

Miasta nad najdłuższymi polskimi rzekami

Studia Regionalne i Lokalne

Nr 1(99)/2025

© Authors 2025



Małgorzata Czornik

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, ul. 1 Maja 50, 40–287 Katowice, Polska;

e-mail: malgorzata.czornik@ue.katowice.pl; ORCID 0000-0001-5841-3367

ISSN 1509-4995

E-ISSN 2719-8049

doi: 10.7366/1509499519905

Abstrakt

W Polsce jest prawie tysiąc miast, w tym wiele miast nadrzecznych, które w pracach naukowych najczęściej są opisywane i analizowane oddzielnie, jako indywidualny przedmiot badań. Celem artykułu jest wyróżnienie cech oraz porównanie wszystkich miast zlokalizowanych nad najdłuższymi polskimi rzekami, czyli liczącymi ponad 250 km długości. Miast takich jest 188. Wśród nich są te największe w Polsce, na czele z Warszawą, oraz miasta małe, z najmniejszym Opatowcem. Część z nich powstało w czasach antycznych (Racibórz), wiele w XIII w., najmłodsze zaś nadwiślańskie Łomianki stały się miastem dopiero w 1989 r. Zbudowano w nich ponad 480 mostów drogowych i kolejowych, które umożliwiają sprawne połączenia brzegów. Do tej grupy należy większość polskich miast wojewódzkich, chociaż jednocześnie aż 105 z nich to stolice gmin miejsko-wiejskich. Zbadano je, korzystając z danych dostępnych na geoportalu Google Maps, w Banku Danych Lokalnych GUS, na oficjalnych stronach internetowych urzędów miejskich i będących rezultatem kilku wywiadów. Wyniki dostarczają uporządkowanej wiedzy w zakresie funkcjonowania ważniejszych polskich miast nadrzecznych.

Słowa kluczowe

miasto, polskie miasta, polskie rzeki

Cities by the Longest Polish Rivers

Abstract

There are almost a thousand cities in Poland, including many riverside cities, which in scientific works are most often described and analysed separately, as an individual subject of research. The aim of the article is to highlight the features and compare all cities located by the longest Polish rivers, i.e. those that are over 250 km long. There are 188 of such cities. They include the largest Polish cities, led by Warsaw, and small towns, including the smallest one, namely Opatowiec. Some of these towns were built in ancient times (Racibórz), many emerged in the 13th century, while the youngest one, Łomianki by the Vistula River, became a city only in 1989. Over 480 road and railway bridges were built there, which enable efficient connections between the banks. They also include most of Poland's capitals of the regions, although as many as 105 of them are the capitals of urban-rural communes. They were researched using data available on the Google Maps geoportal, data from the Local Data Bank, the official websites of municipal offices, and the results of several interviews. The effects provide structured knowledge about the functioning of the most important Polish riverside cities.

Keywords

city, Polish city, Polish river

Wprowadzenie

W Polsce jest 1038 rzek¹, a wśród nich 12, których długość przekracza 250 km. Są to w kolejności od najdłuższej: Wisła, Odra, Warta, Bug, Narew, San, Noteć, Pilica, Wieprz, Bóbr, Łyna i Nysa Łużycka. Stanowią one zbiór szczególnie cennych czynników rozwoju przestrzennego, społecznego i gospodarczego, cechujący się wieloma różnymi oddziaływaniami. Są źródłem wody dla ludzi, zwierząt i roślin, mogą dostarczać pokarmu, umożliwiają komunikację i transport, a w dawniejszych czasach często były granicą polityczną i zaporą militarną chroniącą przed wrogami (Angiel, 2016, s. 14). Współcześnie warto wspomnieć jeszcze o możliwościach ich wykorzystania turystycznego

¹ Obliczenia własne według *Wykazu nazw wód płynących* (Krauze-Tomczyk, 2006)

oraz coraz częściej docenianych zaletach współtworzenia krajobrazu, wykorzystywanych m.in. przy podnoszeniu cen nieruchomości zlokalizowanych w ich sąsiedztwie.

Od wieków miasta powstawały najczęściej na jednym brzegu rzeki, zwykle łatwiej dostępnym, bardziej zaludnionym i mniej zagrożonym przez powódzie (Wrzosek, 1976, s. 649). Miejsce ich lokacji wyznaczały przede wszystkim dogodne brody i warunki umożliwiające zbudowanie mostów, które tym samym umieszczały osady na traktach handlowych, przyciągając kupców, a wraz z nimi towary, informacje i zyski. Rzeki same były szlakami komunikacyjnymi, po których (aż do XIX-wiecznej dominacji kolei) poruszano się najszybciej i z najmniejszym wysiłkiem transportowano towary masowe oraz szczególnie ciężkie przedmioty. Flisacy dbali o żeglowność rzek, kupcy – o ich popularyzację, producenci – o dostępność do nich i niskie koszty transportu, władcy zaś ustanawiali zasady wykorzystywania rzek przynoszące najwyższe dochody. Wśród czynników miastotwórczych związanych z wykorzystaniem rzek znajdowały się jeszcze zamki, fortece i inne obiekty militarne traktujące ich wody jako dodatkowy element obronny (np. wypełniały otaczające te obiekty fosy). Posiadanie dużej rzeki czyniło krainę atrakcyjną dla rozwoju gospodarczego, a przez to i dla osadnictwa oraz wpływów politycznych. Miasta zaś potwierdzały panowanie nad rzekami. Na ogół średnia odległość pomiędzy nimi w biegu rzeki wynosiła w Europie ok. 30 km (Wrzosek, 1976, s. 651).

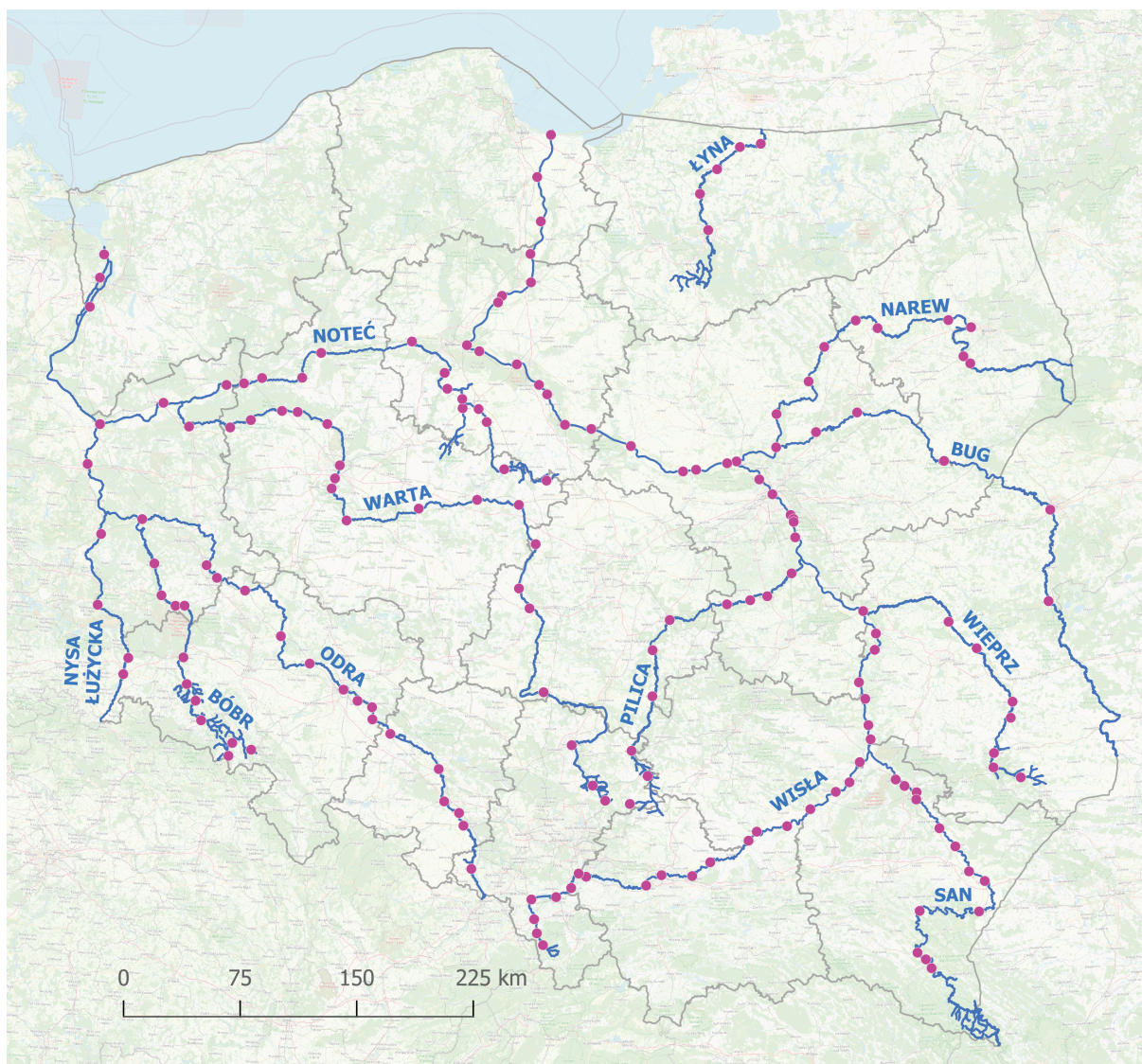
Przez wieki wzdłuż dużych polskich rzek (ryc. 1) przebiegały ważne europejskie szlaki handlowe – przede wszystkim z południa na północ. Taki kierunek oferują Wisła, Odra, Warta, Bug i San, czyli najdłuższe rzeki na terenie naszego kraju. Rzeki płynące w innym kierunku, mniej liczne (np. Noteć i Narew), wykorzystywano do tworzenia połączeń komunikacyjnych (np. Kanał Bydgoski).

