

Zeszyt 11 / 2022

Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz

Pod redakcją
M. Górzyńskiego

Zeszyty Naukowe
Politechniki Poznańskiej

Poznań 2022



Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej

Recenzenci

prof. dr hab. inż. arch. Agata BONENBERG
prof. dr hab. inż. arch. Wojciech BONENBERG
prof. dr hab. inż. arch. Sławomir GZELL
prof. dr hab. inż. arch. Andrzej KADŁUCZKA
prof. Marco LUCCHINI
prof. Gianni OTTOLINI
prof. dr hab. Andrzej WIELGOSZ
prof. Paul ZALEWSKI
dr hab. Miron URBANIAK, prof. UW.
dr inż. arch. Bartłomiej KWIATKOWSKI, prof. PL
dr hab. inż. arch. Radosław BAREK, prof. PP
dr hab. inż. arch. Anna JANUCHTA-SZOSTAK, prof. PP
dr hab. inż. arch. Adam NADOLNY, prof. PP
dr hab. inż. arch. Tomasz KOZŁOWSKI, prof. PK

Komitet Redakcyjny serii Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz:

prof. dr hab. inż. arch. Wojciech BONENBERG (przewodniczący)
dr hab. inż. arch. Piotr MARCINIAK, prof. PP
dr hab. inż. arch. Anna JANUCHTA-SZOSTAK, prof. PP
dr hab. inż. arch. Radosław BAREK, prof. PP
dr inż. arch. Agata GAWLAK, prof. PP
mgr Aleksandra LEPKOWSKA (sekretarz redakcji)

Redakcja

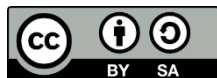
Aleksandra SIKORSKA-KRYSTEK

Skład i łamanie

Emilia KOZŁOWSKA

Projekt okładki

Ewa ANGONEZE-GRELA



Zezwala się na korzystanie na warunkach licencji *Creative Commons – uznanie autorstwa – na tych samych warunkach 4.0* (znanej również jako CC-BY-SA) dostępnej pod adresem <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/> lub innej wersji językowej tej licencji, lub którejkolwiek późniejszej wersji tej licencji opublikowanej przez organizację Creative Commons.

ISSN 2658-2619

ISBN 978-83-7775-698-0 – wydanie drukowane
ISBN 978-83-7775-699-7 – wydanie elektroniczne

DOI 10.21008/I.2658-2619.2022.11

Wydanie I

Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej
ul. Piotrowo 5, 61-138 Poznań
tel. +48 (61) 665 3516
e-mail: office_ed@put.poznan.pl
www.wydawnictwo.put.poznan.pl

Druk i oprawa:

Perfekt Druk
ul. Skórzewska 63
60-185 Skórzewo
tel. 61 666 05 19

SPIS TREŚCI – CONTENTS

1. Makary GÓRZYŃSKI – Trasowanie miasta: samochodowe arterie komunikacyjne a urbanistyczne otoczenie zabytkowe dawniej, dziś i jutro – wprowadzenie 5
Throughfaring the city: arteries for automobile communication in historic urban areas – yesterday, today and tomorrow: an editorial preface
2. Piotr MARCINIAK – Komunikacja, samochód i miasto. Metamorfozy socjalistycznej urbanistyki polskiej a historyczna przestrzeń ośrodków miejskich 17
Communication, automobile and the city. Metamorphoses of socialist urban planning and historic space of towns
3. Kamil ŚMIECHOWSKI – Arterie samochodowe a destrukcja historycznych przestrzeni publicznych miast przemysłowych. Spojrzenie historyka procesów modernizacyjnych 35
Arteries for cars and the destruction of historical public spaces of industrial cities in Poland. View historian of modernization processes
4. Jacek WESOŁOWSKI – 3:1 – czyli o prawdziwym i pozornym usuwaniu arterii ze śródmieść 51
3:1 – or on the ‘real’ and ‘mock’ removal of thoroughfares from the city centres
5. Piotr FIUK – Koncepcje i realizacje arterii komunikacyjnych w zespołach staromiejskich w XX i na początku XXI w. – współczesne modyfikacje (Szczecin, Hamburg, Brunszwik, Kassel, Rotterdam) 77
Conceptions and materializations of new traffic thoroughfares in old towns centres from twentieth century to the present and their contemporary redesigns (Szczecin, Hamburg, Brunszwik, Kassel, Rotterdam)
6. Anna Agata WAGNER – Powojenne przekształcenia komunikacyjnej sieci śródmieścia Warszawy w latach 1945-1975. Problemy trasowania nowych arterii samochodowych w zderzeniu z ocalałym, zabytkowym układem urbanistyczno-architektonicznym 95
After the war reconstruction of the transport network of Warsaw’s city centre in 1945-1975. Route problems of new vehicle arteries in case of collision with the preserved historical urban-architectural substance
7. Jan SALM – Stare miasta a komunikacja. Od Prus Wschodnich do województwa warmińsko-mazurskiego 109
Old towns and communication: from east Prussia to province of Warmia and Mazury

8. Adrianna BRECHELKE – Powojenne kształtowanie arterii komunikacyjnych w odbudowywanym Kołobrzegu 121
Post-war development of communication arteries in reconstructed Kołobrzeg
9. Kacper SZEWCZYK – Akty doktrynalne w ochronie zabytków a realia komunikacji samochodowej w miastach historycznych na przykładach Kutna i Łowicza ... 135
Doctrinal acts in the protection of monuments and the realities of car communication in historical cities on the example of Kutno and Łowicz in the Łódzkie Voivodeship
10. Iwona KRAWIEC – Wpływ rozwoju infrastruktury drogowej na historyczne układy urbanistyczne małych miejscowości i „miast zdegradowanych”. Analiza i ocena problemu na wybranych przykładach z Mazowsza 147
The influence of the development of road infrastructure on historical urban plans of small towns and “degraded cities”. Analysis and evaluation of the problem on selected examples from Mazovia

Makary GÓRZYŃSKI*

TRASOWANIE MIASTA: SAMOCHODOWE ARTERIE KOMUNIKACYJNE A URBANISTYCZNE OTOCZENIE ZABYTEKOWE DAWNIEJ, DZIŚ I JUTRO – WPROWADZENIE

Przedmiotem numeru tematycznego „Zeszytów Naukowych Politechniki Poznańskiej – Architektura i Urbanistyka, Architektura Wnętrz” jest problem wpływu transportu samochodowego na miasta zabytkowe. Interesuje nas szczególnie kwestia planowania tras komunikacyjnych na terenach historycznych układów przestrzennych. We wprowadzeniu syntetycznie omówiono zasadnicze cele i kierunki analiz tego zagadnienia z perspektywy historii urbanistyki i interdyscyplinarnych studiów nad miastami. Artykuł ma charakter wprowadzający, oprócz tytułowego zagadnienia (w tym otwartego kwestionariusza pytań badawczych) przedstawia także pokrótce opublikowane w numerze artykuły, wskazując znaczenie problemu trasowania miast zabytkowych dawniej i współcześnie w aspektach kulturowych i rewitalizacyjnych.

Słowa kluczowe: urbanistyka, XX wiek, zabytki, trasy ruchu samochodowego, samochód, komunikacja, historia

* Instytut Interdyscyplinarnych Badań Historycznych Akademii Kaliskiej im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego. ORCID: 0000-0002-4736-7956. Artykuł jest zmienioną i poszerzoną wersją wprowadzenia wygłoszonego podczas konferencji naukowej „Trasowanie miasta. Samochodowe arterie komunikacyjne a urbanistyczne otoczenie zabytkowe dawniej, dziś i jutro” (Kalisz, 9 czerwca 2022, Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk i Ośrodek Badań Regionalnych Akademii Kaliskiej im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego). Wprowadzenie to zawarto w książce abstraktów wspomnianej sesji. Zob. *Trasowanie miasta. Samochodowe arterie komunikacyjne a urbanistyczne otoczenie zabytkowe dawniej, dziś i jutro. Konferencja naukowa. Przewodnik konferencyjny*, red. M. Górzyński, M. Rabiega, S. Szydłowska, Kalisz 2022, s. 5-6.

1. TRASOWANIE MIASTA JAKO ZAGADNIENIE HISTORYCZNE. PRZEDMIOT I TEMATYKA NUMERU

Punktem wyjścia do niniejszego, tematycznego zbioru studiów na temat wpływu projektowania i realizacji samochodowych tras komunikacyjnych na otoczenie zabytkowe w miastach była ogólnopolska konferencja naukowa „Trasowanie miasta. Samochodowe arterie komunikacyjne a urbanistyczne otoczenie zabytkowe dawniej, dziś i jutro”. Podczas obrad, które miały miejsce 9 czerwca 2022 roku w Collegium Novum Akademii Kaliskiej im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego, w gronie złożonym głównie z historyków architektury, architektów, historyków urbanistyki i badaczy dziejów miast zastanawialiśmy się nad wielokierunkowością wpływu tytułowego trasowania na miasto o cechach zabytkowych. Modele mobilności w Europie zmieniają się, choć dominującym narzędziem przemieszczania się pozostaje i zapewne pozostanie samochód. Istniejąca i stale rozbudowywana infrastruktura komunikacyjna w dobie intensyfikacji budowy sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce wywiera ogromny wpływ na funkcjonowanie miast i miasteczek. Zmieniają się warunki, tempo, intensywność i społeczno-kulturowe modele przebywania i przemieszczania się po mieście, co ma wpływ na pracę i jej miejsca (w tym intensywność przepływów usług i towarów), wartość nieruchomości, sieć sklepów i usług, jak i warunki zamieszkiwania, a także parametry środowiska.

Od blisko stulecia rozwój motoryzacji jest jedną z kluczowych determinant urbanistyki nowoczesnej, a jego wpływ na postrzeganie dzielnic zabytkowych i ich „udrażnianie” bądź trasowanie wydaje się nie do przecenienia. Świadomi tempa zachodzących przemian, jak i licznych debat publicznych o problematyce obecności samochodu w przestrzeni zabytkowej miast, postanowiliśmy przygotować numer „Zeszytów...” poświęcony w całości trasom komunikacyjnym powstałym na terenie zabytkowej urbanistyki. Naszym badaniom przyświecają ujęcie historyczne oraz interdyscyplinarne podejście. Jako historyk architektury i miast uważam, że w krajowej historiografii wciąż mamy do wypełnienia istotne luki badawcze w tym zakresie, szczególnie jeśli chodzi o studia nad rolą samochodu w planowaniu modernizacji, przebudowy, odbudowy czy rewitalizacji ośrodków miejskich w Polsce XIX i XX w. Oprócz debaty publicystycznej i tej prowadzonej przez przedstawicieli różnych ruchów politycznych i aktywistów [Montgomery 2019; Mencwel 2020], konieczna jest analiza historyczna i wyciągnięcie wniosków, odnoszących się także do współczesnych wyzwań rewitalizacyjnych i mniej oczywistych skutków dominacji samochodu w mieście.

Inspiracją do zorganizowania wspomnianej konferencji, której efektem jest niniejsze wydanie „Zeszytów...”, było tytułowe trasowanie przestrzeni miasta Kalisza w latach 60. i 70. XX w., opisywane, postulowane i forsowane nieraz na łamach „Ziemi Kaliskiej”, niegdyś wiodącego pisma lokalnego i regionalnego. W poświęconych nowym drogom artykułach posługiwano się wówczas takimi

pojęciami jak „arterie”, „krwioobieg miasta”, „przepustowość” czy też „zawalidroggi”. I choć język ten wywodzi się z oświeceniowych debat o zadaniach regulacji i sanitarizacji miast europejskich [Bergdoll 2000: 43-53], to w XX-wiecznych realiach nabiera on nowych znaczeń wskutek rewolucji motoryzacyjnej. Wynalazek samochodu, a także fordyzm i tayloryzm w produkcji przemysłowej i zarządzaniu zrewolucjonizowały dostępność komunikacyjną [Rychte 1983], postrzeganie czasu i przestrzeni, indywidualne style konsumpcji i wrażliwości oraz kształt przepływów gospodarczych i kulturowych na wielu poziomach życia społeczeństw XX i XXI w.

Tytułowe trasowanie to takie przeprojektowywanie przestrzeni miast, aby była ona w stanie pomieścić duże potoki ruchu samochodowego kosztem wyburzeń i tworzenia korytarzy komunikacyjnych między dzielnicami i zabudową. Warto podkreślić rzecz tylko pozornie oczywistą: projekty trasowania podporządkowane były – i nadal są – przeświadczeniu, że przemieszczenie się samochodami indywidualnymi jest docelowym i pożądanym modelem mobilności społecznej w miastach i poza nimi, bez którego (rzekomo) nie może się obejść nowoczesna gospodarka i konsumpcja. Warto zatem zastanowić się nad tym, że zakładane niejako *a priori* „udrożnienie” miast budowanych przed erą samochodu wynikało i wynika z ukrytych, a powszechnych założeń o bezwzględnej konieczności, by każda niemal część miasta była dostępna dla ruchu samochodowego.



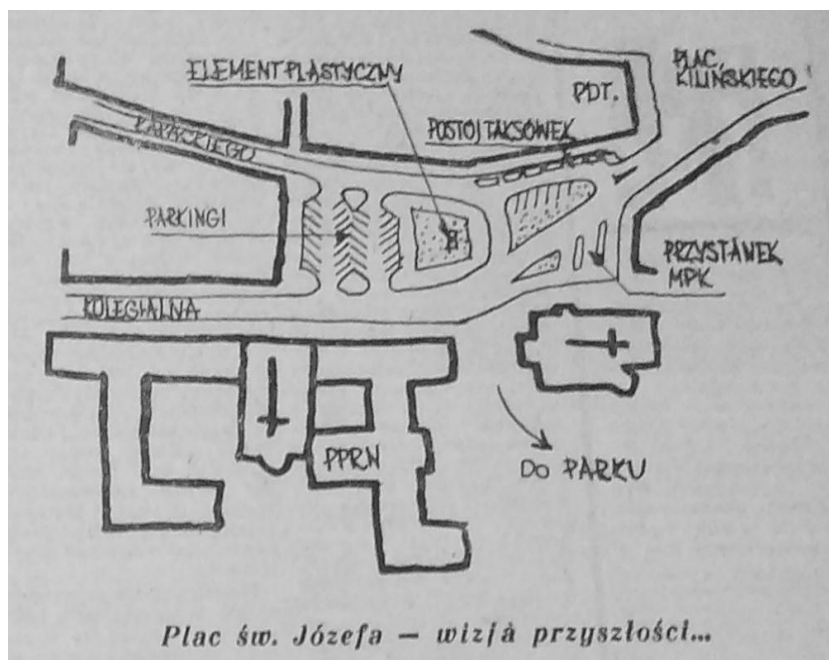
Rys. 1. Rozczłonkowanie międzywojennych elementów struktury urbanistycznej kaliskiego Piskorzewia wskutek budowy – w latach 60. i 70. XX w. – alei Wojska Polskiego [fot. Autor]

Wpływ motoryzacji indywidualnej oraz transportu na zarządzanie miastami, w tym na teorię i praktykę urbanistyczną, wydają się klasycznymi tematami historii urbanizacji w XX w. Samochody na ulicach miast I poł. XX w. szybko stały się medium nowoczesności i katalizatorami rewolucyjnych koncepcji, podkopujących dotychczasowe hierarchie miejskiej topografii, które uznano za przestarzałe. Co zaskakujące, zdaniem przedstawicieli różnorodnych środowisk i planistów ruch samochodowy zdawał się obnażać wszystko, co w miastach i ich połączeniach nie przystawało do nowych, technologicznie zorientowanych koncepcji życia społecznego, gospodarki i kultury. Można zaryzykować następującą hipotezę – to, że sieć urbanistyczna miast dawnych nie nadawała się do prowadzenia masowych potoków ruchu indywidualnej motoryzacji dyskwalifikowało w oczach wielu planistów i technokratów „przydatność” gospodarczą starych dzielnic. Miało to ogromne skutki społeczne, a co za tym idzie – polityczne. Samochód, automobil – od początkowych zachwytów i ciekawości – szybko zaczął budzić niepokój, szczególnie wielkomiejskich obserwatorów i pracowników mediów, którzy mnożyli doniesienia o katastrofach, wypadkach, chaosie na ulicach. Wrażenie zamętu i przeciążenia miasta wskutek postępów motoryzacji wykorzystał w klasycznych tekstach urbanistycznych Le Corbusier, manipulując wycinkami z paryskiej prasy dla zobrazowania i skonstruowania rewolucyjnych, anulujących tradycyjne typologie przestrzenne, koncepcji miasta współczesnego [Le Corbusier 1924 (2015)]. Szokować mogły założenia *Planu Voisin*, w którym Le Corbusier zakładał budowę nowego centrum dyspozycyjnego Francji na miejscu częściowo zburzonego śródmieścia Paryża, z podziemnymi i nadziemnymi trasami szybkiego ruchu i parkingami oddzielonymi od ruchu pieszych. W swych deklaracjach ujawniał kult produkcji przemysłowej, w tym fordyzmu i taylorizmu w zarządzaniu: „Ulica to maszyna do poruszania się; to fabryka, której narzędzia mają ten ruch ułatwić. Nowoczesna ulica to nowy organ. Trzeba stworzyć ulice wyposażone tak jak fabryki” [Le Corbusier 1924 (2015): 158]. Dodawał: „Jeśli przemyślimy nowoczesny problem ulicy i zaproponujemy rozwiązanie, miasta zachwieją się w posadach i zacznie się epoka urbanistki – epoka wielkich robót, epoka wielkości” [Le Corbusier 1924 (2015): 158]. Planując nowe miasto współczesne, ten najgłośniejszy chyba europejski architekt i urbanista modernistyczny proponował koncepcję ulicy jako złożonego mechanizmu, a nawet fabryki nowoczesności, złączonej z systemami infrastruktury podziemnej. Jego zdaniem ulica miała być „arcydziełem cywilnego geniuszu”, rozdzielającym ruch bezkolizyjnie i szybko w zależności od typu i celu. Le Corbusier uprzywilejował planowanie, w którym odgradzano pieszych od wielkich tras ruchu samochodów, poruszających się w technicyzowanej, wielopiętrowej infrastrukturze wielkomiejskiej wiaduktów, estakad i podziemnych parkingów. Niewątpliwie miasto o takiej strukturze komunikacyjnej robiło ciekawe wrażenie, zwłaszcza jako plan o futurystycznych założeniach [Le Corbusier 1924 (2015): 192-193].

Arteria dla samochodów, trasa szybkiego ruchu, trasa przelotowa – to fascynujące tematy urbanistyki XX w. Zadziwiają, fascynują, przerażają efekty planowania, które tak sugestywnie pokazywała wielka diorama General Motors na wysta-

wie światowej w 1939 r. (Norman Bel Geddes – *Futurama*) – Ameryka przyszłości z autostradami i aglomeracjami wieżowców pośród estakad. Separacja ruchu, przepustowość, przelotowość, bezkolizyjność, podróż samochodem jako optymalizacja, pokaz sprawności. Tak jak w świecie *Futuramy*, także dziś szybki przejazd przez miasto jest postrzegany jako dowód skutecznego zarządzania, planowania mechanizmu urbanistycznego, naukowości założeń, obliczeń i sensu wysiłków.

Znane i dobrze opisane są wpływy masowej motoryzacji indywidualnej na funkcjonowanie miast amerykańskich i europejskich [Jacobs: 2014 (1961); Hall 2014 (1988); Kenworthy, Laube, Newmann 1999; Bruegmann 2006; Gold 2007]. Szczególnie podkreślano negatywne skutki trasowania miast: degradację śródmieść przecinanych arteriami szybkiego ruchu, „oczyszczanie” i wyspowe wydzielanie dzielnic zabytkowych. Struktury urbanistyczne dostosowywano do nowego stylu mobilności klas średnich i wyższych, preferowanego przez rządy oraz promowanego przez korporacje i światowy przemysł.



Rys. 2. Koncepcja przekształcenia zabytkowego wnętrza urbanistycznego – reprezentacyjnego Placu św. Józefa w centrum Kalisza – w węzeł komunikacyjno-parkingowy, zrealizowana w latach 70. XX w. Proj. Zbigniew Bobrowicz [„Ziemia Kaliska” 1967]

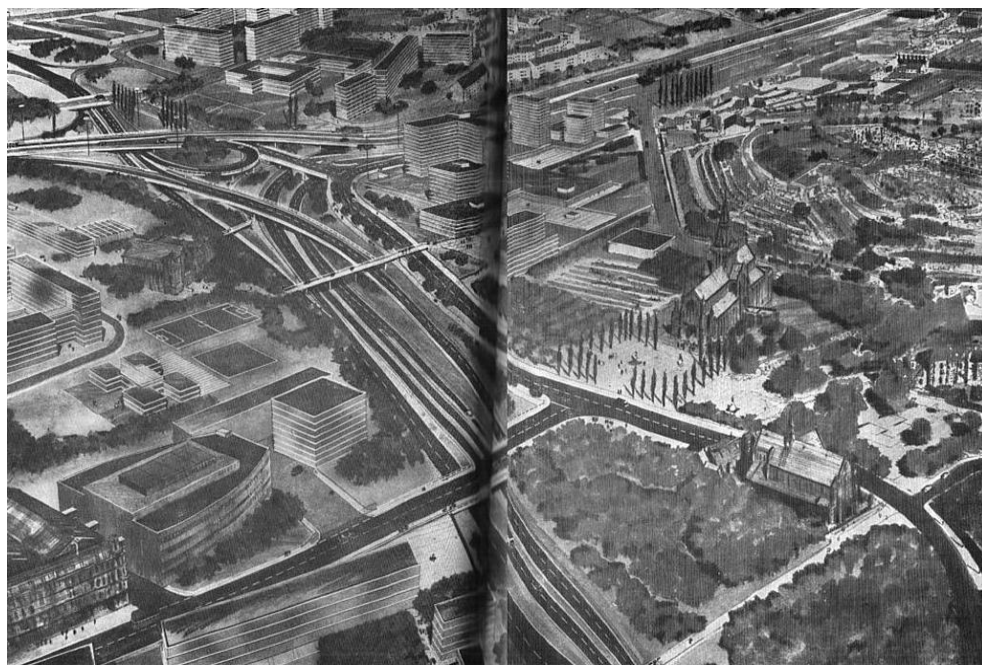
Wertując roczniki „Ziemi Kaliskiej”, podobnie jak i setek innych pism regionalnych czy krajowych z I i II poł. XX w., natkniemy się na polemiczne teksty i dezyderaty miejskiego trasowania – wyburzania, czyszczenia, przebijania i od-

korkowyania, nawoływania o asfaltowe trasy, wielopasmowość, obwodnice i śródmiejskie arterie szybkiego ruchu, które „rozwiążą problemy miasta”. Rozmaite „zawalidrogi”, w tym zabytkowe z obecnego punktu widzenia budowle – stanowiły w śmiało rysowanym planie połączeń i tras niechcianą rzeczywistość. Od „oczyszczenia” zabytków z otoczenia i ich odsłonięcia przed oczami publiczności – a może właśnie, przed oczami-kadrami kierowców i pasażerów, z wiaduktów oglądających rekonstrukcje gotyckich czy nowożytnych budowli – możemy dojść do bardziej wysublimowanych teatrów życia miejskiego, związanych z samochodami (Maciej Nowicki, koncepcja nowego centrum Warszawy, 1945) [Barucki 1986]. „Najszerza ulica” jako teatr nowego typu życia miejskiego – choć w planach tych nie uwzględnia się chyba ani spalin, ani hałasu, ani braku miejsc parkingowych – to obowiązkowy element planów urbanistycznych. Więcej – to symbol nowoczesności, którym należy się chwalić, jak w publicystycznym opisie przyszłego kształtu niewielkiego, wielkopolskiego Wolsztyna „w roku 2000”:

Wychodzimy na najszerszą ulicę miasta. Arteria ta, 40 m szeroka, rozpoczyna się obok stacji obsługi samochodów, biegnie na lewo od ul. Drzymały [...]. Ku utrapieniu niektórych mieszkańców, musiano niestety zburzyć szereg domów, m. in. rzeźnię i kilka domów przy ul. Marchlewskiego. [...] arteria „opuszcza” ul. Marchlewskiego, skręca na zachód [...] i wspina się na długi i szeroki wiadukt, przerzucony nad ul. 25-lecia PRL i torami kolejowymi. Arteria wije się dalej wśród terenów zielonych brzegami Jeziora Berzyńskiego, opasuje czarną asfaltową wstęgą m.in. szkołę nr 1, liceum i budynki gospodarcze GS [...] [Kozłowski 1970].

I rzeczywiście, ulica ta w części powstała. Dziś jej „asfaltowa wstęga” odcina miasto od Jeziora Berzyńskiego, w miejscu, gdzie jeszcze w poł. XX w. znajdowały się popularne kąpieliska; przebiega nią zresztą przeciążona droga krajowa. Przykładów takich – a tu nawiązuję do miast mniejszych i średnich – można podawać dużo więcej.

Fascynująca jest kulturowa rola samochodu w naszych społeczeństwach i społecznościach. Zadziwia podporządkowanie masowym potokom ruchu ogólnych zasad planowania urbanistycznego, skutkujące nierzadko rozbiciem dzielnic historycznych bądź ich izolacją i degradacją – a z innej strony, także ich oczekiwaną przez decydentów ekspozycją i rewaloryzacją, uwolnieniem od samochodów – jak paradoksalnie w wypadku nigdy nieukończonej, wewnętrznej obwodnicy autostradowej Glasgow [Glasgow 2020; Oakley 1976: 259-263]. Kwestia smogu, hałasu, drgań, przeciążeń technicznych i psychicznych są związane z nadmiarem samochodu w mieście, spowodowanego przyjęciem przekonania, że budowa wielkich arterii i zajmujących hektary bezkolizyjnych (dla kierowców pojazdów) skrzyżowań oraz węzłów rozwiąże kwestie tak zwanej przepustowości miasta [Wesołowski, Makowski 2017].



Rys. 3. Graficzna wizja „wielkiego węzła komunikacyjnego” w sąsiedztwie średniowiecznej katedry w Glasgow, lata 60. XX w., częściowo zmaterializowana [Oakley 1967]

W obszarze badawczym trasowania miasta znajdują się fascynujące, łączące się zagadnienia, dla których jedną z ram wspólnych jest właśnie kwestia dziedzictwa i historii w kontekście nowych arterii, przeznaczonych dla samochodów, a projektowanych i budowanych w w. XX w ośrodkach środkowoeuropejskich. Do takich tematów można zaliczyć np. zmiany w teorii i praktyce urbanistycznej na obszarach zabytkowych pod wpływem motoryzacji i fetyszyzacji samochodu; rolę trasowania urbanistycznego w polityce kształtowania cen nieruchomości zabytkowych i rewitalizacji, oczekiwania planistyczne i społeczne w zakresie samochodowej dostępności terenów zabytkowych w miastach, wpływ turystyki masowej na funkcjonowanie dzielnic historycznych pod kątem komunikacyjnym. Oprócz wielu innych tematów, które podejmują Autorki i Autorzy zawartych w niniejszym wydaniu artykułów, warto też zwrócić uwagę na socjologiczno-historyczny aspekt kultury samochodowej w mieście, w tym na obszarze historycznych „starówek”. Samochód jako wyznacznik stylu życia i narzędzie konsumpcji oraz samokreacji jednostek zajmuje niesłychanie ważne miejsce w świadomości społecznej. Jest częścią stylu życia kolejnych pokoleń, kształtujących swoją świadomość poprzez kontakt z materialnością i przedmiotami (samochodami i arteriami dla nich) [Venturi, Brown, Izenour 2013 (1977); Dant 1999]. Także i na ten aspekt, a być może i na jego wpływ na oczekiwania wobec rewitalizacji miast zabytkowych, należy zwrócić

uwagę w ujęciu historycznym – jeśli chcemy lepiej zrozumieć współczesne uwarunkowania i niezadką niechęć wobec „uwalniania” śródmieść od ruchu samochodowego – szczególnie w kraju, w którym samochód postrzegany jest stereotypowo, jako symbol i gwarant osobistej wolności.

Proponujemy przemyślenie sposobów projektowania systemów komunikacji samochodowej w miastach, szczególnie w obrębie śródmieść i przedmieść o cechach zabytkowych, często bezpowrotnie przekształconych w toku automobilowych rewolucji. Szczególną uwagę zwracamy na aspekt współczesnej istotności celów, kierunków i sposobów realizacji omawianych projektów.

Celem numeru jest także dyskusja nad problemami konserwatorskimi wywołanymi trasowaniem miast oraz pożądanymi z punktu widzenia ochrony dóbr kultury kierunkami przekształcania wpływów samochodu na miasto historyczne. W poszukiwaniu wniosków dających się zastosować w dzisiejszych wyzwaniach rewitalizacyjnych i planowaniu, prezentuję problemy badawcze:

– w jaki sposób projektowanie arterii komunikacji samochodowej łączono z polityką urbanistycznej sanacji i przekształcenia rejonów zabytkowych? Jak wyglądały relacje między tymi elementami? Czy postrzegano je w kategoriach szans, czy zagrożeń?;

– wpływ budowy arterii komunikacyjnych, szczególnie obwodnic śródmiejskich, przebieg, tras i parkingów na postrzeganie walorów przestrzeni zabytkowych – między modernizacją a aktualizacją; samochód i masowa turystyka miejska; samochód i konsumpcja przestrzeni zabytkowych; samochód i postrzeganie przestrzeni, panoram, kadrowanie widoków i węzłów, dominant; wpływ motoryzacji na funkcjonowanie miasta zabytkowego w teorii i praktyce urbanistycznej; szanse i zagrożenia w przebudowie zespołów zabytkowych, ale też skutki „trasowania” dzielnic XIX-wiecznych;

– jakie były związki projektów tras, arterii i innej infrastruktury samochodowej z historycznym charakterem miast? Jak komunikację i arterie wpisywano w nowe funkcje, role i sensy istnienia substancji zabytkowych? W ich promocję i kreację?;

– jakie są współczesne trendy i standardy w zakresie polityki konserwatorskiej, gdy mowa o wpływie komunikacji samochodowej na zabytki urbanistyczne i architektoniczne?;

– jakie wnioski z sytuacji historycznych mogą ułatwić planowanie przekształceń przestrzeni zdegradowanych przez operacje „trasowania” w przeszłości?

2. BLOKI TEMATYCZNE NUMERU

Numer został podzielony na trzy bloki tematyczne. Pierwszy z nich, zatytułowany *Arterie komunikacyjne w przestrzeni miasta historycznego: historia i perspektywy zmian*, zawiera cztery artykuły. W tekście otwierającym – *Komunikacja, samochód i miasto. Metamorfozy socjalistycznej urbanistyki polskiej a historyczna przestrzeń ośrodków miejskich*, prof. dr hab. inż. arch. Piotr Marciniak (Politechnika Poznańska) za pomocą licznych przykładów przedstawia skutki przyjęcia zasad opisanych w urbanistycznej Karcie Ateńskiej dla przebudowy i odbudowy polskich miast po II wojnie światowej. Autor łączy ten wątek z problematyką przemian planowania przestrzennego w bloku wschodnim. Z kolei dr Kamil Śmiechowski (Uniwersytet Łódzki) w artykule *Arterie komunikacyjne a destrukcja historycznych przestrzeni publicznych miast przemysłowych. Spojrzenie historyka procesów modernizacyjnych* w przekonujący sposób przedstawia modernistyczne utopie urbanistyczne jako źródła projektów skutkujących degradacją zabytkowych dzielnic Łodzi, Będzina i Sosnowca. Co ciekawe, przykład miasta przemysłowego jest istotny do wykazania historycznych źródeł niechęci planistów i decydentów do głównie XIX-wiecznej zabudowy wspomnianych ośrodków. W ostatnim artykule tej części, zatytułowanym *3:1 – czyli o prawdziwym i pozornym usuwaniu arterii ze śródmieść*, dr hab. inż. arch. Jacek Wesołowski (Politechnika Łódzka) wnikliwie analizuje przykłady budowy arterii ruchu przyspieszonego w miastach europejskich – od Brukseli po Łódź – i omawia przebieg likwidacji lub redefinicji tego typu infrastruktury. Działania te charakteryzuje jako obliczone na reintegrację zabytkowych części miasta. Badacz zestawia przy tym inspirujące działania w miastach belgijskich czy niemieckich z problematyczną w skutkach inwestycją w Łodzi.

