

BARBARA PIERŚCIONEK\*

THE INFLUENCE OF CHANGES IN THE CITY  
INFRASTRUCTURE ON THE TYPE OF PARKS  
ILLUSTRATED BY THE SZCZYTNIICKI PARK IN  
WROCLAW

WPLYW ZMIAN INFRASTRUKTURY MIEJSKIEJ NA  
CHARAKTER ZAŁOŻEŃ PARKOWYCH NA PRZYKŁADZIE  
PARKU SZCZYTNIICKIEGO WE WROCLAWIU

Abstract

The paper is a continuation of author's reflections about the historical parks in Wrocław, which beauty is in danger of loss due to man's activities. The focus of the paper is on the very controversial issue of recent years – building the inner city ring road in Wrocław. The planned location of the ring road crosses Szczytnicki Park – one of the oldest historical parks in the city. The project included the location of a four-lane street on the edge of the park and crossing far coherent historical urban complex (the components of this complex are remarkable modernistic building such as: UNESCO WHO Heritage site – Centennial Hall, Zoological Garden, WUWA Exhibition Area, Olympic Stadium and housing estates Sępolno and Biskupin) generates multifaceted social conflicts.

*Keywords: Szczytnicki Park, Wrocław, historical urban park, restoration and preservation*

Streszczenie

Artykuł stanowi kontynuację rozważań autorki, dotyczących zabytkowych parków Wrocławia, których piękno może zostać wkrótce utracone w wyniku działalności człowieka. Główny nacisk położono na bardzo kontrowersyjny w ostatnich latach temat budowy obwodnicy śródmiejskiej Wrocławia, której planowany bieg przecina Park Szczytnicki, jedno z najstarszych zabytkowych założeń parkowych miasta. Projekt przeprowadzenia w obrzeżach parku czteropasmowej drogi, przecinającej spójny dotąd zabytkowy kompleks urbanistyczny, którego elementy stanowią wybitne osiągnięcia architektury modernistycznej (m.in. wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego UNESCO Hala Stulecia, Ogród Zoologiczny, teren wystawy WUWA, Stadion Olimpijski oraz osiedla Sępolno i Biskupin), generuje wielopłaszczyznowe konflikty społeczne.

*Słowa kluczowe: Park Szczytnicki, Wrocław, zabytkowy park miejski, rewaloryzacja i ochrona*

\* PhD. Eng. Arch. Barbara PierścioneK, Department of Civil Engineering and Architecture, Faculty of Civil Engineering, Opole University of Technology.

## 1. Introduction

Urban greenery, including parks, constitutes an enclave of peace. It is also an element of the ecosystem, the “green lungs” which increase the quality of the urbanised environment, although remaining under constant pressure connected with the need to manage and improve every piece of open space. For developers, the most appealing land strips are those located near vibrant town centers. Sadly, the pace of contemporary life and transport problems faced by growing agglomerations limit their inhabitants’ access to nature. Due to the development of technology, which aims at improving our well-being, the number of motor vehicles has increased over the last few years. However, there is a price for fast transport, namely increased noise and environmental pollution. An interesting question arises from this problem: do we still need to protect each and every single enclave of greenery?

## 2. Development of Szczytnicki Park

In accordance with rational city planning, strictly connected with intensive urbanisation, attempts at outrunning the development of subsequent urban areas were made as early as in 19<sup>th</sup> century, allocating parts of the open space to parks in order to ensure that the inhabitants of Wrocław had places where they could stroll and relax. The park complexes which were established at that time, providing a rich offer accommodating the needs of their users, combined strict garden art with city planning and at the end of 19<sup>th</sup> century they formed the landscape architecture which was only developing at the time<sup>1</sup>.

The first such venture undertaken in Wrocław was the transformation of a private garden belonging to Frederick Louis, Prince of Hohenlohe-Ingelfingen in Szczytniki into a public park. Created in 1783-1789, initially the park featured diverse landforms. In the western part of the park, there was a *jardin à la française* with detached buildings such as: aviary, riding arena, bowling alley and shooting range. The eastern part of the park consisted of an English garden with wild greenery, whose highlight was an old growth of trees: a relic of the Szczytniki forest. The space-forming elements were mainly forest clearings and a rivulet (Schwarz Wasser) that surrounded the park from the north and whose offshoots served as a basis for forming two ponds<sup>2</sup>. The plan for developing the former gardens was devised by Joseph Peter Lenné and its implementation, under the supervision of Julius Lösener, began in the autumn of 1865. At that time, the function of chief gardener was performed by Gustav Heinze. In the initial stage of land management, the vegetation was cut down and replanted and the park changed its surface as new plots and lots were continuously added. From 1865 to 1945 the park expanded from 40 to 100 ha and so far it is the largest park in Wrocław. Alleys and recreational areas have been created, as well as an educational botanical garden. For years, the park has served an educational, sporting, commercial, representative and most importantly a leisure function. Its creators assured its unique character and high artistic value, both from the point of view of the greenery and the facilities it contained.

---

<sup>1</sup> A. Zachariasz, *Ogród publiczny w centrum miasta*, [in:] „Czasopismo Techniczne”, z. 4-A/2008, Kraków 2008, p. 296.

<sup>2</sup> I. Bińkowska, *Natura i miasto. Publiczna zieleń miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku*, Wrocław 2011, p. 130.

## 2.1. Premises of the rehabilitation of Szczytnicki Park

Currently, Szczytnicki Park constitutes a part of the Szczytnicki Nature and Landscape Complex (defined by the Polish Act on Protection of Nature as “fragments of natural and cultural landscape protected for their scenic and aesthetic value” – translator’s note), individually protected in stages from 1997 by the Wrocław City Council. The overall surface of the area is 1131 ha and consists of two islands: Great Island (situated between the Oder River, the Old Oder River and the Oder River Flood Channel) and Opatowicka Island. The aim of the venture is conservation of valuable natural, cultural, historical and architectural sites<sup>3</sup>. This mainly concerns Szczytnicki Park with its Japanese Garden and some outstanding spatial sites of cultural value, such as: the Wrocław Zoological Garden, Botanical Garden of Medicinal Plants, grounds around the Olympic Stadium (including “Morskie Oko” baths) and the Centennial Hall, inscribed on the UNESCO World Heritage List. The protected area also includes riverside promenades as well as housing and garden developments of Zalesie, Dąbie, Zacisze, Sepolno and Biskupin along with the WuWA Housing Estate (Ill. 1)<sup>4</sup>.

