to miejsce na „Wrocławski Manhattan”. Była szansa na niedoszłym CP* ale nie została wykorzystana – trudno, może jeszcze tereny za Dworcem Świebodzkim pozwolą nam spełnić marzenia o „wielkości”.

*Niedoszłym, dlatego, że tam w 80% będzie mieszkaniówka – a więc – sypialnia – a więc o żadnym centrum nie ma mowy.

Śląsk zawsze w siłę rósł tu, z wiernym sobie Wrocławiem.

(...)

Tomczas:

Czyli o wartościowych obiektach już „5 metrów” poza granicami Starego Miasta zapominasz? Zgadza się, że głównie Stare Miasto powinno być odbudowywane, ale nie można zapomnieć o ciekawych obiektach kilka metrów dalej, szczególnie, że Plac Społeczny w przyszłości będzie na pewno ważnym obszarem w centrum Wrocławia. A jeśli obiekt teatralny, to dlaczego nie odbudowany Teatr Lobego??

WroFanatyk:

... a dlaczego właśnie tu miałyby nie powstać prawdziwe wieżowce? W końcu to tu stoi najwyższy przedwojenny budynek poczty, a nieopodal muszlowce Skanska i kredki (w odwrotnej kolejności) wprowadzałyby do Manhattanu-bis od strony Warszawy. Kulminacyjny moment to przejazd przed Most Grunwaldzki, gdy ukazuje się w pełnej okazałości...

Świetne wrażenie robiłby widok od Odry, wręcz fenomenalny i nieosiągalny ani dla Świebodzińskiego, ani CP.

Tyle, że tam jest chyba lipa z gruntem?? Podmokłe to jakieś? Pamiętam, że estakady się zapadały...

Ja tam widzę $2 * 150 + 4 * 100 + 55$ ile będzie trzeba...

fredru\$:

Miedzy innymi, dlatego, że już teraz jest problem z ruchem kołowym w tym rejonie, a ten twój „Manhattan” generowałby o wiele większy ruch, przy którym dzisiejsze korki to pikuś i obawiam się, że Most Grunwaldzki by tego nie wytrzymał i trzeba by my dostawić towarzysza. ale dla samego dzisiejszego PS, to na wiele by się nie zdało, bo grid lock, który powstawałby na tym terenie generowany byłby właśnie przez te „twoje” wieże. Jeśli nie wiesz o czym mówię, to zapraszam do NYC.

(....)

Nawet jakby powstał most Na WW i KW zostałaby zwężona, to przecież tamtędy będzie przebiegać Obwodnica Staromiejska doprowadzona Pułaskiego, która i tak będzie przenosić ruch tranzytowy mimo, że powstanie AOW, bo ktoś kto mieszka na Krzykach nie będzie zapierniczał do Żernik czy Złotnik, aby przejechać autostradą na Psie Pole i odwrotnie.

A jeśli chodzi o grid lock w NYC to próbowano tam już wszystkiego, ale problem leży nie tyle w organizacji ruchu, ile w wielkości budynków, gdyż wielkie budynki = wiele ludzi = wiele samochodów, a ulice nie są z gumy.

625:

Jest jedno bardzo proste rozwiązanie > komunikacja zbiorowa. czytałem sobie właśnie o grid locku i jako rozwiązanie podawano właśnie mniej samochodów, więcej metra. NYC w USA i tak ma bardzo rozwinięta KZ.

fredru\$:

Tym bardziej to potwierdza mój postulat, aby tam nie budować „Manhattanu”, bo takiej sieci metra jak w NYC (ani jakiegokolwiek) tam nie będzie. Tramwaje zaś, utkną w grid locku.

WroFanatyk:

Masz rację, to miejsce na osiedle domków jednorodzinnych.

Przez plac przebiega trasa na Warszawę, ale zanim go zabudują będą już obwodnice i żaden tranzytowy kierowca o zdrowym umyśle nie będzie się pchał do centrum. Pomijam fakt, że pewnie nawet nie będzie mógł. Rozwiązanie komunikacyjne na pewno się znajdzie – o to się nie martwię.

Obwodnica Staromiejska jest dla ruchu międzydzielnicowego, a nie tranzytu!!

zajf:

Żaden Manhattan!! Już jeden mamy w CP... i jest jak koń (koń jest taki jak każdy widzi).

Za to zwarta pierzejowa zabudowa max 25 metrów. Dzielnica administracyjno-biurowo-mieszkalna. Jeśli ma już powstać nowy budynek UM to tylko tam. Taka zabudowa pozwoli na łagodne przejście pomiędzy stosunkowo wysokim placem Grunwaldzkim a niskim centrum. A dodatkowo dominantą wysokościową zostanie poczta i będzie ok.

jacekq:

Pomysł z Manhattanem w tamtym miejscu to mrzonki. Dobry jest tekst, że odbudowany teatr Lobego nie będzie do niczego pasował. Przecież tam jeszcze niczego nie ma, więc do czego ma pasować? Zdaje się, że WroFanatyk wymyślił sobie wieżowce na Pl. Społecznym, żeby odreagować ich brak w CP, a wobec tego Teatr Lobego może nie pasować. Tyle, że nawet wtedy niekoniecznie.

Osobiście nawet 55 m uważam za przesadę. Jakies dominanty owszem, ale tylko pojedyncze dominanty.

hen:

IMO – 55 to zdecydowanie za dużo. Wyobrażam sobie nawet zabudowę ok 20 m. (oczywiście przy zachowaniu proporcji szerokości ulic – więc uliczki w miarę wąskie – taki klimat trochę warszawskiego, lub poznańskiego Starego Miasta, którego we Wrocławiu brakuje). Inną sprawą są aleje komunikacyjne – tu powinno być troszeczkę wyżej ale na pewno nie 50 m. A dominanta już jest na dodatek historyczna choć nie jest wybitnie wysoka (czyli wieża Maurycego). Kościół nie powinien tonąć w lesie wieżowców, a raczej nowa dzielnica powinna łączyć Traugutta-Pl. Grunwaldzki-Rynek w sposób harmonijny.

WroFanatyk:

Spokojnie chłopcy, co by nie miało być, wiem, że nie może być wysoko, bo grunt na to nie pozwala.

Ile metrów ma budynek poczty?? I dlaczego nie może być wysoko (teoretycznie)??

Wieżowce i tak będą, dla mnie mogą być nawet na Rynku, albo Psim Polu. Kwestia czasu i rosnących cen działek.

Ma być nowe i dużo.

625:

Tu właśnie widać to, co zwykły przechodzień od razu czuje: wąskie uliczki mają 3 pasy w każdą stronę. Chodnik ma jakieś 4 metry. Ale dzięki brakowi niepotrzebnych trawników, jest „gęsto”. Tak mogłaby wyglądać ulica łącząca Pułaskiego z Mostem Grunwaldzkim. A nawet Legnicka.

Darek_W:

Oto moja koncepcja zabudowy PL SPOŁECZNEGO:

LEGENDA:

UW – Urząd Wojewódzki

UM – nowy gmach Urzędu Miejskiego, tzw: NOWY RATUSZ

UMA – nowy gmach Urzędu Marszałkowskiego

K – węzeł komunikacyjny (tramwajowy)

Na terenie obecnego Pl Spolecznego przewiduję cztery dominanty (zaznaczone czerwonymi krzyżykami):

1 – Dominanta wysokościowa na rogu Traugutta/Pl Wróblewskiego (nowego) oraz początku Pułaskiego. Dominanta – 55 metrowa – wyrastająca z budynku o wysokości około 30 metrów

2 – Dominanta wysokościowa na terenie obecnego parkingu MPEC, przed biurowcem MPEC. Dominanta o wysokości około 80-90 metrów – jako wyrazisty, wysoki budynek, w ciągu osi widokowej z Oławskiej (z której widać m. in wieżę kościoła św Maurycego.

3 – Dominanta wysokościowa tuż obok wjazdu na Most Grunwaldzki. Tu waham się nad jej wysokością – może coś wysokości 100 metrów? Nad Odrą, tuż koło mostu, mogłoby wyglądać bardzo monumentalnie... Tylko, że mogłaby zdominować za bardzo piękne, wysokie pylony samego mostu...

4. – Dominanta wysokościowa – czyli około 70-75 metrowa, wysoka, ale smukła wieża nowego Ratusza Miejskiego, tuż przy nowej ulicy, prowadzącej od Poczty w stronę Wieży Ciśnień na ul. Na Grobli, przez nowy most (przy) na ujściu Oławki. Ta nowa ulica prowadziłyby także do GEO Centrum – Politechniki Wrocławskiej, które ma zostać wybudowane właśnie na terenie obecnej bazy MPWIK wzdłuż ul. Na Grobli. Nowa ulica i most – prowadziłyby do centrum tego nowego kompleksu Politechniki...

Szarym kolorem zaznaczono mały Rynek – przed nowym Ratuszem i nowym gmachem Urzędu Marszałkowskiego...

Pozostałe budynki na terenie Placu Spolecznego miałyby od 6 do 7 kondygnacji...

zajf:

Przeczytałem Twój pomysł na ten teren i oprócz tych nieco dziwnych dominant proponujesz aby cały plac był zabudowany 6-7 kondygnacyjną zabudową. To ile miałyby mieć piętra w twojej koncepcji skoro 20 metrowe budynki uważasz za karzełki?

Darek_W:

25 do 30 (wysokie partery), w niektórych miejscach przewiduję okazalsze budynki, jak Nowy Ratusz, nowy gmach Urzędu Marszałkowskiego, dom handlowy, ekskluzywny hotel itd... Generalnie żeby nie przekraczały 30 metrów.

Na pewno w swoim projekcie nie znalazłbym miejsca na takie małe kamienice o wysokości poniżej 20 metrów...

WroFanatyk:

Co to za minimalizm na forum zapanował. Mamy niepowtarzalną okazję w historii miasta, żeby budować na miarę EUROPEJSKIEJ METROPOLII, a tu propozycje 20-25metrow!! Przecież to najcenniejszy grunt w mieście – nie pozwolę go obrzezać!!!

Do góry!!! 250+

Darek_W:

Bardzo wysokie budynki będzie dopuszczał MPZP dla części terenów za Dworcem Świebodzkim i wg mnie to tam może powstać nowe centrum Wrocławia – z prawdziwego zdarzenia. Są to takie nasze wrocławskie „WOLNE TORY”.

Podobne „WOLNE TORY” znajdują się także od wiaduktu kolejowego na Pułaskiego aż po wiadukt drogowy nad torami, w ciągu OŚ (al. Armii Krajowej).

Jest to gigantyczny teren, który za kilkanaście lat będzie można zabudować, tworząc tam zupełnie nową dzielnicę – przedłużenie centrum...

Ten teren i wspomniane wcześniej tereny za DW Świebodzkim to nasz wielki skarb. Mam nadzieję, że ich zabudowa rozpocznie się w momencie, kiedy do Polski trafiać będą najlepsi i najwięksi inwestorzy na rynku nieruchomości, którzy będą oferowali już naprawdę wybitne projekty...

Darek_W:

Na terenie Pl Spolecznego jest szansa na utworzenie jedynej w Polsce, kompleksu administracji samorządowej i wojewódzkiej. Budynki tuż obok siebie...

zajf:

@Darek_W – Pewnie, że sobie pozwoliłem na złośliwość, nie Tobie jednak decydować czy była udana gdyż jesteś głównym adresatem tej złośliwości przez co nie jesteś obiektywny.

Powiedz Darku, cóż takiego wydarzyło się w Twoim życiu w ciągu 2 ostatnich tygodni, że nagle uwierzyłeś w MPZP. Nagle zwracasz uwagę na takie „szczegóły” jak ulice, zapisy o ślepych ścianach itd. A wcześniej spędziłeś z pół roku nad przekonywaniem nas (m. in. mnie) do tego, że MPZP dla CP był dobry bo proinwestorski i gdyby istniały tam ulice to nie byłoby chętnych na grunty. I do tego strasznie że na 1/3 działki powstałoby coś a`la Jarząbek. Dla mnie OK, że zaczynasz rozumieć, że dobry MPZP to połowa sukcesu. Szkoda tylko żeby to zrozumieć musiałeś zobaczyć zwycięski projekt GP. Pozdrawiam.

Curz:

Tak, i cofajmy się w rozwoju. Chcesz mieć drugi Plac Solny? Ja już wołę nowoczesną wyższą zabudowę na Nowym Targu niżli jakieś niskie kamieniczki jak na Rynku w Poznaniu.

Tomczas:

Zrozumie wreszcie, że gdyby między Piłsudskiego a Ostrowem Tumskim zrównać z ziemią komunistyczne wynalazki a odbudować starą zabudowę, lub coś na ten wzór, Wrocław nie cofnąłby się ale poszedł bardzo do przodu! Turyści nie przyjeżdżają do Wrocławia dlatego, że stoi tu Wratislavia Center czy Galeria Dominikańska, ale z powodu atmosfery staromiejskiej i zabytków. Gdyby w miejsce komunistycznego barbarzyństwa w okolicach Szewskiej i Nowego Targu powstały budynki klimatem nawiązujące do Rynku byłaby to kapitalna sprawa i zbliżenie się do Pragi czy Budapesztu. Jestem pewien, że wpłynęłoby to na lawinowo rosnącą liczbę turystów i doskonałą opinię o Wrocławiu na świecie.

Darek_W:

Nic się nie zmieniło. Poczytaj mój post powyżej – odnośnie marzeń a świata inwestorów...

MPZP dla CP był i jest jak najbardziej proinwestorski. Gdyby jednak zrobiono dla tamtego terenu „wybitnie promiejski MPZP z ulicami, przecznicami, małymi działkami, to po prostu do tego przetargu może oprócz ECHA nikt by nie stanął CP byłoby mniej atrakcyjne dla inwestorów, a gdyby już inwestowali, to w dużej mierze powstałyby tam „zamki” (jedna działka – jeden zamek). Każdy by chciał wydusić ze swojej działki jak najwięcej... Pewnie byłoby wysoko, ale też strasznie monotennie i „twierdowato”.

Mogłoby być w stylu pana Jarząbka... groźba realniejsza, niż w przypadku takiego przetargu, jaki miał miejsce na CP. Pan Jarząbek po prostu z pewnych względów nie miałby w tym przetargu, który się właśnie odbył – dużych szans...

Na koniec: ja nic nie musiałem zrozumieć odnośnie mpzp. Moje marzenia odnośnie wielkomiejskich kwartałów miasta, dobrego mpzp – pro miejskiego, a nie pro „twierdowatego” to jedno – są one zbieżne z marzeniami odnośnie mpzp-ów i wielkomiejskiej super urbanistyki Twoimi, Kota, 625 i innych osób. Jednak rozumienie działań inwestorów to drugie... Niestety w Polsce na razie jedno z drugim „bardzo się kłóci”.

WotaN:

Też tak sędzę. Powinny tam powstać obiekty gabarytami i skalą nawiązujące do kamienic na Rondzie Powstańców albo Norwida czy Chemicznej, przy czym nie miałbym nic przeciwko, aby sąsiednie domy należały do tych samych inwestorów i były połączone wewnętrznie lub harmonizowały ze sobą. We Wrocławiu jest pełno miejsc, gdzie sąsiednie kamienice są tego samego projektu lub różnią się detalami. Natomiast na przecięciu osi Muzeum Narodowego i Urzędu Wojewódzkiego (na moje oko to tak w pobliżu przychodni na Dobrzyńskiej) powinien powstać jakiś ciekawy obiekt, który harmonijnie podkreśli te perspektywy i jednocześnie nie zagłuszy kościoła Maurycego, który znowu nie jest za wielki. Zresztą, jak wrócę wieczorem z uczelni może zrobię jakiś planik. Teraz nie mam czasu.

zajf:

Ustalmy sobie kilka rzeczy:

1. Pozwoliłem sobie na złośliwość

2. Jaki jad? Co Cię z tym jadem napadło? Przecież to była złośliwość niewinna i w moim przekonaniu niejadowita, nieszkodliwa. Jednak jeśli poczułeś się zaatakowany to sorry. To forum nie potrzebuje kłótni. Spory oczywiście dopuszczam inaczej byłoby tak nudno, że dawno by mnie tu nie było.

3. Uwierz że nie mam żadnej czarnej listy i nie będę eliminował hipotetycznych postaci na tej liście.

A teraz rzeczy o wiele ważniejsze. Po pierwsze zapomniałeś o czymś takim jak interes miasta. Miasto jako żywy twór będzie trwać na pewno dłużej niż urzęduje pan Dutkiewicz, czy żyjemy my a nawet nasze dzieci (tzn ja jeszcze nie mam). I teraz należy rozgraniczyć dwie sprawy. Interes inwestora i in-

teres miasta. Interesem inwestora jest jak napisałeś maksymalny zysk. Ale interesem miasta nie jest maksymalny zysk inwestora. IMO zysk inwestora powinien miasto gówno obchodzić. Jak napisałeś to tylko i wyłącznie sprawa odpowiedzialnych i rozliczanych za to pracowników inwestora. I ja to też rozumiem. Ale istnieje druga strona medalu. Żyjemy ponoć w mieście, które ma renomę (i nie chodzi mi tu o galerię), prestiż. Więc miasto może WYMAGAĆ czegoś od inwestora. Jeśli jednak nie jest w stanie tego zrobić to przepraszam, ale rankingi kłamią i powinniśmy znaleźć się w nich obok Skarżyska Kamiennej. Teraz pytanie jaki jest interes miasta? Czy interesem jest tylko i wyłącznie pieniąż czy także wygląd miasta (który zresztą na pieniąż się przekłada)? Moim zdaniem jedno i drugie. Tymczasem miasto konstruuje MPZP bardziej niż o sobie pomyślało o inwestorze. I z tym właśnie się nie zgadzam. Miało wytyczyć ulice, miało doprecyzować MPZP, a inwestor zgodnie z tym planem miał sobie maksymalizować zyski. Amen.

PS. Nie wierzę że miasto nie sprzedałoby działki z ulicami.

.....

Nie misz-masz ale RÓŻNORODNOŚĆ zamiast MONOTONII.

1. Czy na Rynku czujesz misz-masz?

2. Czy na Nowym Targu / Popowicach czujesz monotonię?

.....

Ad4. Jak napisałem interes miasta powinien być rozłączny z interesem inwestora. Miasto „prowadzi swój biznes” a inwestor swój.

Nawet miasto nie spodziewało się 370 mln złotych, więc jak za działkę z ulicami dostaliby 200 to wyborcy nie mieliby do nich pretensji. I nie mogliby mieć.

Po sprzedaży podzielonej działki i tak powstałyby miejsca pracy i nowa inwestycja. Tyle że lepsza.

Ad5. Zobacz jak Verity kupuje działki. Płaci dużo, a działki nie są ogromne i jakoś nie przeszkadzają im szczegółowe MPZP. Miasto też nie powinno sobie wybierać spośród inwestorów. Powinno szczegółowo określać funkcje terenu na sprzedaż. Później wśród tych co spełniają ŻYCZENIA miasta wybiera się tego co da najwięcej.

A że w Polsce jest z tym problem... to żadne wytłumaczenie.

Berserker:

Wg mnie główne arterie powinny zachować aktualny kształt, ale zejść pod ziemię w tunele – dzięki wielopoziomowości możliwe byłoby wykonanie pod ziemią bezkolizyjnego skrzyżowania, a na górze widziałbym w miarę gęstą siatkę uliczek rozprowadzających ruch wśród nowo wybudowanych obiektów z zachowaniem połączenia Oławska-Plac Grunwaldzki, bo to niezła oś widokowa, choć uliczka nie musiałaby być już taka szeroka.

Bystrzak:

Pomijając już fakt, że tunele (...) nie są dobrym pomysłem w tym miejscu (tutaj nie potrzeba bezkolizyjnego skrzyżowania, bo takie już tutaj mamy), to marnujesz sporo miejsca na wloty do tuneli.

A poza tym jak wyobrazasz zrobić bezkolizyjne skrzyżowanie pod ziemią??

Berserker:

Przed wszystkim wloty jako takie nie są potrzebne – wystarczy tłoczyć powietrze pod ziemię a ono samo wywieje spaliny.

Bezkolizyjność aktualnego skrzyżowania polega na tym, że zaraz za ślimakami są światła i kończy się na tym, że auta są i na skrzyżowaniu i ponad nim i stoją...

A jak sobie wyobrazam bezkolizyjność? Obie jezdnie przechodzą na różnych poziomach przez i de facto się nie krzyżują – od nich odchodzą rozjazdy dla osób chcących skręcić (na podobnej zasadzie jak aktualne „ślimaki”).

fredru\$:

Chyba pamięć cię zawodzi, problem polegał na tym że projekt MPZP został ogłoszony na krótko przed uchwaleniem (bodajże 2 tyg.), był do wglądu tylko w UM i w godzinach, w których większość jest w pracy. Ja, o ile pamiętasz, byłem autorem petycji do UM o naniesienie poprawek do tego planu uwzględniające wytyczenie przecznicy wraz z odtworzeniem Kruczej, którą to redagowałem na forum GW uwzględniając uwagi forumowiczów. Skutek był taki, że ożywiona dyskusja wokół tej petycji wywołała artykuł w GW i na tym się skończyło, a MPZP i tak uchwalono w kształcie projektu, czyli nie zmieniony.

Przy okazji MPZP dyskusja toczyła się także na temat procedur uchwalania rozporządzeń przez UM. Większość krytykowała je za brak praktycznej możliwości partycypacji mieszkańców miasta w ich uchwalaniu. Postulowano aby projekty uchwał były zamieszczane w internecie, a nie tylko na Nowym Targu, do wglądu wyłącznie w godzinach urzędowania, kiedy większość jest w pracy.

Ty i Rafis wyraziliście votum separatum w stosunku do pomysłu tej petycji i postulatu zmiany proce-

dur.

zajf:

Gdyby ktoś chciał wykorzystać moją koncepcję i wystartować z nią w konkursie to proszę bardzo. W zamian chcę jedynie umieszczenia mnie jako współautora. Nie chcę pieniędzy, tylko sławy.

A teraz na serio. Likwidujemy estakady, nie zakopujemy się pod ziemię i nie robimy ronda.

Ulice:

- 2x2+wydzielone torowisko: część obwodnicy staromiejskiej (od Puławskiego do mostu) oraz od mostu Grunwaldzkiego do Poczty.
- 2x2 z włączonym torowiskiem: Traugutta
- dwie ulice jednokierunkowe: Podwale i przedłużona Krasińskiego
- cała reszta 2x1 (w tym ulica do nowego budynku PWr. – GEO-centrum, nie mylić z chatą GEO-PL)

Tramy:

- bez zmian na Traugutta,
- wydzielone torowiska w ciągu obwodnicy i od Mostu Grunwaldzkiego do krzyżówki (torowisko wydzielone ale bez wieśniackich żywopłotów)
- torowisko a`la Szewska (tylko, że w 2 strony a obok planty, czyli zupełnie inaczej niż Szewska)

Budynki:

- dwa budynki UM na trawniku przed Urzędem Wojewódzkim (z parkingiem podziemnym) i ciekawą zielenią, która będzie przedłużeniem, a właściwie zwieńczeniem zieleni plant
- cała reszta jak widać max 25-30 metrów
- jedyne zmiany to te 6 budynków (zmiana konfiguracji, łącznie) po prawej stronie (jadąc od Puławskiego) obwodnicy, zwłaszcza jeśli miało by tam powstać centrum konferencyjne. Ale inne niż na pl. Grunwaldzkim funduje nam ECHO.

Zieleń:

- wspomniane planty wzdłuż deptaka/torowiska
- między budynkami UM
- nie tykamy Parku Słowackiego (bo uważam to za zbrodnię)
- kościół topimy w zieleni i właśnie tam powstaje „central park” tej dzielnicy.
- wzdłuż Odry bulwary

WotaN:

Ja chce zawracać na Społecznym tramwajem, ale nie byle jak – już tłumaczę. Projekt zakłada przerwienie starej nowej linii z zachodu miasta ciągiem św. Mikołaja – północną ścianą Rynku – Stwosza-Słowackiego. Mogłyby nią jeździć 10, 12 oraz nowa linia z Kozanowa. Wtedy Plac Społeczny, wyposażony w dwukierunkowy tor obiegowy (coś podobnego było na rondzie Powstańców) pozwalałby na dowolne przejazdy zwyczajne i awaryjne: rozkopana Szczytnicka – nie ma problemu, tramwaje zjeżdżają z Mostu Pokoju i zawracają na Grunwald; roboty na Dominikańskim albo Kazimierza – nie ma problemu, wszystkie tramy z Kazimierza puszczamy przez Stwosza; zablokowany Most Grunwaldzki albo Pokoju – nic nie szkodzi, tramwaje mogą pojechać tym drugim i dojechać na Grunwald bez problemu.

625:

@Wotan – ja już od dawna chciałem tram E-W przez Stare Miasto, ale nie wierzę, że władze pozwolą na Rynek. tylko że kiedyś trzeba będzie zrobić drugą nitkę Szewskiej i też wychodzi tylko przez Rynek.

Bardzo dobry pomysł!

WotaN:

Kierunek północ-południe przez Rynek wymyślił, opublikował i opatentował dr Kruszyna z PWr. I ma rację. Poza tym ja pozwolę przez Rynek, tylko mnie wybierzcie...

W bardzo wielu zabytkowych miastach tramwaj ma ważny węzeł na Rynku, bo te miasta są tak zbudowane, że wszystkie drogi tam prowadzą.

zajf:

Chciałbyś powrotu tramów na Rynek????? Jestem delikatnie rzecz biorąc zszokowany. Rozumiem, że tramwaj miałby śmigać tak między ogródkami?

Po drugie to chcesz zwyczajnie mieć możliwość SKRĘCANIA a nie zawracania. Więc nie bardzo

wiem po co ci 60m. Skoro tram może skręcić z Piłsudskiego w Świdnicką a później w Podwale to nie trzeba na to za dużo miejsca (przynajmniej tak mi się wydaje).

WotaN:

Po pierwsze, jeżeli to do kogoś jeszcze nie dotarło – tak, chcę. Dość na Zachodzie widziałem, żeby optować za takim rozwiązaniem. Wielka dostępność tego środka komunikacji pozwala zachować żywotność centralnej dzielnicy po wyrzuceniu z niej samochodów. Każdy instynktownie wie, że tramwaj jakąś skrajnię posiada i nie pojedzie jak autobus czasem pół metra w lewo, czasem w prawo.

Po drugie, w takich krytycznych miejscach tramwaj nie śmiga, tylko się majestatycznie toczy. Na odcinku kilkuset metrów rezygnuje się z prędkości na korzyść dostępności. Ogródki się zmieszczą, ta strona Rynku jest wystarczająco szeroka; tramwaj powinien jechać mniej więcej tak, żeby do latarni można było podwiesić sieć trakcyjną – wtedy do ogródków zostaje dobre 5 m.

Po trzecie, niezbadane są wyroki boskie i nie do końca wiadomo, jakie relacje mogą być potrzebne podczas remontów. Zauważ, że zaprojektowałem odtworzenie linii na Rakowiec- Niskie Łąki, więc do niej też mógłby być dojazd z zachodu miasta, najlepiej też przez Słowackiego. Skoro na rondzie jest dość miejsca na potrzebne relacje skrętne, to dlaczego nie?

Po czwarte, prosba: zanim podejmiesz dalszą dyskusję, zajrzyj proszę na <http://www.p.lodz.pl/I35/personal/jw...tramshots.html> i zobacz, jak to się robi w krajach cywilizowanych; naprawdę mimo pomieszczenia ruchu pieszego z tramwajem nie ma co 10 m trupa na torach.

zajf:

Ja to wszystko rozumiem, ale ile by to kosztowało? Należałoby rozryć Rynek (i liczyć się z odszkodowaniami), przebudować św. Mikołaja (bo należałoby drugi tor dorzucić), ledwo co remontowaną Wita Stwosza, no i niedawno w sumie zrobiony kawałek za GD. Dalej, co prawda i tak trzeba coś zrobić. Koszty ogromne ale w sumie pomysł nie jest zupełnie pozbawiony sensu. Ale jak się tak rozpędzamy to ja proponuję pseudometro wjazd do tunelu gdzieś za pl. JPII a wyjazd za Mostem Grunwaldzkim

Wrocek_fan:

Czy nie jest to przypadkiem odtworzenie przedwojennej siatki ulic, tak byłoby chyba najlepiej (przy uwzględnieniu współczesnych wymogów transportowych)

zajf:

Moim skromnym zdaniem zwykła krzyżówka będzie najlepsza.

Maciej Nowaczyk:

Rewolucja na Społecznym

2007-02-16, ostatnia aktualizacja 2007-02-16 21:19

Za kilka lat pl. Społeczny ma być drugim, po Rynku, sercem Wrocławia. Architekci z całego świata przedstawią w konkursie swoje wizje tego miejsca. Miasto nie stawia im żadnych ograniczeń

- To najbardziej niewykorzystane miejsce we Wrocławiu, choć leży zaledwie kilka minut od Rynku – mówi Rafał Dutkiewicz, prezydent Wrocławia.

Placem Społecznym nazywany jest teren między urzędami wojewódzkim i marszałkowskim, pocztą główną i kamienicami przy ulicy Traugutta. Zabudowany jest głównie krętymi estakadami, ulicami i przejściami podziemnymi. Przecinają się na nim najważniejsze drogi.

Dutkiewicz: – Dlatego szukamy inwestorów, którzy stworzą tu zupełnie nową przestrzeń. Miejsce tętniące życiem 24 godziny na dobę i przyciągające tysiące ludzi.

- Dla architektów będzie to największe wyzwanie architektoniczne we Wrocławiu – uważa Grzegorz Roman, dyrektor departamentu architektury i rozwoju w urzędzie miejskim.

Choć prezydent mówi, że marzy mu się przywrócenie w tym miejscu historycznej zabudowy z XIX w., to władze miejskie nie postawią architektom żadnych ograniczeń. Będzie można np. zaprojektować wieżowce, wybudować drugi most Grunwaldzki i wyburzyć estakady.

- Pozostawimy bardzo dużo swobody przy tworzeniu koncepcji – zapowiada Tomasz Ossowicz, dyrektor biura rozwoju Wrocławia w magistracie. – Jesteśmy otwarci na wszelkie pomysły, nawet te najbardziej rewolucyjne.

Grzegorz Roman jednak przestrzega: – Ogromnym wyzwaniem jest komunikacja. Trzeba wybrać: zbudować rondo, podziemne tunele czy stworzyć normalny układ ulic? Należy wyznaczyć trasę szybkiej kolei, a wokół znaleźć jeszcze miejsce na budynki, parki, ogrody, przestrzenie publiczne, centra usługowe, mieszkania, biurowce, instytucje publiczne i kulturalne.

Miasto ogłosi konkurs na początku marca. Pracownie dostaną trzy miesiące na przy-

gotowanie koncepcji. – Po ogłoszeniu wyników planujemy wielką dyskusję na temat przyszłości pl. Społecznego – zapowiada Grzegorz Roman.

Gdy miasto będzie miało architektoniczną wizję placu, zacznie szukać kupców, m.in. na największych w Europie targach inwestycyjnych w Cannes we Francji. – Placem Społecznym będziemy chcieli zainteresować najlepszych inwestorów – mówi Roman.

Cały teren zajmuje aż 43 hektary, dziesięciokrotnie więcej niż Centrum Południowe. Dlatego pl. Społeczny raczej nie będzie sprzedawany jako całość, lecz kawalek po kawalku. Zapewne już w przyszłym roku.

Za Centrum Południowe miasto dostało jesienią 370 mln zł. Ile może zarobić na pl. Społecznym?

- Nawet miliard złotych – ocenia Jacek Wróblewski, prezes biura Jot-Be Nieruchomości. – Wszystko zależy od koniunktury na rynku nieruchomości i tego, co będzie tam można wybudować.

(Gazeta.pl)

Coolper:

Ja może nie jestem w tych sprawach ekspertem, ale wydaje mi się, że dublowanie Mostu Grunwaldzkiego to chory pomysł. Nie tylko ze względów architektonicznych. Hym, gdyby zbudować drugi taki sam (idealna kopie) to wyglądałoby to może ładnie, ale powstałaby autostrada. Wrocman ma rację, że jeśli Plac Społeczny zostanie zabudowany to ruch na Moście G i placu znacznie się zwiększy, ale to nie powód do poszerzania dróg w nieskończoność. Ja bym szukał rozwiązania w zwiększeniu przepustowości pozostałych dróg prowadzących w ten rejon. Nowa przeprawa pewnie będzie konieczna, ale nie musi być zaraz przy Moście G. Może przecież powstać dalej na południe (bo jeśli się nie mylę na południe od G z wyjątkiem kładki, którą czasem chodzę nie ma już mostu). No i tu znów powraca konieczność budowy mostu na Wielką Wyspę. Hym, to by znacznie usprawniło komunikację w tym rejonie. Nowy most mógłby też powstać koło (nowego) Urzędu Miejskiego (rejon Walońskiej) – o tym już kiedyś pisali w Gazecie w kontekście przebudowy pl. Społecznego.

MarcinK:

Nawet gdyby zrobić tak, że Mostem Grunwaldzkim jechałoby się na Plac Grunwaldzki a Mostem Pokoju wracało, to zaraz korki na Szczytnickiej i Wyszyńskiego. Z takim ruchem gdzieś trzeba będzie zbudować kolejny most. Dobrze by było gdyby połączyć obwodnicę śródmiejską z drogą na Jelcz i Oławę bo tam dużo samochodów jedzie przez Wielką Wyspę. Tranzyt na Warszawę powinna rozwiązać obwodnica autostradowa i północny odcinek obwodnicy śródmiejskiej, im więcej ruchu wyrzuci się z centrum tym lepiej dla Placu Społecznego, bo jakoś sobie nie wyobrażam dwóch mostów Grunwaldzkich i autostrady w śródmieściu. To nie miejsce na tranzyt. To miejsce na coś w stylu berlińskiego placu Poczdamskiego a nie Bielani Wrocławskich. Jeśli mają tam budować pełno dróg i mostów, które będą puste po oddaniu obwodnic, to lepiej z tym zaczekać. Nie wiadomo jakie trasy będą budowane za kilkadziesiąt lat, jaka będzie komunikacja zbiorowa i jaki tam będzie ruch samochodowy. To miejsce dla ludzi, a nie samochodów.

Wrocman:

Dokładnie to, co mówi fredru\$ – ruch lokalny – wewnątrz centrum i śródmieścia wzrośnie na tyle (liczne nowe cele kierowców i ich rodzin – zabudowane pl. Grunwaldzki i Społeczny), że zbyt dalekie od centrum obwodnice nie przejmą tego ruchu – ludzie będą jechać DO CENTRUM, a nie wokół centrum którąś z obwodnic! Stąd potrzeba drugiego mostu Grunwaldzkiego i poszerzenia np. osi Grunwaldzkiej. Stąd też przebudowano plac Grunwaldzki – przecież chodzi o polepszenie jakości ruchu samych Wrocławian w śródmieściu czy centrum miasta!

(...)

Oczywiście! Na Wielką Wyspę też należy zbudować most i to jak najszybciej! Podobnie jak obwodnice – AOW, OŚ, Staromiejską i Gminną. Tylko, że zaledwie jedną z nich da się dojechać do przyszłych licznie odwiedzanych obiektów na pl. Społecznym. Pozostałym ludziom zostaje droga od strony Dominika i ta przez Most Grunwaldzki (klienci i interesanci z Psiego Pola, wszystkich Długołęk, Oleśnic itp. itd.) – dla nich droga przez Most Grunwaldzki do pl. Społecznego i centrum zawsze pozostanie najkrótszą, a więc instynktownie najczęściej wybieraną.

Coolper:

Wrocman, zgodzę się z Tobą w jednym – co nie do końca chcę Ci przyznać Twoi „oponenci”, a w czym wydaje mi się, że masz rację – Ruch na pl. Społecznym i Grunwaldzkim się zwiększy.

A co do zwężania dróg – tu nie chodzi o zwężanie wszystkiego i wszędzie... chodzi o budowę (możliwie jak najszerszych) obwodnic (AOW, śródmiejska, staromiejska), budowanie szerokich dróg dojazdowych do nich (Lotnicza) i zwężanie dróg w samym centrum. Biorąc nawet na logikę to rzeczywiście powinno to spowodować wyrzucenie ruchu na obwód miasta (o czym Twoi przeciwnicy ciągle piszą). I ja też jestem za tym. Zobacz, mamy w centrum 4 pasmową arterię (2+2) z wydzielonym torowiskiem

(Kazika) i co z tego??? Ona i tak się korkuje i będzie korkować. Chcesz ją uczynić jeszcze szerszą??? Sądzę, że to i tak by nic nie dało. Jak zwężysz ulicę to może nie zapobiegiesz korkom, ale może paradoksalnie je zmniejszysz, bo ludzie którzy teraz na skrótą jadą przez centrum w obawie przed długim stanieniem w korku w jednopasmowej uliczce wybiorą szerszą i mniej zakorkowana drogę przez obwodnicę (np. staromiejską). Sprawisz więc, że do ścisłego centrum przyjadą ludzie, którzy rzeczywiście mają tam coś do załatwienia. Jak do tego dodasz ograniczenie w czasie parkowania (jak ktoś wcześniej pisał) to sprawa rozwiązana. Oczywiście za tym musi iść w parze rozwój komunikacji zbiorowej (co u nas niestety nie ma miejsca). Powiedz, czy będziesz gnął dalej w aucie w korku na obrzeżach centrum i palił bez użytku benzyną widząc jak obok Ciebie śmigają tramwaje i autobusy ten korek omijając??

A wracając do pl. Społecznego. Masz rację, że wygeneruje on zwiększenie ruchu i budowa drugiego mostu może okazać się konieczna. Ale czy konieczny jest most obok Grunwaldzkiego??? Może można go wybudować odrobinę na południe – od Walońskiej do Wybrzeża Wyspiańskiego. Wtedy ruch ze Społecznego np. w stronę Grunwaldu można by puścić przez nowy most a w przeciwną – przez Grunwaldzki? Wtedy spokojnie można by mieć po 2 pasy w każdą stronę i wydzielone torowisko na Moście Grunwaldzkim (więcej chyba nie potrzeba, bo sam plac Grunwaldzki jest przecież 2=2)

Wrocman:

Nie wiem, Cooler, czy te zipserowskie kombinacje ze skośnie biegnącym mostem od Walońskiej do Wyspiańskiego są takim rewelacyjnym pomysłem.

A Kazika ma 2 razy po trzy pasy, a nie 2x2 i faktycznie kusi, żeby się nią przebić przez centrum. Wszystkie te cudowne rozwiązania, to na razie tylko piękna teoria, dopóki:

- nie będzie mostu na Wielka Wyspę (może 2011? Baaardzo optymistyczna data),
 - nie będzie przebudowy Pułaskiego na normalną ulicę 2x2 z wydzielonymi torami (może 200... rok?)
 - nie będzie skończona modernizacja całej Obwodnicy Staromiejskiej (może 200...rok?),
 - nie będzie ukończona cała Obwodnica Śródmiejska, włącznie z odcinkiem bardzo odcciążającym Most Szczytnicki (Krzywoustego/Sobieskiego – Mickiewicza) = za 20-30 lat, jak zapewnia U.M.,
 - nie będzie ukończona cała AOW (może 2010?),
 - nie będzie ukończona cała „Gminnastrada” (może 2015?),
- + parę jeszcze podobnych „kwiatków”

625:

Na przełomie marca i kwietnia planowana jest dyskusja o przyszłości wieżowców we Wrocławiu, jeśli dobrze pójdzie, to kolejną może być o przyszłości Placu Społecznego. organizatorami są SARP i TUMW, zaproszeni są goście m. in. z UM.

mlose:

„1. Przecież nie dostaliście żadnej nagrody, więc Wasz projekt okazał się dla nich na tyle słaby, że nie zasłużył na nagrodę...”

bystrzak2000:

A propozycja Kota i spółki, jak sam zauważyłeś rozwala komunikację miejską w tym rejonie. Została wycięta najważniejsza linia tramwajowa tej części miasta. Poza tym utrwalono obecny układ linii tramwajowych w tym rejonie, czyli biegamy po całym „placu” na przesiadkę (u Francuzów jest przynajmniej węzeł przesiadkowy). Poza tym uważam za niedobre skumulowanie całego ruchu samochodowego na jednym skrzyżowaniu. Już ja widzę ten megakorek – mnie to zwyczajnie nie przekonuje. Reszty nie oceniam, bo się nie znam.

Patrząc na te prace, które tutaj pojawiły się na forum, to żadna nie jest idealna i bardzo dobrze, że MPZP będzie się tylko na nich wzorował. Oby tylko nie skończyło się drugim CP...

Darek_W:

Bystrzaku – na szczęście to wszystko, to tylko propozycje, a nie konkretne projekty i konkretne rozwiązania np komunikacyjne. Dobrze, że dopiero za te rozwiązania komunikacyjne mają się zebrać i z tego co wiem wczesnej zostanie opracowanych kilka koncepcji i przeprowadzone różne symulacje. Mam tylko nadzieję, że za pracę na rozwiązaniach komunikacyjnymi zaborą się najlepsi specjaliści w tej dziedzinie. Bo to będzie naprawdę „ciężki orzech do zgryzienia”. Rozwiązania komunikacyjne będą musiały być ściśle powiązane z wielkością projektu (pow użytkowej zabudowy, % biur, % mieszkań, % pow handlowych, usługowych itd, itp).

bystrzak2000:

Ja mam nadzieję, że nie będzie żadnych tabeli, ani żadnych innych estakad Nie można też skumulować całego ruchu na jednym skrzyżowaniu. I liczę oczywiście na węzeł przesiadkowy dla KM. Tyle mi wystarczy.

Curz:

Jeśli chodzi o projekt Kota i Emtiego, to myślę, że mogłoby to być jakieś niedopatrzenie, bo wątpię że chcieliby puszczać 2, 4, 10, 12 przez Pułaskiego. Poza tym rozmieszczenie przystanków (jeśli są to rzeczywiście te niebieskie kółeczka na jednej z mapek) też wydaje się jakieś dziwne...

A co do zwycięskiego projektu, to ja nie wiem gdzie ty tam widzisz wspólny przystanek, skoro część linii miałyby biec przez Podwale i Słowackiego...

(.)

A co Ty się tak uparłeś na węzeł przesiadkowy tam? Ani nie ma tam żadnej ważnej krzyżującej się magistrali KM, nie kończą tam żadne linie autobusowe, generalnie wszystko idzie prawie jakby w jednym 'pionie'... jeżeliby było tam skrzyżowanie takie typowe (dwie przecinające się ulice + krzyżówka tramwajowa) to wystarczyłyby 4 przystanki dla każdego z kierunków (coś jak na pl. Legionów).

Piotrek:

Tunel może się przydać – zależy też w jakiej relacji – Pułaskiego/most Pokoju czy Pułaskiego/pl. Grunwaldzki (ciekawe jaki wariant wybiorą). Tunel na Wisłostradzie w Warszawie ma ok 900 metrów i kosztował 210 mln. Ten tutaj jak na oko wyliczyłem z mapą – jakieś 1-1,2 km. Czyli koszt – dodając że u nas będzie drożej ze względu na warunki terenowe – szacuje tak na 300-350 mln (pewnie i tak się mylę).

zajf:

W sumie z chęcią dowiedziałbym się co o rozwiązaniach komunikacyjnych myślą specjaliści. Co do I-go miejsca mam mieszane uczucia. Z jednej strony podoba mi się pomysł wydzielonego torowiska i jednego pasa ruchu na moście Grunwaldzkim. Z drugiej czy tunel będzie potrzebny w kierunku pl. Grunwaldzki – Pułaskiego jeśli powstanie most na WW i droga via Romana.

emti:

W sumie z chęcią dowiedziałbym się co o rozwiązaniach komunikacyjnych myślą specjaliści. Co do I-go miejsca mam mieszane uczucia. Z jednej strony podoba mi się pomysł wydzielonego torowiska i jednego pasa ruchu na moście Grunwaldzkim. Z drugiej czy tunel będzie potrzebny w kierunku Pl. Grunwaldzki – Pułaskiego jeśli powstanie most na WW i droga via Romana.

Piotrek:

Zdaje się że chodzi o to że ruch na dzisiejszej WZ ma iść w dużej mierze przez obwodnice staromiejską. Dlatego tunel w tej relacji. Czy most na WW pomoże rozładować Społeczny i KW ? Trzeba by było zbadać jaki % zasuujących dziś WZ mogłoby jechać obwodnicami.

Curz:

Nie. Należy się zapytać, ile z tych osób mogłoby się przesiąść w KM.

Piotrek:

Nie wszystkich da się wepchnąć do KM. Gdyby tak było, obwodnice nie byłyby potrzebne.

Curz:

Tak, ale myślę, że znaczny procent tych co jeżdżą tam blachosmrodami jednak mogłoby jeździć zbiorowym, trzeba tylko chcieć, oczywiście z dwóch stron, bo MPK musi zachęcić takich ludzi (na szczęście to powoli idzie do przodu i mam nadzieję, że na przyszłość skutkuje większą frekwencją).

Piotrek:

I to także powinno być przedmiotem badań – chociaż nie wiem czy dałoby się tak zastąpić by tunel nie był potrzebny. Grunwaldzki jest za wąski i to wąskie gardło trzeba jakoś wyminąć.

bystrzak2000:

Plansza numer 3, trzeci mały rysunek po lewej stronie od góry. Tramwaj przez Dobrzyńską, czyli jest węzeł przesiadkowy.

(.)

Taki system jak na pl. Legionów jest właśnie chory, bo trzeba biegać, żeby się przesiąść i stać wiele minut na światłach.

A co do pl. Społecznego, to teraz może się tam nic krzyżuje, ale jak może kiedyś powstanie torowisko na Wyszyńskiego, to być może będzie. Poza tym jeżdżą też tędy autobusy. Jeśli jest możliwość stworzenia wspólnego przystanku, to takowy powinien być.

(.)

Wtedy wspólny przystanek nikomu nie przeszkadzał...

Curz:

I dlatego to miejsce jest cholernie trudno zaprojektować, tak żeby ruch samochodowy był w miarę płynny ale nie tworzył barier dla pieszych (krótki czas zielonego dla pieszych, mało przejść, duża ilość pasów) – dlatego potrzebne jest tam normalne miejskie skrzyżowanie, i ewentualnie tunel dla jednego

z kierunków – tylko tutaj powstaje kwestia, gdzie zrobić wjazdy do tych tuneli żeby szkodziły jak najmniej?

zajf:

A na jakiej podstawie tak twierdzisz? Teraz Grunwaldzki zbiera ruch z WW, wszystkich wiosek i na dodatek sporą część tranzytu. I jakiś specjalnych korków nie ma.

Piotrek:

Skoro chcą budować tunel a niektórzy nowy most obok – więc coś jest na rzeczy. Poza tym zabudowa tego obszaru oznacza wzrost ruchu.

Curz:

Tylko, że u nas topologia tego fragmentu jest całkiem inna. A w większości konkursowych prac tramwaje dojeżdżają od Słowackiego i od Dobrzyńskiej – i tam ciężko zrobić wspólny przystanek.

(.)

no i gdzie miałyby być ten wspólny przystanek? kierunek od Słowackiego w ogóle się nie spotyka z tym od Dobrzyńskiej...

Chyba, że założymy, że tor na Podwalu -> Słowackiego miałyby być tylko technicznym i miałyby tam postój rezerwy... no to wtedy można by robić wspólny przystanek na Dobrzyńskiej.

martouf:

Mam takie pytanie – czy budynek przychodni na Dobrzyńskiej idzie do wyburzenia? Bo na wielu projektach go nie widzę (w tym na zwycięskim).

Elwood:

Myślę, że dano sobie z nim spokój, bo jak trzeba będzie, to z przyjemnością ludzie poślą go w piach – choć ostatnio odnowili elewacje.

zajf:

A jacy ludzie? Bo np. mi ten budynek się podoba.

Zresztą ja tam w zwycięskim projekcie nie widzę jego braku (tzn budynek wpisuje się w wyznaczony kwartał, wystarczy go obudować i będzie git).

625:

Myślę, że po prostu zapomniano – podobnie jak w pracy Maćkowa o tym, że dominanta na przedłużeniu mostu G już niedługo powstanie – tylko wysokości kamienicy.

rybak:

No chyba raczej tak, bo to trochę bez sensu by było, tak jak linia tramwajowa na ulicy Dyrekcyjnej, która ma zastosowanie tylko w wypadku awarii przy dworcu (nie licząc dawnej trasy 16). Dla mnie zawsze brakowało przystanku przy Poczcie, więc takie rozwiązanie mi się na pewno spodoba.

625:

Na renderach Hiltona tramu nie ma – więc pewnie jest jak mówicie – awaryjna wąpnię aby przed hotelem chcieli mieć.

martouf:

To jeśli jest ten budynek w tym kwartale to został „z deka” przesunięty, bo jeśli pociągnąć linię wzdłuż jego elewacji to faktycznie wpada ona na UWoj., a nie prościutko na most Pokoju, jak wyszło im w projekcie....

Van de Roche:

@ emti: & kotbehemot:

gratulacje, bardzo dobra praca, kawał współczesnej przestrzeni miejskiej!

manu1:

Raczej historycznej przestrzeni miejskiej

625:

Możesz przedstawić współczesne idee urbanistyczne, które Ci się podobają?

Tommy:

Jest dużo racji w tym co mówisz.

Jednak moim zdaniem eksperymentowanie z urbanistyką pozostawiłbym na inne trochę bardziej na obrzeżach położone tereny.

Obecny Plac Społeczny nie zapominaj jest właśnie czymś w rodzaju eksperymentu. Eksperymentu sprzed kilkudziesięciu lat – współcześnie bardzo nowoczesnym.

I co?

Nie przyjął się, stał się po latach „dziurą w mieście”.

Z obawy przed błędem planistów przy wprowadzaniu eksperymentalnego układu urbanistycznego wolę wybrać odtwarzanie na wzór historyczny tkanki miejskiej na tym konkretnym placu oczywiście.

Tak aby za 20-30 lat nie było dziury w mieście bis.

Jeśli chodzi o samą ideę poszukiwania ultranowoczesnych rozwiązań urbanistycznych, tak jak napisałem wyżej jestem jej gorącym zwolennikiem.

Mamy we Wrocławiu mnóstwo miejsc, które można zorganizować w sposób do tej pory nie praktykowany.

Wrocman:

Jak dla mnie to drugie miejsce – Maćków – najlepsza koncepcja. Przynajmniej pod względem urbanistycznym, a już na pewno komunikacyjnie the best. Pozostałe projekty na siłę tamują ruch bądź niepotrzebnie wykrzywają naturalnie prosty odcinek, jakim powinien być wg mnie ciąg od mostu Grunwaldzkiego do skrzyżowania Traugutta i Krasieńskiego. Jeżeli już koniecznie stawiać na tej prostej drodze jakieś przeszkody/kwartęły, to ten z wielkim rondem pośrodku byłby OK (ten pokazany w TVP3), choć niekoniecznie z taką wielką wieżą w samym środku. Gdyby jednak powstała, to ja raczej nie protestowałbym.

Elwood:

No cóż... Widocznie nie byłś w środku.

manul:

Praca, II miejsce to kompletna porażka, szczególnie w trzecim wymiarze – te trójkąty to kompletne nieporozumienie. Może Z. Maćków przyjrzy się temu raz jeszcze, a pewne wizualizacje mogą pokazać jako....

625:

Może w końcu przedstawiś co proponujesz sam?

(...)

Wrocman:

Tak Curz., tylko że Słowackiego biegnie wzdłuż parku i nie ma sensu robić z niej głównej, ruchliwej i hałaśliwej arterii na kierunku most G. – centrum. Natomiast ten przebieg tej ważnej trasy, jaki proponuje Maćków mógłby być odizolowany po obu stronach szpalerem drzew od odsuniętych daleko od jezdni nowych pierzei.

625:

Coś jak Legnicka?

Wrocman:

Oczywiście, że nie ! Raczej coś, jak Champs Elysee Szeroka ulica (nawet 2x3 pasy jak w/w Ch. E.), ale jednocześnie duuużo drzew i szerokich pasów zieleni odgradzających budynki na ile się da od ruchu, a przy okazji sprzyjających powstawaniu licznych ogródków i knajp – właśnie jak na Ch. E.

(...)

bystrzak2000:

Nawet jakby tramwaje miały jechać Słowackiego (tylko linie 2 i 10), to na Dobrzyńską i tak musiałby być łuk z Traugutta dla linii 4 i 12. Dlatego Słowackiego nie ma sensu i wszystko i tak by jeździło Dobrzyńską i przystanek przesiadkowy jest.

Piotrek:

Tyle że to naturalny ciąg komunikacyjny – JP II – Rynek – Wita Stwosza – Słowackiego – most Grunwaldzki. Został przerwany i musi być przewrócony. Nikt nie mówi o hałaśliwych trasach. WZ przecież docelowo zostanie zlikwidowana. Ta aleja jako przedłużenie Osi Grunwaldzkiej jest niezłym pomysłem ale nie jako wielka trasa – bo gdzie by się kończyła, w staromiejskich uliczkach ? A most Grunwaldzki – były takie plany, nie wiem czy aktualne – miał/ma być tylko dla pieszych i KM. Jeśli chcą tak zrobić, to tunel (albo nowy most) musi być zbudowany.

625:

Wydaje mi się, że mówiąc o tramie zapomnieliście o 2 sprawach:

1. Wraz z taryfa czasowa całkowicie zmieniony zostanie przebieg wielu linii, wraz ze zmianą ich ilości.
2. Był pomysł puszczenia tramu północą rynku.

bystrzak2000:

Będzie albo nie będzie. Słyszę to już od kilku lat i co?

tomasz32:

Rozpatrując konkursowe propozycje planów zagospodarowania na NOWY PLAC SPOŁECZNY we Wrocławiu zdecydowanie dołączam do zwolenników pierwszej nagrody. Klasyczna oraz jasna wizja układu ulic i placów, harmonijnie łączy STARE ŚRÓDMIEŚCIE z „NOWĄ DZIELNICĄ” dokładnie w tym MIEJSCU. To przedłużenie ducha nie istniejącego miasta, przedstawione w nowoczesnym, twórczym założeniu a także zachowanie podobnej gęstości substancji miejskiej. Patrząc z lotu ptaka

na Wrocław widzę TU wyobrażone, abstrakcyjne dwie barwy, które budują wzajemną symbiozę po mimo różnych gradacji oraz przeciwnych temperatur. Zachowują charakterystyczną wrocławską ciągłością pierzei, budują place i skwery. Bardzo podoba mi się wydobywanie kościoła św. Maurycego, jako „piazza dominanta” wpisane w kwartał zapewne arch. XXI w! Odwrócone „S” pełne zieleni, jako deptak tłumi gwar i splendor ambicji miasta Wrocławia! Chciało by się poprowadzić dwa rzędy drzew, pomiędzy którymi naturalny, dostępny dla wszystkich trawnik jako „naturalny dywan miejski” ko nerwy oraz napięcia mieszkańców. To takie wyjście na „ŁĄKĘ”! Prima-sort.

Wielkie uznanie zaś dla kolegów z forum, którzy przedstawili nowy, bardzo nowoczesny, odważny plan urbanistyczny! Dobra robota, ciekawa idea, rozwiązania godne (moim zdaniem) ulic: Powst. Śląskich, Legnickiej do pl. JPII. Pełne przestrzeni, nie konwencjonalne. Start bardzo interesujący!

VaderWrocław:

I nagroda jak najbardziej zasłużona jednak dopiero wtedy kiedy zobaczę projekty budynków będą spokojny. Miasto powinno podzielić ten teren żeby nie powstała grupa prasa-bis bo to dla miasta w tym miejscu byłoby prawdziwą katastrofą...

WotaN:

Nie podoba mi się tak kategoryczny ton wypowiedzi. Dla wielu niewyobrażalne było zamknięcie części ulic dla ruchu samochodowego, i jakoś wbrew czarnowidztwu nikt z tego tytułu nie ucierpiał, wręcz przeciwnie. Może warto zostawić sprawę specem od komunikacji, zamiast się wypowiadać tonem nie znoszącym sprzeciwu. Poza tym, w chwili obecnej wystarczy zostawienie rezerwy; dopóki tram nie wypali, o tyle więcej może być pasa zieleni – nikomu to ujmę nie przyniesie.

bystrzak2000:

Niestety ten ton nie pokazuje moich poglądów na ten temat, tylko realia. Pomijając to, że wielu wrocławianom to by się nie podobało, to z takimi władzami miejskimi jakie mamy teraz, które KM mają gdzieś i o niej tylko mówią i nic w kierunku rozwoju nie robią, to ja już w ogóle straciłem jakiegokolwiek nadzieje. Obym się mylił...

625:

Nie zgodzę się. Już kiedyś zostawiono centrum specem od komunikacji i mamy właśnie tego efekt – Plac Społeczny.

Tu potrzeba OGÓLNEGO kompromisu wszystkich zainteresowanych – oczywiście po przedyskutowaniu problemu skomunikowania Starego Miasta po wszystkich zmianach.

kotbehemot:

Ale na Dutkiewicza pewnie i tak głosowałeś.

manu1:

Zastanawiam się dlaczego tak wam przeszkadzają estakady na pl. Społecznym-przecież można było stworzyć świetne rozwiązanie przestrzenne tworząc z nich ciągi np. zielone piesze.

625:

Ta, raczej do wspinaczki.

One się rozpadają, chcesz mieć ludzi na sumieniu?

manu1:

Samochody jeżdżą i nic się nie dzieje – gdyby było tak źle Inspektor Budowlany by je zamknął.

625:

Widać, że nie masz pojęcia o tym placu, wymaganiach przy drogach tej klasy i stanie estakad. Może zamiast wszystko krytykować bez argumentów, najpierw się tam przejdź, później poczytaj trochę?

bystrzak2000:

Tak. Ale oceniłem całokształt i wybór nie mógł być inny, ale wciąż uważam, że komunikacja drogowa i miejska to są największe porażki ostatniej kadencji.

manu1:

Skąd te nerwy kolego-czyżby nie można mieć zgoda odmiennych poglądów- to jakiś zamordyzm na tym forum, że wszyscy mają chwalić wybór komisji konkursowej-przestają to rozumieć. Istnieje chyba takie pojęcie w IV RP jak wolność słowa – czyżbym się mylił. Te peany na cześć I nagrody stanowczo przesadzone.

Wrocek_fan:

Czasem dobrze jest umieć swoje poglądy uzasadnić, a nie głosić je ex cathedra.

Jak słusznie zauważyłeś to jest forum i bardziej interesująca od Twoich poglądów byłaby Twoja argumentacja.

bezrefleksyjnych krytyków jest dość na forum onetu i GW.

WotaN:

Mam nadzieje, że się nie pomyliłem z adresem – mówię tu o planszy 3 z postu #8. Jeżeli na małych

kwadracikach z lewej jest stan istniejący, a na wielkim stan projektowany, to pod względem komunikacji tramwajowej (to chyba to cienkie niebieskie, spod Poczty w Traugutta i na most Pokoju), to pomysł wywalenia tramwaju z mostu Grunwaldzkiego budzi we mnie salwy pustego śmiechu, bo świadczy o całkowitej ignorancji tematu. Linia przez ten most nie podlega dyskusji – musi zostać. Prędzej byłaby zgoda na wywalenie stamtąd samochodów, ale naprawdę nie ma takiej potrzeby. A na debatę nie przyjdę, bo się jutro bronię i nie mam czasu.

WrocLOVE:

Dużo zdjęć z dzisiejszej debaty w muzeum architektury.

Tommy:

Człowiek woli przechadzać się ulicą, placem a nie estakadą.

(.)

No i po debacie.

Było dosyć gorąco – autorzy projektów, które nie zwyciężyły, nie zostawili suchej nitki na tym zwycięskim.

625:

Zastanawia mnie, dlaczego nadal tyłu chce nowatorskich rozwiązań. a przecież mamy je – Nowy Targ, Szczepin, Południe, a nawet Plac Społeczny – przecież już się wykazali. I żeby daleko nie szukać – najlepszy był głos, że Paryż już miał nowoczesną urbanistykę, więc może wracać do korzeni, XIX wieku, a my powinniśmy eksperymentować.

ps: nie, najlepszy był głos, że póki nie wyburzy się poczty, z Placem Społecznym nic się nie da zrobić.

Darek_W:

Żenujące, jak niektóre osoby nie potrafią się pogodzić z faktem, że nie wygrały...

625:

No co Ty, przecież kilkunastokrotnie podkreślali, że „krytykują wcale nie dlatego, że przegrali”.

alsen_strasse_67:

Dosyć eksperymentów z urbanistyką w naszym mieście! Takim nowym pomysłem były estakady, które zniszczyły tą część miasta i które teraz większość ludzi chciała żeby zniknęły. Chociaż patrząc na niektóre propozycje mam wątpliwości.

Z tą pocztą to musiał być jakiś żart.

Van_der_Roche:

Hmmm, skup się... komentowałem pracę Emtiego i kota, a nie zwycięską...

fredru\$:

Z rozczarowaniem muszę wyznać, że wg mnie, żadna z nagrodzonych prac nie jest warta realizacji, choć każda z nich zawiera elementy, które można by wykorzystać przy opracowywaniu ostatecznego projektu. Ale ja tu nic nowego nie powiedziałem, podobnego zdania jest prez. Dutkiewicz.

Przeglądając zwycięskie prace dochodzę do wniosku, że jednak najlepszą koncepcję opracowaliśmy my, tu wspólnie, na tym forum (...) Szkoda tylko, że nie przesłaliśmy jej do oceny jurorów.

zajf:

Po dokładnym przyjrzeniu się wszystkim projektom stwierdzam, że najlepsza praca to wyróżniona praca młose.

Darek_W:

Fredrusie, widzisz gdyby kilku osobom chciało się trochę „zakręcić” wokół tego konkursu, to ten nasz wspólny, forumowy projekt zostałby zgłoszony do konkursu na zagospodarowanie pl. Społecznego...

zajf:

Moje wrażenie pokonkursowe są następujące:

1. Nie było pracy, która powaliłaby na kolana (za mało czasu? Za niska nagroda? Za duże moje oczekiwania?).
2. Były prace (i to całkiem sporo), na które ledwo spojrzałem to opadały mi ręce.
3. Przeraża mnie „starcze” myślenie sporej części architektów i przedstawicieli UM odnośnie komunikacji. Ile pasów tam nie upcha, to jeśli nie poprawi się komunikacji zbiorowej to można je zatkać. IMO w regulaminie konkursu powinna być zawarta wzmianka o priorytecie dla KZ.
4. W zwycięskiej pracy nie podobają duże kwartały, których (po naszych wrocławskich doświadczeniach – CP, PG) boję się jak ognia. Po prostu nie wierzę, że UM będzie chciał się bawić w sprzedaż małych działek.
5. Nie wiem skąd różnice pomiędzy zwycięskim projektem a projektem wiezowców na Traugutta. Chodzi mi o ten ich pieszy ciąg.

Darek_W:

To nie był konkurs na konkretny, realizacyjny projekt...tylko na wizję. Z góry było zaznaczone, że żaden z projektów nie będzie realizowany w całości od A do Z i że docelowy projekt będzie raczej wynikiem wykorzystania tego co najciekawsze z kilku projektów.

Komunikacje to zupełnie inna sprawa – tu mają zostać przeprowadzone liczne analizy i badania i mają się tym zająć specjaliści od komunikacji...a nie architekci.

A PS zostanie podzielony i na pewno nie zostanie sprzedany w całości... To już jest przesądzone od dawna.

fredru\$:

Tak by było najlepiej – wpierv wytyczyć ulice i trasy KM, a następnie podzielić cały ten obszar na pojedyncze działki.

Tommy:

Myślę, że znaczenie miał tutaj również charakter ideologiczny zamiast realizacyjny konkursu.

625:

Niestety – koncepcja z rondem (obecna chyba w 2/3 prac – ciekawe kto się kim inspirował) została przez jury na wstępie odrzucona, jako odwracająca teren od rzeki i okolicznej zabudowy.

Tommy:

Też mi się to nie podobało.

Ale cóż to są tylko ludzie.

Rozmawiałem po debacie z Panem Fokeczyńskim i dowiedziawszy się, że pod uwagę będą brane wszystkie nagrodzone i wyróżnione prace. W jaki sposób? Nałożą je wszystkie na siebie i będą eliminować braki, niedociągnięcia itp. aż uda im się wyciągnąć to co najlepsze z tych wszystkich 6 prac.

Na moje pytanie, czy zrobią to w oparciu o jakiś kolejny – tym razem realizacyjny konkurs, dyrektor zaprzeczył.

W sumie nie wiem czy to dobrze czy źle ale według mnie cała sprawa ze Społecznym odbywa się trochę na opak.

Najpierw powinna się odbyć dyskusja, potem wyciągnięcie wniosków i na samym końcu wiążący konkurs według konkretnie postawionych założeń i kryteriów.

No ale generalnie cieszy, że miasto zaczyna szukać innych, aniżeli z własnej kieszeni wyjętych, rozwiązań w dziedzinie urbanistyki.

(.)

Tak ale odrzucona w tych pracach, które z ronda robiły punkt centralny o bardzo silnym oddziaływaniu.

Zresztą uważam, że bardzo dobrze zrobili odrzucając takie rozwiązanie.

bystrzak2000:

Czyli kto? Zbigniew Komar?