Zebrane w tym segmencie analizy uświadamiają skalę i złożoność oddziaływania projektów infrastruktury komunikacyjnej w miastach na ich funkcjonowanie w obszarach zabytkowych. Jednocześnie oferują wnioski z sytuacji historycznych i przykłady działań, ukierunkowanych na odejście od dominacji samochodów w obsłudze centrów miast. Warto uważnie śledzić omawiane tu przykłady, poszukując rozwiązań dla zrównoważonej polityki miejskiej.

Drugi blok tematyczny nosi tytuł *Trasowanie miasta. Cele, projekty, skutki*. Czytelnicy odnajdą w nim trzy teksty – łączy je ciekawy wybór studiów przypadku, dostarczających różnorodnych przemyśleń o odwracalności bądź nieodwracalności skutków trasowania w miastach. Dr hab. inż. arch. Piotr Fiuk, prof. ZUT (Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, KAIU PAN), w artykule zatytułowanym *Koncepcje i realizacje arterii komunikacyjnych w zespołach staromiejskich w XX i początkach XXI w. – modyfikacja i perspektywy (Szczecin, Hamburg, Brunszwik, Kolonia, Rotterdam)* w sprawny i syntetyczny sposób przybliży możliwości redefiniowania dominującego urbanistycznie charakteru arterii samochodowych na terenach starych miast. Sięga przy tym po wiele wartościowych studiów przypadku, więcej miejsca poświęcając Szczecinowi. Z kolei dr inż.

arch. Anna Agata Wagner (Politechnika Warszawska, KAIU PAN) w pracy *Powojenne przekształcenia komunikacyjnej sieci śródmieścia Warszawy w latach 1945-1975. Problem trasowania nowych arterii samochodowych w zderzeniu z ocalałym, zabytkowym układem urbanistyczno-architektonicznym* porównuje wielkie projekty komunikacyjne z trzydziestolecia powojennej odbudowy stolicy (m.in. Trasę W-Z i Trasę Łazienkowską), wskazując na stosunek projektantów, urbanistów i decydentów do problematyki otoczenia zabytkowej i XIX-wiecznej (wówczas jeszcze nie traktowanej jako zabytkowa) architektury. Co ważne, autorka przedstawia wartościowe wnioski i oceny podejścia projektantów do spraw komunikacji w przebudowie stolicy. Natomiast w ostatnim artykule sekcji – *Stare miasta a komunikacja. Od Prus Wschodnich do województwa warmińsko-mazurskiego* – dr hab. inż. arch. Jan Salm, prof. PŁ (Politechnika Łódzka), w syntetyczny sposób omawia przykłady modernizacji układów komunikacyjnych średniowiecznych w rodowodzie miast Warmii i Mazur. Autor podkreśla sytuację po II wojnie światowej, gdy większość z nich – wskutek wojennych i powojennych zniszczeń, grabieży i wymiany ludności – została poddana dramatycznym przekształceniom. Dodatkowym atutem tego interesującego tekstu jest refleksja o sytuacji współczesnej.

W ostatniej sekcji bieżącego numeru – *Miasta zabytkowe a komunikacja samochodowa: perspektywy porównawcze* – Czytelnicy znajdą komparatystyczne analizy tytułowych problemów, zorientowane na sytuację współczesną prezentowanych miast. W artykule *Powojenne kształtowanie arterii komunikacyjnych w odbudowywanym Kołobrzegu* mgr inż. arch. Adrianna Brechelke (Politechnika Poznańska) szczegółowo omawia przekształcenia i odbudowę nadmorskiego kurortu w powojennym półwiesiu, wskazując na trwanie historycznej siatki komunikacyjnej oraz jej zdolność – przy pewnych modyfikacjach – do obsługi nowych modeli miejskiej mobilności. Mgr Kacper Szewczyk (Szkoła Doktorska Nauk Humanistycznych Uniwersytetu Łódzkiego) w artykule *Akty doktrynalne w ochronie zabytków a realia komunikacji samochodowej w miastach historycznych na przykładach Kutna i Łowicza* porównuje funkcjonowanie dwóch zabytkowych miast pod względem komunikacji samochodowej i roli samochodu w centrum. Wartościowym elementem tej analizy jest odniesienie do międzynarodowych standardów i wytycznych ochrony dziedzictwa, zestawione ze stanem faktycznym w obu miastach. Oba ośrodki – mimo urbanistycznych i jednostkowych wpisów do rejestru zabytków – są poddane presji myślenia o samochodzie jako podstawowym środku mobilności. Ostatni artykuł przygotowała mgr inż. arch. Iwona Krawiec (Politechnika Warszawska). Nosi on tytuł *Wpływ rozwoju infrastruktury drogowej na historyczne układy urbanistyczne małych miejscowości i „miast zdegradowanych”*. Analiza i ocena problemu na wybranych przykładach z Mazowsza. Autorka klarownie porównuje kilka niewielkich miasteczek mazowieckich pod względem sytuacji komunikacyjnej (szczególnie dróg przelotowych i obwodnic), dostarczając cennego poznawczo materiału o pozytywnych i negatywnych skutkach budowy obejść miast.

Wszystkie zebrane w tym numerze artykuły winny stanowić punkt wyjścia do debat i analiz. Płynące z nich wnioski z powodzeniem mogłyby zostać wykorzystane przez przedstawicieli władz miejskich i inżynierów komunikacji w trakcie ustalania polityk miejskich.

* * *

Serdeczne podziękowania kieruję do prof. Piotra Marciniaka, który zachęcił mnie do publikacji na łamach „Zeszytów Naukowych Politechniki Poznańskiej. Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz” referatów wygłoszonych podczas konferencji. Dziękuję prodziekan dr inż. arch. Agacie Gawlak za powierzenie mi redagowania niniejszego tomu. Jestem również wdzięczny Autorkom i Autorom za współpracę i interesujące artykuły, a Recenzentowi – prof. Mironowi Urbaniakowi, za niezwykle cenną pomoc i wartościowe uwagi. Aleksandrze Sikorskiej-Krystek dziękuję za prace redakcyjne nad finalną wersją artykułów. Niestety, w trakcie powstawania wydawnictwa jeden z naszych Autorów – mgr inż. arch. Mateusz Rabiega, opisujący problematykę arterii komunikacyjnych w przestrzeni zabytkowej Kalisza, odszedł od nas. Tragiczna śmierć przerwała nie tylko pracę nad zamówionym tekstem, ale i obiecującą karierę tego młodego naukowca, związanego z Politechniką Wrocławską i Kaliskim Towarzystwem Przyjaciół Nauk.

LITERATURA

- Barucki T., 1986, *Maciej Nowicki*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Bergdoll B., 2000, *European Architecture 1750–1890*, Oxford University Press, New York.
- Bobrowicz Z., 1967, *Rysunek*, „Ziemia Kaliska”, nr 4, s. 9.
- Bruegmann R., 2006, *Sprawl, A compact history*, Chicago University Press, Chicago–London.
- Dant T., 1999, *Material Culture in the Social World. Values, Activities, Lifestyles*, Open University Press, Manchester.
- Gold J. R., 2007, *The practice of modernism. Modern architects and urban transformation, 1954–1972*, Routledge, London–New York.
- Hall P., 2014, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880*, John Wiley and Sons, New York.
- Jacobs J., 2014, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, przeł. Ł. Mojsak, CA Centrum Architektury, Warszawa.
- Kenworthy J., Laube F., Newmann P., 1999, *An International Sourcebook of Automobile Dependence in Cities, 1960-1990*, University Press of Colorado, Boulder, Colo.
- Kozłowski H., 1970, *Wolsztyn 1990 rok*, „Głos Wolsztyński”, nr 6, s. 3.
- Le Corbusier, 2015, *Urbanistyka*, przeł. T. Swoboda, Centrum Architektury, Warszawa.
- Mencwel J., 2020, *Betonoza. Jak się niszczy polskie miasta*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.

- Montgomery Ch., 2015, *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasto*, przeł. T. Tesznar, wstęp F. Springer, Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków.
- Oakley C. A., 1967 (reprinted 1976), *The Second City*, Blackie, Glasgow–London.
- Rychter W., 1983, *Dzieje samochodu*, wyd. 3, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Scottish Roads Archive, 2020, *Glasgow 2020: From Concept to Cancellation: The Story of Glasgow's Inner Ring Road M8 Motorway, Inner Ring Road – Unbuilt Route*, wg „Scottish Roads Archive”, online, <https://www.scottishroadsarchive.org/inner-ring-road> (dostęp: 07.07.2022).
- Venturi R., Brown D. S., Izenour S., 2013, *Uczyć się od Las Vegas: zapomniana symbolika formy architektonicznej*, przeł. A. Porębska, Wydawnictwo Karakter, Kraków.
- Wesołowski J., Makowski W., 2017, *Odzyskajmy centra miast*, http://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2018/03/raport_MWR_Odzyskajmy_centra_miast.pdf (dostęp: 22.10.2022).
- Wiszniewski J., 2019, *Kształtowanie ulicy jako przestrzeni publicznej*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.

**THROUGHFARING THE CITY:
ARTERIES FOR AUTOMOBILE COMMUNICATION IN HISTORIC URBAN
AREAS – YESTERDAY, TODAY AND TOMORROW: AN EDITORIAL PREFACE**

Summary

The aim of the thematic issue of „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej – Architektura i Urbanistyka, Architektura Wnętrz” is to offer a variety of contributions, covering problems of automobile transportation on historic urban structures. Of special interest are throughfares within historic towns and their impact on urban heritage protection. In this editorial I discuss main directions and research problems of such studies as part of urban history and town planning history, especially in their interdisciplinarity. In this introduction readers will find not only a brief overview of the main research field – relationships between urban automobile mobility and heritage protection – but also short resumes of all contributions, grouped in three thematic sections of this issue. The aim of this collection of essays is to bring new attention to traffic, automobile culture and heritage protection in urban networks, renewing historiography of this problem in studies conducted in Poland. Henceforth, various case studies from Poland were presented in this collection.

Keywords: urban planning, 20th Century, urban and architectural monuments, urban highways, cars, communication, history

Piotr MARCINIAK*

KOMUNIKACJA, SAMOCHÓD I MIASTO. METAMORFOZY SOCJALISTYCZNEJ URBANISTYKI POLSKIEJ A HISTORYCZNA PRZESTRZEŃ OŚRODKÓW MIEJSKICH

Przebudowa i modernizacja wielu zespołów śródmiejskich w miastach polskich – rozpoczęta na progu lat 60. XX w. – opierała się w znacznym stopniu na doświadczeniach i wzorcach zachodnich, a także doktrynie zakładającej intensywny rozwój i uprzemysłowienie. Przemieszczanie się i transport były jednymi z głównych założeń Karty Ateńskiej, dokumentu kształtującego myślenie pokoleń urbanistów i architektów. Fascynacja jej twórców motoryzacją i zaletami indywidualnego transportu doprowadziły w efekcie do stworzenia modelu miasta dla samochodów. Przyjęcie tych założeń stało się punktem wyjścia do akceptacji szeregu komunikacyjnych ingerencji w zabytkowe struktury miast. Celem niniejszego artykułu jest określenie doktrynalnych przesłanek oraz analiza zjawisk w odbudowywanych miastach historycznych z punktu widzenia rozwiązań komunikacyjnych. W artykule omówiono założenia doktrynalne, ewolucję transportu i motoryzacji. Opiszano także rozwój komunikacji w polskich miastach oraz ich wpływ na przekształcenia historycznie ukształtowanych obszarów śródmiejskich.

Słowa kluczowe: urbanistyka, komunikacja samochodowa, miasto, planowanie przestrzenne w PRL, ochrona dziedzictwa

1. WSTĘP

Modernizacyjny skok i przebudowa centralnych dzielnic miast były jednymi z najważniejszych zadań inwestycyjnych, podejmowanych w miastach europejskich w ramach odbudowy struktur urbanistycznych zniszczonych w czasie II wojny światowej.

* Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa. ORCID: 0000-0002-4404-1184. Członek Komitetu Architektury i Urbanistyki PAN.

Na początku lat 60. XX w. w Polsce kultura modernizacji zaczęła wypierać szacunek dla ukształtowanych historycznie układów urbanistycznych, stając się w następnych dekadach jednym z najważniejszych elementów ideowych nowej doktryny urbanistycznej oraz idących za nią rozwiązań architektonicznych [Marciniak 2010]. Ich zasadniczą cechą było ignorowanie zastanych układów i przebudowa tych struktur w imię nowych, rozwojowych i modernizacyjnych celów. Zakres ingerencji komunikacyjnych w historycznie ukształtowane dzielnice był działaniem bez precedensu i wiązał się ściśle z ideologiczną ingerencją w przestrzeń miasta. Najważniejsze postulaty tych zmian wiązały się z próbą stworzenia nowego ładu i organizacją przestrzeni nowego modelu miasta socjalistycznego. Wzorce tych przekształceń można odnaleźć po obu stronach „żelaznej kurtyny”.

Celem niniejszego artykułu jest określenie doktrynalnych przesłanek oraz analiza zjawisk w odbudowywanych miastach historycznych z punktu widzenia rozwiązań komunikacyjnych. W pracy oparto się na badaniach archiwalnych, kwerendach literatury źródłowej, a także analizie porównawczej opracowań projektowych i studiów planistycznych.

W literaturze przedmiotu zagadnienia komunikacji i jej relacji do obszarów śródmiejskich nie były podejmowane w sposób systematyczny, ale raczej przy okazji szerszych opracowań dotyczących architektury i urbanistyki powojennej. O kwestiach tych pisali m.in. Anna Cymer [Cymer 2019], Adam Kotarbiński [Kotarbiński 1967] i Przemysław T. Szafer [Szafer 1972; Szafer 1977; Szafer 1979; Szafer 1981]. Wątki dotyczące komunikacji można znaleźć w pracach, których autorzy podejmowali te zagadnienia z perspektywy rozwoju przestrzennego największych miast oraz rozwiązań zagranicznych [Nowakowski 1976]. Tematyka komunikacji pojawia się m.in. w opracowaniach wielu badaczy [Borowik 2019; Gabiś 2018; Żmudzińska-Nowak; Herok-Turska 2017; Piątek 2020; Marciniak 2009; Marciniak 2010; Friedrich 2014; Kodym-Kozaczko 2017] i innych.

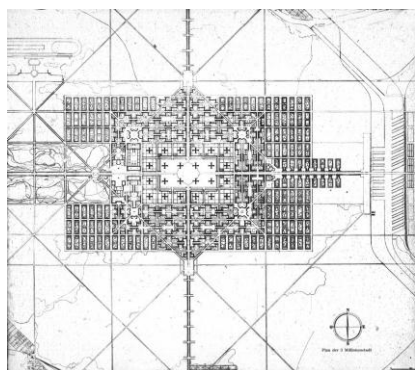
Jednym z istotnych problemów jest pytanie o ideowe i teoretyczne przesłanki dla takich ingerencji w struktury urbanistyczne, które stały się podstawą „nowego myślenia” i w istotny sposób zmieniły obraz centralnych dzielnic polskich miast.

Kluczowe dla zrozumienia tych procesów są dwa główne wątki: nowe podejście do komunikacji samochodowej, rozumianej jako główna forma transportu w miastach, oraz idee związane z powojenną odbudową miast i kształtowaniem obszarów śródmiejskich. Efekty podejmowanych wówczas działań tym zakresie widoczne są w europejskich i polskich miastach do dzisiaj.

2. KOMUNIKACJA A NOWE WIZJE MIAST

Budowlany impuls wynikający z konieczności odbudowy miast europejskich zniszczonych w czasie II wojny światowej zbiegł się w czasie z gwałtownym rozwojem komunikacji samochodowej. Zmiana modelu komunikacji, związana z gwałtow-

nym rozwojem transportu samochodowego na świecie, musiała wymusić przekształcenia w jego strukturze urbanistycznej. Odejście od modelu miasta dla pieszych w stronę miasta dla samochodów wymusiło zasadnicze zmiany w projektowaniu urbanistycznym. Jednym z pierwszych zwiastunów takiego podejścia były z pewnością wizjonerskie projekty Le Corbusiera, tj. miasto dla 3 milionów (1922) oraz Plan Voisin dla Paryża (1925). Ten ostatni stał się w okresie powojennym swoistym wzorcem i punktem odniesienia dla podobnych zamierzeń w innych miastach europejskich.



Rys. 1. Le Corbusier, Ville Contemporaine, miasto dla trzech milionów (1922) [Le Corbusier 2012]



Rys. 2. Le Corbusier, przebudowa centrum Paryża, Plan Voisin (1925) [Le Corbusier 2012]

Zmiana paradygmatu komunikacyjnego dla miast zbiegła się w czasie z gwałtownym rozwojem przemysłu samochodowego. Uruchomienie pierwszej taśmy montażowej w zakładach Forda w 1913 r. w Detroit zapoczątkowało erę masowej produkcji pojazdów osobowych. Samochód stał się jednym z najbardziej popularnych środków transportu; jego roczna produkcja (globalna) po II wojnie światowej wyniosła w 1950 r. niespełna 10 mln sztuk, by wzrosnąć w 1980 r. do ponad 40 mln egzemplarzy, a następnie osiągnąć w 2000 r. liczbę prawie 60 mln wyprodukowanych aut [Placek 2022]. Obecnie (2018) produkuje się imponujące ilości samochodów, bo ok. 75 milionów rocznie [Rodrigue 2020].

W Polsce przemysł samochodowy po II wojnie światowej budowany był w zasadzie od podstaw. W 1951 r. powstała warszawska Fabryka Samochodów Osobowych, lubelska Fabryka Samochodów Ciężarowych, a także wiele innych zakładów produkujących różne typy aut. Z czasem rozpoczęto produkcję aut rodzimych marek, takich jak Warszawa, Syrena, licencyjny Polski Fiat 125p, rodzimy Polonez czy najważniejszy chyba dla rozwoju motoryzacji w Polsce – Fiat 126p. Szczególnie gwałtowny wzrost produkcji nastąpił w latach 70., co miało miejsce po podpisaniu umowy licencyjnej z Fiatem i budowie nowych fabryk w Bielsku i Tychach. Wzrost ten był gwałtowny – liczba samochodów na polskich drogach pomiędzy

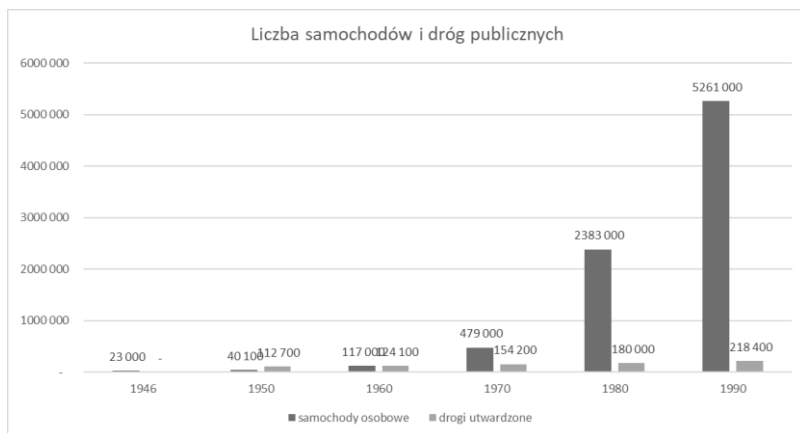
1955 r. a 1970 r. wzrosła z 20,5 tys. do ponad 453 tys. egzemplarzy [Wilk 2013: 277-296; Wilk 2017; Wilk 2019].



Rys. 3. Polski samochód Warszawa 224 T [Wikimedia Commons]



Rys. 4. Bielsko Biala, fabryka Fiata 126p, fot. H. J. Orth [Bildarchiv, Herder-Institut Marburg]



Rys. 5. Liczba samochodów i dróg publicznych o twardej nawierzchni w Polsce [Kubiczek 2018]

Gwałtowny rozwój komunikacji wymagał nie tylko przebudowy miast, ale także wybudowania całej infrastruktury drogowej. W kraju zniszczonym przez wojnę, a także mniej zaawansowanym technologicznie, gwałtowny rozwój transportu kołowego nie odpowiadał możliwościom istniejących dróg. Jeszcze w 1946 r. drogi o nawierzchni utwardzone przy liczbie 23 tys. samochodów praktycznie nie istnia-

ły. W 1960 r. dla 117 tys. użytkowanych aut drogi utwardzone miały długość ok. 124 tys. km, by w r. 1980 wzrosnąć do ok. 180 tys. km dla 2.383 mln samochodów (zob. rys. 5). Wszystko to wymuszało potrzebę intensywnego rozwoju nie tylko sieci drogowej, ale również przystosowania miast do funkcjonowania tego popularnego środka transportu.

3. DOKTRYNALNE ZAŁOŻENIA KOMUNIKACJI W MIASTACH ODBUDOWYWANYCH

Przed analizą zjawisk związanych z transportem drogowym kluczowe warto wspomnieć o zapisach Karty Ateńskiej. Była ona swoistym manifestem programowym modernizmu, będącym ideowym wzorcem dla budowy nowych miast. Dokument ten, uchwalony w trakcie IV Kongresu CIAM (*Congrès internationaux d'architecture moderne*) w 1933 r., określał ideowe założenia powstawania miast i określał kluczowe zasady ich budowy. W myśl Karty Ateńskiej miasto miało realizować cztery podstawowe funkcje, tzn. mieszkanie, pracę i wypoczynek, a także komunikację. Właśnie ruch (*traffic*) miał służyć sprawnemu przemieszczaniu się mieszkańców pomiędzy poszczególnymi strefami, co stało się podstawą ustalenia tzw. strefowania funkcjonalnego miasta, czyli podziału na części o zróżnicowanym przeznaczeniu.



Rys. 6. Karta Ateńska, okładka [Le Corbusier 1957]

Moderniści wprowadzili pojęcie „nieskażonego pomnika minionej kultury”, które oznaczało ochronę tylko wybranych, najbardziej wartościowych i jednolitych stylowo zabytków. Szczególnie dyskusyjną zasadą, odnoszącą się do obszarów kulturowego dziedzictwa, było „ich zachowanie (...) zgodne z interesem społecznym”, co oznaczało w praktyce dowolność w ich określaniu. Jednocześnie zapisy

Karty Ateńskiej relatywizowały wartości i funkcjonowanie dzielnic historycznych: „(...) jeśli ich zachowanie nie następuje kosztem zmuszania ludzi do zamieszkiwania w niezdrowych warunkach” [Le Corbusier 2017]. W zakresie powiązań komunikacyjnych zabytkowe obszary podlegały ochronie wyłącznie w sytuacji, w której „poprzez odpowiednie objazdy lub przemieszczenie centrum można zapobiec niekorzystnemu zahamowaniu organicznego rozwoju miasta” [Le Corbusier 2017].

Radykalizm postaw ujawniał się w architektonicznym i estetycznym wymiarze, a nowy dokument zawierał również postulaty dotyczące stosunku do dzielnic zabytkowych. Generalnie uczestnicy CIAM odcinali się od zabytków i uważali, że: „Użycie stylów przeszłości pod pretekstem estetyki w nowych budynkach wzniesionych w dzielnicach historycznych ma zgubne skutki. Utrzymywanie lub wprowadzanie tego zwyczaju nie powinno być tolerowane pod żadną postacią” [Le Corbusier 2017]. Takie opinie jednoznacznie determinowały postawy architektów przystępujących do budowy nowych części miast, bądź przebudowy dzielnic historycznych.

W Polsce modernizacyjne procesy przekształcania miast silnie współgrały z wykorzystaniem rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych, które były instrumentalizowane przez socjalistyczne władze, szczególnie w okresie gomułkowskim [Marciniak 2013: 237-247] [Marciniak 2018: 59-60]. W okresie późniejszym plany związane z budową infrastruktury drogowej były rozwijane w jeszcze bardziej intensywnym stopniu. Na odbywającym się w 1971 r. VI Zjeździe PZPR ogłoszono program gospodarczy Edwarda Gierka i nowego kierownictwa partii. Jego znaczącym elementem stał się szeroko zakrojony program motoryzacyjny oraz polityka transportowa, w tym budowa nowych tras komunikacyjnych i rozwój przemysłu samochodowego [Cymer 2019: 336-337; Lesiakowski 2017: 181-183].

Analiza zarówno planów ogólnych miast, jak i opracowań konkursowych wykonanych w latach 60. i 70., wskazuje na wyraźne nawiązania do postulatów Karty Ateńskiej, które akcentowały wysoką rangę komunikacji oraz przekształceń dzielnic śródmiejskich [Zin 1986].

4. ODBUDOWA MIAST EUROPEJSKICH A UKŁADY KOMUNIKACYJNE

Obudowa miast na zachodzie Europy przebiegała zasadniczo w dwóch kierunkach i różniła się od założeń przyjętych w państwach tzw. „bloku wschodniego”. Silna w nich była tradycja riegłowska, dla której naczelną zasadą konserwatorską stało się poszanowanie zabytkowej formy i substancji obiektu, a o odbudowie decydowali fachowcy i wyznawane doktryny. Z drugiej jednak strony istotną rolę odgrywała tradycja modernizmu, w ramach której deprecjonowano znaczenie i wartość architektury XIX-wiecznej. Kluczowym momentem okazał się VII kongres CIAM, odbywający się w 1949 r. w Bergamo, na którym dyskutowano „przyjęcie

modernizmu, a nie powrót do form tradycyjnych w powojennej odbudowie Europy” [Mumford 2002: 195-196; Mumford 1992: 391-417]. W tej sytuacji zniszczenia wojenne traktowano jako okazję do przekształcania miast zgodnie z przesłaniem Karty Ateńskiej, a niezrealizowany Plan Voisin autorstwa Le Corbusiera stał się wzorcem i istotnym punktem odniesienia.

Przykładów odbudowy miast, realizowanych według wspomnianych zasad, było wiele. Do najbardziej znanych należy przemodelowanie Rotterdamu, zniszczonego w trakcie walk i bombardowań w 1940 r., a odbudowanego pod kierunkiem Cornelisa van Traa, które było wówczas rozwiązaniem modelowym na europejską skalę. Jego istotą było kategoryczne zerwanie z przeszłością i przemodelowanie całego śródmieścia. Ocalałe z pożogi wojennej budynki stały się przeszkodą dla projektantów, a nowa koncepcja układu miasta wyraźnie nawiązywała do ducha Karty Ateńskiej. W ramach tego planu centrum otrzymało zupełnie nową strukturę, a całe miasto podzielono systemem trzech głównych arterii komunikacyjnych, będących elementami krystalizującymi jego strukturę.

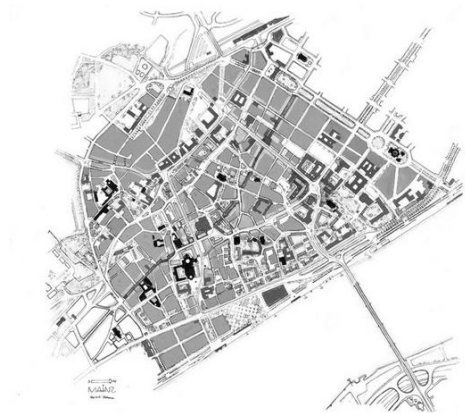


Rys. 7. Podstawowy plan odbudowy centralnych dzielnic Rotterdamu, Cornelis Van Traa (1946) [źródło: Rotterdam City Archives]

Nieco inna sytuacja miała miejsce w miastach niemieckich, gdzie w procesie planowania miast starano się odciąć od nazistowskiej przeszłości, a także dokonań XIX w. Podobnie jak w Holandii, także i tutaj zniszczenia II wojny światowej pozwoliły na odbudowę w nowych formach architektonicznych i urbanistycznych, zgodnych z ideami Karty Ateńskiej. W ramach nowego podejścia proponowano model racjonalnie kształtowanego „miasta technologicznego”, a także „miasta higienicznego” oraz „zdrowego”, w którym dominowałby model nowoczesnego budynku – „maszyny do mieszkania”.

Doskonałym przykładem realizacji tych postulatów w miastach niemieckich była Moguncja. Zniszczeniu uległo ok. 80% jej centrum, w tym większość zabytkowych budynków. Spustoszenia, spowodowane bombardowaniem, praktycznie zrównującym miasto z ziemią, doprowadziły w konsekwencji do najbardziej intensywnej fazy budowy w jego historii. Moguncja leżała w kontrolowanym przez Francję sektorze Niemiec, stąd pierwszy, utopijny plan opracował francuski architekt i urbanista Marcel Lods. W myśl jego niezrealizowanych zamierzeń opracowanych w duchu idealnej architektury Le Corbusiera Moguncja miała się powiększyć i stać się modelowym miastem modernistycznym.

Kolejny plan – opracowany w duchu rekonstrukcji – opracował Egon Hartmann, a jego pracę kontynuował Ernst May. Projekt z 1958 r. po raz pierwszy dopuszczał regulowaną odbudowę. Odnowa urbanistyczna starej części miasta zmieniła jego centrum. W ramach przygotowań do obchodów tysiąclecia powstania ośrodka utworzono strefy dla pieszych wokół katedry, a także przebudowano centrum na osi północ-południe. Dodano również nowy, modernistyczny ratusz zaprojektowany przez Arne Jacobsena, a także odnowiono elewacje budynków na rynku i zbudowano nową dzielnicę śródmiejską w latach 80. Plany te w zasadniczy sposób zmieniły obraz miasta z dominującą rolą układów komunikacyjnych przeznaczonych dla ruchu samochodowego [Sebald 2021].



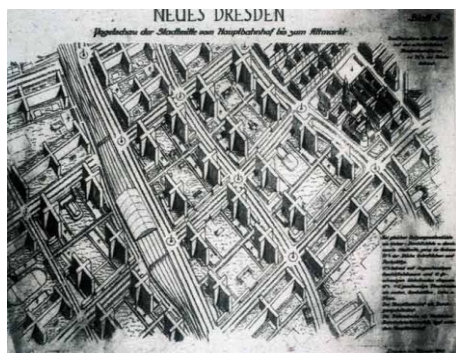
Rys. 8. Moguncja, plan strukturalny starego miasta, Egon Hartmann (1955), [Landesmuseum Mainz 2020]



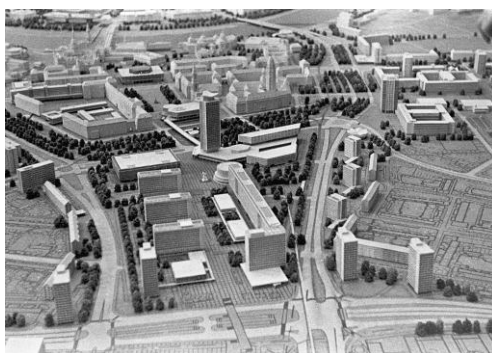
Rys. 9. Moguncja, Studium Großen Bleiche z widokiem na kościół św. Piotra, Egon Hartmann (1955) [Landesmuseum Mainz 2020]

Także Drezno, miasto niemal doszczętnie zniszczone w trakcie nalotów alianckich w latach 1944-1945, jest jednym z najbardziej interesujących przykładów ewolucji i zmian koncepcji odbudowy i zagospodarowania przestrzennego miast niemieckich. Po wojnie ścierały się tu dwie koncepcje odbudowy: kompleksowej rekon-

strukcji w tradycyjnej formie oraz jej radykalnych przeciwników, którzy w zniszczeniach widzieli szansę na stworzenia miasta funkcjonalnego. Już pierwsza wizja odbudowy – „Neue Dresden” z 1946 r., opracowana przez Hansa Hoopa, przyniosła propozycję uwzględniającą dominującą rolę arterii komunikacyjnych. Późniejsza transformacja społecznej treści miasta socjalistycznego zakładała budowę nowego centrum. Wokół niej skupili się zwolennicy kompleksowej przebudowy, którzy w zniszczeniach widzieli szansę do budowy funkcjonalnego organizmu miejskiego w myśl zapisów Karty Ateńskiej. Kolejne wizje z lat 1963-1970 przyniosły rozwiązania dla nowej części miasta – były skupione wokół układu komunikacyjnego i podniesienie znaczenia budynków położonych w okolicy Prager Straße (Kurt W. Leucht).