The complex situated in the east of the city between the Old Oder River and Wróblewskiego, Kopernika, Mickiewiczza, Paderewskiego and Różyckiego streets is scenic and has great compensative and dendrological value. After the Botanical Garden, Szczytnicki Park constitutes the largest agglomeration of natural monuments in Wrocław. Its surface features around 400 species of trees and shrubs, including an old growth of trees protected by law, mainly accessed from Różyckiego street. It includes: a cluster of three English oaks (*Quercus robur*) with girths ranging 306-427 cm and heights ranging 19-22 m, an avenue of fifteen English oaks with girths ranging 283-370 cm (heights 9-34 m), a cluster of European beech trees (*Fagus sylvatica*) with girths of 307 and 318, a wild service tree (*Sorbus torminalis*) with the girth of 102 cm (height 14 m) or a sweet chestnut (*Castanea sativa*) with the girth of 257 cm (height 20 m) and many other exotic species<sup>5</sup>.

The dendrological rarities that can be found in the park include: the English yew ‘Adpressa’ (*Taxus baccata* ‘Adpressa’), bald cypress (*Taxodium distichum*), Nikko fir (*Abies homolepis*), dawn redwood (*Metasequoia glyptostroboides*), ginkgo (*Ginkgo biloba*), golden larch (*Pseudolarix amabilis*), Bhutan pine (*Pinus wallichiana*), Jeffrey pine (*Pinus jeffreyi*), Swiss pine (*Pinus cembra*), lodge pole pine (*Pinus contorta*), pitch pine (*Pinus rigida*), oriental spruce (*Picea orientalis*) and Serbian spruce (weeping form) (*Picea omorica* ‘Pendula’).

The park also features Japanese Garden, designed by Mankichi Arai in 1909-1912 and created on the initiative of Fritz von Hochberg to commemorate the Centennial Exhibition of 1913. In 1999, as a result of international cooperation, the garden regained its original glory thanks to two Japanese experts, Hitoshi Tomita and Ikuo Taniguchi. The effect of their work can be seen to this day. They planted 15 species of trees and shrubs which naturally grow only in Japan as well as 31 species of trees and shrubs from East Asia and Japan. Some of the trees remained from the initial garden; these include an old pagoda tree, growing by the Kabuki Gate. Other species include: ginkgo, Katsura, Osage orange, golden larch, as well as

<sup>3</sup> The Environmental Protection Programme for the City of Wrocław for 2012-2015, p. 142 (bip.um.wroc.pl – access: 05.10.2013).

<sup>4</sup> A. Drapella-Hermansdofer, *Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy*, [in:] *Leksykon zieleni Wrocławia*, (ed.) I. Bińkowska, E. Szopińska, keyword no 834, Wrocław 2013, pp. 806-807.

<sup>5</sup> Abstract from a register of natural monuments on the territory of the Wrocław Commune, [in:] *Leksykon zieleni Wrocławia*, (ed.) I. Bińkowska, E. Szopińska, Table 2, Wrocław 2013, p. 855.

Japanese maple, vine maple and hornbeam maple, which rarely grow in Poland. Additionally, there are over a hundred-year-old oak trees, beech trees, planes, common hornbeams, a red horse-chestnut, Pacific red cedars and a Sawara cypress.

The insufficiency of the ongoing actions aimed at the cultivation of park greens without a comprehensive protection strategy has been repeatedly emphasised. This insufficiency has led to gradual weakening of the tree stand along with the park's scenic value. The problem lies in maintaining parks, as the subsidies allocated for that purpose by the Wrocław Commune are smaller and smaller each year and the conservation on the territory of Szczytnicki Park is managed by private companies which do not have proper references within the scope of conservation and cultivation of historical plants.

In the years 2008-2009, employees of the Division of Environmental Development of the Wrocław University of Technology developed a concept of a rehabilitation strategy for Szczytnicki Park in Wrocław. The main premises of the strategy were based on the preservation and exposition of the scenic and cultural value of the park and its modification aimed at accommodating the needs of contemporary inhabitants. The concept included an introduction of the following new elements and terminology: Historical Gardens would cover the former Prince's Garden and forest (so-called *Bandewäldchen*), Zalesiański forest and modernist gardens. Gardens of the World would mainly consist of the Japanese Garden and Göppert's Grove, modified to resemble an English-style garden, as well as the Botanical Garden. The Gardens of the World would be completed by the Chinese Garden, based on the concept of the 18<sup>th</sup> century Eastern garden design<sup>6</sup>.

In the context of *The Strategy "Wrocław in the Perspective 2020 plus"* (a conceptual and formulaic urban vision), Szczytnicki Park could become an area used for ecological education, retaining its natural functions and at the same time constituting a place of integration: with other cultures, nature, history and art. When it comes to the public image, Szczytnicki Park would become a model complex, promoting new forms of organisation of leisure and recreational activity in green areas, promoting an image of a friendly and appealing city for everyone: inhabitants and visitors, the youth and elderly, individual users and organised groups<sup>7</sup>. The park's central location is an additional asset, as it can be easily accessed by all means of public transport.

## 2.2. Development of urban infrastructure in the context of Szczytnicki Park complex

Wrocław faces many transportation problems; it has the greatest number of traffic jams in Europe after Brussels and Warsaw. A dispute has flared up in the last few years, concerning the construction of a bridge with a crossing via Great Island, constituting a section of the Śródmiejska Bypass in Wrocław. One of the ideas of the Wrocław City Hall is relieving the city by directing transit traffic through a newly designed East Bridge via Great Island and

<sup>6</sup> *Strategia rozwoju Parku Szczytnickiego we Wrocławiu*, (ed.) A. Drapella-Hermansdorfer, M. Brodzka, Ł. Dworniczak (<http://www.krajobraz.wroc.pl/strategia-rewaloryzacji-parku-szczytnickiego-we-wroclawiu-etap-i-wstepny-program-funkcjonalno-przestrzenny-zagospodarowania-parku-szczytnickiego/> – access: 05.10.2014).

<sup>7</sup> *The Strategy "Wrocław in the Perspective 2020 plus"*, (ed.) R. Galar, G. Roman, J. Waszkiewicz ([http://bip.um.wroc.pl/wps/wcm/connect/398102804280289a965bd796e258c1d9/strategia\\_pl.pdf?MOD=AJPERES](http://bip.um.wroc.pl/wps/wcm/connect/398102804280289a965bd796e258c1d9/strategia_pl.pdf?MOD=AJPERES) – access: 05.10.2014).

Szczytnice Park and its borders. The planned construction of the East Bridge would connect Armii Krajowej alley and Krakowska street with Olszewskiego street in Biskupin estate and Mickiewicz street in Sępolin estate.

