

SŁOWO WSTĘPNE

Od zarania dziejów jedną z najważniejszych potrzeb człowieka jest potrzeba przemieszczania się. Jej przyczyny były różne i wraz z rozwojem cywilizacyjnym ewaluowały, od wędrówek w poszukiwaniu pożywienia, przez podróże w celach poznawczych, handlowych, militarnych aż do współczesnych migracji, mających niejednokrotnie charakter przyjemnościowy. Coraz dłuższe odległości, które człowiek pokonywał wymuszały odpowiednie przygotowanie, czy też wyposażenie szlaku komunikacyjnego w niezbędne obiekty. Ta „dedykowana” do konkretnych celów infrastruktura zaczęła powoli zawłaszczać przestrzeń, w pewnym sensie ją organizować tworząc w ten sposób specyficzne elementy i połączenia wpływające na fizjonomię krajobrazu.

Współcześnie otaczająca nas infrastruktura różnego typu powoduje, że jej istnienie staje się dla wielu ludzi tak oczywiste, iż stanowi dla nich element wręcz „naturalny” obszaru, w którym żyją. Jednakże coraz częściej agresywność inwestycji (zwłaszcza dotyczących infrastruktury komunikacyjnej) w zawłaszczaniu przestrzeni zmusza do zastanowienia się nad wynikającymi z tego faktu konsekwencjami, nie tylko dla środowiska przyrodniczego ale również społecznego i kulturowego.

Najbardziej widoczne w krajobrazie są liniowe elementy infrastruktury komunikacyjnej, takie jak: autostrady, drogi, torowiska, kanały żeglowne czy też linie przesyłowe. Wynika to przede wszystkim ze specyficznej organizacji przestrzeni, charakteryzującą się daleko idącą jej antropogenizacją. Obiekty o charakterze punktowym (dworce, lotniska, terminale, przystanki jak również obiekty hydrotechniczne) stanowią uzupełnienie infrastruktury transportowej współtworzą swoiste „krajobrazy komunikacyjne”.

Nie można jednak oddziaływania infrastruktury komunikacyjnej na krajobraz postrzegać jedynie negatywnie. Odpowiednio poprowadzone szlaki komunikacyjne sprzyjają poznawaniu otaczającego je krajobrazu z nieco innej perspektywy (np. widok Góry Św. Anny z autostrady A4, wiejskie krajobrazy Wielkopolski widziane z okien pociągu czy też krajobrazy historycznych miast nadrzecznych podziwiane od strony rzeki). Duże znaczenie dla percepcji krajobrazu mają również obiekty, których historia, bryła architektoniczna czy innowacyjność techniczna stanowią zasadniczą i decydującą o charakterze tego krajobrazu cechę.

Niniejszy, 18. już tom Prac Komisji Krajobrazu Kulturowego poświęcony jest zagadnieniom szeroko rozumianej infrastruktury komunikacyjnej w krajobrazie. Nie wyczerpuje on wszystkich aspektów tego problemu, a interdyscyplinarne jego ujęcie przez autorów zamieszczonych w niniejszym tomie opracowań odnosi się do zagadnień dotyczących:

- oddziaływania infrastruktury komunikacyjnej na krajobraz;
- planowania systemów komunikacyjnych;
- rewitalizacji zarówno punktowych jak i liniowych obiektów infrastruktury oraz problemów z tym związanych;
- znaczenia infrastrukturalnych obiektów w krajobrazach miejskich;

- wpływu współczesnych jak i historycznych arterii komunikacyjnych na kształt oraz percepcję krajobrazu;
- znaczenia wybranych elementów infrastruktury komunikacyjnej w turystyce i krajoznawstwie.

Zamieszczone opracowania w znacznej części dotyczą problematyki związanej z infrastrukturą transportu drogowego (K. Pukowiec oraz S. Pytel, J. Burdziński, J. Plit, S. Bernat, Z. Podgórski i Ł. Sarnowski., H. Michniewicz-Ankersztajn, A. Jaszczak wraz z J. Żukowską, M. Tkocz i A. Powałka, U. Myga-Piątek wraz z J. Nitą), w mniejszym stopniu infrastruktury kolejowej (A. Jaszczak wraz z M. Witkowską, A. Marek, I. Tylman oraz M. Żochowska), tramwajowej (A. Soczówka, M. Rechłowiec) oraz transportu wodnego (G. Jankowski). Autorzy W. Fedyk, M. Sołtysik i D. Ilnicki oraz J. Cieplik wraz z M. Sołtysikiem przedstawili znaczenie elementów infrastruktury dla rozwoju turystyki i rekreacji a R. Krocak i I. Kiniorska wraz z J. Wrońską-Kiczor i S. Pytlem odnieśli się do wpływu współczesnej jak i historycznej infrastruktury na krajobrazy obszarów pogórza i gór.

Nieco odmienny lecz niezwykle interesujący aspekt oddziaływania szlaku komunikacyjnego na krajobraz obszarów chronionych (w tym przypadku parków narodowych) przedstawił w swym opracowaniu wspomniany już S. Bernat.

Tak więc, oddając w ręce szanownych czytelników niniejszy tom, mamy nadzieję, iż rozbudzi on szeroką dyskusję nad znaczeniem infrastruktury komunikacyjnej nie tylko w kształtowaniu krajobrazu, lecz również (a może przede wszystkim) wpływu tejże infrastruktury na jego percepcję.

Grzegorz Jankowski