Dziki_REX:

Dokładnie zresztą to przewidywałem. Rondo było zbyt banalne i zbyt oczywiste no i to co słusznie zauważyli jurorzy, że nie podkreślało w żadne sposób związku tej części miasta z rzeką.

625:

Pokaz swój projekt!

fredru\$:

Nie rozumiem, w jaki sposób wg jury, koncepcja z rondem miałyby odwracać teren od rzeki i okolicznej zabudowy?

Przy całej komplikacji układu komunikacyjnego, rondo najlepiej rozwiązuje ten problem. Wg mnie, wszystkie nagrodzone prace posiadają tę wadę, że ich główne skrzyżowania, są korkotwórcze i nieprzyjazne pasażerom KM.

(.)

To są jakieś bzdury. Co to znaczy, że Rondo było zbyt oczywiste?

Wg mnie, jeśli coś jest oczywiste, to należy to zrobić.

A jeśli chodzi o banalność tego rozwiązania, to odpowiem, że miasto potrzebuje funkcjonalnego układu, a nie jakichś bajecznych rozwiązań, które tak naprawdę, niczego nie rozwiązują.

(.)

Chciałbym w końcu się dowiedzieć – w jaki sposób zwykle skrzyżowanie miałyby to czynić, a rondo nie.?

Przyłączam się do 625, REX-ie pokaz swój projekt, please!

kotbehemot:

Rondo jest o wiele mniej wygodne dla pieszych niż zwykle skrzyżowania. Jak dla mnie jednym z najfajniejszych rozwiązań było „rondo” złożone ze zwykłych ulic w pracy mlosego.

Darek_W:

Raczej nie „Ale na pewno nie będą to także specjaliści” z naszego forum.

(.)

Zeby była dyskusja i aby poszukać najlepszych rozwiązań, zorganizowano właśnie ten konkurs. Aby zobaczyć jak zagospodarowanie tego miejsca widzą różne osoby.

Tommy:

To oczywiście ale moim skromnym zdaniem powinno się takie ważne planowanie konstruować w odwrotny sposób.

Choćby po to by jakość prac konkursowych była na wyższym poziomie.

Elwood:

Tak à propos debaty, to najlepsza była reakcja (chyba pana Darka) na podziemne rondo w pracy Maćkowska, przy prezentacji nagrodzonych prac.

Tommy:

Darka Dziubińskiego?

To ktoś z sali powiedział „bez sensu”, a na to D.D.: „może i bez sensu – właśnie o tym zaraz będziemy dyskutować”.

Elwood:

No właśnie mi się wydawało, że to on sieknął to hasło: „heh... bez sensu, no ale...”

bourbon:

Czy w tych nowych planach zabudowy Społecznego, jest wzięty pod uwagę hotel Hilton, który ma tam chyba gdzieś powstać ?

Coś nie widzę na wizualkach, tej wyciśniętej pasty marki Hilton...

MarcinK:

Jest na tych planach – przyklejony do poczty. Łatwo poznać po zaokrąglonych kształtach.

Tommy:

Nie na wszystkich ale na większości widziałem.

jacekq:

Dla mnie ta koncepcja ma jedną, sporą wadę. Ruch z Pułaskiego na most Pokoju łączy się na krótkim odcinku z ruchem Traugutta – trasa WZ. Nawet zakładając zlikwidowanie trasy WZ, nie zlikwiduje się tam ruchu. W efekcie te dwa strumienie mogą się nałożyć i przez taki mały odcinek zakorkować cały obszar.

Podobało mi się, że kilka prac, nie tylko te zwycięskie poradziły sobie z tym.

Darek_W:

O planach miasta dotyczących zagospodarowania Placu Społecznego – rozmowa z wiceprezydentem Grehlem: http://www.archiwum.tede.pl/07niedziela/07_niedziela_czas_dla_wroclawia.wmv

Okno:

Przebudowa Placu Społecznego to najlepsza rzecz, jaka mogła się przydarzyć Waszemu miastu! Podczas mojej pierwszej wizyty we Wrocławiu plac był pierwszą rzeczą, na którą zwróciłem uwagę... I rzucił złe światło na postrzeganie całego miasta. Tak więc, gratulacje, i oby wszystko doszło do skutku.

Mroberto:

Dopiero co wróciłem z Berlina i na gorącą mówię, że projekt, który zajął I miejsce dla mnie może być realizowany, bez żadnych zmian.

Tommy:

Uuuu coś Ty tam w tym Berlinie porabiał?

Mroberto:

Zwiedzałem Berlin i Poczdam oraz uczyłem się niemieckiego, przez 2 tyg. Mieszkałem u znajomego mego dziadka. Narobiłem masę zdjęć, ogólne wrażenia pozytywne.

zajf:

1. Ten baraczek zaznaczony jako budynek administracyjny wymaga ofiar w postaci kamienic. Na ratusz zbyt mały.
2. Autorzy zwycięskiej pracy nie wiedzieli o warunkach konkursu na ASP?
3. W tym rejonie zmienił się MPZP i nie ma takiego szerokiego przejścia. Ba może go nie być wcale.
4. Znikające na niektórych planszach tramwaje.

Uwagi architektów, że na tak krótkim odcinku nie uda się zejść pod rzekę. Akurat na tym się absolutnie nie znam, więc nie jestem pewien czy to błąd, czy nie.

Nieco za dużo tych niedociągnięć jak na zwycięzców.

Wrocek_fan:

Przecież mpzp powstanie jako kompilacja kilku projektów, a te niedociągnięcia, które wymieniłeś wcale nie są najistotniejsze.
bardziej popatrz na ogólna koncepcje tego rejonu, a nie na szczegółowe rozwiązania, które pewnie i tak będą zupełnie inne.

zajf:

No co Ty nie powiesz?

Jury oceniało konkretne projekty. I wygrał projekt, który zawiera sporo błędów. To prawie tak, jakby w konkursie na najlepsze wypracowanie wygrało to zawierające kilka błędów ortograficznych.

jacekq:

Może w pozostałych pracach było więcej tych błędów. Zrób i przedstaw nam analizę pozostałych projektów (nagrodzonych).

Tommy:

Ja myślę, że ten projekt wygrał jednak głównie z uwagi na całkowitą amputację trasy WZ.
I z tego cieszę się najbardziej.

Misio:

Witam wszystkich !

A oto mój faworyt:

Duże i wygodne przestrzenie publiczne (jest rynek ! i plac przy UW), komunikacja tramwajowa docierająca do „serca” dzielnicy, zachowany Plac Wróblewskiego...

Wydaje mi się że ciekawe pomysły znalazły się nie tylko w pracach nagrodzonych czy wyróżnionych. Ciekawym uwag szanownych forumowiczów.

md.sign:

Ten czerwony szczyłek leżący koło poczty...

Rafis:

A ten wielki hipermarket przed UW to jakiej sieci?

Berserker:

To pewnie Auchan albo Tesco, na górze MediaMarkt, po prawej Obi, a po lewej foodcourt, a za nim pasaż handlowy.

Tylko czy potrzebne jest coś takiego w centrum miasta?

WrocloveMan:

Masakra, ten projekt jest jak klocki lego. Ja bym jednak stawiał że to jest Auchan przed UW Nic nowego, autor nie popisał się kreatywnością. Widać tu próby wygospodarowania przestrzeni miejskiej, jednak można spróbować zrobić to w o wiele ciekawszy sposób, jak np. w projekcie Kota.

Misio:

Nie Auchan !

Ja tam żadnego logo Oszołoma (Auchana) nie widzę...

Pudło, moi drodzy – to nie jest kolejna galeria – skąd wam to przyszło do głowy?

Także śmiech to chybiony – chyba że z waszej pomyłki.

A o przeznaczeniu obiektów można sobie przeczytać na planszy 3 mojej strony!

<http://www.mobilny-wroclaw.jasky.pl/mobilny-wroclaw/>

Polecam też planszę 2, gdzie przedstawione są walory rozwiązania komunikacyjnego – to jest właśnie nowa i oryginalna jakość projektu.

(plansze dodałem niedawno, ich wcześniejszy brak mógł wprowadzać w błąd, za co przepraszam, ale żeby od razu oszołom).

Na stronie też są widoki makietki!

Elwood:

Za duże te arealy. Przydałoby się porobić z tego kwartały, nie zmieniając koncepcji komunikacyjnej (zbyt).

Rafis:

Tylko widzę że masz bardzo nikłe pojęcie o projektowaniu, przeczytałem, że ten hipermarket to ma być nowy Urząd Marszałkowski czyli budynek pełniący funkcje biurowe, a wg przepisów BHP biura muszą być doświetlone światłem dziennym. Nie wiem jak światło dzienne mogłoby dotrzeć do biur znajdujących się w środku tego placaka? Jaką on ma powierzchnię? Z 10 ha?

Misio:

I znowu nie doczytałeś! Jest wyraźnie napisane że 1,44 ha.

Troszkę daleko do 10 ha nieprawdaż?

A poza tym, drogi Rafis:ię, są jeszcze pasaży doświetlone od góry.
 A poza tym bryła budynku, to tylko ogólny zarys, a nie konkretny projekt.
 Chodziło tylko o wskazanie działki bez rozwiązywania jej detali.
 Podwórek, wnętrz, pasaży można tam wymyślić bez liku...
 Tak bardzo chcesz mi dopiec, że aż się kompromitujesz?
 Jak na razie to 2:0 dla mnie! Jest ciekawie.
 Jak zwykle pozdrawiam!

M.

Elwood:

Nie rozumiem jednego. Czemu będę musiał napierać z buta, albo rowerem, żeby się dostać do wewnętrznej części owego Urzędu. Poza tym jakoś ciężko mi sobie wyobrazić, żeby przy tej bryle faktycznie było tam dostatecznie dużo światła, uwzględniając rodem z Wawelu dziedzińce pełne zieleni.

zajf:

@ Misio:

Zrozum, że Panowie pisali Ci o supermarketach bo są z natury grzeczni i nie chcieli obrażać tego projektu. Ja nie jestem grzeczny więc napiszę, że ten projekt to urbanistyczny gniot, jedna z najgorszych prac. Przeskalowane działki, nuda aż do wyrzygania (żadnej dominanty, żadnego charakterystycznego budynku, zero polotu), niezamknięcie trasy WZ. Do tego na prawdę słabiutki warsztat graficzny. Po prostu lipa.

kotbehemot:

Ja tam widzę parę fajnych patentów w tym projekcie po pierwsze jest zdecydowane połączenie pomiędzy Starym Miastem a Placem Grunwaldzkim – które ma potencjał być fajną ulicą. Tego w ogóle nie ma w pracy, która zajęła pierwsze miejsce.

No i fajnie wyszedł ten placzyk przy Traugutta, tam gdzie ASP.

md.sign:

zajf., ty świni!

lekce:

Ja również nie potępiłbym tego projektu tak totalnie.

Podoba mi się np: plac przed UW. Idealnie nadaje się na duże manifestacje. Można by go nazwać placem Samoobrony albo jakiegoś innego PiSu.

Są też inne fajne rozwiązania ale nie warto chyba poświęcać im więcej czasu.

Misio:

To fakt jesteś niegrzeczny!

A poza tym to nie masz racji. Owszem nie dopracowałem projektu od strony graficznej (nie jestem artystą) – mój błąd. Miałem jednak nadzieję, że to nie konkurs na fajne obrazki, ale poważna debata o części naszego miasta. Niestety, gremium oceniające, podobnie jak ty zwróciło uwagę wyłącznie na estetykę projektu, a nie na walory funkcjonalne.

Pozostaje mieć nadzieję, że miasto rozwinie się nie według „ładnych” koncepcji, ale według rozwiązań „dla ludzi” (tak jak zresztą to pokazuje historia urbanistyki).

Jak już skończysz kolejną kolorowankę to podsyłam kubeczek do wyrzygania.

PS.: Piszę tyle bo też chciałbym mieć na liczniku 8000 postów, ale jeszcze trochę mi brakuje.

(...)

Dzięki KOT (już myślałem, że przeczytam tylko same „zjebki”).

Dedykuję Tobie drzewka z makietki (bo nieskromnie uważam że są OK).

Pzdr.

(...)

Czy teraz jest dobrze doświetlone?

W pracy celowo nie precyzowano rozplanowania wnętrz aby mogło to być przedmiotem dalszych projektów architektonicznych.

Zwróćcie proszę uwagę, że w zarysowanych działkach można zrealizować wiele różnych brył nie naruszając idei rozwiązania komunikacyjnego.

A jak komuś brakuje dominanty to... może ją sobie dorysować!

Pozdrawiam (nadal piąty post)

lekce:

Teraz to wygląda jak areszt jakiś czy coś?

zajf:

No to mamy punkt w którym się zgadzamy.

Nie wiem dlaczego obronę swojej koncepcji zacząłeś od szaty graficznej. To najmniej istotna część mojej krytyki i dlatego ująłem ją na końcu. Co z tymi ogromnymi beznadziejnymi działkami, co

z nudą?

Argument, że dominantę można sobie dorysować jest głupi. Nie zawarłeś żadnej w pracy to Twoja wina.

Misio:

Ależ ja się odniosłem do jedynej istotnej części krytyki!

Bo jakie to ma znaczenie że Ty się znudziłeś tą koncepcją?

Jeden się znudził, a inny nie. Jednemu może się nie podobać że za dużo koloru, a innemu nie...

O działkach pisałem już nieco wyżej – poczytać warto.

Tak samo głupi jest osąd że brak dominanty to wina. A pomyślałeś że może to być świadome działanie?

zajf:

No jak Cie nie interesuje czy komuś się podoba czy nie to po co pytasz? Znasz kogoś, oprócz Ciebie, komu to się podoba?

Jeśli to świadome działanie to dlaczego tego nie napisałeś, tylko sugerujesz domalowywanie? A nawet jeśli świadome to totalnie nudne, bez charakteru i wyrazu.

Tommy:

Jak dla mnie – za duże kwartały, za mało ulic, zbyt scentralizowany charakter dzielnicy, odcinający się od reszty miasta.

allen_strasse_67:

Ten kwartał przed Urzędem Wojewódzkim to Pasaż Grunwaldzki bis.

kotbehemot:

Nie tylko drzewka są okej. Cały projekt jest gites. Po dłuższym przyjrzeniu się widzę w nim duuuży potencjał.

Ja nie wiem o co oni się czepiają... I strona graficzna też niczego sobie, ja lubię taki minimal.

Berserker:

Podzieliłeś olbrzymi teren na działki większe niż Centrum Południowe, co jest olbrzymim błędem, za-budowałeś taki wielki teren dosłownie kilkoma gigantycznymi gmachami, pociągnąłeś 3-4 ulice i stworzyłeś 2 duże place – i to wszystko na prawie 40 hektarach???

Dodatkowo brak jakiegokolwiek różnorodności i jedna wielka ogarniająca cały teren monotonia, co wynika właśnie z braku dominat – ale te trudno byłoby dopasować do takich hangarów jakie sobie wyobrażasz. Poczytaj sobie początek wątku o Centrum Południowym – tam się ludzie obawiali, że inwestor zabuduje całą działkę jednym wielkim gigantycznym plackiem – a Ty coś takiego właśnie zaprojektowałeś i nie jest ważne ile „dziur” dla doświetlenia będzie miał w sobie budynek – większość wrocławian będzie widziała go z zewnątrz, a od ulicy będzie wyglądał jak placek.

Uwierz mi: krytyka szaty graficznej na pewno nie jest najbardziej istotną częścią krytyki tego projektu – tu akurat jest dokładnie odwrotnie: jest to najmniej liczący się punkt i nawet gdybyś przedstawił plansze w stylu „szał daltonisty” ale przedstawiające naprawdę świetne rozwiązania to nikt by nie patrzył na kolorki.

Misio:

No, nie! CP to prawie 5 ha, a u mnie największa działka ma około 1,5 ha. Poza tym jest ona raczej wyjątkiem. Dominują działki o powierzchni w okolicy 0,5 ha, a są i w granicach 0,25 ha. Czy ktoś tu ma problemy z elementarną matematyką? Ponownie proponuje obejrzeć planszę numer 3 pracy zanim napisze się takie kompromitujące teksty.

Również ponownie piszę, że bryły budynków to tylko niezobowiązujące wypełnienie działek, a nie przesądzenie o ich wyglądzie (to robi dopiero MPZP, a raczej projektant konkretnego budynku). Konkurs na plac miał tylko stworzyć przestrzeń, w której pojawiają się oferty dla inwestorów, z porządną rozwiązana komunikacją. W świetle rozstrzygnięcia widzę jednak, że zachłysłono się jedynie stroną wizualną prac.

Ale co to znaczy świetne? Bo cały czas mam wrażenie że mówisz o stronie wizualnej (formie, estetyce brył itp.). A gdzie funkcjonalność układu komunikacyjnego?

Misio:

Tak, znam. Wyobraź sobie przez chwilę że komuś może podobać się elastyczność w nie przesądzeniu o zabudowie przy świetnie rozwiązanej układzie komunikacji. „Ładne” prace mają to do siebie że ruch wokół nich może się zakorkować. I kto wtedy kupi te działki? I kto je zabuduje? Zostaną nienudne makietki.

(...)

Ale ja pytałem, czy jest dobrze doświetlone, a nie jak wygląda

(...)

Nie jestem pewien, ale określenie że projekt jest jak klocki lego, to chyba komplement.

Bardzo praktyczna, trwała i funkcjonalna forma prostych klocków z których można zbudować dosłownie wszystko.

Nie spodziewałem się aż takich komplementów.

(...)

Lecz dopiero teraz zasiadłem do komputerka. A poza tym przy tak licznym gronie dyskutantów (co bardzo jest miłe) nie nadążam z odpowiedziami.

Znalazłem także dzisiaj nieco czasu aby wreszcie przyjrzeć się wszystkim pracom w MA. Dotyczyło to także części opisowej dopiętej zgrabnie do plansz (ciekawe czy ktoś to wszystko w ogóle czytał?).

Dwa spostrzeżenia „na gorąco”:

Nie we wszystkich pracach dokonano obliczeń przepustowości, a było to wymogiem konkursu. To poważny zarzut i chyba do jury (a brak ten wystąpił w przynajmniej jednej z nagrodzonych prac).

Mniej więcej połowa prac zignorowała istotne połączenie tramwajowe: oś WZ – most Grunwaldzki (czyli Stare Miasto – plac Grunwaldzki i dalej w obie strony). Niezależnie od tego czy obniża się rangę tras samochodowych w centrum, czy nie, to takie obostrzenia nie powinny dotyczyć tramwajów!

Trasy tramwajowe powinny docierać jak najbliżej generatorów ruchu i przebiegać w prosty sposób umożliwiający nadanie priorytetów. Ludzie przestaną nimi jeździć gdy trasy zaczną być bardziej kręte niż dziś. A przecież oficjalnie miastu zależy na rozwijaniu komunikacji zbiorowej? Taki stan prac wynika jednak z braku tej problematyki w regulaminie. I kto tu zawinił? BRW?

Berserker:

Przede wszystkim nie obrażam Ciebie moimi tekstami i piszę grzecznie więc wypraszam sobie agresywne zaczepki.

Teren o wielkości bodaj 41-43 hektarów (teraz mi się nie chce sprawdzać) podzieliliś na KILKA działek po 1,5-0,25 ha – gdzie WYPAROWAŁA reszta?? Na placyki? To widzę przewidujesz tam duże wiece.

Porównanie z CP ma dużo sensu – na początek poprawka: nie ma on 5 ha tylko 4,5 i to nawet niecałe. Dodatkowo ten teren Hiszpanie zamierzają zbudować WIĘKSZĄ ilością budynków niż Ty ponad 40 hektarowy teren.

Czyli nie przygotowałeś nic – jak widać pracownie architektoniczne nie proponowały konkretnych budynków, ale przynajmniej nadały im jakikolwiek kształt i jak powinny zostać zbudowane konkretne miejsca Placu Społecznego – Ty tylko wytyczyłeś granice działek – to jednak trochę za mało.

Jako osoba odpowiedzialna za wizualizację muszę stwierdzić, że praca zwycięska była jedną z gorzej opracowanych graficznie – odpuść sobie ten temat.

Zaraz zaraz! Co rozumiesz pod określeniem strony wizualnej?

Poziom przygotowania plansz? – to akurat nie miało praktycznie żadnego znaczenia.

Strona wizualna zabudowy terenu (w sensie kształt działek, budynków, bulwary, place itp)? – znaczenie ma OLBRZYMIĘ.

Co do pracy wygranej: jak już pisałem wcześniej – zaprojektowano sypialnię w centrum miasta. Rozwiązania i kawałek miasta wręcz idealny, ale do budowania na obrzeżach, a nie w centrum. Komunikację olano i ja pisałem tu o tym pierwszy.

Nie podoba mi się ten projekt i jestem jemu przeciwny (choć moje zdanie i tak nie ma tu znaczenia).

Natomiast można powiedzieć jedno – Ty zaprojektowałeś monumenty godne centrum Phenianu i właśnie dlatego przegrałeś – a nie dlatego, że miałeś nie tak kolorki na swoich planszach.

zujf:

@ Misio:

Zgodziłeś się ze mną, że jestem niegrzeczny. Postawię teraz kolejną tezę – sam jesteś niegrzeczny.

Nie dość, że zachwalasz swój projekt co jest przynajmniej nieskromne, to nie możesz na niego spojrzeć krytycznym okiem. Te teksty czego to nie zauważyła w twojej, rzekomo genialnej pracy komisja, a na co patrzyła u innych są żenujące. Twierdzenia o super rozwiązaniach komunikacyjnych, które można znaleźć u Ciebie w pracy a nie ma ich w nagrodzonych pracach (zresztą może przytoczysz te twoje obliczenia przepustowości) są śmieszne.

Czybyś był jedną z tych osób, która nie może się pogodzić z werdyktem i szuka ukojenia na forum?

Misio:

Skoro jesteś taki dokładny to wyjaśnij mi proszę dlaczego napisałeś, że tyczą działki większe niż CP? Nawet trzy moje największe działki razem wzięte nie mają 4,5 ha. Dla orientacji podsyłam planszę, której chyba nie raczyłeś oglądać. Jest tam 19 działek o łącznej powierzchni około 12 ha (czyli średnio nieco ponad 0,6 ha na działkę). Z pozostałej powierzchni niewiele już da się zbudować, bo albo stoją tam już budynki, albo jest to Odra ewentualnie Oława.

(...)

Misio: jest niegrzeczny ? Hmm, nie drażnij misia...

A poważniej: wcale nie zachwalam projektu, tylko staram się pokazać jego dobre strony (komunika-

cja). Werdykt szanuję i przytaczam obliczenia.

Długość podstawowego układu obwodowego ulic wynosi około 1400 metrów. Dystans ten można pokonać w około 100 sekund z prędkością rzędu 50 km/h. Wymaga to braku zatrzymań oraz płynności ruchu. Proponuje się wprowadzenie cykli sygnalizacji o długości 100 sekund oraz precyzyjną koordynację układu faz na poszczególnych skrzyżowaniach. Koordynację oraz układy faz będzie można zmieniać stosownie do wahań ruchu w porach doby, dniach tygodnia, miesiącach roku, czy kolejnych latach. Zakłada się, że docelowo skrzyżowania w obszarze konkursu objęte zostaną systemem sterowania ruchem, co jeszcze bardziej pozwoli zoptymalizować zasady sterowania.

W dalszych analizach pokazuje się tylko wyniki obliczeń dla uproszczonej sytuacji sterowania ruchem zakładającej równowagę potoków dopływających do obwiedni i ją opuszczających. Taka analiza umotywowana jest ograniczoną ilością miejsca niniejszego opisu. Podkreśla się jednak, że prezentowane wielkości ruchu nie przekraczają wartości prognozowanych na rok 2033 (załączone do regulaminu konkursu). Lokalne wahania wielkości ruchu mogą w prosty sposób być uwzględnione w konkretnych programach sygnalizacji poprzez wydłużanie i skracanie konkretnych faz ruchu. Sumaryczna wielkość ruchu nie będzie większa niż założona w niniejszych analizach. Przyjęto, że ruch generowany przez planowane obiekty ujęty został w załączonej prognozie wzrostu ruchu (nie planuje się znacznych generatorów ruchu samochodowego).

Zasada sterowania ruchem na poszczególnych skrzyżowaniach opiera się na sygnalizacji dwufazowej. Jedna faza dotyczy pojazdów poruszających się na obwiedni (zjazd z niej lub ruch do kolejnego zjazdu). Druga faza dotyczy wjazdu na obwiednię oraz przeznaczona jest dla pojazdów komunikacji zbiorowej (do i od centrum obszaru). W fazie drugiej możliwy jest także zjazd z obwiedni (z wybranych pasów ruchu). Pod koniec fazy drugiej możliwa jest ponadto realizacja dodatkowych relacji (jeżeli takowe są wymagane). Układ faz dla poszczególnych skrzyżowań oraz proponowane długości faz ukazujące zasadę koordynacji pokazane są graficznie na planszy dotyczącej obsługi komunikacyjnej. Przyjęte zasady sterowania oraz duża liczba pasów ruchu pozwalają na uzyskanie wysokiej przepustowości. Możliwość niemal idealnej koordynacji (swobodne przeplatanie na odcinkach między skrzyżowaniami, brak zakłóceń poprzecznych) oznacza wysoki poziom swobody ruchu w dowolnych relacjach.

Stosowanie czterech pasów ruchu dla odcinków między skrzyżowaniami pozwala osiągnąć przepustowość rzędu 6000 P/h (przy założeniu przepustowości pasa ruchu równej 1500 P/h). W istocie o warunkach ruchu decydować będą obszary skrzyżowań, tam bowiem ruch odbywa się z przerwami. Przy sygnalizacji dwufazowej oraz długości cyklu równej 100 sekund można przyjąć średnią długość fazy jako 45 sekund. Stosunek długości sygnału zielonego do długości cyklu wyniesie więc 0,45. Oznacza to przepustowość jednego pasa ruchu równą 810 P/h (przyjęto natężenie nasycenia pasa ruchu równe 1800 P/h). Przy stosowaniu większej liczby pasów ruchu dla poszczególnych relacji możliwe jest osiągnięcie przepustowości rzędu: 1620 P/h (2 pasy), 2430 P/h (3 pasy), 3240 P/h (4 pasy) i 4050 (5 pasów). W razie konieczności możliwe jest zwiększenie długości konkretnej fazy kosztem skrócenia takiej, która obsługuje ruch o mniejszym natężeniu. Przy zastosowaniu trzech pasów dla ruchu wjeżdżającego na obwiednię i maksymalnie sześciu pasów na wlocie obwiedni (opuszczanie lub ruch do kolejnego skrzyżowania) uzyskuje się teoretyczną przepustowość skrzyżowania rzędu 7300 P/h.

Nakładając ruch prognozowany dla roku 2033 na proponowany układ ulic uzyskuje się obciążenie układu obwodowego nie przekraczające dla odcinków między skrzyżowaniami 4200 P/h i największe obciążenie skrzyżowania spośród znajdujących się w jego ciągu w wysokości 6500 P/h (szczegółowe dane na planszy obrazującej obsługę komunikacyjną). Udział natężenia ruchu do przepustowości dla odcinków między skrzyżowaniami nie przekracza więc 70%, a dla skrzyżowań 89%. Udziały te pozwalają dla odcinków między skrzyżowaniami zakwalifikować warunki ruchu bezpośrednio do Poziomu Swobody Ruchu II (a według starszej terminologii do C), a dla skrzyżowań aproksymować średnie straty czasu na każdy pojazd w wysokości 40 sekund, co także oznacza Poziom Swobody Ruchu II. Są to wyniki bardzo dobre jak na warunki śródmiejskie i nawet lepsze niż w niektórych elementach układu sąsiednich ulic otaczających obszar konkursu.

zajf:

Jasne.

„A oto mój faworyt” tak napisać o swojej pracy może tylko wybitnie skromna osoba.

Zarzut niekompetencji wobec komisji, że oceniało tylko wykonanie obrazków.

Komisja nie patrzyła zupełnie na rozwiązania komunikacyjne.

WotaN:

A co z priorytetem dla komunikacji zbiorowej?

Berserker:

Skoro Ty jesteś taki dokładny czemu WYBIÓRCZO odpowiadasz na zadawane pytania? Lepiej przyćpieć się jednego szczegółu by zatrzeć resztę zarzutów?

19 działek? To TYLKO od dwa więcej niż Hiszpanie zbudują budynków na 4,5 hektarowej działce! A Ty zaproponowałeś działki o kształtach w wielu miejscach nie pozwalających na wybudowanie więcej niż jednego budynku (i nie dawaj tu przykładu 1 czy 2 działek, które na to pozwalają – bo mowa jest o 19, a z tego WIĘKSZOŚĆ nie daje takich możliwości) – dodatkowo mają one uduziwnione kształty, przez co w tak postawionych budynkach wiele pomieszczeń będzie po prostu niepraktyczna – trzeba brać pod uwagę całościowe rozwiązania, a nie coś tam nakreślić i niech o resztę martwią się architekci inwestora, bo to wpłynie też nawet i na cenę takiego gruntu. Rozwiązanie komunikacyjne w Twoim projekcie jest fatalne, bo tłoczy ruch samochodowy prosto do Rynku (tyle, że ma większą przepustowość niż teraz czyli korek na KW będzie jeszcze większy).

A tak przy okazji: Hiszpanie zaprezentowali najbrzydziej przygotowaną koncepcję do przetargu na CP i wygrali więc argumenty o jakiś rzekomych innych powodach, dla których nie wygrałeś są co najmniej dziwne. I od razu uprzedzam: nie przytaczaj proszę tu znowu teorii spiskowej, że miasto połasiło się tylko na kasę, bo prawda jest taka, że choć CP by GP brakuje wiele do ideału to i tak był to najlepszy projekt (a przynajmniej najlepszy z pewnością, że zostanie zrealizowany).

Dalej idąc tą drogą konkurs na Społeczny powinien wygrać Pan Lach, bo jego wizualizacje technicznie były najładniejsze – ale jakoś miasto nie pokusiło się o stawianie 300-400 metrowca na Placu Społecznym – nawet nie dostał wyróżnienia.

A na koniec jeden z najważniejszych zarzutów – projekt jest po prostu BRZYDKI – i nie mam tu na myśli plansz – tak zabudowany plac wyglądałby po prostu fatalnie i w takim wypadku nawet i mega komunikacja z teleportacją aut z jednego końca placu na drugi i lewitujące budynki nic by nie pomogły.

Misio:

I znów się zgadzamy.

(.)

Sam fakt użycia sygnalizacji dwufazowej jest korzystny dla komunikacji zbiorowej (autobusy razem z tramwajami wjeżdżają do wnętrza dzielnicy) ponieważ sygnał zielony dla stosownej relacji wyświetla się przez znaczną część cyklu.

Dodatkowo można by wspomóc komunikację zbiorową wydłużając lub wcześniej przywołując stosowną fazę według zgłoszeń na detektorach. I w tym przypadku sygnalizacja dwufazowa jest korzystniejsza niż np. czterofazowa gdyż prościej jest zrealizować priorytet o najwyższym stopniu uprzywilejowania.

Jeśli Cię to interesuje to możemy popracować nad algorytmem akomodacji.

Pozdrawiam. M.

(.)

Przytoczyłem. Skoro tak ochoczo komentujesz moje posty to proszę o komentarz (jak już przeczytasz)

(.)

Spokojnie, najpierw wyjaśnijmy sobie jedną sprawę do końca, a później przejdziemy do następnych.

Nadal proszę cię uprzejmie o odpowiedź na pytanie dlaczego napisałeś że moje działki są większe niż CP?

Jeżeli to pomyłka – wystarczy zwykle „przepraszam”, a jeżeli robisz to z premedytacją to odpowiedź o znaczenie swojego postępowania znajdziesz w tym co piszesz o innych.

A przy okazji: mówiąc o teorii spiskowej myślisz mnie z kimś innym. Ot może za dużo się pisze, a za mało czyta (nie mówiąc już o rozumieniu tego co się czyta).

Berserker:

Oczywiście dalej drążysz nieistniejący temat zamiast zabrać się za niewygodne zarzuty – ale tego się można było spodziewać.

Napisałem o tym raz, a nie piszę o tym ciągle – faktycznie być może się tu pomyliłem, ale stało się to tylko dlatego, że Hiszpanie NIE NAWALILI TAM TAKICH HAL – a to optycznie sugerowało duże działki.

Sam zwracałem Ci uwagę za obraźliwo-zaczepegnego posta – to Ty jesteś mi winien przeprosiny, bo pisałeś z pełną świadomością znaczenia swojego posta (a w moim przypadku była zwykła pomyłka i w odróżnieniu od Twojego posta mój nie był chamski!!!), a jakimś „dziwnym” sposobem przeszedłeś nad tym do porządku dziennego.

Dlatego oczekiwanie przeprosin od mojej osoby uznaję za kpinę do kwadratu.

zajf:

No skoro jesteś tego pewien to masz podstawy do odwołania, bo jeśli dobrze pamiętam sporą część punktów przyznawano właśnie za takie rozwiązania. Chyba, że nie jesteś pewien i tak to sobie napisałeś.

(.)

Chociaż chcę doczytać do końca to zatrzymuję się przy 6 pasach ruchu i ni jak nie mogę czytać dalej.

A skoro ty tak ochoczo chciałeś się dowiedzieć co myślą o tym projekcie to dlaczego nie przyjmujesz tego do wiadomości. Zakoduj sobie moje zdanie (nie musisz się absolutnie z nim liczyć) – nigdy nie życzyłbym temu miastu dzielnicy z twojego planu bo jest koszmarne brzydka oraz bez charakteru.

Misio:

To ty napisałeś, że „komisja zupełnie nie patrzyła na rozwiązania komunikacyjne”. Ja nie jestem tego pewien, a już zupełnie nie potrafię tego udowodnić, dlatego się nie odwołuję.

(.)

To już wiem w czym problem... Poćwicz trochę to może się uda.

Misio:

Skoro już się przeprosiliśmy za powierzchownie działek to przechodzę dalej...

Nieprawda!

Ile samochodów pojedzie do Rynku (to znaczy na trasę WZ) zależy od przepustowości tej trasy oraz od długości otwarcia (światła zielonego) na skrzyżowaniu Traugutta z Krasieńskiego. U mnie takie otwarcie ma długość zapewniającą obsługę liczby pojazdów określoną w regulaminie do konkursu. Nie ma problemu w ograniczeniu tej liczby poprzez skrócenie odpowiedniego sygnału. W tym zaleta proponowanego rozwiązania komunikacyjnego, że można w nim na przykład regulować natężenie ruchu pojazdów.

Wysoka przepustowość na obwodni jest wskazana, głównie ze względu na obsługę obiektów znajdujących się na analizowanym obszarze. I wcale nie oznacza zwiększenia ruchu w kierunku Starego Miasta.

Zaznaczam, że dyskutować dalej mogą na tematy komunikacyjne (bo na tym się znam).

Przyjmuję do wiadomości, że projekt jest brzydki itp., ale podtrzymuję że komunikację ma rozwiązana bardzo dobrze.

Tommy:

Tak ale generalnie chodzi o to aby wyeliminować trasę WZ jako arterię transportową. Twój projekt niestety pozostawia w tym względzie status quo.

zajf:

Pisziesz mi, żebym poćwiczyl czytanie a sam robisz z siebie osła.

I moja odpowiedź na te bezpodstawne żale to...

Chłopie to szyderstwo z twoich krokodylich łez, jeśli nie chwytasz takich nieskomplikowanych i niezawoławanych ironii to siądź do nauki.

Berserker:

No cóż... Piszę posty w mozilli, która dodatkowo podkreśla błędy i to co mi wyszło powstało niezamierzenie – nawet nie jest to ortograf tylko efekt przesiadki na klawiaturę o niskim profilu klawiszy, kiedy często zdarza mi się po prostu za słabo wcisnąć klawisz.

Oczywiście zaczepno – Chamski wydzwięk Twojego kolejnego posta też był niezamierzony prawda?

A tak przy okazji: co oznacza „zwycięskiej”, „miałeś”, „cóż” itp. itd?

Dodatkowo: „Ty”, „Twoje”, „Ciebie”, itp. itd. pisze się WIELKĄ literą – tego też zapewne nie wiesz.

Jest taki dosyć dobry obyczaj: zanim zaczniesz komuś wytykać błędy sam postaraj się ich nie robić.

Do tej pory strzeliłem na tym forum kilka karygodnych byków (głównie w nazwach własnych) – było ich bodaj trzy – czyli przez ponad rok strzeliłem ich tyle co Ty w kilka sekund pisząc jednego posta.

No i co? Miało być niby dowcipnie a jest wstyd...

emti:

Krokodyla do tego nie mieszajcie.

Darek_W:

I znów „jechanie”...

Tommy:

Krokodyl rulez.

Chociaż myślałem, że to będzie coś w rodzaju rzeźby.

Misio:

Dzięki zaangażowaniu pewnego gaduły rośnie liczba moich postów.

Napisałem wcześniej:

Nie we wszystkich pracach dokonano obliczeń przepustowości, a było to wymogiem konkursu. To poważny zarzut i chyba do jury (a brak ten wystąpił w przynajmniej jednej z nagrodzonych prac).

A zajf: na to: I moja odpowiedź na te bezpodstawne żale to...

Dlaczego uważasz zajf:ie że są to bezpodstawne żale? Byłem na wystawie, zaglądałem do opisów i niestety nie znalazłem w niektórych z nich obliczeń przepustowości.

PS.: Jak idzie czytanie mojego opisu?

Parę wyjaśnień.

W zamyśle autorów pracy o której piszę od jakiegoś czasu było pozostawienie sposobu wypełnienia działek do dalszych rozstrzygnięć (na przykład w MPZP). Kwartały o powierzchni w okolicy hektara nie muszą już być przecinane ulicami (a już tym bardziej ulicami z ruchem samochodów), wystarczą przejścia, pasáže itp. Akuratny przykład z okolic Rynku:

zabudowa na północnej pierzei albo na zachodniej zajmuje około hektara.

Jeszcze inny przykład:

ten kwartał to około 2 ha.

Planowaliśmy że zróżnicowana zabudowa (wiele budynków) mogłaby otaczać nowy „rynek” na Placu Społecznym.

Rozumiem teraz, że trzeba było to inaczej pokazać (a nie tylko zaznaczyć w opisie) bo nasze przedstawienie tematu sugerowało ogromne hale – supermarkety. I to miałem na myśli mówiąc o mankamentach strony wizualnej pracy.

Natomiast odnośnie komunikacji – za zaletę projektu uważam wprowadzenie komunikacji zbiorowej do wnętrza obszaru, tak aby z przystanków było blisko i wygodnie do celów podróży. Ruch samochodowy prowadzony jest po obwodni i nie penetruje „centrum” obszaru. Jeżeli jestem w błędzie, że są to walory pracy – to proszę o rzeczowy komentarz. I to właśnie miałem na myśli zachwalając koncepcję (a raczej, powtarzam raz jeszcze, jej wybrane aspekty).

Pozdrowionka

PrzemasPL:

Samochody sobie poradzą jak będzie nawet 15 % ale tramwaje to już mogą mieć problem ale nie wiadomo czy tam będą.

625:

http://www.urbanista.pl/kon_wroc.pdf

Wnioski końcowe Jury.

rybak:

Wnioski końcowe najlepsze, poczekamy teraz, aż stworzą wizualizację całości zgodnie z założeniami.

Adolf_Warski:

Wnioski to pisanie patykiem po wodzie.

Bo przecież nikomu nie przyjdzie do głowy, żeby zrobić konkurs realizacyjny, tylko to BRW „uwzględni wszystkie cenne rady” i tak dalej:

Jury wspólnie wypracowało wytyczne pokonkursowe, które będą decydujące dla Biura Rozwoju Wrocławia w przygotowaniu planu miejscowego.

Jak to było w „Lamparcie”: wiele się musi zmienić, by wszystko zostało, jak jest. A w warstwie realnej ten konkurs NICZYM nie różni się od konkursu na tzw. niedoszłe centrum południowe.

Liczą się szczegółowe zapisy, ich ostrość, użyte sformułowania, milimetrowe kreski na planie, przecinki, liczby, etc. etc. – dokładnie tak, jak w procesie karnym.

A tu będzie znowu tak samo.

md.sign:

Zgadzam się.

Szczególnie, że zawsze jestem sceptycznie nastawiony do „wybierania najlepszych rozwiązań z poszczególnych prac” i lepienia ich w całość. Szczególnie znając inne pomysły tych co mają lepić.

preslaw:

To prawda. I często te milimetrowe kreski na planie, przecinki, liczby, szczegółowe zapisy decydują o treści wyroku.

625:

Co myślicie w kontekście ronda o budowie tunelu pod Mazowiecką? Bo na tunel do ronda pod Odra to myślę, że nikt nie zaszaleje.

Rafis:

Zapodane przez grzesiekko z forum investmap.pl

II miejsce (Maćków):

625:

Eee, ja mam większe:

http://www.ronet.pl/konkurs_Plac-Spoleczny_25.html

btw, dopiero tu:

http://a-ronet.pl!/konkursy/2007-07-12_wroclaw_placspoleczny/91/p3.jpg

widać dokładnie te 2 koncepcje tunelu. Podobno ma być właśnie pod mostem, a most tramodeptakowy. Ja uważam, że powinna być druga wersja, w ciągu OStaromiejskiej i to za rondo, bo tunel przyspiesza ruch, a rondo zwalnia, więc się nawzajem wykluczają.

preslaw:

O kurka wodna! Jestem pod wrażeniem. Tylko czy ja tego dożyję?

625:

Tego nie, niedługo wszystkie nagrodzone i wyróżnione biura zostaną zaproszone do konsultacji. Wtedy urodzi się nam projekt realizacyjny.

zajf:

Nie dożyjesz bo to koncepcja która zajęła II miejsce.

(.)

A ja uważam, że tunel powinien być pod całą Pułaskiego (zaczynałby się na południe od torów kolejowych) i wychodzić dopiero za mostem Grunwaldzkim (jedna nitka) i przed mostem Pokoju. Pułaskiego widziałbym wtedy zwężoną do jednego pasa + wydzielone torowisko tramwajowe. Piszę całkiem serio.

wariant71:

Maćków cały czas udowadnia, że jest bardzo dobrą pracownią. Mam nadzieję, że nie wybiorą prostych klocków jak jest to w I nagrodzie. Oby dodali jakieś ciekawe kształty budynków takie, jakie właśnie Maćków zaprezentował.

625:

Ale to nie jest koncepcja ARCH tylko Urbanistyczna i kształt budynków nie ŻADNEGO znaczenia.

Adolf_Warski:

Co do tego planu: to ciekawe, bo:

1) koło ZREMBu ma powstać coś niższego bez wieży

2) teren Hauke-Bossaka/ASP/Traugutta ma teraz nowy plan miejscowy – i żadnego pasażu nie przewiduje nie wiem czy wyklucza go (nie pamiętam czy linia zabudowy jest obowiązująca – na pewno jest wzdłuż Traugutta z zaokrągleniem do Pułaskiego) ale na szczęście dopuszcza rozbiórkę szkoły – stary ją zostawiał;

3) plan Przedmieście Oławskie części nad Oławą kończy się na jezdni Placu Wróblewskiego i przewiduje tam budynek, a nie na jezdni neo-Mazowieckiej; i obecna zmiana planu tego terenu nie obejmuje; czy możemy się spodziewać zmiany tej działki? Miejmy nadzieję, że tak.

Pomijając już, że ta zmiana (Angel Wings) mogłaby być jednak jakoś skorelowana.

625:

Na pewno I i II miejsce nie pasują do Studium. A co do ZREMBu, to jednak wstrzymane i nie wiadomo czy powstanie, działka wystawiona na sprzedaż ostatnio była.

wariant71:

Aaa... A to dzięki, że ołśniłeś;P

625:

Polecam zajrzeć do mojego wątku z siga o starych koncepcjach urbanistycznych Wrocławia, zaraz wrzucę tam ciekawostkę!

(.)

Co zastąpi nam ślimaki?

Jerzy Wójcik – NaszeMiasto.pl

Waży się przyszłość placu Społecznego we Wrocławiu. Za rok dowiemy się, co powstanie w miejscu estakad.

O pomysłach na zabudowę placu Społecznego dyskutowali w poniedziałek przez kilka godzin wrocławscy urzędnicy miejscy i architekci, którzy w lipcu otrzymali trzy pierwsze nagrody w międzynarodowym konkursie na koncepcję zagospodarowania placu.

Jeszcze w listopadzie miasto chce rozpocząć przygotowania do stworzenia planu zagospodarowania tego jednego z najsłabiej obecnie wykorzystywanych miejsc w centrum miasta.

- Prace nad planem potrwać minimum rok – przyznaje wiceprezydent Adam Grehl. – Jednak zanim się rozpoczną, chcemy o pewnych problemach porozmawiać z architektami ze zwycięskich zespołów – wyjaśnia.

Co to za problemy? Wiceprezydent wyjaśnia, że chodzi głównie o osiemnaście punktów, które sąd konkursowy kazał uwzględnić przy tworzeniu ostatecznego planu zagospodarowania.

Jeden z nich precyzuje, że w przyszłości w tej okolicy ma dominować zabudowa mieszkaniowa, a nie wielkie centra handlowe. Plac zaś ma być otwarty w kierunku otaczających go rzek – Odry i Oławy, nad którymi miałyby powstać ciągi spacerowe. Poprzez zadrzewione aleje wrocławianie powinni mieć możliwość przejścia od ulicy Traugutta, mostu Grunwaldzkiego i mostu Pokoju w kierunku Starego Miasta.

Według wytycznych sądu konkursowego nowe budynki powstające w centrum placu nie po-

winy przekraczać kilku pięter wysokości. Miasto jest przeciwne budowaniu tam ogromnych wieżowców.

Jednak dla kierowców, codziennie tracących godziny w korkach, najważniejszym pytaniem będzie, co zastąpi charakterystyczne ślimaki, szpecące dziś to miejsce. Urzędnicy i architekci zgadzają się, że należy stworzyć sprawne i szybkie połączenie dla samochodów jadących od strony mostu Grunwaldzkiego i mostu Pokoju w kierunku ulic Pułaskiego i Traugutta.

Innym ważnym postulatem jest stworzenie alternatywnej drogi dla kierowców jadących od mostu Grunwaldzkiego w stronę ulicy Legnickiej, tak by odciążać ściśle centrum miasta i ulicę Kazimierza Wielkiego.

W jaki sposób architekci chcą zmodernizować komunikację i uzyskać dobre efekty estetyczne? Dwa ze zwycięskich projektów przewidują poprowadzenie ruchu podziemnymi tunelami i rozebranie mało reprezentacyjnych estakad. Na razie to tylko wstępne pomysły, a rozmowa o konkretnych rozwiązaniach przypomina wróżenie z fusów.

Konkurs na pomysł zagospodarowania placu miasto rozstrzygnęło w lipcu tego roku. I chociaż nagrodzono trzy najlepsze projekty, nie oznacza to automatycznie, że któryś z nich będzie realizowany.

Prezydent Rafał Dutkiewicz wyjaśniał wtedy, że nie był to konkurs na projekt, ale na pomysł. Ostatecznie wizja placu będzie kompilacją zwycięskich prac.

- Czekamy jeszcze kilka takich spotkań z architektami, takich jak wczorajsze – twierdzi wiceprezydent Wrocławia Adam Grehl. – Zanim przystąpimy do działania, chcemy wiedzieć, co sądzą oni o poszczególnych wnioskach sądu konkursowego – tłumaczy.

WotaN:

Architekci to nie alfy i omegi, może warto zaprosić jakich speców od komunikacji? Ładny wygląd to jednak nie wszystko...

Adolf_Warski:

Architekci to w ogóle mają coś wspólnego z tą sprawą?

To tylko lokalna paranoja, związana z niewyodrębnieniem architektury i urbanistyki, a przede wszystkim architektów i urbanistów.

A specjaliści od komunikacji jak najbardziej zaliczają się do urbanistów, w normalnym znaczeniu słów.

Berserker:

Przecież to nie architekci opracowywali rozwiązania komunikacyjne w pracach konkursowych (przynajmniej nie wszyscy).

WotaN:

Jeżeli w zwycięskiej koncepcji przerwana jest os tramwajowa od Pułaskiego w kierunku mostu Pokoju, to zaczynam wierzyć, że architekt nie maczał w tym palców. Taką koncepcję musiał opracować przedszkolak, ewentualnie podejrzanego indywiduum któremu nie zależało by było 'wygodnie' i 'logicznie' tylko 'ładnie'. Ale możesz spróbować przekonać mnie, że się mylę.

Berserker:

Przed wszystkim drogowcy w takich koncepcjach to nie wytyczają ruchu tramwajowego czy autobusowego ani gdzie mają stać przystanki itp (chyba, że przystanek ma być jakoś szczególnie wyeksponowany).

W takich koncepcjach wstępnie projektuje się ulicę pod kątem ewentualnej przepustowości, ewentualnego ruchu tramwajowego/autobusowego i wielkości pojazdów jakie mają się po niej poruszać.

I pod tym kątem możesz być pewien, że zarówno most Pokoju jak i most Grunwaldzki są przewidziane do połączenia z ulicą Pułaskiego.

625:

Z ul. Pułaskiego na most Pokoju ma wieść tunel. Nad planami placu Społecznego pracują we Francji.

Marek Szempliński – POLSKA Gazeta Wroclawska

Coraz więcej wiemy o tym, jak będzie wyglądał plac Społeczny po zapowiadanej przez miasto wielkiej przebudowie. Biuro Rozwoju Wrocławia konsultowało już w Paryżu projekt planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu między parkiem Słowackiego a ulicą Traugutta. Dzieje się to w Paryżu, bo właśnie tam mieści się firma Gottesman Szmelcman Architecture Sarl, która wygrała w lipcu konkurs urbanistyczny na zagospodarowanie placu.

Grzegorz Roman, dyrektor departamentu architektury i rozwoju wyjaśnia, że we Francji dyskutowano głównie o rozwiązaniach komunikacyjnych.

Już wiadomo, że miasto zbuduje podziemny przejazd między mostem Pokoju a ulicą Pułaskiego. Tunel ma mieć po dwa pasy ruchu w obu kierunkach. Będzie przebiegać pod bulwarem dla pieszych.

- Jego długość nie powinna przekraczać 900 metrów. Chodzi o to, że dłuższe tunele podlegają innym przepisom budowlanym, przez co są znacznie droższe – mówi Grzegorz Roman. Koszt wybudowania budowy jest na razie nieznany, ale specjaliści szacują go na ok. 100 mln zł.

Wiadomo także, że na pl. Społecznym nie będzie jakichkolwiek skrzyżowań trzypoziomowych. Ciągłe nie ma natomiast ostatecznej koncepcji na dojazd do mostu Grunwaldzkiego.

- Wybieramy między kilkoma propozycjami. Musimy zaplanować drogi tak, by nie utrudnić przejazdu w stronę pl. Grunwaldzkiego i umożliwić poruszanie się w poprzek tej drogi – tłumaczy Roman.

Architekci Ami Szmelcman, Asaf Gottesman, Danny Rozen, Inbar Idan, Ronen Givati, Boaz Ram i Łukasz Czystoch zaproponowali wyburzenie estakad przy moście Grunwaldzkim, budowę tunelu drogowego pod Odrą i utworzenie ronda przy zjeździe z mostu. Plac Społeczny miałby przecinać zielony bulwar dla pieszych i rowerzystów. Powinna go otaczać zabudowa mieszkaniowa. Autorzy koncepcji przewidują także miejsce na biura i usługi oraz np. muzeum architektury. Poza tym nad Odrą miałoby stanąć miasteczko uniwersyteckie. Ten projekt, to tylko propozycja.

Miejscy planiści tworzą plan zagospodarowania przestrzennego, opierając się też na innych nagrodzonych pracach.

- Wizje urbanistów trzeba dostosować do rzeczywistości, ale tak, by projektu nie zepsuć. Tunel pod Odrą to drogie przedsięwzięcie – mówi Roman. Prace nad planem zagospodarowania pl. Społecznego powinny się skończyć w przyszłym roku. Pierwsze inwestycje mają ruszyć na przełomie lat 2009 i 2010. Najprawdopodobniej wtedy też pożegnamy się z estakadami na pl. Społecznym.

Ale to też nie jest przesądzone. Bo ich wyburzenie może spowodować niespotykane do tej pory korki.

Alti71:

Łołołiła.

Byłoby pięknie ale nie sądzę że plan jest realny przed 2020.

BTW Jak się buduje tego typu tunele? Wierci się maszyną i tunel powstaje analogicznie do tego Calais-Dover? Czy trzeba będzie zrobić wielkie kaboom i zlikwidować po kolei estakady, drogi, podziemne przejście dla pieszych i wtedy wybetonować nowy tunel, przysypać go ziemią, położyć tunel dla pieszych i drogi?

Wojtek

jacekq:

Jedno nie przeszkadza drugiemu. Kaboom musi być, bo estakady i przejście podziemne są zbędne.

Maxymilian:

Tunel w Dreźnie (w rejonie centr logistycznych) o długości 700 metrów budowali 2 lata. Nasz ma mieć podobno góra 900 metrów, więc pewnie będzie to trwało jakoś ze 3 lata.

vitold:

Weź pod uwagę, że Drezno to Niemcy ... oby u nas nie trwało to 30 lat.

Xavier_78:

Nie przesadzajmy. Jakoś w Wa-wie poszczególnych odcinków (powtarzam poszczególnych) nie budują dekadami.

Poza tym w Niemczech wcale nie jest takie szybkie tempo prowadzenia prac budowlanych.

Z drugiej strony patrząc na tempo prowadzenia inwestycji drogowych w naszym mieście mam pewne obawy.

helm:

Niech mnie ktoś poprawi, bo może błędę, ale z tego artykułu wynika, że nie będzie tunelu pod Odrą. W takim razie wjazd do tunelu między muzeum a urzędem wojewódzkim, zaraz przy korycie rzeki, w miejscu gdzie kiedyś Oława uchodziła do Odry a wyjazd na Pułaskiego, tak? Pewnie technicznie do wykonania (kurzawki i takie tam) ale co ten tunel da? Dalej na m. Grunwaldzkim zostaje olbrzymi ruch samochodowy, którego nie ma gdzie zrzucić. Zwłaszcza, że ograniczamy ruch na Kazimierza Wielkiego, odcinamy Pułaskiego tunelem do m. Pokoju.

I nie wierzę, że 900m tunelu w takim terenie ma kosztować 100mln zł.

Maxymilian:

W Dreźnie pracuje na budowach pełno Polaków. Generalnie nie jest tam tak super jakby się wydawało – że to Niemcy. Zachwalane od lat centrum logistyczne wygląda jakby to był żart, a niby to są Niemcy. Nasz Prologis na Bielanych jest dużo ciekawszy i lepszy. Także, myślę, że nie będzie to u nas trwało 30 lat budowania tunelu skoro realia są podobne.

Marek_VF:

A ja np. myślę, że jeśli zaczną jak najszybciej, to i szybciej plac Społeczny będzie wyglądał jak cudeńko.

625:

Tunel ma tak iść, bo mimo że łączniki Warszawski i Szczytnicki mają być G, to jednak Warszawski, oprócz przenoszenia większego ruchu jest przede wszystkim fragmentem obwodnicy Starego Miasta.

Adolf_Warski:

A Urząd Wojewódzki będzie odcięty od świata z każdej strony, mimo ulicy do niego? A to jedno skrzyżowanie ze światłami i tramwajami w miejsce estakad – czyli korki?

Mi tam wydaje się, że bardziej przydałyby się te trzypoziomowe skrzyżowania niż długi tunel, chociaż tunele są trendy i w ogóle. – Naprawdę mają problem w BRW.

mskuba:

Jak na to patrzę, wydaje mi się, że nasi urzędnicy już prawdziwie z nudów wymyślają coraz większe głupoty...

Niby co da ten tunel? Samochody zamiast stać w korku na powierzchni postoją sobie pod ziemią – to ma być uzasadnieniem dla jego budowy?

Pomysł tak samo idiotyczny jak rondo na Pl. Grunwaldzkim...

625:

Przecież to proste – tunel zwiększy wartość apartamentów na górze, bo nie będzie spalin.

lukas63:

No i będzie większa powierzchnia dla apartamentowców.

mskuba:

Tylko powiedz mi czemu my mamy na tołożyć?

625:

To nie pytanie do mnie.

Darek_W:

Wolisz te sznury aut na powierzchni ziemi czy schowane w tunel, a na powierzchni więcej miejsca na apartamenty, biura no, sklepy no i deptaki?

korver:

Poza tym taki tunel w centrum byłby bardzo wielkomiejski, jak w NY.

Erni79:

A największa korzyść z tunelu to chyba cisza. W Wa-wie odkąd zrobili tunel na Wisłostradzie obok Biblioteki UW stworzył się wspaniały cichy bulwar nadwiślański i nikt by nie pomyślał, że pod spodem wałą tysiące samochodów. Tunele to świetna sprawa.

625:

A rozumiem, że korki powodują frustracje, ale pewne oskarżenia są zbyt daleko idące. Dlatego poczyściłem. Trzymajmy się tematu.

Adolf_Warski:

A ja wymyśliłem, żeby nie budować tego tunelu, który i tak będzie zakorkowany – a zamiast tego postawić na drogi alternatywne i zbudować nowy most Grunwaldzki z drogą klasy Z, która łączyłaby Huby i Przedmieście z Placem Grunwaldzkim oraz Krakowską z centrum i byłaby dodatkowym dojazdem do Placu Społecznego – przez Na Grobli.

Problemem jest tu MPWiK.

Darek_W:

... i PKP.

Piotrek:

Nieźle to wykombinowałeś Adolf – rzeczywiście zamiast pechać się z tunelami można zbudować alternatywną drogę. Przy okazji ożywiłoby to rejon ul Na Grobli i poprawiło komunikację z tym terenem. Niestety pewnie wszystko zostanie w sferze planów....

Adolf_Warski:

Dokładnie, ale ten problem nie jest tak generalny jak produkcja wody – i w 15-20 lat chyba będzie jakoś rozwiązany, bo to i tak taka perspektywa.

Na pewno ten odcinek od Piłsudskiego przez rondo do Grunwaldu dałoby się zrobić, i to też niezależnie od budowy czy nie tunelu.

Zawsze można zapisać to gdzieś, żeby czekało – a sądzę, że droga byłaby potrzebna, w dalekiej perspektywie przyszłej zabudowy terenów kolejowych. A korki na Społecznym i tak nadal będą.

corckle:

A ja jestem przeciw. Mieszkam w domu na osiedlu za MPWiK i wcale bym drogi tam nie chciał. Przez środek Biskupina czy osiedla willi poniemieckich też się drogi nie buduje. Przeciwno tunelowi nie miałbym nic przeciwko.

625:

Buduje się. Tym bardziej, że nie przez środek osiedla, tylko przez środek planowanej trasy.

Erni79:

A dlaczego tunel ma być zakorkowany?

corcle:

Erni79 to był cytat 625., przez przypadek nie wstawiłem quote :P I sam uważam, że tunel to najlepsza opcja dla najpłynniejszego ruchu.

625:

A co ma tunel do korków?

corcle:

To jak mam mieć korki nad ziemią lub korki pod ziemią, to wybieram to drugie.

Piotrek:

A ja wybieram zamiast korków i skupienia wszystkiego w jednym rozbiegu na kilka ulic. Ta propozycja Adolfa jest całkiem na rzeczy.

625:

Ja wolę bez korków.

Strzelec

Problemem byłaby jeszcze PWr., bo droga naszkicowana przez Adolfa przechodzi przez jej obiekty. Poza tym wywołałaby bunt studentów z powodu zamknięcia Tawerny.

625:

Jak już tak szalejemy, to ja wole przecięcia Osi Grunwaldzkiej na wysokości (pomnika) Profesorów po obu stronach, tak jak logicznie powinno być.

Salvator:

Kampus już teraz jest zbyt tłoczny i ciasny. A Tawerny będziemy bronić xD.

corckle:

Piotrek: to prawda, linia którą narysował 625: przebiega przez jakieś nieużytki (i MPWiK), ale mi w tej chwili taka separacja od miasta bardzo odpowiada wiem, że to samolubne myślenie, ale naprawdę wolałbym tunel. A tak to z jednej strony takie coś, z drugiej AOW i się robi nieznośnie...

zajf:

Szczerze mówiąc nie widzę w niej nic sensownego.

Adolf_Warski:

PWr. dostaje od miasta grunty po drugiej stronie, więc nie będzie się rzucać. Zresztą to polepszy dojazd do niej.

A co do wyburzenia: albo Tawerna albo budynek obok (H3), bo Norwida można przesunąć trochę do Zintegrowanego.

No i można zaoszczędzić na kładce, która ma być budowana.

Nie, żebym był do niej przywiązany – ale bo?

Logicznie to jak dla mnie w śródmieściu powinno być jak najwięcej dróg klasy Z i L a nie tuneli – pomników tworzących historię, estakad i innych „wielkich budowli socjalizmu”.

Darek_W:

W Twoich ukochanych niemieckich miastach takich tuneli jest sporo.

Adolf_Warski:

A jeszcze więcej tuneli tramwajowych, kolejowych i metra.

A takie np. tunele, to proszę bardzo:

<http://pl.wikipedia.org/wiki/Tiergartentunnel>

Piotrek:

No to ta droga będzie daleko od Ciebie. Zważ też, że to ma być klasa Z.

A jak chcesz się odseparować od miasta zamieszkać gdzieś na przedmieściach.

Zaraz, jak AOW? Koło Na Grobli?

A pomyśl. Nie trzeba jednak ich budować ich dla samego budowania. Budować tylko wtedy gdy potrzebne.

Burzyn_Wro:

Pomysł niezły, błyskotliwy. Odciażyłby Plac Społeczny na pewno...

Największe zalety moim zdaniem:

- a) Bardzo dobrą rzeczą byłoby pociągnięcie ulicy Piłsudskiego do Krakowskiej.
 b) Połączenie węzła z Hubami to koncepcja bardzo dobra, jednakże to bardzo odległa przyszłość... Najpierw „musi” się coś stać z terenami bocznic kolejowych w centrum miasta, co by umożliwiło powstanie tutaj tkanki miejskiej. Tory główne mogły by bieć np. takim nasypem jak między Dworcem Głównym a Grabiszyńską.
 Ożywienie rejonu Niskich Łąk! Teren świetny, ale brakuje mu właśnie tak mocnego bodźca do rozwoju, no i sprzyjających warunków (MPWiK chyba tak chętnie się stamtąd nie wyniesie...)
 Adolf (brawo) za pomysł.

zajf:

Napiszę dlaczego mi się nie podoba.

1. Po wybudowaniu mostów na WW oraz w ciągu drogi BŁD (via Romana) nie będzie potrzeby budować takiej przeprawy. Jeśli ktoś ma wątpliwości jaki w tej chwili idzie tranzyt przez RR – Zwierzyniecki to niech podjedzie i poobserwuje. Ponadto z rejonu placu Grunwaldzkiego, PWr oraz całej WW na południe Wrocławia będzie można jechać inną przeprawą.
2. Adolfie tworzysz „skrót” przez obszar kampusu PWr. – czy zdajesz sobie sprawę jaki ruch pieszy jest pomiędzy budynkami A1 a tymi numerowanymi C..
3. Przez MPWiK oraz budynek tawerny trasa jest nierealna

Wrocek_fan:

Co do przedłużenia Piłsudskiego (plus rekultywacja bocznic kolejowych) to jest to pomysł poruszany już na tym forum i moim zdaniem jest to niezbędne, im szybciej tym lepiej.

Jeśli chodzi o przebieg skrótu przez teren kampusu Politechniki (i dalej Uniwersytetu Przyrodniczego) – pełna zgoda z zajf:em. każdy kto zna tę okolicę na co dzień wie, że przebieg trasy spokojną i wąską ulicą Norwida (plus destrukcja Tawerny lub jej bezpośredniej okolicy) to delikatnie mówiąc nonsens.

Kiedy powstanie most na WW w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej, będzie spełniał dokładnie taką samą rolę i problem się sam rozwiąże.

Adolf_Warski:

To mnie przekonuje, a do końca przekona – jak w tunelu i na nowym PS nie będzie korków.

1. A zdajesz sobie sprawę, jaki ruch pieszy jest w poprzecinanym kampusie UW? Jak wielki ruch pieszy przecinają inne drogi klasy Z?

2. Tawerna – a.) Ojej! świętość niczym katedra? b.) wcale jej nie „wyburzam”, tylko budynek obok – E-coś.

MPWiK – to niby dlaczego właśnie obok MPWiK budować się będzie politechnikę i centrum nauki?

Jakiej „trasy”? Taka to trasa jak Traugutta, Bema-Poniatowskiego, Trzebnicka, Pomorska, Piastowska, etc. Droga klasy L do Z, których jest za mało.

Rozumiem, że u polibudowców narusza to ustalony obraz świata – ale co to za argument? Ja np. jestem bardzo przywiązany do tego parku na rzekę Oławę – no i?

Wrocek_fan:

No i – „kiedy powstanie most na WW w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej, będzie spełniał dokładnie taką samą rolę i problem się sam rozwiąże”.

Adolf_Warski:

Z tym się zgodziłem, że jeśli tak będzie, to pełna zgoda.

Tyle że Tawerna i inne Polibudy to żaden argument – zwłaszcza, że ten most łączyłby obie części PWr.