Rys. 10. Drezno, wizja „Neue Dresden”, Hans Hoop (1946) [Das Neue Dresden 2022]



Rys. 11. Drezno, model Prager Straße, Kurt W. Leucht (1970) [Wikimedia Commons]

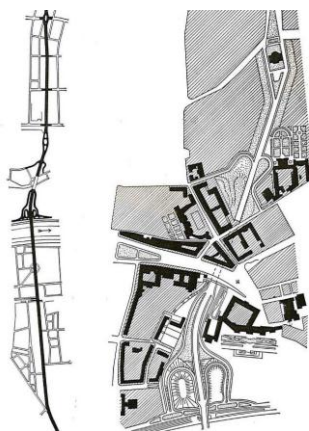
Takich ważnych realizacji, mających ogromny wpływ na przebudowę innych europejskich miast (także w Europie Wschodniej), było więcej. To wspomniane już przykłady holenderskie i niemieckie, ale również rozwiązanie zastosowane przez szwedzkich urbanistów, opracowujących przebudowę Sztokholmu, gdzie na przełomie lat 50. i 60. powstało ogromne centrum komercyjne Hötorget. W jeszcze większym stopniu przeobrażano centra miast w Wielkiej Brytanii, np. zrujnowane w czasie wojny Coventry, w którym przebudowano zniszczone centrum miasta, czy też Barbican, fragment Londynu zrealizowany w latach 1952-1981 [Marciniak 2009]. Wspólną cechą tych przykładów jest brak nawiązań do historycznie ukształtowanych dzielnic, a także przewaga układów komunikacyjnych, uwydatniających charakter głównych ulic oraz tras przelotowych [Marciniak 2018].

5. UKŁADY KOMUNIKACYJNE W MIASTACH POLSKICH

Zagadnienie modernizacji centrów miejskich w opozycji do historycznie ukształtowanych przestrzeni było podejmowane także w Europie Wschodniej. Wielu radzieckich teoretyków i praktyków kładło nacisk na przebudowę śródmieść ze względu na ich dotychczasowe zużycie i konieczność wymiany zasobów mieszkaniowych. Modelowym rozwiązaniem był Prospekt Kalinina (obecnie Nowy Arbat), czyli centralna ulica i zespół usługowo-biurowy w Moskwie, zrealizowany w latach 1962-1968 (zespół Michaiła Posochina) [Riabuszyn, Szyszkińska 1987: 51].

Przebudowa i modernizacja wielu zespołów śródmiejskich w polskich miastach, rozpoczęta na progu lat 60., opierała się w znacznym stopniu na doświadczeniach i wzorcach zachodnich, ale również na postulatach Karty Ateńskiej, w której powstaniu mieli znaczący udział również polscy urbaniści i architekci [Maliszowa 1974: 44-57].

Dobłą okazją sprzyjającą realizacji nowego programu miasta, w którym na planie pierwszym umiejscowiono kwestie komunikacji, stała się odbudowa Warszawy. Już w pierwszym szkicowym planie odbudowy, opracowanym w 1945 r. przez Biuro Odbudowy Stolicy, wprowadzono liczne arterie komunikacyjne, przecinające miasto. Z kolei pierwszą dużą inwestycją drogową zrealizowaną po II wojnie światowej była zbudowana w latach 1947-1949 Trasa W-Z (Wschód-Zachód), która poza łąčeniem dzielnic pełniła również rolę ważnej drogi tranzytowej. Inną bardzo ważną kwestią było podziemne przecięcie obszaru staromiejskiego, co skutkowało zupełnie nowym widokiem tej części miasta od strony Wisły. Dalszą kontynuacją tych założeń była m.in. odbudowa wschodniej strony pl. Defilad w Warszawie,



Rys. 12. Warszawa, Plan centralnego odcinka trasy W-Z (1947-1949) [Goldzamt 1956: 440]

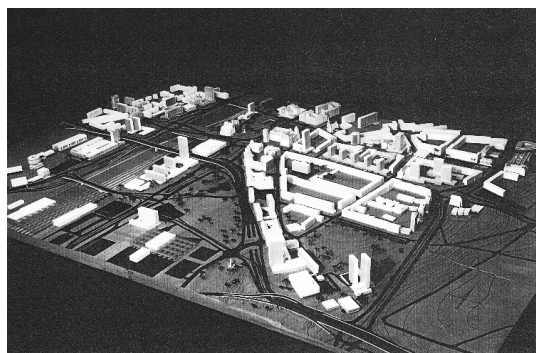


Rys. 13. Warszawa, Trasa W-Z, fot. S. Sadowski (1977) [Biblioteka UMK]

z jednoczesnym ukształtowaniem ul. Marszałkowskiej, gdzie planowane obiekty miały być podporządkowane gmachowi Pałacu Kultury i Nauki (Zbigniew Karpiński z zespołem) [Marciniak 2009: 75-97] [Ostrowski 1975: 204-206].

Co ważne, nowy zespół budynków podkreślał znaczenie komunikacyjnych arterii przecinających miasto w różnych kierunkach. Strefowanie ruchu samochodowego i pieszego, wyrażone m.in. przez zastosowanie pasaży, a także skontrastowanie niskiej i wysokiej, punktowej zabudowy przywodziły na myśl rozwiązania zastosowane centrum handlowym Lijnbaan w Rotterdamie czy w centrum Sztokholmu [Marciniak 2010: 162-167].

Z kolei w Poznaniu pierwszy (zatwierdzony) powojenny ogólny plan zagospodarowania przestrzennego z 1961 r. zakładał nie tylko wzrost liczby mieszkańców, ale także – w ogólnych dyspozycjach przestrzennych – rozszerzenie centrum wzdłuż osi wschód–zachód. Nowe śródmieście miało składać się ze śródmieścia wyznaczonego przez ramy miasta średniowiecznego i XIX-wiecznego oraz planowanego po zachodniej stronie wielkomięjskiego *city*. Istotną rolę we wspomnianym planie odgrywała koncepcja komunikacji miejskiej, polegająca na przeprowadzeniu dróg tranzytowych trasami śródmiejskimi, z dużymi węzłami i drogami wielopasmowymi. Z tego względu wyrażono zgodę na wyburzenia istniejącej tkanki miasta. Historyczne ulice i ciągi w śródmieściu zamieniono na arterie przelotowe, co stało się zapowiedzią wprowadzenia samochodów do centrum. Przebudowa tej części Poznania, w tym głównej ulicy Św. Marcin, była jednym z najważniejszych zagadnień projektowych, mających wpływ na późniejszy obraz miasta. Koncepcja ta zakładała przebudowę centrum miasta oraz budowę ogromnego zespołu handlowo-biurowego w ramach większego założenia urbanistycznego, obejmującego szerokie śródmieście, skupionego wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych (Jerzy Liśniewicz). W opracowywanym od 1961 r. planie szczegółowego zagospodarowania tej części miasta przyjęto kilka reguł, wyznaczających ówczesny sposób projektowania.



Rys. 14. Poznań, makieta przebudowy śródmieścia wg planu szczegółowego (1961) [ze zbiorów Miejskiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu]

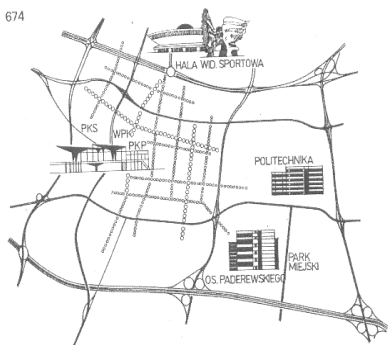


Rys. 15. Poznań, archiwalny plan układu komunikacyjnego w rejonie ul. św. Marcin / Al. Marcinkowskiego (1959) [Archiwum Państwowe w Poznaniu]

Zakładano m.in. budowę zespołów wielofunkcyjnych i obiektów wysokich, a także zasadę segregacji ruchu, w myśl której ruch pieszy nie mógł mieć punktów stycznych z komunikacją kołową oraz pełnej dostępności komunikacyjnej obszaru centrum [Marciniak 2010: 154-161].

Podobnym przykładem modernistycznej ingerencji w spójny układ urbanistyczny była przebudowa śródmieścia Katowic. Nowe układy komunikacyjne – sukcesywnie realizowane od końca lat 50. – w zasadniczy sposób zmieniły obraz tego śląskiego miasta [Borowik 2019: 37-77]. Koncepcja układu komunikacyjnego zakładała przeprowadzenie kilku arterii przelotowych oraz przebić śródmiejskich trasujących centralne obszary miasta. Ze względu na zniszczenia wojenne placu Centralnego zdecydowano o przeniesieniu centrum miasta. Zgodnie z zatwierdzonymi w 1962 r. planami przebudowy dokonano wyburzeń zachowanych zabytkowych kamienic. Zabudowa skupiała się wokół centralnego układu komunikacyjnego z rondem gen. Jerzego Ziętka oraz aleją Wojciecha Korfanteo. Wokół tego centralnego założenia powstały budynki mieszkalne oraz obiekty użyteczności publicznej, w tym hotel „Katowice”, biurowiec DOKP (Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych), a także szereg innych gmachów widocznych w przestrzeni miasta. Uzupełnieniem całości był monumentalny zespół Hali Widowiskowo-Sportowej „Spodek” (Maciej Gintowt, Maciej Krasiński). Przeciwwagą dla hali i uzupełnieniem całej kompozycji ronda był zrealizowany w 1967 r. pomnik Powstańców Śląskich (Gustaw Zemła, Wojciech Zabłocki). Zwraca uwagę, że nowe centrum rozlokowano wokół wielkiego węzła komunikacji kołowej i tramwajowej, z dominacją rolą ruchu samochodowego przebiegającego przez centrum miasta [Borowik 2019].

674



Rys. 16. Katowice, koncepcja układu komunikacyjnego śródmieścia [Szafer 1977]

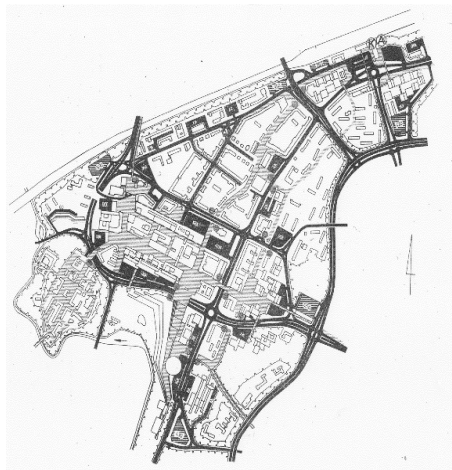


Rys. 17. Katowice, widok na układ komunikacyjny śródmieścia, fot. K. Kaczyński, 1969 [Phototrans 2022]

Analiza opublikowanego w 1976 r. opracowania dotyczącego konkursów na centra polskich miast, obejmującego trzydzieści dwa projekty urbanistyczne, pokazuje, że zagadnienie komunikacji, a także relacji do historycznie ukształtowanego centrum stało się jednym z pierwszorzędných tematów i problemów urbanistycznych [Nowakowski, Bergman, Matyjaszkiewicz, Szwedziński 1976]. Dla znakomitej większości opracowań, w tym dotyczących m.in. Dzierżoniowa, Kędzierzyna, Chorzowa, dzielnicy Śródmieście w Słupsku, Włocławka czy warszawskiego Mokotowa, komunikacja samochodowa stanowiła główny szkielet kompozycyjny, definiujący miejsce pozostałych elementów planistycznych. Szczególnie widoczne jest to w przypadku rozwiązań obejmujących historycznie ukształtowane centra miast, takich jak Gliwice, Toruń, Olsztyn czy Opole, gdzie trasy średnicowe przecinały miasto w wielu kierunkach, niezwykle silnie ingerując w historycznie uformowane układy przestrzenne.



Rys. 18. Projekt konkursowy na centrum Gliwic (J. Friedel, J. Gottfried) [Nowakowski, Bergman, Matyjaszkiewicz, Szwedziński 1976: 123]



Rys. 19. Projekt konkursowy na centrum Olsztyna (M. Różański, M. Szwedziński) [Nowakowski, Bergman, Matyjaszkiewicz, Szwedziński 1976: 146]

Jak pisali autorzy tego opracowania: „Tylko w Żyrardowie, Kędzierzynie i Kutnie, to znaczy tylko w mniejszych miastach (...), wszystkie drogi ruchu tranzytowego przechodzą poza terenami zainwestowania miejskiego” [Nowakowski, Bergman, Matyjaszkiewicz, Szwedziński 1976: 183]. W pozostałych miastach drogi ruchu przyspieszonego zbliżały się bądź przecinały obszar centralny. Jednym z kluczowych parametrów, podejmowanych w naukowych analizach problemu, była komunikacyjna osiągalność centrum i możliwość dojazdu środkami komunikacji samochodowej.



Rys. 20. Trasa Zamkowa w Szczecinie (1978-1987/1996)
[Wikimedia Commons]

Przykładem najbardziej spektakularnej ingerencji układu komunikacyjnego w strukturę urbanistyczną historycznie ukształtowanego miasta była realizacja Trasy Zamkowej w Szczecinie (1978-1987/1996), która przecinała miasto drogą na estakadach, łącząc lewobrzeżną część Szczecina oraz powiat policki z resztą Polski.

6. PODSUMOWANIE

Plan „wielkiego skoku” i próba dogonienia Zachodu po 1970 r. spowodowały gwałtowny rozwój miast. Determinacja, z jaką pomimo wszelkich trudności forsowano rozrost dzielnic mieszkaniowych, redefiniowano rolę centrów oraz ciągła zmienność pomysłów planistycznych, zupełnie wypaczyły uporządkowaną strukturę urbanistyczną większości historycznych ośrodków, pozostawiając trwałe ślady w ich przestrzeni. Dla tych przemian komunikacja samochodowa miała kluczowe znaczenie. Odcięcie się za wszelką cenę od doświadczeń przeszłości w zasadniczy sposób wpłynęło na przebudowę śródmieść dużych i średnich miast. W tym kontekście część twórców wierzących głęboko w mit nowoczesności, propagowany przez kolejne ekipy partyjne, a z założenia mający wprowadzić Polskę do grupy krajów rozwiniętych na wzór państw zachodnich, nie mogła liczyć się z opinią społeczną czy warunkami środowiskowymi.

Źródło zmian urbanistyki współczesnej stanowiła atrakcyjna idea unowocześnienia i poprawiania wyglądu miasta. Był nią także modernizacyjny paradygmat

ogłaszany za pomocą partyjnych dokumentów. Wpłynęła na niego przede wszystkim większa dostępność i liczba produkowanych aut. Można odnieść wrażenie, że samochód stał się nie tylko symbolem nowoczesności i wyznacznikiem postępu, ale także nośnikiem kultury. Ta tendencja miała się rozwijać przez następne lata, przeżywając swój „boom” już po upadku komunizmu.

Warto zauważyć, że w tym samym czasie, tj. w latach 70. pojawiały się pierwsze postulaty dotyczące przewartościowania roli i udziału samochodu w ruchu miejskim. Jak pisał Maciej Nowakowski, jeden z badaczy zajmujących się ówczesnie problemami komunikacji: „Obecnie musimy zmienić kryteria. Miasta powinny służyć zarówno ludziom poruszającym się pieszo, jak i ludziom posługującym się pojazdami. W centrum miasta „obywatelem pierwszej klasy” znów musi być pieszy” [Nowakowski 1976: 66]. Ta refleksja była jednym z pierwszych zwiastunów nowego podejścia do roli komunikacji i przewartościowania udziału samochodu w ruchu miejskim.

Z pewnością intensywny rozwój obszarów śródmiejskich, którego szczególne nasilenie przypada na lata 60. i 70., na trwale zmienił przestrzenny krajobraz polskich miast. Wprowadzenie tras komunikacyjnych, ingerujących w historycznie ukształtowane obszary centralne, pozostawiło trwałe ślady w przestrzeni i historii. Podjęte wówczas decyzje planistyczne wywarły wpływ na obraz przestrzenny zarówno wielkich, jak i mniejszych ośrodków miejskich. Ze skutkami tych decyzji będziemy mierzyć się jeszcze przez wiele następnych lat.

LITERATURA

- Borowik A., 2019, *Nowe Katowice: forma i ideologia polskiej architektury powojennej na przykładzie Katowic (1945–1980)*, Wydawnictwo Neriton, Warszawa.
- Cymer A., 2019, *Architektura w Polsce 1945–1989*, Centrum Architektury, Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki, Warszawa.
- Das Neue Dresden, <https://www.das-neue-dresden.de/ausstellung-das-neue-dresden.html> (dostęp: 10.10.2022).
- Friedrich G., 2014, *Odbudowa Głównego Miasta w Gdańsku w latach 1945–1960*, słowo/obraz terytoria, Gdańsk.
- Gabiś A., 2018, *Cale morze budowania. Wrocławska architektura 1956–1970*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Centrum Historii Zajezdnia, Ośrodek Pamięć i Przyszłość, Wrocław.
- Goldzamt E., 1956, *Architektura zespołów śródmiejskich i problemy dziedzictwa*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Kodym-Kozaczko G., 2017, *Urbanistyka Poznania w XX wieku: przestrzeń, ludzie, idee*, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Kotarbiński A., 1967, *Rozwój urbanistyki i architektury polskiej w latach 1944–1964*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.

- Kubiczek F. (red.), 2018, *Historia Polski w liczbach*, t. V, *Polska 1918–2000*, GUS, Warszawa.
- Landesmuseum Mainz, 2020, *Egon Hartmann und der Wiederaufbau von Mainz*, *Landesmuseum Mainz*, Berlin.
- Le Corbusier, 1957, *La charte d'Athènes*, Éditions de Minuit, Paris.
- Le Corbusier, 2012, *W stronę architektury*, przeł. T. Swoboda, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa.
- Le Corbusier, 2017, *Karta ateńska*, przeł. K. Szeronos i T. Swoboda, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa.
- Lesiakowski K., 2017, „Aby Polska rosła w siłę...” *Koncepcja unowocześnienia polskiej motoryzacji 1971–1972*, „Przegląd Nauk Historycznych”, nr 2.
- Maliszowa B., 1974, *Śródmieście: wybrane zagadnienia planowania*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Marciniak P., 2009, *Architektura i urbanistyka Poznania w latach 1945–1989 na tle doświadczeń europejskich*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Marciniak P., 2010, *Doświadczenia modernizmu. Architektura i urbanistyka Poznania w czasach PRL*, Wydawnictwo Miejskie, Poznań.
- Marciniak P., 2013, *Modernizm czy modernizacja? Ideologiczne uwarunkowania przebudowy śródmieścia Poznania oraz innych miast polskich*, w: *Pod dyktando ideologii. Studia do dziejów architektury i urbanistyki w Polsce Ludowej*, red. P. Knap, Instytut Pamięci Narodowej, Szczecin.
- Marciniak P., 2018, *Konteksty i modernizacje: studia z dziejów architektury i urbanistyki w PRL*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Mumford E.P., 2002, *The CIAM discourse on urbanism, 1928–1960*, MIT Press.
- Mumford P., 1992, *CIAM urbanism after the Athens charter*, “Planning Perspective”, nr 7, pp. 391-417.
- Nowakowski M., 1976, *Komunikacja a kształtowanie centrum miasta*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Nowakowski M., Bergman E., Matyjaskiewicz J., Szwedziński M., 1976, *Konkursy na centrum miasta. Analiza porównawcza 32 projektów*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Ostrowski W., 1975, *Urbanistyka współczesna*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Phototrans, 2022, phototrans.pl (dostęp: 10.10.2022).
- Piątek G., 2020, *Najlepsze miasto świata: Warszawa w odbudowie 1944–1949*, Wydawnictwo WAB, Warszawa.
- Placek M., 2022, *Worldwide motor vehicle production 2000–2021*, <https://www.statista.com/statistics/262747/worldwide-automobile-production-since-2000/> [accessed: 10.10.2022].
- Riabuszyn A., Szyszkina I., 1987, *Architektura radziecka*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Rodrigue J-P., 2020, *The Geography of Transport Systems*, Automobile Production, Selected Countries, 1950-2021, New York: Routledge: <https://transportgeography.org/contents/chapter1/the-setting-of-global-transportation-systems/automobile-production-world/> (accessed: 10.10.2022).
- Sebald, E., 2021, *Egon Hartmann (1919–2009)*, „Die Denkmalpflege“, nr 1, s. 32-41.
- Szafer T. P., 1972, *Nowa architektura polska. Diariusz lat 1966–1970*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Szafer T. P., 1977, *Polska architektura współczesna*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa.

- Szafer T.P., 1979, *Nowa architektura polska. Diariusz lat 1971-1975*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Szafer T.P., 1981, *Nowa architektura polska. Diariusz lat 1976-1980*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Wilk H., 2017, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*, Instytut Historii PAN, Warszawa.
- Wilk H., 2013, *Samochód dla Towarzysza Wiesława: dyskusje nad kierunkiem rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce 1955–1970*, „Polska 1944/45-1989. Studia i materiały”, nr 11.
- Wilk H., 2019, *Motoryzacja w Polsce (1945–1989)*. „Polska 1944/45-1989. Studia i Materiały”, nr 17, s. 331-348.
- Zin W. (red.), 1986, *Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja. Miasta historyczne*, t. 1, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Żmudzińska-Nowak M., Herok-Turska I. (red.), 2017, *Reflektory. Interdyscyplinarne spojrzenie na dziedzictwo architektury Górnego Śląska drugiej połowy XX wieku*, Biblioteka Śląska, Katowice.

COMMUNICATION, AUTOMOBILE AND THE CITY. METAMORPHOSES OF SOCIALIST URBAN PLANNING AND HISTORIC SPACE OF TOWNS

Summary

The reconstruction and modernization of many inner-city complexes in Polish cities – started at the beginning of the 1960s – was largely based on Western models and experiences, as well as the doctrine of intensive development and industrialization. Movement and transport were one of the main assumptions of the Athens Charter, a document shaping the thinking of generations of urban planners and architects. Its creators, fascinated with motorization and the advantages of individual transport, designed a model of a city for cars. The adoption of these assumptions became the starting point for the acceptance of a number of transport interventions in the historic structures of cities. The aim of this article is to define the doctrinal premises and to analyze the phenomena in the reconstructed historical cities in terms of communication solutions. The article discusses the doctrinal assumptions, the evolution of transport and motorization, and describes the development of urban transport in Polish cities, as well as their impact on the transformation of historically shaped downtown areas.

Keywords: urban planning, communication, city, spatial planning in the People's Republic of Poland, heritage protection

Kamil ŚMIECHOWSKI*

ARTERIE SAMOCHODOWE A DESTRUKCJA HISTORYCZNYCH PRZESTRZENI PUBLICZNYCH MIAST PRZEMYSŁOWYCH. SPOJRZENIE HISTORYKA PROCESÓW MODERNIZACYJNYCH

Artykuł stanowi próbę oceny podejmowanych przez modernistów działań, służących budowie arterii samochodowych w XIX-wiecznej tkance miejskiej ośrodków przemysłowych byłego Królestwa Kongresowego – Łodzi i Zagłębia Dąbrowskiego – z perspektywy historii procesów modernizacyjnych. Autor stara się osadzić swoje rozważania w kontekście dyskursywnego obrazu miasta XIX-wiecznego, który wpływał na poglądy ludzi żyjących w XX w. i miał bezpośrednie przełożenie na podejmowane przez nich decyzje. Zarówno w Łodzi, jak i w Zagłębiu Dąbrowskim doszło do atrofii historycznych układów przestrzennych, która przybrała bodaj najostrzejszą formę w Będzinie, gdzie historyczne Stare Miasto całkowicie straciło swoje znaczenie jako centrum miasta. Nieudana modernizacja, której doświadczyły te ośrodki, stanowi memento i nauczkę dla tych, którzy w imię chęci naprawy świata gotowi są do ulegania radykalizmom i wdrażania w życie rewolucyjnych rozwiązań.

Słowa kluczowe: modernizm-architektura, architektura – historia, urbanistyka – historia, dyskurs, przestrzeń miejska, Łódź, Będzin, Zagłębie Dąbrowskie

1. WSTĘP

Negatywny wpływ XX-wiecznego rozwoju motoryzacji na historyczną tkankę miast nie podlega dziś sporom. Panuje w zasadzie powszechny konsensus, że urbaniści i planiści, którzy podejmowali decyzje o tym, by kosztem zabudowy XIX-wiecznej i pochodzącej z pierwszej połowy XX w. przeprowadzić przez centra miast szerokie

* Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny, Katedra Historii Polski XIX w.
ORCID: 0000-0003-4614-8599.

arterie, przeznaczone dla stale rosnącej liczby samochodów, pozostawali w błędzie odnośnie do skutków swoich zamierzeń – miało być lepiej, wyszło na ogół fatalnie. Historyk ma jednak problem, gdy przychodzi mu do oceny tych dokonań, co wynika m.in. z powszechnie uznawanej ambiwalentnej natury samej nowoczesności [Giddens 1991]. Nie jest sztuką postawić pod pręgierzem Le Corbusiera i innych jego naśladowców, sztuką jest zastanowić się, dlaczego błąd poznawczy, który był przyczyną ich modernistycznej doktryny, stanowił tak powszechne doświadczenie ludzi żyjących w minionym stuleciu. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że modernizm wyrósł z czegoś, co można by określić mianem fobii wobec miasta w jego formie z przełomu XIX i XX w. Fobie, jak wiadomo, są stanami chorobybywymi, jednak obserwacje, które utrwalają osobę dotkniętą fobią w swoich przekonaniach, nie muszą zawierać w sobie zniekształconego obrazu rzeczywistości. Jeden z badaczy nazywa modernistycznych architektów, którzy promowali idee modernizmu w Europie Środkowo-Wschodniej po I wojnie światowej mianem „brokerów nowoczesności” [Kohlrausch 2019]. Cechą charakterystyczną brokera jest jednak to, że działa on – w odróżnieniu od dealera – nie na własny, lecz na cudzy rachunek. Innymi słowy, idee modernizmu mogły się przyjąć, bo istniało społeczne zapotrzebowanie na radykalne zerwanie z osiągnięciami nowoczesnej architektury i urbanistyki. Skąd się ono wzięło?

Pewnym paradoksem jest, że to nie wielkie metropolie, prezentujące na ogół model rozwoju paradygmatyczny dla danej epoki, lecz miasta przemysłowe, wiecznie jakby niedokończone i stawające się, stanowiły miejsca, w których dylematy rozwojowe, obejmujące także dramatyczne pytanie „budować czy burzyć”, przyjmowały najbardziej fundamentalną formę. Trzeba bowiem pamiętać, że nowoczesność stanowiła, pomimo wszystkich jej osiągnięć, formę doświadczenia niezwykle opresyjnego. Sielska wieś, która stawała się osadą przemysłową czy dawna kolonia rzemieślników, przekształcająca się w wielkoprzemysłowe monstrum, były miejscami, w których dochodziło do zmian bardzo szybkich i nieodwracalnych. Dawne struktury społeczne ulegały rozkładowi bądź przekształceniu, które mogło szokować nawet bardzo umiarkowanych w swych sądach obserwatorów, przyzwyczajonych do mieszczańskiej stabilizacji bądź przynajmniej jej wyczekującej. Z tego też powodu miasta przemysłowe dawały wieczne powody do niezadowolenia, a w konsekwencji – prowokowały do formułowania ambitnych programów naprawczych i pewnego radykalizmu społecznego [Zysiak et al. 2018]. Jerzy Jedlicki w znakomitym eseju *Proces przeciwko miastu* zwracał uwagę, że niezadowolenie to od samego początku sprzyjało także powstawaniu postaw odrzucających nowoczesne miasto w całości [Jedlicki 2000: 83-112]. Stąd niedaleko było już do odważnego, choć manifestującego przeciw pewną bezradność, hasła wyburzenia wszystkiego i zbudowania od nowa.

Analiza konkretnych przypadków pokazuje, że śmiałe wizje przebudowy miast niemal zawsze niosły ze sobą chęć dokonania symbolicznego skoku, anulującego istniejące problemy poprzez nadanie konkretnym miejscom nowych, nowoczesnych znaczeń. Skok ten wynikał jednak nie tylko z samej woli poprawy stanu

istniejącego, ale także z chęci ukrycia tego, co uważano za wstydlive bądź niepełnowartościowe. Przekształcenia przestrzeni miast przemysłowych – Łodzi i miast Zagłębia Dąbrowskiego – pokazują, że podejmowane w XX w. decyzje o radykalnych przebudowach śródmieść bywały nierozzerwalnie związane z historycznie ukształtowanymi systemami wyobrażeń, narosłymi wokół tych miejsc. Czytane z perspektywy lat mówią one więcej o pewnym stanie świadomości społecznej decydentów i osób popierających projekty modernizacyjne niż o realnym stanie opisywanych miejsc.

Istnieje aż nazbyt wiele powodów, dla których miasta takie jak Będzin, Łódź czy Sosnowiec nie zadowalały ludzi, którym przyszło kierować ich rozwojem na początku XX w. Publiczne interwencje nie nadały za wysokim tempem wzrostu ludności, tak charakterystycznym dla ośrodków przemysłowych. Zwłaszcza w zaborze rosyjskim, gdzie system zarządzania miastami był scentralizowany, skorumpowany i pozbawiony samorządów [Śmiechowski 2020: 60-69], trudno było o taką politykę miejską, która antycypowałaby dalszy kierunek rozwoju. Przeciwnie, chaos będący wynikiem żywiołowej modernizacji był jeszcze pogłębiany przez braki elementarnej infrastruktury – wodociągów, kanalizacji, parków, szkół, szpitali, ochronek itd. Gdy Sosnowiec uzyskał prawa miejskie w 1902 r., stając się od razu trzecim co do wielkości miastem Królestwa Polskiego, prasa powątpiewała, czy ta nadgraniczna przemysłowa osada zasługuje na miano miasta. Jeden z częstochowskich dziennikarzy przekonywał:

Wieś Sosnowiec, przemianowana niedawno na miasto kosztem tylu zabiegów, długoletnich starań, „nieujawnionych” kosztów, działalnością różnych „silnych pleców” winna dziś, już choćby ze względu na bliskie „zakazane” jej położenie w sąsiedztwie granic dwóch zaprzyjaźnionych, czy „nieprzyjaznych” (wszystko jedno) państw, stać się dotąd miastem kulturalnym i pozującym na cokolwiek europejskie. Tymczasem nosi charakter wsi, w której „ktoś” postawił „szereg kamienic [Śmiechowski 2020: 138].

Ceniony publicysta Stanisław Koszutski, posiadający przeogromną wiedzę na temat miast Królestwa Polskiego przełomu XIX i XX w., ulegał emocjom, gdy w jednym z felietonów nazywał przemysłową Łódź „obrzydliwym nagromadzeniem budynków fabrycznych i składów towarowych” [Koszutski 1900: 154]. Sam musiałby przecież przyznać, że w tej niedocenianej przez niego przestrzeni już w 1900 r. wzniesiono wiele budynków charakteryzujących się wysokimi walorami estetycznymi i jakością wykonania. Wartość tej zabudowy nie mogła jednak przebić się do świadomości społecznej w czasach, gdy o rząd dusz rywalizowali młodzi moderniści, którzy wkrótce zaczęli organizować się w Międzynarodowy Kongres Architektury Nowoczesnej (CIAM) i nacjonałiści, dążący do wykreowania idealnego „stylu narodowego”, ferujący w prasie tak ostre wyroki jak te, głoszące, że „[...] architekci warszawscy, którzy tworzyli ulicę Marszałkowską, zabudowywali kosztami mieszkalnymi ulice Wspólną, Żurawią, Nowogrodzką, Wilczą, Hożą itd.,

warci są aby ich pociągnięto do odpowiedzialności karnej wobec sumienia narodowego” [Ostrowski 1913].

Podkreślić trzeba jednak, że stan, w którym polskie miasta ustępowały tym zachodnioeuropejskim w sposób tak bolesny dla obserwatorów, paradoksalnie sprzyjał procesowi ich sanacji. Literatura Dwudziestolecia międzywojennego epatuje optymizmem i wiarą w możliwości szybkiego nadgania zapóźnień. W broszurze wydanej przez samorząd międzywojennego Będzina czytamy:

Od chwili powołania władz miejskich z wyboru, co nastąpiło w roku 1919, rozpoczęła się intensywna praca nad przyprowadzeniem do należytego porządku zaniedbanego i podzielonego na dwie okupacje starego grodu. Starania o przywrócenie właściwych granic miasta uwieńczone zostały skutkiem w 1923 r., przez ponowne przyłączenie do miasta przedmieść Warpia, Koszelewa i Ksawery, oraz utrwalenie zarządzeń okupantów, odnośnie [do] przyłączenia przedmieść Małobądza i Gzichowa, wraz z majątkiem ziemskim. Następnie wybudowano łaźnię miejską, przystąpiono do pomiarów miasta, opracowania planów regulacyjnych miasta, kanalizacyjnych i wodociągowych. Zakupiono budynki koszarowe po b. władzach rosyjskich oraz wybudowano nowy gmach szkolny i budynki gospodarcze miasta. Uregulowano i uporządkowano wiele ulic, pozakładano skwery, których przedtem brakowało [Będzin 1926: 6].