The works were supposed to commence in August 2013, but were protested by the members of the “Szczytnicki Park Campaign” and “Friendly Island”. The main objective of these two grassroots associations was convincing the authorities to change the transit route of the Śródmiejska Bypass so that it omitted Szczytnicki Park and Great Island in order to protect the historical complex of the park and the Centennial Hall against the advancing degradation and negligence.

The present authorities of Wrocław had proposed to lay a transit road, which would trigger irreversible changes in the structure of Szczytnicki Park. Mickiewicz street, which divides the park in half and currently carries 25 thousand vehicles a day, would be widened to become a four-lane expressway. As a result, the old growth of trees and exotic tree stand on the borders of the park would have to be logged. In the coming years, the traffic would probably amount to ca. 40 thousand vehicles a day due to the existence of two new housing estates which are being implemented by Archicom: Olimpia Port and New Port, aimed to accommodate ca. 30 thousand residents. If nowadays the motorist indicator in Wrocław is as high as ca. 540 vehicles per one thousand inhabitants, taking into consideration that half of those 30 thousand people who live in the newly built housing estates travel by car, traffic increase on Mickiewicz street, which crosses Szczytnicki Park, is inevitable, as the most frequently chosen transport direction will be the city centre. Housing projects always bank on individual transport and easy access. The success of the mentioned projects has been dependent on the construction of Wielkiej Wyspy (Great Island) alley and the East Bridge, which are to constitute its transport infrastructure.

The Śródmiejska Bypass would end at the conjunction of 9 Maja, Mickiewicz and Paderewskiego streets, which would lead to the park’s degradation and disruption. Walkers who want to cross to the other side of the park would have to face a “motorway”. According to dendrologists, the park will die out quickly and irreversibly once the planned infrastructure development is completed.

One alternative solution would be to build the South Bridge, which was already postulated in 2003 by the community councils of housing estates on Great Island and the “Friendly Island” association. It was suggested to cross the Oder River at the level of the Śląża Stadium as a continuation of Na Niskich Łąkach street. In 2006, in the currently applying *Study of land use conditions and directions*, the course of the eastern section of the Śródmiejska Bypass is established to run through a channel called Wielkiej Wyspy alley, and then through Paderewskiego alley towards Kowale estate. However, the idea of the necessary link between Great Island and the southern part of the city failed. In 2010, the “Szczytnicki Park Campaign” association organised an urban planning competition in order to prevent the process of gradual degradation of the park, aimed at selecting different solutions for the course of the city bypass, allowing for the historical value of Szczytnicki Park, which is not only a beautiful green complex, designed by the masters of Romantic landscape, but also an extensive area featuring such great masterpieces of modernism as Max Berger’s, Hans Poelzig’s and Hans Scharoun’s buildings. The architectural competition showed some alternative solutions for the eastern section of the bypass, but the authorities of Wrocław did not take them into consideration. Potentially, the concepts proposed within the competition, along with the implementation of the Park&Ride system,

would provide comprehensive solutions of the present and future problems connected with the dynamically expanding areas near Swojczyce and the neighbouring communes in the Jalcza-Laskowice direction<sup>8</sup>. The proposed solutions would relieve Mickiewicz street and ensure conservation of Szczytnicki Park. However, the greatest problem in this type of ventures is small social acceptance and favouring “comfortable” travel by car over the ecological solution that is public transport or using bicycle paths.

A significant problem which needs to be signaled is environmental pollution, especially the condition of air and the issue of limiting private transport in favour of public transport, as well as the question of traffic noise in park complexes, which are to be used as places of relaxation. Acoustics-wise, the transport system in Wrocław is particularly unfavourable; its comprehensive reconstruction would require a considerable amount of time and investment outlay.

The green areas as we see them should increase the well-being of the inhabitants who seek peace in the hurly-burly of big city life. Szczytnicki Park, distinguished by its particularly natural and scenic values and protected by the Natura 2000 scheme, has a strategic significance for maintaining the city’s natural system, especially the continuity of its green corridors conditioning proper functioning of the environment, which is also a refuge for small animals. Although the presence of animals is limited by deep the penetration of the land by the man, barriers impeding migration as well as pollution, the park is home to around 70 species of breeding birds, including middle spotted woodpecker and collared flycatcher, protected species of beetles and hymenoptera as well as butterflies: white-letter hairstreak, which are rare in Silesia. The park is also a feeding ground for many species of bats, such as: Daubenton’s bat, common noctule and *Nathusius’* pipistrelle; when it comes to reptiles, the grass snake can also be observed in the area<sup>9</sup>.

The text of the Study guarantees the maintenance of minimal biologically-active surfaces in the area of the city, serving as places of growth for plants and feeding grounds for animals, as well as the restoration of environment, although these areas are insufficient for leisure purposes<sup>10</sup>. These arrangements also concern the Szczytnicki Nature and Landscape Complex, where the existing areas of greenery need to be preserved and the nearby areas of allotments need to be developed with other forms of vegetation<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> *The study of land use conditions and directions in Wrocław* assumes the organisation of the Park&Ride system, allowing travelling partly by car and partly by means of public transport, which requires linking parking lots to tram and bus stops and the adjustment of the public transport to the needs of this system, especially in the area of the Śródmiejska Bypass and the city’s exit roads. The areas of the Centennial Hall and the Zoological Garden lack parking spaces, the directions of the parking policy are established as Parking Zone B and it is indicated to reserve areas and support the construction of parking lots, especially underground and multi-storey parking lots. See: *Prognoza oddziaływania na środowisko ustaleń projektu zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”*, Wrocław City Hall, Wrocław Development Office, Wrocław 2009, pp. 33-34.

<sup>9</sup> A. Guziak, *IV. osiedla Zacisze, Zalesie, Sępólno, Bartoszowice, Biskupin, Dąbie i Szczytniki (tzw. Wielka Wyspa)*, [in:] *Raport 2002 – Miasto – Środowisko, Biosfera* ([www.eko.org.pl/wroclaw/srodowisko/index.html](http://www.eko.org.pl/wroclaw/srodowisko/index.html) – access: 10.10.2014).

<sup>10</sup> *Prognoza oddziaływania..., op cit.*, p. 60.