WotaN:

To tylko świadczy o facie, że bladego pojęcia nie masz, o czym piszesz. Po pierwsze, ten 'E-coś' nazywa się H-3. Po drugie, jest świeżo po kapitalnym remoncie z nadbudową, do tego stopnia świeżo, że jeszcze nie ma w nim mebli. Po trzecie, jak zburzysz H-3, to i Zintegrowane Centrum, bo to ono jest naprzeciwko. Po czwarte, twoja kolejna wspaniała szybka trasa przechodziłaby ulicą Norwida, która jest chyba ostatnim niezłe zachowanym fragmentem kamienic o podwyższonym standardzie, który do tego ma być niedługo hurtem remontowany. Po piąte, węzeł takiej trasy z ul. Skłodowskiej-Curie włączyłby jeszcze na Jądro Reagana. Po szóste, węzeł z Osią Grunwaldzką implikuje podobne komplikacje. Podsumowując, jak się stuka to, co ślina na klawiaturę przyniesie, to czasem lepiej wyedytować posta i zostawić puste miejsce. Albo do kompletu projektu dodać stacje benzynowa na Solnym i zburzyć Marię na Piasku, bo zagraca ulicę. Poza tym miłego dnia.

Adolf_Warski:

Tak, wiem, że Polibuda ma swoje świętości i serdecznie przepraszam, że je naruszam.

BlackPit:

A czy kiedyś nie było koncepcji połączenia obydwu brzegów kładką? Miała chyba powstać w przypadku rozbudowy kampusu PWr. na Żabiej Ścieżce? (bardzo stara historia) Taka kładka byłaby ideal-

nym połączeniem z CN na Na Grobli.

Po co od razu ładować wszędzie ruch kołowy??? Blachosmrodo maniacy!

sl:

I owa kładka (podwieszona) będzie gotowa do użytku, gdy zostaną wybudowane nowe obiekty PWr. na Na Grobli. Ma to się stać teoretycznie w 2011 r.

helm:

Nie wiesz co piszesz!

ad. b

Jaki nasyp? To nie są 3 tory kolejowe tylko linia z rozbudowaną infrastrukturą, najprościej jest coś zebrać za parę złotych sprzedać i niech kolejny hipermarket postawią.

To jest wg mnie świetne miejsce dla zlokalizowania centrum przeładunkowego (dystrybucyjnego) dla całego Starego Miasta. Zamiast wozić powietrze dużymi samochodami do centrum, należy przeładować towary do mniejszych pojazdów jadących do kilku sklepów (mniejszy ruch w centrum i likwidacja ruchu ciężkich samochodów na starówce. Takie centra dystrybucyjne działają z powodzeniem na zachodzie, inna sprawa, że tam przepisy wymuszają powstawanie takowych.

ad. c

MPWiK to się pewnie z chęcią wyniesie, bo przecież tereny wodonośne są co kawałek i nic to, że od dwustu lat wodociągi we Wrocławiu są tak budowane, że zakład Na Grobli jest początkiem całej sieci i jej głównym ogniwem. Jaki rozwój Ty chcesz realizować przy ul. Na Grobli. Tam jedyną potrzebną rzeczą jest wyrzucenie ogródków działkowych i zrobienie porządnej bazy rekreacyjnej na terenie PZMot i byłego KKS Polonia (kto tym terenem dziś zarządza?).

Proponuję poczytaj trochę, zrób sobie wycieczkę rowerową, a przede wszystkim mapa, jakbyś chociaż raz do planu Wrocławia zaglądnął to byś takich pierdół nie pisał.

Adolf_Warski:

Oczywiście, że nasyp i normalne miasto – bo takie centra nie powstają w śródmieściach, np. we Wrocławiu na tej samej linii centrum ma powstać na Brochowie.

I właśnie dlatego buduje się tam obok teraz politechnika i centrum nauki?

Ze źródeł zbliżonych do służb wiem, że ten obywatel zna to wszystko dość dobrze, dlatego atak jest bezsensowny.

helm:

Ile rzeczy to już miało powstać i pewnie nigdy nie powstanie, choćby WZCL (oczywiście to inna skala). Brochów to świetna lokalizacja, ale mam wątpliwości czy rozumiesz co chciałem przekazać. Mi nie chodzi, o nie wiem jak wielkie hale magazynowe i centrum dystrybucyjne, blisko centrum jest potrzebne miejsce do szybkiego przeładunku towarów i dostaw do sklepów, bez składowania.

Adolfie, naprawdę uważasz, że pomysł z mostem w rejonie wieży ciśnień jest dobry? Mi to trochę przypomina pomysł przeprowadzenia drogi przez wyspy odrzańskie od pl. Nankiera do Dubois.

Co do politechniki.

Chcą mieć kampus możliwie zwarty, pamiętam wybieg władz PWr. z budową kampusu w Kamieńcu, i będą mieć. Czy to najlepsze rozwiązanie, że będą koło MPWiK, pewnie lepiej by było, żeby dostali grunt po Placu Społecznym. I obaj wiemy czemu go nie dostaną.

I jeszcze jedno, jestem zdecydowanie za nadaniem temu fragmentowi miasta (Rakowiec) charakteru typowo rekreacyjnego, a szukanie „bodźców do rozwoju” jak pisze burzyn brzmi dla mnie złowieszczo.

pzdr

md.sign:

Też tak uważam – akurat żaden „rozwój” w tym kierunku mi się nie podoba.

Ale niestety, za chwilę okaże się, że naprzeciwko ZOO będziemy mieli nowe duże osiedle...

Darek_W:

Masz na myśli pewnego zagranicznego developera (z GPW), który negocjował tam zakup gruntu czy chodzi o jeszcze inną inwestycję?

Adolf_Warski:

1. Centrum przeładunkowe, dokładnie tak. A to jak blisko centrum to nie może wynikać tylko z potrzeby handlu, ale też z innych interesów i celów polityki przestrzennej.

2. A mi przypomina pomysł z 1900 roku: przeprowadzenia drogi z Wybrzeża Oławskiego do ulicy Książęcej. Każdemu przypomina, co chce. Jak pisałem: jeśli nie będzie korków po budowie AOW, BŁD, OS i tunelu – mostu oczywiście nie trzeba i nie ma po co budować.

1. Jak „zwarty” jak właśnie się rozprzestrzenia? I co ma do tego droga? I kogo obchodzi jedno czyjeś zdanie w polityce przestrzennej, która ma służyć ogółowi? Oni mówią „zwartość”, ja mówię „most”, Bogdan mówi „Bankowy”, a nad nami jest władza planistyczna, która musi

- wszystko ze wszystkim połączyć.
2. Plac Społeczny oddany politechnice to strata kilkuset milionów i chyba oczywiste, że tego nie zrobiono, zwłaszcza że terenów na rozwój jeszcze ma przy Grunwaldzkim (zob. „konceptja przestrzenna” w wątku o bibliotece politechniki).
 3. Ja też, ale to nie ja zaplanowałem tam kilka dużych inwestycji. I nie ja ustaliłem, że na Placu Społecznym krzyżuje się tyle takich dróg, że ciągle są problemy.

zajf:

Tą mapką Adolfie naginasz rzeczywistość. Narysuj nam przebieg tego mostu (nie naruszając Tawerny do czego się zobowiązałeś).

Poza tym mam pytanie do specjalistów od mostów. Czy dałoby się zbudować most w wersji zaproponowanej przez Adolfa tak aby normalnie dało się z niego skręcać np w prawo w ulicę Wyspiańskiego?

Adolf_Warski:

Dobrze: chodnik mostu jest bezpośrednio przy Tawernie, trzeba wyburzyć część H-5 i przesunąć Norwida od zaokrąglenia zaraz do Zintegrowanego (chodnik może biec we wnęce Zintegrowanego):

bystrzak2000:

Jest planowana trasa tramwajowa od pl. Społecznego przez ul. Na Grobli przez most Oławski, nowy most na Odrze do ul. Wyspiańskiego (na wysokości ul. Hoene-Wrońskiego) i dalej Wyspiańskiego i Norwida.

Alti71:

Takie rozwiązanie nigdy nie przejdzie ze względów bezpieczeństwa. Liczba przechodzących studentów przez ul. Norwida jest tak potężna, że trzeba uspokoić ruch na niej tak bardzo jak to możliwe. Jeśli ktoś przejeżdżał tą ulicą pomiędzy pełną godziną a kwadrans po od 8 do 16 to wie o czym mówię.

Wojtek

Darek_W:

Przewidywana data realizacji to jakie lata?

Berserker:

Dokładnie o tym samym myślałem – to rejon, po którym przemieszczają się studenci przemieszczający się pomiędzy budynkami, w których odbywają się zajęcia. Równie dobrze można wprowadzać w życie pomysły rozdzielania szkoły od boiska lub przedszkola od placu zabaw 2 pasmową trasą szybkiego ruchu.

Adolf_Warski:

Tak, jasne. A studenci Uniwersytetu Przyrodniczego jakoś mogą mieć drogę klasy G między budynkami. Nie mówiąc o studentach Uniwersytetu, którego kampus jest pocięty różnymi ulicami.

Trzeba zbudować światła na obu skrzyżowaniach. To, że ktoś przechodzi przez ulicę w niedozwolonym miejscu to dla planowania taki istotny jak graficyarze.

No to przekonuje mnie, że ten most jednak jest potrzebny. Także politechnice – nie studentom przechodzącym gdzie chcą, ale uczelni. Bo można zbudować most tylko tramwajowy, ale po co?

Bezpieczeństwa osób, które same łamią normy bezpieczeństwa?

Jak ktoś nie wie, że nie przechodzi się przez jezdnie tam, gdzie się podoba – to trzeba zamontować słupki z łańcuchami, jak ktoś mimo to nie będzie wiedział – to czyj to będzie problem?

Berserker:

Nie wiem jak wygląda sprawa z U. Przyrodniczym i przypadkiem czy nie budowano wcześniej dróg, a potem uniwersytetu.

Co do UW – jak rozumiem Rynek jest pocięty dwupasmówkami i studenci nie mają jak się przemieszczać?? Jakoś tego nie zauważyłem, ale pewnie napiszesz mi gdzie jest tam droga szybkiego ruchu (za-pewne też przecina Plac Uniwersytecki???)

To, że kilka tysięcy osób przechodzi w niedozwolonym miejscu oznacza nie tyle, że taka rzesza ludzi nie przestrzega przepisów tylko, że przejścia zostały źle rozplanowane.

Berserker:

Ze co??? Że niby przejście przez ulicę jest łamaniem normy bezpieczeństwa???

To ja najwyraźniej łamię normy bezpieczeństwa non stop.

Adolf_Warski:

1. Norwida też zbudowano wcześniej.

2. Grodzka. I czemu „szybkiego ruchu”, jak miałyby być to klasa L lub Z?

No jak zwykle „skoro popieram A, to popieram B jeśli B służy A”. Czyli paranoja.

Zarówno przejścia są źle rozplanowane, jak i tysiące łamią prawo.

Przejść inaczej tam nie rozplanujesz, zresztą nie ma powodu, żeby każdy miał drogę prostą dokładnie tam gdzie chce (nieważne czy to studenci polibudy czy ktokolwiek inny), skoro są kwartały i skrzyżo-

wania – oczywiście są ludzie, którzy skracają sobie drogę na Skłodowskiej, na Traugutta, Grodzkiej, nawet dość często – ale co z tego?

Ale słupki z łańcuchami i światła można zrobić.

(.)

Ja też łamię, ale to mój problem, a nie planistów.

Pisałem o sytuacji takiej, że jak będą światła i słupki to bezpieczeństwo nie będzie problemem, chyba że ktoś będzie przekraczać ulicę poza przejściem.

Michał_w:

Tylko, że oni przechodzą w dozwolonym miejscu. Na przeciwko bocznego wejścia do A1 od Norwida jest przejście dla pieszych.

Berserker:

A problemem jest, że tam nie przechodzi kilkaset osób dziennie tylko kilka tysięcy.

Salvator:

Pomysł z tą trasą jest według mnie absurdalny i twórca w pogoni za jakimś 'genialnym' rozwiązaniem zapomniał czemu ma służyć. Ten fragment miasta jest kampusem Politechniki i jest miejscem codziennego życia dla ponad 30 tys ludzi! Wszelki ruch samochodowy powinien zostać ograniczony do minimum, tak jak zniknąć powinny tam parkingi (pod ziemią) i po wypełnieniu pewnych luk nowymi budynkami na przestrzeni pomiędzy budynkami tam gdzie to możliwe powinny powstać zielone miejsca, trawniki i chodniki. Argumenty, że przecież na UP czy UWr. jest gorzej to tak jakby nie budować apartamentowców, bo inni ludzie gdzieś żyją w blokach. Śmiem twierdzić, że środowisko akademickie jest jednym z głównym czynników które nadają miastu jego charakterystyczny klimat. Może więc nie szukać idiotycznych rozwiązań które zburzą ideę kampusu akademickiego po to żeby kilka samochodów mniej przejechało przez most Grunwaldzki. Myślę że są lepsze metody.

sli:

Też uważam, że ta droga nie jest do końca potrzebna. Wystarczy, że zostanie zbudowane przedłużenie Armii Krajowej na Biskupin i to rozwiąże większość problemów komunikacyjnych związanych z Wielką Wyspą. Cały południowy i południowo-wschodni Wrocław nie będzie się przewalał wtedy przez most Grunwaldzki.

md.sign:

W 100% się zgadzam.

Żeby jeszcze zgodzili się sami zainteresowani...

A budowanie trzeciego mostu kołowego wydaje się naprawdę bez sensu w tym miejscu... Co innego kładka.

625:

Dziś Towarzystwo Urbanistów Polskich organizuje dyskusje o przegranych projektach...

Alti71:

BTW na kiedy jest zaplanowany koniec tej inwestycji?

Wiem, że niedawno ogłosili przetarg na projekt, ale jaki jest dalszy harmonogram to nie bardzo. Kiedy najwcześniej będzie się dało wjechać z Biskupina na Krakowską tym mostem?

Wojtek

sli:

W WPI jest to dokładnie zapisane – ukończenie przewidziane jest gdzieś na 2010-2011. Ale jak będzie w rzeczywistości, to się okaże.

mysteryclient:

Tak powstawał obecny kształt PS.

Curz:

Już wolałbym gdyby wtedy zostawili ten układ urbanistyczny i zabudowali jakimiś bloczkami czy pawilonikami – łatwiej by to było zlikwidować i zbudować normalne kwartały.

mysteryclient:

No co Ty?

I wywłaszczać właścicieli przy okazji?

Według mnie łatwiej będzie właśnie z tego co jest teraz zrobić fajny kawałek miasta.

625:

Orzech z investmap.pl znalazł:

Porządek obrad XVI Sesji Rady Miejskiej Wrocławia

27 grudnia 2007 ROKU, GODZ. 12:00 SALA NR 200, SUKIENNICE 9 WE WROCŁAWIU

(...)

12. PRZYSTĄPIENIA DO SPORZĄDZENIA MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA

PRZESTRZENNEGO DLA FRAGMENTU ZESPOŁU URBANISTYCZNEGO CENTRUM W REJONIE PLACU SPOŁECZNEGO WE WROCŁAWIU

mysteryclient:

Trzeba przypilnować do kiedy można będzie składać wnioski.

Burzyn_Wro:

Pewnie coś koło 2012...

Stadtbaurat:

Dokładnie, paradoksalnie komuna dała szansę na nowe życie dla tego fragmentu miasta zostawiając tam ugór zamiast zabudowywać teren blokami. Ich wyburzenie byłoby bardzo trudne jeśli w ogóle realne. Wywłaszczenie tylu budynków (w dodatku w niezłym stanie technicznym) i znalezienie zakwaterowania dla ludzi tam mieszkających byłoby dużo trudniejsze niż zburzenie estakad i przebudowa układu ulic.

Michał_w:

Ogłoszenie o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego Centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu.

(.)

Właśnie pojawiło się ogłoszenie. Do 13 marca można składać.

625:

To jakie wnioski forumowicze składają?

Yoddo:

Jaki jest aktualny stan planowania?

Pierwszy post – zwycięski plan 1 ma normalniejszy układ bloków, jednak uzupełniłbym go o coś z wariantu 2 – oś Placu/mostu Grunwaldzkiego nie kończy się gdzieś nigdzie, tylko dochodzi prawie że do Placu Dominikańskiego (do czerwonej poczty). Na wieżowce jest Stare Miasto trochę za blisko – może we wschodniej/południowej części areału, ale i tak raczej tylko do magicznej granicy 55m (nie mam na myśli tu ul. Krakowskiej z innego wątku). Ewentualnie trochę więcej zieleni przed budynkiem poczty – poszerzając ulicę przed nią o 5-10 m. To tyle.

Adolf_Warski:

Wnioski niech składa ktoś, kto ma interes prawny, np. stowarzyszenie, w którego celach statutowych się to znajduje.

Ja mogę jedynie wnioskować, żeby cokolwiek by nie uchwalili, to żeby nie używali takiej popeliny:

2) wymagane rozdrobnienie bryły budynku w oparciu o przekazy

historyczne i ikonografię,

3) możliwe wprowadzenie konstrukcji szachulcowej,

7) wskazana wbudowana stacja transformatorowa z uwzględnieniem walorów architektonicznych zabudowy,

8) z uwagi na rangę oraz miejsce usytuowania zabudowy, projekt

budowlany powinny poprzedzać studia widokowe i szkice panoramiczne nowej zabudowy.

625:

@Yoddo:

Przeczytaj choćby Studium, nie mówiąc o założeniach konkursu – Twoje pomysły, podobnie jak projekty wielu pracowni, w ogóle nie mogą zostać wykonane, gdyż są sprzeczne z likwidacją trasy WZ.

Yoddo:

(1) Pod pomysłem przedłużenia osi podpisali się: Zbigniew Maćków, Anna Galas, Eugene Houx, Agata Kowalczyk, Mariusz Maury, Michał Nykiel, Bartłomiej Witwicki, Zuzanna Wojtasiak, Łukasz Kitka, Marcin Hałas.

(2) Nie napisałem, że szeroka jezdnia z wieloma pasami ruchu ma dochodzić aż tam – po prostu optyczna oś łącząca Plac Grunwaldzki aż ze Starym Miastem. Podobnie Oś Królewska w Paryżu ma na części 10 pasów ruchu (Champs Elysee), na części szeroki deptak pieszy (Jardin de Tuileries) – w tym wypadku widziałbym na południowo-zachodniej części zwykłą dwupasmową uliczkę.

Kuba.wro:

Nowy Targ zabudowali bloczkami i jak łatwo je zlikwidować??? Na razie graniczy to z niemożliwością a teren jest kilkanaście razy mniejszy od PS.

Curz:

Chodziło mi o takie bloczki BIUROWE jak PZU „+” między nimi kundlowate pawiloniki – takie coś łatwiej by było zlikwidować.

Pankracy:

Moim zdaniem przedłużenie Osi Grunwaldzkiej nie jest głupim pomysłem. Wcale nie musimy budo-

wać tam autostrady.

Warto wykorzystać szansę stworzenia we Wrocławiu czegoś w rodzaju paryskich Pól Elizejskich zakończonych dominantą przy budynku ZREMBu.

Jeśli włodarzom miasta to się nie podoba, to ja bym chciał aby przywrócono pierwotny układ komunikacyjny tzn. z mostu Grunwaldzkiego trasa po alei Słowackiego plus tunel z mostu Pokoju do Pułaskiego.

To co proponuje zwycięska praca (zakończenie osi dziwnym placykiem) w ogóle do mnie nie przemawia. A zaproponowany przez nich tunel pod ul. Mazowiecką jest całkowicie bez sensu.

Yoddo:

Trasa WZ ma zostać zwężona do klasy Z i tramwaje dalej będą nią jeździły – przedłużona oś Placu Grunwaldzkiego to byłaby najkrótsza droga na Plac Grunwaldzki dla tramwajów. Mógłbym sobie nawet wyobrazić, że na odcinku od poczty po planowany plac w środku dzielnicy (p. wariant 1 i częściowo 2) jest tylko torowisko tramwajowe i deptak po obu stronach – wtedy nikt nie będzie sobie tamtędy drogi samochodem „skracał”.

Oczywiście liczę na to, że ZREMB się kiedyś rozleci – wtedy będzie można pomyśleć o nowej zabudowie z dominantą na zakończeniu osi.

Darek_W:

Nie zdziwcie się, jeżeli sprzedaż pierwszych działek na terenie umownie zwanym Placem Społecznym... zostanie trochę przesunięta w czasie...

Adolf_Warski:

Przesunięta w czasie względem „kiedyś tam w przyszłości”?

A właścicielem tam jest w większości Skarb Państwa reprezentowany przez Prezydenta Wrocławia, więc urząd miasta nie ma takiej motywacji, jaką ma gdzie indziej.

Darek_W:

Po prostu generalnie w tej chwili to wszyscy będą chodzić i biegać wokół inwestycji związanych z Euro2012... A i pewne kwestie z samym pl. Społecznym, wymagają dłuższego okresu przygotowawczego... Myślę, że PS takie przesunięcie w czasie tylko wyjdzie na dobre...

625:

Kto mówił żeby przedłużyć tunel pod Pułaskiego aż za wiadukt?

(.)

A to zajf – dobry pomysł miałeś!

Salvator:

I niezbyt tani xD.

Erni79:

A o co biega?

zajf:

A biega o to, że Przemek odgrzewa kotleta, w postaci jakiegoś tam mojego mało realnego (@ Salvator:, i owszem drogiego) pomysłu.

A czemu to służy, to nie wiem.

625:

Kto powiedział że mało realnego?

Piotrek:

625:, Ty coś wiesz, pisz.

625:

Co wiem, nic więcej nie wiem!

mikeleg:

No, ale też aleja nie będzie taka długa jak w pierwotnym projekcie:

Rafis:

No to pewnie pierwszy na przetarg pójdzie ten grunt obok mostu Grunwaldzkiego pod 43 metrowy hotel.

625:

No pisałem – tunel od krzyżówki UWoj/przyszły hotel/most G wzdłuż Mazowieckiej, prawdopodobnie aż za wiadukt na Pułaskiego.

(.)

Ale coś mi nie gra.

Piotrek:

I po jaką cholere taki wielki tunel.

Mnie tam go szkoda. Byłby fajny ciąg od parku do AW.

625:

Po to:
Hydral/foto/39/39398.jpg

capo_di_tutti_capi:

Ciekawi kwestia tego tunelu w kontekście Obwodnicy Śródmiejskiej i AOW. Widocznie to będzie wciąż za mało, a tunel ma być elementem jednej ze śródmiejskich osi ruchu.

Piotrek:

@625:

I ten tunel załatwi lepsze udroźnienie przejazdu? A co z korkami u wylotów? Przecież sam krytykowałeś tunel pod WZ.

625:

Autom jest zawsze za mało. Wg wyliczeń, nawet z nowa STP, przez WZ ma jeździć za kilkanaście lat porównywalna liczba aut z AK teraz. Mamy 2 wyjścia – likwidacja WZ albo ekrany akustyczne.

(.)

A czy ja chwalebę ten tunel? W Berlinie wybudowali sobie tunel do stania między Schoenefeld a Tegel. my nie jesteśmy gorsi?!

Piotrek:

Acha, czyli UM ma dużo kasy i postanowił ją utopić w bezsensowny tunel. Fajnie.

625:

Pewnie liczą, że tunel sfinansuje się z działek. Ciekawe, bo ten pod WZka miał być nierealnie drogi.

Mazz_Wro:

Spółeczny bez wież – Źródło: Gazeta Wrocławska.

625:

(rehot).

Maxymilian:

Ściema niezła z tym zabudowaniem przed Euro będzie powtórka z rozrywki jak w przypadku CP... Ostatnimi czasy jestem sceptycznie nastawiony do nowych, tak wielkich inwestycji.

Coolper:

Nie, no aż tak źle nie będzie, o ile jest prawdą, że teren zostanie podzielony na kilkanaście działek. Też uważam, że zabudowa przed Euro jest nierealna „Poza tym widać, że kasa zaślepiła naszych urzędników rekord zostanie pobity kilkakrotnie !! – ta już to widzę zważywszy, że boom minął. Chyba, że chcą czekać do następnego.

zajf:

Mój ulubiony fragment.

„to już dziś jest pewne, że nie będzie tam miejsca dla drapaczy chmur. Na to nie zgodzi się miejski konserwator zabytków, bo tzw. pl. Społeczny jest położony w zabytkowym rejonie Przedmieścia Oławskiego.”

kotbehemot:

Ja tego nie rozumiem... Przecież Przedmieście Oławskie to idealne miejsce zdaniem naszych urzędników na drapacze... Zgodzili się już na Angel Wings, czemu tylko tyle?

Co za kompletny brak konsekwencji...

A tak w ogóle to dziwne, że dzielą tę działkę, powinni sprzedać w całości, najlepiej jakiemuś egzotycznemu spekulantowi.

MG1803:

Najlepiej jakiemuś z Hiszpanii.

Sanus:

A moim zdaniem z rozpoczęciem przebudowy tego placu powinni poczekać do 2012 roku.

Adolf_Warski:

Zabytki über alles.

Skoro konserwator wszechmocny jest (ostatnio było – „może, nie musi”), to może uda się dobrze wyremontować dworzec?

625:

proponuje Vahapa Toya.

Maxymilian:

No, jedno wykluczałoby drugie, ale tak nie jest. Więc czemu nie można tam postawić wież?! Przecież to miejsce jest idealne pod względem estetycznym, jak i urbanistycznym, na tego typu wysoką zabu-

dowę.

Magistrat znów straci głowę przy tak wysokiej cenie i zrobi lipne mpzp, a potem umowy z kupcami, jak w przypadku CP i będziemy mieli znów puste pole przez wiele miesięcy, jak nie lat!

Adolf_Warski:

I forgot Poland.

To oczywiście bardzo dobrze, że na Placu Społecznym nie będzie wieżowców. Im więcej wieżowców, tym więcej zaspokojonego popytu i mniejsza szansa na zapełnienie luk po drugiej wojnie. Wieżowce to wymieranie śródmieścia, to niezabudowanie usługowo-mieszkaniowych kwartałów, które tworzą miasto dla ludzi.

jacekq:

Plac Społeczny to chyba Nowe Miasto, a nie Przedmieście Oławskie?

Adolf_Warski:

Przedmieście!

Rafis:

Teraz to przedmieście a jak już je zabudują to będzie nowe miasto, pasi?

(.)

Skoro widzisz, to zauważ też, że mówi o tym „ekspert” od nieruchomości Pan Michniak z WGN.

Erni79:

Tak i to, że zabudowa ma być nie wyższa niż Urząd Wojewódzki. Tylko co tam robi 43 metrowa wieża Poczty Głównej.

Berserker:

Fajne założenie – szkoda tylko, że akurat w tym wypadku to jedna wielka bzdura.

Bo obecny plan robi zadupie w stylu sypialnianego przedmieścia.

Twoja wypowiedź oczywiście była w innym kontekście, ale ma także w wypadku tego planu zagospodarowania właśnie dosłowne znaczenie... tylko szkoda, że to sypialniane przedmieście będzie w centrum.

Biskupin dobry jest jak jest na swoim miejscu, a nie obok Rynku. Teraz czekam na propozycję odtworzenia czegoś w stylu Ołtaszyna czy Wojszyc na Kępie Mieszczańskiej, aby faktycznie zrobić zadupie z całego miasta.

Coolper:

Czyli miasto i eksperci liczą, że niektóre działki pójną po 8 albo i 12 tys zł/m² (bo to jest kilkakrotne przebicie dzisiejszego rekordu). Oby oby... Ja tam kupowałem nie będę, a taka kasa to zawsze plus dla miasta. Tylko po prostu mi wydaje się to jakoś mało realne na dzień dzisiejszy. No ale, pożyjemy, zobaczymy.

Adolf_Warski:

Lepsze „zadupie w stylu sypialnianego przedmieścia” niż „zadupie w stylu sypialnianego przedmieścia & wieże w stylu przeciętnego miasta w Midweście”. Z powodów ogólnych, o których pisałem. Wieżowce gdziekolwiek = mniej śródmieścia gdziekolwiek.

Oj, Rynek też nie jest wyższy niż Urząd Wojewódzki, a nie jest Ołtaszynem czy Wojszycami.

Ten plan raczej będzie (jak większość) z grupy „proinwestorskich”, więc dopuszcza i „Biskupin” i centrum miasta.

Rekapitulując: plan może jest niedobry, ale nie z powodu niedopuszczenia wieżowców. Wieżowce (podobnie jak deglomercja) doprowadzają do upadku normalnej zabudowy pierzejowej względnie do nierozwijania jej, tym samym odbierają miasto ludziom i skutkiem ich budowy jest degrengolada centrum.

Sopelsiasty:

To, czy będzie to miasto, czy przedmiejska sypialnia zależy przede wszystkim od funkcji. Miasto jest bowiem tam, gdzie są ludzie, nie tam, gdzie wieżowce. Jeśli w budynkach przy głównych ciągach komunikacyjnych znajdują się wysokie partery, to ok, nawet, jeśli miałyby się tam usytuować głównie banki i salony telefonii komórkowej. Zresztą, miejsce między Placem Dominikańskim (handel) i RR (też handel) nigdy nie będzie Biskupinem. Ja w ogóle widziałbym tam obsadzoną drzewami aleję z dobrą KZ (tramwaje) i nieco bardziej prestiżowymi niż w GD i PG sklepami. Względna cisza, zieleń i kawiarnie. Prestiżowi sprzyjać będzie zresztą sąsiedztwo AW i Hiltona.

nbalbina:

Patrząc na koncepcje zagospodarowania pl. Społecznego, mogę powiedzieć, że najbardziej martwią mnie dwie sprawy:

Zabudowanie przestrzeni przed Urzędem Wojewódzkim, przy jednoczesnym pozostawieniu wolnego miejsca przed Muzeum Narodowym. Te budynki, choć położone po dwóch stronach ulicy tworzą pew-

ną interesującą kompozycję. Jedna (kiedyś) instytucja, dwa style, dwie epoki. Podświetlone wyglądają obok siebie naprawdę imponująco. Byłoby szkoda tracić taki widok. Tak jak wielu na tym forum nie może przeboleć utraty widoku na gmach główny Uniwersytetu spowodowany budową mariny, tak mnie trudno będzie się pogodzić ze stratą takiego obrazka: (fotka z hydrala, autorstwa darbina)

Oczywiście zostaje spojrzenie z drugiej strony Odry, ale to nie to samo. Nie chciałbym, aby projektanci ulegli pokusie tak olbrzymiej przestrzeni i „naćpali” tam budynków, nie zostawiając ani skrawka wolnego miejsca. Wg mnie, przed Urzędem powinna być przestrzeń, także ze względu na charakter tego miejsca, jako ośrodka pewnej władzy. Nie mówię, że ludzie mają do tego podchodzić na kolanach i traktować jak Wielką Piramidę, ale jeśli już mamy tak reprezentatywny budynek o charakterze administracyjnym, to nie umniejszajmy wartości jego i jego funkcji. W takim kształcie, jak proponują projekt, na Urząd będzie się niejako „wpadać”, wychodząc z gęstej zabudowy. Przede wszystkim jednak chcę przed nim trochę „pleneru” ze względu na wspomniany wyżej widok.

Sprawa druga, to zabudowa w bezpośredniej bliskości kościoła św. Maurycego (od północnego wschodu). Jej wysokość również przysłania ją z tego kierunku. Uważam to za niedopuszczalne. Tereny wokół kościołów powinny być swego rodzaju wyspami w tym morzu planowanej zabudowy. Skoro konserwator nie dopuszcza wież z powodu zabytkowości Przedmieścia Oławskiego, to powinien tym bardziej zatroszczyć się o otoczenie tego cennego zabytku. W końcu Przedmieście Oławskie, to niegdysiejsze Vors „Mauritz (tak na planie Weinerja) i nazwę swą brało właśnie od tego kościoła. Tereny rozumiane w projektach jako pl. Społeczne nie były NIEZABUDOWANE tylko PRAWIE niezabudowane. Szanujmy więc to „prawie”. Mam też nadzieję, że efekty prac na placu (budowlane i komunikacyjne) nie zaszkodzą i nie „zamkną” kościołów św. Łazarza i św. Trójcy i nie odetną terenów po drugiej stronie mostu Oławskiego (a szykuje się tam GeoCentrum, odnowiona przystań i... cokolwiek, co będzie w wieży ciśnień).

Na koniec mam pytania odnośnie MPZP:

- gdy jest opracowany MPZP dla jakiegoś terenu, a teren się potem dzieli, czy MPZP może stracić moc/ musi stracić moc/ nie może stracić mocy?

- czy są określone normatywnie parametry terenu, dla którego można opracować MPZP? (np. minimalna powierzchnia etc.)

- jak to jest z MPZP dla terenów graniczących ze sobą; czy fakt „graniczenia” wymusza jakąś potrzebę „oglądania się” na zapisy sąsiedniego MPZP? czy ewentualne rażące kontrasty wyklucza się na drodze normatywnej, czy „zdroworozsądkowej”? np. jeśli na terenie A plan przewiduje h max 45 metrów, to czy na planie terenu B, który jest obok może przewidzieć h max 300? a jeżeli tak, to kiedy tak a kiedy nie? czy rządzi tym litera prawa, czy wspomniany zdrowy rozsądek, świadomość urbanistyczna, umiejętność planowania przestrzeni miejskiej?

Będę wdzięczny za odpowiedzi.

Adolf_Warski:

MPZP obowiązuje, dopóki nie będzie uchwalony nowy MPZP.

Jeśli w samym MPZP nie ma klauzuli derogacyjnej („niniejszym uchyla się MPZP dla rejonu Placu Socjalnego dla terenu objętego planem”) to na podstawie ogólnej reguły kolizyjnej (norma późniejsza uchyla normę wcześniejszą) poprzedni plan traci moc w terytorialnym zasięgu nowego.

Nie. Bywały MPZP dla hektarowych działek, bywały MPZP dla całych gmin.

Nie ma mowy o „rażących kontrastach”. Każdy MPZP dotyczy innego kawałka przestrzeni.

Rażących kontrastów w sensie potocznym nie sposób wykluczyć, o ile nie są tu przeszkodą przepisy szczególne (o ochronie zabytków, o lotnictwie cywilnym, techniczno-budowlane). A dla właściciela na jego terenie wszystko, co nie jest zabronione, jest dozwolone.

Berserker:

Co do wieżowców – NIE POWINNY TAM powstawać, bo są za blisko Rynku i kamienic z Traugutta, ale... NIE POWINNY TAM powstać też Angel Wings.

W takim wypadku jak już „poczyniono zło” powinno się jednak iść w tym kierunku: nie ma potrzeby zapakowania całego placu wysokimi budynkami, ale można by dopuścić do powstania 2-3 kolejnych wież w sąsiedztwie AW, bo idziemy śladami Warszawy, która jednak ma ten luksus, że potem będzie w stanie zagęścić wysoką zabudowę – my takiej możliwości mieć nie będziemy.

Pomimo, że nie jestem wielkim zwolennikiem wieżowców (choć nie mam nic przeciw nim pod warunkiem, że będą „wtopione” w tkankę miejską Z GŁOWĄ, a tego właśnie się nie realizuje), nie rozumiem zarzutu aby przyczyniały się one do upadku zabudowy pierzejowej, ponieważ najczęściej „przyziemia” wieżowców taką zabudowę tworzą i nie ma z tym problemu. Współczesne „city” z wysokościowcami zmieniło też swoje funkcje – to już nie jest kwartał biur, który wymiera po południu – tam życie toczy się cały czas, więc zarzut o wymieraniu też już się zdewałowiał.

A co do planu: wyprowadzenie ruchu i uspokojenie większej części placu sprzyja zabudowie mieszkaniowej – zapewne powstaną tam drogie apartamentowce dla bogaczy i okolica stanie się sypialnią

(poza kilkoma miejscami) – żeby tylko jeszcze nie ogrodzili tego płotem.

zajf:

Odległość od Rynku nie jest żadnym argumentem. Do CP też z Rynku daleko nie jest.

1. Nikt nie wyprowadzi stamtąd ruchu. Zmniejszy się tylko jego gabaryty a tramy dalej będą jeździć po powierzchni.

2. Wszystkie ulice mają być ogólnodostępne więc co mają ogrodzić?

3. Taka to będzie dzielnica sypialna jak Śródmieście, Przedmieście Oławskie czy Świdnickie.

Berserker:

Ad1 – właśnie chodziło mi o wyprowadzenie z centralnej części placu głównego ruchu – czyniąc tym samym tą część strefą uspokojoną (pod sypialnią).

Ad2 – naprzeciw Dworca też cały teren powinien być ogólnodostępny, a ogrodzono bloki od Dworcowej – obleśnym wysokim płotem.

Ad3 – czyli równie dobrze może zostać nawet pole uprawne – jadąc przez miasto będzie się przejeżdżać przez: centrum, zadupie, centrum. Może jednak zadupie powinno się wyprowadzić na... zadupie?

Rafis:

Foty z 15 maja.

zajf:

Tak, to prawda. Ogrodzono. A dlaczego? Bo linia zabudowy jest cofnięta. A na Społecznym ma być jak należy i usługowe partery. Myślisz, że sklep się od klientów płotem odgrodzi czy jak?

A mógłbyś jeszcze napisać z którego kierunku byś jechał? Bo nie kojarzę zadupia.

Berserker:

Czyli jak rozumiem wszędzie gdzie linia zabudowy jest cofnięta można teren ogrodzić? Na świdnickiej pasaż „po schodach” też? NOT także powinien być ogrodzony „stylową” siatką? Ja rozumiem, że dworcowe kur.wki obierały sobie okolice gwarnej za swój teren działań, a klatki schodowe były zaszczone, ale ogrodzono dosyć spory teren i wygląda to koszmarnie.

Jadąc przez Wrocław trasą przecinającą miasto jedziesz właśnie przez centrum, zadupie (Plac Społeczny po zabudowie) i znowu centrum.

625:

Grodzenie jest ok, ale właśnie przy cofniętej linii – jak NOT, Pałacyk, Podwale Oławskie. czyli eleganckie przedogródki.

zajf:

No nie zrozumiałeś. Napisałem Ci kiedy można/da się/jest to fizycznie wykonalne ogrodzić. A na pewno nie da się grodzić tam gdzie to fizycznie niemożliwe. A na Społecznym nie będzie to możliwe. Czyli argument o grodzeniu można włożyć między bajki.

Ale jak to? Skoro Społeczny ma mieć strukturę taką jak całe Śródmieście, czyli usługowy parter i mieszkalna/biurowa góra. Tam nie ma być wolnostojących budynków a pierzeja.

rybak:

Patrząc na to, widać pustynię na pl. Społecznym i na wprost na Grunwaldzie, nie licząc parku Szczytnickiego i Zacisza, to na Polibudzie i koło klinik jest w miarę zielono, mimo że drzewa tylko na podwórkach i wzdłuż Odry. Oby na nowym Społecznym było trochę drzew, a nie trawniki i trochę żywopłotu.

625:

Też mam nadzieje. Wrocław jest bardzo mało zielonym miastem, ale to temat do wątku o zieleni miejskiej.

Wrocek_fan:

Tak, tylko trzeba sadzić szpalery drzew, jak w Paryżu czy Barcelonie, a nie pieprzone trawniczki – sralniczki lub żywopłociki.

6985:

Racja! Dobre wzorce!

Berserker:

Nie no wybacz, ale pomimo, że ogrodzenie od Dworcowej jest fizycznie możliwe (i zostało zrobione) to taki ten płot przed blokami wygląda jak powiększona wersja Ołtaszyna, Karłowic itp – ale tu jest centrum. Nie wspominając już o samym wyglądzie tego płotu i tym, że jest też takie ogrodzenie w przejściu budynków obok Longinusa naprzeciw Dworca Głównego. Z jednej strony piszecie o kaleczeniu tkanki miejskiej grodzeniem osiedli, a z drugiej strony nie widzicie nic w ogrodzeniu kilku bloków w SAMYM CENTRUM.

No tak, a wywalenie głównego ruchu samochodowego na obrzeża placu oczywiście nie świadczy o chęci zabudowania środka drogimi apartamentowcami dla bogaczy? Już ja widzę jak się w tych

apartamentowcach rozlokują sklepy (i pewnie jeszcze nie wpłynęło to negatywnie na cenę mieszkań?) – zwłaszcza w pobliżu Galerii Dominikańskiej...

zajf:

Sorry, ale ja się nakręcisz, bywasz nieznośny. A kto twierdzi, że nie? Kto mówi, że to dobrze, że tam jest taki płot?

Wymyśliłeś sobie na Społecznym płoty i jakby się płyta zacięła...

Takie sprawy jak usługowy parter można zapisać/wymóc w MPZP.

micchal@waw:

Hehe, a mnie po 3 miesiącach w Barcelonie pierwsze co rzuciło się w oczy to właśnie zieleń... Może nie jest ona jakoś uporządkowana, ale czuje się jakbym do jakiegoś lasu przyjechał, co jest miłą odmianą.

zaphod777:

Kolega chyba raczej żartować, co mnie się się rzuciło w oczy po przyjeździe z Wro do Barcelony to właśnie zieleń ;]

Całe centrum jest zielone! Wzdłuż każdej ulicy rosną drzewa! A u nas sam beton... Całe okolice Rynku jak i śródmieście to beton bez drzew.

micchal@waw:

Mówię o moich odczuciach... Nie wiem jak długo mieszkałeś w Barcelonie, dla mnie w centrum, brakuje właśnie zieleni, parków... Oczywiście ulice wysadzone platanami są niesamowite i bardzo mi się to podoba, ale tak naprawdę masz tam sam beton i mały kwadracik na drzewko...mnie już w samolocie rzucił się w oczy ten głęboki kolor zieleni u nas... Nie wiem, może to zasługa tak krytykowanych na tym forum trawniczków, ale jak mówię, to są tylko moje odczucia świeżo po przyjeździe...

Wrocek_fan:

W Barcelonie zieleni jest więcej, ale faktycznie jest ona mniej „zielona” i gęsta, co jest głównie zasługą klimatu, przez co wrażenie może być takie jak Twoje. Poza tym jest ona bardziej równomiernie rozmieszczona (oczywiście poza starym miastem) i drzewa wzdłuż ulic spotyka się prawie wszędzie.

sagger:

Wiadomo, kiedy MPZP zostanie wystawiony do publicznego wglądu?

stalowy:

Jak się pojawi w tym miejscu to będzie to jednoznacznie z wyłożeniem do publicznego wglądu:

<http://www.wroclaw.pl/m82951/p83498.aspx>

skansen:

Jakkolwiek na to nie patrząc, to nie wiem czemu, ale mimo, że mój głos nie ma już sensu, to i tak najbardziej podoba mi się ta wersja Palcu Społecznego, choć znam jej niedoskonałości...

lekce:

Taka imperialna.

jacekq:

Raczej kolonialna.

skansen:

Myślałem, że po prostu monumentalna...

hjal:

Niechący nieźle skwitowałeś ten projekt. Wygląda jak gigantyczny palec na środku placu. Żeby nie powiedzieć, że coś innego...

WotaN:

Zgadza się. Ale z z tego samego imperium co Lord Vader.

jacekq:

Znaczy środkowy palec, tylko kto komu uczynił ten gest?

skansen:

Co mnie podkusiło, by odgrzebywać ten temat...?

Koppel:

A gdzie tu jest zjazd z mostów na Pułaskiego?

Maxymilian:

Nie ma zjazdu. Jest tunel z mostu Pokoju aż do Pułaskiego lub z Grunwaldzkiego do Pułaskiego.

jacekq:

Nie widać wjazdu do tunelu, z kolei za wieżą widać odnogę z ronda w stronę Pułaskiego.

Maxymilian:

Hmm w sumie nie wiem czy ten projekt uwzględniał tunel jakikolwiek. Więc, chyba go nie ma.

skansen:

O ile mi wiadomo ten projekt uwzględniał teleportację. Bo to bardzo przyszłościowa była, ta koncepcja.

625:

Pomimo, że ta audycja ma już trochę czasu, warto posłuchać, ponieważ dziś na konferencji o nadbrzeżach Odry można było zobaczyć opracowywany plan, zbieżny z tym, co mówi pan Ossowicz:

<http://www.radoram.pl/articles/view...acz-propozycje>

czyli budynki podobne do Poczty bryłami, ale z wyższymi wieżami.

tomekkor:

BTW – a co sądzicie o tym projekcie???

Maxymilian:

Dwa mosty Grunwaldzkie?

Fajny, ale podoba mi się ten poprzedni wyżej z wieżą w stylu dubajskim, co skansen zapodał.

Ogólnie widzę tam właśnie zabudowę tej wysokości oraz z jedną albo kilkoma wieżami.

alsen strasse 67:

Moim zdaniem wieżowce na Placu Społecznym nie są niezbędnie konieczne, a ten zapodany przez skansena projekt to jakiś koszmar, zupełne przегięcie.

skansen:

Nie no, jasne – to była marna prowokacja z tym wieżowcem. Mnie cieszą projekty śródmiejskiej zabudowy Społecznego, podobałyby mi się budynki przypominające kamienice, kilka kondygnacji wyższe niż zwykle, np takie jak ta. Poza tym każda przyzwoita perspektywa przywrócenia ciągłości tkanki miejskiej w tym rejonie bardzo mnie cieszy. Może nie jestem specjalnie wybredny, może mam dosyć łąk i estakad w pięćdziesiątym ósmym centrum miasta.

Nomin:

Obecnie na placu Społecznym koncentruje ruch samochodów i tramwajów ze wschodu na zachód i z północy na południe. Aby rozpocząć jego przebudowę trzeba coś z tym ruchem zrobić, tj. prawdopodobnie całkowicie się go pozbyć.

Inaczej nie da się rozmontować estakad i zlikwidować tuneli. Osobiście, kiedy myślę dokąd można by te strumienie samochodów na czas przebudowy przekierować, „widzę ciemność”. Wydaje mi się, że projekt rozwiązania tego problemu, to jest dopiero wyzwanie dla specjalistów.

Maxymilian:

Ten projekt dopiero ruszy jak zostaną w pełni wybudowane obwodnice miasta. Wcześniej to jest niemożliwe.

ndbalbina:

Tomekkor, projekt, który zamieściłeś, podoba mi się bardzo z jednego prostego powodu – zostawia wolną przestrzeń przed Urzędem Wojewódzkim. Widok na Starą i Nową Rejencję moim zdaniem powinien pozostać w takim stanie, jak obecnie – jak tu kiedyś pisałem, jest zbyt wyjątkowy, także jako mini lekcja historii architektury, żeby go przysłać zabudową...

fredru\$:

A mi najlepiej się podoba ten projekt:

<http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny3d.jpg>

Jest to projekt naszego wspólnego forumowego autorstwa.

Spencer:

Świetne!

Podoba mi się daleko bardziej od wygranej koncepcji konkursowej. Bardzo miejskie i ma coś w sobie z berlińskiego placu Poczdamskiego, jedynie to bisowanie Kaiserbrücke niepotrzebne.

Można bliżej skąd ta koncepcja?

antisocial011:

Może i miejskie, ale jakoś nie wierzę, aby zwykłe jednopoziomowe mogło sprawnie obsłużyć ruch, który teraz odbywa się po estakadach. Przy okazji burzy to trochę sens placu przed Urzędem.

tomekkor:

To praca konkursowa nr 30.

625:

Zamiast wielkiego ślimaka będą banki, sklepy i urzędy.

W samym centrum miasta mamy koszmarny węzeł komunikacyjny rodem z poprzedniej epoki.

Na szczęście kończą się prace nad ostatecznym projektem nowego pl. Społecznego.

Jeszcze na początku lat siedemdziesiątych na placu Społecznym stały poniemieckie kamieni-

ce. Zostały jednak zrównane z ziemią. Wszystko po to, aby ułatwić życie wrocławskim kierowcom. Na ich miejscu wybudowano nowe jezdnie, a także obecny symbol placu: dwie niezbyt urodziwe estakady.

Planowano również zabudować puste miejsca, gdzie nie było jezdnie. Jednak na dobrych chęciach się skończyło. Oprócz podziemnych przejść dla pieszych na placu nie powstało już nic więcej.

Kiedy tworzone nową drogową siatkę, projektanci chcieli, aby ruch samochodowy swobodniej przepływał w centrum Wrocławia. I to poniekąd się udało. Nowy układ drogowy sprawił, że do tej pory auta trafiają na trasę WZ (pl. Dominikański, Kazimierza Wielkiego), czyli do ścisłego centrum miasta.

- I to zamierzamy zmienić przy przebudowie placu Społecznego – zdradza Piotr Fokczyński, architekt miejski.

Dlatego planuje się wybudowanie wielkiego podziemnego tunelu. Zaczynałby się na ul. Pułaskiego (ta ulica zostanie zupełnie przebudowana. Powstaną dwa dodatkowe pasy ruchu). Mniej więcej pośrodku placu Społecznego rozwidli się, tworząc literę Y. Jedna odnoga poprowadzi do mostu Pokoju, a druga do Grunwaldzkiego. Wtedy trasa WZ właściwie przestanie istnieć, a pojazdów przejeżdżających w okolicy Rynku będzie o wiele mniej.

Jednak najciekawsze zmiany czekają plac na powierzchni. Cały bowiem ma zostać zabudowany. Wcześniej jednak urzędnicy podzielą go na działki budowlane. Ile ich będzie? Tego jeszcze nie wiadomo. Obecnie w paryskiej pracowni architektonicznej Gottesman – Szelcman trwają ostatnie prace nad projektem pl. Społecznego.

Co już ustalono? Zabudowa nie będzie wysoka. Na samym placu na pewno nie stanie żaden drapacz chmur. Jednak w bezpośrednim sąsiedztwie placu być może wyrośnie las wieżowców. Jego początkiem będzie wieża (lub dwie wieże) na osiedlu Angel Wings przy ul. Traugutta. A końcem: most Grunwaldzki. Plan jest taki, żeby wieżowce budowane były tuż nad brzegiem rzeki Oława. Im bliżej mostu, tym byłyby mniejsze. W pobliżu być może będzie duży hotel. Urzędnicy chcieliby, aby miał pięć gwiazdek. Tymczasem na samym Społecznym wysokość obiektów na pewno nie przekroczy 55 metrów.

Teraz architekci głośnią się nad tym, jakie funkcje mają spełniać poszczególne wydzielone kwartały. Chodzi o to, aby ustalić, gdzie zostaną wybudowane biurowce, gdzie mieszkania, a gdzie lokale rozrywkowe. Te ostatnie powstaną głównie z uwagi na bliskość akademików studenckich i wyższych uczelni. Rozważa się wybudowanie również budynków dla instytucji kulturalnych.

- Jedno już jest pewne. W parterach wielu obiektów będą usługi. Takie jak banki czy sklepy – dodaje Fokczyński. Podkreśla, że pl. Społeczny musi przestać być martwym miejscem.

Najprawdopodobniej na placu nie zabraknie również budynków o charakterze publicznym. Co prawda w magistracie wrzucono już do kosza plany wybudowania wielkiego obiektu urzędu miejskiego, ale nie jest wykluczone, że powstaną inne – mniejsze. Wszystko dlatego, że na Społecznym stoi już urząd wojewódzki, a także marszałkowski.

Tymczasem wcale nie jest pewne, że działki budowlane zostaną od razu wystawione na sprzedaż, jak tylko projekt placu będzie gotowy. Wszystkiemu winien kryzys gospodarczy. Urzędnicy obawiają się, że w najbliższych miesiącach ceny za metr kwadratowy będą za niskie. Kiedy plac Społeczny zostanie zabudowany? – Za około 10 lat – zapowiada Fokczyński. Jednak pierwsze budynki mogą powstać jeszcze przed mistrzostwami Europy w piłce nożnej w 2012 roku.

Skąd ta nazwa?

Plac Społeczny to nieoficjalna nazwa terenu, który znajduje się pomiędzy Odrą a pl. Wróblewskiego. Od wschodu graniczy z ul. Mazowiecką, a od zachodu z gmachem Poczty Polskiej. Plac Społeczny nazywa się tak, ponieważ sporo prac przy jego zabudowie wykonano w tzw. czynie społecznym. Tylko że takiej nazwy nie ma. Nikt jej nie zatwierdził.

Towarzystwo Miłośników Wrocławia czeka, aż ktoś przedstawi konkretny plan zabudowy tego terenu. Bo dopiero wtedy będzie zasługiwał na miano placu. Od 10 lat w szufladach już mają nawet konkretną propozycję nazwy. Nie wiadomo jeszcze kiedy, ale może wreszcie doczekamy się, by między Mazowiecką a Krasińskiego powstał plac Śląski.

za: <http://polskatimes.pl/gazetawroclawska/wieczorwroclawia/67119,zamiast-wielkiego-slimaka-beda-banki-sklepy-i-urzedzy,id,t.html#material>

625:

Wizu jest złe, wg nowej koncepcji wzdłuż Oławy od UWoj do AW będą midrise'y.

Wrocek_fan:

Wzdłuż Oławy.

skansen:

... zwanej potocznie Oławką.

625:

Poprawilem...

butch83:

Ciekawe ile lat zajmie zabudowanie tego terenu do stanu planowanego. Stawiam ok 20-25lat.

el_barto:

Czy ma ktoś dostęp do aktualnych wizualizacji tego co ma być na Placu Społecznym? (bo to z gazety, niestety, aktualne nie jest) Osobiście bardzo bym chciał to zobaczyć. Wiadomo kiedy poznamy ostateczny projekt ?

625:

Podobny do wrzuconego, tylko te midrise'y od Oławki.

el_barto:

A co to są te midrise'y, bo szczerze mówiąc to nie wiem? I nie wiesz kiedy będzie projekt gotowy ostateczny?

625:

Do 55 m. a projekt, skoro robi go znów sam GSARL, pewnie wtedy, kiedy będą mieli kasę na działki.

Berserker:

Oj, chyba nie do końca. Nawet na SS na stronie głównej jest podział na wieże „supertall”, „skyscrapers” i „highrise”, a te są określane jako przedział 100-199m.

W tym wypadku „midrise” powinno znajdować się w przedziale 55-99m.

el_barto:

A to, to są midrise'y! Dzięki wielkie. Ale 55 m-trochę za dużo wg mnie to może przyćmić Urząd i Muzeum. A o projekt, to mi chodziło o projekt zagospodarowania (urbanistyka, podział działek itd.), a nie architektoniczny.

Erni79:

Czyli od strony Oławy będą Low-rise'y.

Kuba.wro:

Pytanie dobre ale mam lepsze: kiedy runą estakady i pojawi się tunel...?

Bryl*W:

To jest mocne! :P

Piotrek:

A czy jest szansa na odtworzenie osi Słowackiego – most Grunwaldzki? Czy pod tym względem wizu już jest aktualne ostatecznie?

Tak poza tym – wielka szkoda, że zrezygnowali z budowy jednego, porządnego UM. Byłoby wszystko w jednym miejscu. No i dalej coś nie widzi mi się tunel... Bo jak dalej ma być korek, tyle że pod ziemią, to po co go budować?

625:

Nie przyjrzałem się dokładnie, poza tym prace trwają, w tym artykule mówi się o tunelu Y, wcześniej były 3 wersje tunelu, może jeden z naszych forumowiczów coś napisze?

hober:

Na temat korków i ich likwidacji nie chce się wypowiadać, ale myślę, że pomysł z tunelem w tym miejscu jest jak najbardziej trafiony. Jako, że z założenia ma to być przestrzeń dla ludzi, a nie samochodów, więc żadna bardziej ruchliwa ulica nie wchodzi w grę (jest też przecież koncepcja uspokojenia KW co się z tym łączy). A do tego tunel, którego wlot/wylot byłby za Grunwaldzkim dodatkowo rozwiązuje „problem” mostu Grunwaldzkiego (nawiązanie do dyskusji o dobudowie mostu obok Grunwaldzkiego, choć co pokazała dyskusja o Szczytnickim nie ma takiej potrzeby) i gdyby na Grunwaldzkim też uspokoić ruch można by w końcu spokojnie po nim spacerować bez hałasu i zagrożenia życia.

jar_007:

Mnie też pomysł tunelu się podoba. Kto powiedział, że tunel będzie zakorkowany?

Ale hober, wlot chyba będzie przed mostem? Czy się mylę?

625:

Korkowanie się tunelu zależy tylko od przepustowości skrzyżowań za nim. Praktyka jest taka, aby przyjmować prognozy ruchu na bodajże 20 lat naprzód, dlatego wychodzą potem lotniska jak na Sienkiewicza/Wyszyńskiego.

Erni79:

Nawet jeśli korek miałby być nadal to ja po stokroć wolę go pod ziemią niż na powierzchni, aby nie oglądać i słuchać tego całego szajsu pierdząco – śmierdzącego zwanego dalej samochodem.

el_barto:

W pełni się zgadzam. A tak przy okazji – tunel jak widać zaczyna się na Pułaskiego i przechodzi już

pod Traugutta – czy to jest związane z ewentualnym wyłączeniem z ruchu tej ulicy ponoć w przyszłości planowanym – tutaj link do tematu Hydral/746,artykul.html.

Piotrek:

Stosując taką argumentację, trzeba by było schować do tuneli większość ulic w centrum. Most Grunwaldzki jako deptak z tramwajem – to byłoby coś.

el_barto:

Mało prawdopodobne, ale też mnie się to obilo o uszy – to również zależy od tego pewnie, czy zdecydują się na tunel pod Odrą lub bliźniaka Grunwaldzkiego obok. Sądząc jednak po tym, iż każdy szuka oszczędności, to chyba jednak sobie darują most lub tunel – obym się mylił.

625:

@el_barto: zwróciłeś mi uwagę na wloty tuneli, nie zauważyłem że poprawili...

hober:

A propos tunelu to zależy w której wersji. Bo są koncepcje na jeden tunel, dwa lub jeden rozwidlający się (fajne by to było podziemne rondo). Chciałem tylko przypomnieć, że prace konkursowe są tylko koncepcyjne i dopiero na ich podstawie jako zlepek rozwiązań ma powstać projekt ostateczny.

Wspomniane to było tu:

<http://www.skyscrapercity.com/showpost.php?p=16312134&postcount=1469>.

Ale rozwiązanie z wykorzystaniem tunelu/tuneli wydaje się najrozsądniejszym.

Nie chcę wyjść na jakiegoś fanatycznego fana tuneli (dołączył bym do grona fanatycznych zwolenników szerokich mostów w centrum) ale biorąc pod uwagę fakt, iż jest to teren w ścisłym centrum miasta i ma służyć ludziom, a przede wszystkim ożyć to budowanie tranzytu między dzielnicowego na powierzchni na pewno nie pomoże osiągnąć takich celów. Jak wiadomo trasa Pułaskiego – mosty będąc przedłużeniem planowanej ŚTP, a więc ulicą o dużym natężeniu ruchu. Puszczanie takiej trasy na powierzchni między budynkami automatycznie zrobi z niej coś pokroju ul. Legnickiej, Grabiszyńskiej czy Krakowskiej, a to niweluje jej kameralny charakter. Dodatkowo jak już wspomniałem tunel rozwiązuje problem dobudowy mostu, zmniejsza hałas i zanieczyszczenie powietrza itd.

Nie udało mi się dogrzebać do listy punktów jakie miały być spełnione przy projektowaniu placu, ale zapewne część z nich można znaleźć na pierwszym slajdzie zwycięskiego projektu. (http://www.a-ro-net.pl/index.php?mod=konkurs&k_id=25) Zabudowa placu ma połączyć okolice Rynku z parkiem naukowym jaki powstanie w okolicy wieży ciśnień na Grobli. A przez to także z ASP i jeśli powstanie kładka, to także PWr... Kolejny powód, dla którego przecinanie szeroką ulicą z dużym ruchem nie jest najlepszym pomysłem.

Powodów można by znaleźć jeszcze wiele. Zarówno za budowaniem tuneli jak i przeciw. Mam tylko nadzieję, że ostateczna wersja powstanie po konsultacjach ze specjalistami a nie jako widzimisię urzędników. I oby kwestia finansowa nie była decydującą bo, chcąc nie chcąc, będzie to wraz z Rynkiem nasza wizytówka poza tym kolejna wojna mam nadzieję nie nadejdzie więc trochę ta zabudowa postoi.

Jeszcze mała uwaga odnośnie poszerzania ulic i mostów jako, że łączy się to z tematem: wiem, że wiele ludzi jest niereformowalnych i chcą w nieskończoność poszerzać ulice „co by się lepiej śmigalo” ale czas zrozumieć i nauczyć się na tych co już próbowali, że lepszym rozwiązaniem jest to co u nas na razie jest w planach czyli budowa systemu kilkunastu/ kilkadziesiątu ulic zbiorczych, które rozprzewadzą ruch i łączą najważniejsze kierunki a pozostawienie reszty jako ulic o charakterze lokalnym lub uspokojonym.

Trochę się rozpisalem. Sorki za przydługawy wywód.

el_barto:

Zgadzam się z poprzednim w dużym stopniu, niemniej mnie osobiście bardzo nurtuje kwestia wyprowadzenia ruchu z Placu Społecznego w kierunku placu Grunwaldzkiego. Jestem jak najbardziej za ideą ŚTP, przy czym jak większość wie – jestem za jak najmniejszym ruchem w centrum. Niemniej zdaję sobie sprawę z tego czym jest miasto i że ruch jakiś musi w nim być. I tu się moim zdaniem pojawia problem.

Bo nie cierpię półśrodków i jestem pewien, że da się zrobić coś takiego, żeby w pełni zadowolić kierowców jak i zwolenników spokoju i braku ruchu w centrum.

Nie jestem urbanistą – więc to co piszę, biorę na myślenie zwykłe. Przeczytałem, iż ŚTP ma mieć docelowo 2 pasy w każdą stronę plus do tego pośrodku wydzielone torowisko nie kolidujące z ruchem (żeby zapewnić swobodny przejazd tramwaju w najszybszy możliwy sposób). Dlatego chciałem zapytać kogoś kto naprawdę zna się na rzeczy – jaki sens ma budowanie czteropasmówki z wydzielonym torowiskiem (dlatego były chociażby wyburzenia na Pułaskiego i planuje się dalsze) na ogromnym obszarze – bo przecież, aż do pl. Strzegomskiego – skoro w jednej z koncepcji planuje się cały ten ruch puszczony pod Placem Społecznym puścić w most Grunwaldzki, który dziś o ile się nie mylę posiada

po dwa pasy w każdą stronę, z czego jeden jest wspólny z tramwajami, przez co auta i tramwaje swobodnie się nie poruszają. Czy to koncepcja a'la most Szczytnicki ?

Dużo osób zna moje zdanie na temat ruchu, ale jednak w tym wypadku stanę po stronie kierowców bo jak się za coś brać to porządnie i mam nadzieję, iż nie skończy się na koncepcji z jednym tylko łącznikiem Placu Społecznego z Grunwaldzkim w postaci mostu Grunwaldzkiego – chyba, że mi to ktoś wytłumaczy. Najlepszym rozwiązaniem wg mnie jest tunel pod rzeką dla aut z obwodnicy, a most Grunwaldzki zmniejszony do 1 pasa + wydzielona część na torowisko – dla ruchu lokalnego. Lub do budowanie obok mostu Grunwaldzkiego jego poszerzonego bliźniaka tak, aby mógł pomieścić 2 pasy w każdą stronę i wydzielone torowisko przy czym stary most zostawić tylko dla tramwaj, ruchu lokalnego i ludzi. Tak ja to widzę -co nie znaczy, że jest to słuszne. Poza tym naprawdę chciałbym, aby ktoś mi wytłumaczył na czym miałyby polegać koncepcja z tylko mostem mostem Grunwaldzkim jako łącznikiem pomiędzy pl. Społecznym i pl. Grunwaldzkim.

625:

Z tego wynika, że ma być klasa G, a to oznacza tylko ilość skrzyżowań z innymi drogami.

http://pl.wikipedia.org/wiki/Droga_klasy_G

co 500 metrów najmniej. Teraz warto sprawdzić, ile metrów długości ma ulica Nowomazowiecka.

Nie ma żadnego docelowego przekroju, sprawdź w wątku o ŚTP różne warianty dla odcinka Nowoszczeńskiej, każdy ma inną ilość pasów ruchu <http://www.skyscrapercity.com/showpost.php?p=24278770&postcount=110>.

bystrzak2000:

A wiadomo już jak zostaną poprowadzone torowiska tramwajowe?

michasa120:

A miasto zamiast zbierać kasę na kapitalny remont, to po kawałeczku remontuje nawierzchnię, która po zimie i tak się rozwali.

el_barto:

Jeszcze chyba nie ostatecznie, ale jeden z planów zakładał puszczenie ich pod ziemią razem z ruchem kołowym. Może ktoś ma świeższe dane ?

under-writer:

Post 1690 i à propos minimalnej odległości między skrzyżowaniami dla drogi klasy G – polecam przeczytać cały paragraf 9 Rozporządzenia; te 500 metrów to jest zasada, a od niej – jak wynika z Rozporządzenia – jest wiele wyjątków.

Koppel:

Lotnisko to by było, jak by zawsze jakiś pas pozostawał pusty, a tam jakoś tak nie jest, a po drugie to chyba takie skrzyżowanie jest potrzebne dla obwodnicy staromiejskiej.

jar_007:

Tramwaje mogą sobie jeździć górą. Nie zakłócają specjalnie spokoju przechodniom, a puszczenie tramów tunelem to kolejny koszt. Z drugiej strony w tunelu mogły by jeździć szybciej.

Jagoda:

I marudom można by już mówić, że Wrocław ma metro ;]

Maxymilian:

No a Tramwaj +, nie przewiduje się dla niego tuneli? W szeroko pojętym znaczeniu.

aksu:

Vide Kraków KST

625:

Estakady na Społecznym się walą, na wiosnę zostaną zamknięte do remontu.