Rys. 1. Stary Rynek (Plac Kazimierza Wielkiego) w Będzinie w czasach świetności. Pocztaówka z początku XX w. [Wikipedia Commons 2022a]

Nie było to jedynie doświadczenie lokalne władz Będzina. W istocie udawało się wówczas bardzo szybko dokonywać rozlicznych inwestycji, które wydawały się wcześniej niemożliwe do wyobrażenia – w Łodzi powstały m.in. wodociągi oraz cała sieć gmachów szkolnych i służących opiece medycznej. Planowano także budowę „nowego centrum” miasta w okolicy dworca fabrycznego, które miało przede wszystkim skupiać budynki użyteczności publicznej, jakich brakowało w przemysłowym mieście przed I wojną światową [Rakowski-Kłós 2016]. Innym miastem, w którym niezwłocznie zabrano się do przebudowy, był Sosnowiec, gdzie dość szybko rozpoczęto projektowanie nowego centrum w myśl założeń prof. Jana Rakowicza, z centralnym placem mieszczącym potężny ratusz (zauważalna jest tu konkurencja z Katowicami, w których budowano w tym czasie olbrzymi gmach Sejmu Śląskiego) oraz instytucje kultury [Jakubek 2020: 7-25]. Inwestycje planowane w ośrodkach przemysłowych odrodzonego państwa opóźniały się jednak z uwagi na problemy finansowe i nie zostały w całości zrealizowane – Łódź i Sosnowiec nie mogły liczyć na wsparcie takie, jakiego doświadczały Gdynia i stolice województw kresowych, gdzie realizowany program inwestycyjny miał wymiar polityczny – służyć one miały podkreśleniu powagi i znaczenia państwa polskiego [Pszczółkowski 2016: 9-45].

Oceniając projekty urbanistyczne z tego okresu, w oczy rzuca się skłonność do kontynuacji rozpoczętych w poprzedniej epoce przedsięwzięć oraz uzupełniania tkanki miejskiej aniżeli jej radykalnego przekształcania. Być może kapitalizm ograniczający możliwości wywłaszczania terenów, a być może świadomość własnych ograniczeń finansowych sprawiały, że miasta nie były wówczas skłonne do forsowania wizji radykalnych. Gdy spojrzy się na ówczesne oficjalne projekty, włącznie z niezrealizowaną monumentalną Dzielnicą Piłsudskiego w Warszawie, uderza, że raczej były one obliczone na wykreowanie nowych przestrzeni o reprezentacyjnym charakterze aniżeli na dokonywanie głębokich przekształceń tradycyjnych centrów miast. Również i planowane wówczas arterie miały wymiar bardziej propagandowy aniżeli praktyczny – z całą pewnością nie odpowiadały one na realne potrzeby komunikacyjne – trasa Józefa Piłsudskiego, przebiegająca w miejscu dzisiejszej Trasy Łazienkowskiej, przebiegać miała przez słabo zagospodarowane rejon, obejmujące m.in. dawne lotnisko na Polu Mokotowskim. Nie oznacza to jednak, że moderniści nie mieli ambicji dokonywania przemian isticie rewolucyjnych. Nie zamierzali oni narzucać sobie ograniczeń odnośnie do trudności forsowanych koncepcji ani tym bardziej nie zamierzali przywiązywać nadmiernej uwagi do jakichkolwiek struktur powstałych po 1800 r. Można zauważyć, że jeszcze niedawno i my bagatelizowaliśmy/odrzucailiśmy praktycznie dziedzictwo budowlano-architektoniczne Polski Ludowej. To retoryczne pytanie wyjaśnia jakże bezwartościowa musiała wydawać się ludziom, którym przyszło decydować o kształcie urbanistyki i architektury w w. XX zabudowa miasta przemysłowego przełomu XIX i XX w. Okazja, by – w imię wyznawanych wartości i w przekonaniu o własnej racji – wymienić tę tkankę na „nowoczesną”, a przez to dostosowaną do wzmagającej się modernizacji, miała wkrótce nadejść. Opinia publiczna, podzielające an-

tymiejskie fobie fachowców, była nastawiona przyjaźnie do odważnych wizji modernistów [Włodkowski 1977: 99-101]. Kontestacja na szerszą skalę miała dopiero nadejść. Za symboliczny początek antymodernistycznego zwrotu w planowaniu uważa się powszechnie książkę Jane Jacobs *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, wydaną w czasie, gdy projektanci na całym świecie prześcigali się w tworzeniu wizji radykalnej rozprawy z przeszłością [Jacobs 1961]. Do Polski idee te trafiły na szerszą skalę dopiero w latach 80. XX w.

2. DESTRUKCJA W DZIAŁANIU – PRZYKŁAD ŁÓDZKI

Władysław Strzemiński, genialny artysta o radykalnie modernistycznych przekonaniach, nie był wprawdzie zawodowym urbanistą. Nie przeszkadzało mu to jednak by głośno artykułować swoje przekonania na temat kierunku, w jakim powinno po 1945 r. podążyć miasto, w którym przyszło mu tworzyć i kształcić następców. W programowym manifestie napisanym jeszcze przed wojną, ale opublikowanym po raz pierwszy w 1947 r., napisał:

Zagadnienie Łodzi nie jest oderwanym problemem tej lub innej dzielnicy, lecz zagadnieniem jej całości, obciążonej dorywczą przypadkowością sprzeczności, niedociągnięć, błędów i braków, pozostawionych przez automatyzm narastania historycznego. [...] Ze względów materialnych racjonalniej jest wybudować nową Łódź, niż ponosić podwójne koszty na zburzenie i na wybudowanie nowego miasta na gruzach starego. Tylko na wolnych przestrzeniach, nieobciążonych błędami i sprzecznościami przeszłości można budować osiągnięcia, stojące na poziomie współczesności [Strzemiński 1947: 457].

Być może na skutek konkurencji zawodowych urbanistów te odważne tezy nigdy nie zbliżyły się nawet do realizacji, choć przecież „przemysłowa Łódź była naturalnym poligonem dla modernizacyjnych prób nowej władzy” [Piskała, Zysiak 2020: 94]. Pokazywały one jednak sposób myślenia pokolenia, które weszło w dorosłość w I poł. XX w., pamiętającego przeludnione miasto bez kanalizacji, pełne chorób zakaźnych, krzywiczy dzieci i innych schorzeń wynikających z braku dostępu do światła dziennego i świeżego powietrza. Łódź – mimo progresu, którego dokonała w międzywojniu – wiele się nie różniła od tej ewokowanej w dziele Reymonta – pokusa, by naprawić miasto, a tym samym i jego system komunikacyjny, była niezmiernie silna. Nowe, szerokie arterie komunikacyjne, nie stanowiły (przynajmniej do czasu) celu samego w sobie. Miały być one środkiem służącym nadrzędnemu celowi, jak była modernizacja całego miasta. Ekonomista Adam Ginsbert pisał:

[...] miernikiem poziomu zagospodarowania miasta jest stan jego wyposażenia w podstawowe urządzenia komunalne, w szczególności; drogi miejskie, oświetlenie uliczne, sieć

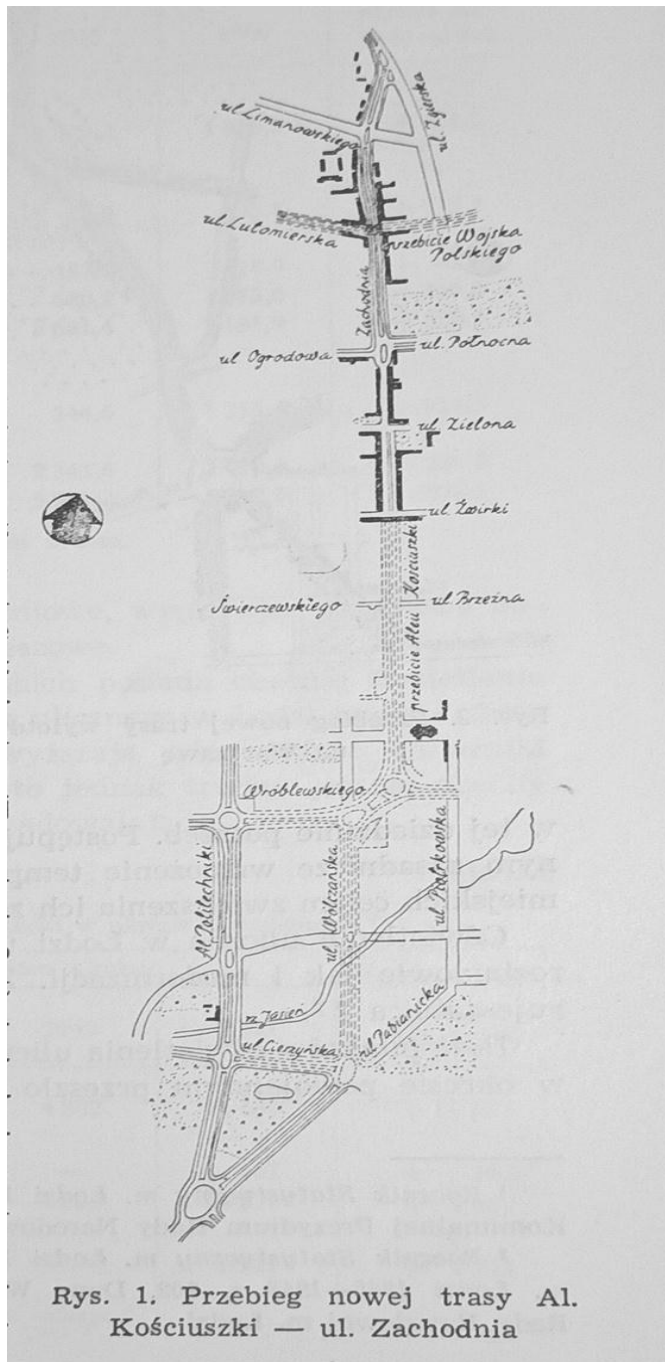
elektro-cieplną i gazową, wodociągi i kanalizację miejską i podmiejską, zielen miejską. Drogi miejskie, wytyczające kierunki ruchu ludzi i pojazdów, organizują tym samym życie miasta [Ginsbert 1962: 231].

Ginsbert przekonywał, że szczególna znaczenie dla Łodzi miała nowa arteria Północ-Południe wzdłuż ulic Zachodnia-Kościuszki, pozwalająca przejąć znaczną część ruchu kołowego z przeciążonej dotąd głównej magistrali miasta ul. Piotrkowskiej [Ginsbert 1962: 231].

Tym, co uderza w tej i innych powojennych narracjach, jest ich bezalternatywność. Linearna wizja rozwoju, którą chciano zaimplementować w ośrodkach przemysłowych dawnego Królestwa Kongresowego, zdawała się nie posiadać planu B. Wyburzenie XIX-wiecznej zabudowy niejednokrotnie odbywało się w myśl zasady, że „burzenie starych domów w Łodzi jest bowiem dla miasta dobrodziejstwem, jest radykalnym zerwaniem z pozostałościami XIX wieku, i likwidacją potwornego dziedzictwa kapitalistycznego” [Sowińska-Heim 2017: 244]. Nie trzeba było długo czekać na weryfikację ambitnych założeń. By stworzyć arterię Północ-Południe, władze Łodzi „poświęciły” al. Tadeusza Kościuszki – promenadę, która powstała w latach 70. XIX w. [Stefański 2001: 110], stanowiącą jedną z niewielu reprezentacyjnych przestrzeni publicznych włókienniczego miasta. Zadrzewiona aleja, która przebiegała pomiędzy dwiema jezdniami, stała się torowiskiem tramwajowym. Jezdnie uległy poszerzeniu. Ul. Zachodnia, stanowiąca przedłużenie al. Tadeusza Kościuszki w kierunku północnym, została poszerzona poprzez likwidację wschodniej pierzei. Nie obyło się bez wyburzeń zabytkowych budynków, m.in. gmach hotelu Bristol projektu Dawida Landego z 1909 r., który został w połowie rozebrany, tracąc wiele ze swojego późnosecesyjnego wyrazu.



Rys. 2. Hotel Bristol w Łodzi róg ulic Zachodniej i Próchnika tuż przed częściową rozbiórką [Miastograf 2022]



Rys. 1. Przebieg nowej trasy Al. Kościuszki — ul. Zachodnia

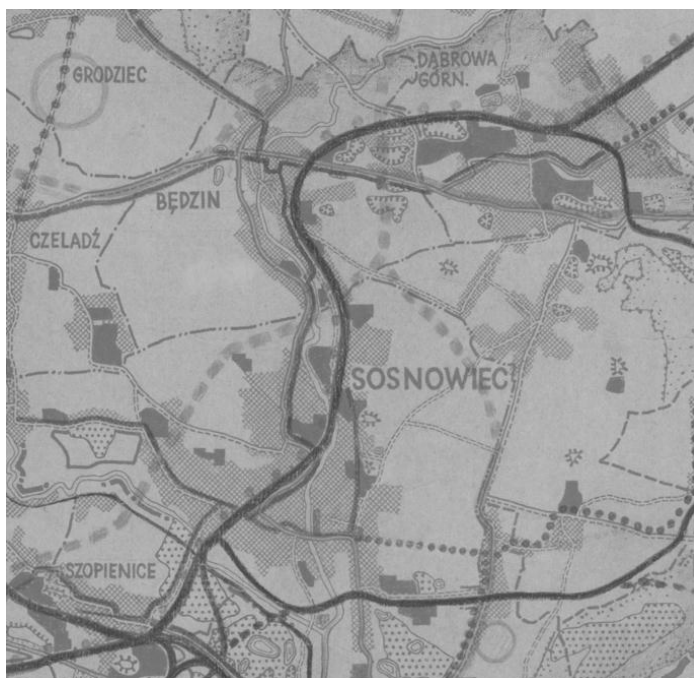
Rys. 3. Trasa Północ-Południe w Łodzi [Ginsbert 1962: 231]

W latach 1975-1979 rozpoczęto realizację kolejnej, bliźniaczej wręcz inwestycji – budowy Trasy WZ w osi historycznej ul. Głównej, czyli dzisiejszych ulic Adama Mickiewicza i Józefa Piłsudskiego. Budowa tej trasy polegała na zburzeniu północnej pierzei tych ulic, w tym wielu reprezentacyjnych kamienic. Najsłynniejszą z nich była „Palestyna” – ogromna, secesyjna kamienica stojąca na rogu ulic Mickiewicza i Targowej, przy Wodnym Rynku, będącym sercem wytyczonej jeszcze w latach 40. XIX w. Nowej Dzielnicy. Konsekwencje obu tych przedsięwzięć inwestycyjnych były skrajnie negatywne – ul. Zachodnia, pozbawiona pierzei, straszyla przez lata odśloniętymi oficynami, zyskując wśród Łódzian prześmiewczą nazwę „Ściany Płaczu”. Trasa WZ, pozbawiona nowoczesnej zabudowy (z wyjątkiem krótkiego odcinka od Piotrkowskiej do Sienkiewicza), stała się miejscem w zasadzie nieistniejącym w świadomości mieszkańców miasta, pokonywanym bezrefleksyjnie w tranzytowych podróżach do i z centrum. Plac Zwycięstwa, dawny Wodny Rynek, jest dziś parkingiem, pozbawionym funkcji i jakości przestrzeni publicznej. W pierwszej dekadzie XXI w. pojawiły się pomysły na jego rewitalizację, która polegać miała na zakopaniu trasy WZ w tunelu, ciągnącym się od ul. Targowej aż do trasy Śmigłego-Rydza. Argumentowano, że odzyskanie tak obszernej przestrzeni pozwoli zorganizować w mieście wielkie imprezy publiczne na czele z mszami świętymi celebrowanymi w razie papieskiej pielgrzymki do Polski. Jednak po zmianie władz miasta postanowiono zrealizować ów tunel nieco na zachodzie, pomiędzy ulicami Wólczańską a Piotrkowską. Plac Zwycięstwa pozostaje odtąd na uboczu zainteresowania łódzkich architektów i urbanistów [Wesołowski 2017: 81-84].

3. DESTRUKCJA W DZIAŁANIU – PRZYKŁAD ZAGŁĘBIA

W Zagłębiu panowało przekonanie, że Sosnowiec nie posiada sprawnie funkcjonujących ulic głównych, łączących poszczególne dzielnice z centrum i centrum miasta z innymi miastami. Plan przebudowy komunikacji z 1972 r. podkreśla „konieczność budowy szerokich arterii drogowych o nowoczesnych rozwiązaniach, tj. skrzyżowaniach dwupoziomowych, przejściach podziemnych dla pieszych, prawidłowo rozwiązanych węzłach drogowych w śródmieściu i na arteriach wylotowych z miasta” [Kasprów i Knobelsdorf 1977: 424]. W Sosnowcu wyburzono zabudowę ul. Czerwonego Zagłębia (ob. 3 Maja), która – położona tuż obok dworca – stanowiła centrum „trzeciego miasta Królestwa”. Co wymowne, ponoć wcale nie przeszkadzała ona w poszerzeniu tej ulicy – chodziło raczej o efekt demonstracji, modernizację nie tylko przez zmianę formy ulicy (przekształcenia, które tam dokonano były bardzo podobne zmian mających miejsce na łódzkiej alei Kościuszki), ale i jej anturazju. W rezultacie nie powstało jednak paradygmatyczne centrum miasta modernistycznego, jak to się stało w podlegających intentywnym przeobraże-

niom Katowicach [Borowik 2019], ani tym bardziej godne uwagi centrum miasta przemysłowego z początków XX w. Przeciwnie, dzisiejszy Sosnowiec nadal ma wiele wad, które kazały obserwatorom z początków XX stulecia powątpiewać w jakość doświadczanej przez nich przestrzeni. Paradoksalny wydaje się fakt, że to ul. Modrzejowska, stanowiąca pamiątkę po wsi, w której ktoś „postawił” szereg kamienic, odnalazła się w roli deptaka i stanowi oś centrum miasta. Ani otoczenie ratusza, ani tym bardziej powojenne propozycje modernistów nie wygrały pojedynku z zabudową, która była tak bardzo deprecjonowana w poł. XX w.

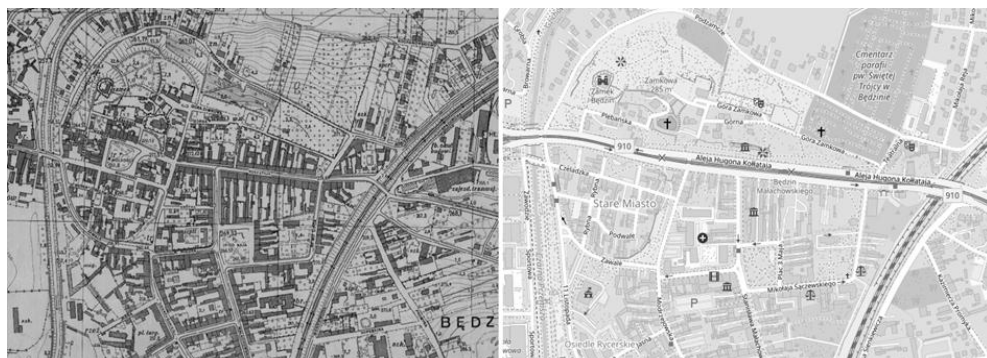


Rys. 4. Wstępna koncepcja zagospodarowania miast Zagłębia (1951) nie zakładała poważnych ingerencji w obszary z historyczną zabudową [Archiwum Państwowe w Katowicach]

W Będzinie program modernistycznego udoskonalania przestrzeni przyjął formę niemal obłądną. Nie był to teren zniszczony w trakcie działań wojennych. W zasadzie jedyną poważną stratą, która miała tam miejsce aż do lat 70., było zniszczenie wielkiej synagogi, stojącej niegdyś tuż nad Czarną Przemszą, poniżej górującego nad miastem zamku. Pierwsze powojenne plany urbanistycznego zagospodarowania Zagłębia nie przewidywały większych interwencji w jego strukturę – przeciwnie, podobnie jak pobliska Czeladź, średniowieczne serce Będzina zamierzano raczej poddać pewnej ochronie.



Rys. 5. Centrum Sosnowca w trakcie modernizacji [Kasprów, Knobelsdorf 1977]



Rys. 6. Centrum Będzina w latach 50. XX w. i obecnie [Mapy i granice historyczne Województwa Śląskiego 2022]

Całkowita zmiana paradygmatu nastąpiła jednak dwie dekady po II wojnie światowej, kiedy to Zagłębie zostało poddane forsownej modernizacji, której patronował wywodzący się z tych stron I sekretarz KC PZPR Edward Gierek. W latach 70. XX w. poszerzeniu do rozmiarów arterii uległa ul. Hugona Kołłątaja, która stanowiła niegdyś najbardziej reprezentacyjną ulicę tego miasta. Po wybu-

rzeniu jej północnej pierzei, odsłonięciu uległ m.in. miejscowy cmentarz. Stare Miasto, stanowiące średniowieczną część Będzina, dotknęła atrofia – dziś Pl. Kazimierza Wielkiego, historyczny rynek, jest miejscem martwym, pozbawionym w zasadzie cech, które skłaniałyby do postrzegania tego miejsca jako centrum miasta. Więcej niż wymowny jest komentarz umieszczony pod jednym z artykułów na temat będzińskiej starówki: „Przejeżdżałem tamtędy tysiące razy, nie miałem pojęcia, że był tam kiedyś Rynek...” [Ślusarek 2020]. Doszło zresztą do pewnego przededefiniowania samego centrum Będzina. Utrata znaczenia przez ul. Hugona Kołłątaja została niejako zrekompensowana poprzez uczynienie deptakiem prostopadłej do niej ul. Stanisława Małachowskiego, prowadzącej do stacji kolejowej Będzin Miasto. Rolę, którą historycznie pełnił Stary Rynek, przejął Plac 3 Maja, wytyczony w XIX w. obszerny plac targowy, położony przy ul. Stanisława Małachowskiego. Znamienne, że Będzin kojarzy się dziś z tzw. nerką, czyli nietypowym rondem samochodowo-tramwajowym znajdującym się nieopodal Starego Miasta. Choć oferuje ono widok na uroczy kazimierzowski zamek mieszczący Muzeum Zagłębia, samo jest przestrzenią wybitnie antymiejską i niezachęcającą do dłuższego pobytu. Odbudowa Starego Miasta, choć przecież dość łatwa do wyobrażenia, nie jest uwzględniana w planach rewitalizacji Będzina, co zdaje się sugerować, że władze tego zagłębiowskiego miasta są pogodzone ze zniszczeniami, będącymi skutkiem bezkrytycznego przyjęcia koncepcji urbanistyki modernistycznej, a propozycje odbudowy tramwaju w centrum nie są przez nie uwzględniane [Dąbek 2013].



Rys. 7. Stary Rynek (Plac Kazimierza Wielkiego) w Będzinie współcześnie [Google Maps 2022]

4. WNIOSKI

Moje rozważania są próbą zrozumienia procesów, które doprowadziły do tak negatywnego wpływu arterii samochodowych na historyczne centra miast przemysłowych – Łodzi i ośrodków Zagłębia. Jak napisałem we wstępie, analiza tych wypadków z punktu widzenia historyka procesów modernizacyjnych jest trudna o tyle, że świadomość negatywnych konsekwencji nie może sama w sobie stanowić klucza interpretacyjnego. Dopiero osadzenie tego, co stało się z przestrzenią opisywanych miast w szerszym kontekście pozwala w pełni uchwycić intencje twórców radykalnych modernistycznych przekształceń przestrzeni miejskich. To pokazuje, że kierował nimi nie tylko technokratyczny profesjonalizm, ale i wpajane przez lata uprzedzenia. Badaczka zajmująca się Glasgow Inner Road Ring (nigdy nieukończoną autostradą) pisze:

Autostrady [dop. KŚ] miejskie przełamują uprzedzenia planistów dotyczące granic i witalności społeczności miejskich. Napięcia między społeczeństwem a profesjonalistami zaciemniają kulturową, społeczną i ekonomiczną „wartość” tych obszarów, jednak rozbieżne poglądy w społeczności planistów pogłębiają te niejasności [Mass 2019].

Dziś, oceniając decyzje sprzed kilkudziesięciu lat z „bezpiecznej” perspektywy czasowej, wiemy, że iluzoryczne zyski w postaci sprawniejszej komunikacji, głównie samochodowej (choć do pewnego stopnia z poszerzenia ulic korzystały też tramwaje), w niczym nie rekompensują atrofii całych układów osadniczych, rozkładu lokalnych wspólnot sąsiedzkich, utraty przez dane miejsce funkcji handlowej czy prestiżu typowego dla wielkomiejskiej ulicy. Urbaniści z poł. XX w. powtórzyli błędy wielu innych modernistycznych intelektualistów, uformowanych w sprzeciwie wobec brutalnego kapitalizmu typowego dla XIX w. i jego najwyrazistszej emanacji – miasta przemysłowego. Sama świadomość faktu, że „chceli dobrze” nie stanowi usprawiedliwienia, powinna jednak chronić i nas przed zero-jedynkową wiarą w słuszność współczesnych doktryn i przekonań estetycznych – radykalizm i rewolucyjny zapał niewątpliwie zmieniają świat na lepsze. Pod warunkiem wszakże, że słuszne obserwacje prowadzą do słusznych wniosków. Dramat polega na tym, że skutki tych źle dobranych działań, podejmowanych w słusznej sprawie, są na ogół nieodwracalne.

LITERATURA

- Będzin, 1926, *Odbitka z „Samorządu Miejskiego”*, nr 6, Warszawa.
Borowik A., 2019, *Nowe Katowice. Forma i ideologia polskiej architektury powojennej na przykładzie Katowic (1945–1980)*, Wydawnictwo Neriton, Warszawa.

- Dąbek P., 2013, *Transport zbiorowy jako podstawa atrakcyjności centrum miasta*, „Transport Miejski i Regionalny”, nr 1, s. 35-39.
- Geoportal, 2022, *Mapy i granice historyczne Województwa Śląskiego*, <https://geoportal.orsip.pl/gis/apps/webappviewer/index.html?id=c0fdc8732bfa43089d962a1fbc2bd25c> (dostęp: 06.10.2022)
- Giddens A., 1991, *Consequences of Modernity*, Blackwell Publishers, Oxford.
- Ginsbert A., 1962, *Gospodarka komunalna*, w: *Łódź w latach 1945–1960*, red. E. Rosset, Wydawnictwo Łódzkie, Towarzystwo Przyjaciół Łodzi, Łódź, s. 230-244.
- Google Maps (2022), 12 plac Kazimierza Wielkiego Będzin, Śląskie, <https://www.google.pl/maps/@50.3254694,19.1292163,3a,75y,93.66h,98.69t/data=!3m6!1e1!3m4!1scF6USmjOEzuwlvSy6hgCZw!2e0!7i13312!8i6656> (dostęp: 10.10.2022).
- Jacobs J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Jakubek J., 2020, *Lice od ulicy. Architektura międzywojenna Sosnowca*, Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki, Warszawa.
- Jedlicki J., 2000, *Proces przeciwko miastu*, w: J. Jedlicki, *Świat zwyrodniały. Lęki i wyroki krytyków nowoczesności*, Sic!, Warszawa, s. 83-112.
- Kasprów E., Knobelsdorf W., 1977, *Przestrzenny i urbanistyczny rozwój Sosnowca od czasów powstania do współczesności*, w: *Sosnowiec: zarys rozwoju miasta*, red. H. Rechowicz, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 397-441.
- Kohlrausch M., 2019, *Brokers of Modernity. East Central Europe and the Rise of Modernist Architects, 1910–1950*, Leuven University Press, Leuven.
- Koszutski S., *Ogniska przemysłowe*, „Prawda” 1900, nr 13, s. 154.
- Mass S., 2019, *Cost-benefit break down: unplannable spaces in 1970s Glasgow*, “Urban History”, vol. 46, issue 2, s. 309-330.
- Miastograf Archiwum Cyfrowe Łódzian (2022), ul. Zachodnia 64, <https://www.miastograf.pl/asset/515?ref=search&phrase=zachodnia&range-begin=1800&range-end=2023&press=0&history=0&image=1> (dostęp: 06.10.2022).
- Ostrowski S. K., 1913, *Nasze budownictwo*, „Kurier Warszawski”, nr 303.
- Piskala K., Zysiak A., 2020, *Od skromnej modernizacji do inwestycyjnej gigantomanii. Wizje rozwoju miasta czasu „łagodnej rewolucji” (Łódź, 1945–1949)*, „Studia Lokalne i Regionalne”, nr 3 (81), s. 94-114.
- Pszczółkowski M., 2016, *Kresy nowoczesne. Architektura na ziemiach wschodnich II Rzeczypospolitej 1921–1939*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź.
- Rakowski-Kłos I., 2016, *Łódź Fabryczna miała być zburzona 100 lat temu [WYWIAD]*, <https://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,44788,21090203,lodz-fabryczna-miala-byc-zburzona-100-lat-temu-wywiad.html>, (dostęp: 06.10.2022).
- Sowińska-Heim J., 2017, *Wizje nowoczesnego miasta w projektach centrum Łodzi z lat 60. XX wieku*, w: *Modernizm w Europie – modernizm w Gdyni. Architektura XX w. i jej waloryzacja*, red. M. J. Sołtysik, R. Hirsh, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia.
- Stefański K., 2001, *Jak zbudowano przemysłową Łódź. Architektura i urbanistyka miasta w latach 1821–1914*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego, Łódź.
- Strzeмиński W., 1947, *Łódź sfunkcjonalizowana*, „Myśl Współczesna”, s. 444-467.
- Ślusarek D., 2020, *Stare Miasto w Będzinie – czy raczej jego widmo*, <https://fotowojaze.pl/stare-miasto-w-bedzinie-czy-raczej-jego-widmo/> (dostęp: 06.10.2022).
- Śmiechowski K., 2020, *Kwestie miejskie. Dyskusja o problemach i przyszłości miast w Królestwie Polskim 1905–1915*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

- Wesołowski J., 2018, *Łódź III Rzeczypospolitej – meandry rozwoju i rewitalizacji*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź.
- Wikimedia Commons (2022), *Bedzin Stary Rynek.jpg*, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8a/Bedzin_Stary_Rynek.jpg (dostęp: 06.10.2022).
- Włodkowski L., 1977, *Łódź 2000*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa.
- Zysiak A., Śmiechowski K., Piskała K., Marzec W., Kaźmierska K., Burski J., *From Cotton and Smoke: Łódź – Industrial City and Discourses of Asynchronous Modernity 1897–1994*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Łódź–Kraków.

ARTERIES FOR CARS AND THE DESTRUCTION OF HISTORICAL PUBLIC SPACES OF INDUSTRIAL CITIES IN POLAND. VIEW HISTORIAN OF MODERNIZATION PROCESSES

Summary

The article is an attempt to evaluate the actions taken by modernists to build car arteries in the 19th century urban space of industrial centers of the former Congress Kingdom – Łódź and Zagłębie Dąbrowskie from the perspective of the history of modernization processes. The author tries to place his considerations in the context of the discursive image of the 19th century city, which influenced the views of people living in the twentieth century and had a direct impact on their decisions. Both in Łódź and in Zagłębie building of urban motorways led into the atrophy of historical districts, which probably took the most severe form in Będzin, where the historic Old Town completely lost its importance as the city center. The unsuccessful modernization experienced by these cities should be interpreted as a memento and lesson for all those who, in the name of repairing the world, are ready to succumb to radicalism and implement revolutionary solutions.