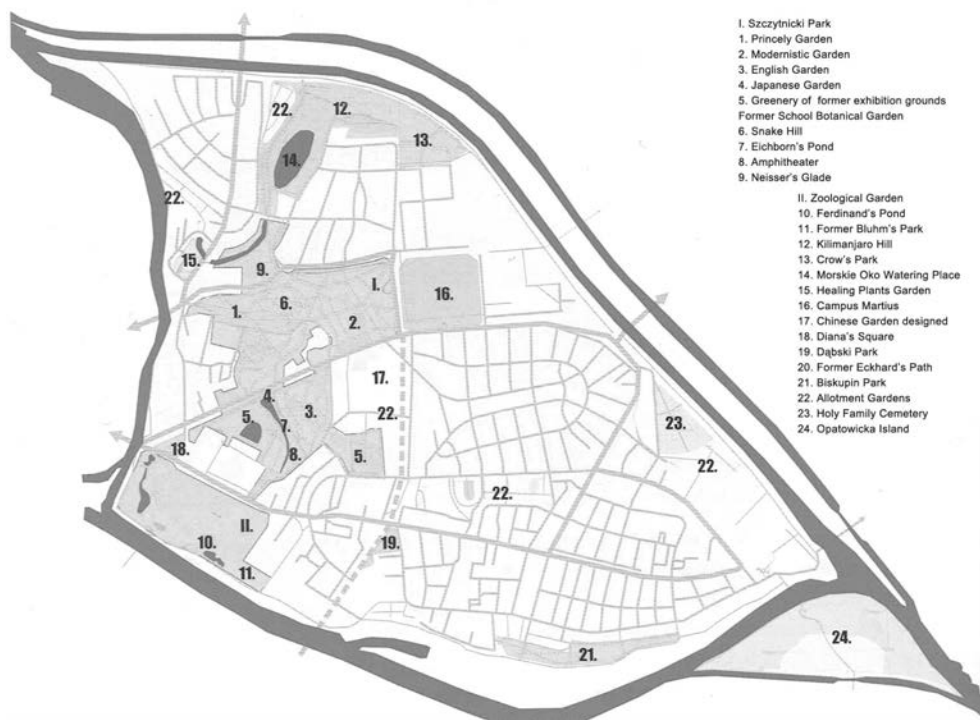
<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 45.

### 3. Conclusion

The subject of road infrastructure in constantly developing and vibrant Wrocław is very complex and the problems which arise from it are multilayered. The dynamically developing housing investments in the city centre, as well as suburban estates, require efficient transport. It often happens, however, that valuable green recreational areas implemented at great costs and cultivated for years, are turned into concrete deserts and lose their unique charm. The constantly shrinking green space and disappearing trees caused by the need to implement new investments, is not compensated for by new greenery accompanying buildings, mainly due to their high intensity. As a result of infrastructure development, this trend may continue, due to the lack of open spaces allocated for greenery.

From the beginning of its existence, Szczytnicki Park was portrayed on postcards, in photos and paintings. Until recently, it had places which had not been changed since the middle of 19<sup>th</sup> century, and which used to inspire German Romantic painters. Currently, as has already been mentioned, the oldest trees in the park are exposed to increasing road traffic and logging. Only time will tell what form the route of the Śródmiejska Bypass will take and to what extent it will influence the historical Szczytnicki Park. The validity of expanding fast city roads, which are indispensable in today's world, is undisputable. What is disputable is the respect for the existing historical areas and buildings when implementing this type of investments.

An afterthought which arises in connection with the above deliberation may be the example of Dresden; due to the similar situation in which it found itself after being inscribed on the UNESCO World Heritage List, namely a controversial construction of a river crossing. In 2004, the Dresden Elbe Valley was inscribed on the list of UNESCO List of World Heritage Sites as the 33<sup>rd</sup> site on the territory of Germany. The development of transport infrastructure triggered a decision to construct a bridge on the Elbe River, which would relieve the city of cars and reduce noise. This project provoked a wide discussion among the opponents of the venture, mainly ecologists who were worried by the negative effects on flora and fauna, as well as intellectuals such as Guenter Grass and Martin Walser. The implementation was also opposed by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, taking into consideration the fact that the construction of the bridge would destroy the Baroque landscape of the city. The construction of the bridge, based on short pillars aimed at the smallest possible interference in the landscape, was implemented following the 2005 referendum with the support of the majority of the residents of Dresden. The result of this controversial venture was the first case of a penal removal of the site from the World Heritage List, which undermined the prestige of the city.



III. 1. Map of the Szczytnicki Nature and Landscape Complex based on R. Dworniczak's design, [in:] *Leksykon zieleni Wrocławia*, (ed.) I. Bińkowska, E. Szopińska, Via Nowa, Wrocław 2013.

II. 1. Mapa Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego wg rysunku R. Dworniczaka, [w:] *Leksykon zieleni Wrocławia*, (red.) I. Bińkowska, E. Szopińska, Via Nowa, Wrocław 2013.

## References

- [1] Bińkowska I., *Natura i miasto. Publiczna zielenie miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław 2011, pp. 129-150.
- [2] Guziak A., *IV. Osiedla Zacisze, Zalesie, Sępolno, Bartoszowice, Biskupin, Dąbie i Szczytniki (tzw. Wielka Wyspa)*, [in:] *Raport 2002 – Miasto – Środowisko, Biosfera* (www.eko.org.pl/wroclaw/srodowisko/index.html – access: 10.10.2014).
- [3] *Leksykon zieleni Wrocławia*, (ed.) I. Bińkowska, E. Szopińska, Via Nowa, Wrocław 2013.
- [4] *Prognoza oddziaływania na środowisko ustaleń projektu zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”*, Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław 2009 (pracownia.org.pl/pliki/images/2011-10-28\_Prognoza\_Wroclaw.pdf – access: 05.10.2014).
- [5] *Program ochrony środowiska dla miasta Wrocławia na lata 2012-2015*, Urząd Miejski Wrocławia (<http://bip.um.wroc.pl/wps/wcm/connect/3651b61e-6df5-4582-9e38->



- b3620622619b/program\_ochrony\_srodowiska\_dla\_miasta\_Wroclawia\_na\_lata\_2012\_2015.pdf?MOD=AJPERES – access: 04.10.2014).
- [6] *Strategia rozwoju Parku Szczytnickiego we Wrocławiu*, (ed.) A. Drapella-Hermansdorfer, M. Brodzka, Ł. Dworniczak (<http://www.krajobraz.wroc.pl/strategia-rewaloryzacji-parku-szczytnickiego-we-wroclawiu-etap-i-wstepny-program-funkcjonalno-przestrzenny-zagospodarowania-parku-szczytnickiego/> – access: 05.10.2014).
- [7] *Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus”*, (ed.) R. Galar, G. Roman, J. Waszkiewicz ([http://bip.um.wroc.pl/wps/wcm/connect/398102804280289a965bd796e258c1d9/strategia\\_pl.pdf?MOD=AJPERES](http://bip.um.wroc.pl/wps/wcm/connect/398102804280289a965bd796e258c1d9/strategia_pl.pdf?MOD=AJPERES) – access: 05.10.2014).
- [8] Zachariasz A., *Ogród publiczny w centrum miasta*, „Czasopismo Techniczne”, z. 4-A/2008, Kraków 2008, pp. 296-304.
- 