W użytkowaniu polskich rzek wiele zmieniło się w drugiej połowie XX w., gdy straciły one na znaczeniu zarówno w wyniku postępującego zanieczyszczenia ściekami komunalnymi, rolniczymi i przemysłowymi (Angiel, 2016, s. 30), jak i konkurencji szybszego transportu kolejowego i samochodowego. Pozostałości żeglugi rzecznej wykorzystywane są do dziś turystycznie i – w niewielkim stopniu – do transportu ciężkich towarów (węgiel kamienny na Odrze). Obecnie coraz częściej postuluje się jednak powrót do transportu rzeczno- i jego większego wykorzystania jako tańszej i bardziej ekologicznej formy przewożenia osób i ładunków.

Znaczenie gospodarcze, społeczne i kulturowe najdłuższych polskich rzek jest różne. Wisła, o centralnie położonym przebiegu, to ciągle „królowa”, która skupia wielkie zainteresowanie. Odra to rzeka odzyskana, czekająca na docenienie i pełne wykorzystanie jej walorów, m.in. uwzględniające możliwości stworzone przez przedwojenne inwestycje². Warta zaczynała jako główna rzeka państwa pierwszych Piastów, ale stopniowo traciła na znaczeniu wraz ze zmianami lokalizacji władzy, obecnie zaś jest przede wszystkim przedmiotem zainteresowania turystycznego. Bug stał się dziś rzeką graniczną, która przez wieki płynęła przez centralne obszary Rzeczypospolitej, a teraz czeka na nowe otwarcie w relacjach polsko-ukraińskich (i może kiedyś – białoruskich). Znaczenie Narwi podupadło, podobnie jak Sanu, który stracił na przeniesieniu stolicy Polski do Warszawy, co oddaliło państwowe interesy od południa kraju, dodatkowo zmarginalizowane w czasach zaborów, gdy tereny te stanowiły północny zasięg władzy Monarchii Austro-Węgierskiej. Noteć miała więcej szczęścia, będąc w obszarze zainteresowania niemieckiego przemysłu, dziś jednak jej znaczenie zmalało. Podobnie jest z Pilicą i Wieprzem, które docenia się głównie pod względem turystyki. Bóbr jest za to rzeką raczej niedocenianą, gdyż ci, którzy budowali miasta nad jej brzegami, czynili to w dawnych realiach politycznych, w innym państwie; obecnie płynie ona przez pustoszejące tereny Dolnego Śląska, gdzie od lat dziewięćdziesiątych XX w. zanika przemysł. Jeszcze mniej znana jest Łyna, będąca rzeką o politycznie utraconym znaczeniu, nad którą miasta zakładali Krzyżacy; rozwijano je w czasach pruskich, a degradowano – w radzieckich i rosyjskich³. Nysa Łużycka zaś to rzeka pozyskana politycznie, nad którą obecnie zlokalizowane jest tylko jedno polskie miasto – Pieńsk (prawa miejskie w 1962 r.) i trzy polskie fragmenty miast niemieckich, podzielonych granicą po II wojnie światowej, a uznanych za miasta odrębne (Zgorzelec, Gubin, Łęknica).

² W 1819 r. podpisano Protokół Bogumiński – pruski akt prawny dotyczący kompleksowej regulacji Odry, który realizowano aż do II wojny światowej.

³ Stare miasto Wielawa – dziś Znamienisk – jest od 2005 r. wsią.



Ryc. 1. Dwanaście najdłuższych polskich rzek i położone nad nimi polskie miasta

Źródło: Agnieszka Majorek-Gdula, na podst. OpenStreetMap.

Celem artykułu jest wyróżnienie, zlokalizowanych nad najdłuższymi polskimi rzekami, miast, których cechy częściowo wynikają ze związku funkcji miejskich z rzeką. Pomimo faktu, że stanowią prawie 20% wszystkich miast w Polsce, można zapoznać się tylko z niewielką liczbą publikacji naukowych dotyczących kompleksowego ujęcia ich cech, a prace te dotyczą raczej szczegółowych zagadnień relacji: wybrane miasto – rzeka. W artykule dokonano także pogłębienia i uporządkowania wiedzy w zakresie problemu funkcjonowania miast nadrzecznych, w tym – porównania wszystkich miast zlokalizowanych nad najdłuższymi polskimi rzekami, zarówno poprzez analizę urbanistycznego zagospodarowania istniejącego na brzegach każdej z 12 najdłuższych rzek, jak i w odniesieniu do pozostałych polskich miast, m.in. określenia udziału liczby mieszkańców, powierzchni oraz pozycji w podziale administracyjnym kraju.

Metodyka badań

Badania miast zlokalizowanych nad najdłuższymi polskimi rzekami przeprowadzone zostały z wykorzystaniem danych znajdujących się na mapach cyfrowych dostępnych na geoportalu Google Maps, które umożliwiają prześledzenie obszarów zagospodarowania brzegów rzek w różnych miejscach. Szczegółowe informacje na temat poszczególnych miast zostały zebrane głównie

w rezultacie przestudiowania oficjalnych stron internetowych urzędów miejskich (przede wszystkim dane dotyczące historii miast i projektów miejskich związanych z rzeką) i w efekcie kilku wywiadów telefonicznych dotyczących ustalenia liczby mostów w mieście oraz ogólnego otwarcia miasta na rzekę (Wrocław, Gdańsk, Opatowiec, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach). Dane statystyczne zebrano, korzystając z informacji znajdujących się w Banku Danych Lokalnych GUS (stan z czerwca 2023 r.).