Keywords: modernism-architecture and urban planning, architecture-history, urbanism-history, urban space, discourse, Łódź, Będzin, Zagłębie Dąbrowskie

Jacek WESOŁOWSKI*

3:1 – CZYLI O PRAWDZIWYM I POZORNYM USUWANIU ARTERII ZE ŚRÓDMIEŚĆ

Usuwanie ruchu kołowego z głównych ulic w centrach miast zapoczątkowano już w okresie międzywojennym, jednak dotyczyło to ulic o charakterze handlowym, gdzie konflikt z pieszymi był najostrzejszy. W XXI w. przyszła pora na obciążone trasy przecinające śródmieścia, które były szczególnym źródłem zanieczyszczeń środowiska i stanowiły poważną barierę przestrzenną. W niniejszym artykule zestawiono cztery przypadki takich działań. Trzy z nich polegały na usunięciu arterii z sieci drogowej – całkowicie lub z pozostawieniem możliwości przejazdu dla niewielkiego ruchu. Takie zmniejszenie przepustowości układu nazwiemy „prawdziwym” usunięciem arterii. Przypadki te są różne: obejmują działanie głównie na poziomie innego urzędnika posadzki urbanistycznej (Bruksela, Blvd. Anspach) albo też działania złożone, polegające na wypełnieniu dawnego pasa drogowego nową strukturą miejską (Ulm, Neue Straße oraz Odense, Thrigesgade). Przypadek Odense dodatkowo wyróżnia powiązanie inwestycji z budową linii tramwajowej. Czwartym przypadkiem jest Trasa W-Z w Łodzi, gdzie gros ruchu przeniesiono na poziom -1, uzyskując jednak tylko częściową poprawę przestrzeni publicznej bez zmniejszenia przepustowości układu. To przypadek usunięcia „pozornego”. Najważniejsze wnioski to: 1) usunięcie arterii tranzytowej może powodować powstanie obszaru ograniczonej penetracji samochodem o średnicy nawet 2 km oraz 2) pozostawienie możliwości przejazdu o bardzo małej przepustowości nie musi powodować trudności środowiskowych i ruchowych w postaci kongestii.

Słowa kluczowe: infrastruktura drogowa, organizacja ruchu drogowego, rewitalizacja śródmieść, transport zrównoważony

1. TŁO HISTORYCZNE I TEORETYCZNE

Aż do końca XX w. dominującą tendencją w urbanistyce i organizacji miejskiego transportu było dostosowywanie sieci drogowej do potrzeb wzrastającego ruchu kołowego. Zadanie to stało w szczególnej sprzeczności z parametrami układów

* Politechnika Łódzka, Instytut Architektury i Urbanistyki. ORCID: 0000-0002-6108-8259.

średniowiecznych, tym bardziej, że zmieniały się układy głównych kierunków ruchu. Potrzebom utylitarnym towarzyszyła też inna estetyka miasta, która od czasów nowożytnych zaczęła wymagać dużych przestrzeni i regularnej geometrii, a także zieleni. Wiek XIX i pierwsze dekady XX przyniosły więc bardzo liczne przebiecia nowych ulic. Ogólnie znane są działania w Paryżu dokonywane w dobie II Cesarstwa i kontynuowane za III Republiki, jednak lista interwencji w starych, gęsto zabudowanych miastach Europy, jest bardzo długa. Ich wspólnym mianownikiem jest dążenie do stworzenia elementów krajobrazu miejskiego, które wnoszą nową jakość przestrzenną. Masowa motoryzacja II poł. XX w. zmieniła charakter takich interwencji: element estetyczny wyraźnie zszedł na drugi plan, o ile istniał w ogóle. Urbanista tego okresu, a także rosnący w siłę inżynier transportu zaczęli zadowalać się inwestycjami czysto technicznymi, a produkty ich działań bardziej niszczyły i dzieliły strukturę, niż ją wzbogacały. Szczególną okazją do takich inwestycji były zniszczenia wojenne, ułatwiające gospodarowanie terenem dla „racjonalizacji” sieci drogowej.



Rys. 1. Budapeszt – Bajcsy-Zsilinszky út (d. Váci körút), jeden z XIX-wiecznych bulwarów Pesztu przekształcony po likwidacji tramwajów w latach siedemdziesiątych w arterię ruchu przyspieszonego [fot. Autor, 2002]

Do tego dorzucić trzeba wszechobecną tendencję do przejmowania na cele ruchu kołowego wszelkiej dostępnej powierzchni drogowej – w tym tej którą niedawno stworzono jako reprezentacyjne ulice „nowoczesnej metropolii”. Dla posze-

rzenia jezdni usuwano szpalery drzew, pasy zieleni, dekoracyjne kanały. Parkowe place przeradzały się w węzły drogowe. Śródmieście Budapesztu może być przykładem takich działań. W ich efekcie znaczna część szerokich arterii stała się w latach siedemdziesiątych wielopasmowymi arteriami przyśpieszonego ruchu (rys. 1). Większość polityków pojmowała te przemiany jako warunek modernizacji, a dla siebie jako dziejową misję. Prezydent Georges Pompidou w 1971 r. ujął to jasno: «*Il faut adapter la ville à l'automobile*»¹ [Pompidou, Robin 2015: 36].

Od zawsze jednak działaniom takim towarzyszyła reakcja. Można tu przypomnieć choćby Wiktora Hugo i jego emocjonalną obronę starego Paryża niszczonego działaniami barona Georges'a Haussmanna. W czasach nowszych wciąż znaczące są głosy amerykańskich krytyków modernizmu w urbanistyce, takich jak Lewis Mumford czy Jane Jacobs. Jacobs zatytułowała jeden z rozdziałów swojej pionierskiej książki «*erosion of cities or attrition of automobiles*» [Jacobs 1961]. A więc albo destrukcja, albo „tępienie” nadmiaru samochodów. To celne stwierdzenie pozostaje aktualne do dzisiaj, kiedy wiadomo już jakie są bezpośrednie skutki dla środowiska – naturalnego i kulturowego – nieokiełznanego ruchu samochodów. Arterie samochodowe stoją w bezpośredniej sprzeczności z wymogami habitatu. Żeby zmienić tę potrzebę w działanie musiało upaść kilka mitów: o tym, czym ma być nowoczesne miasto; o tym, że powinnością planisty jest jak najpełniejsza segregacja form przemieszczania się; a w końcu o tym, że dostępność centrów dla samochodów określa dostępność (jakby nie istniały inne formy mobilności) i warunkuje siłę gospodarczo-cywilizacyjną śródmieść. Dostępności nie należy utożsamiać z dostępnością samochodową – czyli z przepustowością sieci dróg kołowych i chłonnością parkowania. Te prawdy przebijają się powoli, ale skutecznie, do polityki miejskiej, nie tylko za sprawą teorii będącej domeną wąskiego grona profesjonalistów, ale przede wszystkim ze względów praktycznych: nie da się zapewnić pełnej swobody masie przemieszczających się pojazdów przy dostępnych możliwościach inwestowania i w warunkach, gdy większość miast świata (inaczej niż w Ameryce Północnej) przejawia zadziwiającą siłę przetrwania, skutecznie opierając się masowym wyburzeniom dla potrzeb transportu.

Dlatego dzisiaj liczba likwidowanych śródmiejskich arterii różnej formy idzie przynajmniej w dziesiątki – i to nawet w USA, które były też kolebką antysamochodowych protestów (konsekwencje dla miast programu Interstate [Benfield, Raimi, Chen DDT 1999] [Gillham 2002] [Shelton, Gann 2014]). Mówiąc o likwidacji, należy rozróżnić dwie jej główne postacie: prawdziwą i pozorną. Postać

¹ W rzeczywistości prezydent w przemówieniu z 17 listopada 1971 r. powiedział: „La voiture existe, il faut s'en accommoder, et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile, à condition que les automobilistes veuillent bien se discipliner” (Samochód istnieje, trzeba do niego przywyknąć, potrzeba też dostosować Paryż zarówno do wymogów życia paryżan, jak i do potrzeb samochodu – pod warunkiem, że kierowcy wykażą się odpowiednią dyscypliną). Do historii jednak przeszły słowa „Należy dostosować miasto do samochodu”, mało kto pamięta o niuansach myśli mówcy.

„prawdziwa” oznacza całkowite usunięcie trasy z sieci drogowej albo przynajmniej radykalne obniżenie jej parametrów, np. przez zawężenie lub rozcięcie. Może to oznaczać tylko usunięcie ruchu i zmianę zagospodarowania „posadzki” lub nawet całkowitą rozbiórkę drogi i zabudowę jej pasa. Postać „pozorna” oznacza usunięcie arterii z przestrzeni miasta przez przełożenie do tunelu. Wydaje się, że tych drugich rozwiązań jest mniej, zapewne z racji kosztów, ale te, które powstały, są dość spektakularne i najczęściej dotyczą nabrzeży, umożliwiając zbliżenie dostępnej dla pieszych przestrzeni publicznej do akwenów (Düsseldorf, Kolonia, Madryt, Genua).

W efekcie można uzyskać całkowitą albo bardzo znaczącą likwidację uciążliwości środowiskowych, wyrażającą się radykalną poprawą poziomu zanieczyszczeń powietrza i poziomu hałasu, jak również przywróceniem więzi przestrzennej. Dodatkowym, choć mającym podstawowe znaczenie skutkiem jest radykalna poprawa wyglądu przestrzeni publicznej, która traci swój dominujący transportowy charakter, i zbliża się do ideału wnętrza wielofunkcyjnego, mogącego uchodzić za przestrzeń społeczną (czy publiczną).

W przypadku pozorowanej likwidacji raczej nie zmienia się znacząco przepustowości układu, a zatem nie oddziałuje na wielkość ruchu kołowego w układzie drogowym – czyli koszty środowiskowe likwiduje się tylko lokalnie, a nie globalnie – wpływając na udział samochodu w przemieszczeniach. W drugim przypadku najprawdopodobniej, wskutek zmniejszenia przepustowości sieci, utrudni się poruszanie samochodom i być może przyniesie to korzyści w skali miasta, a nie tylko jego części. Skorzysta na tym wówczas także „kołnierz śródmiejski”. Jest to zgodne z polityką „push and pull” w stosunku do obszarów deficytu powierzchni komunikacyjnej, które są zazwyczaj szczególnie wrażliwe środowiskowo. Oznacza ona uwalnianie struktur od nadmiaru samochodów (ale i każdego innego, który jest szkodliwy) i zastępowanie go różnymi formami mobilności, bardziej przyjaznymi miejskiemu środowisku.

W niniejszym artykule zajmiemy się trzema dość różnymi przypadkami prawdziwej likwidacji arterii i skonfrontujemy je z jednym przypadkiem pozornym. Wszystkie przypadki są stosunkowo świeżej daty – zmian dokonano na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia.

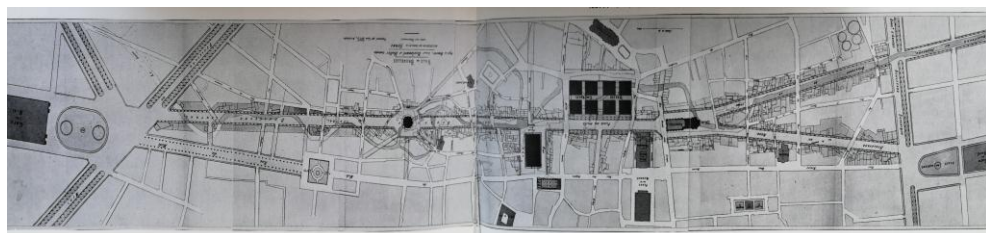
2. STUDIA PRZYPADKÓW

2.1. Bruksela – Boulevard Anspach/Anspachlaan

Drugi obwód murów obronnych Brukseli powstał w latach 1357-1383; w naszych czasach określa on zasięg historycznego centrum. Po 1818 r. przebieg murów widoczny jest w pierścieniu bulwarów. Ich charakterystyczny „Pentagon” ma orientacyjne wymiary 2,3 km na 2,7 km. Wypełniający go organiczny układ średnio-

wiecznej sieci ulicznej ulegał w XIX w. szeregu przemianom, wyrażającym się m.in. wprowadzeniem kilku ważnych, prostokreślnych ulic.

Najważniejszą interwencją było przypadające na lata 1866-1873 wyprostowanie i skanalizowanie przebiegu śródmiejskiej gałęzi rzeki Senne i budowa na przesklepieniu jej kanału szerokiej (jak na epokę ówczesną – 27 m) arterii łączącej przeciwnie dworce czołowe kolei państwowych Nord i Midi [Eggericx 1997; Geerinck 1980]. Rozwidłała się ona na urządzonym w centrum Pentagonu reprezentacyjnym Place de Brouckère. Podobnie jak w Paryżu, przebicie ulicy wiązało się z wprowadzeniem nowej zabudowy o wielkomiejskiej skali i programie, dokonanym nie bez trudności i oczywiście kosztem struktury wcześniejszej, nie wyłączając obiektów sakralnych (jak choćby Kościoła Augustianów, blokującego płytę wspomnianego placu – jego fasadę przeniesiono na eksponowane miejsce w dzielnicy-gminie Ixelles). W rezultacie powstał kompleks dobrze połączony ze strukturą historyczną, z zachowaniem wszystkich osobliwości oryginalnej sieci ulicznej. Likwidując kameralne zaułki pełne zaniedbanych, „niehigienicznych” domów, stolica dokonała największego dzieła na drodze do sanacji, modernizacji i imperialnej reprezentacji. Przeprowadzenie tej skomplikowanej inwestycji zawdzięcza się burmistrzowi Jules’owi Anspachowi (kadencja 1863-1879) – jednej z wielkich indywidualności epoki. Jego imieniem nazwano później środkowy fragment arterii.

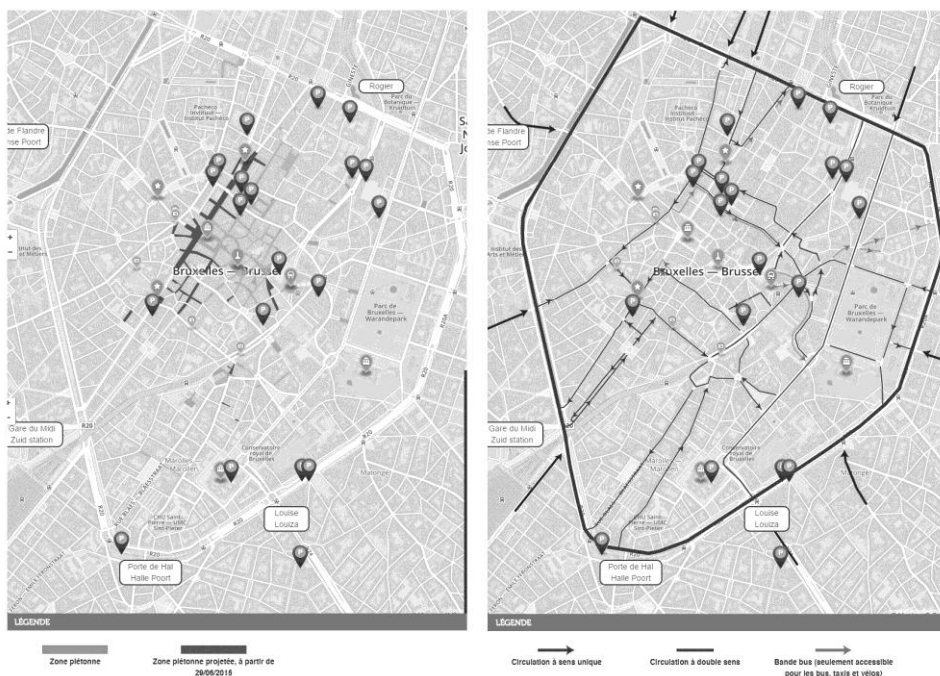


Rys. 2. Léon Suys, *Projet du Bourse, Grand Boulevard et Halles Centrales. Rectification du canal de la Senne*, 1865. Na Placu Brouckère stoi jeszcze Kościół Augustianów. Projekt nieco zmieniono w toku realizacji [Geerinck A.-M.: 1980]

W dobie fin-de-siècle’u Bulwar Anspacha i Plac Brouckère stały się tętniącym ruchem sercem miasta. Genialnie wyśpiewał to Jacques Brel w utworze „Bruxelles”: „Place de Brouckère on voyait des vitrines / Avec des hommes, des femmes en crinoline / Place de Brouckère on voyait l’omnibus / Avec des femmes, des messieurs en gibus”. W XX w. zamiast omnibusów przetaczały się sznury tramwajów, a w miejsce zaprzęgów konnych – coraz więcej samochodów. Przełożenie tramwajów do tunelu (po przekierowaniu rzeki na inną trasę) w 1972 r. było, jak można podejrzewać, nie tylko przyśpieszeniem transportu zbiorowego, ale także próbą zwiększenia przepustowości arterii kołowej na powierzchni (cel ten wielkimi środkami realizowano w mieście przynajmniej od czasów EXPO 1958 [Hubert

M.C. i in., 2017]). Uciążliwość ruchu oczywiście pozostała i postrzegano ją coraz bardziej jako powód destrukcji środowiska i przestrzeni publicznej. Ruchliwa, wielkowiejska ulica, pół wieku wcześniej uchodząca za dowód żywotności i prężności, teraz – wraz z globalną zmianą poglądów na miasto – stała się dotkliwą skazą wizerunkową. Na domiar złego przemiana tradycyjnej pierzejowej zabudowy w modernistyczne i przeskalowane gmachy, dokonana na niektórych fragmentach arterii, dodatkowo obniżyła atrakcyjność miejsca. Różnica jakości stała się tym wyraźniejsza, że średniowieczne centrum miasta, a także jego styk z dworcem i muzeami na Coudenbergu, objęła utworzona w 2009 r. strefa piesza.

Radykalna zmiana nastąpiła po objęciu urzędu burmistrza przez Yvana Mayeura w 2013 r. W dwa lata później zamknięto Bulwar Anspacha dla ruchu samochodów – najpierw próbnie, a potem na stałe. Rozcięto w ten sposób łatwą drogę umożliwiającą przejazd tranzytem przez ścisłe centrum miasta. Jednocześnie zadbano środkami organizacji ruchu o to, by żadna z węższych sąsiednich ulic nie stała się improwizowaną drogą zastępczą. Cały „Pentagon” (o wymiarach poprzecznych znacznie przekraczających dwa km) jest traktowany jako obszar, w którym ruch samochodów jest niepożądany, a tranzyt prawie wykluczony wskutek rozcięć sieci i skomplikowania dróg przejazdu [Hubert i in., 2017].



Rys. 3. Bruksela – rozszerzenie strefy pieszej w 2015 r. Po lewej plan zmian sieci pieszej: układ istniejący pokazany jaśniejszym walorem, rozszerzenie – ciemniejszym. Po prawej plan cyrkulacji drogowej z pokazaniem kierunków ruchu. Widać, że ulicą równoległą do zamkniętych bulwarów nie da się przejechać na całej długości [interparking.be]



Rys. 4. Bruksela – Bulwar Anspacha w 2006 r. [fot. Autor]



Rys. 5. Bruksela – Bulwar Anspacha w 2021 r. [Google Earth]

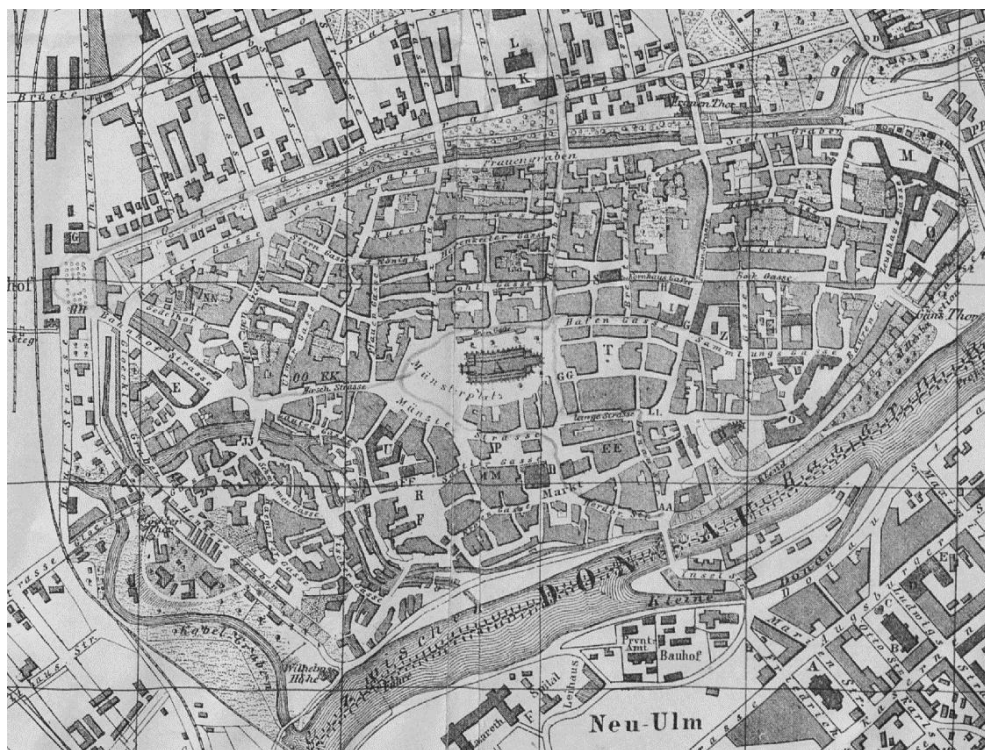
Początkowo improwizowane zagospodarowanie Bulwaru Anspacha i Placu Brouckère zostało w 2018 r. trwale dostosowane do ruchu pieszego wedle idei, zakładającej podział ciągu na siedem stref określonych jako „ogród miejski” (plac Fontainas), „zielona promenada”, „scena miejska” (plac przed Giełdą), „sekwencja placyków”, „foyer” i „agora” (plac Brouckère) [Fenton et al. 2019]. Jezdnię całkowicie wyeliminowano i wprowadzono zielen – na odcinkach ulicznych raczej niską, drzewa rezerwując dla wnętrz placowych.

Bruksela, która wciąż jest jednym z najlepiej zachowanych i najbardziej wartościowych ośrodków historycznych Europy, w drugiej połowie ubiegłego wieku

radykałną modernizacją zbudowała sobie reputację miasta wyjątkowo brutalnie obchodzącego się z wartościami zapisanymi w przestrzeni. Obecne działania zapoczątkowują nową epokę, w której spuściznę historyczną traktuje się jako zasób i podstawę dla podnoszenia jakości życia. Z punktu widzenia organizacji systemu transportowego stanowi przy tym eksperyment wprowadzenia wyjątkowo dużego obszaru ograniczonej penetracji samochodowej (dla przykładu wiedeńskie „Innere Stadt” jest blisko trzykrotnie mniejsze).

2.2. Ulm – Neue Straße

Ulm nad Dunajem podzieliło w trakcie ostatniej wojny tragiczne losy większości miast niemieckich i rozpoczęło nową epokę historii z całkowicie zniszczonym historycznym śródmieściem. Staromiejski obszar, pełniący wciąż funkcje centrum miasta, liczący ok. 1,5 km na 600 m, wypełniał „organiczny” układ wąskich ulic, które – jak to często bywa – nie układały się w jakiegokolwiek potencjalne arterie (rys. 6). W każdym razie wydawnictwo koncernu Shell na planie miasta zidentyfikowało zaledwie jedną możliwość w miarę wygodnego przejazdu, choć też dość pokrętnego i w poprzek układu, a nie wzdłuż.



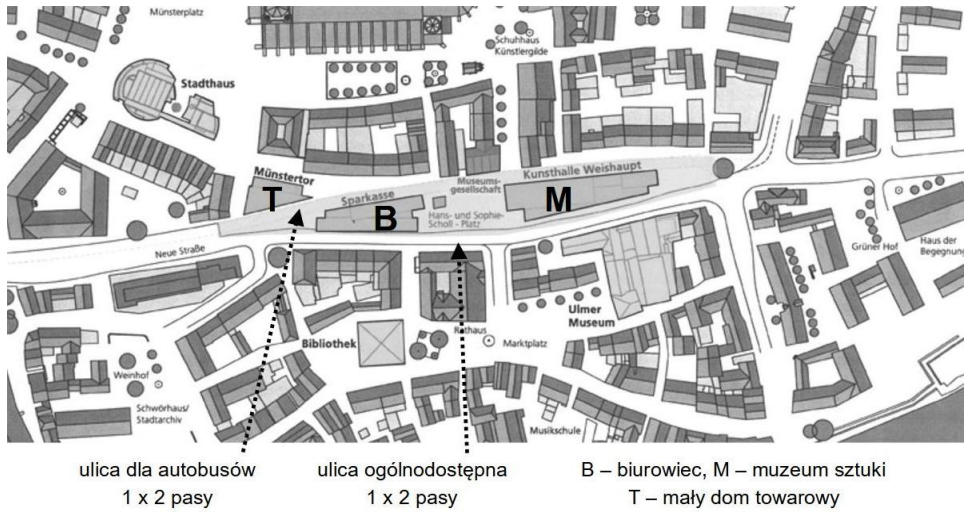
Rys. 6. Ulm – miasto historyczne w 1889 r., J. Ebner-Verlag [WikiComm1]

Powojenna odbudowa stworzyła okazję do korekty sieci ulicznej. Najważniejszą zmianą stało się poprowadzenie ulicy równoleżnikowej, ok. 200 m od Dunaju, nazwanej Neue Straße (rys. 7) [Bräuning, Kleiber 2002]. Kosztem dodatkowych wyburzeń nawet tego, co cudem przetrwało lub nadawało się do odbudowy, powstała czteropasmowa trasa, którą stopniowo uzupełniano jeszcze o cały aparat zabiegów ułatwiających i przyspieszających przejazd. Arteria ta podzieliła strukturę urbanistyczną na dwie części. W centrum starego miasta ulica miała nawet dwie jezdnie, z pasami wyłączenia (nawet siedem pasów przekroju), co dodatkowo przyczyniło się do rozcięcia więzi przestrzennej między dwoma historycznymi placami miasta – Rynkiem i Münsterplatz. Paradoksalnie jednak na zewnątrz układu, gdzie zniszczenia były mniejsze, ulica miała tylko dwa pasy.



Rys. 7. Ulm – Neue Straße w 2001 r. na zdjęciu satelitarnym [Google Earth]

W latach siedemdziesiątych zaczęto mówić o przełożeniu trasy do tunelu. Kiedy decyzje dojrzały w 1989 r., inwestycję odrzucono w referendum. Nowe w planowaniu transportu wpisało się w chęć wprowadzenia do ścisłego centrum współczesnych form architektonicznych i doprowadziło do sprecyzowania koncepcji „Neue Mitte Ulm”, uściślonej w konkursie z 1998 r. [Marquart 2006]. Zakładała ona zwężenie drogi do dwóch pasów i nadanie jej formy dość wąskiej ulicy. Ponieważ nie jest ona zdolna przenieść taki ruch, jak przed przebudową, należy założyć, że kierowcy intuicyjnie ją ominą. Narażają się wówczas na korzystanie z ulic obwodowych, które tworzą łamaną pętlę o średnicy sięgającej 2,2 km.



Rys. 8. Ulm – Neue Mitte w pasie Neue Straße [Stadt Ulm, oprac. autora]



Rys. 9. Ulm – „Neue Mitte”, ulica dla autobusów [fot. Autor]



Rys. 10. Ulm – „Neue Mitte”, wprowadzenie budynków pomiędzy Rynkiem a Katedrą.
Kontrasty stylistyczne [fot. Autor]

Miejsca po Neue Straße starczyło jeszcze nie tylko na dodatkową ulicę dla autobusów, ale także na pas terenu pomiędzy dwoma odgałęzieniami ulicy. Plac okazał się on na tyle szeroki, że możliwym było wprowadzenie zabudowy. Już sam ten fakt dobrze oddaje terenochłonność inwestycji drogowych XX w., które radykalnie zmieniały skalę miejskich przestrzeni historycznych.

Wzniesiono więc kilkupiętrowy sklep (mały dom towarowy) i budynek biurowy (proj. Stephan Braunfels, Monachium) oraz kompleks muzeum sztuki fundacji przedsiębiorcy i mecenasa Siegfrieda Weishaupta (proj. Wolfram Wöhr, też z Monachium, 2007). Między budynkami powstał jeszcze niewielki plac (H.-u.-S.-Scholl-Pl.). Kompleks ten, mimo uderzająco współczesnych form ekspozowanego betonu i szkła, przywraca kameralną skalę, stanowiąc w ten sposób czytelne nawiązanie do przedwojennego charakteru miejsca. Dobrze też koresponduje z wzniesionymi obok innymi dziełami współczesnych czasów, operującymi bardzo różną stylistyką

i skalą. Nie będzie przesadą powiedzieć, że Ulm wypracowało w ten sposób współczesny odpowiednik urbanistyki w duchu C. Sittego. Powiązanie kameralną przestrzenią obu głównych placów miasta dokonało się na nowo, bez powtarzania pierwotnego układu, ale przy zachowaniu skali. W tej przestrzeni dominuje ruch pieszy, mimo że przejeżdżają tam i autobusy, i samochody. Warto też dodać, że inwestycja objęła też budowę dwupoziomowego podziemnego parkingu na 590 miejsc (Scherr+Klimke z Ulm, biuro Hochstrasser z Neu-Ulm, 2008). Wpisał się on w zadaną topografię zachowanych piwnic, a niektóre substrukcje nieistniejących domów zostały w nim wyeksponowane.

2.3. Odense – Thomas B. Thrigesgade

W Odense zniszczeń wojennych nie było, a mimo to przez historyczne miasto przeprowadzono w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku dwujezdniową, czteropasmową arterię nazwaną Thomas B. Thrigesgade. Gdy odniesiemy jej przebieg do Odense wyobrażonego w szesnastowiecznym atlasie Brauna i Hogenberga to widać wyraźnie, że było to cięcie przez sam jego środek. Całkowicie zniszczono dwa z trzech placów miasta. Jeden z nich dodatkowo zatarto, wymieniając starą zabudowę na modernistyczne budowle, które skalą miały zapewne bardziej pasować do nowej arterii, niż do historycznego kontekstu. Dla przyspieszenia ruchu skrzyżowanie na wlocie północnym rozwiązano jako dwupoziomowe, z dwupasmową jezdnią główną, zagłębiającą się jeszcze na obszarze miasta historycznego. Cały północny odcinek trasy został umieszczony wśród parkingów, które byłyby czymś o nadludzkiej skali, gdyby nie pocięto przestrzeni szpalerami drzew. Ale i tak trasa rozcięła centrum na dwie części i zdominowała jego stosunkowo niską zabudowę.



Rys. 11. Odense – przebieg trasy Thrigesgade wrysowany na panoramę miasta Brauna i Hogenberga z k. XVI w. [WikiComm2]



Rys. 12. Odense – Thrigsgade na mapie satelitarnej, 2010 r. [GoogleEarth]

W 2011 r. magistrat Odense zaczął realizować dwa wielkie powiązane ze sobą projekty: budowę linii tramwajowej (pod marketingową nazwą „letbane”) oraz zamiany pasa ulicy Thrigsa na zabudowaną strukturę śródmiejską. Trasa tramwaju miała wieść wzdłuż niego na całej jej długości [Odense Kommune, Pressemeddelelser]. Takie kompleksowe rozwiązanie w stosunkowo małym mieście (ok. 200 tys. mieszkańców) można uznać za jeden z najodważniejszych projektów rewitalizacyjnych początków XXI w.

Powierzono go kopenhaskiemu biuru architektonicznemu Entasisarkitekter [Furuto 2012]. Rzeczywiste prace budowlane rozpoczęły się w 2014 r. od zamknięcia arterii i trwały siedem lat, a tramwaj otwarto jeszcze rok później (2022). Nowa ulica, oparta na formule strefy pieszej z tramwajem, ma szerokość schodzącą do rzędu 15 m (częściowo pod nadwieszeniem budynków). W środkowej części założono teren zielony z takim torowiskiem, związany z ogrodem przenikającym się w nieregularny i wymyślny sposób z budynkami Muzeum H. Andersena, częściowo ukrytymi w ziemi. Na południu, przy wjeździe na most zastosowano klasyczne wydzielone torowisko ujęte rampami prowadzącymi do podziemnego parkingu. Parking taki, częściowo dwupoziomowy (990 miejsc), rozciąga się również prawie na całej długości dawnej ulicy. Pierwotnie planowany jako złożony z dwóch odrębnych części, został ostatecznie wykonany tak, że można przez niego przejeżdżać – prawdopodobnie kwestia ta jest wynikiem kompromisu z oponentami projektu. Szacuje się jednak, że o ile drogą przed 2014 r. przejeżdżało dziennie 25 tys. pojazdów, trasę przez parking wybiera zaledwie 3 tys. [TV2Fyn, 6 VII 2021].

Nowy układ został tak pomyślany, by wpisać się w dostępny teren bez wyburzeń, podporządkowując tej zasadzie również trasę tramwajową (świadczy o tym

łuk na wjeździe północnym, omijający narożny budynek). Poświęcono co prawda drzewa, ale za to pojawiły się różnej skali zieleńce.