## 1. Wstęp

Zieleń miejska, w tym parkowa, stanowi enklawę spokoju. Jest również elementem ekosystemu, „zielonymi płucami”, poprawiającymi jakość zurbanizowanego środowiska, pozostającego pod ciągłą presją zagospodarowania każdego skrawka wolnej przestrzeni. Dla deweloperów najbardziej atrakcyjne są tereny położone blisko tętniących życiem centrów miast. Współczesne tempo życia i problemy komunikacyjne wciąż rozrastających się aglomeracji ograniczają jej użytkownikom kontakt z przyrodą. W sytuacji rozwoju technologii, zmierzającym do polepszenia komfortu życia, wzrosła także w ostatnich latach liczba pojazdów mechanicznych. Szybka komunikacja ma jednak swoją cenę, jaką jest wzmożony hałas i skażenie środowiska. Pozostaje pytanie, czy obecnie należy chronić każdą, nawet najmniejszą enklawę zieleni?

## 2. Rozwój Parku Szczytnickiego

W myśl racjonalnego planowania miast, ściśle związanego z ich intensywną urbanizacją, już w XIX w. starano się niejako wyprzedzić zabudowywanie kolejnych obszarów miejskich, przeznaczając część wolnych terenów na parki, w ramach zapewnienia mieszkańcom miejsca sprzyjającego spacerom i wypoczynkowi. Powstałe wówczas założenia, z bogatym programem dostosowanym do potrzeb użytkowników, łączyły ściśle sztukę ogrodową z urbanistyką i pod koniec XIX w. ukształtowały rozwijającą się wówczas architekturę krajobrazu<sup>1</sup>.

We Wrocławiu pierwszym przedsięwzięciem tego typu było przekształcenie w park publiczny prywatnego ogrodu księcia Friedricha Ludwiga von Hohenlohe-Ingelfingena w Szczytnikach. Początkowo, powstały w latach 1783-1789, park posiadał różnorodne ukształtowanie. W zachodniej części znajdował się ogród w stylu francuskim z obiektami wolno stojącymi, takimi jak: ptaszarnia, ujeżdżalnia, kręgielnia i strzelnica. Wschodniej części parku nadano charakter parku angielskiego z dziko rosnącą zielenią, której najważniejszą

<sup>1</sup> A. Zachariasz, *Ogród publiczny w centrum miasta*, „Czasopismo Techniczne”, z. 4-A/2008, Kraków 2008, s. 296.

ozdobą pozostawał starodrzew, będący reliktem lasu szczytnickiego. Elementami kształtującymi przestrzeń były przede wszystkim polany leśne oraz rzeczka (Schwarz Wasser), otaczająca park od strony północnej, z kolei z jej odnóg utworzono dwa stawy<sup>2</sup>. Projektem urządzenia dawnych ogrodów książęcych zajął się Joseph Peter Lenné, a prace w parku pod nadzorem Juliusa Lösenera ruszyły jesienią 1865 r. Wówczas funkcję głównego ogrodnika pełnił Gustaw Heinze. W początkowym okresie zagospodarowania terenów dokonywano wycinek i przesadzeń roślinności, a park zmieniał powierzchnię, gdyż dodawano wciąż nowe działki i parcele. Od 1865 aż do 1945 r. park rozrósł się z 40 do 100 ha i do tej pory jest największym wrocławskim parkiem. Stworzono aleje i tereny rekreacyjne, a z czasem powstał także szkolny ogród botaniczny. Park przez lata spełniał funkcję edukacyjną, sportową, komercyjną, reprezentacyjną, a przede wszystkim wypoczynkową. Twórcy parku zadbali o jego indywidualny charakter i wysoką wartość artystyczną zarówno z uwagi na zieleń, jak i obiekty znajdujące się na jego terenie.

### 3. Założenia rewaloryzacji Parku Szczytnickiego

Obecnie Park Szczytnicki stanowi fragment Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego, objętego ochroną indywidualną, wprowadzaną etapowo od 1997 r. przez Radę Miejską Wrocławia. Całkowita powierzchnia obszaru wynosi 1131 ha, a w jej skład wchodzi dwie wyspy – Wielka Wyspa (położona między Odrą, Starą Odrą i Kanałem Powodziowym Odry) oraz Wyspa Opatowicka<sup>3</sup>. Celem przedsięwzięcia jest ochrona cennych obiektów przyrodniczych, kulturowych, historycznych oraz architektonicznych, zwłaszcza Parku Szczytnickiego z Ogrodem Japońskim oraz wyróżniających się obiektów przestrzennych o znaczeniu kulturowym, m.in.: Ogrodu Zoologicznego, Ogrodu Roślin Leczniczych, terenów wokół Stadionu Olimpijskiego (w tym kąpieliska Morskie Oko) oraz Hali Stulecia, wpisanej decyzją UNESCO na listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego. Obszar objęty ochroną stanowią także bulwary nadrzeczne i zabudowa osiedlowo-ogrodowa Zalesia, Dąbia, Zacisza, Sępolna oraz Biskupina, wraz z wystawowym osiedlem WuWA (il. 1)<sup>4</sup>.

Założenie, zlokalizowane we wschodniej części miasta, pomiędzy starą Odrą a ulicami Wróblewskiego, Kopernika, Mickiewicza, Paderewskiego i Różyckiego, ma charakter krajobrazowy i duże walory kompozycyjne oraz dendrologiczne. Park Szczytnicki jest obok Ogrodu Botanicznego największym skupiskiem pomników przyrody we Wrocławiu. Na jego powierzchni rośnie ok. 400 gatunków drzew i krzewów, w tym starodrzew chroniony prawem, zlokalizowany przede wszystkim od strony ul. Różyckiego, m.in.: grupa trzech dębów szypułkowych (*Quercus robur*) o obwodzie 306–427 cm i wysokości 19–22 m, aleja piętnastu dębów szypułkowych o obwodzie 283–370 cm (wysokości 9–34 m), grupa buków zwyczajnych (*Fagus sylvatica*) o obwodzie 307 i 318 cm, jarzęb brekinia (*Sorbus torminalis*) o ob-

<sup>2</sup> I. Bińkowska, *Natura i miasto. Publiczna zieleń miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku*, Wrocław 2011, s. 130.