Miasta nad polskimi rzekami w literaturze

Publikacje dotyczące znaczenia polskich rzek dla miast powstawały już w czasach panowania monarchów. Opisywały przywileje miast wynikające z handlu, transportu towarów, praw składu, podatków i opłat. Były to najczęściej różnego rodzaju „raporty” przygotowywane na potrzeby tworzenia prawa państwowego i regionalnego oraz, czasami, wpływów politycznych. Kutrzeba (1920, 1922) wspomina o informacjach dotyczących wykorzystania gospodarczego Wisły pojawiających się już za panowania ostatnich dwóch Jagiellonów. Wśród dawniejszych publikacji dotyczących polskich miast nadrzecznych wymienić warto prace: Kielczewskiej-Zaleskiej i Grodka (1946), Bogdanowskiego (1993), Kałuskiego (1994), Liszewskiego (1995) oraz inne publikacje, jakie ukazały się w czasopiśmie *Rzeki, Kultura, Cywilizacja, Historia* w latach 1992–2002. Współcześnie, najwięcej publikacji dotyczących polskich miast nadrzecznych opisuje realia przestrzenne zagospodarowania terenów brzegowych (Gadomska, 2008; Zygmunt-Rubaszek, 2010; Muszyńska-Jeleszyńska, 2013; Lis i in., 2017; Klimek, Bosowski, 2022), wiele prac odnosi się do zagadnień ekologicznych (Łysień, 2012; Wolińska, Sławiński, 2017), oddziaływania na funkcje miejskie (Szafranek, 2014; Bocheńska-Niemiec i in., 2017), miejskich krajobrazów nadrzecznych (Kosiński, 2001; Niedźwiecka-Filipiak, Borcz, 2009; Bernat, 2010; Jankowski, 2012) oraz ogólnie rozumianego znaczenia rzek dla rozwoju miast (Milecka, Brankiewicz, 2008; Maurer, 2013; Gzell, 2015; Adamiczka, Adamiczka, 2016).

Artykuł ten wpisuje się w ostatni z obszarów badań, w zamierzeniu wypełniając lukę dotyczącą kompleksowego zestawienia cech miast zlokalizowanych nad najdłuższymi polskimi rzekami.

Wyniki badań

Na dzień 1 stycznia 2023 r., zgodnie z informacjami opublikowanymi w Banku Danych Lokalnych GUS, w Polsce było 979 miast, w tym 302 samodzielne gminy miejskie oraz 677 miast w gminach miejsko-wiejskich. Ludność Polski liczyła 37 907 704 osoby, w miastach mieszkało zaś 22 624 014 osób. Powierzchnia Polski to 312 705 km², a powierzchnia polskich miast – 22 365,06 km², w tym 14 192,3 km² stanowi powierzchnia gmin miejskich, a 8172,8 km² – powierzchnia miast w gminach miejsko-wiejskich.

Miasta nad najdłuższymi polskimi rzekami należą do najważniejszych polskich miast. Jest wśród nich zarówno aktualna stolica Polski – Warszawa, jak i dawna – Kraków oraz miasta bogate i sławne, jak: Gdańsk, Toruń, Poznań, Wrocław, Szczecin. Rzeki łączyły miasta przez wieki, nie tylko umożliwiając handel i komunikację, lecz także szeroko rozumiane wspieranie rozwoju cywilizacyjnego. Niektóre z nich zachowały do dziś swój względnie niezmienny przebieg, inne płyną w sztucznie stworzonych korytach⁴, a wśród nich do najbardziej uregulowanych rzek w Polsce należy Odra, gdyż w XVIII i XIX w. znacząco zmieniono jej przebieg, skracając ją o ok. 150 km.

Szczegółowe informacje dotyczące miast zlokalizowanych nad najdłuższymi polskimi rzekami przedstawione zostały w tabeli 1 (sześć najdłuższych rzek) oraz w tabeli 2 (sześć następnych w kolejności).

⁴ Na ogólną długość ok. 74 tys. km małych rzek w Polsce uregulowano ok. 40 tys. km, w tym zdecydowaną większość przed 1980 r. (Żelazo, 2006, s. 16).

Tab. 1. Informacje dotyczące miast nad sześcioma najdłuższymi polskimi rzekami

Kryteria badawcze	Wisła	Odra*	Warta	Bug**	Narew	San
Długość rzeki w Polsce w km (w nawiasie cała długość)	1047	742 (854)	808	587 (772)	448 (484)	457 (458)
Liczba miast	52	26	22	5	10	13
Przeciętna odległość (w biegu rzeki) pomiędzy miastami	20,1	32,8	36,7	117,4	48,4	35,2
Ludność w miastach (w przypadku Odry – w nawiasie ludność w miastach polskich)	4646,2	2047,1 (1746,6)	1239,1	47,5	185,0	232,5
Powierzchnia miast	2639,65	2176,4	1023,2	92,7	233,4	393,2
Miasto największe i liczba jego mieszkańców (tys.)	Warszawa 1863,1	Wrocław 674,3	Poznań 545,1	Wyszków 26,2	Łomża 60,5	Przemyśl 57,6
Miasto najmniejsze i liczba jego mieszkańców	Opatowiec 0,3	Gratz 2,5	Obrzycko 2,4	Brok 1,76	Suraż 1,0	Dubiecko 0,8
Miasto największe i wielkość jego powierzchni w km ²	Warszawa 517,2	Szczecin 300,5	Poznań 261,9	Brok 28,1	Suraż 33,9	Stalowa Wola 82,5
Miasto najmniejsze i wielkość jego powierzchni w km ²	Nowe 3,6	Bytom Odrzański 2,3	Obrzycko 3,7	Terespol 10,1	Różan 6,7	Dubiecko 2,4
Miasto najstarsze i rok założenia (prawa miejskie)	Kraków ok.992	Wrocław ok.1000	Sieradz 1247	Drohiczyn 1429	Pułtusk 1339	Jarosław 1323
Miasto najmłodsze i rok założenia (prawa miejskie)	Łomianki 1989	Jelcz-Laskowice 1987	Puszczykowo 1962	Terespol 1779	Łapy 1925	Stalowa Wola 1945
Liczba miast założonych do końca XVIII w.	42 (81%)	23 (88%)	18 (82%)	5 (100%)	9 (90%)	11 (85%)
Wiek, w którym założono najwięcej miast	XIII – 17	XIII – 17	XIII – 11	XVI – 3	XV – 5	XV – 5
Liczba miast wojewódzkich	5	3 + Ostrawa	2	0	0	0
Liczba miast na prawach powiatu	9	3	4	0	2	1
Liczba gmin miejsko-wiejskich	28	9	12	4	7	7
Mosty drogowe w miastach	78	64	62	4	10	16
Mosty kolejowe w miastach	16	14	14	1	1	1
Liczba miast bez mostu	21	6	1	2	1	3
Liczba miast posiadających przeprawę promową	7	1	1	0	0	0
Udział procentowy w liczbie ludności miast w Polsce	20,5	9,0	5,5	0,21	0,82	1,03
Udział procentowy ludności miast w ludności całej Polski	12,3	5,4	3,3	0,13	0,49	0,61

* W tym dwa miasta czeskie i pięć miast niemieckich na lewym brzegu Odry granicznej.

** Dane dla Bugu tylko dotyczące polskich miast, bez dwóch miast ukraińskich.

Źródło: geoportal Google Maps, Bank Danych Lokalnych GUS, strony internetowe wszystkich badanych miast.

Tab. 2. Informacje dotyczące miast nad sześcioma następnymi w kolejności najdłuższymi polskimi rzekami

Kryteria badawcze	Noteć	Pilica	Wieprz	Bóbr*	Łyna**	Nysa Łużycka***
Długość rzeki w Polsce w km (w nawiasie – cała długość)	391	319	303	270 (272)	190 (264)	198 (252)
Liczba miast	14	10	8	11	6	11
Przeciętna odległość (w biegu rzeki) pomiędzy miastami	27,9	31,9	37,9	24,7	44,0	22,9

Tab. 2. – cd.