Rys. 13. Odense – projekt zabudowy pasa drogowego Thrigesgade. Widoczne odtworzenie powiązań ulic poprzecznych i wnętrza placowego Fisketorvet [Furuto 2012]

Na ukształtowanie nadziemne składa się wiele różnych obiektów, z których część tworzy duże miejskie kwartały z zabudową obrzeżną, dające kontynuację przestrzeni głównej ulicy miasta, niegdyś rozerwanej. Na północy zaś wolnostojące piętrowe budynki Carl Nilsen Kvarter tworzą labirynt mniejszych przestrzeni, lepiej nawiązujący do parterowej zabudowy sąsiedztwa. Jest to struktura wielofunkcyjna, mieszcząca hotele, biura i mieszkania. Do tego na wielkiej pości dawnego parkingu zbudowano Teatr Odeon – dużą salę koncertową miasta (proj. C.F. Møller, 2017). Najbardziej zastanawiające jest, że nadwieszono piętra budynków prawie że dotykają skrajni kinetycznej bliższego toru tramwajowego. Czy to się sprawdzi na dłuższą metę, będzie zależało od utrzymania infrastruktury. W każdym razie sieć trakcyjną w większości podwieszono do nowych budynków (takie rozwiązanie stosowano również na przełomie XIX i XX w. dla tramwajów, zatem ma ono długą historię).



Rys. 14. Odense – wlot północny linii tramwajowej w Carl Nilsen Kvarter.
Po prawej stronie zabudowa istniejąca wcześniej [fot. Autor]



Rys. 15. Odense. Styk Carl Nilsen Kvarter z małomiasteczkową zabudową północno-wschodniego rejonu starego miasta [fot. Autor]



Rys. 16. Odense. Overgade – przywrócone połączenie głównej ulicy miasta [fot. Autor]



Rys. 17. Odense. Odtworzenie placu Fisketorvet [fot. Autor]

Jak pisano oficjalnie w 2015 r., w całym projekcie miano uzyskać ok. 53 tys. m² powierzchni z miejscem na ok. 350 jednostek mieszkalnych i stworzyć 500 miejsc pracy. Projekt był realizowany w partnerstwie pomiędzy Gminą Odense i Realdania – specyficzną organizacją łączącą działalność deweloperską z filantropią na rzecz lepszego habitatu. Oceniano, że całkowity koszt projektu wynieść miał 972 mln koron, z których Realdania i gmina Odense płaciły po ok. 1/4. Pozostała połowa miała być sfinansowana ze sprzedaży praw budowlanych i miejsc parkingowych [Odense Kommune, Pressemeddelelser].

Dzisiaj, kiedy całość już funkcjonuje, trudno sobie wyobrazić destrukcję przestrzenną sprzed lat. Pomimo nowoczesnej formy cel „zszycia” miasta został, jak się wydaje, w pełni osiągnięty. Nie jest może tylko prawdą, że ulica z tramwajem jest na całej długości ożywiona – ale czy tak musi być koniecznie?

Thomas B. Thriges, patron drogi, która znikła, był wybitnym duńskim przedsiębiorcą zaangażowanym w produkcję silników elektrycznych. Zastąpienie samochodów tramwajem wydaje się być (osiągniętym mimo woli) hołdem dla niego...

2.4. Łódź – Trasa WZ

O wyborze osi ulic Główna – A. Mickiewicza (obecnie J. Piłsudskiego – A. Mickiewicza) na budowę szerokiej arterii równoleżnikowej, przecinającej śródmieście Łodzi zadecydowały zapewne dwa fakty. Po pierwsze leży ona mniej więcej w połowie ulicy Piotrkowskiej i związanego z nią układu urbanistycznego. Po drugie – jej obudowa stanowiła w znacznej mierze cudem zachowane skupisko parterowych domów, pamiętające czasy pionierskiej urbanizacji z poł. XIX w. Wyburzenie wydawało się więc stosunkowo łatwe, a przy okazji obiecujące, jeśli idzie o spełnienie potrzeby modernizacji miasta i jego wyglądu. Planowanie interwencji właśnie w tym miejscu sięga czasów międzywojennych, jednak rzeczywiste działania podjęto dopiero w PRL-u, i to w dwóch etapach. Pierwszy dokonał się w znacznej mierze w latach sześćdziesiątych i polegał na „oszczędnościowym” wyburzeniu pasa terenu, ledwie mogącego pomieścić torowisko tramwajowe i drugą jezdnię ulicy. Stało się tak kompletnie bez przygotowania działek pod zabudowę, która mogłaby kiedykolwiek stworzyć prawidłową pierzeję ulicy. Postępowanie takie stało się powszechniejszą łódzką praktyką, dowodzącą, że aspekt estetyczny przestrzeni w tym mieście pojmowano przede wszystkim jako odrzucenie starej formy, którą pogardzano, i przyjęcie obietnicy, bo przecież nie realizacji, „nowego wspaniałego świata” szklanych wieżowców w zieleni [Krystkowski 2022]. Jednocześnie urbaniści, postulujący w większości sanację miasta przez wyburzenie połaci śródmieścia, nie mogli tego traktować inaczej, jak tani półśrodek. Inwestycja została zatrzymana, gdy dotarła do kwartałów wypełnionych wielkomiejskimi kamienicami.



Rys. 18. Łódź – dwa etapy budowy Trasy WZ. Po lewej wyburzenia ulicy Główniej w latach sześćdziesiątych [Miastograf]. Po prawej – budowa arterii w latach siedemdziesiątych, na tle „gniazda” nowego centrum Łodzi [archiwum gazety „Express Ilustrowany”]

Drugi etap dokonał się w latach 1972-1978, kiedy zagraniczne kredyty uruchomiły wielki program modernizacyjny kraju. Wygrała wówczas koncepcja szerokiego pasa komunikacyjnego, zgodna z wizjami urbanistów, chociaż bez bezkolizyjnych skrzyżowań (na które zezwolono tylko w jednym miejscu). W korytarzu zbudowano parę czteropasmowych jezdni, torowisko tramwajowe na szerokim pasie rozdzielającym i ujęto to wszystko pasami parkingów (które zresztą i tak okazały się za małe). Żeby tego dokonać, walec wyburzeń musiał być znacznie szerszy i nie mieć skrupułów w niszczeniu jakichkolwiek wartości. Zginęły więc okazałe secesyjne kamienice, zginął też Wodny Rynek – plac wymagający co prawda dopracowania, ale mający wielkie tradycje lokalnego życia. Po ulicy Głównej z pierwszego etapu walec przetoczył się powtórnie – także po to, by zrobić miejsce pod jedno z dwóch „gniazd” nowej zabudowy śródmieścia (zachowanej do dzisiaj – częściowo w formie opuszczonej „brutalistycznej” ruiny). W ten sposób powstała ponad stumetrowej szerokości wyrwa w strukturze śródmieścia, która rozcięła nawet Piotrkowską. Żeby ją przejść, należało zagłębić się w wyłożony marmurem tunel dla pieszych. Co więcej, nigdy nie doszło do obsadzenia drzewami pasa drogowego, a wiele obszarów sąsiadujących po pełnym usunięciu resztek zabudowy przez dziesięciolecia pozostawało pustych.

Efektywność ruchowa Trasy WZ wyczerpała się na początku XXI w.: w warunkach trwałej kongestii przetaczało się w jednym kierunku ok. 2 tys. pojazdów na godzinę (przy 8 pasach nawet ok. 4 tys.) – ze wszystkimi negatywnymi konsekwencjami dla środowiska [Systra 2011].

Wejście Polski do Unii Europejskiej i dostęp do funduszy spójnościowych umożliwiło podjęcie bardzo kosztownych inwestycji w zakresie transportu. Szukając możliwości poprawy stanu chronicznie zaniedbanej sieci tramwajowej można było „uciec do przodu” i zaplanować modernizację poszczególnych elementów systemu, z bardzo prawdopodobną perspektywą znacznego dofinansowania z UE. W 2011 r. uruchomiono więc projekt „Modernizacja tramwaju WZ”, obejmujący m.in. odnowienie infrastruktury tramwajowej oraz przełożenie większości ruchu kołowego pod ziemię na najbardziej newralgicznym odcinku trasy – czyli w rejonie przecięcia z Piotrkowską. W efekcie uzyskano zwiększenie przepustowości i prędkości przejazdu samochodem dzięki eliminacji części kolizyjnych skrzyżowań. Zarząd Transportu i Dróg magistratu łódzkiego obliczał, że rozwiązanie to pozwoli zwiększyć przepustowość trasy nawet o połowę (do ponad 6 tys. pojazdów w obie strony [ZDiT 2012]).

Odzyskaną powierzchnię na poziomie terenu wykorzystano na urządzenie zadane przystanku tramwajowego na przecięciu linii WZ z główną linią NS (oś Piotrkowska – al. T. Kościuszki). Dzięki temu nie tylko ułatwiono korzystanie z tramwajów, ale również środkami architektonicznymi nadano pewien prestiż kluczowemu elementowi miejskiego systemu transportu publicznego.



Rys. 19. Łódź – Trasa WZ w rejonie przecięcia z ul. Piotrkowską na zdjęciach satelitar-nych. Na górze stan przed inwestycją, rok 2009. Na dole stan w 2020 r. Wyraźnie widoczna poprawa przestrzeni wokół węzła tramwajowego z charakterystycznym dachem [Google Earth]

Mimo że globalnie inwestycja nie ma większych szans na reorientację struktury modalnej miasta w kierunku bardziej „zrównoważonym”, to i tak wsparcie UE było kluczowe. Sfinansowała ona bowiem ponad połowę inwestycji, wycenianej w 2013 r. na 628 mln złotych [Transport Publiczny 2013].

Mogłoby się wydawać, że zniknięcie obciążonej trasy otworzy wielkie możliwości całkowicie nowego zagospodarowania terenów na powierzchni, pozwalające uczynić z „drogowego pandemonium” przestrzeń publiczną. Mamy liczne przykłady, gdzie na miejscu drogi urządzono linearne parki, istotnie wzbogacające formę mia-

sta. W Łodzi tylko odcinek między ul. Piotrkowską i al. Tadeusza Kościuszki, na którym wznosi się dach przystankowy, stanowi jakieś racjonalne wykorzystanie terenu na powierzchni, choć raczej za mało oferuje ono poza walorami technicznymi, by uznać je za pełnoprawną przestrzeń publiczną. Również ruch kołowy na powierzchni, chociaż przybrał po inwestycji uspokojony charakter, jest zbyt duży, cechowany przez chroniczną kongestię – częściowo wskutek nieprzemyślanego układu ramp łączących oba poziomy trasy.



Rys. 20. Łódź – Trasa WZ. Model trójwymiarowy pokazujący szczeliny wentylacyjne pasów szybkich trasy i rampy łączące. Daleko w głębi dach nad węzłem tramwajowym. Przejścia naziemne zastąpiły tunele dla pieszych [Google Earth]

Zewnętrzne odcinki inwestycji obejmują natomiast rozwiązanie, wyłamujące się klasyfikacji: obie jezdnie przelotowe przykryte są stropem tylko częściowo (formę tę określono w czasie budowy jako „tunel odkryty”, tworząc w ten sposób nowe, kuriozalne określenie w inżynierii transportowej). Podłużne szczeliny, a także wymagająca skrajni rampa wyjazdowa z tunelu, uniemożliwiają jakiegokolwiek racjonalne zagospodarowanie, zaś masa betonowych, ciężkich konstrukcji widocznych w krajobrazie ulicy stwarza wyjątkowo nieprzyjemne wrażenie. Rozcięcie więzi przestrzennej, tak dotkliwie dla Trasy WZ sprzed przebudowy, wciąż istnieje, choć ograniczone do krótszych odcinków, z których najbardziej newralgiczny ma aż ok. 270 m. Pozbawienie możliwości przejścia na takim dystansie w śródmieściu ogranicza tzw. „penetrualność struktury” (ang. *permeability*) i jest wbrew zasadom dobrego planowania.

Nieemożność wykonania pełnej płyty nad wykopem trasy tłumaczono na konsultacjach społecznych europejskimi normami bezpieczeństwa, które przy długości wchodzącej w grę powodowałyby wzrost kosztów o ok. 50 mln złotych. Warto jednak pamiętać, że zadanie obejmowało szereg działań niekoniecznych, takich jak wydłużenie linii na dalekich peryferiach miasta, warte prawdopodobnie przynajmniej tyle samo. Można więc było uzyskać wysokiej jakości efekt w centrum miasta, tworząc obiekt w myśl najlepszych wzorców i zasługujący na miano ważnego elementu rewitalizacji – wybrano jednak rozproszenie środków na inwestycję w suburbiach. Nie chodzi o brak pieniędzy – ale o kryteria ich wydatkowania.

Potwierdza to po raz kolejny, że suburbanizacja, nawet za pomocą bloków mieszkalnych, stanowi podstawowe zagrożenie dla dobrostanu miast historycznych. Co więcej, powtórnie potwierdza się nonszalancja w kształtowaniu miejskiej przestrzeni, jeśli już inwestycja obiecuje ułatwienie dla samochodu. To nieśmiertelny element smutnej łódzkiej tradycji, zrodzonej dekady wcześniej przy odsłanianiu podwórzy dla poszerzenia ulic. Tramwajów nie przyśpieszono (jak pokazało porównanie rozkładów jazdy), jednak nowy dach nad przystankiem jest nie tylko praktyczny, lecz także dość przekonujący propagandowo.

3. KONKLUZJE

Trzy pierwsze przedstawione studia przypadków to „prawdziwe” usunięcie arterii z centrum miasta, jeśli arterię zdefiniować jako drogę obliczoną na maksymalnie dużą przepustowość. Bulwar Anspacha w Brukseli to likwidacja zupełna, radykalnie utrudniająca tranzyt samochodów przez większą część śródmieścia. Inwestycje w Ulm i Odense to radykalne ograniczenie przepustowości drogi. Stanowią one bardzo interesujący eksperyment: pojawia się bowiem pytanie: dlaczego pozostawione drogi przejazdu nie stały się w tej sytuacji wiecznie „zakorkowanym” elementem sieci drogowej. Czy samo ukształtowanie wymuszające wolną jazdę reguluje zachowania kierowców przy doborze drogi? Oznaczałoby to, że przy modyfikacji sieci ulicznej w celu ograniczenia wjazdu do obszarów śródmiejskich niekonieczne jest zupełne rozcięcie sieci. Można się spodziewać, że radykalne zmniejszenie przepustowości wywiera ogromny i skuteczny wpływ na sposób myślenia użytkowników samochodów i może stanowić wystarczający czynnik zniechęcający.

W żadnym z trzech przypadków nie udało się dotrzeć do badań ruchu drogowego po dokonanej przemianie. Inne studia pokazują jednak, że eliminacja taka nie skutkuje ekwiwalentnym przyrostem ruchu na alternatywnych trasach. W sześćdziesięciu przypadkach przebadanych w latach dziewięćdziesiątych, dodatkowa kongestia miała jedynie miejsce krótko po wprowadzeniu zmiany, potem zaś sytuacja się stabilizowała, a ruch został ewidentnie zredukowany o 14-25% [Cairns S., Hass-Klau C., Goodwin Ph., 1998]. To przeciwieństwo zjawiska „ruchu indukowanego”, które ma miejsce w przypadku rozbudowy sieci drogowej. Co więcej,

istnieje też pojęcie „koniecznego ruchu samochodowego” – czyli takiego, który bardzo trudno jest zastąpić inną formą przemieszczania się. Oblicza się go na ok. 5-10% ruchu rzeczywistego [Braess H.-H., Seiffert U. (red.), 2005: 4]. Daje to wielkie możliwości realizowania polityki „push-pull” w odniesieniu do śródmieść – zwłaszcza jeśli obejmuje ona radykalną poprawę transportu zbiorowego. Właśnie Odense może być takim modelowym przypadkiem wymuszonego zastępowania samochodu tramwajem – do czego zresztą przyzwyczyli nas na przestrzeni ostatnich 30 lat miasta francuskie. Bodaj żadne z nich jednak nie musiało wiązać tego z wielkim przedsięwzięciem wzniesienia całej miejskiej dzielnicy.

Przypadki Ulm i Odense wyróżnia bowiem wielka przemiana przestrzenna, wynikająca z częściowej zabudowy dawnego pasa drogowego. Została zaleczona wielka rana zadana strukturze miasta w toku modernistycznego planowania sieci transportowej. Ponadto w Ulm wzniesiono obiekty o unikatowej architekturze i funkcji, mające nobilitować pejzaż miasta. Bruksela takich działań nie wymaga w porównywalnym stopniu, ponieważ XIX-wieczna interwencja w strukturę była dobrze z powiązana z ówczesną tkanką miejską i należycie dopełniła przestrzeń nową formą. Dopiero inwestycje II poł. XX w. przyniosły destrukcję i stanowią problem wizerunkowy, wymagający działań ukierunkowanych na poprawę zabudowy miasta.

Czwarty przypadek, łódzki, to „pozorne” usunięcie arterii, które częściowo przyniosło poprawę przestrzeni publicznej, ale utrzymało wręcz jej destrukcję. U podstaw porażki leży zamaskowana chęć nie redukcji, ale zwiększenia przepustowości trasy poprzez poprowadzenie jej w dwóch poziomach oraz siła grup nacisku reprezentujących interes przedmieść. Lekcją dla postronnych powinno być zapewne to, że sam dostęp do środków inwestycyjnych nie gwarantuje powstania właściwych form mogących należycie służyć poprawie funkcjonowania miasta i jego rewitalizacji. Formy takie mogą powstać tylko wtedy, gdy rzetelna wiedza o mieście i wyrobienie estetyczne znajdują przełożenie na ośrodki decyzyjne.

LITERATURA

Benfield F. K., Raimi M. D., Chen DDT, 1999, *Once There Were Greenfields: How Urban Sprawl is Undermining America's Environment*, Natural Resources Defense Council, Washington.

Braess H.-H., Seiffert U. (red.), 2005, *Vieweg Handbuch Kraftfahrzeugtechnik*, ATZ/MTZ Fachbuch, IV wyd., Vieweg, Wiesbaden, 2005.

Bräuning A., Kleiber Ch., 2002, *Ulm, Neue Straße. Zum Auftakt der Grabungen*, „Denkmalpflege in Baden-Württemberg” Ser. NF, Bd. 31 (2001/02), s. 21-32, <https://journals.ub.uni-heidelberg.de/index.php/nbdpfbw/article/view/12464/6301> (dostęp: 10.05.2022).

Cairns S., Hass-Klau C., Goodwin Ph., 1998, *Traffic Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence*, Landor Publishing, London.

Eggericx L., 1997, *Les boulevards du centre*, Region de Bruxelles Capitale, Bruxelles.

- Fenton G., Glorieux A., Letesson Q., Minnen J., 2019, *Centre-ville, piétonnisation et modes de vie*, Forum Vies Mobiles, Brussels Centre Observatory, Rapport de recherche, Bruxelles, Novembre 2019.
- Furuto A., 2012, 'Thomas B. Thrigesgade' City Design / entasis, <https://www.archdaily.com/213774/thomas-b-thrigesgade-city-design-entasis> (dostęp: 10.06.2022).
- Geerinck A.-M., 1980, *Poelaert en zijn tijd*, Gemeentekrediet, Brussel.
- Gillham O., 2002, *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*, Island Press, Washington.
- Google Earth: zbiór zdjęć satelitarnych i sekwencji ulicznych, aplikacja.
- Hubert M.C., Corijn E., Neuwels J., Hardy M., 2017, *Du «grand piétonnier» au projet urbain: atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles: Note de synthèse BSI*, Brussels Studies», September 2017, https://www.researchgate.net/publication/319649260_Du_grand_pietonnier_au_projet_urbain_atouts_et_defis_pour_le_centre-ville_de_Bruxelles_Note_de_synthese_BSI (dostęp: 10.09.2022).
- Interparking.be: *Bruxelles: nouveau plan de circulation*, https://www.interparking.be/extern/BE/BrusselsPedestrian/maps_fr.html (dostęp: 10.09.2022).
- Jacobs J., 1961, *The Death And Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Krystkowski T., 2022, *Studium zaniezań w kształtowaniu centralnych przestrzeni Łodzi w kontekście powojennych wizji i projektów urbanistycznych z lat 1945–1989*, praca doktorska, mps, Politechnika Łódzka, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska.
- Marquart Ch. 2006, *Aus Straße werde Stadt. Sparkasse und Geschäftshaus an der Neuen Straße, Ulm: Stefan Braunfels*, "Bauwelt" 47, s. 30-35.
- Miastograf: Stowarzyszenie Topografie, witryna *Miastograf – Cyfrowe Archiwum Łodzian*, <https://www.miastograf.pl/> (dostęp: 10.05.2022).
- Odense Kommune, *Pressemeddelelser: rocznik 2011, 2015*, <https://www.odense.dk/presse/pressemeddelelser> (dostęp: 10.09.2022).
- Pompidou G., Robin É., 2015, *Discours de Georges Pompidou: «Paris, l'automobile, les transports»*, red. É. Robin, Institut Georges Pompidou, Paris, https://www.georges-pompidou.org/sites/default/files/discours_automobile.pdf (dostęp: 10.12.2023).
- Shelton T., Gann A., 2014, *Urban Interstate Rights-of-Way as Sites of Intervention*, 102nd ACSA Annual Meeting Proceedings, Globalizing Architecture/ Flows and Disruptions, https://www.academia.edu/9707709/Urban_Interstate_Rights_of_Way_as_Sites_of_Intervention (dostęp: 10.09.2022).
- Systra, 2011, badania ruchu m. Łodzi, niepublikowane.
- Transport Publiczny, 2013, *Łódź: jest umowa na dofinansowanie Trasy W-Z*, 24 XII 2013, „Transport Publiczny”, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-jest-umowa-na-dofinansowanie-trasy-wz-971.html> (dostęp: 10.09.2022).
- TV2Fyn, 6 VII 2021: *Efter syv års byggeri på Thomas B. Thrigesgade: Nu åbner Odenses bymidte*, <https://www.tv2fyn.dk/odense/efter-syv-aars-byggeri-paa-thomas-b-thrigesgade-nu-aabner-odenses-bymidte> (dostęp: 10.09.2022).
- WikiComm1, 2022, *Plan der Stadt u. Festung Ulm u. Neu-Ulm*, J. Ebner-Verlag, https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Historical_maps_of_Ulm?uselang=de#/media/File:Plan_d_Stadt_u_Festung_Ulm_u_NeuUlm_1889.jpg (dostęp 10.10.2022).
- WikiComm2, 2022, *Panorama Odense w Braun G. & Hogenberg F., Civitates Orbis Terrarum*, Kolonia, 1593, https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Odense_in_the_1590s?uselang=de#/media/File:Braunius_Odense.jpg (dostęp: 10.10.2022).

Zarząd Dróg i Transportu, Urząd Miasta Łodzi, 2021, studia na witrynie informacyjnej projektu Trasy WZ, zdit.uml.lodz.pl (dostęp: 10.10.2022).

3:1 – OR ON THE ‘REAL’ AND ‘MOCK’ REMOVAL OF THOROUGHFARES FROM THE CITY CENTRES

Summary

Removal of motor traffic from main streets in city centres was pioneered at the advent of the 2nd half of the 20th century, but it involved commercial streets where conflict with pedestrians was most acute. 21st century time has come for the busy thoroughfares crossing the hearts of cities, which had been particular source of pollution and posed serious spatial barriers. This paper combines four cases of such projects. Three of them based on thoroughfare removal from the circulation network, complete or with a very limited-performance cross road remaining. Such reduction of road capacity may be called a ‘real’ removal. These cases differ from each other: they comprise action addressed to street design only (Brussels, Blvd. Anspach) or complex projects of infilling the new urban structure into the former road strips (Ulm, Neue Straße and Odense, Thrigesgade). The case of Odense is additionally distinguished by the combination with retrofitting a tram line. The fourth case is the Trasa WZ (East-West Artery) in Lodz, where the bulk of traffic was relocated subsurface, resulting in partial improvement of public space without reduction of overall road capacity – thus making it the case of ‘mock’ removal. Key conclusions are: 1) removal of an artery may create a reduced car penetration area of diameter as large as 2 km, and 2) leaving the ability for the motor traffic to cross by means of a very low capacity road does not necessarily trigger environmental nuisance and traffic congestion.

Keywords: road infrastructure, circulation engineering, city centre regeneration, sustainable mobility

Piotr FIUK*

KONCEPCJE I REALIZACJE ARTERII KOMUNIKACYJNYCH W ZESPOŁACH STAROMIEJSKICH W XX I NA POCZĄTKU XXI W. – WSPÓŁCZESNE MODYFIKACJE (SZCZECIN, HAMBURG, BRUNSZWIK, KASSEL, ROTTERDAM)

W latach powojennych w wielu dawnych miastach europejskich dokonano znaczących przekształceń układów urbanistycznych, wynikających z koniecznej modernizacji nieregularnej sieci wąskich ulic. Przebudowa struktur budowlanych miast historycznych – niezależnie od odbudowy zrujnowanych dzielnic – związana była z nowymi perspektywami funkcjonowania tych ośrodków po zakończeniu wojennego kataklizmu. Rozwój motoryzacji, jaki nastąpił w miastach zachodniej części Europy w II poł. minionego stulecia, wymagał dostosowania istniejącego planu dróg do standardów technicznych i infrastrukturalnych. W rozwijających się ośrodkach, rozwój urbanistyczny podporządkowano rozbudowie arterii komunikacyjnych, które zdominowały krajobraz dawnych układów przestrzennych. Historyczne centra miejskie m.in. w Brunszwiku, Hamburgu, Kassel, Rotterdamie, Szczecinie przecięto wielopasmowymi arteriami komunikacji kołowej. Usprawniło to funkcjonowanie miast i jednocześnie ograniczyło dawny potencjał centrów historycznych jako kameralnych zespołów usługowo-handlowych, sąsiadujących z obiektami administracyjnymi, muzeami czy kultu religijnego. Pod koniec XX w. nastąpiła zmiana w ocenie modernistycznych przekształceń dawnych miast. Inicjowane przez mieszkańców, przy wsparciu środowisk artystycznych, plany wyburzenia nowoczesnej zabudowy dysharmonizującej z zabytkowym krajobrazem doprowadziły do odtwarzania historycznych układów urbanistycznych i rekonstrukcji cennych kamienic staromiejskich (m.in. Berlin, Frankfurt nad Menem, Hildesheim, Szczecin). Proces odtworzenia dawnej architektury związany był także z przekształceniami powojennego układu komunikacyjnego.

Słowa kluczowe: arterie komunikacyjne, komunikacja starych miast, ulice starych miast, odbudowa miast historycznych, rewitalizacja zespołów staromiejskich

* Dr hab. inż. arch., prof. ZUT. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Architektury, Katedra Historii i Teorii Architektury (kierownik). Członek Komitetu Architektury i Urbanistyki PAN. ORCID: 0000-0001-8751-4378.

1. WPROWADZENIE

Modernizacja centrów miast historycznych, od XIX/XX w. związana była m.in. z przekształceniami ciągów komunikacyjnych, koniecznymi dla usprawnienia transportu towarów i organizacji ruchu pojazdów w układzie wąskich ulic; często o nieregularnym przebiegu, odzwierciedlającym militarne, własnościowe, gospodarcze nawarstwienia kolejnych epok. Dokonano zarówno racjonalnych, jak i radykalnych zmian w dawnych układach ulic i placów staromiejskich. Początkowo rozważane plany przebudowy miast historycznych z początku XX w. zostały radykalizowane w utopijnych wizjach planistów z lat 20. i 30. XX w., wynikających niekiedy ze skali zniszczeń z okresu I wojny światowej. Niewątpliwie daleko idące przeobrażenia dawnych struktur miejskich i układów komunikacyjnych nastąpiły po 1945 r. i to nie tylko w ośrodkach zniszczonych podczas działań wojennych. W II poł. stulecia zrealizowano, oczekiwane i konieczne, modernizacyjne przekształcenia układów drogowych wielu miast, odzwierciedlające nowoczesne założenia komunikacyjne. Usprawniono ruch pieszego, kołowego i transport szynowy w dawnych ośrodkach, doprowadzając jednocześnie do dominacji w ich krajobrazie systemów komunikacyjnych, co przedstawię na poniższych przykładach – zarazem wskażę możliwości ich współczesnych rekonfiguracji.

2. KONCEPCJE I REALIZACJE ARTERII KOMUNIKACYJNYCH

Doświadczenia i niezadowolające efekty przebudowy starych miast – z okresu minionego stulecia – spowodowały przywracanie w wielu ośrodkach Europy dawnej zabudowy. Przekształcenia obejmują również nawiązania w opracowaniu współczesnych budynków lokalizowanych w granicach średniowiecznych lokacji do dawnego wyglądu kamienic, a także rekonstrukcje elewacji, cennych pod względem artystycznym lub historycznym. Podjęto również zmiany powojennego przebiegu ulic, rozplanowania rynków oraz kameralnych dawnych placów targowych, które przez rozwiązania komunikacyjne – uznawane za nowoczesne w I poł. XX w. – zatępiły oryginalną kompozycję miast historycznych.

Wyróżniającym przykładem tej tendencji było przywrócenie w latach 80. XX w. dawnego rozplanowania rynku staromiejskiego w Hildesheim [Grzelachowski 1993: 170-173; Reyer, Lenferink 2010] – odtworzenie jego pierzejowej obudowy, wraz z rekonstrukcją wyglądu cennych pod względem artystycznym kamienic. Na przełomie stuleci podjęto decyzję o przywróceniu fragmentu dawnej zabudowy w historycznym centrum Frankfurtu nad Menem [Rodenstein 2010: 314-315]. Dla podkreślenia znaczącej zmiany poglądów – zarówno lokalnej administracji, jak i przedstawicieli środowiska urbanistów i architektów – istotne jest uwypuklenie

skali problemów organizacyjno-prawnych, podejmowanych wraz z decyzją o wyburzeniu lub gruntownej przebudowie obiektów zachowanych w dobrym stanie technicznym (hotelu Arkona na Podzamczu w Szczecinie, hotelu Rose w Hildesheim [Fischer 2010: 323-320], Ratusza Technicznego we Frankfurcie nad Menem [Erişen 2020: 299-304], Pałacu Republiki w dawnym Berlinie Wschodnim). Znaczący wpływ na odtwarzanie historycznego wyglądu dawnych ośrodków wywarła presja lokalnych społeczności, nasilająca się w wielu miastach europejskich od lat powojennych (m.in. we Frankfurcie nad Menem) [Maaß 2015: 430-435], jak i od rozpoczęcia procesów przekształceń starych miast zabudowanych po 1945 r. według modernistycznych koncepcji z powtarzalnymi sekcjami elewacji lub z wolnostojącymi, nowoczesnymi budynkami.

Rozwiązanie problemów komunikacyjnych stanowi istotny zakres inwestycji w ośrodkach miejskich, przeważnie warunkujący perspektywy ich rozwoju gospodarczego – niezależnie od położenia na Zachodzie, czy w innej strefie świata. Rozwój systemu dróg i połączeń trasami akwenów należał do podstawowych elementów organizacji starożytnych i nowożytnych cywilizacji. Rozplanowania złożonych systemów urbanistycznych z XIX stulecia w miastach Starego Kontynentu związane były z wielostronnymi przeobrażeniami militarnymi, społeczno-politycznymi, infrastrukturalno-technologicznymi, gospodarczymi. Odzwierciedlały one rewolucyjne zmiany w zakresie cywilizacji i kultury. Dyscyplina w rozplanowaniu osi komunikacyjnych i kierunków przekształceń terenów budowlanych, uwidoczniła się w nowym planie dróg, ulic, bulwarów (także zmodernizowanych kanałów wodnych). Trafnie ukazują to dobrze znane plany urbanistyczne (pochodzące z epoki *fin de siècle*) niektórych miast, m.in. Paryża, Barcelony, Wiednia, Mediolanu, Berlina, Szczecina i innych. Zawierają one przede wszystkim rysunek zaadaptowanych i nowych arterii komunikacyjnych.

Układ drogowy, a szerzej komunikacyjny – powstały równoległe do ciągów infrastrukturalnych należał do dominujących elementów kompozycji urbanistycznej w planach miast z przełomu XIX/XX w. Ten okres współcześnie uznajemy za etap znaczącego rozwoju kultury materialnej i artystycznej, współtworzącej rewolucję przemysłową i technologiczną. W kulminacyjnym okresie rozbudowy uprzemysłowionych europejskich ośrodków podkreślano konieczność dostosowania starych układów do ówczesnych wymagań [Kłosek-Kozłowska 2007: 11-39], o skali nieporównywalnej z obecnym zakresem modernizacji miast.