<sup>3</sup> *Program ochrony środowiska dla miasta Wrocławia na lata 2012–2015*, s. 142 (bip.um.wroc.pl – dostęp: 05.10.2013).

<sup>4</sup> A. Drapella-Hermansdofer, *Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy*, [w:] *Leksykon zieleni Wrocławia*, (red.) I. Bińkowska, E. Szopińska, hasło nr 834, Wrocław 2013, s. 806–807.

wodzie 102 cm (wysokości 14 m) czy kasztan jadalny (*Castanea sativa*) o obwodzie 257 cm (wysokości 20 m) i wiele gatunków egzotycznych<sup>5</sup>.

Do osobliwości dendrologicznych rosnących w parku należą m.in.: cis pospolity 'Adpressa' (*Taxus baccata* 'Adpressa'), cypryśnik błotny (*Taxodium distichum*), jodła nikkońska (*Abies homolepis*), metasekwoja chińska (*Metasequoia glyptostroboides*), miłorząb dwukłapowy (*Ginkgo biloba*), modrzewnik chiński (*Pseudolarix amabilis*), sosna himalajska (*Pinus wallichiana*), sosna Jeffreya (*Pinus jeffreyi*), sosna limba (*Pinus cembra*), sosna skręcana (*Pinus contorta*), sosna smółowa (*Pinus rigida*), świerk kaukaski (*Picea orientalis*), świerk serbski 'Pendula' (*Picea omorica* 'Pendula').

Częścią Parku Szczytnickiego jest Ogród Japoński, założony z inicjatywy hrabiego Fritza von Hochberga i zaprojektowany przez Mankichiego Araia w latach 1909-1912 na Wystawę Stulecia w 1913 r. W ramach współpracy międzynarodowej w 1999 r. ogród odzyskał pierwotną świetność dzięki pracy specjalistów z Japonii, którymi byli Hitoshi Tomita i Ikuo Taniguchi. Efekty ich pracy są widoczne do dziś. W parku posadzono 15 gatunków drzew i krzewów występujących w naturalnych warunkach tylko w Japonii oraz 31 gatunków drzew i krzewów pochodzących z Azji Wschodniej i Japonii. Część drzew jest pozostałością po pierwszym założeniu ogrodu, m.in. stary szupin japoński, rosnący przy bramie Kabuki. Rosną tu także: miłorząb japoński, grujecznik japoński, żółtnica pomarańczowa, modrzewnik chiński, a także rzadkie w Polsce klony: palmowe, okrągłolistne, grabolistne. Poza tym: ponadstuletnie dęby, buki, platany, graby pospolite, kasztanowiec czerwony, żywotniki olbrzymie, cyprysik groszkowy.

Wielokrotnie podkreślano, że niewystarczającą jest praktyka wyłącznie bieżących działań pielęgnacyjnych zieleni parkowej bez kompleksowej strategii ochrony. Doprowadziła ona z czasem do osłabienia drzewostanu i zatarcia jego walorów krajobrazowych. Problemem jest utrzymanie zieleni parkowej, gdyż dotacje przeznaczane na ten cel przez gminę Wrocław z roku na rok są coraz mniejsze, a prace konserwatorskie na terenie Parku Szczytnickiego prowadzą firmy prywatne, nie posiadające referencji w zakresie konserwacji i pielęgnacji zabytkowej zieleni.

W latach 2008-2009 została opracowana przez pracowników Zakładu Kształtowania Środowiska Politechniki Wrocławskiej koncepcja strategii rewaloryzacji Parku Szczytnickiego we Wrocławiu. Główne założenia strategii zostały oparte na zachowaniu i wyeksponowaniu walorów przyrodniczych i kulturowych parku oraz przystosowaniu do oczekiwań współczesnego użytkownika. Zaproponowano wprowadzenie nowych elementów i nazewnictwa, m.in.: Ogrody Historyczne obejmowałyby dawny Ogród Książęcy, dawny lasek (tzw. Bandewäldchen), Lasek Zalesiański oraz ogrody modernistyczne. Ogrody Świata, to przede wszystkim Ogród Japoński i Gaj Göpperta, zaadaptowany na ogród angielski oraz dawny Ogród Botaniczny. Uzupełnieniem Ogrodów Świata miałyby być Ogród Chiński, oparty na idei XVIII-wiecznej wschodniej sztuki ogrodowej<sup>6</sup>.

W kontekście „Strategii – Wrocław w perspektywie 2020 plus”, wizji miasta, sformułowanej w sposób koncepcyjny i hasłowy, Park Szczytnicki mógłby zostać obszarem, będącym terenem edukacji ekologicznej przy zachowaniu funkcji przyrodniczych, a jednocześnie róż-

<sup>5</sup> *Wyciąg z ewidencji pomników przyrody na terenie Gminy Wrocław*, [w:] *Leksykon zieleni Wrocławia*, op. cit., tab. 2, Wrocław 2013, s. 855.

<sup>6</sup> *Strategia rozwoju Parku Szczytnickiego we Wrocławiu*, (red.) A. Drapella-Hermansdorfer, M. Brodzka, Ł. Dworniczak (<http://www.krajobraz.wroc.pl/strategia-rewaloryzacji-parku-szczytnickiego-we-wroclawiu-etap-i-wstepny-program-funkcjonalno-przestrzenny-zagospodarowania-parku-szczytnickiego/> – dostęp: 05.10.2014).

nie interpretowanym miejscem spotkań: z innymi kulturami, z naturą, z historią i ze sztuką. W sensie odbioru społecznego Park Szczytnicki stanie się założeniem modelowym, promującym nowe formy organizacji wypoczynku oraz aktywności rekreacyjnej na terenach zieleni, promując wizerunek miasta przyjaznego i atrakcyjnego dla wszystkich: mieszkańców i turystów, młodych i starszych, użytkowników indywidualnych oraz grup zorganizowanych<sup>7</sup>. Dodatkowym atutem parku jest jego śródmiejskie położenie, mające zasadniczy wpływ na łatwą dostępność wszystkimi środkami komunikacji masowej.