Erni79:

Dobra wiadomość. Z tym, że ja bym ich nie remontował, a zburzył.

625:

Kwestia analizy technicznej.

Skoro Hotel Asystenta do wyburzenia, to to tym bardziej.

Maxymilian:

To chyba jakies jaja. Widać, że UM nie przewiduje szybkiej zmiany tego rejonu wedle wizji pracowni. Zatem nasze wnuki może skorzystają z tunelu pod Placem Społecznym.

Marek_VF:

Skoro estakady chcą remontować to UM śpieszy się z przerobieniem tego miejsca na nową dzielnicę tak 'bardzo' jak z wyburzeniem Nowego Targu, czyli w ogóle się nie śpieszy.

Berserker:

Nikt z UM nie zapewniał, że Nowy Targ będzie na pewno wyburzony – to są marzenia forumowiczów. No tak. A ten tunel to jak rozumiem firmy budowlane zrobią za darmo, albo z sympatii do Wrocławia? Pieniądze na tą inwestycję drogową miały pochodzić między innymi ze sprzedaży gruntów na Placu Społecznym, a teraz mamy kryzys i teraz ta ziemia może zostać sprzedana jedynie taką kasę, żeby kupić sobie waciki.

Bardzo dobrze, że miasto z tym zwleka, bo dzięki temu zarobi na gruntach i będzie za co budować upragnione tunele i na kilka innych inwestycji (lub spłatę części kredytów jakie miasto planuje brać), a teraz na planie pierwszym są inwestycje konieczne przed Euro, a ich bynajmniej nie jest mało.

alsen strasse 67:

Przed wszystkim jakiegokolwiek zmiany na tym obszarze są niemożliwe zanim nie zostanie przebudowany układ drogowy w rejonie Placu Społecznego, a tak nazwanej inwestycji nie znalazłem w aktualnym WPI.

sli:

No dobra, 625: mówi, że będzie remont. Tylko w jakim zakresie? Sama wymiana nawierzchni – co by było jak najbardziej zrozumiałe, czy coś więcej?

Rafis:

No, wymiana nawierzchni, bo po mrozach i roztopach podobno są tam niezłe dziury i w miejscach dyatacji też jakieś muldo-dziury.

ghost73:

Kolejne sny o potędze.

Jak Wrocław przeżyje kryzys, rozpoczęte hurainwestycje będą zmierzać ku końcowi, inwestorzy nie pobankrutują, to wtedy możemy spodziewać się, że ambitny, a co za tym idzie bardzo drogi projekt wróci do łask.

Teraz to trzeba pilnować, żeby te wiadukty nie zostały zamknięte ze względu na stan techniczny.

625:

Możesz wytłumaczyć ocb? Bo właśnie mają zostać zamknięte!

ghost73:

Już na zawsze? Wszystkie?

Mroberto:

Na czas remontu, zrywają asfalt, aby naprawić i zapobiec zapadaniu się. Liczę na to, że jak odkryją, co jest pod asfaltem, to po paru tygodniach ktoś naciśnie guzik, a koparki posprzątają gruz.

ghost73:

Jasne, a potem byłby płacz i zgrzytanie zębami.

Maxymilian:

Potem to już nic nie będzie, Kononowicz zawładnie Wrocławem i będzie armagedon.

artek_wro:

W kontekście Wrocławia i jego urbanistyki, nazwisko Kononowicz niekoniecznie się musi kojarzyć z Białymstokiem.

Maxymilian:

Małe faux pas – chodziło o tego z Podlaskiego.

sli:

Długo nad tym genialnym pomysłem myślałeś? Rozumiem, że ci się nie podobają (mi też nie), ale swoją funkcję spełniają (choć w szczycie jest tam na górze „parking”) i póki co to jest najważniejsze. Następnym razem lepiej zastanów się nad tym co mówisz, bo to było bez sensu.

Maxymilian:

To raczej była dość mocna ironia ze strony kolegi. Myślę, że nie masz co się oburzać, tylko przyjąć to jako angielski żart.

Koppel:

A co po tym? Totalny paraliż miasta, wesoło by było.

WotaN:

Idę o zakład, że na czas remontu nie będzie totalnego paraliżu.

jacekq:

Rzecz w tym, że właśnie nie spełniają.

ghost73:

To znaczy co? Nikt po nich nie jeździ?

Chcesz powiedzieć, że przy obecnym stanie wrocławskich dróg kierowcy nie zauważyliby braku estakad?

sli:

To teraz mi wytłumacz którądy byś chciał puścić drogę nr 8, gdyby estakada została zamknięta.

Brył*W:

Nie znam się, ale jeśli wybudują Obwodnicę Wschodnią, to ona przyjmie numer 8[?] (nie bijcie)

zajf:

Po najzwyczajszym w świecie skrzyżowaniu?

Koppel:

Chcesz sabotować komunikację w mieście?

amar|:

Zgaduję, że chodzi raczej o płynnienie ruchu; czytaj brak zatorów.

Te patologie czyli drogi krajowe przez centrum miast powinno się zwalczać jak najszybciej...

Koppel:

Tutaj każdy jest zwolennikiem takiego rozwiązania.

ghost73:

To karygodne, że miasto do tej pory nie wyrzuciło drogi nr 8 za miasto. Na miejscu prezydenta zaprosiłbym telewizję i demonstracyjnie zerwałbym tabliczkę z nr 8 przed Wrocławiem, a pospolite ruszenie przeciwników tranzytu przez miasto powinno zamalować wszystkie ósemki na oznaczeniach drogowych.

I tym sposobem dla szczęśliwości mieszkańców Wrocławia pozbylibyśmy się tranzytu przez miasto.

No!

tomekkor:

Jakby prezydent był z LPR to pewnie tak by zrobił.

(.)

Też tak myślę. Jak zawsze na początku przez tydzień będzie małe zamieszanie, a potem będzie lepiej niż jest teraz.

sli:

To się przyjrzyj jak wygląda na dole skrzyżowanie obok estakady (chodzi mi o to że światłami gdzie przecina się wlot od Grunwaldzkiego z wlotem od mostu Pokoju i analogiczne skrzyżowanie obok drugiej drugiej estakady). Teraz jest zakaz skrętu w lewo, co prawda osobówka wykręci, ale tir czy autobus? W życiu, tam jest luk o promieniu pół metra może.

625:

Trzeba by dorobić 50 metrów asfaltu. To rzeczywiście wyzwanie!

Sanus:

A to chyba przecież nie problem, tyle skrzyżowań jest poszerzanych i przerabianych i to w krócej niż miesiąc np. Grabiszewska z Hallera dodatkowy pas skrętu, krzyżówka na Nowym Dworze zmiana organizacji ruchu. Nie mówię, że to wzorowe przykłady, ale widać, że się da. Jak przeczytałem twój post to miałem wrażenie, że się nie da, bo nie (sli)!

625:

Najpierw szybko trzeba by rozebrać estakady, bo przeszkadzają.

Pankracy:

Skoro już tak gdybamy. To gdyby okazało się, że estakada trzeba natychmiast zburzyć, to skrzyżowanie można łatwo przerobić na rondo a'la Jerozolimskie-Marszałkowska w Wa-wie <http://maps.google.pl/maps?source=ig&hl=pl&q=warszawa&lr=&ie=UTF8&split=0&gl=pl&ll=52.229804,21.011943&spn=0.002527,0.006974&t=h&z=18>.

NeoEZN:

W stronę wylotu na Warszawę: Pułaskiego – pl. Grunwaldzki – Kochanowskiego – Sobieskiego (tak jak jest).

Do centrum: Sobieskiego – Krzywoustego – m. Warszawskie – Wyszyńskiego – Pułaskiego.

Jeśli chodzi o korki to obawiam się, że mogą być i to spore. W chwili obecnej wykorzystanie trzech pasów na linii pl. Dominikański – pl. Grunwaldzki przy światłach na pl. Społecznym jest w godzinach szczytu jest niemalże całkowite a zamknięcie estakad wiąże się z przerobieniem po jednym – dwóch z trzech pasów ruchu na lewoskręty plus dodanie cyklu świetlnego. Także siłą rzeczy zmniejszy się przepustowość tego placu nie tylko w kierunkach pl. Dominikański – m. Pokoju oraz m. Grunwaldzki – pl. Wróblewskiego ale również we wszystkich pozostałych.

CHOCIAŻ może być i tak, że ta przepustowość pl. Społecznego przy zamkniętych estakadach i tak będzie podobna do przepustowości wąskich gardeł w okolicy tego placu – mam na myśli skręt z Traugutta w Podwale oraz pl. Wróblewskiego.

Nie wiem też czy nie lepiej zająć się tymi estakadami dopiero na wakacje jeśli to ma być tylko remont nawierzchni. Na estakadzie prowadzącej do m. Pokoju nie zauważyłem żadnych poziomowych uszkodzeń nawierzchni – tam jest tylko jedna przeszkoda która się nie zmienia od dłuższego czasu – dylatacja przy wjeździe na estakadę.

625:

Przecież przepustowość estakady jest taka jak ul. Pułaskiego. A ile ona ma pasów i świateł?

Koppel:

Tak tak, a dojazd z jednego krańca miasta do drugiego to będzie jak przejazd A4 z Bielan do Katowic. Widać łatwo też będzie wygenerować korki a w zasadzie to paraliż miasta. Jeżeli chodzi o remont to tylko wakacje, a jak już jakaś poważna przebudowa, to tylko po zbudowanie AOW, BŁD i OŚ, w każdym innym przypadku będzie po prostu katastrofa. No nie wiem, jednak po estakadzie da się szybciej jechać, a do tego nie ma tramwajów i świateł, każdy korek na estakadzie to wina Pułaskiego.

625:

A za estakadą te auta się dematerializują i pojawiają dopiero na Karkonoskiej.

Koppel:

Napisałem, że to wina Pułaskiego.

625:

No to powolutku zaczynasz łapać. Więc teraz wyobraź sobie, że tą Pułaskiego przesuwamy wzdłuż DK8 w mieście – co się dzieje?

Koppel:

Takie uwagi to zachowaj dla siebie. Teraz z gów*a bata nikt nie ukręci jak mamy tak zacny dukt jak Pułaskiego i Dyrekcyjna, zwalanie winy na estakady to głupota. Do tego należy dodać brak przejazdu na wprost z estakady/m. Pokoju na Pułaskiego, ten dodatkowy krótki odcinek w kształcie litery „Z” jest powodem takiego spowolnienia ruchu.

A w ogóle, to po co wplątujesz tu jeszcze dk8, skoro dk8 będzie biegło po AOW i BŁD?

625:

Nie o tym mówię, zastanów się jeszcze raz. Daję Ci czas do jutra.

WotaN:

Sądzę, że tak naprawdę, to usunięcie estakad i zrobienie tam skrzyżowania z wyspą centralną pogorszyłyby warunki ruchu tylko w godzinach poza szczytowych. Bo wszystkie korki stojące teraz na Społecznym są generowane gdzie indziej: Pułaskiego to wiadomo, na wschód to RR się zapycha i raczej nie ma na to rady, przynajmniej przy dzisiejszym podejściu do komunikacji, na północ korek przenosi się od Wyszyńskiego przez skrzyżowanie ze Szczytnicką, natomiast na zachód korek jest na Podwalu. Tak więc w każdym wypadku korek generowany jest gdzie indziej i tylko przenosi się na Społeczny, więc ograniczenie przepustowości tego miejsca nie powinno mieć katastrofalnego wpływu. Zresztą, dla żartów można za jakieś grosze przebudować tę kwadratową wyspę na okrągłą i czasowo zamknąć estakady i poobserwować ruch przez miesiąc. Jak będzie źle, to połatać estakady, jak nic gorzej nie będzie to w wakacje po cichutku zburzyć i już

625:

Dokładnie...

Maximilian:

Cóż... Mamy przynajmniej parking wielopoziomowy w centrum!

NeoEZN:

Ale jeśli jest korek od pl. Dominikańskiego do pl. Grunwaldzkiego to WIELU kierowców zmienia trasę i kieruje się w lewo na estakadę, zmniejszając tym samym korek między pl. Dominikańskim a Społecznym. Sam tak wielokrotnie robiłem i ten sam efekt (ucieczki z korka) można zaobserwować przy każdym wypadku na m. Grunwaldzkim (jeśli wszystko stoi od Kochanowskiego do m. Grunwaldzkiego to korek z reguły zaczyna się za m. Szczytnickim bo wielu kierowców ucieka w prawo – w Grunwaldzką). I teraz co się stanie jeśli np. teraz mamy korek od Dominikańskiego do Grunwaldzkiego, a nie będzie estakady w lewo na m. Pokoju? No to będzie lipa. Sznur aut rozciągnie się na parę innych ulic w centrum.

Teraz jeszcze inna kwestia. Często rano i popołudniami mamy korek na estakadzie od m. Grunwaldzkiego do pl. Wróblewskiego (i dalej Pułaskiego). Wyobraźmy sobie, że nie ma tej estakady i korek jest na ziemi. Jestem pewien, że dochodziłoby w takim przypadku do blokowania ruchu na jezdni pl. Dominikański -> m. Grunwaldzki i wtedy mamy kolejny sztuczny korek, których już jest trochę w mieście (najlepszy przykład – wyjazd z Sądowej na pl. Legionów – notoryczne blokowany przez auta jadące do pl. Orłat Lwowskich).

amar|:

A teraz założmy, że chcąc dojechać z np. Biskupina na Gaj nie musimy jechać przez Grunwaldzki. To nadal tam estakady są potrzebne? A może inaczej. Założmy, że autobus z Gaju na Biskupin nie stoi w korkach bo ma pasy wydzielone... Hmm to może niektórzy by nie musieli autem jechać??? A założ, że w mieście mamy światła ustawione pod KZ, sieć KZ jest ułożona z głową i da się dojechać z punktu A do punktu B nawet z 2 przesiadkami na jednym bilecie i nie dłużej niż 30min.

Niemożliwe??

Ja się przekonałem, że możliwe tylko trzeba chcieć...

Mieć plan, konsekwentnie go realizować,

Nie trzeba też inwestować tylko w nową infra, w nowy tabor. Ale od czasu do czasu należy zdać sobie sprawę, że równie ważne, jak i nie ważniejsze, jest utrzymanie w dobrym stanie tego co się ma, ulepszenie tego itp. W szczegółach czasem tkwi...

ghost73:

A w drugą stronę też jest ograniczona ul. Pułaskiego? Popatrz na zdjęcie i powiedz mi jakby wyglądał korek na skrzyżowaniu, gdyby nie było estakady z mostu Grunwaldzkiego w kierunku nie tylko ul. Pułaskiego, ale i ul. Traugutta o której zapomniałeś. Proponuję się tam kiedyś wybrać, to zobaczysz ile samochodów jedzie w kierunku Traugutta, która z reguły nie jest zakorkowana.

mysteryclient:

Estakady muszą zostać... Na wypadek powodzi!!!!

sprintek:

Tylko, że nie wiadomo czy one tę powódź przetrwają. Woda podmyje fundamenty i wszystko się zawali.

artek_wro

Jedną przetrwały... Ale w 1997 roku i tak były bezużyteczne, bo prowadziły jedynie z wody w wodę.

625:

Jedynym wytłumaczeniem istnienia estakad jest trasa WZ. Teraz one ją omijają. Także ważne jest przebudowanie Pułaskiego. Ale już budowa Nowoszpitalnej nie, bo kto będzie jechać dokoła całego centrum południem na zachód, skoro z RRR ma Sienkiewicza > Drobnera?

tomekkor:

Taka prawda.

sli:

Co do kwestii remontu, to łatali dzisiaj dziury na estakadzie od strony mostu Grunwaldzkiego.

Aha, kolejnym problemem tego placu jest brak alternatywy w postaci jakiegokolwiek przeprawy przez rzekę na wschód od mostu Grunwaldzkiego. I możemy sobie gdybać o różnych rozwiązaniach komunikacyjnych, wywaleniu estakad, drażeniu tuneli, remoncie Pułaskiego, ale bez kolejnych przepraw na wschód to miejsce zawsze się będzie kisić. Co prawda, ŚTP by na pewno dużo zmieniła na plus (o czym już pisałem kiedyś), ale w przypadku powstania jeszcze mostu na WW byłyby wręcz rewolucja i to by miało tak naprawdę dopiero sens.

625:

Wg badań ruchu – strzelam, zaraz dodam dłaczego, że robionych na modelu z trasą WZ – ten most ma mieć obciążenie 800 aut/h, czyli żadne.

A dlaczego z trasą WZ? Bo ona ściąga każdy ruch we Wro na siebie – potrzebne jest zlikwidowanie tej patologii, że gdziekolwiek chciałbyś jechać, musisz wjechać na pl. JP2 albo Społeczny. Jeśli zlikwiduje się trasę WZ, wtedy kierowcy będą mogli wybrać inny most. Ale co teraz z Aleją WW – jeśli nawet jadąc z WW na zachód wybierzesz most, to i tak w końcu lądujesz na Legnickiej, czyli właściwie nic się nie zmieniło.

sli:

Nie wiem kto przeprowadzał te badania, kiedy i dla jakich warunków ruchowych, ja osobiście jestem przekonany, że ta liczba ma się nijak do rzeczywistości. Wpływ na to miało by tyle różnych czynników, że jestem pewien, iż nikt nie opracował modelu pozwalającego na zgodne z prawdą wyliczenie natężenia ruchu. Że podam kilka:

- czy została uwzględniona wybudowana kiedyś tam ŚTP?

- czy zostało uwzględnione ewentualne wywalenie ruchu z WZ (co przy tych dwóch inwestycjach miałyby sens)?

- czy rzetelnie były zbadane trasy przemieszczeń (siatka kierunków, w których przemieszczają się pojazdy w szczycie); szczerze wątpię

Sporo by się jeszcze znalazło, a prawda jest taka, że paranoją jest, że chcąc jechać z Biskupina na Brochów czy nawet z Psiego Pola na Gaj, muszą pchać się w zasadzie przez centrum. Czy wiesz ilu ludzi

z południa i południowego wschodu miasta skorzystałoby z tego mostu? Ile osób nawet nadrobiłoby drogi w godzinach szczytu, byleby się nie pchać do centrum? Wreszcie nie każdy musi lądować na Le-gnickiej (jak mówisz) chcąc skorzystać z obwodnicy śródmiejskiej, mnóstwo ludzi pokonuje trasy inne, najczęściej krótsze, niż wschód (czy północny-wschód, tyczy się Psiego Pola) <-> zachód. Ten odcinek powinien być priorytetem, z resztą od ilu lat jest już o tym mowa...

625:

Problem w tym, że prawdziwe, realne studium wygląda od 1935 tak:

http://img.photobucket.com/albums/v230/gesah/studium_35.jpg

i OŚródmiejska na północy to Osobowicka (nawet nazwę pseudoOSi już zmienili na Północna Obwodnica Wrocławia), podobnie OŚ na wschodnie to Aleja WW + Różyckiego + Kochanowskiego.

alsen strasse 67:

Piękne te estakady w centrum miasta, mogli by na tych pustych działkach dookoła postawić jakieś hipermarkety, ludzie nie musieli by już jeździć na Bielany. Będzie można zaoszczędzić na darmowych autobusach – wszyscy będą teraz mieli blisko, a i nie można zapomnieć o budowie jakiś parkingów...

A tak już na poważnie, to czekam na dzień, w którym padną te estakady razem z tym całym, chorym układem komunikacyjnym, a to miejsce z powrotem stanie się częścią Śródmieścia Wrocławia.

Koppel:

Nie wiem czy z punktu widzenia pasażera było by tak pięknie.

korver:

Ja marzę o tunelu. Uwielbiam tunele.

Koppel:

Tunel to najlepsza opcja. Tam po prostu musi być bezkolizyjny przejazd w ciągu jednej drogi.

MickOwhy:

Ma mapce widać wyraźnie krzywą linię układającą się w ameboidalny kształt.

Czy wiesz może co to jest?

Adolf_Warski:

Nikt nie powiedział, że musi. Na całe szczęście zapewne nie będzie nas stać na tunel i nie będzie autostrady przez centrum (jakbyśmy już dzisiaj nie mieli problemu z jedną taką).

WotaN:

Ponieważ po uważnym przyjrzeniu takie linie są 3, obstawiam że obejmują następujące obszary: bardzo zwartej zabudowy śródmiejskiej, zabudowy zwartej i jakiegokolwiek zabudowy (luźnej).

625:

Kolej, WotaN, nie zauważyłeś??? Porównajcie okolice Żmigrodzkiej!

WotaN:

TO jest kolej? To ja od dzisiaj nie piję.

625:

<http://maps.google.com/?ie=UTF8&ll=51.149525,17.012672&spn=0.036073,0.137844&z=13>

Zobacz wygibas linii na Obornickiej.

a ta najbliższej centrum, to ichnia ŚTP: Zaporoska, Szczęśliwa, Dyrekcyjna. Chyba się rysującemu ręce trzęsły.

WotaN:

To nie mogą być te linie. Niemcy nie wpadliby na to, żeby prowadzić jakakolwiek trasę – drogową czy kolejową – po trzech mostach przez kanały Powodziowy i Żeglowny na wysokości Karłowic i Kowal.

comte87:

Tak tak, kolej przez środek Sępolna. Choć właściwie ktoś mógł nie zrozumieć przydomku „ameboidalny”. To na bank jakieś strefy, wybrzuszą się w okolicach tras wylotowych czyli tam gdzie coś jest... intensywniejsze.

625:

Ta i w połowie Sępolna się zabudowa obniża o połowę?

sagger:

Te linie to chyba oznaczają czas dotarcia do centrum:

1. linia – najbardziej wewnętrzna to powiedzmy 5 min.

2. linia – to ok 15 min.

3. linia to ok 20 min.

625:

I na północy te 2 izochrony są w odległości 300 metrów?

MickOwhy:

Być może to jest jedna izochrona dla różnych warunków zewnętrznych..
Szkoda że nie widać na mapie, myślałem że ktoś ja w dużej rozdzielczości.

625:

Skan taki sam, oryginał zaginiony, a opis rysunku to rozwój KM. Więc rzeczywiście pozostają izochrony.

NeoEZN:

Wszystko się zgadza. Te linie faktycznie muszą być liniami obrazującymi czas dojazdu do centrum z danego miejsca. Wystarczy spojrzeć na ich przebieg – tam gdzie są linie tramwajowe i ich końcówki – tam zataczają łuki. A co do północy miasta – w tych miejscach w których linie przebiegają blisko siebie to były właśnie w latach 30. pętle autobusów – L (Żmigrodzka) i G (Obornicka) – i następna linia to jest dodatkowy czas na dojście z tego miejsca do pętli autobusowej / tramwajowej (a to jest tak na oko więcej niż 300m – ok. 500-600).

625:

<http://www.pwr.wroc.pl/203978.xml>

skansen:

Czyli już po. Ciekawe czy można dostać gdzieś tę książkę. Znaczą się – nabyć drogą kupna.

Maxymilian:

O, właśnie, chętnie bym nabył takową.

kotbehemot:

Książka jest niesamowicie profesjonalnie wydana jak na wydawnictwo PWR.

Salvator:

Pewnie niedługo pojawi się w D1 w księgarni wydawnictwa.

Maxymilian:

Zatem zobaczę jutro, bo mam akurat tam zajęcia.

skansen:

To poinformuj co i jak, a gdy będzie białym krukiem, to kup dla mnie!

Maxymilian:

Pytałem się dziś o tę książkę i na razie nic nie wiadomo o niej więcej – ani ceny, ani kiedy będzie dostępna.

625:

British-Polish Planning Workshop a.k.a. 1st Urban Workshop

”The smallest movement of a single stone can start an avalanche causing unexpected changes even to the ‘permanent’ landscape itself. This is also true within cities and this happened during the British-Polish Planning Workshop ‘NV’. Our workshop might be considered as a purely academic activity within the Faculty of Architecture, simply involving talented students in an interesting design task, and yet somehow, it was different.”

Izabela Mironowicz – Head Coordinator

Here you can download the workshop book (19MB).

(.)

Coś cicho w tym wątku, dziwne „Nikt się nie interesuje tematem?”

el_barto:

Ja się bardzo interesuje, ale chyba tylko tyle bo nic się w nim ostatnio nie dzieje. Chyba, że masz jakieś info to się podziel.

capo_di_tutti_capi:

Trzeba było by coś tu wrzucić chyba.

el_barto:

No to wrzucajcie jak macie, a nie w podchody się bawicie.

epigon:

Eeeee... Ja sądzę, że jak na razie nic się w tej sprawie nie ruszy.

Po pierwsze: ceny działek są niskie i jest mało chętnych, tak więc UM będzie czekał na jakieś ożywienie na rynku.

Po drugie, żeby zmienić organizację ruchu na pl. Społecznym trzeba najpierw oddać do użytku przynajmniej AOW, bo nikt o zdrowych zmysłach nie zburzy do tego czasu estakad i nie zwięzi ulic.

Ja jestem tylko ciekawy, czy magistrat robi coś w tej sprawie? (jakieś MPZP, czy inne pozwolenia i całą tą biurokrację, tak aby za kilka lat ruszyć z kopyta ze sprzedażą działek, czy odstawia to na „nie-daleką przyszłość”).

ps: Chociaż jak się przyjrzeć, to jest kilka działek, które nie kolidują z obecnym układem komunikacyjnym i mogliby zacząć już je sprzedawać.

625:

O północy spójrzcie tu:

<http://wropismak.blogspot.com/>

wizualizacja: Biuro Rozwoju Wrocławia

<http://www.polskatimes.pl/gazetawroclawska/stronaglowna/142199,wroclaw-bedzie-nowy-plac-spo-leczny,id,t.html>

Marek_VF:

Wkurzają mnie te na siłę wciskane wieżowce. I kolejny zasysacz ludzi – galeria handlowa na środku. Brawo!

epigon:

2025r. Wcześniej to ja tego w całości nie widzę. Ale i tak dobrze, że coś się w tej sprawie dzieje. Myślałem, że zapomniano o tej przebudowie.

Maxymilian:

Szkoda, że nie będzie tunelu już przed mostem Pokoju i przed Grunwaldzkim w stronę miasta. Ale ogólnie zapowiada się fajnie. Oby to wypaliło.

W sumie kolejna galeria niezbyt potrzebna, ale w tamtym miejscu w przyszłości może spełnić swoje zadanie. Kolejny plac- UM mówiło, że chce zrobić tam „kolejne centrum, drugi Rynek”. Dla mnie raczej niepotrzebne- lepiej zbudować ten kwartał pod biura/usługi/mieszkania.

Ogólnie za projekt (na zdrowie!).

Madox:

Kolejna Galeria Handlowa? Super...

Pankracy:

http://4.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUF...r0/s1600/1.jpg

http://1.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUF.../s1600-h/2.jpg

http://1.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUF...Llk/s400/3.jpg

http://1.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUF...44/s1600/4.jpg

http://4.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUF...H0/s1600/5.jpg

Za duże żeby wkleić!

Netor:

Ta inwestycja będzie miała znacznie większy wpływ na komunikację w mieście i rozmach niż jak to było przy przebudowie pl. Grunwaldzkiego. Zobaczmy co z tego wyjdzie.

Maxymilian:

Wieży były bodajże, w jednym z nagradzanych projektów i ten element przeszedł jak widać dalej. A galeria handlowa powinna fajnie wyglądać, jadąc od mostu Grunwaldzkiego. Widziałbym tam mocno szklany budynek nawiązujący do Wieżowców Breslau, czyli nowoczesność z wizjami czasów Berga.

Pankracy:

Nie podoba mi się!

Dla mnie największą wadą jest brak ciągłego połączenia placu Grunwaldzkiego z centrum. Nie mam na myśli strumienia samochodów, które przez Społeczny wpadają na wuzetkę dwie przecznice od rynku, ale miejską aleję, taką jaką kiedyś były Powstańców czy Legnicka. Ze szpalerami drzew, szerokimi chodnikami i usługami w parterach, łączącą ważne fragmenty miasta.

Przed zniszczeniem tej części miasta, taką rolę pełniła Aleja Słowackiego (rzeczona trasa cesarska). Zachował się po niej nawet szpaler drzew.

Wyróżniona w konkursie sprzed dwóch lat praca pracowni FORUM, przewidywała wzdłuż niej 5 dominant, w tym istniejącą wieżę poczty. Świetnie by to wyglądało.

Z konkursowych prac najbardziej podobała mi się propozycja MPP. (2. miejsce) Przewidywała miejską aleję po śladzie obecnej trasy z mostu Grunwaldzkiego do Oławskiej, z dwiema wysokimi pierzejami i dominantą przy budynku ZREMBu.

W przedstawionej propozycji układ ulic odzwierciedla kształt rzeki. Tak jak w zwycięskiej pracy konkursowej. Tam było to ciekawiej rozwiązane. Ale i tak mi się nie podobało.

Z tego powodu dawna Aleja Słowackiego (trasa cesarska), jest przecięta budynkiem dopasowanym do nowej siatki. Pod budynkiem przewidziano prześwit ukazujący kolumnadę – główne wejście do Urzędu Wojewódzkiego. Jednak nie da się do nie go dojść, gdyż na drodze staje nam wlot do tunelu, który zupełnie demoluje dość dużą przestrzeń jaka została zaproponowana przed urzędem.

Aby przebieg Mazowieckiej po łuku był bardziej czytelny, wprowadzono nową linię zabudowy przed IMPARTEM, postulując jednocześnie zachowanie istniejących budynków. Ciekawe jak to rozwiążą. Na

schemacie IMPART jest rozbudowany od przodu.

Moim zdaniem układ komunikacyjny placu powinien wynikać z przecinających się na nim połączeń wschód-zachód i północ-południe (STP). Oczywiście, plac powinien być ważnym miejscem na tych szlakach, nie jedynie skrzyżowaniem jak teraz.

Tunel zamiast pod Mazowiecką, powinien iść w najkrótszym możliwym przebiegu, między Pułaskiego a mostem Pokoju – przez środek terenu (tak jak w kilku pracach konkursowych) i wychodzić na wprost mostu, a nie pod kątem 90 stopni.

Słyszałem, że przeszkoda dla takiego przebiegu, są estakady i obecny węzeł drogowy, których nie można ruszyć przed otwarciem tunelu, a także sieci podziemne. Ale czy przy okazji tak ogromnej zmiany sporego fragmentu miasta, nie powinny być wymienione wszystkie sieci? Wielka poniemiecka magistrała z ul. Na Grobli i tak co chwilę pęka.

Co do estakad, zanim się wydrąży tunel, jest możliwość zbudowania Mazowieckiej i przeniesienia na nią ruchu. Nie wierzę, że nie da się sprawnie zaplanować dróg tymczasowych.

Wracając do propozycji BRW. Dobrze że zdecydowano się na dominantę przy moście Grunwaldzkim, będzie ładnie korespondowała z wysoką zabudową przy placu Grunwaldzkim, imo powinna być wyższa.

Nie rozumiem za to najwyższej wieży w okolicy placu Wróblewskiego. Ma współgrać z wieżami Angel Wings? Nie pasuje. Zamykać oś Oławskiej? Przecież robi to kościół św. Maurycego.

Dobrze, że przewidziano nowy plac miejski. Ładne perspektywy ma ulica odchodząca od jego północnej pierzei, z jednej strony wieża poczty, z drugiej wieża ciśnień.

Przedstawiona propozycja nie daje możliwości utworzenia wygodnego węzła przesiadkowego dla pasażerów komunikacji miejskiej. Lepsze byłoby poprowadzenie torów po wewnętrznej alei zamiast po Mazowieckiej. Wtedy pozostałby przystanek na pl. Wróblewskiego w obecnej formie i powstałby jeden przystanek przed mostem Grunwaldzkim zamiast dwóch.

Uff. To tyle moich przemyśleń, troszkę się rozpisalem.

Maxymilian:

Zakreskowany na czerwono przeze mnie obszar, będzie miał dość fajny charakter pseudo portowy. Życie będzie w tym miejscu skupione na deptaku prowadzącym do „centrum” jakim jest w tym wypadku Odra jak i do „nowego placu”. Jak widać, planowane są potencjalne mariny (oprócz tego te od AW), do tego knajpki wzdłuż deptaku i bulwaru. Może w końcu miasto na prawdę wróci w stronę wody.

Martwi mnie brak zieleni ! Mam nadzieję, że zostanie to jakoś uzupełnione dodatkową ilością natury.

Adolf Warski:

Co jest chyba największym plusem: przy takim planie i można i trzeba zlikwidować trasę WZ.

A i jeszcze jedno: co mają znaczyć te kreski na górze? Bo zdecydowanie przydałyby się podziały działek na mniejsze niż wielkości całego kwartału.

korver

Chodzi o to, żeby ludzie korzystali ze sklepów znajdujących się wzdłuż ulic Placu Społecznego, żeby ten plac był pełen życia. Po co w tym miejscu galeria?

Maxymilian:

Myślę, że jak odpowiednio rozpisze się w mpzp co i gdzie może być to nie będzie problemu. Galeria – duże sieci. Bulwary/deptaki- mniejsze sieci oraz lokalne oraz lokale gastronomiczne (kawiarnie, cukiernie, restauracje)

Dam przykład Drezna, gdzie na Prager Strasse buduje się ogromną galerię handlową. A deptak ten jest pełen innych sklepów, knajp itp. A życie tam toczy się i nie koliduje nic ze sobą póki co.

Pankracy:

Wystarczy nam już galerii handlowych. Dajmy szansę ulicom.

VRX

http://d.polskatimes.pl/k/r/5/63/31/4a5f62b6e320a_p.jpg

Nie jest tak źle, urbanistycznie 4+

http://4.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUFA/SI-mkxRDiiI/AAAAAAAAAlc/VK9eQixWHr0/s1600-h/1.jpg

http://1.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUFA/SI-mWxBwEQI/AAAAAAAAAIU/PhEPq8CBb8o/s400/2.jpg

http://1.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUFA/SI-mINEDo9I/AAAAAAAAAIM/m3d3v5T1Llk/s1600-h/3.jpg

http://1.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUFA/SI-l6mnhjQI/AAAAAAAAAIE/F9iaFzbLE44/s1600-h/4.jpg

http://4.bp.blogspot.com/_8-jWYUgkUFA/SI-lukL43AI/AAAAAAAAAk8/Pxs7JE8a-H0/s1600-h/5.jpg

Marek_VF:

VRX, nie mogę już wytrzymać... Wkleiłeś zdjęcia i dałeś ocenę, ale może ją jakoś uzasadnisz? Bo to, jakie są wizki, to każdy widzi.

VRX:

Dobre rozplanowanie położenia budynków oraz przestrzeni,

625:

Budynki rozbudowywane (Impart) mogą zostać przesłonięte szkłem. Ja tu widzę nasz pomysł palmiarni.

korver:

Przestrzeń faktycznie jest super.

mta:

Wg mnie to jest to co najwyżej słabo-średnie.

Taka strategia wszystkiego po trochu (nawet te wciskanie na siłę „wieżowce”) – gdzie po drodze się gubi jakaś większa wizja, jakieś to jest wymęczone, połowa rzeczy się w jakimś miejscu urywa,

Wg mnie, na szybko m. in.:

- taki układ urbanistyczny tworzy kolejne wyspy a nie integruje tego miejsca z miastem,
- nawet jeżeli z jakiś powodów (naprawdę nie wiem za bardzo jakich?) powinna tam być kolejna galeria handlowa – to dlaczego akurat na zamknięciu osi od mostu Grunwaldzkiego?
- cała ta przestrzeń przed mostem i Urzędem Wojewódzkim jest beznadziejna – szczególnie te „reprezentacyjne” rozwalające przestrzeń wyjazdy z tuneli – a może to ma być za przeproszeniem jakieś nawiązanie syfu do tego co jest tam teraz?

Tak naprawdę pomimo konkursu, paru warsztatów i różnych plac dyplomowych, widać że miastoagistrat nie ma za bardzo pomysłu i nie wie czym ma być pl. Społeczny.

Ani nie widzę jakiś reprezentacyjnych symetrycznych alei z szerokimi chodnikami, tramwajem i ruchem aut (ograniczonym, nie mega tranzytem) a zlikwidowanie osi od mostu Grunwaldzkiego do centrum uważam za nieporozumienie.

Co do konkursu – byłem zwolennikiem pracy Maćkowa, wg mnie była najbardziej wielkomięjska (wpadką były chyba tylko te dziwne wieżowce), zresztą podobno jury w konkursie nie było zbyt jednomyślne co do pierwszego miejsca (może właśnie dlatego przegrała?).

Marek_VF:

I wszystko jasne.

preslaw:

”Kiedy czekają nas zmiany na Placu Społecznym? Jeszcze w tym roku projekt powinien trafić pod obrady rady miejskiej. Ale daty samej przebudowy urzędnicy dziś jeszcze nie podają. Pewne jest, że najpierw musi skończyć się kryzys, bo spora część pieniędzy potrzebnych na inwestycję ma pochodzić ze sprzedaży położonych tu działek”.

Najpierw musi się skończyć kryzys, a później jeszcze dwa razy trzeba będzie zmienić plan i jeszcze poczekać z pięć lat. Ech... już jestem znudzony...

Curz:

Jak na razie to to wszystko wygląda jak dziecięce bazgroły. Tak na prawdę nie ma tu żadnych konkretnych rokujących pozytywnie. Mamy jedynie pewne dwie rzeczy – tunele i galerie handlowe. Czyli to co ludzie uwielbiają i da się szybko zrobić.

Piotrek:

Generalnie nie jest źle. Słowackiego i ta nowa aleja robiąca za planty wokół "Nowego Rynku" (nazwa Plac Śląski aktualna?), elegancka siatka ulic, osie widokowe. Jedno duże "ale" – te wjazdy do tuneli – szczególnie przed DUW-em (...)

A wtedy umarł w butach. Najlepiej jakby tunel zaczynał się przed mostem Grunwaldzkim – wtedy można byłoby uspokoić na nim ruch.

Galeria nie będzie nową PG, bo działka jest za mała – oby wyszedł z tego jakiś elegancki dom towarowy

Coolper:

Jak się chce mieć tunel to musi on mieć też wjazd/wyjazd – z góry wiadomo że nie będzie to specjalnie estetyczne. Z drugiej strony tunelu można też nie budować a dla wygody puścić autostradę 2x3 przez ten teren – z pewnością będzie ładniej, prościej i taniej.

625:

Zwróćcie uwagę, że działka galerii ma relatywnie bardzo małą powierzchnię, co pomnożone przez 3 użyteczne dla handlu kondygnacje, daje niewiele sklepów...

Właściwie jako adwokat diabła mógłbym powiedzieć, że działki się nie sprzedadzą, bo są nieforemne i nie tak znów ogromne. Także wieże nie muszą powstać – inwestor zrobi sobie 2 etap kiedy będzie potrzebował więcej powierzchni.

capo_di_tutti_capi:

Taki se ten plan. Tunele zaś zupełnie mnie nie przekonują. Ciekaw jestem na ile poważnie brano przy tworzeniu tego planu przyszłe zwięzienie WZ.

625:

No to było podstawowe założenie. Szkoda, że nie mamy prezentacji BRW n/t. właśnie likwidacji WZ, tam to widać. Stare Miasto od Szczytnik komunikowane jest przez Purkyniego i aleję Słowackiego, zauważ, że aby dojechać do Oławskiej, musisz ostro kombinować.

mta:

Nie do końca, bo ważne gdzie są zlokalizowane wyloty tunelu, poza tym zawsze można:

- wyrzucić teren nad wjazdami (ok. 6 m wysokości i już mamy zielony park),
- wjazdy do tunelu można tak samo zbudować (postawić nad nimi budynek).

Totalnym idiotyzmem jest budowa tunelu, który łączy się z ulicą pod kątem prostym, co wymusza dodatkowe skrzyżowanie i światła. Nie chodzi o budowę autostrady przez plac tylko uproszczenie tego co i tak będzie tworzone od zera.

Jeżeli się tworzy coś, czego budowa może się rozpocząć za kilka lat, układ docelowy osiągnie za być może 20 lat albo więcej, to dlaczego tworzy się rozwiązania powtarzające błędy z lat 70-tych i będące kulawe i oszczędnościowe i sprawiające że wiele przestrzeni jest marnowanej i zwyczajnie antymiej-skiej?

capo_di_tutti_capi:

Czuję, że na Słowackiego będzie sporo aut...

Kraśńskiego ma być naturalnie obustronna dla samochodów?

Coolper:

Mam tylko nadzieję, że kwartały zostaną podzielone na działki i nie będą sprzedawane w całości – wtedy otrzymamy nawet niezły kawałek miasta, inaczej będzie nuda, monotonia i tandeta i to na całe lata (pewnie do następnej wojny).

Wyobrażacie sobie całą dzielnicę Justinów, GD i tym podobnych? Niektórzy mogliby tego nie przeżyć.

625:

Twoja recepta nie jest idealna.

capo_di_tutti_capi:

No właśnie, widziałbym pomysł na spójną koncepcję zagospodarowania kwartału.

Maxymilian:

Ja widziałbym w tym rejonie ogólnie taki układ i styl: usługi na dole a na górze mieszkania ewentualnie biura.

capo_di_tutti_capi:

Ja tam innej możliwości zagospodarowania nie widzę.

salto_angel:

Czyli ograniczona ilość samochodów – strefa ograniczonego ruchu, niewysoka zabudowa max. 5 pięter, usługi przy ciągach pieszych, plus zieleń. Skoro przesuujemy ruch samochodowy i wrzucamy go, przynajmniej częściowo w tunel to okolice powinny też być odcięte od hałasu, ruchu i szukania miejsc parkingowych gdzie popadnie.

el_barto:

Ja osobiście widziałbym tam dzielnicę wieżowców.

Tzn. nie wieżowców – punktowców i 100 metrowców, tylko parę tak 40-50 m sztuk nawiązujących do gmachu muzeum poczty.

Poza tym zabudowę typowo miejską – 6-8 pięter.

Sprintek:

Masz na myśli wielką płytę? Degradacji miasta dziękujemy.

el_barto:

A wiesz jak wygląda muzeum poczty przy niedoszłym Hiltonie?

talkinghead:

A ja bym widział żebyśmy w Polsce kupowali tylko takie samochody. I co? I nic. Nadal widzimi się.

Maxymilian:

”Dzielnica” taka będzie wedle planu wzdłuż Odry. Taki nasz lokalny water front. Właśnie, ile metrów minimalnie i maksymalnie mogą mieć wieże w mpzp dla tego terenu?

sagger:

Tak na szybko:

Wady:

1. Brak przedłużenia ulic wychodzących z mostu Pokoju i Grunwaldzkiego. W takim wydaniu ten plac niczym nie przyciąga, jest zamknięty. Trzeba go otworzyć na te dwie ulice i wywalić stamtąd galerię handlową.
2. Jakieś dziwne przewieszenia – powinny to być dwa osobne budynki, ale rozumiem, że jak się zrobi przewieszenie to będzie łatwiej sprzedać jednemu inwestorowi. Plus, że mimo wszystko zachowano widok na kolumnadę UW.
3. Aleja z drzewami prowadzi donikąd. W pierwotnej wersji prowadziła z Parku Słowackiego do Angel Wings. A teraz prowadzi z Parku do ???
4. Słabo rozwiązana komunikacja w obrębie Nowego Placu. Linie tramwajowe powinny biec przez Nowy Plac i mieć tam punkt przesiadkowy na kierunek na most Pokoju lub na Pl. Grunwaldzki. Poza tym ten plac to inna idealna rezerwa pod stację forumowej kolejki podziemnej z Dworca Świebodzkiego.
5. Wieżowiec przy moście Grunwaldzkim – zdecydowanie powinno być coś niższego, o wysokości leżącego po drugiej stronie budynku UW. W tym miejscu najbardziej wyeksponowany powinien być pylon MG.
6. Brak kładki przedłużającej przejście do GeoCentrum nad zatokową. No chyba, że to jest w innym MPZP.

Zalety:

7. Teren zielony i dwie wieże stanowiąca bramę wejściową do nowej dzielnicy.
 8. Tunele – tylko, czy te tunele, to nie miały mieć wlotów po północnej stronie Odry?
 9. Super, że pojawił się w środku normalny plac, zamiast tego dziwnego tworu ze zwycięskiej pracy.
- Ogólnie to jestem sceptyczny i bardziej mi się podoba wersja zwycięska. Mam wrażenie, że wersja urzędowa jest skrojona pod Inwestorów, a nie pod mieszkańców.

Adolf Warski:

Styl tak, ale układ da się zrobić.

Czy jest może tekst planu? Sam rysunek wielu rzeczy nie wyjaśnia.

A jeśli chodzi o ten budynek przed urzędem wojewódzkim, to z tego co pamiętam, to miał być budynek administracyjny, bodajże Urzędu Marszałkowskiego.

625:

Tak, to budynek administracyjny. Tekst masz na mailu.

Wieże (wys. maks.) 55(MG), 2x75 (MO), 100(Pułaskiego/Traugutta).

Pkt 3 na rysunku to dominanta – w formie rzeźby itp. Pewnie będzie fontanna. A co do fontanny, to ja widzę ją jako torowisko.

Węzeł przesiadkowy byłby dość blisko RRR i dublujący z nim kierunki, ale ten plan pozwala zrobić plac na pseudodominikańskim – tam jest znacznie bardziej potrzebny.

Maxymilian:

A może palma?

bystrzak2000:

Parę wyjaśnień co do tunelu. Chcąc go budować pod budynkami lub pod Odrą, to musiałyby być on bardzo głęboki, zwłaszcza, że zapewne nowe budynki będą miały wymagany parking podziemny. A głęboki tunel, to masa problemów, o kosztach i czasie budowy nie wspominając. Budując tunel pod ulicą, robimy dużo płytszą konstrukcję, mniej więcej taką jak na pl. Dominikańskim, oszczędzając czas i pieniądze. Poza tym gdzie zwolennicy tunelu pod Odrą widzą wloty do niego? Za mostem Grunwaldzkim po wycięciu kilkuset drzew da się to zrobić, ale przy głębokości tunelu mogłoby się okazać, że wloty zaczynałyby się blisko RRR, co jest kompletnie bez sensu.

Berserker:

Tunel pod Odrą to czyste S-F. Natomiast mógłby ten tunel kończyć się bardziej na południu – za nasypem kolejowym zamiast przy skrzyżowaniu Pułaskiego z Kościuszki, bo to właśnie przejazd pod wiaduktem jest tam wąskim gardłem.

bystrzak2000:

Wiadukt ma być niby przebudowany, ale ja to czarno widzę. Ogólnie faktycznie wylot przy Kościuszki wydaje się być bez sensu. Jednak, gdy zrobimy wylot za torami, to zaraz pojawi się pytanie o Puła-

skiego: po co wyburzano kamienice, skoro trasa będzie w tunelu? Budowa dwóch dróg 2x2 jedna nad drugą wydaje się być niemałą rozrzutnością.

unter-writer:

Komentarze budujecie w oparciu o:

- rysunek planu, który bez tekstu planu jest „goły”,
- wizu, które nie do końca oddają tekstu planu, a przynajmniej w jednym miejscu (plac Wróblewskiego) jest sprzeczne z tekstem planu – nie ma tam tunelu.

Mam uwagi do przyjętych ustaleń, ale najpierw chętnie wysłucham dlaczego tak a nie inaczej, poprowadzono ulice i wyznaczone przeznaczenia terenów; może ktoś wie?

625:

Ulice wyznaczono z kilku powodów, m. in. łatwość ich budowy bez ruszania infrastruktury, co jest poniekąd wadą, jeśli przypomnimy sobie jakość wodociągów we Wrocławiu, a szczególnie w tej okolicy. Jednak nie jest winą BRW postępowanie MPWiK.

Tunel aż za Kościuszki miałby poważną wadę – Kościuszki/Podwale stanie się parą tworzącą obwodnicę ścisłego Starego Miasta. Odcięcie skierowałoby ruch jadący np. ze Szczytnik na JP2 aż na ŚTP. A przecież nie trzeba go kanalizować w 100%. Inaczej, ominąłby tunel przez ścisłe centrum, a tak będzie alternatywa.

Adolf Warski:

Mam jedną, dość poważną uwagę. Te trzy kamienice: (na Wybrzeżu Słowackiego) nie są chronione przez plan, nawet nie są ujęte w gminnej ewidencji zabytków; a to przecież ostatnie pozostałości po istniejącej tu wcześniej dzielnicy kamienic.

unter-writer:

Widocznie chcą, aby powstała CAŁA nowa dzielnica, a pozostałości nie są potrzebne. Gmina, a to chyba właśnie ona jest właścicielem tych kamienic, ma inne priorytety i nie będzie, niestety, utrudniać sobie życie (ochrona kamienic w planie) dla przyszłej sprzedaży i „wartościowego” przeznaczenia terenu w planie.

Adolf Warski:

Kamienice nie są własnością gminy (tj. grunt jest, ale jest ustanowione użytkowanie wieczyste), gmina ma tylko prawą połowę kamienicy po lewej.

under-writer:

Projekt będzie opiniować m. in. miejski konserwator zabytków. Poczekamy, zobaczymy.

jar_007:

Nie czaje tego planu:/ układ kojarzy mi się z miastem lokacyjnym, ale przejdźmy do konkretów: Estetycznie rzut dzielnicy jest ciekawy i spójny. Podoba mi się – tylko że spowoduje kompletną klępkę komunikacyjną. Tunel nie spełnia swojej roli. Nie wiem czy nie jest to zrobione tak, żeby potem się z niego wycofać i zrobić normalną drogę? No bo po co on jest? Chyba, że faktycznie zbudują dwie autostrady, jedna na drugiej. Bo jakoś nie widzę nad tym tunelem tętniącej życiem alei. Przestrzeń przed UW zostanie zniszczona. Ja w ogóle widział bym przed nim jakiś zielony plac, a na pewno nie wylot tuneli.

Komunikacja piesza również nie jest specjalnie przemyślana. Nie wciąga ludzi na ten plac.

Ogólnie znacznie słabsze niż koncepcja z konkursu.

el_barto:

Mnie głównie się nie podoba rozwalenie alei od mostu Grunwaldzkiego do Traugutta, która była kiedyś przed wojną... była taka szansa na jej odtworzenie. Przecież taka prawie 2 km aleja od Traugutta przez most Grunwaldzki do Szczytnickiego obsadzona drzewami wyglądałaby genialnie. Dodatkowo jak to zauważył kolega z placem przed UW, który powinien tam być.

Plac też tutaj jest potrzebny i to akurat dobra koncepcja, ale wg mnie powinien on mieć proste połączenie ulicami :

- jedna z Odrą,
- a druga z pl. Dominikańskim (np. obok poczty poprzez al. Słowackiego) przez co stworzyłby się kolejny trakt, który szedłby od Jana Pawła II do Odry (dla niezorientowanych: Jana Pawła II, Mikołaja, Rynek, Wita Stwosza, pl. Dominikański, al. Słowackiego, nowy plac, teren nad Odrą).

Poza tym te wloty do tuneli... Cholera. przypomina mi to podziemną wersję tego co dziś jest na terenie zwanym pl. Dominikańskim. Lub chociażby podziemną wersję obecnych estakad.

Skoro nowy plac już ma pozostać w takiej formie to może pomyśleć o jednej krzywej uliczce od niego odchodzącej w kierunku al. Słowackiego w celu utrzymania traktu?

Nie wiem. Może coś na wzór Grodzkiej w Krakowie przy jej połączeniu z Rynkiem, albo kształt a'la naszego Barlickiego na Ołbinie.

Ogólnie mam jednak wrażenie, że nie przemyślano wielu rozwiązań.

RTP81:

Co, ten biało otynkowany z cegłami budynek po lewej za modernistyczny?

@Trzy kamienice przy nabrzeżu – plan ich nie chroni, ale chyba i nie każe rozwalić?

@el_barto: – Tak, taka aleja by się przydała. Brakuje tylko jednej uliczki od placu na południowy zachód i drugiej na północny wschód.

Trochę miejsca ma wg planu zostać – im więcej, tym lepiej.

WotaN:

Zgadzam się dość dokładnie. Pkt 4 ma duże znaczenie o tyle, że cały czas jest parcie na stworzenie ciągu tramwajowego wzdłuż Wyszyńskiego na odcinku Sienkiewicza – most Warszawski. Wtedy Nowy Plac łączyłyby dwa wielkie ciągi tramwajowe (w rezultacie aż do psiego Pola), więc ten węzeł przesiadkowy pod względem potoków pasażerskich mógłby zagrozić Grunwaldowi, przy znacznie mniej skomplikowanym i kosztownym układzie torowym. Przy takiej formie jak na grafice węzeł przesiadkowy to fikcja, z przejściami rzędu dziesiątek i setek metrów. Tramwaje kolejny raz zepchnięto na ostatni plan.

Erni79:

Te dwie ulice odstraszaają, a nie przyciągają. Mnie Nowy Targ nie przyciąga otwarciem na ruchliwą ulicę, zaś Rynek, który jest zamknięty na ulice z ruchem kołowym i szynowym jak najbardziej przyciąga.

el_barto:

Pytanie w kwestii technicznej dla znawców komunikacji i urbanistyki. Czy dobrym ze względów komunikacyjnych byłby pomysł gdyby np. ulica z mostu Pokoju łączyłaby się z tą z mostu Grunwaldzkiego np. na wysokości Kujawskiej i razem szły pod ziemię w kierunku Pułaskiego? Z tym, że np. tę z mostu Grunwaldzkiego przedłużamy jako aleję do Słowackiego? Serio pytam.

WotaN:

A masz na myśli komunikację samochodową, czy zbiorową? Bo to robi różnicę.

el_barto:

Samochodową! Zbiorową to bym zostawił na powierzchni.

Maxymilian:

Eee tam, fajnie jakby tramwaje w tunelach śmigały. Mielibyśmy w końcu metro...

625:

Przecież Kujawska jest za pl. Społecznym.

el_barto:

Nie wiem jak to wytłumaczyć, ale przed wojną w miejscu estakad biegła droga. Na Hydralu jest zaznaczona jako Kujawska. Dlatego tak się wyraziłem.

Mr. Truman:

Na drugiej mapce widać jak Kujawska przebiegała i w tym porównaniu widać także jak bardzo ucierpiała ta dzielnica...

http://i568.photobucket.com/albums/ss121/Mr_Truman/forumskan2-1.jpg

To akurat skan z książki NV (British-Polish Planning Workshop). Jest tam 6 projektów różnych grup, nie widziałem ich w tym wątku, chyba że już wszyscy mają tę książkę i nie wklejają tu jej fragmentów. Jest sens skanować, czy jest gdzieś wydanie w internecie?

Erni79:

Skanuj!

625:

<http://www.urbanworkshop.eu/pas.html> – tu jest – pdf 19 mega

ndbalbina:

Byłem zwolennikiem zostawienia pustej przestrzeni przed Urzędem Wojewódzkim. Pozostawienie widoku na kolumnadę kupuję, mam tylko nadzieję, że tunele nie będą tworzyły komunikacyjnej bariery (to w końcu urząd, łatwy dostęp powinien być jego cechą immanentną). Drugą sprawą, która mnie martwiła było „uduszenie” kościoła św. Maurycego. Tutaj – przynajmniej z wizualek – też nie wyszło tak źle. Jestem ciekaw przyszłych projektów budynków w tamtej okolicy – oprócz Maurycego stoją tam także dwa inne kościoły. Szykują się nowe grupy z tego nurtu (Solpol + SDW, Europeum + OB).

Curz:

@625:

Link do pdfa nie działa Ale z tego co widzę po jpgach, to żadne mi się nie podoba.

7.4.2. Post zajf¹⁷⁰

Gdyby ktoś chciał wykorzystać moją koncepcję i wystartować z nią w konkursie to proszę bardzo. W zamian chcę jedynie umieszczenia mnie jako współautora. Nie chcę pieniędzy, tylko sławy.

A teraz na serio. Likwidujemy estakady, nie zakopujemy się pod ziemię i nie robimy ronda.

Ulice:

- 2x2+wydzielone torowisko: część obwodnicy staromiejskiej (od Pułaskiego do mostu) oraz od mostu Grunwaldzkiego do Poczty.
- 2x2 z włączonym torowiskiem: Traugutta
- dwie ulice jednokierunkowe: Podwale i przedłużona Krasińskiego
- cała reszta 2x1 (w tym ulica do nowego budynku PWr. – GEO-centrum, nie mylić z chatą GEO-PL)

Tramy:

- bez zmian na Traugutta,
- wydzielone torowiska w ciągu obwodnicy i od Mostu Grunwaldzkiego do krzyżówki (torowisko wydzielone ale bez wieśniackich żywopłotów)
- torowisko a`la Szewska (tylko, że w 2 strony a obok planty, czyli zupełnie inaczej niż Szewska)

Budynki:

- dwa budynki UM na trawniku przed Urzędem Wojewódzkim (z parkingiem podziemnym) i ciekawą zielenią, która będzie przedłużeniem, a właściwie zwieńczeniem zieleni plant
- cała reszta jak widać max 25-30 metrów
- jedyne zmiany to te 6 budynków (zmiana konfiguracji, łącznie) po prawej stronie (jadąc od Pułaskiego) obwodnicy, zwłaszcza jeśli miało by tam powstać centrum konferencyjne. Ale inne niż na pl. Grunwaldzkim funduje nam ECHO.

Zieleń:

- wspomniane planty wzdłuż deptaka/torowiska
 - między budynkami UM
 - nie tykamy Parku Słowackiego (bo uważam to za zbrodnię)
 - kościół topimy w zieleni i właśnie tam powstaje „central park” tej dzielnicy.
- wzdłuż Odry bulwary

7.4.3. Post Darek_W¹⁷¹

Oto moja koncepcja zabudowy PL SPOŁECZNEGO:

LEGENDA:

UW – Urząd Wojewódzki

UM – nowy gmach Urzędu Miejskiego, tzw: NOWY RATUSZ

UMA – nowy gmach Urzędu Marszałkowskiego

K – węzeł komunikacyjny (tramwajowy)

Na terenie obecnego Pl Społecznego przewiduję cztery dominanty (zaznaczone czerwonymi krzyżykami):

1. Dominanta wysokościowa na rogu Traugutta/Pl Wróblewskiego (nowego) oraz początku Pułaskiego. Dominanta – 55 metrowa – wyrastająca z budynku o wysokości około 30 metrów
2. Dominanta wysokościowa na terenie obecnego parkingu MPEC, przed biurowcem MPEC. Dominanta o wysokości około 80-90 metrów – jako wyrazisty, wysoki budynek, w ciągu osi widokowej z Oławskiej (z której widać m. in wieżę kościoła św Maurycego).
3. Dominanta wysokościowa tuż obok wjazdu na Most Grunwaldzki. Tu waham się nad jej wysokością – może coś wysokości 100 metrów? Nad Odrą, tuż koło mostu,

¹⁷⁰[507].

¹⁷¹Tamże.

mogłoby wyglądać bardzo monumentalnie... Tylko, że mogłaby zdominować za bardzo piękne, wysokie pylony samego mostu...

4. *Dominanta wysokościowa – czyli około 70-75 metrowa, wysoka, ale smukła wieża nowego Ratusza Miejskiego, tuż przy nowej ulicy, prowadzącej od Poczty w stronę Wieży Ciśnień na ul. Na Grobli, przez nowy most (przy) na ujściu Oławki. Ta nowa ulica prowadziłaby także do GEO Centrum – Politechniki Wrocławskiej, które ma zostać wybudowane właśnie na terenie obecnej bazy MPWIK wzdłuż ul. Na Grobli. Nowa ulica i most – prowadziłyby do centrum tego nowego kompleksu Politechniki... Szarym kolorem zaznaczono mały Rynek – przed nowym Ratuszem i nowym gmachem Urzędu Marszałkowskiego...*
5. *Pozostałe budynki na terenie Placu Społecznego miałyby od 6 do 7 kondygnacji...*

7.4.4. Fragmenty dyskusji n/t konkursu na Plac Społeczny na forum „Gazety wyborczej”¹⁷²

bulserw:

Tragedia z tymi projektami. Miało być drugie centrum Wrocławia, tym czasem widzę, że wszystko zabudują, dzięki Bogu, że park Słowackiego się ostanie. Architekturą też nie zachwycają, już widzę, te kwadratowe, betonowe bloki bez wyrazu, ani nic nowatorskiego, ani nic ładnego. Zero jakiegoś placu, który miałby niby stanowić to drugie centrum, co tam będzie się działo, na zakupy chodziło? Rachunki opłacić? Nie ma tam żadnego miejsca, żeby posiedzieć, żadnego reprezentacyjnego placu. Nic nowego, stanowiącego jakiś kolejny symbol Wrocławia nie powstanie, będzie to nowoczesna kupa (betonu). Ja nie wiem, że w innych miastach, bo potrafią coś eleganckiego wybudować, a we Wrocławiu to zawsze jest kapiszon, choćby to nowe centrum Tatarstanu, o którym pisze dzisiaj Gazeta. Zero pomysłu, jedyne o co się martwili to dobre połączenia drogowe, żeby rozładować WZ i centrum. Zobaczymy za rok jak stworzą ostateczny plan przebudowy placu.

zbibi

Projekt od strony komunikacyjnej ma się nijak do tego, co w tej chwili jest robione we Wrocławiu w okolicach pl. Grunwaldzkiego. Skoro miasto wydaje dobrą setkę milionów na remont placu i poszerzenie mostu Szczytnickiego i chce utrzymać dwupasowy ciąg komunikacyjny biegnący od wlotu do miasta (al. Krzywoustego) aż po Kazimierza Wielkiego, to projekt to zupełnie ignoruje – dlaczego?! Obecna WZ-ka jest jedyną trasą, którą da się jeszcze sensownie jechać w godzinach szczytu. Kto nie wierzy, niech się wybierze na Hallera ("obwodnica śródmiejska" – dobre sobie!) w stronę Grabiszynskiej; ja ostatnio spędziłem tam w korku godzinę i będę ją omijał szerokim łukiem. To samo z mostem Millenijnym – po prostu katastrofa. Jeśli zabudowa pl. Społecznego „złamię” istniejący ciąg komunikacyjny, to miasto w tym rejonie po prostu zapcha się natychmiast, gdyż jest tu potężny ruch lokalny wynikający z prostego faktu, że most Grunwaldzki jest najbliższą przeprawą dla mieszkańców Biskupina, Sępolna, Swojczyc, Strachocina, Wojnowa oraz osiedli na obrzeżach miasta.

map4

wesoly_siewca_pesymizmu napisała:

> Nie wiem czy jest sens bronić tych estakad. Niby usprawniają nieco ruch, ale i tak cała sprawa rozbija się o wąskie gardła na wylotach z nich.

"Niego" ?????????

No to jest żart roku.

Cały projekt placu Społecznego orientuje się na most-bliźniak mostu Grunwaldzkiego. Jadąc od Dominikańskiego w stronę Grunwaldzkiego przed mostem gwałtownie skręcasz w lewo, bo inaczej wpadłbyś do Odry. To nie estakady są winne temu, że na Społecznym jest komunikacyjny burdel, lecz brak bliźniaka (fuj, co za skojarzenia!) mostu Grunwaldzkiego.

Estakady należy wyburzyć – to jasne – bo się inaczej same zawała, ale na ich miejsce należy postawić nowe, z lepszego betonu niż obecnie.

Plac jest niezagospodarowany, bo niezagospodarowany jest trawnik, na którym tylko od czasu do czasu stają wesołe miasteczko.

Najtaniej byłoby postawić ławeczki, posadzić drzewa i wybudować parę fontann, czyli zrobić z tego placu oazę zieleni w środku miasta, ale rozumiem, że zamiast wydawać pieniądze trend w magistracie brzmi zarabiać, czyli opchnąć każdy dający się opchnąć kąt miasta i zabudować je do końca galeriami handlowymi.

Tunel pod Odrą wpisuje się doskonale we wrocławskie tradycje pompatyzmu. Most tysiąclecia również musiał być budowany nad najszerzym z możliwych odcinkiem Odry we Wrocławiu. Rozumiem,

¹⁷²[508].

że zwykły bliźniak mostu Grunwaldzkiego, do którego nawet wyburzono już budynki swego czasu jest zbyt pospolity w oczach ojców dynamizmu ...

... będzie zatem tunel. A co. Stać nas.

Tak to jest, kochane ludzie, jak w mieście nie ma opozycji. Sternikom się już od dawna króliki pod kołką pie..., ale to Wy przecież ich wybraliście ...

Pawel Z.

Niestety, opozycji nie ma i nie będzie, bo kto miałby nią być? Chyba nie tych dwóch kabareciarzy z SLD, którzy niedawno poparli pomysł dynamicznego Dutkiewicza na szukanie oszczędności poprzez likwidowanie przedszkoli – w sytuacji, gdy we Wrocławiu już jest ogromny deficyt miejsc w przedszkolach. Dynamicznego Dutkiewicza i jego zaplecze polityczne popiera mniej więcej 90% mieszkańców miasta, cóż się zatem dziwić, że władza jest arogancka jak w latach 50-tych.

Upieram się przy swoim przypuszczeniu, że w całym tym konkursie chodziło o to, by wyrwać trochę kasy od miasta. Ktoś napisał, że 30 tys. to mało. Wielu ludzi tyle pieniędzy zarabia przez rok, więc mało to nie jest. Zwycięski projekt jest tak nieprawdopodobny, że na pewno nie zostanie zrealizowany, co tylko potwierdza moje przypuszczenia, że nie o szukanie rozwiązań na zagospodarowanie placu Społecznego tu chodziło.

darek_w1

Moim zdaniem koncepcja, która wygrała jest najładniejsza architektonicznie, ale najgorsza pod względem komunikacyjnym. Koncepcja Maćkowa jest jakaś taka chaotyczna i przytłaczająca, ale w jakimś stopniu uwzględnia realia i plany komunikacyjne BRW, trzecia koncepcja jest pośrednia.