Kryteria badawcze	Noteć	Pilica	Wieprz	Bóbr*	Łyna**	Nysa Łużycka***
Ludność w miastach (w nawiasie – w polskich)	152,9	101,8	82,9	198,9 (195,8)	221,4 (217,4)	342,2 (53,3)
Powierzchnia miast	104,6	198,8	165,1	275,6	134	646,6
Miasto największe i liczba jego mieszkańców (tys.)	Inowrocław 68,9	Tomaszów Mazowiecki 58,8	Lubartów 20,3	Jelenia Góra 76,6	Olsztyn 169,2	Liberec 104,8
Miasto najmniejsze i liczba jego mieszkańców	Przedecz 1,5	Wyśmierzyce 0,9	Izbica 1,7	Wleń 1,6	Sępole 1,9	Ostřitz 2,6
Miasto największe i wielkość jego powierzchni w km ²	Inowrocław 30,4	Tomaszów Mazowiecki 41,3	Dęblin 38,3	Jelenia Góra 109,2	Olsztyn 88,3	Forst 109,9
Miasto najmniejsze i wielkość jego powierzchni w km ²	Izbica Kujawska 2,2	Przedbórz 6,1	Zwierzyniec 6,2	Małomice 5,2	Sępole 4,6	Pieńsk 9,2
Miasto najstarsze i rok założenia (prawa miejskie)	Inowrocław 1239	Warka 1248	Szczeczeszyn 1352	Żagań 1202	Lidzbark warmiński 1308	Görlitz / Zgorzelec 1215
Miasto najmłodsze i rok założenia (prawa miejskie)	Szamocin 1748	Tomaszów Mazowiecki 1830	Dęblin 1954	Małomice 1969	Olsztyn 1353	Pieńsk 1962
Liczba miast założonych do końca XVIII w.	14 (100%)	9 (90%)	7 (87%)	9 (82%)	6 (100%)	9 (82%)
Wiek w którym założono najwięcej miast	XIV – 7	XIV – 5	XVI – 3	XIII – 9	XIV – 6	XIII – 6
Liczba miast wojewódzkich	0	0	0	0	1	1 Liberec
Liczba miast na prawach powiatu	0	0	0	1	1	0
Liczba gmin miejsko-wiejskich	12	9	5	6	2	4
Mosty drogowe w miastach	23	21	15	34	23	64 (50 w miastach czeskich)
Mosty kolejowe w miastach	1	3	3	8	2	5
Liczba miast bez mostu	0	1	0	0	0	0
Liczba miast posiadających przeprawę promową	0	0	0	0	0	0
Udział procentowy w ludności miast w Polsce	0,68	0,45	0,37	0,88	0,96	0,24
Udział procentowy miast w ludności całej Polski	0,4	0,27	0,22	0,52	0,57	0,14

* W tym jedno miasto czeskie.

** W tym jedno miasto rosyjskie w obwodzie kaliningradzkim.

*** W tym trzy miasta czeskie, cztery miasta niemieckie, trzy miasta polsko-niemieckie.

Źródło: geoportal Google Maps, Bank Danych Lokalnych GUS, strony internetowe wszystkich badanych miast.

Miasta położone nad najdłuższymi polskimi rzekami można scharakteryzować, opisując sześć następujących cech:

Liczba miast

Nad 12 najdłuższymi rzekami w Polsce zlokalizowanych jest w sumie 188 miast, czyli 19,2% wszystkich polskich miast, w tym 100 tylko nad brzegami Wisły, Odry i Warty (tj. co dziesiąte polskie miasto). Najmniej miast położonych jest nad Bugiem, gdzie przeciętna odległość pomiędzy nimi wynosi aż 117 km (tylko w części polskiej). Najgęściej zlokalizowane są miasta nadwiślańskie (przeciętnie co 20 km) oraz położone nad Nysą Łużycką (przeciętnie co 23 km). Nad Wisłą leżą

52 miasta i liczba ta przewyższa liczbę miast nad innymi rzekami, nad Odrą bowiem jest ich 26, a nad Wartą 22 (różnica długości tych dwóch rzek to ok. 200 km). Wśród pozostałych rzek wyróżnić można lokalizację 14 miast nad Notecią i 13 nad Sanem.

Interpretacja tych danych jest wieloaspektowa, gdyż o lokacji miasta decyduje wiele czynników, w tym rozwój regionu oraz uwarunkowania polityczne i gospodarcze kraju. Znaczenie Wisły jako szczególnego elementu integrującego nie podlegało dyskusji w różnych czasach i formach istnienia państwa polskiego. Podobnie było przez wieki z Wartą, Narwią czy Sanem. Inne rzeki miały mniej spajający wpływ na tereny, przez które przepływały. Znaczący jest fakt przebiegu granicy wzdłuż rzeki (Odra, Bug, Nysa Łużycka), gdyż polityczne rozstrzygnięcia mogą skutecznie blokować gospodarcze i społeczne wykorzystanie rzeki, tym samym utrudniając powstawanie miast. Miastotwórcze przeszkody generował także brak ważnych szlaków handlowych, tradycji rzemieślniczych czy – w ostatnich wiekach – przemysłu (co dotyczy części północnych i wschodnich obszarów Polski). Rzeka była najczęściej tylko dodatkowym argumentem, który i dziś jednak nie wystarcza do zakładania nad nią nierolniczych jednostek osadniczych.

Liczba ludności w miastach

Nad 12 najdłuższymi rzekami w Polsce mieszka 8784,1 tys. osób, co stanowi 23,1% ludności całego kraju oraz 38,7% polskiej ludności miejskiej. W miastach nad nimi, poza granicami Polski (nad Odrą, Bobrem, Łyną i Nysą Łużycką), dodatkowo mieszka jeszcze 596,5 tys. osób. W miastach nadwiślańskich zamieszkuje ponad 4,6 mln osób, co oznacza, że co piąty mieszkaniec miasta w Polsce ma na co dzień kontakt z naszą najdłuższą rzeką.

Największym polskim miastem nadrzecznym jest Warszawa (1,9 mln osób), którą zamieszkuje aż 40% wszystkich osób mieszkających w miastach nad Wisłą. W innych sześciu dużych miastach (liczących ponad 100 tys. ludności) położonych nad tą rzeką (Kraków, Płock, Włocławek, Toruń, Bydgoszcz, Gdańsk) mieszka w sumie 3,9 mln osób, co oznacza, że w pozostałych 45 nadwiślańskich miastach zamieszkuje jedynie 746 tys. osób (16% wszystkich mieszkających w miastach nad Wisłą). Taka sytuacja nie występuje w zagospodarowaniu żadnej innej Polskiej rzeki. W trzech dużych miastach nadodrzańskich (Opole, Wrocław, Szczecin) w sumie mieszka 1,2 mln osób, czyli 68% wszystkich mieszkających w miastach nad Odrą. Podobnie jest nad Wartą, gdzie duże miasta (Częstochowa, Poznań, Gorzów Wielkopolski) zamieszkuje 70% wszystkich osób mieszkających w miastach nad tą rzeką. Nad pozostałymi rzekami, z wyjątkiem Łyny płynącej przez Olsztyn, nie ma żadnego dużego miasta. Nad Wisłą położone jest także najmniejsze polskie miasto – Opatowiec, z jedynie 313 mieszkańcami.