### **3.1. Rozbudowa infrastruktury miejskiej w kontekście zagrożenia Parku Szczytnickiego**

Problemy komunikacyjne Wrocławia są olbrzymie. Po Brukseli i Warszawie Wrocław jest najbardziej zakorkowanym miastem Europy. W ciągu ostatnich lat rozgorzała dyskusja dotycząca budowy mostu związanego z przeprawą przez Wielką Wyspę, stanowiącego fragment projektowanej Obwodnicy Śródmiejskiej Wrocławia. Jednym z pomysłów Urzędu Miejskiego jest odciążenie miasta przez skierowanie ruchu tranzytowego nowo projektowanym Mostem Wschodnim przez Wielką Wyspę, Park Szczytnicki i dalej jego obrzeżami. Planowana budowa Mostu Wschodniego miałaby połączyć al. Armii Krajowej i ul. Krakowską z ul. Olszewskiego na Biskupinie i ul. Mickiewicza na Sępolnie.

Prace miały rozpocząć się już w sierpniu 2013 r., ale zostały oprotestowane przez członków: „Akcja Park Szczytnicki” i „Przyjazna Wyspa”. Głównym celem powstałych z inicjatywy obywatelskiej wspomnianych stowarzyszeń jest doprowadzenie do zmiany trasy tranzytowej Obwodnicy Śródmiejskiej, tak aby omijała ona Park Szczytnicki i Wielką Wyspę, z uwagi na ochronę kompleksu zabytkowego parku i Hali Stulecia przed postępującą degradacją i zaniedbaniem.

Aktualnie władze Wrocławia proponują przeprowadzenie drogi tranzytowej, która spowoduje nieodwracalne zmiany w strukturze Parku Szczytnickiego. Ulica Mickiewicza, rozdzielająca park na dwie części i obecnie przenosząca ruch 25 tysięcy pojazdów na dobę, zostałaby poszerzona do czteropasmowej drogi ekspresowej. W rezultacie rosnący na obrzeżach parku starodrzew rodzimy i egzotyczny zostałyby ścięty. W perspektywie kolejnych lat ruch ten prawdopodobnie wzrośnie do ok. 40 tysięcy ze względu na aktualnie realizowane przez Archicom osiedla Olimpia Port i Nowy Port, które przyjmą ok. 30 tysięcy mieszkańców. Skoro dziś wskaźnik motoryzacji we Wrocławiu wynosi już ok. 540 pojazdów na tysiąc mieszkańców, to biorąc pod uwagę, że połowa z tych 30 tysięcy osób, które zamieszkała w nowo budowanych osiedlach, będzie poruszała się samochodem, nieunikniony będzie wzrost ruchu na ul. Mickiewicza, przecinającej Park Szczytnicki, mając na względzie fakt, iż najczęściej obieranym kierunkiem komunikacji będzie centrum miasta. Projekty deweloperskie stawiają zawsze na transport indywidualny i możliwość łatwego dojazdu. Powodzenie wspomnianych projektów uzależnione było i jest od budowy Alei Wielkiej Wyspy i Mostu Wschodniego, które mają stanowić właśnie jego obsługę komunikacyjną.

Projektowana obwodnica śródmiejska miałaby kończyć się u zbiegu ulic 9 Maja, Mickiewicza i Paderewskiego, co doprowadziłoby do degradacji parku i jego rozerwania. Spacerowicze, pragnący przejść z jednej strony parku na drugą, będą musieli sforsować „autostradę”.

<sup>7</sup> *Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus”*, (red.) R. Galar, G. Roman, J. Waszkiewicz ([http://bip.um.wroc.pl/wps/wcm/connect/398102804280289a965bd796e258c1d9/strategia\\_pl.pdf?MOD=AJPERES](http://bip.um.wroc.pl/wps/wcm/connect/398102804280289a965bd796e258c1d9/strategia_pl.pdf?MOD=AJPERES) – dostęp: 05.10.2014).

Zdaniem dendrologów, gdy planowana rozbudowa infrastruktury dojdzie do skutku, park będzie umierał szybko i bez możliwości odwrócenia tego procesu.

Jednym z alternatywnych rozwiązań w zaistniałej sytuacji byłyby realizacja Mostu Południowego, postulowana już w 2003 r. m.in. przez Rady Osiedlowe Wielkiej Wyspy i Stowarzyszenie „Przyjazna Wyspa”. Przeprawa przez Odrę była proponowana na wysokości Stadionu Ślęży jako kontynuacji ul. Na Niskich Łąkach. Jednak już w 2006 r. w aktualnie obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przebieg wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej jest założony w korytarzu nazywanym aktualnie Aleją Wielkiej Wyspy, a dalej przez al. Paderewskiego w kierunku Kowal. Idea koniecznego połączenia Wielkiej Wyspy z południową częścią miasta jednak upadła. W 2010 r. Stowarzyszenie „Akcja Park Szczytnicki” rozpisało konkurs urbanistyczny, aby zapobiec procesowi stopniowej degradacji parku, mający na celu wyłonienie innych rozwiązań przebiegu trasy obwodnicy miejskiej, z uwzględnieniem zbyt wysokiej wartości Parku Szczytnickiego, będącego nie tylko przepięknym zielonym kompleksem, projektowanym przez wielkich mistrzów krajobrazu romantycznego, ale także potężnym obszarem, gdzie znajdują się najwspanialsze arcydzieła modernizmu, takie jak budynki Maxa Berga, Hansa Poelziga i Hansa Scharouna. W ramach przeprowadzonego konkursu architektonicznego pokazano, jakie są alternatywne rozwiązania dla wschodniego odcinka obwodnicy, ale władze Wrocławia nie wzięły tego pod uwagę. Proponowane wówczas koncepcje, wraz z wdrożeniem systemu „Park & Ride” w sposób kompleksowy, potencjalnie rozwiązywałyby aktualne i przyszłe problemy, związane m.in. z dynamicznie rozbudowującymi się terenami od strony Swojczyc i ościennych gmin, z kierunku Jelcza-Laskowic<sup>8</sup>. Zaproponowane rozwiązania umożliwiałyby odciążenie ul. Mickiewicza i ochronę Parku Szczytnickiego. Największym problemem w tego rodzaju przedsięwzięciach jest jednak nadal mała akceptacja społeczeństwa i przedkładanie „wygodnego” poruszania się własnym samochodem nad proekologiczne rozwiązanie, jakim jest właśnie przejście na komunikację zbiorową czy korzystanie z tras rowerowych.

Istotnym tematem, który należy zasygnalizować, jest problem zanieczyszczenia środowiska, a zwłaszcza powietrza, i kwestia ograniczenia prywatnego ruchu na rzecz transportu zbiorowego, a także zagadnienie miejskiego hałasu komunikacyjnego w kontekście założeń parkowych, adresowanych przecież jako miejsca relaksu. Układ komunikacyjny Wrocławia pod względem akustycznym jest wyjątkowo niekorzystny, jednak jego kompleksowa przebudowa wymagałaby znacznego czasu oraz olbrzymich nakładów inwestycyjnych.