W ogóle odnoszę wrażenie, że Francuzi w ogóle nie mają pojęcia o planach BRW odnośnie rozwoju struktury komunikacyjnej miasta. Przecież ul. Wyszyńskiego ma tworzyć jeden ciąg komunikacyjny klasy GP z ul. Pułaskiego, a w projekcie francuskim nie widać tego zupełnie. W ogóle mam wrażenie, że polskie i francuskie projekty są oparte na zupełnie różnych założeniach wyjściowych, które przecież wyznacza BRW. W polskich projektach wyraźnie widać pozostawienie trasy WZ jako ważnej arterii komunikacyjnej, a we francuskim nie, a to przecież podstawa do projektowania.

Zupełnie kosmicznym pomysłem jest kilkusetmetrowy tunel zaczynający się na ul. Pułaskiego, ciągnący się pod ul. Mazowiecką, pod Odrą i wychodzący na pl. Grunwaldzkim. Przecież jego budowa będzie kosztowała fortunę, zwłaszcza przy trudnościach technicznych jakie będzie sprawiała budowa takiego tunelu pod rzeką w mieście wybudowanym na błocie. Może Francuzów stać na takie ekstrawagancje, ale jesteśmy w Polsce. A tym bardziej, że ten tunel wcale nie rozwiąże zasadniczo problemów. Koncepcja drastycznego ograniczenia ruchu na trasie WZ ma swoich zwolenników, zwłaszcza w osobie słynnego wro2015, z którym toczyłem zażarte dyskusje swego czasu, ale cały czas ci zwolennicy zgrabnie omijają problem gdzie przełożyć ruch z ul. Kazimierza Wlk. Na ogół, i tak też jest u Francuzów, na Pułaskiego i parę ulic Kościuszki/Piłsudskiego. Tylko, że wtedy na Pułaskiego nastąpi nałożenie na siebie dwóch wielkich strumieni ruchu północ – południe (Wyszyńskiego, Pułaskiego, Dyrekcyjna, Ślężna) i wschód – zachód (pl. Grunwaldzki, Pułaskiego, Kościuszki/Piłsudskiego i dalej Grabiszyńska lub Legnicka). Żeby taki strumień przenieść to Pułaskiego musiałaby mieć klasę GP2/6, a i to nie wiem czy by wystarczyło. Nie widzę ani takich możliwości, ani takiej potrzeby.

Kolejne pytanie – nawet jeśli przepuścilibyśmy ruch przez Pułaskiego i Kościuszki/Piłsudskiego to co dalej? Docieramy do pl. Legionów i co? Jak przepuścić ten gigantyczny strumień pojazdów przez ten plac, który już dziś jest zatkany, a powinien przepuścić jeszcze większość ruchu z ul. Kazimierza Wlk. Co prawda częściowo odciąży go obwodnica staromiejska, ale to na pewno nie wystarczy. Trzeba by również zapytać jak ma wyglądać w tej sytuacji połączenie komunikacyjne pl. Legionów i pl. JP II, bo obecny przekrój ulic jest nie wystarczający dla dzisiejszego ruchu, a co dopiero do ruchu powiększonego lekko licząc dwukrotnie. Tak panowie urbaniści, tras komunikacyjnych nie planuje się dla MPZP jakiegoś placu czy jednej ulicy. Układ komunikacyjny trzeba projektować w skali całego miasta, a wytyczne z niego płynące trzeba wstawiać jako warunki wyjściowe do projektowania MPZP, a nie odwrotnie. Inaczej zaprojektujecie kolejne ulice z nikąd do nikąd jak Kołtąja/Skargi.

Jedyna nadzieja w tym, że BRW spróbuje zrobić z tych koncepcji jakąś syntezę i wybierze z nich najlepsze elementy. Ale znając BRW nie jest to duża nadzieja.

darek_w1

> rondo na osi mostu grunwaldzkiego ma zmniejszyć ilość aut na tym kierunku

A dlaczego niby rondo miałyby zmniejszyć ilość pojazdów na tym kierunku??? Cały czas pokutuje pogląd, że samochody jeżdżą tam gdzie sobie życzą urzędnicy albo podobna wersja, że jeżdżą tam gdzie się buduje szerokie ulice, wniosek: im szersze ulice się zbuduje tym więcej samochodów będzie nimi jeździć ;-)

I ludzie mówią z całkiem poważnymi minami. Kierowcy jeżdżą tam gdzie mają potrzebę jechać. To, że jakiś urzędnik wymyśli żeby obniżyć klasę trasy WZ nie będzie miało żadnego wpływu na ilość kierowców kierujących się na nią. Oni nie jeżdżą dlatego, że lubią nią defilować tylko dlatego że tędy wiedzie najkrótsze, najwygodniejsze czy najszybsze

sze połączenie między punktami pomiędzy którymi podróżują. Żeby pojechali inną trasą trzeba aby była ona konkurencyjna, głównie pod względem czasu przejazdu. A ponieważ objazdy obwodnicami będą dłuższe trzeba im zapewnić na tyle dużą przepustowość, żeby przejazd nimi był szybszy mimo dłuższej trasy. I tu leży pies pogrzebany, bo żadna propozycja jak do tej pory tego problemu nie rozwiązuje. Na ogół wychodzi to co wytknąłem: że sposób opracowywania MPZP jest dokładnym postawieniem problemu na głowie, najpierw opracowuje się MPZP, a potem trzeba kombinować jak w innym miejscu poradzić sobie z problemami komunikacyjnymi, które ten MPZP tam wygenerował. I tak jest w przypadku pl. Społecznego, goście sobie coś tam projektują, a to jak się powiąże jego układ komunikacyjny z resztą układu poza opracowywanym obszarem to już nie ich sprawa. I nie wiadomo jak się ma powiązać ul. Pułaskiego z ul. Wyszyńskiego bo to jest poza obszarem opracowania. Nie ma obliczeń natężenia ruchu na Pułaskiego bo to jest poza obszarem. Nie wiadomo co zrobić z samochodami na pl. Legionów bo to jest poza obszarem itd. Powtarzam jeszcze raz, choć to powinno być oczywiste jak zasada działania cepa, Najpierw trzeba opracować układ komunikacyjny w skali całego miasta, porządnie, z obliczeniami ruchu, z uwzględnieniem głównych kierunków ruchu, z rozplanowanymi trasami alternatywnymi dla nich (to co jest w Studium jest bardzo dalekie od tego) i dopiero na podstawie tego planu przygotowywać wszystkie MPZP, wstawiając wymagania systemu transportowego jako warunki wyjściowe do przygotowania każdego planu.

> *na osi mostu pokoju będzie kilka dojazdów + tunel (alternatywa B).*

Poważnej trasy komunikacyjnej nie da się zrobić rozbijając jej fragment na kilka małych uliczek obok siebie. Nawet gdyby to teoretycznie zrobić to powstanie problem równomiernego rozprowadzenia ruchu na każdą z nich, a poza tym nastąpi spadek przepustowości wywołany szeregiem sygnalizacji świetlnych z ich okresami martwymi (czasy ewakuacji) i niemożliwą do zrealizowania synchronizacją. Co do tunelu w wariacie B to trudno coś powiedzieć bo niewiele widać na tym rysunku.

O ile się jednak orientuję to wariant B jest jedynie wariantem oszczędnościowym wariantu A i obejmuje tunel jedynie pod skrzyżowaniem Pułaskiego/ Traugutta.

Kwestii połączenie z mostem Pokoju to nie rozwiązuje.

> *trasa WZ ma wg studium mieć taką samą klasę jak ulica Jedności Narodowej*

Jak pisałem wyżej sprawa klasy jest wtórna względem ilości samochodów. Najpierw trzeba przygotować trasy odciążające, a potem można sobie robić co się chce.

Ale nie odwrotnie.

Proponowane alternatywy czyli OS i OSt są moim zdaniem niewystarczające dla rozwiązania problemu tego placu. Mają wąskie gardła.

darek_w1

> *1. Rondo spowalnia ruch – czyli mniej chętnych do przejazdu przez Most.*

Że spowalnia to się zgodzę, ale czy zmniejszy ilość chętnych? A co mają do wyboru? Zostać w domu i pograć w Half Lifa?

> *2. Badania naukowe już dawno wykazały, że im szersze drogi, tym większy ruch. Chyba, że pokażesz inne, ale wątpię;)*

Zgadzam się z tymi badaniami tylko problem w tym gdzie jest przyczyna, a gdzie skutek. Jak na jakiejś trasie jest duże natężenie ruchu to się ją poszerza. I wtedy mamy wspomnianą obserwację – sze-roka ulica, duży ruch. Ale w drugą stronę to z reguły nie działa. Jak poszerzysz jakąś ulicę to tylko z tego tytułu ruch na niej nie wzrośnie.

> *3. Poważne trasy komunikacyjne to przeżytek – dlatego właśnie likwidowana jest WZka, a powstają obwodnice i to kilka.*

W zasadzie się z tym zgadzam, sam wielokrotnie na tym forum opowiadałem się za dekoncentracją ruchu na szereg tras alternatywnych zamiast robienia molochów.

Ale bez przesady, bo nadgorliwość jest gorsza od faszyzmu. Miasto powinno być pokryte siatką kilku tras klasy GP obsługujących głównie ruch międzydzielnicowy (oficjalnie dzielnice nie istnieją, ale wiadomo o co chodzi), kilkunastu tras klasy G obsługujących głównie ruch międzyosiedlowy, kilkadziesiątu tras klasy Z obsługujących ruch wewnątrz oczek sieci tworzonych przez drogi wyższej klasy, plus oczywiście drogi klasy L i D. Każdy poziom współpracuje z sąsiednimi doprowadzając i wyprowadzając ruch z nich. Tak to mniej więcej powinno wyglądać. Całkowita likwidacja np dróg klasy G i GP i pozostawienie wyłącznie samych Z byłoby przegięciem w drugą stronę.

> *wynika, że trzeba zaościć centrum i zrobić jeszcze większe estakady niż na Społecznym ;P*

Bez przesady. Zarówno w jedną jak i w drugą stronę :-)

Wszelkie propozycje muszą zapewniać zaspokojenie wszelkich potrzeb miasta i jego mieszkańców. Jak się nie da zaspokoić wszystkich na raz (a zazwyczaj się nie udaje) to konieczny jest jakiś kompromis. Jest takie przysłowie brytyjskie, że Brytyjczycy mówią „osiągnęliśmy kompromis”, a Polacy (w oryginale byli Rosjanie, ale to pasuje również do nas) mówią „zostaliśmy zmuszeni do kompromisu”. I stąd większość problemów np. z budową dróg.

WK

Ten projekt ma się nijak do obowiązującego(?) „Docelowego Układu Komunikacyjnego Wrocławia” na oficjalnej stronie miasta. W tym DUKW Kazimierza Wielkiego jest (niestety) wciąż główną osią średnicową WZ zaś Pułaskiego główną przeprawą północ-południe w obszarze centrum. W związku z tym pl. Społeczny jest i pozostanie bodaj jednym z najbardziej obciążonym węzłem komunikacyjnym miasta. Tymczasem w zwycięskim projekcie tego nie widać. Zaproponowano bardzo atrakcyjnie wyglądającą (wręcz parysko – ten malowniczy bulwar!) miejską przestrzeń ale zupełnie nie rozwiązano rozproszania ruchu. Projekt tunelu pod Odrą i korytem Oławy jest oczywiście „księżycowy” zatem patrzmy na cały projekt tak jakby go nie było (bo przecież i tak nie będzie). Oto 2 podstawowe zadania transportowe, które są rozwiązywane dużo gorzej niż obecnie:

Zadanie 1: przejazd z KW na pl. Grunwaldzki

1. samochodem – będzie trwać około kwadransa bez korków, bo po drodze będzie 5 skrzyżowań ze światłami (teraz są 2) i trzeba będzie na niektórych skręcać.
2. autobusem – j.w.
3. tramwajem – to już zupełna porażka. Tramwaje będą musiały skręcać kilka razy, żeby pokonać drogę, która dziś jest niemal prosta (a przecież wiadomo czym się kończy skręcanie tramwajów na nowych torowiskach – patrz Szewska).

Zadanie 2: przejazd z Pułaskiego na Wyszyńskiego:

1. samochodem – będą min.4 skrzyżowania ze światłami (teraz są 2) i trzeba będzie na nich skręcać (teraz prosto)
2. autobusem – j.w.
3. tramwajem – w ogóle brak połączenia

Widać, że w Paryżu nie ma już tramwajów, bo tamtejsi projektanci nie pamiętają, że skręcający tramwaj to zawałidroga – jedzie b. wolno i potrzebuje dodatkowego cyklu świateł. Sprawny tramwaj to tylko linie średnicowe (tak jest w Warszawie).

Komunikacyjnie rozczarował mnie też projekt nr 2 – ruch z mostu Pokoju „grzęźnie” w nim na placu. Skoro jednak Dutkiewiczowi projekt się podoba to oznacza, że będzie kontynuowany trend ograniczania przepustowości komunikacyjnej głównych ciągów w centrum miasta (Piłsudskiego, Szewska), niestety bez tworzenia sensownych tras alternatywnych.

Współczuję wszystkim, którzy muszą dojeżdżać do pracy.

hen

Ruch na Społecznym jest głównie generowany od strony trasy WZ, dzielącą stare miasto na pół. Nie rozumiem więc lamentów nad zlikwidowaniem estakad. Trasa WZ służy do komunikacji międzyczelnicowej co jest zupełną tragedią, bo odbywa się dosłownie W ŚRODKU Wrocławia.

Odnosnie tunelu z Pułaskiego – jeśli miasto na całej inwestycji – sprzedaż działek – zarobi te wielce prawdopodobne miliardy złotych, na pewno nie będzie takie pazerne i jakiś ułamek tej kwoty przeznaczy na tunel. IMO – likwidacja WZ-ki i tunel od Pułaskiego całkowicie rozwiązuje sprawę.

W ogóle zwycięski projekt jest najlepszy, tworzy kawałek miasta, tam gdzie miasto powinno istnieć, gdzie są pierzeje, przecznice, a tam gdzie są przecznice są skrzyżowania. Tam gdzie są skrzyżowania tam są światła, bo tak jest w mieście!

Nie rozumiem jedynie tych dwóch wysokich klocków na Traugutta – to jakieś nieporozumienie. Poza tym może lepiej udałoby się rozwiązać ciągi budynków po południowej stronie Oławskiej/Traugutta, ale o tyle dobrze, że próbują tworzyć przejścia alternatywne – przecznice – coś czego zabrakło w planach na CP. IMO – może nawet lepiej wdrożyć ten plan bez dodatkowych „ulepszeń” na jakie stać wrocławskich planistów.

darek_w1

> *Przecież gdzieś ten strumień pojazdów (wcale nie tranzytowy!) musi się podziać.*

Cieszę się, że jest jeszcze ktoś, kto to zauważył. Jest więc nas dwóch :-)

Szczerze mówiąc z uwagi na zabudowę i inne uwarunkowania widzę chyba tylko jeden sposób radykalnego rozwiązania problemu tranzytu na linii wschód – zachód i przy okazji odciążenia od ruchu Starego Miasta, co też jest istotne – tunel tranzytowy pod ul. Kazimierza Wlk. zaczynający się na pl. Społecznym i kończący za pl. JPiI. Wzdrygałem się zawsze na myśl o kosztach, ale jak komuś przez gardło przeszła propozycja kilkusetmetrowego tunelu po Odrą to mnie to trochę ośmiela, koszt byłby podobny. Większość samochodów na ul. Kazimierza Wlk. pokonuje właśnie tą trasę i po wrzuceniu ich do tunelu na górze może pozostać niewielki ruch dojazdowy i wtedy rzeczywiście bez problemu można obniżyć klasę drogi i nawet ją zwęzić czy częściowo zabudować jak to proponował wro-2015.

Pozostaje jeszcze problem ruchu północ – południe jaki się odbywa na trasie Krupnicza – KW – most Pomorski i Uniwersytecki. Tu niestety BRW walnęło nieodwracalnego babola. Można było ten ruch

wypchnąć na ciąg Piłsudskiego – Podwale – mosty Mieszczańskie. Problemem jest jednak wąskie gardło w postaci mostu Sikorskiego. Można było wyburzyć dwie kamienice koło Cuprum, poszerzyć ulicę, dobudować drugi most i stworzyć nową pierzeję ulicy w oparciu o linię wyznaczoną przez front budynku Herbapolu i ścianę szczytową biurowca Cuprum. Byłaby porządna jezdnia, szerokie chodniki, szpaler drzew itp. Wysyłałem taką propozycję do BRW. Ale miasto sprzedało działkę na rogu Sikorskiego i Podwala i właśnie budują tam nowy budynek co praktycznie zamyka temat. Pozostaje wąskie gardło komunikacyjne, koślawa, wykrzywiona i zwężona ulica, wąziutkie chodniki bezpośrednio przy jezdni. I brak możliwości odciążenia od ruchu starówki.

darek_wl

> *Legnicka. skoro chcesz JEDNEJ trasy, na którą przeniesiony zostanie ruch z WZ, ale dalej przez centrum*

Nie chcę jednej, kurde, przecież już pisałem, jestem za dekoncentracją ruchu.

Ale wszystko zależy od lokalnych warunków przestrzennych. Gdzie przełożyć ruch z trasy WZ?

AOW i obwodnica wschodnia przejmą większość tranzytu, zgoda, ale zdecydowana większość ruchu w mieście to ruch lokalny, wrocławski. OŚ też przejmie część ruchu, tylko jak pytanie jak dużą. Po pierwsze OŚ nie jest z gumy, a już dziś, bez połączenia z Biskupinem Wiśniowa i Hallera są mocno przeciążone. To gdzie jest miejsce na dodatkowy strumień pojazdów? A jeszcze BRW planuje poważną rozbudowę osiedli mieszkaniowych na Jagodnie i w okolicach (nawet do 70 tysięcy mieszkańców) i oczywiście obsługę komunikacyjną zamierza powierzyć... OŚ za pośrednictwem przebudowanej Bardzkiej i Buforowej. Zwycięska ma pozostać klasy Z, a nic innego nie planują. Jak się okaże, że na OŚ stoi korek od Powstańców do Ślężnej to ilość chętnych do skorzystania z OŚ zamiast Grunwaldzkiego może być zerowa. Poza tym OŚ może być alternatywą dla jadących z WW w rejon Kozanowa czy Gądowa lub dalej. Duża część ludzi kieruje się w bliższe rejony i robienie trasy 3 razy dłuższej ich nie zainteresuje. Realnie szacuję, że ruch na Grunwaldzkim dzięki usunięciu tranzytu i połączeniu z OŚ może zmaleć maksymalnie o 20-25%. Między innymi dlatego uważam, że pomysł tunelu pod Odrą jest bez sensu, bo jednak ruch zmaleje, a więc most Grunwaldzki sobie z nim spokojnie poradzi. Wróćmy do pl. Społecznego. Będziemy na nim mieli nieco zmniejszony strumień z mostu Grunwaldzkiego, zwiększony dzięki poprawie przepustowości mostów Warszawskich strumień z mostu Pokoju. Sumarycznie ilość pojazdów trafiających na plac Społeczny zmieni się nieznacznie, powiedzmy, że zmaleje o 10%. Obecnie strumień ten kierowany jest 5 pasów ruchu (w każdą stronę): 2 na Pułaskiego i 3 na trasie WZ. Proste pytanie: ile pasów ruchu powinna mieć ul. Pułaskiego żeby to wszystko przejąć? Ciekawe też co się będzie wtedy działo we Wrocławiu jak trzeba będzie zrobić jakiś remont na Pułaskiego. A ktoś mi tu chyba zarzuca, że to ja chcę JEDNEJ trasy tranzytowej.

Sama Pułaskiego w planowanym przekroju nie udźwignie przejścia ruchu z trasy WZ. Rozbudowa jej do takiego stopnia żeby sobie z tym poradziła jest oczywiście możliwa, ale robienie takiego potwora moim zdaniem jest pomysłem fatalnym (niektórzy powiedzieliby, że rodem z lat 60 i 70).

Jakie są inne możliwości? Sienkiewicza – Drobnera – Długa jest już mocno obciążona i ma minimalne możliwości przejścia dodatkowego ruchu. Bardziej znaczące byłoby wybudowanie nowej trasy, którą lansuję od jakiegoś czasu: przedłużenia Nowowiejskiej wzdłuż torów kolejowych do skrzyżowania Długiej i Poznańskiej. Warunki terenowe są dobre, jedynym problemem, jest przejście przez teren ZEC, ale nawet gdyby pociągnąć tam długą estakadę to moim zdaniem przy dostępie do środków unijnych jest to jak najbardziej wykonalne. BRW jej jednak w Studium nie przewiduje, a Ossowicz, którego przedstawiłem tę propozycję poza życzliwym zainteresowaniem nie wykazuje dalszych ruchów.

Więcej sensownych możliwości raczej nie widzę i moim zdaniem to wszystko jest niewystarczające, żeby radykalnie zmniejszyć ruch z Kazimierza Wlk., co, jak już pisałem mi się nawet podoba, a spór się toczy o to jak to zrobić.

Wepchnięcie ruchu do tunelu de facto usuwa go z obszaru Starego Miasta, bo znika on z niego wizualnie, akustycznie i przestrzennie i stąd właśnie moja propozycja.

7.4.5. Muzeum Narodowe

7.4.5.1. Zasoby Muzeum Narodowego¹⁷³

w budynku głównym (przy pl. Powstańców Warszawy 5) prezentowanych jest kilka wystaw stałych. Sztuce średniowiecznej poświęcone są dwie ekspozycje – Śląska Rzeźba Kamienna XII-XVI w. (parter) i Sztuka Śląska XIV-XVI w. (I piętro). Późniejsze dokonania artystów z tego regionu pokazano na wystawie: Sztuka Śląska XVI-XIX w. (I piętro). Wystawę Sztuki Polskiej XVII-XIX w. oraz Polskiej Sztuki Współczesnej można oglądać na

¹⁷³[582].

II piętrze. Dzieje poszczególnych obiektów składających się na kolekcję Sztuki Śląskiej XII-XVI w. i XVI-XIX w. oraz historia jej gromadzenia i udostępniania są równie zagramatwane i burzliwe jak losy samego regionu. Śląsk rządzony był kolejno przez Piastów, królów czeskich, Habsburgów, później znalazł się w granicach Prus, od 1871 – zjednoczonych Niemiec, by po II wojnie światowej stać się częścią państwa polskiego. Do przełomu XVIII i XIX w. dzieła mistrzów śląskich były wyłącznie w miejscach, dla których powstały, czyli w świątyniach, klasztorach, przykościelnych gimnazjach i bibliotekach, oraz zdobyły wnętrza pałaców i bogate domy wrocławskiego patrycjatu.

7.4.5.2. Zacieranie niemieckości¹⁷⁴

Dążąc do zatarcia śladów niemieckich na Śląsku (...) duże fragmenty kolekcji sztuki śląskiej, uratowane z pożogi wojennej, decyzją administracyjną trafiły do muzeów Warszawy, Krakowa i Poznania. (...) Dzieje kolekcji Sztuki Polskiej XVII-XIX w. natomiast wiążą się z przekazaniem do Wrocławia w 1946 grupy dzieł ze zbiorów muzealnych Lwowa i Kijowa. (...) Muzeum Narodowe we Wrocławiu ma jedną z największych kolekcji sztuki nowoczesnej w kraju. Stała Wystawa Polskiej Sztuki Współczesnej jest prezentacją dzieł twórców, którzy odegrali istotną rolę w rozwoju plastyki XX wieku. Wrocławskie Muzeum promuje polską sztukę współczesną, urządzając wystawy nie tylko w swojej siedzibie, ale także za granicą (m.in. na festiwalach międzynarodowych w Cagnes-sur-Mer, São Paulo, New Delhi, w Faenzie).

7.4.5.3. Panorama 1¹⁷⁵

To jedno z niewielu miejsc na świecie, gdzie podziwiać można relikw dzieł sztuki dziewiętnastowiecznej kultury masowej. Wielkie malowidło (15x114m), dzięki zespoleniu szczególnych zabiegów malarskich (specjalna perspektywa) i technicznych (oświetlenie, sztuczny teren, zaciemnione, kręte podejście), „przenosi” widza w inną rzeczywistość i inny czas. Panorama Raclawicka to pierwsze i jedyne zachowane do dziś polskie dzieło tego rodzaju. Pomysłodawcą Panoramy był znany lwowski malarz Jan Styka (1858-1925), który zaprosił do współpracy znakomitego batalistę Wojciecha Kossaka (1857-1942). Pomagali im: Ludwik Boller, Tadeusz Popiel, Zygmunt Rozwadowski, Teodor Axentowicz, Włodzimierz Tetmajer, Wincenty Wodzinowski i Michał Sozański. Autorom pomysłu zależało głównie na upamiętnieniu tradycji narodowych w setną rocznicę Insurekcji Kościuszkowskiej i zwycięskiej bitwy stoczonej 4 kwietnia 1794 pod Raclawicami przez wojska powstańcze – z udziałem słynnych kosynierów – pod wodzą generała Tadeusza Kościuszki (1746-1817) – z wojskami rosyjskimi dowodzonymi przez generała Tormasowa. „Krzepiąca serca” bitwa raclawicka miała dla będącego wówczas w niewoli narodu niezwykle znaczenie. Dlatego organizowana w roku 1894 we Lwowie Powszechna Wystawa Krajowa była dobrą okazją do realizacji projektu Styki. Specjalnie tkane płótno zakupiono w Brukseli, żelazną konstrukcję rotundy projektu Ludwika Ramultha – w Wiedniu. Budynek rotundy, usytuowanej w Parku Stryjskim we Lwowie gotowy był w lipcu 1893. Olbrzymie malowidło powstało w ciągu zaledwie 9 miesięcy, między sierpniem 1893 a majem 1894. Uroczyste otwarcie Panoramy Raclawickiej nastąpiło 5 czerwca 1894. Od początku cieszyła się nie słabnącym zainteresowaniem widzów i od razu stała się głównym magnesem przyciągającym do Lwowa rzesze turystów. Po II wojnie światowej, w 1946 roku malowidło wraz z częścią zbiorów Ossolineum trafiło do Wrocławia. Tu kolejne Społeczne Komitety czyniły starania o konserwację i ekspozycję płótna. Oczekiwania wielu Polaków spełniły się dopiero po wstrząsie sierpnia 1980. Ponowne udostępnienie Panoramy nastąpiło 14 czerwca 1985. Ogromna atrakcja starego Lwowa stała się natychmiast główną atrakcją Wrocławia. Współcześni widzowie także mogą uczestniczyć w niecodziennym spektaklu złudzeń. Wśród licznych gości zwiedzających Panoramę Raclawicką znaleźli się: papież Jan Paweł II, królowa Holandii Beatrix i Czesław Miłosz.

¹⁷⁴ [582].

¹⁷⁵ [583].

7.4.5.4. Panorama Raclawicka w wikipedia.pl¹⁷⁶

Panorama Raclawicka – panoramiczny obraz olejny autorstwa kilku artystów-malarzy tworzących na przełomie XIX i XX wieku. Największy udział w pracy nad dziełem mieli Jan Styka i Wojciech Kossak, i ich dwóch najczęściej wymienia się jako autorów malowidła, pozostałych (Ludwiga Bollera, Tadeusza Popiela, Zygmunta Rozwadowskiego, Teodora Axentowicza, Michała Sozańskiego, Włodzimierza Tetmajera, Wincentego Wodzinowskiego) zazwyczaj pomijając. Przedstawia bitwę pod Raclawicami (1794) – jeden z epizodów insurekcji kościuszkowskiej, zwycięstwo wojsk polskich nad wojskiem rosyjskim. Powstał w latach 1893-1894 na zamówienie miasta Lwowa. Ma długość 114 metrów oraz wysokość 15. Wystawiony po raz pierwszy w rotundzie o średnicy ok. 38 m we Lwowie z okazji odbywającej się tam Powszechnej Wystawy Krajowej i jednocześnie z okazji stulecia bitwy (1894), 5 czerwca tegoż roku. Panorama namalowana jest na cylindrycznym płótnie rozpiętym w budynku rotundy. Ekspozycja, prócz samego obrazu, obejmuje sztafaż ustawiony przed nim i oświetlony tak, aby widz oglądający rozwinięte wokół niego i zamknięte w pierścień malowidło nie umiał odróżnić, gdzie kończą się ustawione na podłodze przed obrazem obiekty, a gdzie zaczyna sam obraz. Kształt hiperboloidy obrotowej, jaki nadano panoramie potęguje efekt zacierania się granicy między powierzchnią płótna a przestrzenią przed nim. W latach 1894-1944 Panorama była wystawiana we Lwowie w specjalnie dla niej zbudowanej rotundzie na terenie Parku Stryjskiego. W czasie II wojny światowej częściowo uszkodzona, gł. w czasie bombardowań w r. 1944. Uratowana przed ewentualną dalszą dewastacją związaną z wkroczeniem Armii Czerwonej przez zwiniecie w rulon i umieszczenie w lwowskim klasztorze bernardynów. Po wojnie, dzięki staraniom władz polskich udało się odzyskać od ZSRR część lwowskich dzieł sztuki i zbiorów Ossolineum. Ówczesny polski Rząd Jedności Narodowej postanowił zbiory te wraz z Panoramą umieścić we Wrocławiu. W 1946 przewieziona została do Wrocławia, gdzie najpierw przez dwa lata przeleżała w magazynie kolejowym Wrocław-Brochów, a następnie kilkanaście w Muzeum Państwowym (przemianowanym najpierw na Śląskie, następnie na Narodowe). Od lat 60. XX w. w Muzeum Śląskim (potem Narodowym) eksponowano tylko pojedyncze jego fragmenty ("bryty", czyli sekcje, z których składa się ponad stumetrowe malowidło), a pozostałą część jedynie przechowywano, poddając niezbyt konsekwentnie konserwacji aż do 1980. Przez lata 60. i lata 70. trwały też zakulisowe zabiegi, gdzie Panoramę eksponować: czy w Krakowie, czy w Warszawie czy może w Raclawicach, a nawet czy wyeksponować ją w ogóle gdziekolwiek. Zależne od opinii ZSRR władze PRL bały się bowiem Rosjanom narazić podpisując się pod decyzją o wystawieniu obrazu przedstawiającego triumf wojsk polskich nad Rosją nawet, jeśli była to Rosja carycy Katarzyny II. Rozpisano najpierw jeden konkurs architektoniczny na pawilon we Wrocławiu, w którym Panorama zostać by miała wystawiona, potem w 1956 drugi, w którym zwyciężyło małżeństwo Ewy i Marka Dziekońskich; w 1957 przystąpili do realizacji projektu szczegółowego budowl. Jednak z powodów politycznych budowa rotundy dla Panoramy rozpoczęta na początku lat 60. trwała niesłychanie długo, była wstrzymywana i przerywana, a i na prace konserwatorskie nad samym obrazem również brakowało pieniędzy. W 1977 zlecono nawet Dziekońskim przeprojektowanie obiektu rotundy na centrum kongresowe, a bryty samego obrazu wywieziono w czerwcu 1980 poza Wrocław. Ostatecznie, po wydarzeniach sierpniowych w 1980, klimat wokół Panoramy poprawił się. Dzięki działalności zawiązanego w 1980, trzeciego już w historii malowidła, Społecznego Komitetu Panoramy Raclawickiej pod przewodnictwem byłego rektora Uniwersytetu Wrocławskiego, prof. Alfreda Jahna podjęto też wreszcie (pod koniec 1980 roku) ostateczną decyzję o wystawieniu jej we Wrocławiu, a nie w innym miejscu, a prace budowlane przy rotundzie wznowiono. Wobec katastrofalnego stanu gospodarki PRL, a także z powodu niesłuchanie trudnego zadania, jakim było odrestaurowanie płótn po kilkudziesięciu latach przechowywania go w różnych miejscach i różnych warunkach oraz kilku wielokilometrowych transportów, trwały jednak jeszcze pół dekady, toteż otwarcie ekspozycji Panoramy Raclawickiej nastąpiło dopiero 14 czerwca 1985. Od tego czasu Panorama Raclawicka otwarta jest zasadniczo stale (najpierw 7, obecnie 6 dni w tygodniu) i tylko od czasu do czasu wystawa jest na krótko zamykana w celu przeprowadzenia niezbędnych prac konserwacyjnych. Cieszy się wciąż ogromnym powodzeniem zwiedzających: pierwszy milion widzów odwiedziło Panoramę do sierpnia 1987, pięć milionów – do lipca 1998, a sześć milionów – do września 2004. Nie wiadomo, czy projektanci rotundy dla Panoramy brali taką możliwość pod

¹⁷⁶Tamże.

uwagę, ale mimo bliskości rzeki Odry usytuowanie malowidła wewnątrz budynku parę metrów nad poziomem gruntu zabezpieczało obraz przed bezpośrednim zalaniem wodami wielkiej powodzi w lipcu 1997 nawet, gdyby wody rzeki dotarły do rotundy.

7.4.5.5. Panorama Raclawicka¹⁷⁷

(...) jest plastyczna mapa terenu, powtarzająca układ topograficzny rejonu, na którym odbywała się bitwa raclawicka. Kolorowymi diodami zaznaczono pozycje i ruchy wojsk walczących w bitwie – wojska polskie (diody żółte) i wojska rosyjskie (diody zielone). Przebieg bitwy raclawickiej w oparciu o historyczne źródła przedstawia komentarz czytany przez lektora (w sześciu językach: polski, angielski, niemiecki, rosyjski, francuski, hiszpański), ożywiany dodatkowo przez zapalające się odpowiednio partii kolorowych diod. Informacje historyczne zawarte w komentarzu można tu skonfrontować z artystyczną wizją Kossaka i Styki. W gablotach na obrzeżach rotundy znajduje się ekspozycja Barwa i broń wojsk walczących pod Raclawicami 4 kwietnia 1794. Prezentowanych jest na niej 107 figurek ukazujących żołnierzy polskich i rosyjskich, w mundurach z epoki. W gablotach przedsiionka Małej Rotundy wystawione są szkice malarskie, jakie Jan Styka i Wojciech Kossak wykonali na polach raclawickich w kwietniu 1893 r. oraz malowany projekt plakatu Panoramy we Lwowie z 1894 r.

7.4.6. Zasoby Muzeum Architektury¹⁷⁸

(...) dział Ikonografia dawnej architektury gromadzi grafiki, rysunki i akwarele z XV-XX w., autorstwa m.in. D. Bramantego, G.B. Piranesiego, N. Ordy, R. Geisslera, ST. Witkiewicza, S. Noakowskiego, przedstawiające obiekty architektoniczne, widoki i plany miast świata; dział Projekty, szkice i modele ilustruje kolejne procesy powstawania dzieła architektonicznego; dział Projekty architektoniczne polskich i światowych twórców architektury zawiera m. in. kolekcję projektów Romualda Loeglera, projekty architektoniczne Jerzego Sołtana, zbiory dotyczące polskiej i obcej architektury, w tym dokumentacje życia i twórczości polskich architektów, także działających za granicą (m.in. Macieja Nowickiego, Wojciecha Madeyskiego, Macieja Stankiewicza); dział Rękopisy, korespondencja i różnego rodzaju pamiątki związane z twórcami bądź słynnymi dziełami architektury. Zasoby Archiwum Budowlanego miasta Wrocławia to materiały archiwalne wykonane do 1945 roku (ok. 1200 mb akt) oraz materiały wykonane po 1945 roku (ok. 400 mb akt). Zbiory Archiwum Budowlanego Miasta Wrocławia, powstałe w wyniku połączenia dwóch historycznych zasobów: Policji Budowlanej z lat czterdziestych XIX wieku oraz dawnej deputacji budowlanej Magistratu Wrocławia, usytuowane zostały w 1945 roku początkowo w budynku – starej giełdy” na pl. Solnym. Po 1989 roku, w wyniku działań władz samorządowych Wrocławia, zbiory przeniesiono do zmodernizowanego budynku wrocławskiego Arsenalu i znaczną część kolekcji poddano konserwacji. Dziś w doskonałej formie możemy oglądać projekty wybitnych architektów działających we Wrocławiu, takich jak: Max Berg, Hans Poelzig, Adolf Rading, Hans Schauron, Erich Mendelsohn, Otto Rudolf Salvisberg, Richard Plüddemann, Karl Lüdecke czy Friedrich Stüler; dział Fotografia gromadzi zdjęcia dokumentujące zabytki architektury i budowle współczesne. Do najbardziej interesujących należą archiwalne widoki Wrocławia, Dolnego Śląska, negatywy szklane z przełomu XIX/XX wieku, dawne widokówki, dokumentacja zniszczeń Wrocławia z r. 1945 wykonana w 1945-48. z powodu strat poniesionych w II Wojnie światowej ruiny wrocławskie gdzieś przetrwały do r. 1948; dział Detale kamiennej architektury średniowiecznej i nowożytnej ma w swoich zbiorach średniowieczne i nowożytne kamienne detale architektoniczne z terenu Śląska, w tym słynny tympanon Jaksy z dawnego opactwa benedyktynów na Ołbinie, gotycki tympanon z Veraikonem, maswerk z okna nawy południowej kościoła Najświętszej Marii Panny na Piasku (ok. 1370-80 r.) wykusze, kolekcja zworników, godła kamienne, nadproża portali; dział Witraże i oszklenia ukazuje historię witrażownictwa od XII do i poł. XX wieku; dział Architektoniczne rzemiosło gromadzi m. in. płytki okładzinowe i podłogowe, okucia stolarskie, kominki i piece, klamki, kafle, płytki posadzkowe, sztyldziki, kraty i inne przedmioty trwałego wyposażenia architektury; dział Sztuka współczesna to malarstwo, plakat, rzeźba oraz obiekty sztuki użytkowej.

¹⁷⁷ [583].

¹⁷⁸ [514].

7.4.7. Zasoby Muzeum ASP¹⁷⁹

(...) w jego zbiorach gromadzone są prace pedagogów oraz wyróżniające się realizacje dyplomowe i kursowe studentów. Zbierane przez 50 lat obiekty ze szkła i ceramiki, plakaty i obrazy stanowią obecnie unikalną kolekcję, w której znaleźć można między innymi prace Alfonsa Mazurkiewicza, Jana Jaromira Aleksyuna, Michała Urbańca, Jana Cybisa, Waldemara Cwenarskiego, Stanisława Dawskiego, Eugeniusza Gepperta, Józefa Hałasa, Krystyny Cybińskiej, Zbigniewa Horbowego, Stanisława Kopystyńskiego, Zbigniewa Karpińskiego, Emila Krchy, Antoniego Mehla, Eugeniusza Geta – Stankiewicza, Haliny Pawlikowskiej, Czesława Zuberka. Część zbiorów prezentowana jest na stałej ekspozycji. W oparciu o własną kolekcję oraz zbiory poszczególnych wydziałów Muzeum prowadzi działalność popularyzatorską i wystawienniczą, współpracując z licznymi muzeami, galeriami i uczelniami artystycznymi w kraju i za granicą. Organizuje także, na miejscu, wystawy czasowe. Prowadzi lekcje muzealne dla dzieci szkół podstawowych i średnich. Muzeum ASP mieszczące się przy ul. Traugutta jest otwarte dla zwiedzających od poniedziałku do piątku, w godz. 10.00-16.00.

7.4.8. Most Grunwaldzki¹⁸⁰

Jest jedynym drogowo-tramwajowym mostem wiszącym w Polsce. 1905 rozpisano konkurs na projekt. Utrudnieniem były niskie brzegi rzeki i żądana wysokość pionowej skrajni żeglugowej: 3,28 m. Przesłane na konkurs rozwiązania obejmowały wyłącznie konstrukcje łukowe i wiszące. i nagrodę zdobył projekt mostu wiszącego R. Weyraucha i M. Meyera, tak też go zrealizowano. (...) Przeszedł do historii mostownictwa światowego głównie z powodu zastosowania oryginalnych rozwiązań konstrukcyjnych; jest jedynym na świecie mostem wiszącym o pasmach nośnych wykonanych z blach ułożonych na płask i ma nadzwyczaj oryginalny sposób podwieszenia do nich wieszaków podtrzymujących belki usztywniające pomostu. (...) most jest nieekonomiczny (inne nadesłane projekty były tańsze), lecz wybrano takie rozwiązanie głównie dlatego, że ma ono charakter dzieła monumentalnego i okazało się najbardziej dostosowane architektonicznie do otoczenia, a jego mała wysokość konstrukcyjna nie przesłaniała widoku na zabytkowy Ostrów Tumski. Budowę mostu rozpoczęto II 1908, a ukończono IX 1910. (...) Konstrukcja znacznie ucierpiała wskutek działań wojennych w 1945. (...) 1946-47 most odbudowano. (...) Został wpisany do rejestru zabytków (w) 1976, uznany za bardzo cenny i ciekawy obiekt z zakresu budownictwa inżynierskiego swojej epoki,

¹⁷⁹[549].

¹⁸⁰[124, s. 521].

7.5. Wypowiedzi inne

7.5.1. Skala zniszczeń we Wrocławiu w maju 1945 roku	297
7.5.2. Niwelety na Placu.....	297

7.5.1. Skala zniszczeń we Wrocławiu w maju 1945 roku¹⁸¹

Zniszczenia we Wrocławiu:

Z 30 000 domów ocalało 10000.
 10000 domów było całkowicie zniszczonych bez szans na odbudowę w reszcie zniszczenia wynosiły ponad 50%.
 8 000 000 m³ gruzu zalegało na ulicach po wyzwoleniu Wrocławia.
 64% zniszczonej infrastruktury przemysłowej miasta.
 60% zniszczonych elektrowni.
 70% zniszczonej sieci rozdzielczej.
 25% zniszczeń siłowni wodnych.
 100% sieć oświetleniowa.
 80% zniszczeń taboru i sieci tramwajowej.
 100% sieci górnej tramwajowej.
 Z 273 wozów silnikowych tramwajowych zniszczono: 33 w 100%, 157 w 50%, 73 w 25%.
 10 km i 750 punktów uszkodzeń kanalizacji miejskiej.
 60% zniszczonych urządzeń produkcyjnych i pomocniczych gazowni.
 80% zniszczeń sieci gazowniczej.
 100% zniszczeń gazowego oświetlenia ulic.
 0% funkcjonujących szpitali po wyzwoleniu.

Straty podczas walk o Festung Breslau:

Przejdźmy jednak do strat po stronie niemieckiej i rosyjskiej.
 Obaj komendanci twierdzą, że straty niemieckich wojsk zamknęły się liczbą 29000 osób (6000 zabitych i 23000 rannych). Są to liczby zaniżone, o czym mogą świadczyć inne źródła w tym kartoteki poległych żołnierzy niemieckich, w których liczby te oscylują wokół wartości 6276-6300. Innym powodem, dla którego trudno szacować prawdziwe straty wśród żołnierzy były mogiły zbiorowe, w których chowano więcej poległych niż było zanotowane na tabliczce nagrobnej i w księgach zgonów. Ten element pochówku dotyczył jednak obu stron walczących. Nie wliczano w to osób, które zginęły próbując wydostać się z oblężonego miasta z Gądowa samolotem bądź jako dezercerzy (rozstrzelani i zaginieni) a były to liczby idące w tysiące. W momencie otwarcia miasta przed wojskami radzieckimi w szpitalach fortecznych i cywilnych znajdowało się około 8000 rannych obrońców.

7.5.2. Niwelety na Placu¹⁸²

118,00 m n.p.m. dla obniżonego skrzyżowania pod estakadami,
 118,80 m n.p.m. dla głównej części badanego obszaru,
 119,20 m n.p.m. dla skrzyżowania al. Słowackiego z ul. Krasińskiego,
 119,30 m n.p.m. dla nadbrzeża na północ od Urzędu Wojewódzkiego,
 119,30 m n.p.m. dla ul. Purkyniego u podnóża Bastionu Ceglarskiego,
 120,30 m n.p.m. dla skrzyżowania ul. Krasińskiego z ul. Traugutta,
 120,60 m n.p.m. dla głównej powierzchni pl. Powstańców Warszawy,
 121,15 m n.p.m. dla osi mostu Oławskiego od strony badanego terenu,
 121,50 m n.p.m. dla głównego przęsła mostu Pokoju,
 121,70 m n.p.m. dla osi mostu Grunwaldzkiego od strony badanego terenu,
 127,50 m n.p.m. dla plateau Bastionu Ceglarskiego.

¹⁸¹[586].

¹⁸²[506].

8. Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
Lp.	Rok/okres	Wydarzenie	Opracowanie projekt	Realizacja	Str.	Ryc.
1	ok. 1138 r.	Erygowanie kościoła p. w. św. Maurycego.			16	
2	początek XIII w.	Powstanie osady tkaczy walońskich.			16, 115, 332	3
3	1224 r.	Pierwsza wzmianka o kościele p. w. św. Maurycego.			92	
4	1260 r.	Pierwsza pisana informacja o kościele p. w. św. Łazarza.			113	141
5	16 grudnia 1261 r.	Lokacja Nowego Miasta.			17	
6	1268 r.			Budowa kościoła p. w. św. Maurycego z trzyprzęsłową nawą i niewielkim prezbiterium.	92	143
7	1299 r.	Pierwsza wzmianka o Bramie Oławskiej.			109	162, 16
8	1327 r.	Wcielenie Nowego Miasta do Wrocławia.			17	
9	przełom XV-XVI w.			Dobudowa barbakanu Bramy Oławskiej.	109	
10	lata 1453-1517	Budowa klasztoru OO. Bernardynów.			17	
11	lata 1463-1502			Budowa klasztoru OO. Franciszkanów Obserwantów (dzisiejszego Muzeum Architektury).	108	160
12	1486 r.	Pierwsza wzmianka o bastei przy al. Słowackiego.			109	
13	1562 r.	Plan aksonometryczno-perspektywiczny Wrocławia (niem. <i>Contrafactur der stadt Bresslau</i>), autorzy: Bartel Weiner i Barthel Weiner.			16	4
14	1576 r.			Budowa bastei Bramy Oławskiej.	109	161
15	1586 r.			Budowa Bastionu Ceglarskiego, autor: (prawdopodobny) Hans Schneider.	107	158, 16

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
16	1588 r.			Wzniesienie bastionów: Hioba (nad basteją) i Bramy Oławskiej.	109	
17	1591 r.	Plan perspektywiczny Wrocławia (łac. <i>VRBIS WRATISLAVIAE SILESIIORUM METROPOLIS GENVINA DESCRIPTIO</i>), autor: Georg Hayer.			18	5
18	lata 1638-1642			Wykonanie rawelinu Bramy Oławskiej.	109	
19	przed 1650 r.	Plan perspektywiczny Wrocławia (łac. <i>Wratislavia, Breßlaw</i>), autor: Matthäus Merian Starszy.			19	
20	lata 1714-1722			Wybudowanie kościoła p. w. Trójcy Świętej (niem. <i>Allerheiligste Dreifaltigkeit-Kirche</i>), autor: Johann Blasius Peintner.	113	12a, 12c, 12e, 165
21	lata 1714-1736			Wybudowanie klasztoru i szpitala OO. Bonifratrów.	113	12c, 12e, 165
22	lata 1720-1730	Plan Wrocławia (łac. <i>WRATISLAVIA antiquissima et celeberrima DUCAT. SILESIIACI Metropolis ac florentissimum Bonarum Artium et Mercium Emporium ad omnem Viadrum</i>), autor: Matthäus Georg Seutter – wzorowany na planie perspektywicznym Matthäusa Meriana Starszego.			19	6
23	1723 r.			Budowa wieży kościoła p. w. św. Maurycego, autor: Johann Blasius Peintner.	92	

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
24	między 1742 a 1750 r.	Plan Wrocławia (niem. b.n., ilustracja z dzieła pt. <i>Topographia seu prodromus delineati Silesiae...</i> , 1749, T. 4, s. 155), autor: Friedrich Bernhard Werner.			19	7
25	przed 1755 r.	Rysunek Friedricha Bernharda Wenera przedstawiający widok ogólny kościoła, klasztoru i szpitala OO. Bonifratrów od północnego zachodu na Przedmieściu Oławskim.			24	12c
26	lata 1774-1776	Plan Wrocławia i wsi podmiejskich (oryg. <i>Plan de la ville et des environs de Breslau</i>).			21	9a
27	lata 1774-1776	Plan Wrocławia i wsi podmiejskich (niem. <i>Breslau mit nächster Umgebung</i>).			21	9b
28	lata 1779-1788	Plan Wrocławia i wsi podmiejskich (niem. <i>Breslau, nebst seiner umliegenden Gegend</i>).			21	9c
29	1794 r.	Plan – Odra wraz z przyległymi terenami pomiędzy Oławą i Widawą – fragment planu obejmujący Wrocław i okolice (niem. <i>Geometrische Charte von dem Oder Strohm und dem Terrain, welcher zwischen dem Ohla und Weyda Flusse liegt, von dem Teschnitzer Grentze bis zum Einfall des Schweidnitzer Wassers mit seamtlichen vorhandenen Bewalungen</i>).			21	9d

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
30	1806 r.	Grafika Friedricha Gottloba Endlera. przedstawiająca widok wzdłuż obecnej ul. Traugutta na klasztor OO. Bonifratrów (wg rysunku autorstwa autora).			24	12e
31	styczeń 1807 r.			Zburzenie fortyfikacji miejskich przez wojska francuskie.	22	
32	1807 r.	Plan Wrocławia i fortyfikacji byłej twierdzy (niem. <i>Plan von Breslau und den ehemaligen Festung-Werken bei Johann Friedrich Korn dem Aeltern</i>), autor: Friedrich Gottlob Endler.			22	10
33	1809 r.	Grafika Friedricha Gottloba Endlera przedstawiająca Przedmieście Oławskie.			24	12b
34	1810 r.	Plan fortyfikacji Wrocławia w toku prac rozbiórkowych (niem. <i>Breslau</i>), autor: inż. por. (b.i.) Hanckwitz.			23	11a
35	1812 r.		Pierwszy plan regulacyjny Wrocławia z nowo projektowanymi przedmieściami na terenach po-fortyfikacyjnych.		23	11b
36	1820-1830	Grafika Maxymiliana von Grossmanna przedstawiająca widok kościoła i klasztoru OO. Bonifratrów od strony zachodniej.			24	12a
37	1846 r.	Plan Wrocławia (niem. <i>PLAN VON Breslau</i>), autor: J. Schneider.			25	13a
38	między 1846 a 1853 r.			Budowa portu na Odrze (obecnie na Oławie).	25	

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
39	1853 r.	Plan Wrocławia (niem. <i>PLAN von BRESLAU nach den neuesten Veränderungen</i>), autor: Carl Heinrich Studt.			25	13b
40	1853 r.		Najstarszy zachowany projekt elewacji kamienicy czynszowej na badanym terenie – al. Słowackiego 7 (niem. <i>Am Ohlauufer</i>).		29	19a
41	1855 r.	Nowy pomiar miasta Wrocławia (niem. <i>Plan von Breslau.</i>), autor: Moritz Sadebeck.		Budowa mostu <i>Paulinów/Fenigowego</i> (niem. <i>Vierpfenigbrücke</i>).	26, 116	
42	1856 r.		Pierwszy plan regulacyjny.		26	
43	1861 r.	Plan Wrocławia i okolic (niem. <i>Neuer Plan von Breslau und der nächsten Umgebung. Mit Hervorhebung der wichtigsten öffentlichen</i>), autor: Hans von Aigner.			26	14a
44	1864 r.			Budowa gazowni miejskiej (niem. <i>Gasanstalt</i>), autor: Karl Johann Christian Zimmermann.	27	16
45	1864 r.			Zasypanie fragmentu koryta Oławy, w tym fragment Oławy Białej na odcinku od obecnej ul. Walońskiej (niem. <i>Am Holzplatz/Mauritiusstraße</i>), do dawnych zabudowań klasztornych OO. Bernardynów (dzisiejszego Muzeum Architektury).	28	
46	1868 r.	Plan Wrocławia (niem. <i>Plan von Breslau</i>), autor: August Hoffmann.			26	14b

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
47	lata 1869-1871			Budowa Teatru Lobego (niem. <i>Lobetheater</i>), autor: Friedrich Barchewitz.	26	15
48	1873 r.	Plan Wrocławia z przedmieściami (niem. <i>Plan der Stadt Breslau mit Einschluss der frieheren Ortschaften Gabitz, Höfchen, Neudorf, Lehmgruben, Huben, Fischerau, Alt-Scheitnig</i> , im Maassstabe von 1:15 500), autor: August Hoffmann.			28	17
49	1875 r.			Budowa poprzednika mostu <i>Pokoju</i> (niem. <i>Lessingbrücke</i>), autorzy: Friedrich Alexander Kaumann i Johann Wilhelm Schwedler.	27	171
50	lata 1882-1883			Budowa mostu <i>Maurycyego</i> (niem. <i>Mauritiusbrücke</i>), autor: Friedrich Alexander Kaumann, współpraca: (b.i.) Eger, (b.i.) Reichelt, (b.i.) Beer, (b.i.) Wackwitz i (b.i.) Hoffmann.	115	170
51	lata 1885-1886			Budowa Starej Rejencji (niem. <i>Regierung der Provinz Schlesien</i>), autor: Karl Ferdinand Endell.	27	155a
52	1888 r.	Plan Wrocławia (niem. <i>Plan von Breslau</i>) z przewodnika Meyers Grosse Konversations-Lexikon, wyd. 4.	Opracowanie pierwszego planu w skali ogólnomiejskiej, autorzy: Alexander Kaumann i August Hoffmann.		28, 49,	18b
53	przed 1891 r.			Budowa Miejskiej hali sportowej (niem. <i>Städtliche Turnhalle</i>).	27	16

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
54	od 1895 r.		Pierwszy z planów Alfreda von Scholtza wykonywanych systematycznie, które uwzględniały również aspekt estetyczny w planowaniu przestrzennym.		49	
55	lata 1897-1899			Rozbudowa kościoła p.w. św. Maurycego (nowe większe prezbiterium poprzedzone transeptem).	92	130, 13
56	1902 r.		Projekt nowego ratusza miejskiego, autor: Richard Plüddemann.		49	57
57	1904 r.		Opracowanie pierwszego planu strefowego (niem. <i>Erste Bauklassenplan der Stadt Breslau aus dem Jahr 1904</i>).		49	
58	luty 1908 r.			Rozpoczęcie budowy mostu Grunwaldzkiego (niem. <i>Kaiserbrücke</i>) przez firmę Beuchelt z Zielonej Góry, autorzy projektu: Richard Plüddemann – architektura, Robert Weyrauch i Martin Mayer. – konstrukcja.	49	
59	10 października 1910 r.			Otwarcie mostu Grunwaldzkiego (niem. <i>Kaiserbrücke</i>).	117	173a
60	1919 r.	Adolf Rading wykładowcą architektury we wrocławskiej Akademii Sztuki i Rzemiosła Artystycznego (niem. <i>Königliche Kunst- und Kunstgewerbeschule</i>).			54	

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru

61	listopad 1918 r.	Fritz Behrendt dyrektorem Biura Rozbudowy Wrocławia (niem. <i>Stadterweiterungsamt</i>), gdzie zajmował się m.in. sprawą przyłączenia okolicznych miejscowości.			54	
62	1919 r.		Przedłożenie planu przebudowy Wrocławia, autor: Max Berg, współpraca: Richard Konwiarz i Ludwik Moshamer.		12	58,5 9
63	przełom 1919/1920		Projekt jedenastokondygnacyjnego wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>), autorzy: Max Berg i Richard Konwiarz.		52	60, 61, 62, 63a
64	1920 r.		Projekt 40. kondygnacyjny wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>), autorzy: Max Berg i Richard Konwiarz.		53	63b
65	1920 r.		Projekt wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>), wersja ostateczna, autorzy: Max Berg i Richard Konwiarz.		53	64

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru					
66	1921 r.		Opracowanie szkicowej wersji planu z ideą podziału miasta Wrocławia na trzy zasadnicze strefy: city – miasto interesu i pracy, miasto monumentalne – z muzeami, wyższymi uczelniami, kościołami i innymi obiektami kultury, oraz miasto mieszkalne – z obrzeżnymi, wyspowo ukształtowanymi osiedlami „tonącymi” w zieleni, autor: Max Berg.	52	
67	22 lutego 1921 r.		Ogłoszenie konkursu na plan zabudowy Wrocławia (wraz z przedmieściami).	54	
68	1921 r.		Praca konkursowa z koncepcją nowej trasy północ-południe (od głównego dworca kolejowego do mostów), autor: Adolf Rading.	54	65
69	1923 r.	Początek działalności Adolfa Radinga, profesora architektury w Akademii Sztuki i Rzemiosła Artystycznego (niem. <i>Königliche Kunst- und Kunstgewerbeschule</i>) – aż do zamknięcia Akademii w 1932 r.		54	
70	1924 r.	Fritz Behrendt objął kierownictwo prac nad planem miasta.		55	
71	1 września 1924 r.	Alfred von Scholtz przechodzi na emeryturę.		55	
72	1 września 1924 r.	Günther Trauer przejmuje stanowisko po Alfredzie von Scholtz.		55	

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
73	1924 r.		Opracowanie regionalnego planu Wrocławia z satelitami, autor: Ernst May.		54	
74	1926 r.		Ostateczna wersję planu sygnowana przez Fritza Behrendta.		54	
75	1926 r.	Hugo Althoff rozpoczyna urzędowanie na stanowisku radcy budowlanego Miasta Wrocławia.			55	
76	lata 1926-1929			Budowa gmachu obecnej Poczty Głównej (niem. <i>Postscheckamt</i>), autor: Lothar Neumann.	61	153
77	1-2 grudnia 1927 r.		Rozstrzygnięcie konkursu na rozbudowę <i>Lessingplatz</i> (obecnie pl. Powstańców Warszawy).		55	66-76
78	1928 r.	Utworzenie w zachodnim skrzydle obecnego Muzeum Architektury Śląskiego Muzeum Rzemiosła Artystycznego i Starożytności (niem. <i>Schlesisches Museum für Kunstgewerbe und Altertümer</i>).	Opracowanie projektu nowego <i>Miejskiego Domu Technicznego</i> (niem. <i>Technisches Stadthaus</i>) przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>), autor: Hugo Althoff, współpraca: Alexander Müller.		108, 59	77,7 8
79	1928 r.	Fritz Behrendt zostaje radnym Wrocławia.			54	
80	18 kwietnia 1929 r.	Fritz Behrendt obejmuje stanowisko miejskiego radcy budowlanego.			54	
81	1929 r.	Heinrich Knipping przejmuje kierownictwo prac nad planem miasta po Fritzu Behrendcie.			60	

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
82	wrzesień 1935 r.		Wstępny szkic zagospodarowania południowego wybrzeża Odry - projekt budynku <i>Neues Regierungsgebäude</i> , autor: Felix Bräuler (?).	93	132a	
83	28 maja 1936 r.		Projekt rzutu i widoku elewacji południowej budynku Urzędu Wojewódzkiego (niem. <i>Neues Regierungsgebäude</i>), autor: Felix Bräuler.	93	132b	
84	22 stycznia 1937 r.		Projekt widoku środkowej części fasady północnej budynku Urzędu Wojewódzkiego (niem. <i>Neues Regierungsgebäude</i>), autor: Felix Bräuler.	94	133a	
85	1938 r.		Ostatnia przedwojenna wersja planu generalnego sygnowana przez Günthera Trauera i Herberta Böhma.	60		
86	grudzień 1939 r.		Koncepcja zabudowy nadbrzeża Odry – od obecnego mostu Piaskowego (niem. <i>Sandbrücke</i>) do obecnego mostu Grunwaldzkiego (niem. <i>Kaiserbrücke/Freiheitsbrücke</i>) – obiektami użyteczności publicznej, autor: nn.	60	79	
87	lata 1939-1945			Budowa gmachu dzisiejszego Urzędu Wojewódzkiego (niem. <i>Neues Regierungsgebäude</i>), autor: Felix Bräuler, współpraca: Gustav Kühn i Herbert Böhm.	61	133b 133c
88	25 lipca 1944 r.	Wrocław twierdzą (niem. <i>Festung Breslau</i>).			62	
89	12 stycznia 1945 r.	Pierwszy nalot bombowy na Wrocław.			62	

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
90	19 stycznia 1945 r.	Przymusowa ewakuacja ludności cywilnej Wrocławia (z 700 tys. zmarło ok. 90 tys.).			62	
91	1 marca 1945 r.	Roman Feliński na czele grupy operacyjnej, przekształconej niebawem w Wojewódzkie Biuro Odbudowy (WBO), początkowo z siedzibą w Trzebnicy, później w Legnicy, a w końcu we Wrocławiu.			65	
92	6 maja 1945 r.	Kapitulacja twierdzy (niem, <i>Festung Breslau</i>).			63	
93	od maja 1945 r.	Odgruzowywanie i częściowa odbudowa miasta.			65	95
94	koniec 1945 r.	Wrocław miał około 50 tysięcy mieszkańców.			65	
95	marzec 1946 r.	Utworzenie Biura Planu Wrocławia z siedzibą na ul. Ofiar Oświęcimskich nr 38-40, pod kierownictwem Tadeusza Ptaszyckiego.			66	
96	2 kwietnia 1946	Powołanie Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego (RDPP).			66	
97	wrzesień 1946 r.	Rozpoczęcie prac nad wstępną koncepcją zagospodarowania Wrocławia.			66	
98	październik 1946 r.	Rozpoczęcie prac nad <i>Generalnym Planem Zagospodarowania Wrocławia</i> .			66	
99	1946 r.	Eugeniusz Geppert organizatorem i pierwszym dyrektorem Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych.			111	

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
100	lata 1946-1947			Odbudowa mostu Grunwaldzkiego, autorzy: Dobrosław Czajki i Jerzy Rzepecki.	117	173b 173c
101	1947 r.		Plan <i>Aktywizacji Miasta na Wystawę Ziem Odzyskanych</i> , autorzy: nn.		66	91
102	1947 r.		<i>Generalny plan zagospodarowania Wrocławia</i> , autorzy: zespół Biura Planu Wrocławia pod kierunkiem Tadeusza Ptaszyckiego).		67	92
103	koniec 1947 r.	Wrocław liczył ponad 250 tysięcy mieszkańców.			65	
104	kwiecień 1948 r.		Opracowanie wstępnej koncepcji <i>Planu Regionalnego</i> wykonanej pod kierunkiem Józefa Zaremby i Stanisława Niemierko.		67	
105	maj 1949 r.		Zaakceptowanie <i>Generalnego Planu Zagospodarowania Wrocławia</i> , który stał się podstawą odbudowy i rozbudowy miasta aż do 1955 roku, autorzy: nn.		66	
106	lipiec 1949 r.	Utworzenie Miejskiego Urzędu Planowania Przestrzennego (MUPP), pod kierownictwem Emila Kaliskiego.			67	
107	1949 r.		<i>Plan odbudowy i zagospodarowania przestrzennego Starego Miasta wraz z wyspami i Ostrowem Tumskim</i> , autorzy: zespół Biura Planu Wrocławia i „Miastoprojektu” pod kierunkiem Emila Kaliskiego), ok. 1950 roku.		68	93

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
108	1952 r.	Podczas Kongresu Ziem Odzyskanych uznanie odbudowy śródmieścia Wrocławia, w jego historycznym kształcie (zgodnie z sugestiami <i>Planu Odbudowy</i>), za zadanie pierwszoplanowe.			68	
109	po 1952 r.		Powstanie <i>koncepcji planu zagospodarowania Wrocławia na rok 1970</i> , autorzy: nn.		68	
110	lata 1954-1959			Odbudowa mostu Pokoju, autor: Jan Kmita.	116	
111	1955 r.	Leszek Dąbrowski Głównym Architektem m. Wrocławia.			68	
112	1955 r.	Utworzenie Miejskiej Pracowni Urbanistycznej (MPU), pod kierownictwem Alojzego Kulicza i jego zastępcy Zbigniewa Bodaka.			68	
113	21 sierpnia 1956 r.		Zatwierdzenie <i>Planu etapowego na lata 1955-60</i> , autorzy: zespół Miejskiej Pracowni Urbanistycznej pod kierunkiem Leszka Dąbrowskiego i Alojzego Kulicza.		68	94
114	1957 r.		Opracowanie projektu rotundy <i>Panoramy Raclawickiej</i> , autorzy: Ewa i Marek Dziekońscy.		106	
115	11 maja 1959 r.			Otwarcie odbudowanego mostu Pokoju.	116	
116	30 grudnia 1959 r.	Rozpoczęcie prac nad <i>Planem etapowym na lata 1961-65. Stare Miasto</i> .			68	