Liczby te nie oddają precyzyjnie znaczenia rzeki w pozyskiwaniu mieszkańców miast, gdyż współczesnym czynnikiem przyciągającym są przede wszystkim warunki pracy oraz jakość życia na obszarze miejskim. Obecność rzeki to dodatek, cenny, ale raczej tylko estetycznie i rekreacyjnie. Rzeki nie są również tak znaczącym czynnikiem rozwoju gospodarczego, jakim były przez wieki (a tylko w minimalnym stopniu), więc to nie ich walory skłaniają ludzi do przenoszenia się do miast. Warto zauważyć, że bulwary nadbrzeżne, zwłaszcza w dużych miastach, stają się atrakcyjną przestrzenią publiczną, stwarzającą warunki do szczególnego kontaktu z ciągle w pewnym stopniu dziką przyrodą, jaką jest rzeka. W mniejszych miastach zaś zagospodarowanie brzegów często dobrze uzupełnia lokalną ofertę turystyczną.

Powierzchnia miast

Miasta położone nad najdłuższymi polskimi rzekami zajmują powierzchnię 8330 km², tj. 36% powierzchni wszystkich polskich miast i 2,58% powierzchni Polski. W tej liczbie 2640 km² zajmują miasta nadwiślańskie (12% powierzchni wszystkich polskich miast), a tylko 92,7 km² – nadbużańskie (0,4% powierzchni wszystkich polskich miast). Największa jest Warszawa (517 km²), najmniejsza zaś – Izbica Kujawska nad Notecią (tylko 2,2 km²). Nad Wisłą leży sześć dużych miast (o powierzchni ponad 100 km²), w tym górskie miasto Wisła. Nad Odrą jest takich miast siedem, w tym czeska Ostrawa, niemieckie Schwedt/Oder oraz podzielone miasto graniczne Frankfurt nad Odrą i Słubice (część niemiecka ma 147 km²). Nad Wartą ulokowane są dwa duże miasta

(Częstochowa i Poznań), nad Bobrem – Jelenia Góra, nad Nysą Łużycką – czeski Liberec i niemiecki Frost. Nad pozostałymi najdłuższymi polskimi rzekami nie ma miast o dużej powierzchni.

Wiele miast nadrzecznych ma raczej niewielką powierzchnię, gdyż mieszczą się na terenach rolniczych. Są to małe, lokalne centra skupione wokół mostu koncentrującego miejscowy ruch drogowy (rzadziej kolejowy), który uzupełnia usługową ofertę miasta dopasowaną do ograniczonego, w dobrym tego słowa rozumieniu, prowincjonalnego popytu. Rzeka stanowić może dodatkowo zagrożenie powodziowe, co oznacza, że zabudowa miejska powinna być ograniczona do miejsc względnie bezpiecznych (jak np. wysokie skarpy), a nie zawsze są takie na obydwu brzegach, co może powstrzymywać rozwój przestrzenny miasta.

Lokacja miast

Istniejące do dziś miasta nad najdłuższymi polskimi rzekami powstawały przede wszystkim w średniowieczu. Najwięcej z nich (aż 68) założono w XIII w., w tym 18 na Wiśle, 19 na Odrze (z 26 istniejących obecnie) i 12 na Warcie (z 22 istniejących obecnie). Część miała jeszcze starsze (nawet starożytne) lokacje (np. Racibórz, Opole, Kraków, Wrocław, Gdańsk, Poznań), potwierdzone w XIII w. formalnymi aktami lokacyjnymi. W tamtym czasie miasta powstawały przede wszystkim w zachodniej części dzisiejszej Polski. Nad Bugiem, Narwią, Sanem, Wieprzem i Łyną nie było jeszcze wtedy miast, za to nad Bobrem powstało dziewięć z 11, a nad Nysą Łużycką – sześć z 11 istniejących obecnie. W następnym wieku wydano akty lokacyjne dla 45 (w tym wszystkich miast nad Łyną), w XV w. – dla 25 (w tym ukraińskiego Sokala nad Bugiem), a w XVI w. – dla 12. Wieki XVII i XVIII nie sprzyjały zakładaniu miast, gdyż powstało ich nad wszystkimi dużymi rzekami tylko 14, w tym sześć nad Wisłą i ukraiński Czerwonogród nad Bugiem. Wiek XIX sprzyjał zakładaniu miast przemysłowych (np. na Górnym Śląsku), w większości położonych z dala od dużych rzek, nad którymi założono wtedy tylko trzy (polski Tomaszów Mazowiecki nad Pilicą oraz czeskie Žacléř nad Bobrem i Jablonec nad Nysą Łużycką). Za to na mocy ukazów carskich z lat 1869–1870, na obszarze zaboru rosyjskiego 338 miast zdegradowano (Sokołowski, 2016, s. 77). Zawirowania realii politycznych XX w. przyczyniły się do zakładania miast i podnoszenia wsi do ich rangi. Nad najdłuższymi polskimi rzekami powstały wtedy 23 miasta, w tym sześć w okresie międzywojennym. Nie lokowano wówczas ani jednego miasta nad Bugiem, Notecią, Pilicą ani Łyną.

Decyzje dotyczące zakładania miast były w dawnych czasach przede wszystkim konsekwencją przyrostu liczby ludności poszczególnych regionów i podnoszenia się efektywności działalności rolniczej, wytwarzającej nadwyżki żywności umożliwiające społeczny podział pracy i skupianie się w miastach osób żyjących z produkcji artykułów nierolniczych. W erze przemysłowej zaś rzeka w mieście często dostarczała wody do działalności fabryk (np. włókienniczych) lub stawała się elementem lokalnego systemu kanalizacji. To ograniczało zainteresowanie osadniczą lokacją na jej brzegach ze względu na raczej mało atrakcyjne sąsiedztwo. Dziś miejscowości uzyskują status miasta głównie z powodu minimalizowania się udziału funkcji rolniczych w ich gospodarce i wzroście liczby mieszkańców (pomijając prawo dotyczące restytucji praw miejskich), a obecność rzeki nie odgrywa już przy tym znaczącej roli.

Miasta nadrzeczne w podziale administracyjnym Polski

Nad 12 najdłuższymi polskimi rzekami leżą najważniejsze polskie miasta. Z 18 miast wojewódzkich w naszym kraju⁵ aż 11 jest nad nimi położonych, a do tej liczby dochodzą jeszcze: ulokowany nad Nysą Łużycką czeski Liberec będący stolicą kraju libereckiego oraz nadodrzańska Ostrawa będąca stolicą kraju morawsko-śląskiego. Co najmniej sześć miast to bezdyskusyjne stolice historycznych krain Polski: Poznań – Wielkopolski, Kraków – Małopolski, Wrocław – Śląska, Gdańsk – Pomorza Wschodniego, Szczecin – Pomorz Zachodniego, Warszawa – Mazowska. Wszystkie one są jednocześnie miastami na prawach powiatu – miast tego rodzaju nad najdłuższymi polskimi rzekami jest w sumie 21 (z 66 wszystkich takich miast w Polsce). Na Wisłą miastami na prawach powiatu są jeszcze: Tarnobrzeg, Płock, Włocławek i Grudziądz, nad Wartą – Częstochowa i Konin,

⁵ Województwa lubuskie i kujawsko-pomorskie mają po dwa miasta wojewódzkie, odpowiednio: Zieloną Górę i Gorzów Wielkopolski oraz Toruń i Bydgoszcz.

nad Narwią – Łomża i Ostrołęka, nad Sanem – Przemyśl i nad Bobrem – Jelenia Góra. Nad pozostałymi rzekami przeważają gminy miejsko-wiejskie. W sumie jest ich 105, czyli 56% wszystkich miast nad najdłuższymi polskimi rzekami. Najwięcej takich miast leży nad Pilicą (90% wszystkich miast nad tą rzeką), następnie nad Notecią (85% wszystkich miast nad tą rzeką) oraz nad Bugiem (80% wszystkich miast nad tą rzeką). Najmniej miast w gminach miejsko-wiejskich położonych jest nad Łyną i Odrą (odpowiednio 33% i 35%). Uwzględnić należy jeszcze specyficzną sytuację miast położonych nad Nysą Łużycką, jest wśród nich bowiem tylko jedno w całości polskie miasto (Pieńsk), będące stolicą gminy miejsko-wiejskiej, a pozostałe trzy polskie miasta (również w gminach miejsko-wiejskich) są częściami miast przedwojennych podzielną granicą. Wydaje się, że gdyby funkcjonowały razem z częścią niemiecką, miałyby wyższą pozycję w podziale administracyjnym.