Tereny zieleni, takie jakimi je postrzegamy, powinny podnosić komfort życia mieszkańców, szukających spokoju w zgiełku dużego miasta. Park Szczytnicki, odznaczający się wyjątkowymi walorami przyrodniczymi parku krajobrazowego i objęty ochroną obszaru Natura 2000, ma strategiczne znaczenie w utrzymaniu systemu przyrodniczego miasta, zwłaszcza

<sup>8</sup> Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia zakłada zorganizowanie systemu „Park & Ride”, umożliwiającego odbywanie podróży w części samochodem osobowym, a w części środkami transportu zbiorowego, co wymaga powiązania parkingów z przystankami linii komunikacji publicznej oraz dostosowania funkcjonowania systemu transportu publicznego do potrzeb tego systemu, zwłaszcza w rejonie Obwodnicy Śródmiejskiej i dróg wylotowych miasta. W rejonie kompleksu Hali Stulecia i ZOO, jako obszarów z niedoborem miejsc postojowych, a ustalonej jako strefa B dla kierunków polityki parkingowej, wskazuje się rezerwowanie terenów i wspieranie budowy parkingów, w tym przede wszystkim podziemnych i wielopoziomowych. Zob. *Prognoza oddziaływania na środowisko ustaleń projektu zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”*, Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław 2009, s. 33-34.

w zachowaniu ciągłości korytarzy ekologicznych, warunkujących prawidłowe funkcjonowanie środowiska, będącego także ostoją małych zwierząt. Występowanie zwierząt jest tu ograniczone silną penetracją terenu przez człowieka oraz barierami utrudniającymi migrację i zanieczyszczeniami, ale mimo tych niedogodności stwierdzono występowanie w parku ok. 70 gatunków ptaków lęgowych, w tym dzięcioła średniego i muchówki białoszulej, chronione gatunki chrząszczy i błonkówek, a z motyli – ogończyka wiązowca, występującego nielicznie w skali Śląska. Park jest także żerowiskiem wielu gatunków nietoperzy, m.in.: nocka rudego, borowca wielkiego i karlika większego. Z gadów występuje na tych obszarach zaskroniec<sup>9</sup>.

Zapisy w Studium gwarantują zachowanie na terenie miasta minimalnych powierzchni biologicznie czynnych, stanowiących miejsca wzrostu roślin i bytowania zwierząt oraz możliwości regeneracji środowiska, jednak do celów rekreacyjnych są to niewystarczające obszary<sup>10</sup>. Ustalenia takie dotyczą także Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego, gdzie należy zachować istniejące tereny zieleni urządzonej, a pobliskie tereny ogrodów działkowych zagospodarować innymi formami zieleni<sup>11</sup>.

#### 4. Podsumowanie

Tematyka infrastruktury drogowej wciąż rozwijającego się, tętniącego życiem Wrocławia jest bardzo złożona, a problemy z niej wynikające wielowątkowe. Dynamicznie rozwijające się inwestycje mieszkaniowe w rejonie śródmieścia, jak również osiedla podmiejskie wymagają sprawnej obsługi komunikacyjnej. Często jednak zdarza się, że zrealizowane dużym kosztem i pielęgnowane przez lata wartościowe, zielone tereny rekreacyjne, zamieniane są w betonową pustynię i tracą swój niepowtarzalny urok. Stale kurcząca się przestrzeń zajmowana przez zieleń oraz wycinki drzew powodowane potrzebą realizacji nowych inwestycji nie są rekompensowane przez nowo urządzaną zieleń towarzyszącą zabudowie, zwłaszcza z powodu dużej intensywności tejże zabudowy. W wyniku rozwoju infrastruktury tendencja ta może się utrzymać z braku wolnych terenów przeznaczanych na zieleń.

Park Szczytnicki od początku istnienia był tematem pocztówek, fotografii oraz obrazów. Do niedawna były w nim zakątki prawie nie zmienione od połowy XIX w., którymi inspirowali się niemieccy malarze doby romantyzmu. Obecnie, jak już wcześniej wspomniano, najstarsze drzewa parku zagrożone są coraz większym ruchem kołowym i narażone na wycinkę. Jak ostatecznie będzie wyglądał przebieg Obwodnicy Śródmiejskiej i w jakim stopniu „dotknie” ona zabytkowy Park Szczytnicki, czas pokaże. Nie powinno się kwestionować słuszności rozbudowy szybkich dróg miejskich, współcześnie wręcz niezbędnych, ale raczej szacunku w momencie projektowania tego typu inwestycji do istniejących obszarów i obiektów zabytkowych.

Refleksją, która nasuwa się w związku z powyższymi rozważaniami może być przykład Drezna, ze względu na podobny kontekst obszaru wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego UNESCO oraz kontrowersyjną budowę przeprawy rzecznej. W 2004 r. Drezno wraz z doliną Łaby zostało wpisane na listę zabytków UNESCO

<sup>9</sup> A. Guziak, *IV. osiedla Zacisze, Zalesie, Sępólno, Bartoszowice, Biskupin, Dąbie i Szczytniki (tzw. Wielka Wyspa)*, [w:] *Raport 2002 – Miasto – Środowisko, Biosfera* ([www.eko.org.pl/wroclaw/srodowisko/index.html](http://www.eko.org.pl/wroclaw/srodowisko/index.html) –dostęp: 10.10.2014).

<sup>10</sup> *Prognoza oddziaływania...*, *op. cit.*, s. 60.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 45.

jako 33 obiekt na terenie Niemiec. Wraz z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej podjęto decyzję o realizacji mostu na Łabie, mającego odciążać miasto od samochodów i zmniejszyć hałas. Projekt ten wywołał szeroki oddźwięk wśród przeciwników przedsięwzięcia, zwłaszcza szerokiej rzeszy ekologów, obawiających się negatywnych skutków dla fauny i flory, jak również znakomitych intelektualistów, m.in. pisarzy Guentera Grassa i Martina Walsera. Realizacji sprzeciwiła się także Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Oświaty, Nauki i Kultury, zwracając uwagę na fakt, iż budowa mostu zniszczy barokową panoramę miasta. Budowę mostu, opartego na niskich filarach, czyli w sposób najmniej ingerujący w krajobraz, zrealizowano przy poparciu drezdeńczyków po przeprowadzonym w 2005 r. referendum. Skutkiem tego kontrowersyjnego przedsięwzięcia był pierwszy w historii przypadek karnego skreślenia obiektu z Listy Światowego Dziedzictwa UNESCO, na czym utracił prestiż Drezna.