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
117	1960 r.	Ogłoszenie konkursu SARP nr 285 <i>na zagospodarowanie pl. Dzierżyńskiego.</i>			70	
118	1960 r.		Rozstrzygnięcie konkursu SARP nr 285 <i>na zagospodarowanie pl. Dzierżyńskiego</i> , I nagroda, autorzy: Gerard Alexewicz i Ryszard Natusewicz.		71	96
119	1960 r.	Leszek Dąbrowski przestaje być Głównym Architektem m. Wrocławia.			68	
120	14 kwietnia 1965 r.		Zatwierdzenie <i>Planu etapowego na lata 1961-65. Stare Miasto</i> , autorzy: Zbigniew Bodak, Jadwiga Melko i Ryszard Żabiński ze współpracownikami.		70	95
121	1962 r.	Rozpoczęcie ponownej aktualizacja <i>Planu ogólnego z perspektywą do roku 1985.</i>			71	
122	1964 r.	Powołanie Biura Studiów i Projektów Komunikacji i Inżynierii Miejskiej.			71	
123	czerwiec 1964 r.	Ogłoszenie konkursu SARP nr 363 <i>na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego.</i>			71	
124	listopad 1964 r.		Rozstrzygnięcie konkursu SARP nr 363 <i>na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego</i> , II nagroda (główna), autorzy: Maria i Stefan Müllerowie, Witold Skowronek i Zenon Nasterski.		72	97-103

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
125	lata 1967-1971			Rekonstrukcja ba- stei, autor: Edmund Małachowicz.	109	161a
126	1968 r.	Kazimierz Bieńkow- ski kierownikiem Pracowni Urbani- stycznej miasta Wro- cławia (PUmW).	<i>Plan szczegółowy odbudowy i porząd- kowania Starego Miasta we Wrocła- wiu</i> , autorzy: zespół Dzielnicowego Ze- społu Urbanistyczne- go - Stare Miasto pod kierunkiem Głównego Projektan- ta Andrzeja Gret- schela.		77	104
127	lata 1968-1971			Budowa wieżowca ZREMB, autor: Ze- non Baranowski.	111	160
128	lata 1968-1972			Początek budowy rotundy Panoramy Raławickiej, auto- rzy: Ewa i Marek Dziekońscy.	106	156
129	19 grudnia 1968 r.		<i>Zatwierdzenie Miej- scowego planu szczegółowego od- budowy i porządko- wania zespołu staro- miejskiego w obrębie fos miejskich.</i>		77	
130	1970 r.		Rozstrzygnięcie kon- kursu SARP nr 445 <i>na nowe centrum miasta ulokowane na pl. Dzierżyńskiego i pl. Społecznym</i> , wy- różnieni autorzy: Zdzisław Kowalski i Krzysztof Rząśnic- ki.		79	106, 107, 109a
131	1972 r.		Rozstrzygnięcie kon- kursu SARP z <i>na za- gospodarowanie pl. Dzierżyńskiego</i> , I nagroda, autorka: Jadwiga Grabowska- Hawrylak.		81	109b

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru					
132	4 czerwca 1973 r.		Uchwalenie <i>Planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Wrocławia – perspektywa, 1985</i> , autorzy: zespół Pracowni Urbanistycznej miasta Wrocławia pod kierunkiem Kazimierza Bieńkowskiego.	79	110
134	1973 r. (?)		Rozstrzygnięcie konkursu SARP na budowę biurowca na zapleczu Poczty Głównej, widok od południowego zachodu, I nagroda, autorka: Jadwiga Grabowska-Hawrylak.	82	112, 113
135	1974 r.		Rozstrzygnięcie konkursu SARP na koncepcję zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia, II. główna nagroda, autorzy: Andrzej Gretschel, Bogusław Łaciok, Janina Szewczyk i Helena Bandrowska-Will.	79	111
136	1974 r.	Jan Tarczyński Głównym Architektem Wrocławia (od 1985 r. również Architektem Województwa Wrocławskiego).		82	
137	lata 1975-1977			Budowa trasy WZ i przejścia podziemnego <i>Brama Oławska</i> , autorzy: Maria Lewicka-Cempa i Janusz Cempa.	109 162-163

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru					
138	przed 1978 r.		<i>Układ funkcjonalno-przestrzenny centrum Wrocławia i Zasady kompozycji przestrzennej centrum Wrocławia</i> , autorzy: zespół Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta Planu Andrzeja Gretschela, na podstawie koncepcji zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia – II główna nagroda w konkursie SARP z 1974 roku.		83, 84, 114, 115
139	1978 r.	Utworzenie Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego (WBPP), z Kazimierzem Bieńkowskim jako Głównym Specjalistą.			82
140	1979 r. (?)		Rozstrzygnięcie konkursu <i>na projekt drugiego mostu Grunwaldzkiego</i> , autor: mn.		84, 116
141	koniec lat 70. XX w.		Koncepcja funkcjonalna węzła tras: NS i WZ na <i>Placu</i> , autor: Tadeusz Zipser.		99, 145
142	lata 1980-1985		Opracowanie całościowej koncepcji zagospodarowania architektoniczno-urbanistyczne <i>Placu</i> , autor: Marian Barski.		100, 147
143	lata 1980-1985			II-gi etap budowy rotundy Panoramy Raławickiej.	106, 156

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
144	przed 1986 r.		<i>Wrocław-Centrum – Studium Kierunkowe</i> , autorzy: zespół Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta Planu Centrum Andrzeja Gretschela.	83	114, 115	
145	1986 r.		Rozstrzygnięcie konkursu SARP nr 692 <i>na przebudowę ul. Pułaskiego</i> . I nagroda realizacyjna, autor: nn.	85	117	
146	10 czerwca 1988 r.		Zatwierdzenie <i>Planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Wrocławia</i> , autorzy: zespół Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta planu Włodzimierza Szostka.	85	118	
147	10 czerwca 1988 r.		Przedłożenie <i>Miejscowego Operacyjnego Planu Szczegółowego Zagospodarowania Przestrzennego Śródmieścia Wrocławia.</i> , autorzy: zespół Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta Planu Centrum Andrzeja Gretschela).	85		
148	lata 90. XX w.		Koncepcja modernizacji węzła tras: NS i WZ na <i>Placu</i> , koncepcja <i>Barbakanu</i> , autor: Tadeusz Zipser.	87	120	
149	początek XXI w.			Modernizacja budynku Urzędu Marszałkowskiego, autor: Aleksander Szklarczyk.	96	139

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru						
150	początek XXI w.			Zakończenie budowy biurowca FORTUM, autor: Janusz Bizunowicz.	97	140
151	lata 2002-2003			Modernizacja mostu Pokoju.	101	172
152	lata 1992-1994			Budowa <i>Zakładu Opiekuńczo-Leczniczego dla Dorosłych</i> SS. Albertynek, autor: Piotr Szarejko.	97	141
153	16 marca 1995 r.		Uchwalenie <i>Strategicznego plan rozwoju miasta</i> .		143	
154	29 czerwca 1995 r.		Uchwalenie koncepcji prac nad <i>Strategią Rozwoju Wrocławia</i> .		143	
155	30 stycznia 1998 r.		Uchwalenie <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław</i> .		143	
156	2000 r.	Propozycja realizacji gmachu nowego Urzędu Miejskiego na <i>Placu</i> zgłoszona przez ówczesnego sekretarza miasta Włodzimierza Patalasa.	Projekt nowego Urzędu Miejskiego na <i>Placu</i> , autor: Paweł Cichoński.		119	
157	5 maja 2001 r.		Zmiana <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław</i> .		143	209
158	26 czerwca 2001 r.	Ogłoszenie konkursu na nową siedzibę Urzędu Miejskiego we Wrocławiu.			119	
159	17 stycznia 2002 r.		Rozstrzygnięcie konkursu na nową siedzibę Urzędu Miejskiego we Wrocławiu, I nagroda, autorzy: Andrzej Krzysztof Barysz i Tomasz Mikołaj Konior.		119	176, 177

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru					
160	21 lutego 2002 r.		Uchwalenie <i>Studium rozwoju metropolitalnego Wrocławia, zwanego Strategią integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej.</i>	144	
161	22 lutego 2002 r.	Dyskusja publiczna na temat pracy nagrodzonej w konkursie <i>na nową siedzibę Urzędu Miejskiego we Wrocławiu.</i>		120	
162	8 lipca 2004 r.	Uchwalenie przystąpienia do aktualizacji <i>strategii rozwoju Wrocławia „Strategia – Wrocław 2000 Plus”.</i>		143	
163	6 lipca 2006 r.		Kolejna zmiana <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław.</i>		
164	18 listopada 2006 r.	Początek dyskusji internetowej n/t zagospodarowania <i>Placu.</i>		131	195-207
165	wiosna 2007 r.		Ogłoszenie konkursu <i>na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu.</i>	145	210
166	3 lipca 2007 r.		Rozstrzygnięcie konkursu <i>architektonicznego na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności, nagroda realizacyjna, autorzy: Pracownia Architektury Głowacki z Wrocławia.</i>	122	179-183

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru					
167	9 lipca 2007 r.		Rozstrzygnięcie konkursu na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu, I nagroda, autorzy: <i>Gottesman Szmelcman Architecture SARL</i> – Paryż.	147	211-221
168	27 grudnia 2007 r.	Uchwała RM o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego Centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu.		165	
169	17-24 września 2008 r.		Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne pt. „Nowa Wizja Placu Społecznego” na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej.	158	223-229
170	16 lipca 2009 r.	W „Gazecie Wrocławskiej – Słowie Polskim” po raz pierwszy mieszkańcy Wrocławia mogli zapoznać się z efektami pracy zespołu projektowego realizującego uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego Centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu.		165	231-232

Zestawienie dat ważnych dla badanego obszaru					
171	21 stycznia 2010 r.		<i>Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu opracowany przez zespół Biura Rozwoju Wrocławia pod kierunkiem Głównego Projektanta Pawła Cichońskiego.</i>	165	230
172	2010 r.	Dyskusja internetowa n/t <i>miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu.</i>		165	233

9. Indeksy

9. Indeksy.....	327
9.1. Indeks nazwisk z odniesienie do numerów stron.....	328
9.2. Skorowidz nazw ulic i placów w zestawieniach:.....	331
9.2.1. Polsko-niemieckim – dla obszaru badań.....	331
9.2.2. Niemiecko-polskim – wymienionych w pracy.....	332
9.3. Skorowidz obiektów w zestawieniu niemiecko-polskim.....	333
9.4. Spis skrótów.....	334

9.1. Indeks nazwisk z odniesieniem do numerów stron

Oznaczenia: liczby – numery stron, p- w przypisie, r – w opisie rysunku, (ps.) – pseudonim

625 (ps.) – 135r, 139r

Adolf Warski (ps.) – 133r

Aigner Hans von – 26r

Ahlborn (b.i.) – 24r

Ahlfen Hans von – 62, 62p, 63p

Alexewicz Gerard – 70, 71r

Althoff Hugo – 55, 55p, 59r, 60r

amar| (ps.) – 133r

Amałowicz Paweł – 156p, 156r, 157r

Andrzejewski Włodzimierz – 77r

Baaziz Karim – 151p, 151r

Bagiński Eugeniusz – 86p

Bandrowska-Will Helena – 79, 82r, 83r, 84r

Baran Piotr – 87p

Baranowski Zenon – 111, 111r

Barchewitz Friedrich – 26, 26p, 27r

Barski Jacek – 86p

Barski Jan – 161p, 162r

Barski Marian – 100, 101r, 119

Bartkiewicz Barbara i Tadeusz – 77, 77r

Barysz Andrzej Krzysztof – 119, 120r, 121r

Baumgarten Baum – 56r

Baumgarten Paul – 56r

Beer (b.i.) – 115p

Bek Stanisław – 74, 75r

Berg Max – 12, 12p, 51r, 52, 52r, 53r, 54, 55, 58r, 170

Behrendt Fritz – 54, 54p, 55, 170

Bieleńska Małgorzata – 163p, 164r

Bieńkowski Kazimierz – 77, 79, 81r

Bizunowicz Janusz – 97, 97r

Bodak Zbigniew – 68, 70r, 71

Böhm Herbert – 54, 60, 60p, 93

Boksa Emilia – 163p, 164r

Bonaparte Hieronim – 23, 23p

Bonaparte Jérôme – 23p

Borecki Sebastian – 152p, 152r

Borowiec Wanda – 158p, 158r, 159r

Bräuler Felix – 61, 93, 93r, 94r,

Briske (b.i.) – 54

brych (ps.) – 136r

Brzezowski Szymon – 150p, 150r

Brzuchowska Jadwiga – 86p

Cempa Janusz – 109, 110r

Choryngiewicz Piotr – 122p, 124r

Chrzanowski Wojciech – 150p, 150r

Ciach Andrzej – 152p, 152r

Cichoński Paweł – 119, 154p, 154r, 155r, 166r, 167r

Ciesielski Michał – 154p, 154r, 155r

Czajka Dobrosław – 117p, 117r

Czerechowski Włodzimierz – 69p

Czerny Władysław – 71

Czerner Olgierd – 108p

Czyszczon Łukasz – 147p, 148r

Czyż Jerzy – 77r

Darek_W (ps.) – 140, 140r

Dąbrowski Leszek Teodozy – 68, 69r

Deffke Wilhelm – 55, 56r

Dobrowolski Maciej – 86p, 119

Dorfmüller Karl – 54

Duda Sylwester – 122p, 122r

Durejko Agnieszka – 160p, 161r

Dziekońscy Ewa i Marek – 106, 106r

Dziewanowska-Dąbek Elżbieta – 87p

Dziubiński Dariusz – 145, 145p

Eger (b.i.) – 115p

Endell Karl Friedrich – 27, 27p, 105r

Endler Friedrich Gottlob – 22, 22r, 22p, 23, 24r

Erdman Juliusz – 150p, 150r

Feliński Roman – 65

Freitag Stefan – 81r

Frydecki Andrzej – 71

Fryderyk Wilhelm III – 23, 23p

Furman Jan – 77r

Galas Anna – 149p, 149r

Gdula Barbara – 159p, 160r

Geppert Eugeniusz – 111p

Givati Ronen – 147p, 148r

Giza Danuta – 87p

Głowacki Tomasz – 122p, 122r

Głudowski Władimir Aleksiejewicz – 63, 63p

Gołos Irmina – 159p, 160r

- Goncerzewicz Michał – 152p, 153r
 Gottesman Asaf – 126r, 128p, 147p, 148r
 Grabowska-Hawrylak Jadwiga – 77r, 81, 81r, 82, 82r
 Grehl Adam – 144, 144p
 Gretscher Andrzej – 78r, 79, 82r, 83, 83r, 84r, 86, 86p
 Groß Henry – 54
 Grossmann Maksymilian von – 23, 24r
 Grudzińska Jolanta – 86p
 Grudziński Andrzej – 74, 75r
 Grześkowiak Celina – 159p, 160r
 Gurgacz Grzegorz – 122p, 124r
- H**
 Haczyńska Karolina – 158p, 158r, 159r
 Hafemann Günter – 58r
 Heilgenthal Roman – 54
 Haladyn Krystyna – 86p
 Hałas Marcin – 149p, 149r
 Hanik Wojciech – 87p
 Hanke Karl – 62, 62p
 Hankwitz (b.i.) – 23r
 Hanna Krzetuska – 111p
 Haussmann Georges Eugène – 135, 135p
 Hawrylak Maciej – 150p, 150r
 Hawrylak Paweł – 160p, 161r
 Hayer Georg – 18, 18r, 18p, 19, 20
 Heisler P. – 115p
 Hoffmann August – 26, 26r, 26p, 28, 28r, 49, 115p, 169
 Hohenzollern Friedrich Wilhelm III von – 23p
 Holeksa Jolanta – 163p, 163r
 Houx Eugène – 149p, 149r
 Hryniewicz Wacław – 119
 Huskowski Stanisław – 120p
- I**
 Idan Inbar – 147p, 148r
 Ilkosz Jerzy – 12,
 Ingarden Krzysztof – 122
 Iwaszkiewicz Bolesław – 71
 Iwaszko Katarzyna – 86p
- J**
 Jabłoński Wojciech – 87p
 jacekq (ps.) – 138r
 jackseg (ps.) – 139r
 Jackiewicz Dawid – 144p
 Jackiewicz Wiktor – 73, 74r, 75, 75r
 Jagiełło Marek – 156p, 156r, 157r
 Jankowiak Wojciech – 156p, 156r, 157r
- Januszewski Wojciech – 156p, 156r, 157r
 Jaszcz Marta – 158p, 158r, 159r
 Jaśkiewicz Monika – 152p, 152r
 Józefowicz Jerzy – 77r
- K**
 Kabarowski Łukasz – 122p, 123r
 Kaliski Emil – 67, 68r
 Kamiński Rafał – 159p, 160r
 Kardaszewski Bolesław – 76, 76r
 Kaumann F. Alexander – 49, 49p, 115p, 115r, 116, 116r, 169
 Kiciński Andrzej – 76r
 Kitka Łukasz – 149p, 149r
 Klarczyk Małgorzata – 154p, 154r, 155r
 Klimczewscy Bogna i Kazimierz – 76r
 Kłos Sławomir – 122p, 124r
 Klósek Magdalena – 150p, 150r
 Kmita Jan – 116p
 Knapik Bartłomiej – 145
 Knipping Heinrich – 60, 60p
 Knopiński Kazimierz – 72p
 Kocjan Maciej – 150p, 150r
 Kołodziej Agnieszka – 163p, 164r
 Kołodziej Krzysztof – 163p, 164r
 Komarzyńska Elżbieta – 163p, 164r
 Konarski Andrzej – 156p, 156r, 157r
 Koniew Iwan Stiepanowicz – 63, 63p
 Konior Tomasz Mikołaj – 119, 120r, 121r
 Kononowicz Wanda – 12, 54
 Konwiarz Richard – 12, 12p, 51r, 52, 52r, 53r
 Kosińska Maria – 159p, 160r
 Kotwica Grażyna – 76r
 Kowalczyk Agata – 149p, 149r
 Kowalski Zdzisław – 79, 79r, 98, 171
 Kozłowska-Święconek Monika – 154p, 154r, 155r
- K**
 Krajewski Grzegorz – 152p, 152r
 Kubicz Bolesław – 76r
 Krüger Johannes – 58r
 Krüger Walter – 58r
 Kühn Gustav – 93
 Kukuła Marta – 163p, 163r
 Kulicz Alojzy – 68, 69r, 71
- L**
 Ledworowski Bogdan – 71
 Lessaer Stanisław – 152p, 152r
 Lessing Gotthold Ephraim – 26p
 Lewicka-Cempa Maria – 109, 110r
 Lewowski Janusz – 122p, 124r

- Liebknecht Kurt – 58r
 Lipiński Zdzisław – 76r
 Lipka Aleksandra – 158p, 158r, 159r
 Lisiak Katarzyna – 161p, 162r
 Lisowski Marcin – 161p, 162r
 Litwińska Elżbieta – 86p
 Lobe Theodor – 26, 26p,
 Lose Maciej – 152p, 153r
- Łaciok Bogusław – 79, 82r, 83r, 84r
 Łobos Marcin – 154p, 154r, 155r
- Mackiewicz Bartłomiej – 156p, 156r, 157r
 Maćków Zbigniew – 128, 149p, 149r
 Maga-Jagielnicka Regina – 87p
 Majchrzak Elżbieta – 87p
 Majerski Zygmunt – 71
 Majka Mateusz – 154p, 154r, 155r
 Major Paweł – 150p, 150r
 Małachowicz Edmund – 16, 16r, 20r, 108p,
 109, 109r
 Marchwicki Witold – 76r
 Marciniak Piotr – 151p, 151r
 Mathis Max – 95, 95r
 matrouf (ps.) – 134r, 137r, 138r
 Maury Mariusz – 149p, 149r
 May Ernst – 54, 55, 55p
 Mayer Martin – 117r, 117p
 Mayer Kurt – 54
 Meffert Otto – 54
 Melko Jadwiga – 70r
 Merian Matthäus Starszy – 19, 19p
 Mironowicz Izabela – 86p
 Misiura Anna – 122p, 123r
 Molicki Witold – 80r
 Moshamer Ludwig – 51r, 52, 52p, 52r
 Mrzewa Michał – 122p, 122r
 Müller Alexander – 55, 55p, 56r, 59r, 60r
 Müllerowie Maria i Stefan – 72, 73r, 77r
- Nasterski Zenon – 72, 73r, 79
 Natusiewicz Ryszard – 13, 69p, 70, 71r, 74,
 75r, 83r, 85r
 Nędzy Andrzej – 87p
 Neumann Lothar – 12, 12p, 105, 105r, 170
 Niehoff Hermann – 63, 63p
 Niemierko Stanisław – 67
 Nosal Joanna – 150p, 150r
 Nowacki Przemysław – 156p, 156r, 157r
 Nowak Mariusz – 151p, 151r
- Nowak Michał – 158p, 158r, 159r
 Nykiel Michał – 149p, 149r
- Odulińska Urszula – 163p, 163r
 Okrasa Ewa – 87p
 Olanin Iwona – 163p, 163r
 Ornatowska Beata – 160p, 161r
 Ossowicz Tomasz – 86p, 119, 144r
 Oziewicz Kazimierz – 80r
- Pach Paweł – 163p, 164r
 Panek Maria – 77r
 Pasterny Wojtek – 151p, 151r
 Pastucha Olga – 163p, 163r
 Patalas Włodzimierz – 119
 Patyk Anna – 122p, 123r
 Peintner Johann Blasius – 92p, 113, 113p
 Piskorek Katarzyna – 163p, 163r
 Piskorz Maciej – 160p, 161r
 Plüddemann Richard – 12, 12p, 49, 50r,
 117p, 117r, 169
 Pocisk-Dobrowolski Jerzy – 152p, 152r
 Podoski Jan – 71
 Poelzig Hans – 66, 66p
 Prętczyński Zenon – 73, 74r, 75, 75r
 Przyłęcka Daniela – 13,
 Ptaszycki Tadeusz – 66, 67r
 Puźniak Joanna – 160p, 161r
- Rabenda Sławomir – 156p, 156r, 157r
 Rading Adolf – 54, 54p, 54r, 59r, 170
 Ram Boaz – 147p, 148r
 Reichelt (b.i.) – 115p
 Rekaszys Maria – 77r
 Roman Grzegorz – 87p
 Romańczuk Andrzej – 161p, 162r
 Rowińska Natalia – 150p, 150r
 Rozen Danny – 147p, 148r
 Rózycki Jan – 72p
 Rump Heinrich – 55, 57r, 170
 Rygała Anna – 154p, 154r, 155r
 Rząśnicki Krzysztof – 79, 79r, 98, 171
 Rzepecki Jerzy – 117p, 117r
 Rzeszotarski Feliks – 76r, 77r
- Sadebeck Moritz – 26, 26p, 169
 sagger (ps.) - 168p, 168r
 Säume Max – 58r
 Scharoun Hans – 59r
 Schmidt Ferdinand – 55, 55p, 56r

- Schneider Hans – 107, 107p, 107r
 Schneider J. – 25, 25r
 Scholtz Alfred von – 49, 49p, 55
 Schwedler Johann Wilhelm – 116, 116r,
 116p
 Seutter Matthäus Georg – 19, 19p, 19r
 Sikorski Miron – 74, 75r
 Skibniewska Janina – 66
 Skibniewski Zygmunt – 66, 71
 Skolimowski Włodzimierz – 122p, 124r
 Skopiński Andrzej – 77r
 Skowronek Witold – 72, 73r, 81r
 Słaby Piotr – 161p, 162r
 Słowikowska Ewa – 87p
 Smoliński Tomasz – 154p, 154r, 155r, 161p,
 162r
 Sobolewski Andrzej – 156p, 156r, 157r
 Stasiak Szymon – 159p, 160r
 Staszewska Sylwia – 87p
 Steć Paweł – 122p, 122r
 Stein Rudolf – 55, 57r, 170
 Stelmach Bolesław – 122p, 124r
 Störtkuhl Beate – 12,
 Strzelecki Bogusław – 72p
 Stud Carl Heinrich – 25, 25r, 25p
 Stupak Andrzej – 87p
 Sumień Tadeusz – 76, 76r
 Szafer Tadeusz Przemysław – 77
 Szajner Ilona – 87p
 Szarejko Piotr – 97, 97r
 Szewczyk Janina – 79, 82r, 83r, 84r
 Szklarczyk Aleksander – 96, 96r
 Szmaj Agata – 122p, 122r
 Szmelcman Ami – 126r, 128p, 147p, 148r
 Szmigielski Rafał – 122p, 124r
 Szol Monika – 163p, 163r
 Szot Tomasz – 122p, 124r
 Szostak Zbigniew – 122p, 124r
 Szostek Włodzimierz – 85r, 158p
- Ścigała Marta – 154p, 154r, 155r
- Tarczyński Jan – 74, 75r, 81, 82
 Tarnas-Molicka Ewa – 87p
 Tarnawscy Anna i Jerzy – 69p
 Toberentz R. – 115p
 Tobolczyk Stanisław – 76r
 Trauer Günther – 55, 55p, 60
 Trelenberg G. G. – 115p
- Tunikowski Roman – 69, 73, 74r, 75, 75r
 Turski Mieczysław – 77r
- Über Georg – 16p
- Voges Paul – 57r
- Wackwitz (b.i.) – 115p
 Warczewska Beata – 87p
 Warczewski Witold – 87p
 Wawrzyniak Waldemar – 156p, 156r, 157r
- Weiner Barthel – 16, 16p, 17r,
 Welting H. – 115p
 Werner Friedrich Bernard – 19, 19p, 20r,
 24r
 Weyrauch Robert – 117r, 117p
 Wiatr Aneta – 163p, 164r
 Wierzbicka Wioletta – 87p
 Wilhelm II – 117p
 Witwicki Bartłomiej – 149p, 149r
 Wojtasiak Zuzanna – 149p, 149r
 Wojtkiewicz Paweł – 122p, 124r
 Wolf Paul – 54
 WotaN (ps.) – 133r, 136r
 wro2015 (ps.) – 133r
 Wroński Michał – 160p, 161r
 Wróbel Tadeusz – 71
 Wróblewski Paweł – 122p, 122r
 Wójtowicz Włodzimierz – 122p, 124r
 Wujek Jakub – 76r
- zajf (ps.) – 138r, 140, 140r, 142
 Zaremba Józef – 67
 Zarzeczny Marek – 122p, 124r
 Zdrojewska Barbara – 158p
 Zdrojewski Bogdan – 119, 119p
 Zettler Kurt – 54
 Zimmermann Karl Johann Christian – 27,
 27p, 27r
 Zipser Tadeusz – 86, 87, 87r, 88, 98, 99, 99r
 Zwierzchowski Andrzej – 85
 Zygmunt Anna – 87p
- Żabiński Ryszard – 70r, 71
 Żak Leszek – 79
 Żłobińska Katarzyna – 154p, 154r, 155r
 Żmidziński Ryszard – 81r

9.2. Skorowidz nazw ulic i placów w zestawieniach

9.2.1. Polsko-niemieckie – nazwy dla obszaru badań

- Dobrzyńska ulica – *Lessingstraße*

Projekt założenia ulicy powstał w 1862 r. jednak budowa zaczęła się dopiero w 1868 r. Już rok później powstał przy niej jeden z bardziej znanych wrocławskich teatrów – Teatr Lobeego (niem. *Lobe Theater*). Znajdował się na wschodniej stronie ulicy między ul. Sandomierską (niem. *Aleksanderstraße*) i al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauerufer*). Patronem ulicy został pisarz i krytyk literacki Gotthold Ephraim Lessing, który w latach 1760-65 był we Wrocławiu sekretarzem gen. Tauentziena.

- Krasińskiego ulica – *Feldstraße*

Do 1839 r. ulica rozciągała się między ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*) i ul. Komuny Paryskiej (niem. *Vorwerkstrasse*). Wtedy też przedłużono ją do al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauerufer*). Przy nowym fragmencie ulicy znajdował się najstarszy cmentarz żydowski (pełniący wtedy już funkcje cmentarza wojskowego). W jego miejscu w latach 1926-29 wzniesiono pierwszy wrocławski wieżowiec według proj. Lothara Neumanna, w którym mieściła się poczta czekowa (niem. *Postcheckamt*). Niemiecką nazwę *Gross Feldstraße* nadano w 1823 r. dla odróżnienia od *Klein Feldstraße* (Sandomierska), lecz od 1907 r. używano już tylko nazwy *Feldstraße*

Po II wojnie światowej krótko używano przetłumaczonej niemieckiej nazwy – ul. Połna, wkrótce zmienionej na ul. Zygmunta Krasińskiego (1812-1859), poety i powieściopisarza epoki romantyzmu.

- Kujawska ulica – *Garvestraße*

Patronem ulicy był Christian Garve (ur. 7 stycznia 1742 roku we Wrocławiu – zm. 1 grudnia 1798 roku w Lipsku), pisarz filozoficzny, w latach 1770-1772 prof. w Lipsku.

- Mazowiecka ulica – *Margarethenstraße (Herbert-Welkischstraße od 1933)*

Ulica należy do najstarszych we Wrocławiu – pierwsze wzmianki o niej pojawiają się już w 1350 r. kiedy to występowała pod nazwą *Krötengasse* (ul. Żabia). Po regulacji rzeki Oławy w XVIII w. ulica nabrała obecnego kształtu. Wtedy też najprawdopodobniej wskutek błędnej interpretacji słowa *Kröte* (ropucha) na *Grete* (oboczna forma imienia Małgorzata), zaczęto używać nazwy *Margarethestraße*. W 1873 r. na terenie należącym do browarnika Paula Scholza wzniesiono etablissement według projektu Friedricha Barchewitza. Założenie znane także pod nazwami *Concordia Theater*, *Deutsches Theater* czy *Gewerkschaftshaus* przebudowano w 1913 r. Dziś nadal pełni swą funkcję jako Centrum Sztuki Impart. Po przejęciu władzy przez hitlerowców patronem ulicy został jeden z ich „bohaterów” Herbert Welkisch, który zginął 8 marca 1933 podczas ataku na dom związków zawodowych.

Z II wojny światowej ocalał tylko wspomniany gmach dawnego etablissementu pod nr 17 wraz z sąsiadującą kamienicą nr 19, oraz naprzeciwko kamienice nr 30-34. Te ostatnie zostały wyburzone pod koniec lat 90. XX w.

- Powstańców Warszawy plac – *Lessingplatz*

Do 15.X.1945 pl. J. U. Niemcewicza, potem do 7.XI.1946 – pl. Wojewódzki, dalej do 11.XII.1951 – pl. Wojewody S. Piaskowskiego, a następnie do 7.VIII.1957 – ponownie pl. Wojewódzki.

- Sandomierska ulica – *Aleksanderstraße*

Ulica zaczęła powstawać w 1862 r. od ul. Krasińskiego (niem. *Feldstraße*) i dopiero osiem lat później doprowadzona została do ul. Mazowieckiej (niem. *Margaretenstraße*). Początkowo nosiła nazwę *Kleine Feldstraße* dla odróżnienia od *Feldstraße* czyli właśnie ul. Krasińskiego. W 1874 r. na wniosek właściciela jednej z kamienic – Carla Wedla – zmieniono jej nazwę na *Aleksanderstraße*. W zamian za zaakceptowanie przez miasto proponowanej nazwy Wedel zobowiązał się na własny koszt ułożyć nowy chodnik. Inny przekaz mówi, że nazwa ma uczcić pamięć cara Rosji o tym imieniu.

Po II wojnie światowej z całej ulicy została ledwie jedna czy dwie kamienice rozebrane zresztą kilkanaście lat później. W trakcie budowy estakad na pl. Społecznym w połowie lat 80. XX. w. ulica praktycznie przestała istnieć.

- Słowackiego aleja – *Am Ohlauerufer* (do 1884 – *Am Steindamm*)

Pozostałość dawnej kamiennej (Stein) grobli Białej Oławy, zasypanej w 1864 r.

- Słowackiego wybrzeże > Słowackiego aleja

- Traugutta ulica – *Klosterstraße*

Nazwa od klasztoru Bonifratrów. Od kapitulacji twierdzy do 15 listopada 1945 nosiła nazwę Klasztornej.

- Walońska ulica – *Mauritiusstraße*

Najstarszym odcinkiem ulicy jest fragment od Mostu Oławskiego do ul. Mazowieckiej, który nazywano od 1823 r. *Am Holzplatz* od znajdującego się w pobliżu Oławy składu drewna. W 1883 roku w związku z przebudową *Mauritiusbrücke* (most Oławski) przeprowadzono regulację ulicy – przedłużono ją do ul. Kujawskiej (niem. *Garvestraße*). Wtedy też nazwano ją *Mauritiusstraße* od znajdującego się w pobliżu kościoła św. Maurycego.

W okresie walk od *Festung Breslau* zabudowa ulicy uległa zniszczeniu w 100%. Od 1945 r. nosiła nazwę Wołoskiej, lecz w 1992 r. zmieniono ją na ul. Walońską od znajdującej się na tym terenie w początkach XIII w. osady tkaczy walońskich.

- Wróblewskiego plac – *Mauritiusplatz*

W 1823 r. patronem placu u zbiegu obecnych ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), Kujawskiej (niem. *Garvestraße*) i Walońskiej (niem. *Mauritiusstraße*), podobnie jak pobliskiej ulicy, mostu i kościoła został św. Maurycy.

Z zabudowy powstałej głównie na przełomie XIX i XX w. do dzisiaj zachował się jedynie szalec. Reszta zniszczona została w wyniku działań wojennych bądź rozebrana w latach 70. XX w. Plac do 18 marca 1951 r. nazywano placem Wołoskim kiedy to zmieniono nazwę na pl. Walerego Wróblewskiego (1836-1908), jednego z przywódców powstania styczniowego.

9.2.2. Niemiecko-polskie – nazwy wymienione w pracy

Breitestraße – ul. Purkyniego

Brüße – ul. Pułaskiego

Der Ring – Rynek

Gabitzstraße – ul. Gajowicka

Gartenstraße – ul. Piłsudskiego

Hindenburgstraße – ul. Powst. Śląskich

Junkernstraße – ul. Ofiar Oświęcimskich

Kaiser-Friedrich-Straße – ul. Rapackiego

Kaiserin-Augusta-Platz – pl. Polski

Kaiserstraße -pl. Grunwaldzki

Kirchstraße – ul. Bernardyńska

Ohlauerstraße – ul. Oławska

Seminargasse – ul. Frycza Modrzewskiego

Tauentzienplatz – pl. Kościuszki

9.3. Skorowidz nazw obiektów w zestawieniu niemiecko-polskim

- Ausstellungsgebäude/Austellungshalle* – Pawilon Czterech Kopuł
Barmherzigenbrüderkloster – klasztor OO. Bernardynów
Bernhardinerbastei – Basteja
Dresdner Bank – siedziba BZ-WBK, (pl. Kościuszki)
Festung Breslau – Twierdza Wrocław
Hauptfeuerwahe – siedziba Straży Pożarnej
Freiheitsbrücke – most Grunwaldzki (w latach 1918-1939)
Gasanstalt – Gazownia
Gewerkschaft – dawna siedziba Związków Zawodowych
Kaiserbrücke – most Grunwaldzki (w latach 1910-1918)
Krankenkasse – przedwojenna Kasa Chorych
Königliche Kunst- und Kunstgewerbeschule – Królewska Szkoła Sztuki i Przemysłu Artystycznego
Kunst- und Kunstgewerbeschule – Akademia Sztuki i Przemysłu Artystycznego
Lessingbrücke – most Pokoju
Liebichshöhe – Wzgórze Partyzantów
Lobetheater – Teatr Lobego
Mauritiusbrücke – most Maurycego, most Oławski (od 1945 roku)
Meisterschule des deutschen Handwerks - Miejska Szkoła Rzemiosł i Przemysłu Artystycznego
Verwaltungsgebäude – Zarząd Miasta
Neues Regierungsgebäude – gmach Nowej Rejencji
Ohlauertor – Brama Oławska
Postscheckamt – gmach Poczty Głównej
Provinzial-Kunstschule – pierwsza szkoła artystyczna we Wrocławiu
Regierung der Provinz Schlesien – Stara Rejencja
Sandbrücke – most Piaskowy
Savoy – obecny hotel Savoy
Schlesisches Museum für Kunstgewerbe und Altertümer – Śląskie Muzeum Rzemiosła Artystycznego i Starożytności
Städtliche Turnhalle – miejska Hala Sportowa
St.-Bernhardin-Kirche – kościół p.w. św. Bernardyna ze Sieny
St.-Lazarus-Kirche – kościół p.w. św. Łazarza
St.-Mauritius-Kirche – kościół p.w. św. Maurycego
Allerheiligste Dreifaltigkeit-Kirche – kościół p.w. Świętej Trójcy
Technisches Stadthaus – Miejski Dom Techniczny
Vierpfenigbrücke – most Fenigowy, poprzednik mostu Pokoju
Vierpfenigbrücke – most Paulinów
Wertheim – dom handlowy obecny Renoma
Ziegelbastion – Bastion Ceglarski

9.4. Spis skrótów użytych w pracy

(red.)	– pod redakcją / praca zbiorowa pod redakcją	p.z.	– praca zbiorowa
ABmW	– Archiwum Budowlane Miasta Wrocławia	r.	– rocznik
AiB	– „Architektura i Budownictwo”	OWPW	– Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej
APwW	– Archiwum Państwowe we Wrocławiu	OZK	– Oddział Zbiorów Kartograficznych BUWr
Ar	– „Architektura”	p.w.	– pod wezwaniem
Bd	– tom (skrót po niemiecku)	PW	– Prezydent Wrocławia
Bde	– tomy (skrót po niemiecku)	PWr	– Politechnika Wrocławska
BiA	– Budownictwo i Architektura	RMW	– Rada Miejska Wrocławia
b.	– brak	RWr	– Rocznik Wrocławski
b.a.	– brak autora	SIZ	– „Schlesische Illustrierte Zeitung”
b.d.	– brak daty	SARP	– Stowarzyszenie Architektów Polskich
b.i.	– brak imienia	SH	– „Schlesisches Heim”
b.n.	– brak nazwy	SITKom	– Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji
b.r.	– brak roku	SM	– „Schlesische Monatshefte”
b.s.	– brak strony	SMAiU	– „Studia i Materiały Teorii i Historii Architektury i Urbanistyki”, Komitet Architektury i Urbanistyki PAN
b.w.	– brak wydawcy	SPK-SN	– Stiftung Preussischer Kulturbesitz, Staatsbibliothek Berlin, Kartenabteilung
BUWr	– Biblioteka Uniwersytecka we Wrocławiu	t.	– tom
BZ	– Breslauer Zeitung	T	– teka w Archiwum Budowlanym miasta Wrocławia (z numerem)
CBŚiB	– Centrum Badań Śląskoznawczych i Bohemistycznych	TMW	– Towarzystwo Miłośników Wrocławia
DB	– „Deutsche Bauzeitung”	WAPWr	– Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej
DOM	– „Dom Osiedle Mieszkanie”	WMB	– „Wasmuths Monatshefte für Baukunst”
DS	– „Der Städtebau” (Monatshefte für Städtebau und Siedlungswessens)	WPKr	– Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej
F	– „Die Form” (Zeitschrift für gestaltende Arbeit)	wyd.	– wydanie
GŚL	– Gabinet Śląsko-Lużycki	ZdB	– Zentralblatt der Bauverwaltung
H	– zeszyt (po niemiecku)	ZNiO	– Zakład Narodowy im. Ossolińskich
il.	– ilustracja	z.	– zeszyt
MHwWr	– Muzeum Historyczne we Wrocławiu		
MNWrG	– Muzeum Narodowe we Wrocławiu, Dział Grafiki Galerii Sztuki XVI-XIX w.		
mps	– maszynopis		
nn	– nieznanany / nieznanany		
OBZ	– „Ostdeutsche Bauzeitung” (10 R – Rassegna (Microstoria di architettura)		

10. Bibliografia

1. ACHO, AS, *Architekci oceniają*, „GW” Wrocław 2002, nr 6, 08.01, s. 3.
2. Adamczewska M., *Wpływ realizacji na przemiany planu miasta*, Arkady, Warszawa 1964.
3. Ahlfen von H., Niehoff H., *Festung Breslau w ogniu*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 2008.
4. Althof H., *Der Wettbewerb für den Neubau einer Hauptfeuerwache und eines Verwaltungsgebäudes auf dem Lessingplatz in Breslau*, w: „*Deutsche Bauzeitung, Monatshefte Wettbewerbe*” 1928, nr 1, s. 1-10.
5. Althoff H., *Der Wettbewerb für den Bau einer Hauptfeuerwache und eines Verwaltungsgebäudes auf dem Lessingplatz in Breslau*, „OBZ” 1927, nr 100, s. 621-631.
6. Althoff H., *Hauptfeuerwache und Verwaltungsgebäude in Breslau*, w: „ZdB” 1927, s. 365, 662.
7. Althoff H., *Wodurch Kann das Breslauer Kunstleben gehoben werden?*, w: „SM” 1928, nr 5, s. 93-99.
8. Antczak J., Fluder A., *Wrocławianie : 30 rozmów*, Wyd. Dolnośląskie, Publicat, Poznań 2008.
9. Antkowiak Z., *Patroni ulic Wrocławia*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1982.
10. Antkowiak Z., *Stare i nowe osiedla Wrocławia*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1973.
11. Antkowiak Z., *Ulice i place Wrocławia*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków 1970.
12. Antkowiak Z., *Wrocław od A do Z*, ZNiO, Wrocław 1991.
13. *Architektura jako wartość*, wydawnictwo kongresowe, ZO SARP, Wrocław 2002.
14. *Architektura Wrocławia 1945-2000*, pod red. W. Molickiego, SARP, Wrocław 2001.
15. *Architektura Wrocławia*, t. 1, *Dom*, pod red. J. Rozpędowskiego, Instytut Historii Architektury, Sztuki i Techniki PWr., Wrocław 1995.
16. *Architektura Wrocławia*, t. 2, *Urbanistyka do roku 1945*, pod red. J. Rozpędowskiego, OWPWr., Wrocław 1995.
17. *Architektura Wrocławia*, t. 3, *Świątynie*, pod red. J. Rozpędowskiego, Wyd. Werk, Wrocław 1997
18. *Architektura Wrocławia*, t. 4, *Gmach*, pod red. J. Rozpędowskiego, OWPWr., Wrocław 1998.
19. *Atlas Architektury Wrocławia*, t. 1, pod red. J. Harasimowicza, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 1997
20. *Atlas architektury Wrocławia*, t. 2, pod red. J. Harasimowicza, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 1998.
21. *Ausstellung Siedlung und Stadtplanung in Schlesien August bis Oktober 1926 Breslau*, Schlesischen Bund für Heimatschutz, Breslau 1926.
22. Babij M., Bińkowska I., Ilkosz J., *Kwerenda archiwalna do konkursu architektonicznego na nowy ratusz we Wrocławiu*, UM we Wrocławiu, Wrocław 2001.
23. Bagiński E., Damurski Ł., *Wizerunek Wrocławia 2009*, OWPWr., Wrocław 2009.
24. Bagiński E., *Małe miasta w strukturze sieci osiedleńczej Polski*, OWPWr., Wrocław 1998.
25. Bagiński E., *Próby symulacji modelowej rozkładu przestrzennego ruchu turystycznego w Polsce*, OWPWr., Wrocław 1995.
26. Bandurska Z., *Architektura budynków muzealnych*, [w:] *Muzea sztuki w dawnym Wrocławiu*, Muzeum Narodowe we Wrocławiu, Wrocław 1998.

27. Bandurska Z., *Ikongrafia Wrocławia. Poczłówki*, Muzeum Narodowe we Wrocławiu, Wrocław 2008.
28. Barysz A. K., Konior T. M. *Opracowanie pokonkursowe na nową siedzibę Urzędu Miejskiego, Urząd Miejski we Wrocławiu*, b.w., Wrocław b.d.
29. Barysz A. K., Konior T. M., Frankiewicz E., *Mówią autorzy projektu*, „Nieruchomości” nr 0, dodatek do „GW” Wrocław 2002, nr 25, 30.01, s. 2.
30. Beelitz K., Förster N., *Breslau – Wrocław: przewodnik po architekturze modernistycznej*, Via Nova, Wrocław 2006.
31. Behrendt F., *Noch einmal: Die Zukunft der Breslauer Stadtgestaltung. Eine Erwidernng*, „SM” 1926, H. 7/8, s. 347-350.
32. Behrendt F., *Der Neubau des Technischen Stadthauses in Breslau*, „OBZ” 1928, nr 92, s. 569-570.
33. Behrendt F., *Der Weffbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplans der Stadt Breslau und ihrer Vororte*, „Städtebau” 1922, H. 3/4, s. 21-30, 43-50.
34. Behrendt F., *Der Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungs – planes der Stadt Breslau und ihrer Vororte*, „DS” 1922, z nr 3/4. s. 21-30.
35. Behrendt F., *Die Breslauer Eingemeindung*, „OBZ” 1928, nr 46, s. 274-278.
36. Behrendt F., *Die Breslauer Eingemeindung. Rückblick und Ausblick*, „SM” 1928, s. 1-5.
37. Behrendt F., *Modell des Verwaltungsgebäude der Stadt Breslau am Lessing Platz*, „SIZ” 1928, nr 37, 15.09.
38. Behrendt F., *Neubau einer Hauptfeuerwache und eines Verwaltungsgebäudes auf dem Lessinplatz in Breslau*, [Fotografie projektów konkursowych], „OBZ” 1928, nr 1, s. 2-5.
39. Behrendt F., *Noch eimal: Die Zukunft der Breslauer Stadt -gestaltung*, „SM” 1926, nr 3, s. 347-350.
40. Behrendt F., Rading A., *Bebauungsplan Groß-Breslau*, „OBZ” 1925, nr 2, s. 13-16.
41. Behrendt F., Rading A. in., *Bebauungsplan Groß-Breslau*, „OBZ” 1925, 23, nr. 2, s. 13- 6.
42. Behrendt F., *Wettbewerb für Vorentwürfe zu einem Bebauungsplan der Stadt Breslau und ihrer Vororte*, „ZdB” 1922, s. 199.
43. Berg M., *Betrachtung über Architektur und Städtebaukunst. Sondernummer zur Ausstellung der Architekten des Künstlerbundes Schlesien*, „OBZ” 1926, nr 24, s. 73-84.
44. Berg M., *Citybildung in Deutschen Großstädten*, „Mitteilungen des Schlesischen Bundes für Heimatschutz” 1920, H. 2, s. 29-32.
45. Berg M., *Das Hochhaus- und Cityproblem für Deutschland*, „ZdB” 1928, nr 15, s. 239-240.
46. Berg M., *Das Stadtbild Breslau*, „Deutsche Stadt, Deutsches Land”, t. 3: Niederschlesien, Berlin 1923, s. 89-98.
47. Berg M., *Der Bau von Geschäfts- Hochhäusern in den Großstädten als Mittel zur Linderung der Wohnungsnot, mit Beispielen für Breslau*, „OBZ” 1920, nr 63, s. 273-277.
48. Berg M., *Der Bau von Geschäftshochhäusern in Breslau zur Linderung der Wohnungsnot, mit Beispielen für Breslau*, „OBZ” 1920 nr18, s. 273-275.
49. Berg M., *Der Bau von Geschäftshochhäusern in Breslau zur Linderung der Wohnungsnot*, „Stadtbaukunst alter und neuer Zeit” 1920, H. 7/8, s. 99-104, 115, 116-118.
50. Berg M., *Der Bau von Geschäfts - Hochhäusern in den Großstädten als Mittel zur Linderung der Wohnungsnot, mit Beispielen für Breslau*, „OBZ” 1920, nr 18, s. 273-275.
51. Berg M., *Hochhäuser im Stadtbild*, „WMB” 1921/22, s. 101-120.
52. Berg M., Konwiarz R., *Weffbewerb für Vorentwürfe zu einem Bebauungsplan der Stadt Breslau und ihrer Vororte*, „ZdB” 1922, nr 43, s. 257-263.

53. Berg M., Konwiarz R., *Wettbewerb Vorentwürfe zu einem Bebauungsplan der Stadt Breslau und ihrer Vororte*, „ZdB” 1922, nr. 45. s.b.
54. Berg M., *Wettbewerb Bebauungsplan der Stadt Breslau*, „Der Baumeister” 1921, z. 4, s. b.
55. Berg M., *Zukünftige Baukunst in Breslau als Ausdruck zukünftiger Kultur*, „Deutschlands Städtebau. Breslau”, Berlin 1921, s. 28-41.
56. Berg M., *Zukünftige Baukunst in Breslau als Ausdruck zukünftigen Kultur*, [w:] *Deutschlands Städtebau*, Berlin 1921.
57. Berger O., *Die Bauordnung vom 20. Mai 1926 und andere baurechtliche Bestimmungen für Breslau*, Breslau 1926.
58. Berger O., *Die Bauordnungen der Stadt Breslau von 1605-1925*, b.w., Breslau 1926.
59. Biegański P., *U źródeł architektury współczesnej*, PWN, Warszawa 1972.
60. Bieńkowski K., *Uwagi o planowaniu miasta Wrocławia*, (mps), Wrocław 2000.
61. Bińkowska I., Smolak. M., *Nieznany portret miasta*, MHwWr, Wrocław 1997.
62. Bińkowska I., *Wrocław: fotografie z przelomu XIX i XX wieku*, Via Nova, Wrocław 2007.
63. Bocian M., *Caritas discreta, Świadectwo*, Bydgoszcz 2004.
64. Boehm Herbert, *Städtebauliche Weiterarbeit an Breslau*, „DB” 73, H. 26, 1939.
65. Bogacz T., *Wrocławskie anegdoty*, Arboretum, Wrocław 1996.
66. Borcz Z., *Poczta Główna we Wrocławiu*, „Kalendarz Wrocławski” 1980, s. 178-181.
67. *Breslau Schlesien Hauptstadt. Vier Jahre nationalsozialistische Verwaltung 1933-1936*, b.w., Breslau 1936.
68. *Breslau. Ansichten aus sechs Jahrhunderten*, Stiftung Kulturwerk Schlesien, Regensburg 1983.
69. *Breslauer Stadterweiterung - Grundlagen von Professor Rading (Breslau)*, „Breslauer Neuesten Nachrichten” 1924, nr 314.
70. Brodzka B., *Wrocławianki*, Silesia, Wrocław 2001.
71. Broniewski T., *Historia architektury dla wszystkich*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1980.
72. Broniewski T., *Wrocław*, Wyd. Sport i Turystyka, Warszawa 1968.
73. Bronowski J., *Wrocław*, Dragon, Bielsko-Biała 2008.
74. Brzuchowska J., Litwińska E., Ossowicz T., *Modelowanie rozwoju przestrzennego Wrocławia przy pomocy modelu symulacyjnego ORION*, Raport ze zlecenia Możliwości powiązań wybranych technik wspomaganie planowania przestrzennego z bazą danych typu GIS. Etap II, WAPWr, (na prawach rękopisu), Wrocław 1998.
75. Brzuchowska J., Litwińska E., Ossowicz T., Sławski J., Zipser T., *Model symulacyjno-decyzyjny ORION*, Katedra Planowania Przestrzennego, WAPWr, Wrocław 1994.
76. Budych L., *Mosty Wrocławia w rysunkach projektowych*, ZUBEK Poligrafia Sp. z o.o., Wrocław 2004.
77. Buekschmitt J., *Ernst May*, Stuttgart 1962.
78. Bukowski M., *Wrocław z lat 1945-1952*, PWN, Warszawa-Wrocław 1985.
79. Bunzel U., *Entstehen und Vergehender Evangelischen Kirchen Breslaus*, München 1964.
80. Burkhard H., *Vorschlag zur Verbeßerung des Straßenbahnverkehrs in der inneren Stadt Breslaus*, „OBZ” 1922, nr 20, s. 240-241.
81. Buśko C., Goliński M., Kaczmarek M., Ziátkowski L., *Historia Wrocławia : od pradziejów do końca czasów habsburskich*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 2001.
82. Carlowitz von H., *Die Bautätigkeit Breslaus im Jahre 1927 unter besonderer Berücksichtigung des Wohnungsbaues mit Mitteln aus der Hauszinssteuer*, „OBZ” 1928, nr 1, s. 14.

83. *Centrum miasta-centrum Wrocławia*, Materiały konferencji naukowej zorganizowanej w dniach 5-7 grudnia 1984 r., Komisja Architektury i Urbanistyki Oddziału PAN we Wrocławiu, Wrocław 1986.
84. Chmielewski J., Syrkus Sz., *Warszawa funkcjonalna. Przyczynek do urbanizacji regionu warszawskiego*, „Biuletyn Urbanistyczny”, Warszawa 1935.
85. Chodziński A., Kulesza J., *Otwarcie na konkurs*, „GW” Wrocław 2001, nr 148, 27.06, s. 3.
86. Cieślak K., *Budynek poczty przy ul. Krasińskiego 1-9 we Wrocławiu*, (mps pracy magisterskiej napisanej pod kierunkiem prof. Z. Ostrowskiej-Kęmbłowskiej – Instytut Historii Sztuki UWr.), Wrocław 1992.
87. Czarnecki W., *Planowanie Miast i Osiedli II-IV*, PWN, Warszawa-Poznań 1960-64.
88. Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, t. 1, *Wiadomości ogólne*, planowanie przestrzenne, PWN, Warszawa 1965.
89. Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, t. 2, *Miejsca pracy i zamieszkania*, PWN, Warszawa 1966.
90. Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, t. 3, *Krajobraz i tereny zielone*, PWN, Warszawa-Poznań 1968.
91. Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, t. 4, *Sieć komunikacji dalekiego zasięgu*, PWN, Warszawa 1970.
92. Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, t. 5, *Sieć komunikacji miejskiej*, PWN, Warszawa 1962.
93. Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, t. 6, *Region miasta*, PWN, Warszawa-Poznań 1964.
94. Czarnecki W., *Wspomnienia architekta*, t. 1-3, Wydawnictwo Miejskie, Poznań, 2005-2008.
95. Czerner O., Arczyński S., *Wrocław krajobraz i architektura*, Arkady, Warszawa, 1976.
96. Czerner O., Drankowski T., *Wrocław z lotu ptaka*, wyd. I, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1977.
97. Czerner O., Drankowski T., *Wrocław z lotu ptaka*, wyd. II, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1985.
98. Czerner O., Drankowski T., *Wrocław z lotu ptaka*, wyd. III, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków 1992.
99. Czerner O., *W poszukiwaniu nowej treści i formy*, [w:] *Awangarda polska-architektura-urbanistyka*, Moniteur-Interpress, Paris-Warszawa 1981, s. 64-100.
100. Czerner O., *Wrocław na dawnej rycinie*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1989.
101. Czerner O., *Wrocław wczoraj i dziś*, Wyd. Interpress, Warszawa 1979.
102. Czerny W., *Architektura zespołów osiedleńczych*, Arkady, Warszawa 1972.
103. Czerwiński J., *Wrocław – Śląska Metropolia nad Odrą*, GeoCenter International, Warszawa 1993.
104. Czerwiński J., *Wrocław. Przewodnik turystyczny*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 1997.
105. Davies N., Moorhouse R., *Mikrokosmos: portret miasta środkowoeuropejskiego : Vratislavia, Breslau, Wrocław*, Znak, Kraków 2002.
106. Davis D.E., *GIS dla każdego*, MIKOM, Warszawa 2004.
107. Długoborski W., Gierowski J., Maleczyński K., *Dzieje Wrocławia do roku 1807*, PWN, Warszawa 1958.
108. Dobesz J.L., *Budynek poczty przy ul. Krasińskiego 1-9 we Wrocławiu*, katalog do wystawy zorganizowanej przez ABmW przy współpracy z Technicznym Uniwersytetem w Brunszwiku, Brunszwik 1997.

109. Dobesz J.L., *Wrocław, Czas i Architektura*, Grupa Wydawnicza KAW, Wrocław 1993.
110. Dobesz J.L., *Wrocławska architektura spod znaku swastyki na tle budownictwa III Rzeszy*, wyd. II, OWPWr., Wrocław 2003.
111. Dobesz J.L., *Architektura wrocławskiego modernizmu*, „Odra” 1995, nr 1, s. 65-68.
112. Dobesz J.L., *Ikonoografia homo faber w rzeźbiarskiej dekoracji wrocławskich fasad epoki historyzmu*, [w:] *Sztuka a technika*, Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Szczecin, listopad 1987, Warszawa 1991, s. 180-182.
113. Dobrowolski M., Głogowski K., Zipser T., *Zastosowanie modelowania symulacyjnego do oceny i prognozowania rozwoju wybranych elementów obszarów zurbanizowanych*, Wyd. PWr., Wrocław 1978.
114. Drapella-Hermansdorfer A., *Idea jedności w architekturze*, OWPWr., Wrocław 1998.
115. Drapella-Hermansdorfer A., *Kształtowanie krajobrazu. Idee, strategie, realizacje. Cz. II. Londyn i okolice*, OWPWr., Wrocław 2005.
116. Drapella -Hermansdorfer A., Ogielski P., Wojtysz B., *Pierścień Staromiejskiej Promenady – problemy rewaloryzacji*, [w:] *Człowiek-miasto-zieleń. Drugie Konfrontacje w Krajobrazie*, materiały i studia pokonferencyjne, Zakład Kształtowania Środowiska WAPWr., Wrocław 1995, s. 47-66.
117. Drapella -Hermansdorfer A., Ogielski P., Wojtysz B., *Pierścień Staromiejskiej Promenady – problemy rewaloryzacji*, [w:] *Człowiek-miasto-zieleń. Drugie Konfrontacje w Krajobrazie*, materiały i studia pokonferencyjne, Zakład Kształtowania Środowiska WAPWr., Wrocław 1995, s. 47-66.
118. Dubel K., *Rola ocen oddziaływania na środowisko w systemie planowania przestrzennego*, OWPWr., Wrocław, 2006.
119. *Dwanaście sztychów wg F. G. Endlera*, wybór Julian Janczak [GSL 27877 II].
120. Dziedzic D., *Wrocław Moje Miasto* : dokumentacja, materiały i komentarze wystawy Moje Miasto zorganizowanej staraniem UM Wrocławia w dniach 5.06. – 25.09.2000 r., UM – Wydział Inicjatyw Gospodarczych, Wrocław 1999.
121. Dziubiński D., *Zamiast komunikacyjnego węzła – zespół miejski*, „Urbanista” 2007, nr 8, s. 22-26.
122. Effenberger T., Heim P., Lange K., Wahlich H., *Das „Problem Groß Breslau”*, „OBZ” 1925, nr 1, s. 16.
123. *Encyklopedia Wrocławia*, pod red. J. Harasimowicza, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 2000.
124. *Encyklopedia Wrocławia*, pod red. J. Harasimowicza, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 2006.
125. er, *Der Neubau des Postscheckamtes*, w: „BZ” 1928, 2.10.
126. *Erläuterung des Lageplanes und der Modell fotografien für die Versuchssiedlung der Werkbundaustellung Breslau 1929*, „F” 1929, nr 4, s. 96-97.
127. Eysymontt R., Urban T., *Wrocław na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego*, Via Nova, Wrocław, 2008.
128. Eysymontt R., *Wrocław – 24 fotografie*, Wyd. VIA, Wrocław 1996.
129. Fastnacht-Stupnicka A., *Saga wrocławska*, Wrocław 2004.
130. Feliński R., *O planach regulacyjnych miast i osiedli*, „AiB”, 1925/26, nr 1, s. 18.
131. Fischer F. R., *Geschichte und Beschreibung von Breslau*, Breslau 1846.
132. *Friedrich Bernhardt Werner (1690-1776) – życie i twórczość*: materiały z międzynarodowej konferencji naukowej zorganizowanej przez Muzeum Miedzi w Legnicy w dniach 21-23 listopada 2002 r. (red. nauk. Jan Harasimowicz i Angelika Marsch), Muzeum Miedzi w Legnicy, Legnica 2004, [GSL 68206 II].
133. Fuchs M., Behrendt F., *Die Stadt Breslau und die Eingemeindung ihres Erweiterungs Gebietes. Denkschrift des Magistrats*, Breslau 1925.