Zdecydowanie negatywnie ocenione zostały przez współczesnych rozległe inwestycje komunikacyjne, zrealizowane od połowy minionego stulecia na obszarze miast historycznych. Wpłynęły one destrukcyjnie na krajobraz ośrodków – lub ich fragmentów – cennych pod względem dziedzictwa kultury artystycznej. Dotyczy to m.in. Szczecina (Bulwar Nadodrzański i Trasa Zamkowa), Poznania (Trasa Chwaliszewska i Rynek Śródecki), Wrocławia (ul. Kazimierza Wielkiego i rejon Placu Społecznego), Berlina Wschodniego, Brunszwiku, Hamburga, Kassel, Kolonii.

Unikalnym przykładem pozytywnego zintegrowania nowoczesnej arterii komunikacyjnej z pejzażem zabytkowego miasta była realizacja Trasy W-Z w powojen-

nej Warszawie, której oryginalną ideę przedstawił Jan Chmielewski w 1943 r. [Böhm 2013: 103-116]. Z kolei zniszczenie wielu pozostałości cennej, dawnej architektury nastąpiło wskutek poszerzenia głównej osi śródmieścia stolicy Polski – wraz z rozplanowaniem Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej (Sigalin, Stępiński, Jankowski 1950-1955).

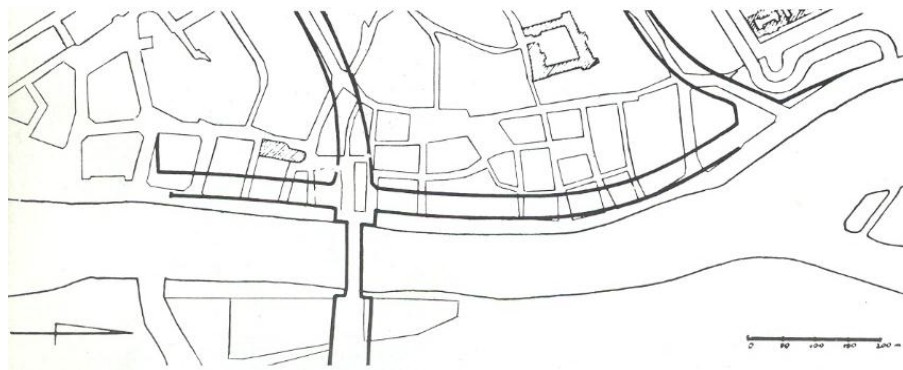
W XX w. miały miejsce wielkie przeobrażenia technologiczne, obejmujące m.in. przekształcenia istniejących zespołów urbanistycznych. Historyczne centra europejskich ośrodków, przeważnie o średniowiecznej proweniencji, zostały w znacznym zakresie przebudowane pod względem substancji budowlanej oraz rozplanowania osi komunikacyjnych: z jednopoziomowymi skrzyżowaniami i wielopoziomowymi bezkolizyjnymi trasami. Skala zmian charakteru zabudowy – wynikająca w znacznym zakresie z zagospodarowania zrujnowanych dzielnic oraz koniecznej modernizacji zdekapitalizowanej substancji – wpłynęła (na ogół) w mniejszym zakresie na zatarcie historycznego charakteru dawnych miast europejskich. Częścią tego procesu były rozległe inwestycje w infrastrukturę drogową, prowadzone po 1945 r.

Aby miasta historyczne funkcjonowały prawidłowo, konieczne jest dostosowanie oryginalnego przebiegu ulic do współczesnych standardów technicznych i użytkowych. Do najistotniejszych elementów planowania urbanistycznego oraz architektonicznych projektów adaptacji starych budynków i dawnych zespołów zabudowy należy skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych, które umożliwią zachowanie wartości krajobrazowych, kompozycyjnych i artystycznych z minionych epok, i jednocześnie spełniają oczekiwania współczesnych użytkowników i inwestorów. Modele rewitalizacji miast historycznych, realizowane na znaczną skalę (w latach powojennych w Europie Zachodniej, w Polsce od lat 70. XX w.), określiły potencjał ich rozwoju w oparciu o turystykę – współcześnie zaliczaną do ważnych gałęzi gospodarki i przemysłu. Od końca XX w. i na przełomie następnego stulecia z powodzeniem przeprowadzono realizację programów rewitalizacji kwartałów staromiejskich i fragmentów śródmieść, m.in. w Gdańsku, Krakowie, Łodzi, Toruniu, Szczecinie.

Oryginalny pejzaż dawnych miast stanowi nieocenioną wartość rozwoju gospodarczego, demograficznego, naukowo-artystycznego współczesnych aglomeracji – z przemożnym wpływem unifikacji i wirtualnego zastępowania świadectw przeszłości oraz kultury materialnej, charakteryzującej epokę cyfrowej rewolucji [Popiołek 2016]. Zaułki staromiejskie, kameralnie usytuowane uliczki, zbliżone do siebie na niewielką odległość linie zabudowy (nawet kilku metrów) – malownicze pod względem krajobrazowym – utrudniają funkcjonowanie rozwijających się ośrodków, oparte na masowej komunikacji i motoryzacji. Współczesne poglądy na ochronę krajobrazu kulturowego starych ośrodków, a w przeważającej części starych miast, decydują o zachowaniu dawnego rozplanowania ulic – niezależnie od ich walorów użytkowych. Mając te problemy na uwadze, warto przyjrzeć się kilku przykładom miast zabytkowych, w których rozwój motoryzacji wpłynął na rewolucyjne przekształcenia.

2.1. Szczecin

W Szczecinie złożone przyczyny wpłynęły na wieloletnie opóźnienie kompleksowego zagospodarowania zespołu staromiejskiego, zniszczonego podczas II wojny światowej [Frankiewicz 1994: 879-889]. Po 1945 r. przeprowadzono akcję rozbiorczą zrujnowanych domów (następowały również wyburzenia zachowanych kamienic i gmachów użyteczności publicznej w celu ponownego wykorzystania cegieł i innych materiałów budowlanych w miastach Polski Centralnej). Trwające około dekadę od zakończenia światowego konfliktu na terenie Europy opóźnienia z podjęciem wielostronnych prac inwestycyjnych w powojennym Szczecinie wpłynęły na zahamowanie jego rozwoju gospodarczego. Wynikały one z niepewnej sytuacji międzynarodowej i zgłaszanych przez Niemców wątpliwości co do powojennej przynależności miasta. Centrum Szczecina w tym okresie nadal było zlokalizowane po zachodniej stronie granicznej rzeki – Odry [Fiuk 2017: 111-150].

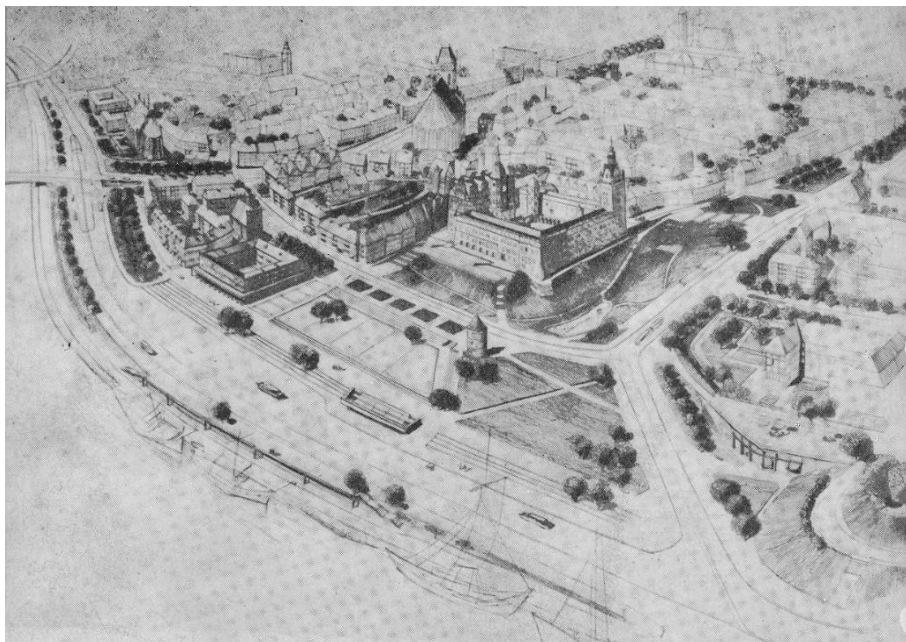


Rys. 1. Szczecin, arteria nadodrzańska z 1947-1949 r. (według P. Zaremby i H. Orlińskiej) [Orlińska, Latour 1986: 445]

Po usunięciu znacznej części kamienic staromiejskich i całkowitym wyburzeniu domów w rejonie portowego nabrzeża¹ (obszarze najstarszej, wczesnosłowiańskiej lokacji w części staromiejskiej) i na portowej wyspie Łasztownia – wytyczono do przełomu lat 1949/1950 wielopasmową arterię nadodrzańską, która zaplanowana została jako oś komunikacyjna pomiędzy dzielnicami przemysłowymi na nabrzeżnych terenach wzdłuż Odry. Szeroka trasa spowodowała „odcięcie” szczecińskiej starówki od odrzańskiego bulwaru, wzdłuż którego przez stulecia koncentrowała się działalność handlowo-usługowa portowego ośrodka. Jednakże przebieg przestronnej osi komunikacyjnej nie uzyskał – do dziś – kontynuacji poza granicami Starego Miasta [sic!]. Powojenne wyburzenia zrujnowanych kamienic w rejonie

¹ Z wyjątkiem monumentalnych budowli: gotyckiego kościoła św. Jana, średniowiecznego ratusza, Zamku Książąt Pomorskich.

nabrzeża, a także znaczna szerokość wielopasmowych jezdni i torowiska tramwajowego² – uniemożliwiają współcześnie (bez rozległej ingerencji i przekształceń utrwalonego zagospodarowania) przywrócenie właściwej skali architektonicznej Starego Miasta; z pierzeją współczesnych reminiscencji kamienic i spichlerzy.



Rys. 2. Szczecin, koncepcja tras komunikacyjnych wokół Starego Miasta (zrealizowana we fragmentach) [Sekula 1961: 419]

Znacznie poszerzono główną oś komunikacyjną Starego Miasta (dawną Breite Strasse, po 1945 r. ul. Wielką, ob. ul. ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego). Nieregularny przebieg i zróżnicowana panorama kamienic, domów handlowych, gmachów publicznych została po 1945 r. zmieniona pod względem skali zabudowy i szerokości. Powojenna ul. Wielka w nadodrzańskiej części zespołu staromiejskiego (w sąsiedztwie gotyckich świątyń) otrzymała obudowę trzema jedenastokondygnacyjnymi wieżowcami mieszkalnymi, a szerokość ulicy powiększono kilkukrotnie. W latach 70. XX w. powstała koncepcja estakady na połączeniu starego historycznego centrum i Mostu Długiego (przez ponad trzydzieści lat jedyne połączenia drogowego z lewobrzeżną częścią miasta), przewidująca rozwiązanie dwupoziomowego skrzyżowania, którego zjazdy zajmować miały wielkość kilku dawnych

² Arteria nadodrzańska została – dla ułatwienia w rozwiązaniu komunikacji szynowej – zrealizowana na sztucznie usypanym nasypie (po wykorzystaniu splantowanego gruzu), znacznie wyniesionym ponad historyczny poziom terenu, opadającego w stronę nabrzeża.

kwartałów staromiejskich. Koncepcja rozległego układu komunikacyjnego nie została w tym przypadku zrealizowana.

W 1978 r. podjęto realizację wielopasmowej estakady (Trasy Zamkowej), wyniesionej na kilka kondygnacji ponad teren średniowiecznej wyspy rzecznej – Łasztowni, najstarszej części szczecińskiego portu. Nowa trasa została wyznaczona w przybliżeniu w miejscu dawnego Mostu Kłódnego o stalowej konstrukcji i kamiennych filarach, który uległ zniszczeniu pod koniec II wojny światowej. Monstrualne gabaryty estakady, wspartej na szerokich żelbetowych filarach, spowodowały oddzielenie od regularnej zabudowy otaczających kwartałów kolejnej, północnej strony Starego Miasta. Warto przy tym zauważyć, że kosztowne usytuowanie rozległej trasy w centrum miasta nie przyczyniło się do kompleksowego rozwiązania problemów komunikacyjnych współczesnego Szczecina.



Rys. 3. Szczecin, Trasa Zamkowa z lat 70. XX w.; układ tranzytowej komunikacji na obszarze Portu połączony z zabudową Starego Miasta [Archiwum Katedry Historii i Teorii Architektury Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie]

2.2. Hamburg, Brunszwik, Kassel

Hamburg – ważny przemysłowo-portowy ośrodek Europy Północnej zagospodarowano po wielkich zniszczeniach wojennych jako miasto z nowoczesnym układem urbanistyczno-infrastrukturalnym. Zwarta zabudowa centrum i przedmieść, modernizowana ma przełomie XIX i XX w., została zastąpiona przez nową strukturę przestrzenną. Zasada obrzeżnej linii zabudowy, regularnej parcelacji i nawią-

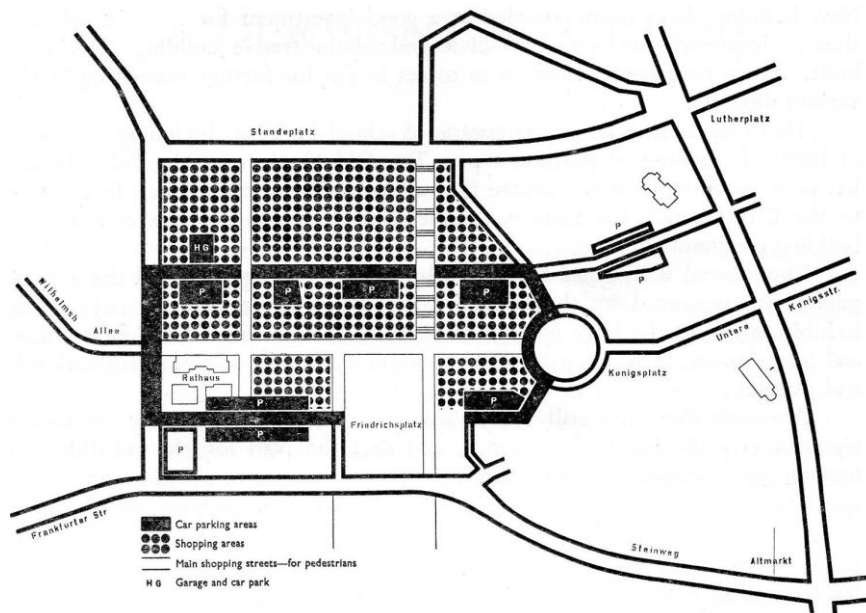
zania do kompozycji sąsiadujących obiektów, stanowiących charakterystyczne elementy dawnego miasta, uległa modyfikacji w powojennych planach. Dominujący stał się układ wolnostojących obiektów o zróżnicowanej wysokości (wynikającej z wymagań funkcjonalnych – w mniejszym zakresie odzwierciedlający kontekst kompozycji architektonicznej), urozmaiconych otoczeniem zespołów zieleni. Od różnieniem od historycznych zabudowań (cegłanych kamienic, spichlerzy i magazynów z typowymi dla industrialnych dzielnic konstrukcjami z drewna i stali) były zastosowane w budynkach biurowych, administracyjnych i przemysłowych nowe materiały wykończeniowe elewacji: metalowe okładziny, betonowe faktury i obszerne przeszklenia.



Rys. 4. Hamburg, wielopasmowa arteria tranzytowa przecinająca historyczne centrum portowego ośrodka [fot. Autor, 2007]

Do zmiany krajobrazu miasta decydujące było zmodernizowanie systemu jego komunikacji, podporządkowanej wiodącej funkcji przemysłowego ośrodka: transportu, komunikacji lądowej oraz tras śródlądowych i dalekomorskich. Nowe osie wielopasmowych ulic, kładki i estakady wyniesione ponad poziom ulic, obszerne place odmieniły wygląd miasta, którego powojenny układ przestrzenny powiązано z otaczającymi terenami portu, stoczni i dzielnic przemysłowych. Podobnie jak w Rotterdamie, w Hamburgu nie podjęto decyzji o odtworzeniu dawnej zabudowy, nawet tej o wyróżniających się rozwiązaniach architektonicznych, odzwierciedlających stulecia kupieckiej i portowo-stoczniowej tradycji. Zespół przemysłowy odbudowano, wykorzystując dawne doświadczenie jako wiodącego ośrodka w gospodarczym systemie Europy. Współczesna rozległa inwestycja nowego centrum –

nego muzeum, archiwum i biblioteki. W historii pałacu utrwalone zostały jego trzykrotne zniszczenia (największe – pożar w XIX w.), i podejmowane trzy razy wysiłki zmierzające do przywrócenia utraconej świetności. Współczesna rekonstrukcja frontu, o efektownych klasycyzujących formach, była próbą odzyskania tożsamości, z której mieszkańcy mogą być dumni: „Wysiłki na rzecz odbudowy to także sposób, aby Niemcy mogli spojrzeć wstecz poza ponure lata rządów Hitlera i odzyskać symbole barwnej części jego historii” [Reuters 2022].



Rys. 6. Kassel, schemat tras komunikacyjnych na obszarze Starego Miasta po 1945 r., przedstawiający strefę dostępną dla pieszych i system parkowania samochodów [Bangert 1958: 101]

Zespół staromiejski w **Kassel** zagospodarowano w oparciu o model modernistycznego zagospodarowania zrujnowanych ośrodków, z wolnostojącą zabudową w otoczeniu zieleni, wznoszoną na miejscu historycznych kamienic, oraz układem szerokich tras tranzytowych [Bangert 1958: 99-102; Gutschow 2013: 179-193]. Uregulowano sieć starych ulic, wzdłuż których sytuowano wieloklatkowe domy mieszkalne z powtarzalnym modułem kolejnych sekcji. Modernistyczne układy powojennych osiedli mieszkaniowych – z nowoczesnym rozwiązaniem komunikacji, infrastruktury, struktur budowlanych – dominowały po 1945 r. w wielu miastach Europy. Po II wojnie światowej w zachodniej części Niemiec miasta historyczne, poza nielicznymi wyjątkami (Lubeka, Münster), zagospodarowano na wzór dotąd głównie podmiejskich osiedli, z wolnostojącą wielorodzinną zabudową, o zróżnicowanej wysokości.



Rys. 7. Kassel. Steinweg – główna oś komunikacyjna i powojenna zabudowa wielorodzinna historycznego centrum po 1945 r. [Bangert 1958: 100]

Presja opinii publicznej, wspierana przez media i konserwatywną część środowiska architektów, konserwatorów i historyków sztuki, spowodowała przywracanie kameralnych układów staromiejskich. W Kassel przy głównych ulicach historycznego centrum współcześnie wyeksponowano (na planszach wielkoformatowych w witrynach lokali handlowo-usługowych) archiwalne fotografie nastrojowych ulic i placów przedwojennego ośrodka miejskiego, które stanowią wymowny kontrast z nowoczesną i monotonna architekturą pochodzącą z lat 50-70. XX w. (w odbiorze społecznym wyrażone jest oczekiwanie podjęcia rekonstrukcji stylowej zabudowy, na wzór Frankfurtu nad Menem i Hildesheim). W latach 50. XX w. główny plac historycznego miasta został przebudowany dla urządzenia wielopasmowego, bezkolizyjnego skrzyżowania³ (z nowym wówczas rozwiązaniem, tzw. uprzywilejowanego „prawo-skrętu”) oraz zapewnienia bezpieczeństwa pieszych. Temu ostatniemu celowi służyła budowa przejścia podziemnego. Jednak ze względu na stan techniczny, jak i niewykonanie windy, konstrukcja ta została zlikwidowana w 2015 r. Rozwiązanie szerokich tras komunikacyjnych na obszarze starych miast, przy których wzniesiono nowoczesne budynki z funkcjonalnymi mieszkaniami oraz lokalami, oferującymi spacerowiczom atrakcyjne towary i usługi, eksponowane w obszernych witrynach, nie zaspokoilo oczekiwań mieszkańców. Lokalne społeczności oczekiwały od historycznych centrów wyjątkowej atmosfery, obecności kameralnych lokali, antykwariatów. Przy głównych trasach tranzytowych, wyznaczonych

³ Skrzyżowanie uznawano za najnowocześniejsze rozwiązanie komunikacyjne w Niemczech lat 50. XX w.

w historycznym centrum i przy dawnym rynku w Kassel (w rejonie zabudowanym nowoczesnymi budynkami, dysharmonizującymi ze staromiejskim krajobrazem) na przestrzeni lat 2005-2020 zamykano wiele sklepów i atrakcyjnie położonych ogólnodostępnych lokali, pozbawionych klientów. Wielopasmowe arterie w centrum zespołu staromiejskiego, niezależnie od rozwiązania problemów transportu towarów i przemieszczania się osób, wpłynęły negatywnie na funkcjonowanie staromiejskiej dzielnicy.

2.3. Rotterdam

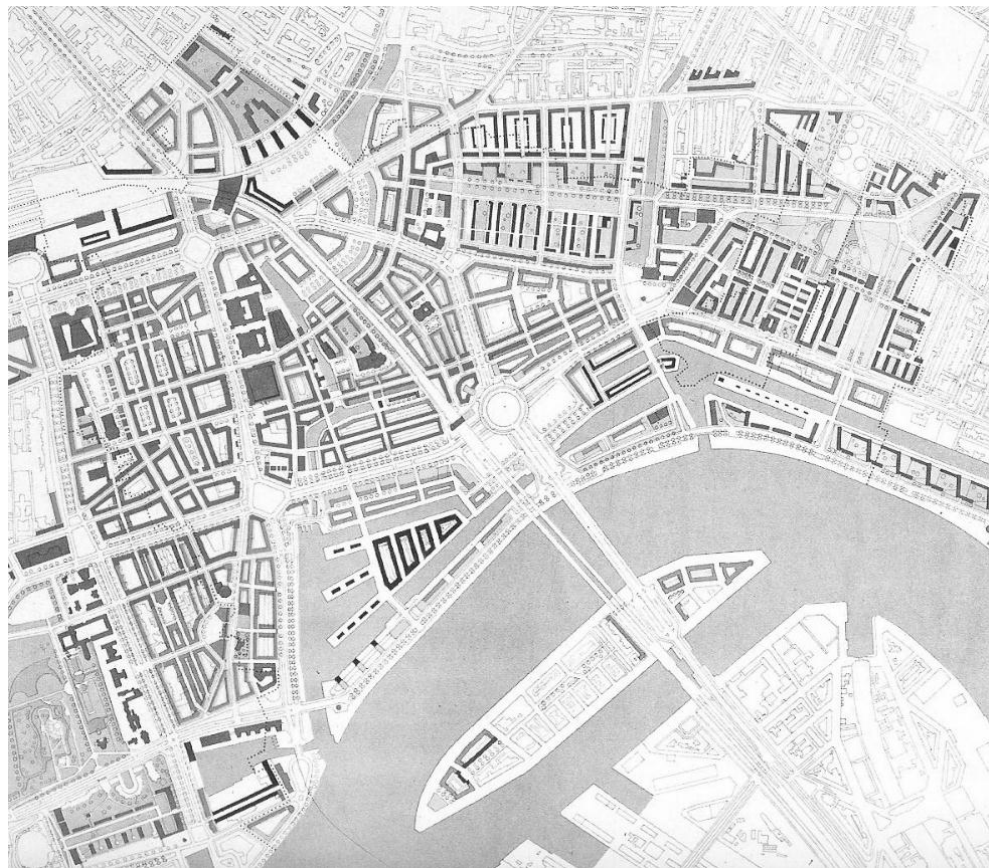
Wyjątkowym przykładem zupełnej zmiany historycznego układu starego miasta po 1945 r. był **Rotterdam**. W mieście nad Nową Mozą zrealizowano oryginalną koncepcję urbanistyczną nowoczesnego centrum, która stała się wzorem dla wielu miast Europy Zachodniej. Enklawę z unikalną historyczną architekturą wyeksponowano w Rotterdamie po przeprowadzeniu znacznych prac konserwatorskich w zespole dawnego niezależnego portu miasta Delft – Delfshaven [Van de Laar, Jaarsveld 2004; Berens 1990].

Dla nadmiernie zwartego układu starego portowego miasta – z wąskimi i nieregularnie wytyczonymi ulicami, które wraz kanałami służyły na przemian komunikacji kołowej i transportowi towarów – ówczesny architekt miasta Willem Witteveen w 1927 r. opracował analityczną koncepcję jego modernizacji. Teoretyczne opracowanie planistyczne zakładało przeprowadzenie kontrolowanej sanacji zagęszczonego rozplanowania kwartałów historycznego centrum oraz poszerzenie ulic w celu polepszenia warunków komunikacyjnych. Rozluźnienie struktury miało również zapewnić poprawę warunków nasłonecznienia i sprawniejszy przepływ świeżego powietrza. Autor projektu zakładał nawiązanie w wyglądzie elewacji wznoszonych na cofniętych od linii dawnych kamienic nowych pierzejach do historycznego charakteru rotterdamskiej architektury. Przewidywał przy tym budowę domów z nowoczesnym rozwiązaniem konstrukcji, wyposażeniem technicznym i infrastrukturalnym.

Po zbombardowaniu w 1940 r. Rotterdamu przez niemieckie lotnictwo, Witteveen – pełniący nadal dawną funkcję – opracował wersję, dostosowaną do zaistniałej skali ogromnych zniszczeń, umożliwiających całościowe rozplanowanie nowego centrum. Plan został przedstawiony publicznie nowym władzom okupacyjnym. Po ich akceptacji skierowano go do realizacji, którą zapoczątkowano w okresie II wojny światowej. Rotterdam jako znaczący ośrodek przemysłowo-portowy posiadał status strategicznego miasta w perspektywicznych planach światowej ekspansji III Rzeszy [Düwel 2013: 119-126].

Powojenne plany odbudowy zniszczonego ośrodka zostały zmienione, co miało znaczący wpływ na nową administrację przedstawicieli przemysłu [Groenendijk, Vollaard 2006: 462-473], liczących się na międzynarodowym forum jeszcze przed

1939 r. Zdecydowano o nowoczesnym rozplanowaniu historycznego centrum, myśląc o nim jako o miejscu odrodzenia dawnej koniunktury gospodarczej. Współcześnie port w Rotterdamie należy (wraz z Hamburgiem) do największych w Europie.



Rys. 8. Rotterdam. Plan podstawowy zagospodarowania obszaru historycznego centrum z 1946 r., architekt miasta Cornelis van Traa [Bird in Flight 2022]

Symbolem nowoczesności miasta stała się oryginalna realizacja wielofunkcyjnego ośrodka handlowo-usługowego Lijnbaan, stanowiącego główną oś kompozycyjną [Groenendijk, Vollaard 2006: 426-427]. Oś ta pokrywała się z przedwojennym charakterem najważniejszej ulicy handlowej, istniejącej w tym miejscu. Unikalną koncepcją planistyczną było wyłączenie z głównego pasażu ruchu kołowego (obsługującego ogólnodostępne obiekty pod względem dostaw towarów i komunikacji od strony zewnętrznej). Budynki wysokie i wysokościowe zostały odsunięte na zewnątrz od ruchliwego pasażu, wyznaczającego główną oś spacerową, odizo-

lowaną od ruchu samochodowego. Wokół tej osi skoncentrowano atrakcyjne pod względem funkcji obiekty usługowo-handlowe. Idea rotterdamskiego pasażu wpłynęła w znaczącym zakresie na charakter nowoczesnej architektury w polskich miastach (Warszawa – Ściana Wschodnia, Zbigniew Karpiński i Jan Klewin 1962-1969; Poznań – założenie kompozycyjne wolnostojących biurowców z pawilonami handlowo-usługowymi przy ul. Święty Marcin z lat 70. XX w., Jerzy Liśniewicz [Marciniak 2010: 154-167]; Płock – ul. Kobylińskiego i inne). Współczesne koncepcje urbanistyczne w odmiennym układzie proponują rozwiązania centrów usługowo-handlowych oraz organizację przestrzeni w centrach miast.

W tamtym czasie koncepcja pasażu w sercu miast historycznych, inspirowana układem Lijnbaan w Rotterdamie, okazała się perspektywiczną propozycją rozwiązywania nowoczesnych centrów handlowo-usługowych – zarówno w historycznych ośrodkach, jak i w nowych dzielnicach. Zasada wyłączenia ruchu kołowego z najważniejszych pasaży współczesnych miast została utrwalona w miastach Zachodu jako wiodące rozwiązanie od II poł. XX w. Na przełomie XX i XXI w. w większości ośrodków wyznaczano w sercach najstarszych dzielnic (nie tylko turystycznych) osie ulic przeznaczonych wyłącznie dla pieszych. Właściwe funkcjonowanie miast, modernizowanych według podobnych zasad urbanistycznych, wymaga zapewnienia obsługi komunikacyjnej i transportu towarów od strony zapleczy oraz sprawnego transportu publicznego (np. linii tramwajowych jako jedynego środka ruchu pojazdów, bliskiego położenia sieci autobusowej lub trolejbusowej, dostępu do transportu podziemnego – metra).

3. MODYFIKACJE POWOJENNYCH UKŁADÓW DROGOWYCH NA OBSZARZE STARYCH MIAST I WSPÓŁCZESNE PERSPEKTYWY MODERNIZACJI

Współcześnie konieczne jest ukształtowanie właściwych perspektyw dla rozwoju miast historycznych, które – przy zachowaniu walorów zabytkowych – zapewnią warunki dla ich funkcjonowania w XXI stuleciu. W wielu ośrodkach dokonano przebudowy powojennych, wielopasmowych tras komunikacyjnych, zaburzając tym samym ich dawny układ przestrzenny. Właściwie zaprojektowane nowe rozwiązania komunikacyjne – ograniczające szerokość pasów jezdnych – nie powodują barier w funkcjonowaniu organizmu miejskiego. Z kolei ograniczona prędkość zapewnia usprawnienie ruchu dla wszystkich pojazdów, pod warunkiem rozplanowania funkcjonalnych tras tranzytowych i obwodnic na zewnątrz granic zespołów zwartej zabudowy staromiejskiej i śródmiejskiej oraz dzielnic podmiejskich.

W Szczecinie nagrodzona w konkursie koncepcja na zagospodarowanie rejonu nadodrzańskiego i wysp Śródodrza zakłada wyburzenie estakady Trasy Zamkowej jako elementu dysharmonizującego w panoramie najstarszej części miasta

[Maćków 2017]. Ze względu na rolę głównego wjazdu do lewobrzeżnego Szczeci-
na jest to zadanie trudne do realizacji. Planowana jest natomiast likwidacja jednego
z kilku rozległych zjazdów z estakady sąsiadującej z zamkiem, co umożliwi odbu-
dowę kilku kwartałów z okresu średniowiecznej lokacji na terenie obecnie nazy-
wanym Podzamczem. Planowana jest redukcja szerokości wielopasmowej arterii
nadodrzańskiej oraz pierzejowa zabudowa wzdłuż pierwotnej linii bulwaru nadod-
rzańskiego (fragmentu lub o szerokości kilku kwartałów). Architektura współcze-
snych domów jest przy tego typu reintegracjach postrzegana jako reminiscencja
dawnych spichlerzy i kamienic. Z dala od tras ruchu samochodowego, w kameral-
nej skali – oczekiwanej dla zespołów staromiejskich, przywrócono relacje prze-
strzenne akwenu i staromiejskiej struktury. Ze względu na uprzywilejowane po-
łożenie dzielnic historycznych w układzie współczesnych ośrodków konieczne jest
przeprowadzenie ich modernizacji pod względem komunikacyjnym. Szczególnie
ważne jest wyłączenie dzielnic historycznych, będących częstokroć centrami re-
kreacyjnymi, artystycznymi i turystycznymi, z obszarów głównych tras tranzyto-
wych. Główne ulice zespołów staromiejskich przekształcane zostają na pasaż
piesze, co sprzyja zorganizowaniu kameralnych enklaw dla lokalnego handlu, roz-
woju usług i działalności gastronomicznej.