Tak duże znaczenie wielu miast położonych nad najdłuższymi polskimi rzekami wynika przede wszystkim z ich historii, w której obecność rzeki współdecydowała o lokacji, najczęściej razem z przebiegiem szlaku handlowego. Ważne były również decyzje polityczne dotyczące wyboru siedziby władzy, głównie o zasięgu ponadregionalnym, które wpływały na miasta nobilitując. Stworzone dawniej relacje i hierarchie dotyczące miast i wiejskich jednostek osadniczych utrwały się przez wieki, wyznaczając ciężenia społeczne i gospodarcze. To zaś wytworzyło prestiż i rangę niektórych miast. Aktualny podział administracyjny Polski jedynie to legalizuje.

Mosty i przeprawy promowe w miastach

W miastach nad najdłuższymi polskimi rzekami zbudowano w sumie ok. 414 mostów drogowych oraz ok. 69 kolejowych⁶. Najwięcej mostów znajduje się na najdłuższej Wiśle: 78 drogowych (w tym 18 w dwóch pierwszych miastach: Wiśle i Ustroniu, gdzie szerokość rzeki nie jest imponująca) i 16 kolejowych. Na Odrze istnieją 64 mosty drogowo, w tym 15 we Wrocławiu⁷, 10 w Szczecinie oraz po osiem w Opolu i czeskiej Ostrawie. W 22 mniejszych miastach nadodrzańskich są tylko 23 mosty, a w trzech polskich miastach nadodrzańskich nie ma żadnego; ich funkcje skupiają się wyłącznie na jednym brzegu. Także w trzech nadodrzańskich miastach niemieckich brakuje mostów, ale tam zdecydował o tym przebieg granicy. Mosty nad Odrą najmocniej odczuły skutki działań wojennych, a wielu wysadzonych w 1945 r. do dziś nie odbudowano. Nad Wartą wzniesiono 62 mosty, w tym 18 w Częstochowie i 10 w Myszkowie (gdzie rzeka nie jest zbyt szeroka) oraz sześć w Poznaniu. W pozostałych 18 miastach nadwarciańskich (bez Zawiercia, gdzie jest aż 20 przejść nad tą rzeką) istnieje 28 mostów. Warta płynie przez centralne województwa Polski i tym samym więcej jest miejsc, w których występuje potrzeba jej przekraczania.

Inaczej jest nad nadgranicznym Bugiem, gdzie mosty znajdują się tylko w trzech z pięciu polskich miast. Nad Narwią mosty posiada dziewięć z 10, nad Sanem – 10 z 13, nad Pilicą – 9 z 10 miast, a nad Nysą Łużycką jedynie niemiecki Rothenburg/Oberlausitz położony jest na jednym brzegu. Aż 50 mostów zbudowano w trzech czeskich miastach w początkowym odcinku rzeki (Jablonec nad Nisou, Liberec, Hrádek nad Nisou). Nad Notecią, Wieprzem, Bobrem i Łyną wszystkie miasta mają mosty. Wartość współczynnika występowania mostów w miastach⁸ jest największa w tych położonych nad Nysą Łużycką (5,8), Łyną (3,8) i Bobrem (3,1), a policzona bez dużych miast (które zwykle posiadają kilka mostów) wyróżnia Nysę Łużycką (3,8), Bóbr (2,4) oraz Pilicę (2,1). Najniższe wyniki dla obu typów obliczeń występują dla Bugu (0,8), jednak współczynnik policzony dla miast mniejszych najniższe wartości wykazuje dla Odry (0,5) i Łyny (0,7), co wydaje się wskazywać na powojenne zaniechania. Na Wiśle braki w infrastrukturze mostowej dopełnia siedem przepraw promowych. Ich liczba zmniejsza się, gdyż w 2008 r. na tej rzece było ich 14, na Odrze – 9, a na Warcie – aż 24 (Rymsza, Rymsza, 2010, s. 306). Nad Wisłą, w Płocku, w 2007 r. oddano do użytku najdłuższy most w Polsce – Most Solidarności, którego długość całkowita wynosi 1712 m.

⁶ Szacunkowe obliczenia własne na podstawie geoportalu Google Maps.

⁷ Liczba szacowana na podstawie geoportalu Google Maps, ponieważ Urząd Miasta Wrocławia nie podaje dokładnej liczby mostów i kładek w mieście (dostępne są tylko dane przedwojenne i dotyczące przejść komunalnych).

⁸ Policzonego poprzez iloraz liczby mostów i liczby miast.

Most to najważniejsze urządzenie, które jest wyrazem znaczenia rzeki dla funkcjonowania miasta. Liczba mostów kolejowych pokazuje przede wszystkim jego pozycję w relacjach krajowych i międzynarodowych, bo ich budowa jest zwykle zbyt kosztowna na tworzenie lokalnych połączeń. Dla miasta ważniejsze są współcześnie mosty drogowe, które nie tylko przyciągają ruch tranzytowy (temu służą głównie te na obwodnicach i autostradach na obrzeżach miasta), lecz także skupiają użytkowników w miejscach przeprawy. Ulice prowadzące do mostów są głównymi arteriami komunikacyjnymi miasta, a w dzielnicach zabytkowych i najbardziej prestiżowych skupiają najdroższe sklepy, lokale gastronomiczne czy rozrywkowe. Mniejsze mosty bywają też miejscami symbolicznymi, dominantami zabudowy miejskiej, budowlami wyraźnie widocznymi i podnoszącymi zalety miejskich krajobrazów.

Wpływ rzeki na funkcjonowanie i rozwój miasta

Problemami miast zlokalizowanych nad najdłuższymi polskimi rzekami, w kontekście ich obecności na obszarze miejskim, są bariery ich zyskowego wykorzystania. Zaliczają się do nich te, które generowane są zarówno przez wewnętrzne realia miejskie, jak i przez oddziaływania zewnętrzne. Do pierwszej grupy należą uwarunkowania dotyczące możliwości rewitalizacji miejskich terenów nadbrzeżnych, często zabudowanych zabytkowymi obiektami. Ich współczesne użytkowanie wymaga nie tylko znacznych nakładów (czasami zasilanych funduszami krajowymi czy europejskimi), lecz przede wszystkim – dobrego pomysłu, adaptującego stare porty, składy czy przystanie do potrzeb dzisiejszych mieszkańców i innych użytkowników miast (np. Bulwar Filadelfijski w Toruniu). Tego rodzaju obiekty zwracają uwagę deweloperów zainteresowanych ich atrakcyjną lokalizacją; zwykle trzeba je chronić, aby zachowały wygląd charakterystyczny dla miasta. Mogą też przyciągać turystów i prestiżowe funkcje usługowe, oddziałując swoim urokiem współtworzonym przez sąsiedztwo rzeki. Istotnym zagrożeniem dla terenów nadrzecznych są jednak potencjalne powodzie, które wymagają podejmowania specjalnych działań zabezpieczających, jak np. wybudowane jeszcze przed I wojną światową, dziś już zabytkowe, bulwary wiślane w Krakowie czy zbiornik Racibórz Dolny, który m.in. rozwiązał problem zalewania dzielnic Wrocławia czy Opola wodami Odry, a we wrześniu 2024 r. uratował jeszcze wiele innych miejsc przed powodzią. Te bardzo kosztowne inwestycje są całkowicie uzasadnione wysokością strat, jakie może spowodować zalanie gęsto zaludnionych i intensywnie zabudowanych dzielnic dużego miasta⁹.