134. Galos A., *Wielkomijski rozwój Wrocławia w latach 1850-1914. Wrocław w latach 1850-1914*, [w:] *Wrocław – jego dzieje i kultura*, pod red. Z. Świechowskiego, Arkady, Warszawa 1978, s. 349-379.
135. Gelles R., *Wrocław w latach wielkiej wojny*, Wydawnictwo UW, Wrocław, 1989.
136. *Generalbebauungsplan für Breslau*, „OBZ” 1920, nr 18, s. 227.
137. Giedion S., *Przestrzeń, czas i architektura*, PWN, Warszawa 1968.
138. Gilewska J., *W późnośredniowiecznym Wrocławiu*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków 1967.
139. Głowiński T., *Festung Breslau – 1945 : historia i pamięć*, Gajt, Wrocław 2009.
140. Goldzamt E., Szwidkowski O., *Kultura urbanistyczna krajów socjalistycznych*, Arkady, Strojizdat, Warszawa-Moskwa 1987.
141. Gomulkiwicz P., *Mniejsze zło : władze stanu wojennego wobec opozycji we Wrocławiu*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa-Wrocław 1997.
142. Graszewicz M., Zybura M., *Wrocław liryczny*, Wirydarz, Wrocław 1997.
143. Gretschel A., *Powrót do śródmieścia opublikował*, „Miasto” 1987, nr 10, s. 1-7.
144. Groß H., *Der Weffbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Breslau und ihrer Vororte*, „DB” 1922, s. 242-244, 333-340, 357-362.
145. Grzegorzczak B., *Architektura i budownictwo teatralne we Wrocławiu od około 1700 do schyłku XIX wieku*, UW, praca doktorska, Wrocław 1998.
146. Grzegorzczak B., *Friedrich Barchewitz I jego teatry*, [w:] *Architektura Wrocławia*, t. 4, pod red. J. Rozpędowskiego, Wrocław 1998.
147. Habel P., *Das architektonische Bild Breslau. Ein Beitrag zur Heimat Kunde*, b.w., Breslau 1910.
148. *Habitaty bezpieczne - HABITATY 2006*, materiały z XX Międzynarodowej Konferencji Warsztatów Architektonicznych Szkoły Naukowej Habitat '06 (Wrocław, 23-27 października 2006 r.) pod red. Z. Bacia, OWPWr., Wrocław 2007.
149. *Habitaty pro-eko-logiczne - HABITATY 2009*, materiały z XXI Międzynarodowej Konferencji Warsztatów Architektonicznych Szkoły Naukowej Habitat '09 (Wrocław, 18-21 listopada 2009 r.) pod red. Z. Bacia, OWPWr., Wrocław 2010.
150. Hendrykowski M., *Stanisław Różewicz*, Ars Nova, Poznań 1999.
151. Heyne J., *Dokumentierte Geschichte des Bistums und Hochstifts Breslau*, Bd. 1-3, b.w., Breslau 1860-1868.
152. Hirszfeld L., *Historia jednego życia*, Warszawa 2000.
153. Hogueve A.W., *Breslau Dürgoy*, „OBZ”, 1931, nr. 43. s. 322-324.
154. Hölscher P., *Die Akademie für Kunst und Kunstgewerbe zu Breslau – Wege einer Kunstschule 1791–1932*, Schleswig-Holsteinische Schriften zur Kunstgeschichte Band 5, Ludwig-Verlag, Kilonia 2003.
155. *HOMO NATURALIS. Człowiek, przyroda, przestrzeń w myśl rozwoju zrównoważonego*, pod red. R. Masztalskiego, OWPWr., Wrocław 2010.
156. Hood F., *Ein Rathaus auf ciem Lessingplatz*, „SZ” 1909, nr 853, 5.12.
157. Huth F., *Breslau die Stadt der größten Wohnungsnot*, „SZ” 1921, nr 621, 28.12.
158. Huth F., *Ein Wettbewerb für Vorentwürfe zu einem Bebauungsplan der Stadt Breslau und ihre Vororte*, „ZdB” 1921, s. 312, 420.
159. Huth F., *Ein Wettbewerb für Vorentwürfe zu einem Bebauungsplan der Stadt Breslau*, „ZdB” 1921, s. 1 20.
160. *Ideen Wettbewerb für den Breslauer Bebauungsplan*, „OBZ”, 1922, nr 20, s. 125.
161. Ilkosz J., *Hochhauser für Breslau von Max Berg*, [w:] *Moderne Architektur in Deutschland 1900 bis 1950. Reform und Tradition*, pod red. V.M. Lampugnani i R. Schneidera, Stuttgart 1992, s. 200-219.
162. Ilkosz J., *Koncepcje urbanistyczne Maxa Berga na przykładzie projektów przebudowania*

- wy Berlina w roku 1910 i Wrocławia w latach 1919-1920, [w:] *Architektura Wrocławia*, t. 2, *Urbanistyka do roku 1945*, pod red. J. Rozpędowskiego, Wrocław 1995, s. 360-398.
163. Ilkosz J., *Max Berg - architekt Wrocławia*, „Nasze Interesy”, październik 1994, s. 12-15.
 164. Ilkosz J., Störtkuhl B., *St Wieżowce Wrocławia 1919-1932*, ABmW, Wrocław 1997.
 165. Ilkosz J., *Koncepcje urbanistyczne Maxa Berga na przykładzie projektów przebudowy Berlina w roku 1910 i Wrocławia w latach 1919-1920*, [w:] *Architektura Wrocławia*, Tom 2. *Urbanistyka do roku 1945*, pod red. J. Rozpędowskiego, OWPWr., Wrocław 1995, s. 359-398.
 166. Ilkosz J., *Przekształcenia urbanistyczne centrum Wrocławia w latach 1900-1940*, „RWr” nr 5, Wrocław 1998.
 167. Iwaszko-Niziałkowska K., *Analiza układu komunikacyjnego Wrocławia przy użyciu wzbogaconej metody projekcji sferycznej z wizualizacją*, rozprawa doktorska, Instytut Historii Architektury, Sztuki i Techniki PWr., Wrocław 1990.
 168. Jabłoński J., *Na marginesie konkursu SARP na pl. Dzierżyńskiego*, „RWr”, Wrocław 1959/60.
 169. Jankowska H., *Najdawniejsze dzieje Wrocławia*, Muzeum Archeologiczne we Wrocławiu, Wrocław 1975.
 170. Januszkiewicz K., *O projektowaniu architektury w dobie narzędzi cyfrowych. Stan aktualny i perspektywy rozwoju*, OWPWr., Wrocław 2010.
 171. Jaszczuk P., *Obraz, obrazowanie, przestrzeń obrazu. Wpływ obrazu na otaczającą przestrzeń i odwrotnie*, OWPWr., Wrocław 2006.
 172. Kaczmarek M., Goliński M., Kułak T., Suleja W., *Wrocław – dziedzictwo wieków*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 1997.
 173. Kajewski I., Kowalski J., Molski T.: *Odwodnienia budowlane terenów w rejonie oddziaływania piętrzenia Odry Miejskiej na przykładzie Placu Społecznego we Wrocławiu*, b.w., Wrocław 1992.
 174. Kalinowski W., Trawkowski St., *Materiały ikonograficzne do urbanistyki i architektury w zachowanych tomach „Topografii” F. B. Wernera*, [w:] Morelowski M., *Fryderyk Bernard Werner i jego ilustrowana Topografia Śląska z lat 1744-1768*, Ministerstwo Budownictwa Miast i Osiedli – Instytut Urbanistyki i Architektury, Warszawa 1953.
 175. Kaszuba E., *Między propagandą a rzeczywistością : polska ludność Wrocławia w latach 1945-1947*, Wyd. Naukowe PWN, Wrocław 1997.
 176. Kaufmann O., *Ein Volkenkratzer für Breslau*, „SZ” 1920, nr 14. 8.01.
 177. Kaźmierczyk J., *Wrocław lewobrzeżny we wczesnym średniowieczu*, cz. I, Ossolineum, Wrocław 1966.
 178. Kenney P., *Wrocławskie zadymy*, Oficyna Wydawnicza Atut – Wrocławskie Wydawnictwo Oświatowe, Wrocław 2007.
 179. Klimek St., *Wrocław – miasto spotkań*, Via Nova, Wrocław 2003.
 180. Klose. S.B., *Von Breslau. Dokumentierte Geschichte und Beschreibung. In Briefe*, Bde. 1-3, b.w., Breslau, 1781-1783.
 181. Knipping H., *Altstadtprobleme in Breslau*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1929, nr 83, s. 621-627.
 182. Konarski A., *434 zagadki o Wrocławiu*, Towarzystwo Miłośników Wrocławia, Wrocław 1999.
 183. Konowicz W., *Historyczne uwarunkowania nadodrzańskiej panoramy – Plac Powstańców Warszawy*, [w:] *Wrocław a Odra*, pod red. G. Romana, J. Waszkiewicza i M. Milkowskiego, UM Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław

- 1999, s. 231-250.
184. Kononowicz W., *Ku reprezentacyjnej przestrzeni miejskiej. Przemiany urbanistyczne wschodniej części przedmieścia Odrzańskiego i Piaskowego we Wrocławiu w XIX I na pocz. XX wieku*, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*. 2007, t. 51, nr 1-4, s. 81-93.
 185. Kononowicz W., *Między tradycją a nowoczesnością*, RIHAPWr. seria SPR, nr 688, Wrocław 2005.
 186. Kononowicz W., *Nadodrzańskie urbanistyczne założenia Wrocławia w XIX wieku i na początku XX wieku*, [w:] *Odra we Wrocławiu*, Wyd. PAN, Wrocław 1984, s. 23-38.
 187. Kononowicz W., *Odra we Wrocławiu : Relacje rzeki z miastem w aspekcie historycznym*, [w:] *Strategia rozwoju Odrzańskiego Systemu Wodnego*, IX Forum Polsko-Holenderskie, Wrocław, 29-30 marca 1999, Integrated Management Services, Wrocław 1999. s. 91-100.
 188. Kononowicz W., *Osiemnastowieczne panoramiczne widoki Wrocławia sztychowane według rysunków Wenera jako źródła ikonograficzne*, PWr., Wrocław 1989.
 189. Kononowicz W., *Pierwszy plan generalny Wrocławia (1924) i początki kompleksowego projektowania urbanistycznego*, [w:] *Architektura Wrocławia*, t.2. *Urbanistyka do roku 1945*, pod red. J.Rozpędowskiego, OWPWr., Wrocław 1995, s. 301-338.
 190. Kononowicz W., *Plan Wrocławia w końcu XVIII w.*, Ossolineum, Wrocław 184, s. 85-91 [GSL 18379 III].
 191. Kononowicz W., *Pozaartystyczne wartości Wrocławskich widoków sztychowanych według rysunków Fryderyka Bernharda Wenera*, [w:] *Prace Naukowe Instytutu Historii Architektury, Sztuki i Techniki Politechniki Wrocławskiej*, Studia i Materiały nr 9, Wrocław 1988, s. 195-234.
 192. Kononowicz W., *Przemiany formy urbanistycznej Wrocławia w XIX i na początku XX w.*, (mps pracy doktorskiej – Instytut Historii Architektury, Sztuki i Techniki PWr.), Wrocław 1974.
 193. Kononowicz W., *Przemiany w charakterze i lokalizacji ogólnomiejskiego ośrodka Wrocławia w wieku XIX i pierwszym 30-leciu XX wieku*, [w:] *Centrum miasta-centrum Wrocławia*, materiały konferencji naukowej zorganizowanej w dniach 5-7 grudnia 1984 r., Ossolineum, Wrocław 1986, s. 93-102.
 194. Kononowicz W., *Studia nad urbanistyką i architekturą XX wieku*, RIHAPWr. seria SPR, nr 10, Wrocław 2009/2010.
 195. Kononowicz W., *Urbanistyka Wrocławia okresu III Rzeszy*, RIHAPWr. seria SPR, nr 608, Wrocław 2004.
 196. Kononowicz W., *Wpływ studiów historyczno-urbanistycznych na koncepcje rewaloryzacji urbanistycznych założeń. Zilustrowany pracą dyplomową wykonaną na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej*, [w:] *Renowacja budynków i modernizacja obszarów zabudowanych*, pod red. T. Bilińskiego, t. 1, Oficyna Wydaw. Uniw. Zielonogórs., Zielona Góra 2005, s. 469-479.
 197. Kononowicz W., *Wrocław w projektach urbanistycznych okresu międzywojennego*, „RWr”, t.2, Towarzystwo Przyjaciół Ossolineum, Wrocław 1995, s. 249-304.
 198. Kononowicz W., *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego urbanistycznego okresie międzywojennym*, OWPWr., Wrocław 1997.
 199. Kononowicz W., *Zagadnienia przemian formalnych w urbanistyce Wrocławia XIX i początku XX w-ku*, „Biuletyn Historii Sztuki”, nr 2, r. XLI, Warszawa 1979, s. 225-230.
 200. Kononowicz W., *Zu Arbeiten am Historischen Atlas von Schelsien am Ende des 18. Jahrhunderts*, Nordeutschen Kulturweg, Lüneburg 1988, s. 204-220.

201. Konopińska J., *Tamten wrocławski rok 1945-1946*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 1987.
202. Konopińska J., *We Wrocławiu jest mój dom*, Dolnośląskie Pismo Katolickie Nowe Życie – Biblioteczka, Wrocław 1991.
203. K[onwiarz] R., *Ideen-Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes des Stadt Breslau und ihrer Vororte*, „Mitteilungen des Schlesischen Bundes für Heimschutz” 1921, H. 6, s. 143.
204. Konwiarz R., *Breslaus Stadtbild und Bauten der Neuzeit*, [w:] Deutschlands Städtebau-Breslau, Berlin, 1921, s. 20-27.
205. Konwiarz R., *Die Baukunst Breslaus. Ein Architektonische Führer*, Groß, Barth und Comp., Breslau 1926.
206. Konwiarz R., *Die Stadt Breslau und die Eingemeindung ihres Erweiterungsgebietes zur Denkschrift des Magistrats/verfasst von Stadtrat Fuchs und Stadtbaudirektor Behrendt*, „DS” 1926, s. 23-24.
207. Konwiarz R., *Neubauten der Stadt Breslau*, „DB”, 1937.
208. Konwiarz R., *Neue Baukunst in Breslau*, „WMB” 1925, nr 2, s. 152-164.
209. Kotarbiński A., *Rozwój urbanistyki i architektury polskiej w latach 1944-1964*, PWN, Warszawa 1967.
210. Kotula A., Krakowski P., *Architektura współczesna*, Kraków 1967.
211. Kozuszek W., *Ludwik Hirszfeld (1884-1954)*, Wydawnictwo UWr., Wrocław 2005.
212. Krajewski K., *Mała encyklopedia architektury i wnętrza*, Ossolineum, wyd. II, Wrocław-Warszawa-Kraków 1999.
213. Krakowski B., *Kajakiem po Odrze we Wrocławiu*, Regionalna Spółdzielnia Usług Rehabilitacyjno-Socjalnych „Resus”, Wrocław 2005.
214. Krąpiec R., *Sekretarz marzy*, „GW” Wrocław, 2000, nr 246, 20.10, s. 1.
215. Kruszewski T., *Niemiecko-polski spis ulic, placów i mostów Wrocławia 1873-1993*, Wydawnictwo UWr., Wrocław 1993.
216. *Kto jest kim w Polsce*, Edycja 2, Interpress, Warszawa 1989.
217. *Kto jest kim we Wrocławiu*, Informator biograficzny, pod red. K. Gluzińskiego, Wydawnictwo FOX, Wrocław 1999.
218. Kuglin J., *Dawny Wrocław w grafice*, Wrocław 1954.
219. Kulak T., *Historia Wrocławia: od twierdzy fryderycjańskiej do twierdzy hitlerowskiej*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 2001.
220. Kulak T., *Wrocław, Przewodnik historyczny*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 1997.
221. Kulesza J., *Plac władzy, „Nieruchomości”*, dodatek do „GW” Wrocław 2001, nr 107, 09.05., s. 1.
222. [222 Kulesza J., *Urząd z konkursu*, „GW” Wrocław 2001, nr 128, 02.06. – 03.06., s. 3.
223. Kwaśniewski K., *Wrocław jakiego nie znacie*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1972.
224. Latour St., *Rozwój architektury i urbanistyki na Ziemiach Zachodnich po II wojnie światowej. Wybrane zagadnienia*, [w:] *Architektura i Urbanistyka w Polsce w latach 1918-1978*, SMAiU, z. XVII, PWN, Warszawa 1989, s. 61-81.
225. Lauterbach A., *Zagadnienia wielkiego miasta*, „AiB” 1925/26. z. 2, s. 15.
226. Len R., *Fryderyk Bernard Werner „Topografia Wrocławia”*, Wyd. VIA, Wrocław 1997. (OZG 993996 I)
227. Lesnikowski W., *Der Osten: Schlesien, Sachsen, Thüringen und Brandenburg*, [w:] *Architektur in Deutschland 1919-1939, pod red. Johna Zukowsky'ego*, München-New York 1994, s. 244.
228. Lewański J., *Wrocław*, Spółdzielnia Wydawnicza „Sport i Turystyka”, Warszawa

- 1953.
229. Lewicki J., *Roman Feliński architekt i urbanista – Pionier nowoczesnej architektury*, Neriton, Warszawa 2008.
 230. Lisowski B., *Rozwój nowatorskiej myśli architektonicznej w Polsce w latach 1918-1978*, [w:] *Architektura i urbanistyka w Polsce w latach 1918-1970*, SMA-iU, z. XVII, Warszawa 1989, s. 83-91.
 231. Litwińska E., *Stan równowagi w modelowaniu systemów osadniczych za pomocą modeli przesunięć bilansujących*, OWPWr., Wrocław 2004.
 232. Lizak W., *Wrocław w starym drzeworycie 1850-1900 (ze zbiorów Wojciecha Lizaka)*, Antykwariat Wu-eL, b.m., 2001.
 233. *Ludzie dawnego Wrocławia*, p.z., ZNiO, Wrocław 1958.
 234. Łagiewski M., *Mosty Wrocławia*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 2009.
 235. Łagiewski M., *Wrocław na dawnej karcie pocztowej 1897-1938*, Adan, Opole 1998.
 236. Łagiewski M., *Wrocławscy Żydzi : 1850-1944*, MHwWr, Wrocław 1997.
 237. Łagiewski M., *Wrocławscy Żydzi*, MHwWr, Wrocław, 1994.
 238. Łoza St., *Architekci i budowniczowie w Polsce*, BiA, Warszawa 1954.
 239. Maciejewska B., *Wrocław walczy o wolność*, Profil, Wrocław 2005.
 240. Majewski R., *Wrocław – godzina zero*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Wrocław, 1985.
 241. Majewski R., Sozańska T., *Bitwa o Wrocław*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1972.
 242. Małczyński K., Morelowski M., Ptaszycka A., *Wrocław – rozwój urbanistyczny*, BiA, Warszawa 1956.
 243. Małachowicz E., *Konserwacja i rewaloryzacja architektury w środowisku kulturowym*, OWPWr., Wrocław 2007.
 244. Małachowicz E., *Stare Miasto we Wrocławiu*, wyd. I, PWN, Warszawa-Wrocław 1976.
 245. Małachowicz E., *Stare Miasto we Wrocławiu*, wyd. II, PWN, Warszawa-Wrocław 1985.
 246. Małachowicz E., *Wrocław – Zespół pobernardyński*, Arkady, Warszawa 1985.
 247. Małachowicz E., *Wrocław na wyspach*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1981.
 248. Marsch A., *Friedrich Bernhardt Werner (1690-1776)*, Anton H. Konrad Verlag, Würzburg 1995.
 249. Matyjaszkiewicz J., Pułkowski D., *Zarys planowania przestrzennego*, PWSZ, Warszawa 1971.
 250. May E., *Zum Problem Groß-Breslau*, „OBZ” 1925, nr 23, H. 4, s. 34.
 251. Menzel K. A., *Topographische Chronik von Breslau*, Bd. 1-2, b.w., Breslau 1805-1808.
 252. *Miasto a oblicze czasu*, pod red. Z. Skibniewskiego, Arkady, Warszawa-Moskwa 1973.
 253. Mierzwa S., *Wrocław na starych pocztówkach (Breslau auf alten Ansichtskarten, Wrocław in old postcards)*, Piątek Trzynastego, Łódź 2005.
 254. Mikulski T., *Temat Wrocław*, Ossolineum, Wrocław 1961.
 255. Mironowicz I., *Młoda wizja Placu Społecznego we Wrocławiu*, „Urbanista” 2008, nr 10, Warszawa, s. 38-40.
 256. Mironowicz I., *Technika zapisu planistycznego*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2005.
 257. Misiak Wł., *Działalność kulturalna na Dolnym Śląsku w latach 1945-1949*, Ossolineum, Wrocław 1973.

258. Młynarska-Kaletynowa M., *Atlas historyczny miast polskich*, t. 4, Śląsk. z. 1, Wrocław, Via Nova, Wrocław 2001.
259. Młynarska-Kaletynowa M., *Najdawniejszy Wrocław*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków 1992.
260. Młynarska-Kaletynowa M., *Wrocław w XII-XIII wieku*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1986.
261. Motyl K., *Świdnickie schrony*, b.w., Zielona Góra 1999.
262. Możdzonek L., *Wrocławianie wobec wielkiej fali*, Silesia, Wrocław 1998.
263. Mrozowska D., Okólska H., *Wrocław Edyty Stein*, Arboretum, Wrocław 1997.
264. Natusiewicz R., *Wrocławska Szkoła Rysunku*, Urbanistyka, WAPWr., Wrocław 1998.
265. Nencke Ch., *Breslau. Ein Wegweiser für Fremde und Einheimliche*, b.w., Breslau 1840.
266. Neuhoff W., *Otto F. Probst – Grafika i rysunek – Wrocław 1898-1899*, Wyd. Spółka Autorska A.K. Garbaczewscy, Wrocław 2004.
267. Neumann L., *Das Postscheckamt in Breslau*, „DB” 1931, s. 61-66.
268. *New Vision for Społeczny Square*, WAPWr., Wrocław 2009
269. Niemczyk E., *Max Berg i Hans Poelzig a początki nowoczesnej architektury Wrocławia*, Rocznik i Sztuki Śląskiej 1979, t. XII, Muzeum Narodowe, Wrocław 1979, s. 71-79.
270. Niemczyk E., *Nowa forma w architekturze Wrocławia pierwszego trzydziestolecia XX w.*, [w:] *Z dziejów sztuki śląskiej*, pod red. Z. Świechowskiego, PWN, Warszawa 1978, s. 419-470.
271. *Nieznany portret miasta*, katalog wystawy, pod red. I. Bińkowskiej i M. Smolarek, MHwWr i BUWr, Wrocław, 1992.
272. Nösselt, *Breslau und dessen Umgebungen*, b.w., Breslau 1825.
273. Okólska H., Szykuła K., *Wrocław na dawnych planach 1562–1946*, Wydawnictwo Via Nova, Wrocław 2003.
274. Olszewski T., *Moje miasto*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1972.
275. *Opracowanie pokonkursowe*, UM we Wrocławiu, Wrocław b.d.
276. Ossowicz T., *Forma urbanistyczna a system transportowy we Wrocławiu i Wrocławski Obszarze Metropolitalnym*, Czasopismo Techniczne z. 3 – Architektura z. 1-A, 2010, wersja elektroniczna http://bc.biblos.pk.edu.pl/bc/resources/CT/Czasopismo-Techniczne_1A_2010/OssowiczT/NarzedziaPrawne/pdf/OssowiczT_NarzedziaPrawne.pdf.
277. Ossowicz T., *Metoda ustalania kolejności przedsięwzięć polityki przestrzennej miasta wielkiego*, OWPWr., Wrocław 2003.
278. Ossowicz T., *Metoda ustalania kolejności przedsięwzięć polityki przestrzennej miasta wielkiego*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2003.
279. Ossowicz T., Sławski J., *Symulacje rozwoju przestrzennego Wrocławia*, Sesja Naukowa Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego „Środowisko ekologiczne i kulturowe Wrocławia”, Wrocław 1991, s. 114-129.
280. Ossowicz T., Polański T., *Planowanie wrocławskiego obszaru metropolitalnego*, [w:] *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych*, pod red. Markowskiego, Polska Akademia Nauk Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Warszawa 2005, s. 244-256.
281. Ostrowski W., *Świetna karta z dziejów planowania w Polsce 1815-1830*, TUP, Warszawa, 1975.
282. Ostrowski W., *Wprowadzenie do historii i budowy miast. Ludzie i środowisko*, Oficyna Wydawnicza PW, Warszawa 1996.
283. Ostrowski W., *Zespoły zabytkowe a urbanistyka*, Arkady, Warszawa 1980.

284. *Panorama kultury współczesnego Wrocławia*, pod red. B. Zakrzewskiego, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków 1970.
285. Pawłowski K., *Narodziny miasta nowoczesnego*, [w:] *Sztuka z połowy XIX wieku*, Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Łódź – listopad 1971, PWN, Warszawa 1973, s. 51-78.
286. Pawłowski K., *Osiedle, miasto, region, kraj*, [w:] *Awangarda polska-architektura-urbanistyka*, Moniteur-Interpress, Paris-Warszawa 1981, s. 25-48.
287. Pawłowski K., *Początki polskiej nowoczesnej myśli urbanistycznej*, [w:] *Sztuka około 1900*, Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Kraków, grudzień 1967, PWN, Warszawa 1969, s. 63-92.
288. Pawłowski K., *Współczesna myśl urbanistyczna w Polsce – okres do 1939r.*, Materiały III Krajowego Przeglądu Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego, Warszawa, 1964 z. 2.
289. Pegels O., *Adolf Rading (1888-1957). Bauten und Projekte in Deutschland, Palestina und England*, (maszynopis pracy doktorskiej – Fakultät für Architektur der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen), Aachen 1992.
290. Peikert P., *Kronika dni oblężenia*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków 1964.
291. Pevsner N., *Pionierzy współczesności*, Warszawa 1978.
292. Pfankuch P., *Adolf Rading, Bauten, Entwürfe*, b.w., Berlin 1970.
293. *Pięćdziesiąt lat architektury i urbanistyki w Polskiej Akademii Nauk*, pod. red. E. Małachowicza, Oddział PAN we Wrocławiu, Wrocław 2002.
294. *Początki planowania przestrzennego w Polsce*, pod red. J. Zachwatowicza, SMA-iU, z. XV, PWN, Warszawa 1979.
295. *Poelzig, Endell, Moll und die breslauerKunstakademie 1911-1933*, b.w., Berlin 1966.
296. Pol N., *Jahrbücher der Stadt Breslau*, J. G. Büsching, Bd. 1-5, Breslau 1813-1823.
297. Porębski M., *Dzieje sztuki w zarysie. Wiek XIX i XX*, t. 3, Arkady, Warszawa 1988.
298. *Powódź we Wrocławiu : raport strat*, p.z., UM we Wrocławiu, Wrocław 1997.
299. Przyłęcka D., *Odbudowa i rozwój Wrocławia w planach zagospodarowania przestrzennego*, nakładem autorki, Wrocław 2006/2007.
300. Pudelko J., *Rozwój urbanistyczny w okresie od 1806 do II wojny światowej*, [w:] *Wrocław - jego dzieje i kultura*, pod red. Z. Świechowskiego, Warszawa 1978, s. 380-386.
301. Pudelko J., *Zagadnienie wielkości powierzchni średniowiecznych miast Śląska*, Ossolineum. Wrocław 1967.
302. r., *Der Ausbau des Postscheckamtes*, w: „BZ” 1928, 30.12.
303. Rading A., *Die Bauordnungen der Stadt Breslau*, *Zusammengestellt von Oberbaurat Berger*, „SH” 1926, s. 143-144.
304. Rading A., *Die Zukunft der Breslauer Stadtgestaltung*, „SM” 1926, H. 6, s. 273-276.
305. Rading A., *Über Grundlagen der Breslauer Stadterweiterung*, „SH” 1925, s. 22-23.
306. Rading A., *Zu den Denkschriften über das Breslauer Eingemeindungsproblem*, SM” 1926, nr 3, s. 47.
307. Roland G., *Vollständige Topographie von Breslau nach den besten Quellen*, b.w., Breslau, 1840.
308. Roman G., Waszkiewicz J., Zipser T., *Wrocław 2000 plus*, UM we Wrocławiu, Wrocław 1998.
309. Roman G., Waszkiewicz J., Zipser T., *Wrocław a Odra*, UM – Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław 1999.
310. Różański St., *Budowa miast i jego klimat*, Arkady, Warszawa 1959/60.

311. Rutkiewicz I., *Wrocław wczoraj i dziś*, Wyd. Interpress, Warszawa 1973.
312. Rymaszewski B., *O przetrwanie dawnych miast*, Arkady, Warszawa 1984.
313. Saraczyńska A., Chodziński A., *Czy to plagiat, czy tylko analogia?*, „GW” Wrocław 2002, nr 19, 23.01, s. 4.
314. Saraczyńska A., Chodziński A., *Nowy ratusz*, „GW” Wrocław 2002, nr 15, 18.01., s. 1.
315. Scheuermann G., *Das Breslau – Lexikon*, Bd. 1, A-L, Laumann-Verlag, Dülmen 1994.
316. Scheyer E., *Breslau so wie es war*, Droste Verlag, Düsseldorf 1969.
317. Schierer M., *Zum Weffbewerb Bebauungsplan Breslau*, „SH” 1922, s. 118-120.
318. Schierer M., *Zum Weffbewerb Breslau. Entgegung von Stadtbaurat Berg. Zufaß von Oberbaurat Schierer*, „Die Baugilde” 1922, nr 16.
319. *Schlesische Lebensbilder*, Historische Kommission für Schlesien, Bd. 1-6, Insingen, Sigmaringen 1985-1990.
320. Schreiner R., *Breslau*, Ostdeutsche Galerie Regensburg/Stiftung Kulturwerk Schlesien aus Würzburg, Regensburg 1983.
321. *Scriptores rerum Silesiacarum*. b.w., Bd. 1-17, Breslau 1835-1902.
322. Skrzypczyk Cz., *Wrocław = Breslau : trzy epoki = drei epochen = three epochs*, Pascal, Bielsko-Biała 2008.
323. Ślapeta V., *Neues Bauen in Breslau*, „Rassegna”, 1989 nr 40/4, s. 14-61, 24, 27.
324. Sławińska J., *Architektura i mity odrodzenia kultury*, „Ar” 1988, nr 1-2, s. 69-72.
325. Sławińska J., *Architektura i ruchy społecznego protestu*, OWPWr., Wrocław 1991.
326. Sławińska J., *O społecznych i estetycznych założeniach funkcjonalizmu i konstruktywizmu*, w: „Studia Filozoficzne”, 1960, nr 5, s. 89-112.
327. Sławski, J., *Znaczenie systemu transportowego jako czynnika strukturotwórczego - analizy symulacyjne z zastosowaniem sieci regularnych*, w: *Czasopismo Techniczne z. 3 – Architektura z. 1-A*, 2010, wersja elektroniczna http://bc.biblos.pk.edu.pl/bc/resources/CT/CzasopismoTechniczne_1A_2010/SlawskiJ/ZnaczenieSystemu/pdf/SlawskiJ_ZnaczenieSystemu.pdf.
328. Smolak M., *Wrocław 1945. Album zniszczeń*, Via Nova, Wrocław 2000.
329. Spychalski M., *Mówi Karpowicz*, Biuro Literackie, Wrocław 2005.
330. Stein R., *Der grosse Ring zu Breslau*, b.w., Wrocław 1935.
331. Steinborn B., *Rysunki Henryka Mützela*, Ossolineum, Wrocław 1960.
332. Steinhaus H., *Wspomnienia i zapiski*, Aneks, Londyn 1992.
333. Stephan B., *Das neue Postscheckamt in Breslau*, „SIZ” 1929 nr 2, 12.01.
334. Stephan B., *Das neue Postscheckamt in Breslau*, „SM” 1929, s. 355-359.
335. Stephan B., *Ein Turmhochhaus für Breslau*, [Wywiad z Adolfem Radingiem], „BZ” 1929, 28.04.
336. Stephan B., *Weffbewerb, Breslau*, „OBZ” 1929, nr 18, s. 201.
337. Störtkuhl B., *Konkurs na rozbudowę miasta Wrocławia i gmin podmiejskich z lat 1921-1922*, [w:] *Architektura Wrocławia*, t. 2, *Urbanistyka do roku 1945*, pod red. J. Rozpędowskiego, OWPWr., Wrocław 1995, s. 339-357.
338. Strauss St., *Wrocław w grafice Fryderyka Bogumiła Endlera. Przyczynek do dziejów ilustratorstwa śląskiego z przełomu XVIII/XIX w.*, Biuletyn Biblioteki Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, z. 26, Wrocław 1975 [GSL 55148 II].
339. Strojny W., *Zieleń Wrocławia*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1975.
340. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław*. Uchwała Nr XLVIII.6S0/98 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 30 stycznia 1998. Główny Projektant: Zipser T. Zespół Głównego Projektanta: Bagiński E..

- Brzuchowska, Dobrowolski M., Mironowicz I., Ossowicz T.
341. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia*, Uchwała nr LIV/3249 06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku. Główny Projektant: Ossowicz T., Zespół Głównego Projektanta: Barski J., Żabiński M., Brzuchowska J., Mironowicz I., Mlek M., Cichoński P., Harań-Matus R., Kozłowska-Święconek M., Sławińska D., Sroczyńska A., Pełnomocnik Prezydenta ds. Zmiany Studium: Zipser T.
 342. Suleja W., *Dolnośląski marzec '68*, Instytut Pamięci Narodowej, Warszawa 2006.
 343. Suleja W., *Historia Wrocławia : w Polsce Ludowej, PRL i III Rzeczypospolitej*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 2001.
 344. Swędrak M., *Analiza uciążliwości wariantów przebiegu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia*, praca dyplomowa opr. pod kier. J. Brzuchowskiej na WAPWr., Wrocław 2000.
 345. Syrkus H., *Rodowód architektury funkcjonalnej*, „DOM” 1938, nr 6-7, s. 35.
 346. Syrkus H., *Społeczne cele urbanizacji, Człowiek i środowisko*, PWN, Warszawa 1984.
 347. Szafkowska M., *Dawne zaułki Wrocławia*, Muzeum Narodowe, Wrocław 2001.
 348. Szponar A., Szponar A.M., *Geologia i paleogeografia Wrocławia*, KGHM Cuprum, Wrocław 2008.
 349. *Sztuka Wrocławia*, pod red. T. Broniewskiego i M. Złata, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków 1967.
 350. Szwed T., *Ostrów Tumski*, Avia, Wrocław 2004.
 351. Szykuła K., Okólska H., Sobociński W., Wytyczak R., *Wrocław na planach XVI-XX wiek*, katalog wystawy, Via Nova, Wrocław 1999.
 352. Szymanski-Störkuhl B. M., *Der Architekt Adolf Rading (1888-1957). Arbeiten in Deutschland bis 1933*, praca doktorska, München 1992.
 353. Szymański-Störkuhl B., *Konkurs na rozbudowę miasta Wrocławia i gmin podmiejskich z lat 1921-1922*, [w:] *Architektura Wrocławia*, t. 2. *Urbanistyka do roku 1945*, pod red. J. Rozpędowskiego, OWPWr., Wrocław 1995, s. 339-357.
 354. Taubert M., *Das neue Postscheckamt in Breslau*, „SIZ” 1929, 20.07., s. 2-3.
 355. Thum G., *Obce miasto – Wrocław 1945 i potem*, Via Nova, Wrocław 2005.
 356. Thum G., *Obce miasto – Wrocław 1945 i potem*, Via Nova, Wrocław 2008.
 357. Thümer P., *Ein Vorschlag zur Bebauung des Bürgerwerders in Breslau*, „DB” 1924, s. 196.
 358. Tołwiński T., *Urbanistyka*, t. II, Trzaska, Evert i Michalski, Warszawa 1948.
 359. Trocka-Leszczynska E., Tomaszkiwicz A., *Dyskusja wokół usytuowania budynków wysokich w strukturze współczesnego Wrocławia*, WPKr, Czasopismo Techniczne z. 15 – Architektura z. 6-A, 2008, wersja elektroniczna, http://bc.biblos.pk.edu.pl/bc/resources/CT/CzasopismoTechniczne_6A_2008/Trocka-LeszczynskaE/DyskusjaUsytuowania/pdf/TrockaLeszczynskaE_DyskusjaUsytuowania.pdf.
 360. Tyszkiewicz J., *Od upadku Festung Breslau do stalinowskiego Wrocławia*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa-Wrocław 2000.
 361. *Urban Change. The Prospect of Transformation*, pod red. I. Mironowicz i J. Ryser, OWPWr., Wrocław 2011.
 362. Urbanek M., *Wrocław – tysiąc lat czyli Historia Wrocławia dla dzieci i młodzieży*, Funna, Wrocław 1998.
 363. Urbanik J., *Wrocławska wystawa Werkbundu WUWA 1929*, Muzeum Architektury, OWPWr., Wrocław 2002.
 364. *Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką*

- Czeską, pod red. I. Mironowicz, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław, b.d.
365. *Vor der Sanierung der Breslauer Altstadt*, „Ostdeutsche Bau-Zeitung Breslau vereinigt mit Mitteldeutsch Bau-Zeitung Leipzig”, 1935.
366. Weiß F. G. A., *Chronik der Stadt Breslau von der ältesten bis zur neusten Zeit*, b.w., Breslau 1888.
367. Wejchert K., *Przestrzeń wokół nas*, Fibak Noma Press, Katowice 1993.
368. Wiszniewski J., *Wpływ partycypacji społecznej na proces projektowania architektonicznego, rozprawa doktorska*, WAPWr., Wrocław 2003.
369. Wojtyszyn B.J., *Dostępność sąsiedzka i jej zgeometryzowana struktura przestrzeni zurbanizowanej*, OWPWr., Wrocław 2010.
370. Woźniakowski T., *Oblicza Wrocławia : historia, kultura, rozwój*, Via Nova, Wrocław 2009.
371. *Wrocław – 24 fotografie*, pod red. A. Goli, Wydawnictwo Via s.c., Wrocław 1996.
372. *Wrocław – jego dzieje i kultura*, pod red. Z. Świechowskiego, Arkady, Warszawa 1978.
373. *Wrocław na planach XVI-XX wiek*, pod red. H. Okólskiej, MHwWr, Wrocław 1999.
374. *Wrocław średniowieczny w rysunkach Rysowników Architektury*, Urbanistyka / PWr., Wrocław 1998.
375. *Wrocław u progu III tysiąclecia – raport o mieście*, pod red. M. Argasińskiej, UM – Biuro Rozwoju Wrocławia / Silesia, Wrocław 2002.
376. *Wrocław w rysunkach Rysowników Architektury*, Urbanistyka, Wrocław 1996.
377. *Wrocław wczoraj i dziś*, pod red. K. Romeyko-Baciarelli, Agencja Promocyjno-Wydawnicza UNIGRAF, Bydgoszcz 2004.
378. *Wrocław z przelomu wieków w rysunkach Rysowników Architektury*, Urbanistyka, Wrocław 1996.
379. *Wrocławskie anteny*, pod red. Z. Kaszyńskiego, Wyd. Radia i Telewizji, Warszawa 1974.
380. Wrzesiński W. & Hryciuk G., *Wrocławska kronika wielkiej wody*, Gajt, Wrocław 1997.
381. *Wspomnienia wrocławskich pionierów*, pod red. W. Suleji, UWr. CBŚiB/TMW, Wrocław 2001.
382. *Wybrane wyniki badań nad miejską siecią osadniczą Dolnego Śląska*, pod red. E. Bażyńskiego, OWPWr., Wrocław 2004.
383. Wytyczak R., *Śląsk w dawnej kartografii. Obraz Śląska na mapach XVI-XVIII wieku w zbiorach Zakładu Narodowego im. Ossolińskich we Wrocławiu*, ZNiO, Wrocław 1998.
384. Zabłocka-Kos A., *Zrozumieć miasto*, Via Nova, Wrocław 2006.
385. *Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce – Odbudowa i konserwacja, Miasta historyczne*, pod red. W. Zina, Arkady, Warszawa 1986.
386. Zakrzewski B., *Przechadzki po dziewiętnastowiecznym Wrocławiu*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 1989.
387. Zasada J., Zwierzchowski A., *Architekci Wrocławia 1945-1995*, Wrocław 1996.
388. Zieliński A., *Wrocław na dziewiętnastowiecznej rycinie*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1988.
389. Ziolk K-H., *Friedrich Gottlob Endler: Ein schlesischer Kupferstecher der Goethezeit*, Delp, München 1994.
390. Zipser T. z zespołem, *Badania komunikacyjne - obciążenie wybranych węzłów ruchem, geometria węzłów*, Raport ze zlecenia Badania zachowań komunikacyjnych we Wrocławiu, WAPWr., (na prawach rękopisu), Wrocław 1996.
391. Zipser T., Kwaśniewska K., *Metody numeryczne całościowej analizy porównawczej*

- obszarów zurbanizowanych pod kątem sprawności układów komunikacyjnych*, Raport z prac Zespołu Urbanizacji i Planowania Przestrzennego Pwr., Wrocław 1977.
392. Zipser T., Mlek M., *Modelowe próby interpretacji prawa Zipfa w systemie osadniczym*, Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Studia t. CXIV, Warszawa 2005.
393. Zipser T., Powiązania transportowe jako generatory struktury przestrzennej systemu osadniczego, WPKr, Czasopismo Techniczne z.-3 - Architektura z. 1-a, 2010, wersja elektroniczna
http://bc.biblos.pk.edu.pl/bc/resources/CT/CzasopismoTechniczne_1A_2010/ZipserT/PowiazaniaTransportowe/pdf/ZipserT_PowiazaniaTransportowe.pdf.
394. Zipser T., Sławski J., *Modele procesów urbanizacji, Teoria i jej wykorzystanie w praktyce planowania*, PWE, Warszawa, 1998.
395. Zipser T., Sławski J., *Modele procesów urbanizacji. Teoria i jej wykorzystanie w praktyce planowania*, Studia KPZK PAN. tom XVII, PWE. Warszawa 1988.
396. Żabiński R., *Konkurs na centrum Wrocławia*, „Ar” 1965, nr 5, s. 145-152.
397. *Życie kulturalne we Wrocławiu – szkice do portretu kulturalnego miasta*, pod red. S. Bednarka), Silesia, Wrocław 2001.

11. Inne źródła

11.1. Źródła internetowe

- d. – dostęp dn...
- 501 – pl.wikipedia.org/wiki/Max_Berg, d. 2009-02-08
- 502 – pl.wikipedia.org/wiki/Richard_Konwiarz, d. 2009-02-28
- 503 – pl.wikipedia.org/wiki/Richard_Pl%C3%BCddemann, d. 2009-07-19
- 504 – www.zs-6.com/index.php?menu=m3&dzial=arch, d. 2009-02-08
- 505 – nauka.opi.org.pl/raporty/opisy/osoby/114000/o114626.htm, d. 2009-02-08
- 506 – www.bkge.de/5755.htm, d. 2009-02-08
- 507 – www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166, d. 2009-07-19
- 508 – forum.gazeta.pl/forum/72,2.html?f=72&w=65639421&v=2&s=1, d. 2009-09-09
- 509 – www.asp.wroc.pl/rozbudowa_asp/wyniki.htm, d. 2009-07-19
- 510 – www.angelwings.pl/pl, d. 2009-07-19
- 511 – www.wroclaw.pl, d. 2009-07-19
- 512 – [pl.wikipedia.org/wiki/Nowe_Miasto_\(Wroc%C5%82aw\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Nowe_Miasto_(Wroc%C5%82aw)), d. 2009-02-09
- 513 – en.wikipedia.org/wiki/Matth%C3%A4us_Merian, d. 2009-02-09
- 514 – www.ma.wroc.pl/pl/expo/i-1000lat.html, d. 2009-04-06
- 515 – pl.wikipedia.org/wiki/Hieronim_Bonaparte, d. 2009-02-28
- 516 – pl.wikipedia.org/wiki/Fryderyk_Wilhelm_III, d. 2009-02-28
- 517 – pl.wikipedia.org/wiki/Carl_Heinrich_Studt, d. 2010-02-08
- 518 – pl.wikipedia.org/wiki/Gotthold_Ephraim_Lessing, d. 2009-03-03
- 519 – www.mnwr.art.pl/CMS/o_muzeum/o_muzeum.html, d. 2009-02-28
- 520 – miasta.gazeta.pl/wroclaw/1,35769,3182176.html, d. 2009-02-28
- 521 – pl.wikipedia.org/wiki/Fritz_Behrendt, d. 2009-02-17
- 522 – pl.wikipedia.org/wiki/Ernst_May, d. 2009-02-23
- 523 – pl.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCnther_Trauer, d. 2009-03-17
- 524 – pl.wikipedia.org/wiki/Hugo_Althoff, d. 2009-02-23
- 525 – pl.wikipedia.org/wiki/G%C4%85d%C3%B3w_Ma%C5%82y, d. 2009-02-19
- 526 – eng.archinform.net/arch/25553.htm/, d. 2009-02-28
- 527 – miasta.gazeta.pl/wroclaw/1,35762,2670253.html?as=2&ias=2&startsz=x,
d. 2009-02-18
- 528 – pl.wikipedia.org/wiki/Festung_Breslau#II_wojna_C5.9Bwiatowa, d. 2009-02-07
- 529 – pl.wikipedia.org/wiki/Hans_von_Ahlfen, d. 2009-03-09
- 530 – pl.wikipedia.org/wiki/Iwan_Koniew, d. 2009-03-09
- 531 – pl.wikipedia.org/wiki/Hermann_Niehoff, d. 2009-02-18
- 532 – pl.wikipedia.org/wiki/W%C5%82adimir_Aleksiejewicz_G%C5%82uzdowski,
d. 2009-02-18
- 533 – pl.wikipedia.org/wiki/Blokada_Berlina, d. 2009-02-18
- 534 – pl.wikipedia.org/wiki/Hans_Poelzig, d. 2009-02-19
- 535 – [pl.wikipedia.org/wiki/Wertheim_\(koncern\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Wertheim_(koncern)), d. 2009-02-19
- 536 – www.tatry.z-ne.pl/t,haslo,pol,tatry,1243,0,4808.html, d. 2009-02-23
- 537 – miasta.gazeta.pl/wroclaw/1,35779,2652044.html, d. 2009-03-04
- 538 – pl.wikipedia.org/wiki/Marek_Dzieko%C5%84ski, d. 2009-02-20
- 539 – www.museo.pl/content/view/735/66/, d. 2009-03-11
- 540 – www.ma.wroc.pl/, d. 2009-02-20
- 541 – pl.wikipedia.org/wiki/Alexander_Kaumann, d. 2009-03-17

- 542 – [pl.wikipedia.org/wiki/Frankfurt_\(Main\)_Hauptbahnhof](http://pl.wikipedia.org/wiki/Frankfurt_(Main)_Hauptbahnhof), d. 2009-07-19
- 543 – www.pg.gda.pl/pismo/?y=2007&n=09&f=cz3.pdf, d. 2009-02-07
- 544 – www.hydral.com/1122,obiekt.html, d. 2009-03-03
- 545 – www.nasz.wroclaw.pl/most/str2.htm, d. 2009-03-03
- 546 – pl.wikipedia.org/wiki/Pa%C5%82ac_Hatzfeld%C3%B3w, d. 2009-02-27
- 547 – pl.wikipedia.org/wiki/Bogdan_Zdrojewski, d. 2009-02-27
- 548 – [pl.wikipedia.org/wiki/Stanis%C5%82aw_Huskowski_\(polityk\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Stanis%C5%82aw_Huskowski_(polityk)),
d. 2009-02-27
- 549 – www.asp.wroc.pl/rozbudowa_asp/wyniki.htm, d. 2009-02-28
- 550 – pik.wroclaw.pl/Makow-Pracownia-Projektowa-1998-2008-w1509.html,
d. 2009-02-28
- 551 – pl.wikipedia.org/wiki/Sie%C4%87_hotelowa_Hilton, d. 2009-02-28
- 552 – wroclaw.naszemiasto.pl/wydarzenia/960886.html, d. 2009-02-28
- 553 – miasta.gazeta.pl/wroclaw/1,49744,4212504.html, d. 2009-02-28
- 554 – www.broadwaymalyan.com/offices/warsaw.cfm#, d. 2009-03-25
- 555 – www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166, d. 2007-09-06
- 556 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XLVIII/680/98, d. 2007-09-06
- 557 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=LII/765/98, d. 2009-07-19
- 558 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=LII/150/95, d. 2009-07-19
- 559 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XLV/1525/02, d. 2009-07-19
- 560 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XXV/2080/04, d. 2009-07-19
- 561 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=6753/05, d. 2011-06-20
- 562 – www.wroclaw.pl/m3529/p77970.aspx, d. 2009-12-04
- 563 – [www.polskatimes.pl/gazetawroclawska/stronaglowna/142199,
wroclaw-bedzie-nowy-plac-spoeczny,i,id,t,z.html](http://www.polskatimes.pl/gazetawroclawska/stronaglowna/142199,wroclaw-bedzie-nowy-plac-spoeczny,i,id,t,z.html), d. 2009-12-04
- 564 – www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166&page=92, 2009-08-22
- 565 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XI/115/95, d. 2009-02-27
- 566 – www.wroclaw.pl/m3527/p5784.aspx, d. 2009-03-03
- 567 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XXIV/758/00, d. 2009-0-03
- 568 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XXV/2079/04, d. 2009-03-03
- 569 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=LIV/3249/06, d. 2009-03-03
- 570 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=5110/05, d. 2009-03-03
- 571 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=LIV/3250/06, d. 2009-03-03
- 572 – wrossystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/63470/3250ru04z.pdf, d. 2009-07-19
- 573 – uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XVI/472/07, d. 2009-12-04
- 574 – www.wroclaw.pl/zpw/web/2003%5C1812zp03a.txt, 2009-08-22
- 575 – wroclaw.naszemiasto.pl/wydarzenia/721241.html, d. 2010-02-08
- 576 – miasta.gazeta.pl/wroclaw/1,35751,4302114.html, d. 2009-07-19
- 577 – forum.investmap.pl/post12511.html, d. 2009-07-19
- 578 – [www.inwestycje.pl/nieruchomosci/inwestycja_angel_wings_we_wroclawiu;
12834;0.html](http://www.inwestycje.pl/nieruchomosci/inwestycja_angel_wings_we_wroclawiu;12834;0.html), d. 2009-02-27
- 579 – www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166&page=18, d. 2009-07-19
- 580 – www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166&page=12, d. 2009-07-19
- 581 – forum.gazeta.pl/forum/72,2.html?f=72&w=65639421&v=2&s=1,
d. 2009-09-09
- 582 – www.mnwr.art.pl/CMS/o_muzeum/o_muzeum.html, d. 2009-02-20
- 583 – www.panoramaraclawicka.pl/pl/co_zwiedzamy.html, d. 2009-07-19
- 584 – pl.wikipedia.org/wiki/Panorama_Rac%C5%82awicka, d. 2009-03-09
- 585 – www.asp.wroc.pl/muzeum/historia.html, d. 2009-02-20
- 586 – www.nasz.wroclaw.pl/festungbreslau/zniszczenia.htm, d. 2009-02-28

- 587 – pl.wikipedia.org/wiki/Haussmann, d. 2009-03-17
- 588 – www.xenocomp.wroc.pl/wroclaw/ulice_pl.htm.php, d. 2009-07-19
- 589 – www.tuniv.szczecin.pl/ps_site/index.php?id=804
- 590 – pl.wikipedia.org/wiki/Muzeum_Narodowe_we_Wroc%C5%82awiu
- 591 – phx.corporate-ir.net/phoenix.zhtml?c=88577&p=irol-newsArticle_Print&ID=1228456&highlight=
- 592 – wrossystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/129191/1366ru05.pdf
- 593 – historic-cities.huji.ac.il/mapmakers/seutter.html
- 594 – en.wikipedia.org/wiki/Johann_Wilhelm_Schwedler
- 595 – archive.org/stream/leopoldina15kais/leopoldina15kais_djvu.txt

11.2. Inne źródła nieopublikowane

11.2.1. Materiały Urzędu Miejskiego we Wrocławiu

- 600 – Opracowanie pokonkursowe, w archiwum Urzędu Miejskiego we Wrocławiu
- 601 – Materiały Urzędu Miejskiego we Wrocławiu
- 605 – Materiały pomocnicze do konkursu *na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego we Wrocławiu*
- 607 – Materiały Zarządu Geodezji, Kartografii i Katastru Miejskiego we Wrocławiu

11.2.2. Materiały Stowarzyszenia Architektów Polskich

- 602 – Materiały wyjściowe do konkursu SARP nr 363
- 604 – Archiwum Zarządu Oddziału SARP we Wrocławiu

11.2.3. Inne materiały

- 603 – Archiwum prywatne Ryszarda Natusiewicza
- 606 – Archiwum prywatne Marka Natusiewicza
- 608 – Archiwum fotograficzne Marcina Natusiewicza
- 609 – Archiwum prywatne Tadeusza Zipsera

12. Spis ilustracji i ich źródeł

- Ryc. 1. *Obszar badań – Plac Społeczny* zaznaczony na fragmencie mapy Wrocławia z 1945 r. kolorem pomarańczowym (opracowanie autora), [http://i167.photobucket.com/albums/u152/curz85/wroc_spol2.gif, dostęp 2009-04-18].....8
- Ryc. 2. *Obszar badań – Plac Społeczny* w 2011 roku (opracowanie autora), [http://sip.um.wroc.pl/agsjarc/mapviewer.jsf?width=568&height=299, dostęp 2009-04-18].....10
- Ryc. 3. Zespół osadniczy Wrocławia w początkach XIII wieku: a) ok. 1970 roku, (autor: Edmund Małachowicz). – zaznaczono obszar badań [240, s. 11, il. 2], b) opracowanie na podstawie Encyklopedii Wrocławia, b.d. (autor: nn) – zaznaczono *obszar badań*. [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/archive/0/01/20090219192532!Wroclaw.12th-13th.century.png, dostęp 2009-02-19], [124, s. 913, ilustracja dolna].....16
- Ryc. 4. Fragment planu Wrocławia, 1562 rok (autor: Bartel Weiner) – fragment *obszaru badań* zaznaczono przerywaną linią [192, il. Nr 1, za: BUWr OZK, sygn. 5855-A., 5856 A.].....17
- Ryc. 5. Fragment widoku Wrocławia od południowego wschodu, miedzioryt, 1591 rok (autor: Georg Hayer) – fragment *obszaru badań* zaznaczono przerywaną linią [192, il. nr 2], [24, s. 225, rys. 9, za: BUWr OSD 2 G 344,2,1 = 370858].....18
- Ryc. 6. *Obszar badań* na planie Wrocławia, między 1720 a 1730 rokiem (autor: Matthäus Georg Seutter) – fragment *obszaru badań* zaznaczono przerywaną linią [192, il. Nr 4, za: BUWr, 2492-IV.B.].....19
- Ryc. 7. *Obszar badań* na widoku Wrocławia z lotu ptaka, między 1742 a 1730 rokiem (autor: Friedrich Bernhard Werner) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [192, il. Nr 3, za: BUWR OZK 2492-IV.B, BUWr OZK dublet do sygnatury 2492-IV.B.].....20
- Ryc. 8. Fortyfikacje bastionowe: a) w systemie włoskim i holenderskim, ok. 2000 roku (autor: Edmund Małachowicz) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią. Bastiony: 25 – Ceglarski, 26 – Bernardyński, 27 – Hioba; 28 – Piattaforma, 36 – Ceglarskie dzieło rogowe, 37 – Rawelin Bramy Oławskiej [124, s. 199], b) pruskiej twierdzy Wrocław, ok. 2000 roku (autor: E. Małachowicz) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią. Elementy fortyfikacji: 47 – Słoniczoło bastionu Bernardyńskiego, 48 – Luneta Ceglarska, 49 – Rawelin Bramy Ceglarskiej [124, s. 199].....20
- Ryc. 9. Fragment planu Wrocławia i wsi podmiejskich: a) ok. 1774-76 (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [254, karta 22, za: SPK-SB, sygn. X/S 20 679/12], b) ok. 1774-76 (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [254, karta 23, za: SPK-SB, sygn. X/S 20 679/13], c) z lat 1779-88 (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [254, karta 24, za: SPK-SB, sygn. x/s 20 679/5], d) z 1794 roku (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [254, karta 25, za: APwW, Zespół Regulacji Rzeki Odry, sygn. 1/131].....21
- Ryc. 10. Fragment plan Wrocławia, 1807 rok (autor: Friedrich Gottlob Endler) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [192, il. Nr 5, za: BUWr ozk, sygn. 6012-A].....22
- Ryc. 11. Fragment planu Wrocławia: a) w toku prac rozbiórkowych, 1810 rok (autor: (b.i.) Hanckwitz) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [254, karta 25, za: APwW, Kartografia Miasta Wrocławia, sygn. 20], b) z nowo projektowanymi przedmieściami na terenach pofortyfikacyjnych, 1812 rok (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [378, s. 33, rys. III].....23
- Ryc. 12. Grafiki z widokami: a) kościoła i klasztoru OO. Bonifratrów od strony zachodniej, l. 1820-30 (autor: Maximilian von Grossmann) [104, b.s., ryc. 263, za: MNWrG.???, b) kościoła p.w. św. Maurycego od strony południowej, miedzioryt z akwafortą, 1807 rok (autor: Friedrich Gottlob Endler) [104, b.s., ryc. 261], c) kościoła, klasztoru i szpitala OO. Bonifratrów od północnego zachodu na Przedmieściu Oławskim, przed 1755 rokiem (autor: Friedrich Bernhard Werner) [24, s. 240, rys. 43, za: BUWr], d) Przedmieścia Oławskiego, 1809 rok (autor: Friedrich Gottlob Endler wg rysunku Ahlborna) [104, b.s., ryc. 260], [24, s. 265, rys. 99, za: MNWrG ???], e) wzdłuż obecnej ul. Traugutta na klasztor OO. Bonifratrów, 1806 rok (autor: Friedrich Gottlob Endler wg rysunku nn autora) [104, b.s., ryc. 262, za: BUWr].. ..24
- Ryc. 13. Fragmety planu miasta: a) z 1846 roku (autor: J. Schneider) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [104, b.s., ryc. 169, za: BUWr GSŁ 1245 I], b) z 1853 roku (autor: Carl Heinrich Studt) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [192, il. Nr 6, za: BUWr OZK, 6825-I.B.].....25
- Ryc. 14. Fragment planu Wrocławia: a) z 1861 roku (autor: Hans von Aigner) – *obszar badań* zaznaczono prze-

- rywaną linią [254, karta 32, za: SPK-SB, sygn. X/S 20759], b) z 1868 roku (autor: August Hoffmann) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [124, str. 639. (niem. *Contrafaktur der Stadt Breslau*)].....26
- Ryc. 15. Teatr Lobego (niem. *Lobetheater*), (projekt i realizacja w l. 1869-1871, autor: F. Barchewitz), widoki: a) od południa [<http://www.hydral.com/61006,foto.html>, dostęp 2009-02-23], b) od północy [<http://www.hydral.com/17548,foto.html>, dostęp 2009-02-23].....27
- Ryc. 16. Okolice pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*), w głębi Stara Rejencja (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*). Po lewej – Miejska Hala Sportowa (niem. *Städtliche Turnhalle*), po prawej – gazownia (niem. *Gaswerke*), (realizacja w 1864 roku, autor: Karl Johann Christian Zimmermann) [<http://www.hydral.com/27160,foto.html>, dostęp 2009-11-09].....27
- Ryc. 17. Fragment planu Wrocławia z przedmieściami, z 1873 roku (autor: August Hoffmann) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [254, karta 34, za: BUWr OZK, sygn. 796-I.B.].....28
- Ryc. 18. a) Widok północnej części Placu w l. 20. XX wieku, przed rozpoczęciem budowy Poczty (niem. *Postchechamt*): powyżej Starej Rejencji (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*) – gazownia (niem. *Gaswerke*), na prawo w zieleni – Miejska Hala Sportowa (niem. *Städtliche Turnhalle*), w prawej części u góry (w zabudowie kwartałowej) – wolno stojący Teatr Lobego (niem. *Lobetheater*) [<http://www.hydral.com/001992,foto.html?ob=b000384>, dostęp 2009-02-23], b) fragment planu Wrocławia (niem. *Plan von Breslau*) z 1888 roku, wg przewodnika *Meyers Grosse Konversations-Lexikon* – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [http://peter-hug.ch/lexikon/1888_bild/03_0403a#Bild_1888, s. 3.403a], dostęp 2009-03-18, za: *Meyers Konv.-Lexikon*, 4. Aufl. Leipzig, 1888].....28
- Ryc. 19. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) al. Słowackiego nr 7 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1853 roku [ABmW, T.267], b) ul. Walońskiej nr 15 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1857 roku [ABmW, T.2908], c) ul. Sandomierskiej nr 10 (niem. *Aleksanderstraße/ Kleine Feldstraße*), z 1858 roku [ABmW, T.94], d) pl. Wróblewskiego nr 6 (niem. *Mauritiusplatz*), z 1858 roku [ABmW, T.2905].....29
- Ryc. 20. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) ul. Walońskiej nr 17/19 (niem. *Mauritiusstraße*), z 1863 roku [ABmW, T.2909], b) ul. Krasieńskiego nr 10a (niem. *Feldstraße*), z 1865 roku [ABmW, T.858], c) al. Słowackiego nr 12 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1865 roku, na narożniku z ul. Kujawską (niem. *Lessingstraße*) [ABmW, T.269].....30
- Ryc. 21. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) al. Słowackiego nr 10 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1866 roku [ABmW, T.268], b) al. Słowackiego nr 8 (niem. *Am Ohlauufer*), z 1867 roku [ABmW, T.268], c) ul. Mazowieckiej nr 5 (niem. *Margarethenstraße*), z 1862 roku [26, il. 94], d) ul. Walońskiej nr 14 (niem. *Mauritiusstraße*) z 1865 roku [26, il. 94].....31
- Ryc. 22. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Dobrzyńskiej (niem. *Lessingstraße*): a) nr 4, z 1874 roku AB, T.2648], b) nr 6, z 1874 roku [ABmW, T.2649], c) nr 7, z 1872 roku [ABmW, T.2649].....32
- Ryc. 23. Elewacje Teatru Lobego (niem. *Lobetheater*), z 1871 roku na ul. Dobrzyńskiej nr 8 (niem. *Lessingstraße*): a) frontowa [ABmW, T.2649], b) od ogrodu [<http://www.hydral.com/113143,foto.html>, dostęp 2009-02-23].....33
- Ryc. 24. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Dobrzyńskiej nr 13 (niem. *Lessingstraße*), z 1874 roku [ABmW, T.2653], b) Dobrzyńskiej nr 15 (niem. *Lessingstraße*), z 1872 roku [ABmW, T.2653], c) Kujawskiej nr 4 (niem. *Garvestraße*), z 1872 roku [26, il. 46].....33
- Ryc. 25. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Kujawskiej (niem. *Garvestraße*): a) nr 6, z 1872 roku [26, il. 48], b) nr 12, z 1872 roku [26, il. 50], c) nr 18, z 1872 roku [26, il. 51].....34
- Ryc. 26. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Kujawskiej nr 30 (niem. *Garvestraße*), z 1878 roku [ABmW, T.1309], b) Mazowieckiej nr 11 (niem. *Margarethenstraße*), z 1876 roku [ABmW, T.1747], c) Mazowieckiej nr 12 (niem. *Margarethenstraße*), z 1875 roku [ABmW, T.1748].....34
- Ryc. 27. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Mazowieckiej (niem. *Margarethenstraße*): a) nr 19, z 1878 roku [26, il. 65], b) nr 29, z 1874 roku [26, il. 69], c) nr 32, z 1876 roku [26, il. 71].....34
- Ryc. 28. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Sandomierskiej (niem. *Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße*): a) nr 3, z 1874 roku [26, il. 72], b) nr 16 z 1872 roku [ABmW, T.95], c) nr 18, z 1872 roku [ABmW, T.95].....35
- Ryc. 29. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Sandomierskiej (niem. *Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße*): a) nr 22, z 1872 roku [ABmW, T.96], b) nr 25, z 1876 roku [26, il. 73], c) nr 28, z 1873 roku [26, il. 74].....35
- Ryc. 30. Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) ul. Sandomierskiej nr 40

	(niem. <i>Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße</i>), z 1876 roku [26, il. 77], b) al. Słowackiego nr 17 (niem. <i>Am Ohlauufer</i>), na narożniku ul. Kujawskiej (niem. <i>Garvestraße</i>), z 1873 roku [26, il. 78], c) al. Słowackiego nr 18 (niem. <i>Am Ohlauufer</i>), na narożniku ul. Kujawskiej, z 1879 roku [26, il. 79].....	35
Ryc. 31.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy al. Słowackiego (niem. <i>Am Ohlauufer</i>): a) nr 19, z lat 1874/79 [ABmW, T.271], b) nr 26, z 1875 roku [ABmW, T.272], c) nr 27, z 1873 roku [ABmW, T.272].....	36
Ryc. 32.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) al. Słowackiego nr 29 (niem. <i>Am Ohlauufer</i>), z 1879 roku [26, il. 82], b) ul. Traugutta nr 42 (niem. <i>Klosterstraße</i>), z 1875 roku [ABmW, T.2304], c) ul. Traugutta nr 49 (niem. <i>Klosterstraße</i>), z 1877 roku [ABmW, T.2306].....	36
Ryc. 33.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) ul. Walońskiej nr 4 (niem. <i>Mauritiusstraße</i>), z 1879 roku [26, il. 89], b) ul. Walońskiej nr 8 (niem. <i>Mauritiusstraße</i>), z 1877 roku [ABmW, T.2907], c) pl. Wróblewskiego nr 3a (niem. <i>Mauritiusplatz</i>), z 1874 roku [ABmW, T.2905].....	36
Ryc. 34.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Kujawskiej nr 9 (niem. <i>Garvestraße</i>), z 1886 roku [26, il. 49], b) Kujawskiej nr 28 (niem. <i>Garvestraße</i>), z 1880 roku [26, il. 53], c) ul. Mazowieckiej nr 2/4 (niem. <i>Margarethenstraße</i>), z 1887 roku [26, il. 55].....	37
Ryc. 35.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) ul. Mazowieckiej nr 6 (niem. <i>Margarethenstraße</i>), z 1887 roku [26, il. 58], b) ul. Sandomierskiej nr 5 (niem. <i>Alexanderstraße/Kleine Feldstraße</i>), z 1887 roku [ABmW, T.92], c) ul. Sandomierskiej nr 5a, z 1887 roku [ABmW, T.93]..	37
Ryc. 36.	Projekt bramy wjazdowej do fabryki przy ul. Sandomierskiej nr 6 (niem. <i>Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße</i>), z 1886 roku [ABmW, T.93].....	38
Ryc. 37.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Sandomierskiej nr 36 (niem. <i>Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße</i>), z 1883 roku [26, il. 75], b) Traugutta nr 28 (niem. <i>Klosterstraße</i>), z 1887 roku [ABmW, T.2299].....	38
Ryc. 38.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Walońskiej (niem. <i>Mauritiusstraße</i>): a) nr 2, z 1880 roku [26, il. 87], b) nr 11, z 1888 roku [ABmW, T.2907].....	39
Ryc. 39.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Walońskiej (niem. <i>Mauritiusstraße</i>): a) nr 3, z 1888 roku [26, il. 88], b) nr 12, z 1888 roku [ABmW, T.2908].....	39
Ryc. 40.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Mazowieckiej (niem. <i>Margarethenstraße</i>): a) nr 13a, z 1892 roku [26, il. 59], b) nr 20, z 1893 roku [26, il. 66], c) nr 26, z 1894 roku [26, il. 68], d) nr 30, z 1894 roku [26, il. 70].....	40
Ryc. 41.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul.: a) Sandomierskiej nr 13 (niem. <i>Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße</i>), z 1892 roku [ABmW, T.95], b) Sandomierskiej nr 19, z 1890 roku [ABmW, T.96]; c) Traugutta nr 15 (niem. <i>Klosterstraße</i>), z 1892 roku [ABmW, T.2295], d) Walońskiej nr 9a (niem. <i>Mauritiusstraße</i>), z 1892 roku [26, il. 92].....	41
Ryc. 42.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy al. Słowackiego (niem. <i>Am Ohlauufer</i>): a) nr 36, z 1896 roku [26, il. 84], b) nr 37, z 1891 roku [26, il. 85], c) nr 38, z 1894 roku [26, il. 86].	42
Ryc. 43.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Traugutta 20/24 (niem. <i>Klosterstraße</i>): a) i b) z 1900 roku [ABmW, T.2297].....	42
Ryc. 44.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Walońskiej (niem. <i>Mauritiusstraße</i>): a) nr 6, z 1912 roku [26, il. 90], b) nr 17, z 1904 roku [26, il. 95].....	42
Ryc. 45.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) przy ul. Mazowieckiej nr 17 (niem. <i>Margarethenstraße</i>), z 1921 roku [26, il. 62], b) przy al. Słowackiego nr 18 (niem. <i>Am Ohlauufer</i>), z 1927 roku [26, il. 80].....	44
Ryc. 46.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Dobrzyńskiej (niem. <i>Lessingstraße</i>): a) nr 14 [ABmW, T.2653], b) nr 21 [ABmW, T.2655], c) nr 21-23 [ABmW, T.2655] – wszystkie powstałe po 1921 roku.....	44
Ryc. 47.	Projekty elewacji kamienic przy ul. Krasińskiego (niem. <i>Feldstraße</i>): a) nr 12 [ABmW, T.858], b) nr 12 [ABmW, T.858], c) nr 14 [ABmW, T.858] – wszystkie powstałe po 1921 roku.....	44
Ryc. 48.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Sandomierskiej (niem. <i>Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße</i>): a) nr 4 [ABmW, T.92], b) nr 17b [ABmW, T.95], c) nr 23 [ABmW, T.96] – wszystkie powstałe po 1921 roku.....	45
Ryc. 49.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy al. Słowackiego (niem. <i>Am Ohlauufer</i>): a) nr 2 [ABmW, T.267], b) nr 6 [ABmW, T.267], c) nr 13 [ABmW, T.269] – wszystkie powstałe po 1921 roku.....	45
Ryc. 50.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy al. Słowackiego (niem. <i>Am Ohlauufer</i>): a) nr 14 [ABmW, T.269], b) nr 15 [ABmW, T.270], c) nr 16 [ABmW, T.270] – wszystkie powstałe	

	po 1921 roku.....	45
Ryc. 51.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy: a) al. Słowackiego nr 28 (niem. <i>Am Ohlaufer</i>) [ABmW, T.272], b) ul. Traugutta nr 11 (niem. <i>Klosterstraße</i>) [ABmW, T.2293], c) ul. Traugutta nr 16 (niem. <i>Klosterstraße</i>) [ABmW, T.2295] – wszystkie powstałe po 1921 roku.....	46
Ryc. 52.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Traugutta (niem. <i>Klosterstraße</i>): a) nr 19/21 [ABmW, T.2297], b) nr 20 [ABmW, T.2297], c) nr 22/25 [ABmW, T.2298] – wszystkie powstałe po 1921 roku.....	46
Ryc. 53.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Traugutta (niem. <i>Klosterstraße</i>): a) nr 27 [ABmW, T.2299], b) nr 29 [ABmW, T.2299], c) nr 33 [ABmW, T.3000] – wszystkie powstałe po 1921 roku.....	46
Ryc. 54.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Traugutta (niem. <i>Klosterstraße</i>): a) nr 35 [ABmW, T.2301], b) nr 7 [ABmW, T.2301], c) nr 38 [ABmW, T.2302], d) nr 39 [ABmW, T.2302], e) nr 40 [ABmW, T.2302], f) nr 41 (front) [ABmW, T.2303], g) nr 41 (oficyna) [ABmW, T.2303], h) nr 45/48(?) [ABmW, T.2305], i) nr 46, j) nr 46 [ABmW, T.2305], k) nr 51 [ABmW, T.2307], l) przy ul. Walońskiej nr 17 (niem. <i>Mauritiusstraße</i>) [ABmW, T.2908] – wszystkie powstałe po 1921 roku.....	47
Ryc. 55.	Projekty elewacji kamienic czynszowych przy ul. Walońskiej (niem. <i>Mauritiusstraße</i>): a) nr 17/19/21 [ABmW, T.2909], b) nr 18 [ABmW, T.2909], c) nr 18 [ABmW, T.2909] – wszystkie powstałe po 1921 roku.....	48
Ryc. 56.	Fazy realizacji inwestycji wraz z ich funkcjami, kółka – oznaczenie obiektów mieszkalnych, kwadraty – obiekty inne), (opracowanie autora).....	48
Ryc. 57.	Projekt nowego ratusza przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>) z 1902 roku, (autor: Richard Plüddemann): a) rzut, wersja I [192, str. 104, il. 62A], [24, s. 297, rys. 186], b) rzut, wersja II [192, str. 104, il. 62b], c) widok od strony Odry [http://www.hydral.com/79900_foto.html , dostęp 2009-03-20].....	50
Ryc. 58.	Projekt planu przebudowy Wrocławia z 1919 roku (autor: Max Berg, współpraca: Richard Konwiarz i Ludwik Moshamer) – <i>obszar badań</i> zaznaczono przerywaną linią [166, s. 43, il. 30].	51
Ryc. 59.	Ulica handlowa – odciążająca ruch komunikacyjny ze Starego Miasta – w linii dawnej wewnętrznej fosi – widok od al. Słowackiego (niem. <i>Am Ohlaufer</i>) z 1919 roku (autor: Max Berg, współpraca: Richard Konwiarz i Ludwik Moshamer) [192, s. 94, il. 42].....	51
Ryc. 60.	Projekt wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>), wersja jedenastokondygnacyjna (autorzy: Max Berg i Richard Konwiarz) z lat 1919/1920, rzuty drugiego piętra na tle planu sytuacyjnego: a) wersja I [166, s. 139, il. 128], b) wersja II [166, s. 139, il. 129].....	52
Ryc. 61.	Projekt jedenastokondygnacyjnego wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>), (autorzy: Max Berg i Richard Konwiarz): a) plan sytuacyjny, wariant z 1920 roku [166, s. 140, il. 132], b) rzut kondygnacji wyższej na tle planu sytuacyjnego, wersja z 1919 roku [166, s. 140, il. 133].....	52
Ryc. 62.	Projekt wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>) od strony południowej (wersja jedenastokondygnacyjna), z 1919 roku (autorzy: Max Berg i Richard Konwiarz), widok [166, s. 139, il. 130].....	53
Ryc. 63.	Projekty wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>) (autorzy: Max Berg i Richard Konwiarz): a) wersja jedenastokondygnacyjna z lat 1919/1920 [166, s. 140, il. 131], b) wersja czterdziestokondygnacyjna, projekt z 1920 roku [166, s. 47, il. 34].....	53
Ryc. 64.	Projekt wieżowca przy pl. Powstańców Warszawy (niem. <i>Lessingplatz</i>), wersja ostateczna z 1920 roku (autorzy: Max Berg i Richard Konwiarz): a) plan sytuacyjny [192, s. 88, il. 33], b) widok od wschodu [192, s. 87, il. 30], c) widok od północy [192, s. 87, il. 31], [24, s. 298, rys. 187] d) widok od zachodu [192, s. 88, il. 32].....	53
Ryc. 65.	Rozplanowanie wschodniej części Wrocławia, fragment projektu konkursowego Adolfa Radinga z 1921 roku – <i>obszar badań</i> zaznaczono przerywaną linią [„DS”, 1922, Bd XIX].....	54
Ryc. 66.	Konkurs na rozbudowę <i>Lessingplatz</i> (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, II nagroda, autor Wilhelm Deffke: a) rzut piwnic i przekrój [166, s. 164, il. 157], b) widok z lotu ptaka od strony Odry [166, s. 165, il. 158], c) widok z lotu ptaka od strony południowej [166, s. 165, il. 159], d) i e) widoki elewacji od strony mostu Pokoju (niem. <i>Lessingbrücke</i>) [166, s. 166, il. 160], f) model [192, s. 100, il. 54].....	56
Ryc. 67.	Konkurs na rozbudowę <i>Lessingplatz</i> (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, II nagroda, autor: Alexander Müller, współpraca: Ferdinand Schmidt: a) plan sytuacyjny [192, s. 100, il. 55], b) widok od północy od strony Odry [192, s. 100, il. 55], c) model [166, s. 163, il. 155].....	56
Ryc. 68.	Konkurs na rozbudowę <i>Lessingplatz</i> (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, III nagroda	