W kontekście bezpośredniego sąsiedztwa rzeki bardzo źle jest oceniane odwracanie się od niej miasta, np. za sprawą betonowych kanałów przyspieszających nurt i tym samym ułatwiających spływ znacznych ilości wody w momentach intensywnych opadów. Miasto traktuje wtedy rzekę jako część systemu kanalizacji, o którego sprawność trzeba dbać, gdyż jest koniecznym elementem infrastruktury komunalnej, ale niekoniecznie nadającym się do podziwiania. W polskich miastach (np. w Katowicach w korycie Rawy) takie inwestycje realizuje się ku niezadowoleniu części mieszkańców, ale dotyczą one mniejszych rzek. W największych miastach zlokalizowanych nad najdłuższymi polskimi rzekami betonuje się tylko brzegi (zwykle pas szerokości kilku metrów), najczęściej na odcinku paru kilometrów, obejmującym dostęp z centrum lub dzielnic zabytkowych. Dużym nakładem środków buduje się także coraz bardziej popularne bulwary nadrzeczne, tworząc z nich atrakcyjne przestrzenie publiczne wykorzystywane przez mieszkańców do codziennego wypoczynku czy jako alternatywę dla kontaktu z naturą, gdy brakuje czasu na wyjazd poza miasto. W miesiącach letnich spotykają się tam tłumy miejscowych i turystów. Ciągłe jeszcze niektóre odcinki rzek (głównie początkowe) mogą stanowić miejsca przeznaczone do wędkowania i kąpieli (np. w rzece Wiśle w Ustroniu), ale miasta muszą tam tworzyć bezpieczny do nich dostęp.

Czynniki zewnętrzne oddziałujące na miejskie funkcje to przedsięwzięcia regulujące rzeki (np. zapory z hydroelektrowniami), które w czasach poszukiwania czystych źródeł energii stają się coraz bardziej popularne¹⁰. Powstają poza miastami, lecz ich budowa zmienia rzekę (jak

⁹ Tylko w jednym mieście – Wrocławiu – w czasie powodzi w 1997 r. woda zalała prawie 40% jego powierzchni, zginęły cztery osoby, ucierpiało ok. 200 mieszkańców, a straty oszacowano na 99,2% budżetu miasta na 1997 r., czyli ponad 800 mln zł, www.wroclaw.pl/dla-mieszkanca/powodz-1997 (dostęp: 12.03.2024).

¹⁰ Na austriackim odcinku Dunaju (357 km) zbudowano aż 10 hydroelektrowni, ale w Polsce obecnie mamy tylko 18 hydroelektrowni o mocy powyżej 5 MW (wszystkich 770, w tym na Wiśle tylko we Włocławku), choć przed II wojną światową było ich 6805 (Kasperek, 2020, s. 31).

np. sztuczne zbiorniki kontrolujące przepływ wody; zwykle oferujące również funkcje rekreacyjne dla mieszkańców miast). Od lat dziewięćdziesiątych XX w. podejmuje się także korzystne działania prawne dotyczące zagrożeń środowiskowych związanych z zanieczyszczeniem rzek. Ich stan poprawia się dzięki coraz skuteczniejszej kontroli i wprowadzeniu kar, ale skala zaniedbań sięgających jeszcze czasów socjalizmu w Polsce wciąż wymaga wielu lat oczyszczania wód (np. problem zanieczyszczenia Odry przez skutki występowania złotych alg od 2022 r.). Miasta funkcjonują biernie przy brudnej rzece, ale gdy jakość wód się poprawia, chętnie znowu zwracają uwagę na jej zalety. Obecnie jednak tylko 1,1 % wszystkich polskich rzek spełnia kryteria dobrego stanu (*Biała księga polskich rzek*, 2023) i miasta jedynie częściowo doceniają ich przebieg przez swoje tereny (bo zwykle to jakiś mało znany fragment biegu rzeki przez las czy bagna, a to, co znajduje się bliżej i pozostaje widoczne, nie jest takie czyste). Szczególnym problemem pozamiejskim pozostaje także graniczny charakter dolnej Odry, Bugu i Nysy Łużyckiej, który jest przyczyną mniejszego wykorzystania tych rzek w porównaniu z latami przedwojennymi, a w związku z tym – spadku znaczenia miast ulokowanych nad ich brzegiem. Przez dziesięciolecia uniemożliwiano nie tylko powstawanie miast przy granicznych rzekach, lecz nawet zacieśnianie współpracy miast nimi podzielonych, które dziś w realiach unijnych nadrabiają relacje poprzez handel, wspólny rynek pracy i turystykę (UM Görlitz, 2011). Wszystkie miasta zlokalizowane nad najdłuższymi polskimi rzekami mają jednak dostęp do wyjątkowego zasobu, jakim jest ważna rzeka, i dopóki będzie ona płynąć, mogą starać się zyskownie go wykorzystać, aby wzbogacić warunki realizacji swoich funkcji (np. poprzez sprzedaż produktów miejskich, w których „składzie” jest widok na rzekę) i wesprzeć plany rozwoju miasta.

Podsumowanie

Miasta zlokalizowane nad najdłuższymi polskimi rzekami stanowią grupę najważniejszych miast w naszym kraju. Potwierdza to ich liczba, wielkość powierzchni i mnogość mieszkańców. Istnieją od wieków i od początków lokacji to właśnie rzeka była istotnym elementem uzasadniającym funkcje miejskie. Często stanowiły centralne ośrodki regionów, skupiając handel i wytwórczość. Były i są miejscami koncentracji działalności wielu podmiotów, dzięki udziałowi w rozbudowanych systemach komunikacji drogowej, wpisujących się w istnienie mostów czy przepraw promowych. Pozostają jeszcze ciągle ważnymi punktami transportu rzeczno-terenowego, którego zalety coraz wyraźniej dostrzegają kreatorzy założeń europejskiej polityki transportowej.

Duża rzeka oddziałuje zarówno na warunki naturalne terenów ją otaczających, jak i na możliwości tworzenia sąsiadującego z nią zagospodarowania, w tym na powstawanie i funkcjonowanie miast. Jest czynnikiem przyczyniającym się do kreowania ich specyficznych cech, decydujących o wyjątkowej atrakcyjności. Miasta zawsze są tworem sztucznym, jako wybudowane dla zaspokajania potrzeb mieszkańców poprzez dostosowanie miejscowych warunków. Zmiany dokonywane przy ich rozbudowie mogą być znaczne, gdyż konstruktorzy urządzeń infrastruktury preferują miejsca płaskie i rozległe. Chociaż wzgórza dodają miastom malowniczości, użytkowanie budynków i budowli na nich zlokalizowanych (zwykle droższych niż te położone w dolinie) czasami stanowi wyzwanie dla służb zapewniających obsługę infrastrukturalną (trudniejsze może być np. zapewnienie odpowiedniego ciśnienia wody czy odsienianie). Poprzez korzystną dla wielu form użytkowania niwelację traci się większość zalet różnorodności ukształtowania terenów miast i w tym kontekście rzeka staje się często najważniejszym elementem naturalnym na ich obszarze. Współcześnie, w wielu miastach oczekuje się, że takim pozostanie i będzie miejscem spotkania ludzi i przyrody. Wówczas jednak jej wykorzystanie gospodarcze musi być ograniczone. Przede wszystkim dotyczy to znaczenia dłuższych rzek w tradycyjnym transporcie, bo jeśli mają być dostosowane do wymagań ekologicznych, tylko w minimalnym stopniu pozostaną ważnymi drogami wodnymi. Zawsze mogą być potencjalnym źródłem wody pitnej, choć wielkość nakładów na jej uzdatnianie będzie wzrastać i w wielu miejscach (i miesiącach) jej pobór może być niewystarczający w stosunku do potrzeb. Pozostaje użytkowanie turystyczne i rekreacyjne (którego rozwój obserwujemy w ostatnich dziesięcioleciach), stając się ważnym źródłem dochodu, choć w wielu przypadkach – głównie dla małych miast i wsi. Większe miasta mogą korzystać z rzek poprzez porty, mariny, przystanie, bulwary, plaże itp. Ich sąsiedztwo zawsze ma oryginalny urok współtworzony przez malowniczość nadbrzeżnych krajobrazów i oddziaływanie na klimat, co przekłada się również na zyski

deweloperów zainteresowanych zagospodarowaniem terenów z widokiem na rzekę. Mgły, kra, fale, wiry i inne zjawiska są inspiracją dla artystów, ale i przedmiotem zachwytu mieszkańców czy turystów. Duża rzeka wyróżnia miasto, przez które płynie, i odciska swoje piętno na jego zagospodarowaniu. Miasto współcześnie raczej zwraca się ku niej, starając się ją wykorzystać jako zasób przestrzenny. W jakim stopniu jest doceniana, zależy od mieszkańców i władz.

Bibliografia

- Adamiczka, H., Adamiczka, B. (2016). Rozwój, odrzucenie, powrót-fazy interakcji miasto-rzeka w kontekście Wrocławia. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 443, 11–22. doi: 10.15611/pn.2016.443.01
- Angiel, J. (2016). *Rzeki i ich wartości w edukacji geograficznej*. Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych.
- Bernat, S. (2010). Doliny rzeczne i ich percepcja. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 13, 167–178.
- Biała księga polskich rzek (2023). *Biała księga polskich rzek. Lekcja płynąca z katastrofy odrzańskiej*. Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi. <https://www.clientearth.pl/media/enpbr451/2023-03-21-biala-ksiega-polskich-rzek-raport.pdf> (dostęp: 30.01.2024).
- Bocheńska-Niemiec, A., Anwajler, K., Lis, A. (2017). Rzeka w mieście – odmienne typy sytuacji przestrzennej dwóch odcinków rzeki Odry w kontekście aktywności fizycznej wrocławskiej młodzieży. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 467, 141–153. doi: 10.15611/pn.2017.467.12
- Bogdanowski, J. (1993). Problemy architektury krajobrazu rzeczno. W: J. Kułtuniak (red.), *Rzeki. Kultura, cywilizacja, historia*, (t. 2, s. 61–75). „Śląsk”.
- Gadomska, W. (2008). Rzeka Łyna i tereny nadrzeczne miejscem rekreacji, turystyki i sportu. *Nauka Przyroda Technologie* 2(4), 1–7.
- Gzell, S. (2015). Nadwodna lokalizacja – co to dziś oznacza dla miasta? *Przestrzeń i Forma*, 24(1), 113–128.
- Jankowski, G. (2012). Wrocławski węzeł wodny jako element kształtujący krajobrazy nadrzeczne Wrocławia. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 18, 59–69.
- Kałuski, S. (1994). Rzeki a granice polityczne. W: J. Kułtuniak (red.), *Rzeki. Kultura, cywilizacja, historia* (t. 3, s. 67–85). „Śląsk”.
- Kasperek, R. (2020). Perspektywy rozwoju energetyki wodnej w Polsce. *Polish Journal for Sustainable Development*, 24(2), 29–38.
- Kielczewska-Zaleska, M., Grodek, A. (1946). *Odra-Nisa: Najlepsza granica polski*. Wydawnictwo Instytutu Zachodniego.
- Klimek, M., Bosowski, W. (2022). Development of riverside areas in the context of the attractiveness for residents. *Civil and Environmental Engineering Reports*, 32(2), 174–192.
- Kosiński, W. (2001). Krajobraz miast nadrzecznych. *Architektura Krajobrazu*, (2–3), 4–16.
- Krauze-Tomczyk, I. (2006). *Nazewnictwo Geograficzne Polski*, t. I: *Hydronimy*. Główny Urząd Geodezji i Kartografii, https://www.kazior5.pl/poradnik/wykaz_wod_plynacych.pdf (dostęp: 11.04.2023).
- Kutrzeba, S. (1920). *Żeglarstwo wiślane*. Polskie Towarzystwo Krajoznawcze.
- Kutrzeba, S. (1922). *Wiśła w historii gospodarczej dawnej Rzeczypospolitej Polskiej*. Polskie Towarzystwo Krajoznawcze.
- Lis, A., Bocheńska-Skałicka, A., Burdziński, J., Gubański, J., Walter, E. (2017). Uwarunkowania przestrzenne, prawne i społeczne w aktywizacji terenów nadrzecznych. Model konceptualny. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 467, 154–162. doi: 10.15611/pn.2017.467.13
- Liszewski, S. (1995). Geografia miast nadrzecznych. W: J. Kułtuniak (red.), *Rzeki. Kultura, cywilizacja, historia* (t. 4, s. 127–151). „Śląsk”.
- Łysień, M. (2012). Problemy miejskich terenów nadrzecznych. *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 109(3-A), 299–304.
- Maurer, A. (2013). Przywrócenie rzeki miastu w kontekście rewitalizacji miast przemysłowych – wybrane przykłady. *Przestrzeń i Forma*, (19), 151–162.
- Milecka, M., Brankiewicz, I. (2008). Radomka w Radomsku – znaczenie rzeki w strukturze miasta przemysłowego. *Problemy Ekologii Krajobrazu*, 22, 305–314.
- Muszyńska-Jeleszyńska, D. (2013). Tereny nadrzeczne w aspekcie rozwoju i rewitalizacji miast. *Journal of Health Science*, 3(14), 99–107.

- Niedźwiecka-Filipiak, I., Borcz, Z. (2009). Wzajemne relacje małych miast i rzek. *Architektura Krajobrazu*, (4), 21–32.
- Rymsza, B., Rymsza, J. (2010). Cywilne przeprawy promowe jako element infrastruktury drogowej. *Zeszyty Naukowe/Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych im. gen. T. Kościuszki*, (3), 304–313.
- Sokołowski, D. (2016). Miasta zdegradowane we wschodniej części województwa mazowieckiego. *Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego*, 30, 72–94.
- Szafranek, E. (2014). Społeczne funkcje terenów nadrzecznych. W: M. Śliwa (red.), *Problemy i wyzwania w zagospodarowaniu przestrzennym terenów nadrzecznych miast* (s. 61–72). Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Urząd Miasta Görlitz (2011). *Handel i działalność gospodarcza w Europa-Mieście, Zgorzelec/Görlitz*. Europastadt Görlitz Zgorzelec GmbH.
- Wolińska, D., Sławiński, K. (2017). Zmiany znaczenia rzeki dla kształtowania przestrzeni miejskiej na przykładzie strumienia Cheonggyecheon w Seulu. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 447, 176–183. doi: 10.15611/pn.2017.467.15
- Wrzosek, A. (1976). Rozważania nad położeniem i rozwojem przestrzennym miast nadrzecznych. *Przegląd Geograficzny*, 48(4), 649–655.
- Zygmunt-Rubaszek, J. (2010). Na styku miasta i rzeki: uwagi o zagospodarowaniu terenów nadrzecznych we Wrocławiu i Głogowie. *Architektura Krajobrazu*, (4), 37–44.
- Żelazo, J. (2006). Renaturyzacja rzek i dolin. *Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich*, 4(1), 11–31.