- (autorzy: Baum i Paul Baumgarten): a) model [166, s. 167, il. 161], b) widok od północy od strony Odry [166, s. 167, il. 162].....56
- Ryc. 69. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, III. nagroda (autor: Heinrich Rump): a) rzut parteru [166, s. 169, il. 166], b) widok od północy od strony Odry [192, s. 101, il. 56], c) widok od strony południowo-zachodniej [166, s. 171, il. 168], d) widok od północy od strony Odry [166, s. 171, il. 169].....57
- Ryc. 70. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, III. nagroda (autor: Rudolf Stein): a) elewacje [166, s. 168, il. 164], b) widok od zachodu [192, s. 101, il. 57], c) model [166, s. 168, il. 163].....57
- Ryc. 71. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, III. nagroda (autor: Paul Voges): a) model [166, s. 172, il. 171], b) widok od strony Odry [166, s. 172, il. 172].....57
- Ryc. 72. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku: a) wyróżnienie (autorzy: Walter i Johannes Krüger) – elewacja widok od strony dawnego mostu Cesarzskiego, (niem. *Kaiserbrücke*) [166, s. 173, il. 173], b) wyróżnienie, model (autorzy: Max Säume i Günter Hafemann) [166, s. 173, il. 174].....58
- Ryc. 73. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, bez nagrody (autor: Max Berg): a) widok od strony Odry [166, s. 175, il. 179], b) rzuty 4-7 kondygnacji [166, s. 175, il. 178].....58
- Ryc. 74. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, bez nagrody (autor: Kurt Liebknecht): a) elewacja widok od strony Odry [166, s. 177, il. 181], b) elewacja widok od strony Odry [166, s. 177, il. 181].....58
- Ryc. 75. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, bez nagrody (autor: Hans Scharoun): a) plan sytuacyjny [166, s. 174, il. 175], b) widok od strony południowo-zachodniej [166, s. 174, il. 176], c) widok od strony Odry [166, s. 174, il. 177].....59
- Ryc. 76. Konkurs na rozbudowę *Lessingplatz* (obecnie pl. Powstańców Warszawy) z 1927 roku, bez nagrody, model (autor: Adolf Rading) [166, s. 176, il. 180].....59
- Ryc. 77. Projekt Miejskiego Domu Technicznego (niem. *Technisches Stadthaus*) przy pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*) z 1928 roku (autor: Hugo Althoff, współpraca Alexander Müller): a) plan sytuacyjny [192, s. 103, il. 60], b) [166, s. 178, il. 184] i c) warianty południowej elewacji frontowej [166, s. 179, il. 185].....59
- Ryc. 78. Projekt Miejskiego Domu Technicznego (niem. *Technisches Stadthaus*) przy pl. Powstańców Warszawy (niem. *Lessingplatz*) z 1928 roku (autor: Hugo Althoff, współpraca Alexander Müller): a) elewacja zachodnia [166, s. 179, il. 186], b) widok od zachodu od strony miasta [192, s. 102, il. 58], c) widok od północy od strony Odry [192, s. 102, il. 58].....60
- Ryc. 79. Jedna z koncepcji przebudowy zespołu staromiejskiego (w niniejszej pracy nazywana *koncepcją lokalizacji obiektów reprezentacyjnych na bulwarach*), grudzień 1939 rok (autor: nn) – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [240, s.70, il. 53].....60
- Ryc. 80: Wrocław na pocztówkach: a) widok narożnika ul. Sandomierskiej (niem. *Aleksanderstraße/Kleine Feldstraße*) i ul. Dobrzyńskiej (niem. *Lessingstraße*) w stronę zachodnią z poł. l. 20. XX wieku [<http://www.hydral.com/003797,foto.html>, dostęp 2009-02-24], b) widok z narożnika ul. Walońskiej (niem. *Mauritiusstrasse*) i ul. Mazowieckiej (niem. *Margarethenstraße*) [<http://www.hydral.com/003798,foto.html>, dostęp 2009-02-25], c) kościół p.w. św. Maurycego (niem. *Mauritiuskirche*) [<http://www.hydral.com/225002,foto.html>, dostęp 2009-02-24].....61
- Ryc. 81. Pocztówki z widokami z mostu Oławskiego (niem. *Mauritiusbrücke*) na ujście Oławy do Odry, w l. 1919-1944: a) w głębi kamienice czynszowe przy ul. Wybrzeże Wyspiańskiego (niem. *Ufer-Zeile*), po lewej - na ul. Wybrzeże Słowackiego (niem. *Ohlauer Ufer*) [<http://www.hydral.com/180964,foto.html>, dostęp 2009-02-24], b) kamienice czynszowe przy ul. Wybrzeże Słowackiego (niem. *Ohlauer Ufer*) [<http://www.hydral.com/003066,foto.html>, dostęp 2009-02-24].....61
- Ryc. 82. Obszar badań – dzisiejszy Plac, fragment zdjęcia lotniczego z ok. 1926 roku [<http://www.hydral.com/001992,foto.html>, dostęp 2009-02-24].....62
- Ryc. 83. Widok wypalonych domów przed kościołem p.w. św. Maurycego przy ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), w 1946 roku [204, ryc. 57. Fot. Krystyna Gorazdowska].....63
- Ryc. 84. Zniszczony kościół św. Maurycego i probostwo od strony zachodniej, w 1945 roku [<http://www.hydral.com/39403,foto.html>, dostęp 2009-03-23].....63
- Ryc. 85. Ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), w głębi kościół p.w. św. Maurycego i ruiny przy pl. Wróblewskiego (niem. *Mauritiusplatz*), 1946 rok [204, ryc. 58. Fot. Krystyna Gorazdowska].....63
- Ryc. 86. Ruiny kościoła p.w. św. Maurycego widziane od ul. Traugutta (niem. *Klosterstraße*), 1947 rok

- [<http://www.hydral.com/001150,foto.html>, dostęp 2009-03-23].....63
- Ryc. 87. Ruiny obecnego Urzędu Wojewódzkiego (niem. *Neues Regierungsgebäude*), na pl. Powstańców Warszawy (niem. Lessingplatz): a) [204, ryc. 60. Fot. Henryk Makarewicz], b) w maju 1945 roku [Wrocław wczoraj i dziś, ryc. 86], c) płonące domy na rogu al. Słowackiego (niem. *Am Ohlauufer*) z dziś nie istniejącą ul. Kujawską (niem. *Garvestraße*) [204, ryc. 59. Fot. Henryk Makarewicz].....64
- Ryc. 88. Zniszczony most Grunwaldzki (niem. *Kaiserbrücke*), 1945 rok [<http://www.hydral.com/265922,foto.html>, dostęp 2009-02-24].....64
- Ryc. 89. Zniszczony most Pokoju (niem. *Lessingbrücke*), po lewej ruiny obecnego Urzędu Wojewódzkiego (niem. *Neues Regierungsgebäude*), 1945 rok [<http://www.hydral.com/22374,foto.html>, dostęp 2009-02-24].....64
- Ryc. 90. Odgruzowywanie miasta, lata powojenne: a) na obszarze badań, w głębi ocalały budynek przy ul. Mazowieckiej [<http://www.hydral.com/23859,foto.html>, dostęp 2009-02-24], b) okolice ul. Kujawskiej, w głębi ruiny obecnego Urzędu Wojewódzkiego [<http://www.hydral.com/63177,foto.html>, dostęp 2009-02-24].....65
- Ryc. 91. *Plan Aktywizacji Miasta* na Wystawę Ziem Odzyskanych (kopia opracowania Biura Planu Wrocławia nieznanego autora), 1947 rok – *obszar badań* zaznaczono linią przerywaną [295, s. 10, rys. 4].....66
- Ryc. 92. *Generalny plan zagospodarowania Wrocławia* (kopia opracowania zespołu Biura Planu Wrocławia pod kierunkiem Tadeusza Ptaszyckiego), 1947 rok – *obszar badań* oznaczono pomarańczowym kółkiem [295, s. 12, rys. 5].....67
- Ryc. 93. *Plan odbudowy i zagospodarowania przestrzennego Starego Miasta wraz z wyspami i Ostrowem Tumskim* (kopia fotografii planu opracowanego przez zespół Biura Planu Wrocławia i „Miasto-projektu” pod kierunkiem Emila Kaliskiego), ok. 1950 roku – *obszar badań* zaznaczono linią przerywaną [240, s. 126, il. 98].....68
- Ryc. 94. *Plan etapowy na lata 1955-60* (opracowanie zespołu Miejskiej Pracowni Urbanistycznej pod kierunkiem Leszka Dąbrowskiego i Alojzego Kulicza) – *obszar badań* zaznaczono linią przerywaną [295, s. 20, rys. 10].....69
- Ryc. 95. *Plan etapowy na lata 1961-65. Stare Miasto*, fragment, (autorzy: Zbigniew Bodak, Jadwiga Melko i Ryszard Żabiński ze współpracownikami) – fragment *obszaru badań* zaznaczono linią przerywaną [295, s. 21, rys. 11].....70
- Ryc. 96. Konkurs SARP nr 285 z 1960 roku na zagospodarowanie pl. Dzierżyńskiego, I nagroda (autorzy: Gerard Alexewicz i Ryszard Natusiewicz): a) sytuacja [603], b) zdjęcie makiety [603].....71
- Ryc. 97. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, II nagroda (autorzy: Maria i Stefan Müllerowie, Witold Skowronek, Zenon Nasterski): a) sytuacja, b) zdjęcie z makiety, c) perspektywa [390, s. 147].....73
- Ryc. 98. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, III nagrody (autorzy: Wiktor Jackiewicz, Zenon Prętczyński i Roman Tunikowski): a) sytuacja, b) zdjęcie z makiety, c) perspektywa [390, s. 148].....74
- Ryc. 99. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, III nagroda (autorzy: Andrzej Grudziński, Ryszard Natusiewicz, Miron Sikorski, Jan Tarczyński i Stanisław Bek): a) sytuacja, b) zdjęcie z makiety [390, s. 149].....75
- Ryc. 100. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, wyróżnienia I stopnia, makieta (autorzy: Wiktor Jackiewicz, Zenon Prętczyński, Roman Tunikowski) [<http://www.hydral.com/foto/25/25849.jpg>, dostęp 2009-02-25].....75
- Ryc. 101. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, wyróżnienia I stopnia, sytuacja (autorzy: Bolesław Kardaszewski i Tadeusza Sumień) [390, s. 150].....76
- Ryc. 102. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, wyróżnienia II stopnia, sytuacje: a) autorzy: Bogna i Kazimierz Klimczewscy, Feliks Rzeszotarski z Wrocławia, b) autorzy: Zdzisław Lipiński, Witold Marchwicki, Jakub Wujek z Łodzi, c) Stanisław Tobolczyk, Grażyna Kotwica z Warszawy, d) Andrzej Kiciński, Bolesław Kubicz z Warszawy [390, s. 151].....76
- Ryc. 103. Konkurs SARP nr 363 z 1964 roku na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie placu Społecznego, wyróżnienia II stopnia, sytuacje: a) autorzy: Jerzy Czyż, Jan Furman, Jerzy Józefowicz, Andrzej Skopiński z Warszawy, b) autorzy: Jadwiga Grabowska-Hawrylak, Maria i Witold Jerzy Moliccy, Włodzimierz Andrzejewski, Feliks Rzeszotarski

- z Wrocławia, c) autorzy: Maria Panek, Maria Rekaszy, Mieczysław Turski z Krakowa, d) autorzy: Barbara i Tadeusz Bartkowiczowie z Krakowa [390, s. 152].....77
- Ryc. 104. *Plan szczegółowy odbudowy i porządkowania Starego Miasta we Wrocławiu* (kopia zdjęcia planszy opracowanej przez zespół Dzielnicowego Zespołu Urbanistycznego - Stare Miasto pod kierunkiem Głównego Projektanta Andrzeja Gretscheła), 1968 rok – fragment *obszaru badań* zaznaczono linią przerywaną [295, s. 32, rys. 17].....78
- Ryc. 105. Panoramy centrum Wrocławia: a) wyspy Piaskowej i Ostrowa Tumskiego z lotu ptaka, w głębi budynek Urzędu Wojewódzkiego, l. 60. XX wieku [<http://www.hydral.com/foto/60/60706.jpg>, dostęp 2009-02-24], b) obszaru badań (w centralnej części budynek Poczty Głównej), 1970 rok [<http://www.hydral.com/8525,foto.html>, dostęp 2009-02-24].....78
- Ryc. 106. Konkurs urbanistyczno-architektoniczny SARP nr 445 z 1970 roku na nowe centrum miasta ulokowane na pl. Dzierżyńskiego i pl. Społecznym. Wyróżnienie równorzędne (autorzy: Zdzisław Kowalski i Krzysztof Rzańnicki) [165, s. 69].....79
- Ryc. 107. Konkurs urbanistyczno-architektoniczny SARP nr 445 z 1970 roku na nowe centrum miasta ulokowane na pl. Dzierżyńskiego i pl. Społecznym: a) jedna z nagród [...], b) wyróżnienie równorzędne (autorzy: Witold Molicki i Kazimierz Oziewicz) [165, s. 69].....80
- Ryc. 108. Panoramiczne widoki obszaru badań, 1970 rok: a) pomiędzy ul. Dobrzyńską i ul. Kujawską z zachowaną zabudową (obecnie nieistniejącą), w głębi gmach Urzędu [602], b) zachowana zabudowa starego Wrocławia (obecnie nieistniejąca), w głębi budynek przy ul. Mazowieckiej nr 17 [602], c) fragment z zachowaną zabudową przy ul. Dobrzyńskiej nr 21/23, obecnie siedziba Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej [602], d) z mostu Oławskiego ok. 1985 roku (od lewej: kościół p.w. św. Maurycego, siedziba Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej i fragment Poczty Głównej) [<http://www.hydral.com/119173,foto.html>, dostęp 2009-03-24. Fot. B. Olczyk], e) z mostu Oławskiego z ok. 1982 roku (od lewej: siedziba Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej i budynek Poczty Głównej) [<http://www.hydral.com/137953,foto.html>, dostęp 2009-03-29. Fot. B. Olczyk], f) Most Oławski z 1970 roku (zbudowany w l. 1882-1883), (autor: F. A. Kaumann) [24, s. 160, rys. 558. Fot. Stanisław Klimek].....80
- Ryc. 109. Konkursy urbanistyczno-architektoniczne SARP: a) nr 445 z 1970 roku *na nowe centrum miasta ulokowane na pl. Dzierżyńskiego i pl. Społecznym*, nagroda – zdjęcie makiety (autorzy: S. Freitag, M. Rychlicki, W. Skowronek, R. Żmidziński) [240, s. 213, il. 181], b) nr nn z 1972 roku *na zagospodarowanie pl. Dzierżyńskiego*, I nagroda, sytuacja (autorka: J. Grabowska-Hawrylak) [240, s. 214, il. 182].....81
- Ryc. 110. *Plan ogólny zagospodarowania przestrzennego m. Wrocławia – perspektywa, 1985 r.* (kopia uproszczonego planu rysunku opracowanego przez zespół Pracowni Urbanistycznej miasta Wrocławia pod kierunkiem Kazimierza Bieńkowskiego), 1973 rok – *obszar badań* oznaczono pomarańczowym kółkiem [295, s. 38, rys. 20].....81
- Ryc. 111. *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia – II główna nagroda* w konkursie SARP (autorzy: Andrzej Gretscheł, Bogusław Łaciok, Janina Szewczyk, Helena Bandrowska-Will), 1974 rok – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [295, s. 44, rys. 24].....82
- Ryc. 112. Konkurs SARP nr nn z ok. 1975 roku na budowę biurowca na zapleczu Poczty Głównej, a) I nagroda, widok od północnego zachodu (autorka: Jadwiga Grabowska-Hawrylak) [24, s. 304, rys. 199].....82
- Ryc. 113. Konkurs SARP nr nn z ok. 1975 roku na budowę biurowca na zapleczu Poczty Głównej, widok od południowego zachodu, zdjęcie makiety pracy konkursowej (autor: Ryszard Natusiewicz) [603].....83
- Ryc. 114. Układ funkcjonalno-przestrzenny centrum Wrocławia (opracowanie zespołu Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta Planu Andrzeja Gretscheła) na podstawie koncepcji zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia – II główna nagroda w konkursie SARP z 1974 roku (autorzy: Andrzej Gretscheł, Bogusław Łaciok, Janina Szewczyk, Helena Bandrowska-Will), opracowanie pokonkursowe Wrocław-Centrum, przed rokiem 1978 – *obszar badań* zaznaczono linią przerywaną [604].....83
- Ryc. 115. Zasady kompozycji przestrzennej centrum Wrocławia (opracowanie zespołu Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta Planu Andrzeja Gretscheła) na podstawie koncepcji zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia – II główna nagroda w konkursie SARP z 1974 roku (autorzy: Andrzej Gretscheł, Bogusław Łaciok, Janina Szewczyk, Helena Bandrowska-Will), opracowanie pokonkursowe Wrocław-Centrum, przed rokiem 1978 – *obszar badań* zaznaczono linią przerywaną [604].....84
- Ryc. 116. Konkurs SARP nr nn *na projekt drugiego mostu Grunwaldzkiego*, zdjęcie z makiety (autor: nn), ok. 1980 roku [<http://www.hydral.com/25977,foto.html>, dostęp 2009-02-25. – Bartek].....84

- Ryc. 117. Konkurs SARP nr 692 z 1986 roku *na przebudowę ul. Pułaskiego* (we współpracy z TUP i SiTKom): a) nagroda realizacyjna [604], b) praca nienagrodzona (autorzy: Ryszard Natusiewicz z zespołem) [603].....85
- Ryc. 118. *Plan ogólny zagospodarowania przestrzennego Wrocławia na 2000 rok* (kopia opracowania zespołu Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta planu Włodzimierza Szostka), z roku 1988 – *obszar badań* oznaczono pomarańczowym kolorem [295, s. 54, rys. 30].....85
- Ryc. 119. *Wrocław-Centrum – Studium Kierunkowe* (opracowanie zespołu Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego pod kierunkiem Głównego Projektanta Planu Centrum Andrzeja Gretschela), przed 1986 rokiem – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [295, s. 57, rys. 32].....86
- Ryc. 120. a), b) komunikacyjna „opcja zerowa” na Placu (autor: Tadeusz Zipser), z 1996 roku [609], c) schemat koncepcji, kolorami oznaczono trasy: żółtym – WZ, niebieski – NS (opracowanie autora na podstawie materiałów Tadeusza Zipsera).....87
- Ryc. 121. a) Koncepcja modernizacji węzła (autor: Tadeusz Zipser), 1996 rok [609], kolorem czerwonym oznaczono nowe estakady (uzupełnienie autora), b) obudowanie zmodernizowanego węzła Barbakanem (autor: Tadeusz Zipser), 1996 rok [609].88
- Ryc. 122. *Plac Społeczny* na planie miasta Wrocławia z zaznaczonymi widokami perspektywicznymi z budynku Wydziału Budownictwa Politechniki Wrocławskiej (zaznaczone kolorowymi liniami ciągłymi) i z lotu ptaka (zaznaczone kolorowymi liniami przerywanymi) [269].....89
- Ryc. 123. Panorama otoczenia *Placu* widziana z budynku Wydziału Budownictwa Politechniki Wrocławskiej, zabytkowa wieża ciśnień (zakres panoramy oznaczono kolorem niebieskim – linie widokowe 1 i 2 na ryc. 122)
[http://www.panoramy.wroclaw.pl/obrazy/142303C7PW100706_1684_90Web.jpg].....90
- Ryc. 124. Panorama otoczenia *Placu*. Rejon ul. Worcella, po lewej na pierwszym planie biurowiec Fortu (zakres panoramy oznaczono kolorem czerwonym – linie widokowe 3 i 4 na ryc. 122)
[<http://www.panoramy.wroclaw.pl/obrazy/111800C7PW1684Arkady100706Web.jpg>].....90
- Ryc. 125. Ulica Wybrzeże Juliusza Słowackiego, po lewej budynek Urzędu Marszałkowskiego pod nr 12-14, po prawej – w głębi – fragment budynku Poczty Głównej (zakres panoramy oznaczono kolorem zielony – linie widokowe 5 i 7 na ryc. 122)
[<http://www.panoramy.wroclaw.pl/obrazy/112341C7PW1683ZOZ100706Web.jpg>].....90
- Ryc. 126. Budynek Poczty Głównej, po lewej- budynki mieszkalne przy ul. Wybrzeże Juliusza Słowackiego (zakres panoramy oznaczono kolorem fioletowym – linie widokowe 6 i 9 na ryc. 122)
[http://www.panoramy.wroclaw.pl/obrazy/205421C7PW100706_1709_1718Web.jpg].....90
- Ryc. 127. Park Słowackiego, po lewej wieża północna Poczty Głównej, w prawym dolnym rogu – zachodni pylon mostu Grunwaldzkiego (zakres panoramy oznaczono kolorem żółtym – linie widokowe 9 i 11 na ryc. 122) [<http://www.panoramy.wroclaw.pl/obrazy/113617C7PW1681Slowackiego100706Web.jpg>].....90
- Ryc. 128. Budynek Urzędu Wojewódzkiego, na pierwszym planie most Grunwaldzki, (zakres panoramy oznaczono kolorem czarnym – linie widokowe 10 i 12 na ryc. 122) [<http://www.panoramy.wroclaw.pl/obrazy/121649C7PW1680MG100706Web.jpg>].....90
- Ryc. 129. *Plac Społeczny*: a) budynek Urzędu Wojewódzkiego (zakres panoramy oznaczono kolorem czarnym – linie widokowe 13 i 15 na ryc. 122) [<http://www.hydral.com/147615,foto.html>, dostęp 2009-03-24], b) wielopoziomowe skrzyżowanie z estakadami, w głębi most Grunwaldzki (zakres panoramy oznaczono kolorem czarnym – linie widokowe 14 i 17 na ryc. 122) [<http://www.hydral.com/150672,foto.html>, dostęp 2009-03-24], c) zabytkowa wieża ciśnień (zakres panoramy oznaczono kolorem czarnym – linie widokowe 16 i 18 na ryc. 122) [<http://www.hydral.com/150678,foto.html>, dostęp 2009-03-24], d) zabytkowa wieża ciśnień [<http://www.hydral.com/147622,foto.html>, dostęp 2009-03-24].....91
- Ryc. 130. Kościół p.w. św. Maurycego: a) widok od strony pl. Wróblewskiego, b) widok w perspektywie ul. Traugutta, c) na pierwszym planie zabudowania parafialne, d) na pierwszym planie wjazd na estakadę [606, 2008].....92
- Ryc. 131. Kościół p.w. św. Maurycego: a) widok od zachodu, b) plac przed kościołem [606, 2008].....93
- Ryc. 132. Projekt budynku *Neues Regierungsgebäude* (obecnie budynek Urzędu Wojewódzkiego) na pl. Powstańców Warszawy: a) wstępny szkic zagospodarowania południowego wybrzeża Odry z września 1935 roku (autor: nn) [112, str. 42, il. 35], b) rzut i widok elewacji południowej z 28 maja 1936 roku (autor: Felix Bräuler (?)) [112, str. 42, il. 36].....93
- Ryc. 133. Projekt budynku *Neues Regierungsgebäude* (obecnie budynek Urzędu Wojewódzkiego) na pl. Powstańców Warszawy (autor: Felix Bräuler, współpraca: Gustav Kühn i Herbert Böhm): a) widok środkowej części fasady północnej budynku z 22 stycznia 1937 roku [112, il. 37],

- b) plakieta alegorii górnictwa [112, str. 42, il. 37], c) plakieta alegorii włókiennictwa na projektowanym budynku [112, str. 42, il. 38]..... 94
- Ryc. 134. Budynek Urzędu Wojewódzkiego, (autor: pierwotnej realizacji Felix Bräuler ze współpracownikami): a) widok elewacji północnej, lata 50. XX wieku (?) [112, s. 41, il. 34], b) z *Placu*, b) od północy w kierunku mostu Pokoju, c) od południa w kierunku mostu Grunwaldzkiego [606, 2008]..... 94
- Ryc. 135. Budynek Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej przy ul. Dobrzyńskiej nr 21/23, widoki: a) od wschodu, b) od północy [606, 2008]..... 95
- Ryc. 136. Budynek przy ul. Mazowieckiej nr 17 (autor: Max Mathis), obecnie siedziba Impartu: a) elewacja zachodnia, b) jedno z wejść [606, 2008]..... 95
- Ryc. 137. Kwartal między ul. Mazowiecką i ul. Wybrzeże Słowackiego, widoki: a) od północnego-zachodu, b) z mostu Grunwaldzkiego, c) zza Odry [606, 2008]..... 96
- Ryc. 138. Zabudowa przy ul. Wybrzeże Juliusza Słowackiego: a) ocalałe kamienice czynszowe (od nr 8 do 5), w głębi most Grunwaldzki, b) ocalałe kamienice czynszowe nr 7-8, w głębi budowa Angel Wings, c) nr 12-14 i – budynki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego przy ul. Wybrzeże Słowackiego nr 12-14 [606, 2008]..... 96
- Ryc. 139. Widok współczesnej elewacji południowej budynku z lat 70. XX wieku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego przy ul. Wybrzeże Juliusza Słowackiego nr 12-14, (autor: Aleksander Szklarczyk) [606, 2008]..... 96
- Ryc. 140. Biurowiec Fortum przy ul. Walońskiej nr 3-5, zakończenie budowy na początku XXI wieku, (autor: Janusz Bizunowicz) [606, 2008]..... 97
- Ryc. 141. Widoki Zakładu Opiekuńczo-Leczniczego dla Dorosłych, prowadzonego przez Zgromadzenie Sióstr Albertynek, przy ul. Traugutta nr 54, l. 1992-1994 (autor: Piotr Szarejko): a) z pl. Wróblewskiego, b) z ul. Traugutta [606, 2008]..... 97
- Ryc. 142. „Brama wjazdowa” na Plac od strony zachodniej [<http://www.hydral.com/125953,foto.html>, dostęp 2008-04-20]..... 98
- Ryc. 143. Plac – widok z lotu ptaka [<http://www.hydral.com/foto/39/39398.jpg>, dostęp 2009-03-24]..... 98
- Ryc. 144. Al. Słowackiego z końca lat 70. XX w., widoki: a) z mostu Grunwaldzkiego, w głębi zarysy budynku Poczty Głównej [<http://www.hydral.com/241774,foto.html>, dostęp 2009-02-24], b) na skrzyżowaniu z ul. Kujawską, nieopodal Urzędu Wojewódzkiego, w głębi po prawej budynek Poczty Głównej [<http://www.hydral.com/241775,foto.html>, dostęp 2009-02-24]..... 98
- Ryc. 145. Schemat funkcjonalny węzła na *Placu*, koniec lat 70. XX wieku. Kolorami oznaczono: żółtym – przebieg trasy WZ (na estakadzie), niebieskim – przebieg trasy NS (w tunelu), czerwonym – lewoskręty w poziomie terenu, pomarańczowym – niezbędne lewoskręty. Kolorem czarnym oznaczono oś kompozycyjną *Placu* zakończoną głównym wejściem do Urzędu Wojewódzkiego (opracowanie autora na podstawie szkicu Tadeusza Zipsersa)..... 99
- Ryc. 146. Ocalałe przedwojenne kamienice na skrzyżowaniu al. Słowackiego z ul. Kujawską, w I poł. l. 80. XX wieku, zburzone przy realizacji skrzyżowania: a) kamienica nr 2, z restauracją „Złota Kaczka” w parterze [<http://www.hydral.com/241782,foto.html>, dostęp 2009-02-24], b) ruiny budynku z restauracją „Złota Kaczka” [<http://www.hydral.com/53325,foto.html>, dostęp 2009-02-25], c) dom nr 1 przy ul. Kujawskiej [<http://www.hydral.com/232796,foto.html>, dostęp 2009-02-24]..... 100
- Ryc. 147. Makieta koncepcji zagospodarowania *Placu* (autor: Marin Barski), lata 1980-1985 [<http://wroclaw.hydral.com.pl/foto/28/28506.jpg>, dostęp 2008-04-17]..... 101
- Ryc. 148. Realizacja projektu estakady, lata 80. XX wieku [<http://www.hydral.com/87910,foto.html>, dostęp 2008-04-20]..... 101
- Ryc. 149. Widok estakady wschodniej [<http://www.hydral.com/002593,foto.html>, dostęp 2008-04-20]..... 102
- Ryc. 150. *Miliard za estakadę* – artykuł z „Gazety Wrocławskiej – Słowa Polskiego”, z 18. 10. 2006 roku [Treść tutaj <http://wroclaw.naszemiasto.pl/wydarzenia/659446.html>, dostęp 2009-03-24. Ilustracja – <http://img.photobucket.com/albums/v232/wroclawczyk/PlacSpoleczny.jpg>, dostęp 2009-03-24]..... 102
- Ryc. 151. Graffiti w przejściu podziemnym na *Placu*, 2011 rok (autorzy nn) a) I [<http://www.hydral.com/57223,foto.html>, dostęp 2009-03-24], b) II [<http://www.hydral.com/90656,foto.html>, dostęp 2009-03-24], c) III [<http://www.hydral.com/90657,foto.html>, dostęp 2009-03-24], d) IV [<http://www.hydral.com/90658,foto.html>, dostęp 2009-03-24], e) V [<http://www.hydral.com/90659,foto.html>, dostęp 2009-03-24], f) VI [<http://www.hydral.com/90660,foto.html>, dostęp 2009-03-24], g) VII [<http://www.hydral.com/90661,foto.html>, dostęp 2009-03-24], h) VIII [<http://www.hydral.com/113246,foto.html>, dostęp 2009-03-24]..... 103
- Ryc. 152. Lokalizacja wesołego miasteczka na *badanym obszarze*: a) na tle budynku Poczty Głównej – przy

- ul. Krasińskiego [<http://www.hydral.com/143071,foto.html>, dostęp 2009-03-24], b) na tle Urzędu Wojewódzkiego – przy pl. Wróblewskiego [<http://www.hydral.com/149980,foto.html>, dostęp 2009-03-24]..... 104
- Ryc. 153. Budynek *Postcheckamt* - Poczty Czekowej (obecnie budynek Poczty Głównej) – zdjęcia lotnicze: a) plac budowy z ok. 1929 roku [<http://www.wroclaw.hydral.com.pl/foto/3/003271.jpg>, dostęp 2008-11-13], b) realizacja w l. 1926-1929 (autor: Lothar Neumann) [166, s. 80, il. 67].
..... 105
- Ryc. 154. Budynek Poczty Głównej: a) widok z pl. Dominikańskiego, b) widok z Placu, c) widok północnej wieży [606, 2008].
..... 105
- Ryc. 155. Muzeum Narodowe, dawna Stara Rejencja (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*) – obecnie Muzeum Narodowe, (realizacja w l. 1885-1886, autor: Karl Friedrich Endell) [<http://www.hydral.com/275687,foto.html>, dostęp 2009-02-23], a) na przedwojennej pocztówce, b) widok z Parku Słowackiego, [606, 2008].2009..... 105
- Ryc. 156. Widok rotundy Panoramy Raławickiej z Parku Słowackiego (autorzy: Ewa i Marek Dziekońscy) [606, 2008].
..... 106
- Ryc. 157. Kompleks obiektów Akademii Sztuk Pięknych przy ul. Purkyniego widziany z Parku Słowackiego, za drzewami po lewej stronie – południowo zachodnie skrzydło ASP, po prawej – hotel Radisson [606, 2008].
..... 107
- Ryc. 158. Bastion Ceglarski (autor: Han Schneider (?), widok z ul. Purkyniego [606, 2008].
..... 107
- Ryc. 159. Bastion Ceglarski, panoramy z bastionu: a) w kierunku Placu(w głębi po lewej budynek Urzędu Wojewódzkiego, bliżej – Muzeum Narodowe, na pierwszym planie Park Słowackiego), b) w kierunku południowym, od lewej: zarysy północnej wieży Poczty Głównej, na pierwszym planie planie zarys rotundy Panoramy Raławickiej, po prawej kompleks Muzeum Architektury, fragment kompleksu Akademii Sztuk Pięknych [606, 2008].
..... 108
- Ryc. 160. Kompleks Muzeum Architektury – dawny klasztor OO. Bernardynów – widok od wschodu, z Parku Słowackiego [606, 2008].
..... 108
- Ryc. 161. Basteja: a) Studium do projektu konserwacji bastei i przyległej kurtyny wrocławskich fortyfikacji miejskich z przełomu XV-XVI wieków (autor: Edmund Małachowicz), l. 1967-1971 [240, s. 228, il. 199], b) widok wzdłuż Galerii Dominikańskiej, w głębi zarys wieży Poczty Głównej [606, 2008], c) wzdłuż Galerii, w głębi wejście boczne do Galerii [606, 2008], d) wzdłuż Galerii, w głębi zarys Poczty Głównej [606, 2008].
..... 109
- Ryc. 162. a) Makieta z rekonstrukcją fragmentu fortyfikacji miejskich, po lewej *Brama Oławska*, po prawej basteja, b) makieta *Bramy Oławskiej* [606, 2008].
..... 110
- Ryc. 163. Przejście podziemne *Brama Oławska* (autorzy: Maria Lewicka-Cempa i Janusz Cempa): a) wejście południowe, b) południowa część tunel, c) fragment murów w części południowej, d) północna część tunelu [606, 2008].
..... 110
- Ryc. 164. Budynek ZREMB przy ul. Traugutta nr 1-7, widok od północnego zachodu, l. 1968-1971 (autor: Zenon Baranowski) [606, 2008].
..... 111
- Ryc. 165. Siedziba Wyższej Szkoły Sztuk Pięknych (obecnie Akademii Sztuk Pięknych), także siedziba Muzeum ASP: a) aleja doprowadzająca, b) budynek główny [606, 2008].
..... 112
- Ryc. 166. Ocalała przedwojenna kamienica przy ul. Traugutta nr 35 [606, 2008].
..... 112
- Ryc. 167. Południowa pierzeja placu przy ul. Traugutta, przed kościołem p.w. św. Maurycego, miejsce rozbudowy ASP (wschodnie skrzydło). [606, 2008].
..... 112
- Ryc. 168. Szkoła podstawowa przy ul. Traugutta nr 37/41, widoki: a) od wschodu, b) od zachodu..... 113
- Ryc. 169. Urbanistyczna „Brama Oławska”: a) widziana z pl. Wróblewskiego, b) kościół: p.w. św. Łazarza, c) kościół p.w. Trójcy Świętej (niem. *Allerheiligste Dreifaltigkeit-Kirche*) OO. Bonifratrów (autor: J. B. Peintner), po prawej zbudowania klasztorne (obecnie szpital) [606, 2008].
..... 114
- Ryc. 170. Most Oławski (budowa w l. 1882-1883, autor: Ferdinand Alexander Kaumann), widoki: a) w 1970 roku, b) z poziomu rzeki Oławy, c) z poziomu pieszego [606, 2008].
..... 115
- Ryc. 171. Most Pokoju (niem. *Lesseingbrücke*) w l. 1919-1944, (autorzy: F. A. Kaumann i Johann Wilhelm Schwedler): a) w głębi Muzeum Narodowe (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*) [<http://www.hydral.com/253704,foto.html>, dostęp 2009-02-24], b) po prawej Muzeum Narodowe (niem. *Regierung der Provinz Schlesien*) [<http://www.hydral.com/87004,foto.html>, dostęp 2009-02-24].
..... 116
- Ryc. 172. Most Pokoju, odbudowany w l. 1954-1959, zmodernizowany w l. 2002-2003: a) widok z poziomu rzeki Odry, b) widok z poziomu pieszego [606, 2008].
..... 115
- Ryc. 173. Most Grunwaldzki (niem. *Kaiserbrücke/ Freiheitsbrücke*), (autorzy: Robert Weyrauch i Martin Mayer i Richard Pluddemann): a) widok z lat 30. XX wieku [<http://www.hydral.com/53507,foto.html>, dostęp 2009-03-20], b) w 1970 roku (odbudowany w l. 1946-1947), (autorzy: Dobrosław Czajka i Jerzy Rzepecki), w głębi al. Słowackiego [602], c) stan obecny [606, 2008].
..... 115

-117
- Ryc. 174. *Plac Społeczny* podczas powodzi w 1997 roku [<http://www.hydral.com/32992,foto.html>, dostęp 2009-03-24].....118
- Ryc. 175. *Obszar badań* z lotu ptaka, widoki: a) w kierunku budynku Urzędu Wojewódzkiego od południa [<http://vianova.pl/content/view/205/22/>, dostęp 2009-03-24], b) w kierunku południowym znad Urzędu Wojewódzkiego [<http://vianova.pl/content/view/228/22/>, dostęp 2009-03-24].
.....118
- Ryc. 176. Konkurs SARP nr nn z 2002 roku *na nową siedzibę Urzędu Miejskiego we Wrocławiu* – I. nagroda (autorzy: Andrzej Krzysztof Barysz i Tomasz Mikołaj Konior), sytuacja [600].....120
- Ryc. 177. Konkurs SARP nr nn z 2002 roku *na nową siedzibę Urzędu Miejskiego we Wrocławiu* – I. nagroda (autorzy: Andrzej Krzysztof Barysz i Tomasz Mikołaj Konior): a) przekroje i elewacje [600], b) makieta [600].....121
- Ryc. 178. Zdjęcie lotnicze zachodniej części *Placu*, w dolnej części na pierwszym planie obiekty Akademii Sztuk Plastycznych [<http://www.hydral.com/38706,foto.html?ob=u02036>, dostęp 2009-02-26].....121
- Ryc. 179. *Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności* z 2007 roku – I nagroda (autorzy: Tomasz Głowacki, Agata Szmaj, Paweł Steć, Michał Mrzewa, Sylwester Duda i Paweł Wróblewski), sytuacja [http://www.asp.wroc.pl/rozbudowa_asp/wyniki.htm, dostęp 2009-02-26].....122
- Ryc. 180. *Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności* z 2007 roku – I nagroda (autorzy: Tomasz Głowacki, Agata Szmaj, Paweł Steć, Michał Mrzewa, Sylwester Duda i Paweł Wróblewski): a) widok z przeciwległego narożnika skrzyżowania ul. Krasińskiego i ul. Traugutta, wizualizacje, b) widok z *Placu*, c) parter skrzydła zachodniego, d) parter części głównej, e) parter skrzydła wschodniego [http://www.asp.wroc.pl/rozbudowa_asp/wyniki.htm, dostęp 2009-02-26].....122
- Ryc. 181. *Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności* z 2007 roku – wyróżnienie regulaminowe, sytuacja (autorzy: Łukasz Kabarowski, Anna Misiura, Anna Patyk) [http://www.asp.wroc.pl/rozbudowa_asp/wyniki.htm, dostęp 2009-02-26].....123
- Ryc. 182. *Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności* z 2007 roku – wyróżnienie regulaminowe (autorzy: Łukasz Kabarowski, Anna Misiura, Anna Patyk) – wizualizacje widoków: a) z przeciwległego narożnika skrzyżowania ul. Krasińskiego z ul. Traugutta, b) z *Placu*, c) skrzydła środkowego, d) wnętrza skrzydła środkowego. [http://www.asp.wroc.pl/rozbudowa_asp/wyniki.htm, dostęp 2009-02-26].....123
- Ryc. 183. *Konkurs architektoniczny na koncepcję architektoniczną rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu – Centrum Sztuk Użytkowych; Centrum Innowacyjności* z 2007 roku – wyróżnienie honorowe (autorzy: Bolesław Stelmach, Marek Zarzeczny, Grzegorz Gurgacz, Rafał Szmigielski, Sławomir Kłos, Tomasz Szot, Janusz Lewowski, Paweł Wojtkiewicz, Piotr Choryngiewicz, Włodzimierz Wójtowicz, Zbigniew Szostak, Włodzimierz Skolimowski): a) sytuacja i wizualizacje widoków: b) z lotu ptaka z kierunku północno-zachodniego znad gmachu Poczty Głównej, c) z przeciwległego narożnika skrzyżowania ul. Krasińskiego z ul. Traugutta, d) z *Placu* [http://www.asp.wroc.pl/rozbudowa_asp/wyniki.htm, dostęp 2009-02-26].....124
- Ryc. 184. Projekt zabudowy narożnika ul. Traugutta z ul. Krasińskiego (do nabycia wraz z działką i pozwoleniem na budowę obiektu biurowego), widok z *Placu*, wizualizacja (autor: nn) [<http://www.otodom.pl/index.php?mod=show&insId=54037>, dostęp 2009-02-26].....125
- Ryc. 185. Przedmieście Oławskie ok. 2000 roku: a) widok z lotu ptaka, w głębi *Plac Społeczny* [<http://www.hydral.com/38706,foto.html?ob=u02036>, dostęp 2009-02-26], b) wyrys z projektu *miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego* w rejonie ul. Traugutta [605].....125
- Ryc. 186. a) Rezydencja Angel Wings zlokalizowana na Przedmieścia Oławskiego, wg projektu z 2007 roku [<http://www.angelwings.pl/pl,okolica.html#okolica,okolica>, dostęp 2009-02-26], b) projekt rezydencji Angel Wings wkomponowany w pracę zgłoszoną na konkurs *na opracowanie projektu urbanistycznego ośrodka usługowego na terenie Placu Społecznego* (autorzy: Ami Szmelcman i Asaf Gottesman z biura Gottesman-Szmelcman Architecture SARL, Paryż) [http://www.angelwings.pl/pl,rewitalizacja_dzielnicy.html#rewitalizacja_dzielnicy,rewitalizacja_dzielnicy, dostęp 2009-02-26].....126
- Ryc. 187. Rezydencja Angel Wings (autorzy: Ami Szmelcman i Asaf Gottesman), plan realizacyjny z 2007

- roku [<http://www.grywal.magma-net.pl/sky/olawa.jpg>, dostęp 2009-02-26]..... 126
- Ryc. 188. Angel Wings, apartamentowce Wings (autorzy: Ami Szmelcman i Asaf Gottesman), wizualizacje:
 a) [<http://www.angelwings.pl/pl.galeria.html#g,2/6>, dostęp 2009-02-26].i b) zabudowa tarasowa nad Oławą [http://www.macquarie-gpa.com/images/angel_wings_lg.jpg, dostęp 2009-02-26], c) zabudowa mieszkalna [<http://www.angelwings.pl/pl.galeria.html#g,2/6>, dostęp 2009-02-26], d) zabudowa mieszkalna od strony Przedmieścia Oławskiego [xxx], e) zabudowa mieszkalna z tarasami na dachach [http://www.investmap.pl/fotopanel/foto.php?obraz=big_1406.jpg&id=1406, dostęp 2009-02-26]..... 127
- Ryc. 189. Angel Wings, wieże biurowe (autorzy: Ami Szmelcman i Asaf Gottesman), wizualizacje: a) na pierwszym planie zabudowa tarasowa nad Oławą [<http://img145.imageshack.us/img145/4732/wieeangelwings750x1154ul3.jpg>, dostęp 2009-02-26], b) przekrój prostopadły do Oławy i ul. Traugutta pokazujący proponowaną wysokość wież biurowych [<http://www.grywal.magma-net.pl/sky/olawa6.jpg>, dostęp 2009-02-26], c) perspektywa centrum biurowego [<http://www.grywal.magma-net.pl/sky/olawa5.jpg>, dostęp 2009-02-26], d) zabudowa tarasowa nad Oławą, w głębi centrum biurowe z wieżami biurowymi [<http://www.grywal.magma-net.pl/sky/olawa3.jpg>, dostęp 2009-02-26]..... 128
- Ryc. 190. Angel Wings, centrum biurowe (autorzy: Ami Szmelcman i Asaf Gottesman), wizualizacje: a) perspektywa centrum biurowego [<http://i61.photobucket.com/albums/h72/gandhian/Screen1Shot002.jpg>, dostęp 2009-02-26], b) widok z lotu ptaka, w głębi wieże biurowe [<http://www.grywal.magma-net.pl/sky/olawa2.jpg>, dostęp 2009-02-26]..... 129
- Ryc. 191. Propozycja wpisania wieży biurowej w jedną z osi widokowych Przedmieścia Oławskiego [<http://www.grywal.magma-net.pl/sky/olawa4.jpg>, dostęp 2009-02-26]..... 129
- Ryc. 192. Realizacja rezydencji Angel Wings [606, 2009]..... 129
- Ryc. 193. Plac budowy hotelu między ul. Podwale i ul. Traugutta [606, 2009]..... 130
- Ryc. 194. Projekt hotelu Hilton (autor: firma Gottesman-Szmelcman Architecture SARL z Paryża) – wizualizacje: a) po lewej stronie w głębi północna wieża Poczty Główniej, b) róg ul. Podwale z ul. Traugutta, c) elewacja od ul. Podwale, d) nocna - [<http://www.gsarch.org/>, dostęp 2009-03-25]..... 131
- Ryc. 195. *Plac Społeczny* na aktualnej mapie internetowej Wrocławia – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią [<http://img232.imageshack.us/img232/8800/spolakfd2.png>, dostęp 2009-11-13]..... 132
- Ryc. 196. Opracowania grupy „kwartałowej”: a) projekt zagospodarowania *Placu* wariant I (autor: wro2015) [<http://img150.imageshack.us/img150/8287/plan02copy8vy.gif>, dostęp 2008-03-20], b) projekt zagospodarowania *Placu* wariant II (autor: wro2015) [<http://img150.imageshack.us/img150/8287/plan02copy8vy.gif>, dostęp 2009-11-13], c) dyspozycja podziału przestrzeni *Placu* (autor: nn) [<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166&page=2>, dostęp 2008-03-20], d) koncepcja wyeliminowania ruchu tranzytowego z *Placu* (autor: Adolf Warski) [<http://i10.photobucket.com/albums/a141/ludwigshafen/mrc.jpg>, dostęp 2009-11-13], e) projekt III (autor: WotaN) [<http://img255.imageshack.us/img255/8070/spol3bl9.jpg>, dostęp 2009-11-13], f) analiza ruchu na *Placu* (autor: amar) [http://i74.photobucket.com/albums/i254/amar_1/PS.jpg, dostęp 2008-03-20]..... 133
- Ryc. 197. Wizje grupy „kwartałowej” (autor: martouf): a) wariant I [<http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny3.jpg>, dostęp 2009-11-13], b) wariant II [<http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny4.jpg>, dostęp 2009-11-13]..... 134
- Ryc. 198. Przykład realizacji układu gwiazdowego wzorowanego na rozwiązaniu haussmannowskim, okolice ronda pl. Grunwaldzkiego w Szczecinie, widoki z lotu ptaka: a) a) pl. Grunwaldzki w lecie [<http://www.cezaryskorka.pl/szczecin/pop/13.jpg>, dostęp 2009-11-13], b) kwartały dzielnicy nieopodal ronda w zimie [<http://www.cezaryskorka.pl/szczecin/zima/pop/8.jpg>, dostęp 2009-11-13], c) kwartały osiedla Centrum w dzielnicy Śródmieście (nieopodal ronda pl. Grunwaldzki) w zimie [<http://www.cezaryskorka.pl/szczecin/pop/11.jpg>, dostęp 2009-11-13]..... 134
- Ryc. 199. Okolice Place de l'Etoile (obecnie Place Charles de Gaulle) w Paryżu [<http://maps.google.com/maps?q=paris,+france&ll=48.873861,2.294898&spn=0.006007,0.020548&t=h&hl=en>, dostęp 2008-03-20]..... 135
- Ryc. 200. Prace grupy „zachowawczej” (autor: 625): a) analiza I [<http://img.photobucket.com/albums/v230/gesah/rondo-spoleczne.jpg>, dostęp 2009-11-13], b) analiza II [<http://img.photobucket.com/albums/v230/gesah/rondo-spoleczne2.jpg>, dostęp 2009-11-13]..... 135
- Ryc. 201. Praca grupy „zachowawczej”, analiza (autor: brych) [<http://i49.photobucket.com/albums/f292/brych/inne/spol.jpg>, dostęp 2009-11-13]..... 136
- Ryc. 202. Prace grupy „zachowawczej” (autor: WotaN): a) wariant I

- [<http://img429.imageshack.us/img429/7560/spolecznyfl0.jpg>, dostęp 2009-11-13], b) wariant II [<http://img401.imageshack.us/img401/5180/spolecznyl1.jpg>, dostęp 2009-11-13]..
..... 136
- Ryc. 203. Projekt grupy „kompilacyjnej”, wariant I (autor: martouf)
[<http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny7.jpg>, dostęp 2009-11-13]..
..... 137
- Ryc. 204. Prace projektowe grupy „kompilacyjnej”: a) wariant II (autor: martouf)
[<http://images2.fotosik.pl/225/74e0b82ee1e5f9b3.jpg>, dostęp 2009-11-13], b) szczegół I (autor: nn) [<http://img.photobucket.com/albums/v230/gesah/spoleczny7.gif>, dostęp 2009-11-13], c) szczegół II (autor: martouf) [<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166&page=44>, dostęp 2008-03-20], d) wariant III (autor: martouf) [<http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny8.jpg>, dostęp 2009-11-13], e) wariant IV (autor: martouf) [<http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny9.jpg>, dostęp 2009-11-13], f) wariant V (autor: nn) [<http://img.photobucket.com/albums/v230/gesah/spoleczny2-1.jpg>, dostęp 2009-11-13], g) wariant VI (autor: zajf) [<http://images4.fotosik.pl/189/59f581fbfa2e06d3med.jpg>, dostęp 2009-11-13], h) wariant VII (autor: jacekq) [<http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny10.jpg>, dostęp 2009-11-13], i) wariant VIII (autor: martouf) [<http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny11.jpg>, dostęp 2009-11-13], j) wariant IX (autor: nn) [<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166&page=43>, dostęp 2008-03-20]. Autorem pozostałych jest martouf. 138
- Ryc. 205. Wizualizacje projektu grupy „kompilacyjnej”, autorzy: a-g) jackseg, e-g) 625 (?) a) I [<http://i1.tinypic.com/481wlpz.jpg>, dostęp 2009-11-13], b) II [<http://i13.tinypic.com/2ugij5x.jpg>, dostęp 2009-11-13], c) III [<http://i11.tinypic.com/4gewoqb.jpg>, dostęp 2009-11-13], d) IV [<http://i12.tinypic.com/4d2bhp3.jpg>, dostęp 2009-11-13], e) V [<http://img.photobucket.com/albums/v230/gesah/spoleczny1.jpg>, dostęp 2009-11-13], f) VI [<http://img.photobucket.com/albums/v230/gesah/spoleczny2.jpg>, dostęp 2009-11-13], g) VII [<http://img.photobucket.com/albums/v230/gesah/spoleczny3.jpg>, dostęp 2009-11-13].
..... 139
- Ryc. 206. Inne projekty internautów, autorzy: a) zajf [<http://images3.fotosik.pl/217/2ec3ece6a3e3b86dmed.jpg>, dostęp 2009-11-13], b) Darek_W [<http://img321.imageshack.us/img321/8995/spolzabudowazl5.jpg>, dostęp 2009-11-13]..... 140
- Ryc. 207. Osie kompozycyjne *Placu Społecznego*, (autor: martouf): a) analiza I [<http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny4-1.jpg>, dostęp 2009-11-13], b) analiza II [http://i41.photobucket.com/albums/e280/Martouf1/spoleczny_osie.jpg, dostęp 2009-11-13]..... 141
- Ryc. 208. Osie widokowe w Parku Słowackiego: a) dawna promenada nad fosą (zasypaną) zorientowana na wieżę katedry, b) zorientowana na budynek Urzędu Wojewódzkiego [606, 2008]..... 142
- Ryc. 209. Załączniki graficzne do *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław*, z 30 stycznia 1998 roku (opracowane przez zespół Biura Rozwoju Wrocławia pod kierunkiem Głównego Projektanta Studium Tomasza Ossowicza): a) kompozycja przestrzenna – *obszar badań* zaznaczono przerywaną linią, b) dziedzictwo kulturowe, c) system transportowy, d) transport publiczny, e) ochrona dziedzictwa kulturowego - [<http://www.wroclaw.pl/m3527/p62391.aspx>, dostęp 2008-04-20]..... 144
- Ryc. 210. Wytyczne do konkursu na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu *Społecznego we Wrocławiu*, z roku 2007: a) granica opracowania, b) granica obszaru dopuszczalnych zmian układu ulicznego [601]..... 147
- Ryc. 211. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z roku 2007, I nagroda, (autorzy: Ami Szmelcman, Asaf Gottesman, Danny Rozen, Inbar Idan, Ronen Givati, Boaz Ram, Łukasz Czystochoń): a) sytuacja, b) i c) I i II wizualizacja z lotu ptaka [601]..... 148
- Ryc. 212. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z roku 2007, II nagroda, (autorzy: Zbigniew Maćków, Anna Galas, Eugene Houx, Agata Kowalczyk, Mariusz Maury, Michał Nykiel, Bartłomiej Witwicki, Zuzanna Wojtasiak, Łukasz Kitka i Marcin Hałas): a) sytuacja, b) wizualizacja [601]..... 149
- Ryc. 213. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z roku 2007, III nagroda, (autorzy: Maciej Hawrylak, Magdalena Kłósek, Joanna Nosal, Natalia Rowińska, Szymon Brzezowski, Maciej Kocjan, Paweł Major, Juliusz Erdman, Wojciech Chrzanowski): a) sytuacja, b) zdjęcie z modelu [601]..
..... 150

- Ryc. 214. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne, (autorzy: Piotr Marciniak, Mariusz Nowak, Wojtek Pasterny i Karim Baaziz): a) sytuacja, b) wizualizacja koncepcji [601]..... 151
- Ryc. 215. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne (autorzy: Stanisław Lessaer, Monika Jaśkiewicz, Sebastian Borecki, Grzegorz Krajewski, Jerzy Pocisk-Dobrowolski i Andrzej Ciach): a) sytuacja, c) wizualizacja I, b) wizualizacja II [601]..... 152
- Ryc. 216. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne, sytuacja (autorzy: Maciej Lose i Michał Goncerzewicz) [601]..... 153
- Ryc. 217. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne (autorzy: Maciej Lose i Michał Goncerzewicz): a-f) [601]..... 153
- Ryc. 218. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2007 roku, wyróżnienie honorowe, (autorzy: Marcin Łobos, Monika Kozłowska-Święconek, Anna Rygała, Marta Ścigała, Tomasz Smoliński, Michał Ciesielski, Małgorzata Klarczyk, Mateusz Majka, Katarzyna Żłobińska, pod kierownictwem arch. Pawła Cichońskiego): a) sytuacja, b) Plac Śląski i Plac Europy [601]..... 154
- Ryc. 219. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2007 roku, wyróżnienie równorzędne (autorzy: Marcin Łobos, Monika Kozłowska-Święconek, Anna Rygała, Marta Ścigała, Tomasz Smoliński, Michał Ciesielski, Małgorzata Klarczyk, Mateusz Majka, Katarzyna Żłobińska, pod kierownictwem Pawła Cichońskiego): a – j) wizualizacje [601]..... 155
- Ryc. 220. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2007 roku, wyróżnienie honorowe (autorzy: Waldemar Wawrzyniak, Paweł Amałowicz, Andrzej Sobolewski, Przemysław Nowacki, Marek Jagiełło, Andrzej Konarski, Sławomir Rabenda, Wojciech Januszewski, Bartłomiej Mackiewicz i Wojciech Jankowiak): a) sytuacja, b-c) wizualizacje [601]..... 156
- Ryc. 221. *Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2007 roku, wyróżnienie honorowe (autorzy: Waldemar Wawrzyniak, Paweł Amałowicz, Andrzej Sobolewski, Przemysław Nowacki, Marek Jagiełło, Andrzej Konarski, Sławomir Rabenda, Wojciech Januszewski, Bartłomiej Mackiewicz i Wojciech Jankowiak): a – f) wizualizacje [601]..... 157
- Ryc. 222. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, z 2008 roku. Projekt *Elephant Team*, wizualizacja (autorzy: Wanda Borowiec, Karolina Haczyńska, Marta Jaszcz, Aleksandra Lipka i Michał Nowak) [264, s. 53]..... 158
- Ryc. 223. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, z 2008 roku. Projekt *Elephant Team*, sytuacja (autorzy: Wanda Borowiec, Karolina Haczyńska, Marta Jaszcz, Aleksandra Lipka i Michał Nowak) [264, s. 53]..... 159
- Ryc. 224. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, 2008 rok. Projekt *Giraffe Team* (autorzy: Irmina Gołos, Celina Grześkowiak, Rafał Kamiński, Maria Kosińska, Szymon Stasiak i doktorantka Barbara Gdula): a) przekrój wzdłuż osi północ-południe [264, s. 60], b) przekrój wzdłuż osi wschód-zachód [264, s. 60]..... 160
- Ryc. 225. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, 2008 rok. Projekt *Giraffe Team*, sytuacja (autorzy: Irmina Gołos, Celina Grześkowiak, Rafał Kamiński, Maria Kosińska, Szymon Stasiak i doktorantka Barbara Gdula) [264, s. 61]..... 160
- Ryc. 226. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, 2008 rok. Projekt *Goose Team* (autorzy: Beata Ornatowska, Maciej Piskorz, Joanna Puźniak, Michał Wroński, doktoranci Paweł Hawrylak, Agnieszka Durejko): a) sytuacja [264, s. 65], b) wizualizacja widoku z północnego zachodu [264, s. 68]..... 161
- Ryc. 227. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, 2008 rok. Projekt *Lion Team* (autorzy: Jan Barski, Katarzyna Lisiak, Marcin Lisowski, Andrzej Romańczuk, Piotr Słaby i doktorant Tomasz Smoliński): a) sytuacja [264, s. 77], b) system zabudowy terenu [264, s. 73], c) system terenów zielonych, szkic [264, s. 73]..... 162
- Ryc. 228. Brytyjsko-Polskie Warsztaty Planistyczne, 2008 rok. Projekt *Panda Team* (autorzy: Jolanta HOLEKSA, Urszula Odulińska, Olga Pastucha, Katarzyna Piskorek, Monika Szol, doktorantki Marta Kukuła i Iwona Olanin): a) sytuacja [264, s. 85], b) widok z zachodu, aksonometria [264, s. 84], c) widok z północnego zachodu, aksonometria [264, s. 84]..... 163

- łańska, Emilia Boksa, Agnieszka Kołodziej, Krzysztof Kołodziej, Elżbieta Komarzyńska, doktoranci Paweł Pach i Aneta Wiatr): a) sytuacja [264, s. 93], b) widok od północy, zdjęcie z makiety [264, s. 92]..... 164
- Ryc. 230. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2010 roku (plan opracowany przez zespół Biura Rozwoju Wrocławia pod kierunkiem Głównego Projektanta Pawła Cichońskiego), fragment rysunku planu [<http://www.wroclaw.pl/m82951/p123279.aspx>, dostęp 2010-02-02], [http://wrosystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/129191/1366ru05.pdf]..... 166
- Ryc. 231. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2010 roku (plan opracowany przez zespół Biura Rozwoju Wrocławia pod kierunkiem Głównego Projektanta Pawła Cichońskiego), wizualizacja [<http://www.gazetawroclawska.pl/stronaglowna/142199,wroclaw-bedzie-nowy-plac-spoleczny,i,id,t,z.html>, dostęp 2009-12-04]..... 167
- Ryc. 232. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2010 roku (plan opracowany przez zespół Biura Rozwoju Wrocławia pod kierunkiem Głównego Projektanta Pawła Cichońskiego), wizualizacje z lotu ptaka: a) od południa, b) znad mostu Grunwaldzkiego, c) znad Bastionu Sawkowego, d) znad Muzeum Narodowego [<http://www.gazetawroclawska.pl/stronaglowna/142199,wroclaw-bedzie-nowy-plac-spoleczny,i,id,t,z.html>, dostęp 2009-12-04]..... 167
- Ryc. 233. Uwagi do *miejscowego plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu*, z 2010 (autor: sagger) [<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166&page=93>, dostęp 2010-02-02].
..... 168