Współcześnie zrealizowano obwodnice wokół wielu historycznych ośrodków
(np. Kutna, Nakła nad Notecią, Stargardu, Wałcza, Wrocławia), których główne
ulice stanowiły przez dziesięciolecia osie tranzytu towarów i ruchu samochodów
osobowych o ponadlokalnym i międzynarodowym znaczeniu. W miastach o kilku-
set tysiącach mieszkańców rozplanowanie obwodnic wokół najstarszych części
i dzielnic śródmiejskich wpływa na usprawnienie ruchu kołowego, umożliwiając
ograniczanie obciążenia komunikacyjnego w ich obrębie (wyłączenia z obsługi lub
zawężenia ilości jezdni). Nie jest właściwe wyłączanie rozległych fragmentów
dzielnic śródmiejskich z ruchu kołowego i możliwości parkowania, powodujące
utrudnienia w ich funkcjonowaniu zarówno przez mieszkańców, jak i przyjezd-
nych. Konieczne jest racjonalne zorganizowanie systemu komunikacyjnego, rów-
nież w ośrodkach o milionach odwiedzających w ciągu roku. Znakomitym przy-
kładem sprawnej organizacji wielostronnego ruchu osób i pojazdów jest Barcelona.
Główna ulica-pasaż wielkiego turystycznego ośrodka – La Rambla, przez którą
każdego dnia spaceruje ok. 150 tys. osób [sic!] – zapewnia dwukierunkowy prze-
jazd pojazdów z czterema jezdniami przez średniowieczne centrum. We współcze-
snych ośrodkach konieczne jest zapewnienie dojazdu mieszkańcom, służbom ko-
munalnym i pojazdom uprzywilejowanym. Tendencja do zawężania nazbyt szer-
okich ulic wymaga zapewnienia alternatywy dla kierowców lokalnych i przyjezd-
nych. Zauważono interesującą tendencję: spowolnienie ruchu pojazdów nieko-
niecznie związane jest z opóźnieniami w transporcie. Pojazdy poruszające się ze
zmniejszoną prędkością generują mniejszą liczbę nagłych przyhamowań (co w kon-
sekwencji zapewnia lepszą przepustowość oraz wyraźne zmniejszenie kolizji).
Wymownym przykładem kompleksowego usprawnienia systemu komunikacyjne-
go jest w Polsce choćby miasto Jaworzno, w którym:

[...] drogi w mieście znacząco się zmieniły, wymuszając na kierowcach ostrożniejszą jazdę. Przede wszystkim przekierowano tranzyt na obwodnice, zwężono ulice i poszerzono chodniki. Szersze stały się również przejścia dla pieszych. Szykany na drogach wymuszają ograniczenie prędkości. Pobocza zaś zostały zagospodarowane jako przestrzeń zielona obsadzona drzewami i krzewami. Rozwinięto ścieżki rowerowe [...] [Patyk 2022].

Warto mieć te przykłady na uwadze przy projektowaniu przekształceń sieci transportowych w miastach historycznych.

LITERATURA

- Bangert W., 1958, *Kassel. Reconstruction of the city centre*, "The Town Planning Review", "Quarterly", vol. XXIX, no. 2, pp. 99-102.
- Berens H. et al., 1990, *Stadstimmeren. 650 jaar Rotterdam stad*, Phoenix & den Oudsten Uitgever, Rotterdam.
- Bird In Flight, 2022, <https://birdinflight.com/en/architectura-2/20220511-rotterdam-reconstruction.html> (dostęp: 11.05.2023).
- Böhm A., 2016, *O czynniku kompozycji w planowaniu przestrzennym*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Düwel J., Gutschow N., 2013, *A Blessing in Disguise. War and Town Planning in Europe 1940–1945*, DOM Publishers, Berlin.
- Erişen S., 2020, *The Architecture of Knowledge from the Knowledge of Architecture*, "Athens Journal of Architecture", vol. 6, issue 3.
- Fischer M., 2010, *Knochenhaueramtshaus und Marktplatz, Hildesheim*, in: *Geschichte der Rekonstruktion – Konstruktion der Geschichte*, red. W. Nerdinger, M. Eisen, H. Strobl, Prestel Verlag, München.
- Fiuk P., 2017, *Architektura miasta odbudowanego. Wybrane przykłady: Elbląg, Głogów, Kołobrzeg, Szczecin na tle historycznym*, Wydawnictwo Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, Szczecin.
- Frankiewicz B., 1994, *Wojenne losy miasta*, w: *Dzieje Szczecina 1806–1945*, t. 3, red. B. Wachowiak, Wydawnictwo „13 MUZ”, Szczecin.
- Groenendijk P., Vollaard P., 2006, *Architectuurgids Nederland (1900–2000). Architectural Guide to The Netherlands*, Publishers nai010, Rotterdam.
- Grzelachowski S., 1993, *Rekonstrukcja rynku w Hildesheim*, „Ochrona Zabytków”, r. 46/2, z. 181, s. 170-173.
- Kacprzak D., Jeż Sz. (red.), 2020, *Obrazy Szczecina. Szczecin w obrazach*, przeł. S. Skrzypek, D. Kacprzak, Wydawnictwo Marta Walkowska-Jeż, Szczecin.
- Kłosek-Kozłowska D., 2007, *Ochrona wartości kulturowych miast a urbanistyka*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Köhler T. (ed.), U. Müller, 2016, Ernst Wasmuth Verlag Tübingen *Radically modern. Urban planning and architecture in 1960s Berlin*, Berlin.
- Lange R., Batz M., Schütte G., 2004, *Speicherstadt und Hafencity – Zwischen Tradition und Vision*, Christians Verlag, Hamburg.

- Maaß P., 2015, *Die moderne Rekonstruktion. Eine Emanzipation der Bürgerschaft in Architektur und Städtebau*, Verlag Schnell & Steiner, Regensburg.
- Maćków, 2017, <http://www.mackow.pl/news/konkurs-lasztownia-nowe-serce-miasta/>, (dostęp: 12.08.2022).
- Marciniak P., 2010, *Doświadczenia modernizmu. Architektura i urbanistyka Poznania w czasach PRL*, Wydawnictwo Miejskie Poznań, Poznań.
- Nowakowski M. (przy współpracy B. Bańkowskiej), 2013, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1919–2010)*, Oficyna Naukowa, Warszawa.
- Orlińska H., Latour S., 1986, *Szczecin*, w: *Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja, t. I. Miasta historyczne*, red. W. Zin, W. Kalinowski, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Patyk A., 2022, *Jaworzno najbezpieczniejszym miastem w Polsce po raz kolejny!*, <https://obserwatorlogistyczny.pl/2022/01/15/jaworzno-najbezpieczniejszym-miastem-w-polsce-po-raz-kolejny/> (dostęp: 15.01.2022).
- Popiołek M., 2016, *Od kamienicy do muzeum. Historia siedziby Muzeum Warszawy na Rynku Starego Miasta*, Muzeum Warszawy, Warszawa.
- Reuters, 2007, <https://www.reuters.com/article/us-germany-palaces-idUSL1765615120070503> (dostęp: 10.06.2022).
- Reyer H., Lenferink F., 2010, *Hildesheim – einst und heute*, red. S. Abromeit, Hildesheim, „Hildesheimer Allgemeinen Zeitung”, s. 9-83, 168-175.
- Rodenstein M., 2010, *Römer und Römerberg, Frankfurt am Main*, in: *Geschichte der Rekonstruktion – Konstruktion der Geschichte*, red. W. Nerdinger, M. Eisen, H. Strobl, Prestel Verlag, München.
- Sekula B., 1961, *Przegląd realizacji architektonicznych Szczecina*, „Architektura”, nr 11/12, s. 419.
- Van de Laar P., van Jaarsveld P., 2004, *Historische Atlas van Rotterdam. De groei van de stad in beeld*, Vantilt Uitgever,-Amsterdam.

CONCEPTIONS AND MATERIALIZATIONS OF NEW TRAFFIC THROUGHFARES IN OLD TOWNS CENTRES FROM TWENTIETH CENTURY TO THE PRESENT AND THEIR CONTEMPORARY REDESIGNS (SZCZECIN, HAMBURG, BRUNSZWIK, KASSEL, ROTTERDAM)

Summary

In the post-war years, significant transformations of urban layouts were carried out in many former European cities as a result of the necessary modernisation of the irregular network of narrow streets. The reconstruction of the building structures of historic cities – irrespective of the reconstruction of ruined districts – was linked to new perspectives for their functioning after the end of the war cataclysm. The development of motorisation that took place in the cities of the western part of Europe in the second half of the last century necessitated the adaptation of the existing road plan to technical and infrastructural standards. In the developing centres, urban development was subordinated to the expansion of

traffic arteries that dominated the landscape of the former spatial arrangements. Historic urban centres in Brunswick, Hamburg, Kassel, Rotterdam and Szczecin, among others, were cut through with multi-lane arterial roads. They improved the functioning of the cities, while at the same time reducing the former potential of the historic centres as intimate service and commercial complexes adjacent to administrative, museum or religious facilities. At the end of the twentieth century, there was a shift in the appreciation of modernist transformations of former cities. Initiated by citizens, with the support of artistic circles, plans to demolish modern buildings that were disharmonising with the historic landscape led to the restoration of historic urban layouts and the reconstruction of valuable old town houses (Berlin, Frankfurt am Main, Hildesheim, Szczecin). The process of restoring the old architecture was also linked to the transformation of the post-war traffic system.

Keywords: traffic arteries, communication of old towns, streets of old towns, reconstruction of historic towns, revitalisation of old town complexes

Anna Agata WAGNER*

POWOJENNE PRZEKSZTAŁCENIA KOMUNIKACYJNEJ SIECI ŚRÓDMIEŚCIA WARSZAWY W LATACH 1945-1975. PROBLEMY TRASOWANIA NOWYCH ARTERII SAMOCHODOWYCH W ZDERZENIU Z OCALAŁYM, ZABYTKOWYM UKŁADEM URBANISTYCZNO- -ARCHITEKTONICZNYM

Na przykładzie trzech śródmiejskich arterii w Warszawie: Trasy W-Z (z lat 40. XX w.), południowego odcinka Marszałkowskiej (z lat 50. XX w.) oraz Trasy Łazienkowskiej (lata 60. – projekt, lata 70. XX w. – realizacja) przedstawiony został problem trasowania połączeń komunikacyjnych w istniejącej tkance miejskiej. Przedziały czasowe i skala przekształceń pozwalają na spojrzenie na problematykę trasowania nowych arterii komunikacyjnych nie tylko pod kątem rozwiązań usprawniających ruch kołowy w mieście, ale i zmieniającego się podejścia do architektury historycznej w zderzeniu z potrzebą modernizacji przestrzeni śródmiejskich.

Słowa kluczowe: trasowanie, arterie komunikacyjne, Warszawa, Trasa W-Z, ulica Marszałkowska, Trasa Łazienkowska, przestrzenna modernizacja śródmieścia, przekształcenia historycznych układów urbanistyczno-architektonicznych

1. WSTĘP

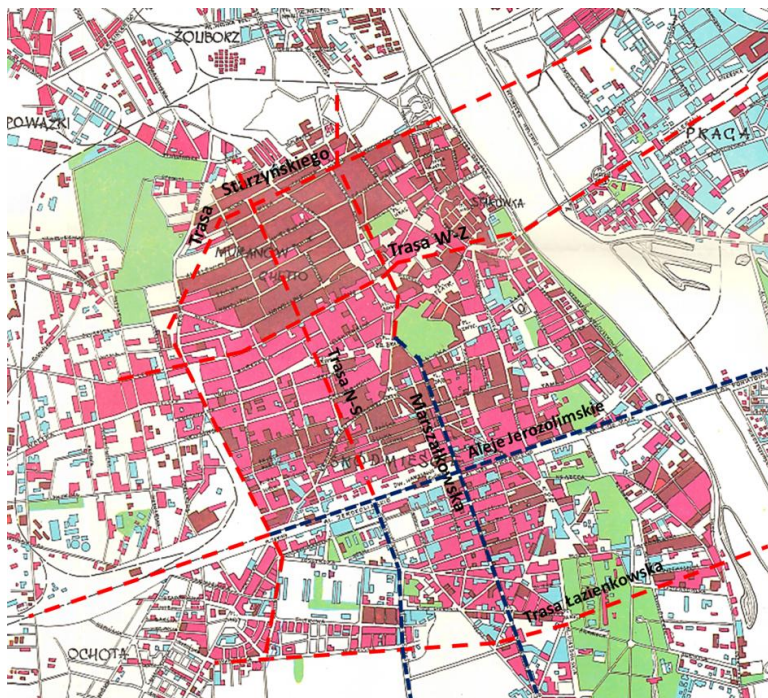
Wojenne zniszczenia Warszawy, ich gigantyczna skala oraz powojenna komunalizacja gruntów na mocy tzw. dekretu Bieruta z października 1945 r. dawały możliwość architektom „naprawy” stolicy – wykreowania niemal od podstaw „najlepszego miasta świata”. W szeroko zakrojonych, ambitnych planach odbudowy sieć komunikacyjną traktowano jako zasadniczy czynnik urbanistyczny generujący właściwy rozwój miasta. Najbardziej nagłym problemem było wówczas udrożnienie krwioobiegu przedwojennej Warszawy. Należało wprowadzić planowane

* Politechnika Warszawska, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Zakład Dziedzictwa Architektonicznego i Sztuki. Członek Komitetu Architektury i Urbanistyki PAN. ORCID: 0000-0002-8629-8092.

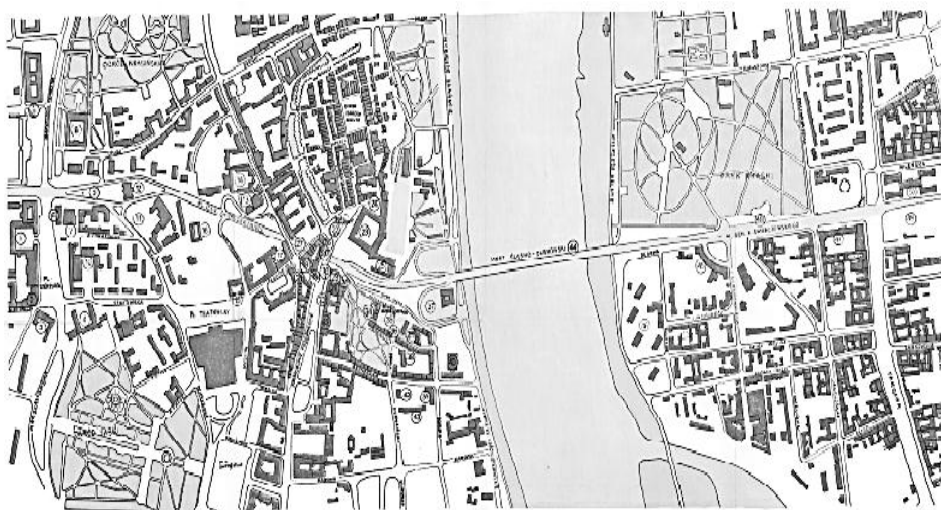
jeszcze w latach 30. arterie w kierunku północ-południe i wschód-zachód oraz by-passy obwodnic. Najważniejszą kwestią była odbudowa i modernizacja Śródmieścia, które w planach Biura Odbudowy Stolicy zajmowało znacznie większy teren niż współczesna dzielnica [Sigalin 1986a: 344]. Śródmieście generowało najwięcej problemów komunikacyjnych, jednocześnie to w nim skupiała się niegdyś historyczna, w dużej mierze zabytkowa architektura, którą należało podnieść z ruin. Zarazem stanowiła ona kluczowy problem w konfrontacji z planami trasowania nowych arterii samochodowych. Kolejnym, istotnym aspektem w „naprawianiu” obrazu stolicy była chęć wkomponowania miasta w przyrodzony układ topograficzny, z wydobyciem wspinającej, naturalnej scenarii skarpy warszawskiej.

2. TRASA W-Z, 1947-1949

Trasa W-Z stała się symbolem odbudowywanej Warszawy. Wpisywała się w dawny utarty szlak prowadzący z Pragi przez najstarszy warszawski Most Kierbedzia i trafiała w sam środek historycznego centrum – plac Zamkowy. Zarazem została poprowadzona w nowy, nowoczesny sposób.



Rys. 1. Plan zniszczeń wojennych Warszawy z naniesionymi przez autorkę liniami planowanych trasowań (kolor czerwony). Na ciemno zaznaczono istniejące przed wojną główne arterie śródmieścia, m.in. ul. Marszałkowską (kierunek półn-półd) i Al. Jerozolimskie (wsch-zach) [Sigalin 1986d]



Rys. 2. Trasa W-Z, 1947-1949 [Sigalin 1986d]

Odbudowując zniszczony Most Kierbedzia, przeprojektowano go całkowicie, zamieniając stalową konstrukcję kratownicową, przywodzącą skojarzenia z „pułapką na myszy”, na nieingerującą w canalettowską panoramę miasta horyzontalną wstęgę szerokiej przeprawy [Piątek 2020: 344]. Problem stanowił zjazd z mostu i wpisanie się tranzytowej arterii (choć o lokalnym charakterze) w gęstą, zabytkową tkankę ścisłego historycznego centrum. Decyzja o nieodbudowywaniu, a raczej rozbiórce Wiaduku Pancera i zastosowaniu nowoczesnego rozwiązania z tunelem pod placem Zamkowym zaowocowała odciążeniem historycznego centrum od ruchu tranzytowego, a jednocześnie odsłoniła skarpę z bryłą Pałacu Pod Blachą wraz z Zamkiem (wówczas w ruinie) oraz monumentalną sylwetkę kościoła św. Anny.



Rys. 3. Wiadukt Pancera i Most Kierbedzia, pocztówka sprzed 1910 r.
[Biblioteka Narodowa, sygn. F.10293/I]



Rys. 4. Budowa Mostu Śląsko-Dąbrowskiego i trasy W-Z [Małcużyński 1955]

Kwestie komunikacyjne – powiązanie ruchu tramwajowego, pieszego, a wówczas także konnego z trasą W-Z, skrzyżowanie z Traktem Królewskim, stanowiły nie lada wyzwanie dla projektujących. Nowe połączenia po południowej i północnej stronie trasy wymusiły zmiany w przedwojennej tkance. Od północy nowe nitki jednokierunkowych jezdni spinających trasę z Wybrzeżem Gdańskim, uszczupliły dolny taras Ogrodów Zamkowych. Po stronie południowej zmiany były bardziej radykalne, łącznie z korektą siatki ulic. Z przedwojennej zabudowy zachował się jedynie monumentalny w skali dom Schichta, ujęty w objęcia ślimaka Mostu Śląsko-Dąbrowskiego (bo tak nazwano nowy most powstały na filarach Mostu Kierbedzia). Reszta zniszczonych budynków nie przetrwała. W ich miejscu powstał nowy kwartał zabudowy mieszkalnej ze sztandarową realizacją Mariensztatu, wznoszonego jednocześnie z trasą W-Z i oddanego w tym samym czasie – 22 lipca 1949 r. Po zachodniej stronie tunelu zjazdu do trasy zrealizowano na gruzach nieodbudowanych kwartałów po obu stronach ulic Kapucyńskiej i Daniłowiczowskiej, co radykalnie zmieniło kształt przedwojennej sieci komunikacyjnej.



Rys. 5. Pałac Radziwiłłów-Przebendowskich na trasie W-Z [„Stolica” 1964]

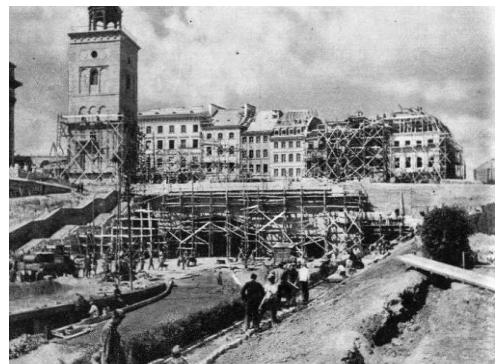
Pomysł wpuszczenia arterii w tunel pod Placem Zamkowym rozwiązywał niezwykle skomplikowaną kwestię komunikacji w tym rejonie, gdzie tranzyt z prawego brzegu Wisły wpadał w sieć dość wąskich ulic okalających Stare Miasto. Dzięki dwupoziomowemu rozwiązaniu, zbiegające się przy placu ulice Senatorska, Miódowa i Podwałe uzyskały lokalny charakter, a Krakowskie Przedmieście odzyskało rangę reprezentacyjnego historycznego traktu. Jednak nie wszystko wyglądało tak optymistycznie. Kwestie realizacyjne generowały liczne problemy, często wydawać by się mogło, nierozwiązywalne. Po uzgodnieniu przebiegu wylotu z tunelu

i wpuszczeniu projektowanej arterii w światło ul. Leszno, a nie ul. Elektoralnej jak alternatywnie proponowano, frakcja „zabytkowiczów” pod kierunkiem prof. Jana Zachwatowicza walczyła o każdy wartościowy obiekt historyczny. Zasadą było także niewyburzanie zachowanych w dobrym stanie budynków. Prawdziwą batalię stoczył Zachwatowicz o pałac Radziwiłłów-Przebendowskich. Straszyl on nawet dymisją z urzędu generalnego konserwatora zabytków i kierownika Wydziału Architektury Zabytkowej Biura Odbudowy Stolicy (BOS), gdyby zdecydowano się na rozbiórkę pozostałości po rokokowej rezydencji [Sigalin 1986a: 395-407]. Wywalczony kompromis okazał się pyrrusowym zwycięstwem. „Podrasowany” przez Brunona Zborowskiego pałac stał się siedzibą niedarzonego przez warszawiaków estymą Muzeum Lenina. Kompromisowe rozwiązanie polegało na ujęciu pozabawionego oficyn pałacu w dwie wstęgi torów tramwajowych i jezdni trasy. Skutecznie odizolowały one zabytkowy gmach od reszty zabudowy, tak znacznie zmienionej w wyniku zniszczeń i modernizacji tego fragmentu Warszawy (rys. 5).

To zwycięstwo w batalii o zachowanie jak największej ilości zabytkowej tkanki miasta nie zrównoważyło dotkliwej straty, jaką poniesiono w trakcie realizacji tunelu. Ze względu na czas i koszty przedsięwzięcia zdecydowano o niedrażnieniu przebiecia pod ulicami dochodzącymi do Placu Zamkowego, ale o przebijaniu się w otwartym wykopie, co było związane z rozebraniem zachowanych murów kilku zabytkowych kamienic, które po zakończeniu budowy tunelu zamierzano zrekonstruować. Pałac Teppera przy ul. Miodowej znalazł się dokładnie nad tunelem, przy jego zachodnim wylocie. Żeby go zrekonstruować, należałoby przedłużyć podziemną konstrukcję o kilkanaście metrów, czego zaniechano w czasie realizacji (w wyniku presji czasu i wzrastających kosztów). Spowodowało to utratę niezwykle cennego zabytku nie tylko ze względu na jego formę architektoniczną, ale i związku z historycznymi wydarzeniami, które miały miejsce w jego murach.



Rys. 6. Widok na zachodni wylot tunelu Trasy W-Z [Ciborowski 1964]



Rys. 7. Budowa tunelu i rekonstrukcja kamienic Johna i Prażmowskich, 1948 r. [Małcużyński 1955]

Zdecydowanie szczęśliwszy los spotkał kamienice Prażmowskich i Johna, stojące u zbiegu ul. Krakowskie Przedmieście i ul. Senatorskiej. Rozebrane w 1947 r., odbudowano dwa lata później w nieco zmienionej w stosunku do przedwojennego wizerunku formie, nadając im wygląd inspirowany wedutą Canaletta. Ponadto, narożną kamienicę Johna przebudowano, wydłużając ją o 80 cm w kierunku placu i wprowadzając w podziemiu przestrzeń na ruchome schody, komunikujące ruch pieszy z Placu Zamkowego z poziomem trasy W-Z, zwłaszcza z przystankami tramwajowymi znajdującymi się przy wlocie do tunelu.

3. ULICA MARSZAŁKOWSKA, 1950-1953

Niezwykle problematyczne były w przedwojennej Warszawie połączenia w kierunku północ-południe, blokowane głównie przez tory kolejowe. Planowana trasa N-S została zrealizowana w 1936 r. tylko fragmentarycznie, na odcinku biegnącym na południe od Al. Jerozolimskich ul. Chałubińskiego, a dalej przez Pole Mokotowskie nowotrasowaną al. Niepodległości w kierunku południowego Mokotowa. Tymczasem ul. Marszałkowska jako główna arteria handlowa kształtująca nowe centrum Warszawy była blokowana przez historyczne założenie Osi Saskiej. W czasach okupacji niemieckiej, zburzenie w 1939 r. w wyniku nalotów oficyn Pałacu Błękitnego (Zamoyskich) stworzyło możliwość dokończenia rozpoczętego w 1935 r. obejścia łukiem zachodniej strony Ogrodu Saskiego i połączenie ul. Marszałkowskiej z placem Bankowym. Zniszczenie gęstej zabudowy po wschodniej stronie ul. Rymarskiej oraz zrównanie z ziemią dziewiętnastowiecznej, eklektycznej Wielkiej Synagogi na Tłomackiem i terenów getta otworzyło kierunek północny w stronę Żoliborza. Tej zabudowy nie traktowano jako zabytkowej.

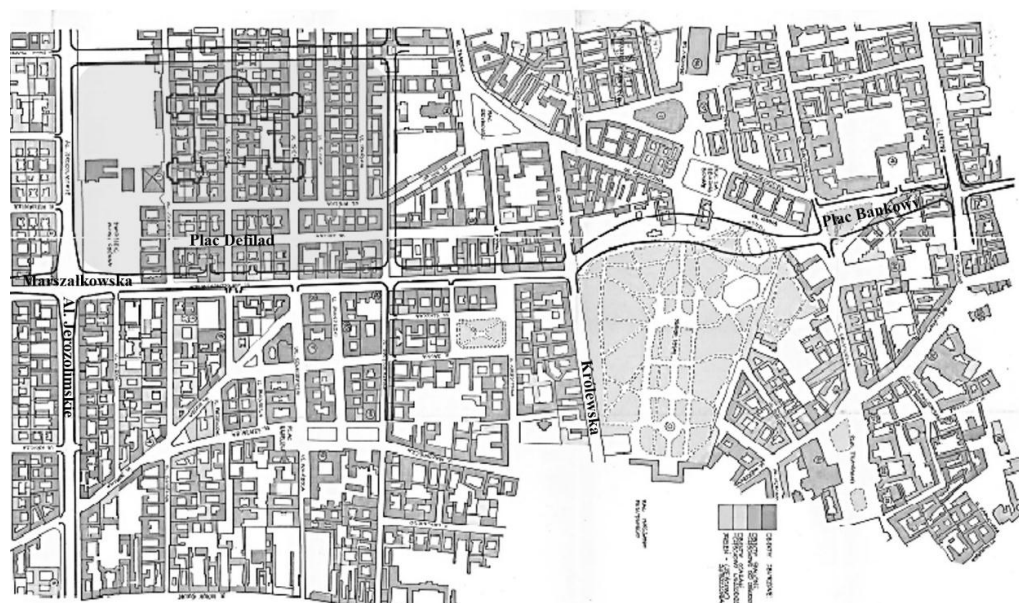
Pierwotnie rekonstrukcja Wielkiej Synagogi brana była pod uwagę ze względu na wpisanie obiektu w historyczną sylwetę Warszawy, ale ostatecznie w latach 50. XX w. zadecydowano o wzniesieniu w tym miejscu wieżowca [Bergman 2007]. Szeroka, dwupasmowa Nowomarszałkowska została wytyczona w kierunku północnym aż do zbiegu z ul. Adama Mickiewicza, co zmieniło całkowicie układ sieci ulicznej w tym rejonie. Nowy trakt poprowadzono w latach 1946-1947 pomiędzy ocalałym Arsenalem po wschodniej stronie i zrekonstruowanym Pałacem Mostowskich po zachodniej stronie. Dalszy odcinek ul. Nowotki (dzisiaj ul. gen. Władysława Andersa), jak nazwano Nowomarszałkowską arterię pod koniec lat 40., obudowano monumentalnymi domami w duchu obowiązującego wówczas socrealizmu.

Przedwojenną ul. Marszałkowską można podzielić na dwa główne odcinki – od ul. Królewskiej (stanowiącej południową granicę Ogrodu Saskiego) do Alei Jerozolimskich i dalej na południe, do placu Unii Lubelskiej. Skrzyżowanie Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich po wzniesieniu dworca kolei warszawsko-wiedeńskiej wyznaczało nowe centrum stolicy. Zniszczenia niedocenianej wów-

czas XIX-wiecznej zabudowy kamienicznej śródmieścia i uwarunkowania polityczne pozwoliły planistom na przeprowadzenie radykalnych zmian w charakterze ulicy. Północny odcinek został całkowicie przebudowany, z otwartą, dominującą przestrzenią placu Defilad.

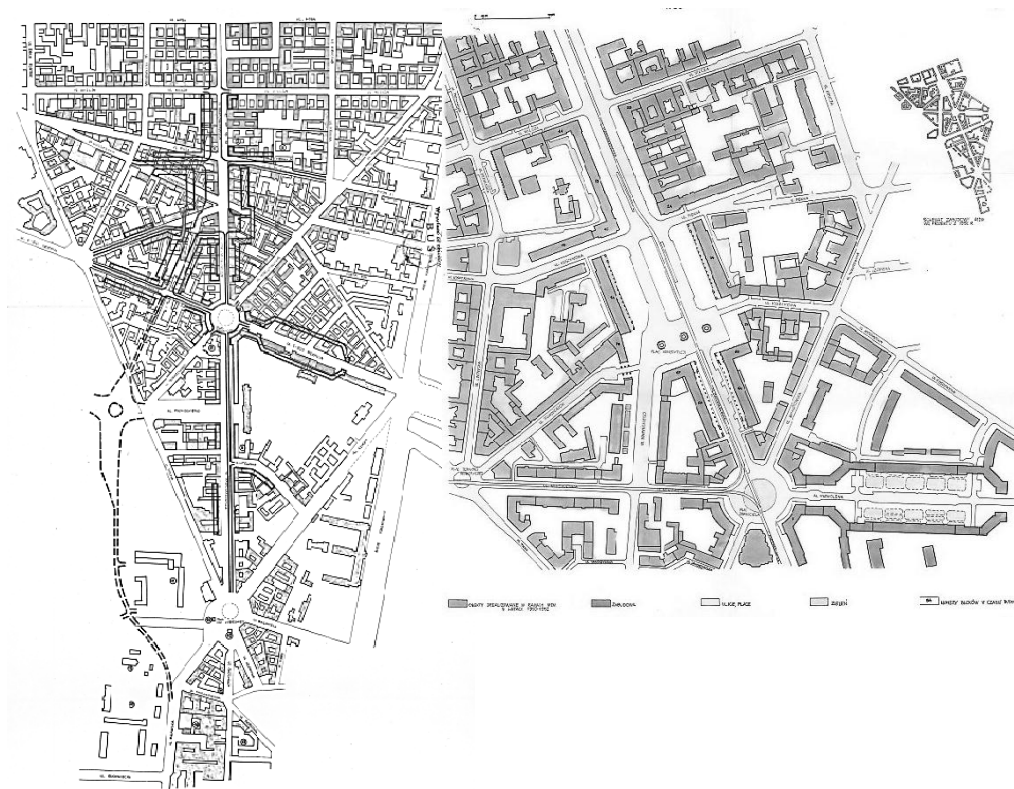


Rys. 8. Dawna ulica Nowomarszałkowska (zaznaczona czerwoną linią), obecnie ul. gen. Władysława Andersa [Google Maps 2022]



Rys. 9. Plan ukazujący powojenne przekształcenia północnego odcinka ul. Marszałkowskiej pomiędzy węzłem z Alejami Jerozolimskimi a placem Bankowym [Sigalin 1986]

Południowy odcinek ul. Marszałkowskiej postanowiono poszerzyć do minimum 60 m szerokości. Aby to uzyskać, konieczne było wyburzenie kamienic po zachodniej stronie ulicy. Mimo że nie wszystkie z nich uległy doszczętnemu zniszczeniu, kilka ocalałych i zamieszkałych budynków przeznaczono do rozbiórki. Zachowała się jedynie część kamienicy przy ul. Marszałkowskiej 81, gdzie tylna oficyna pomiędzy podwórzami stała się budynkiem frontowym. W tym rejonie planowano nie tylko wprowadzenie szerokiej arterii komunikacyjnej, ale i totalną zmianę wyglądu ulicy, określanej jako „kwintesencja wielkomięskiego centrum dawnej kapitalistycznej Warszawy” [Wolski 1950].

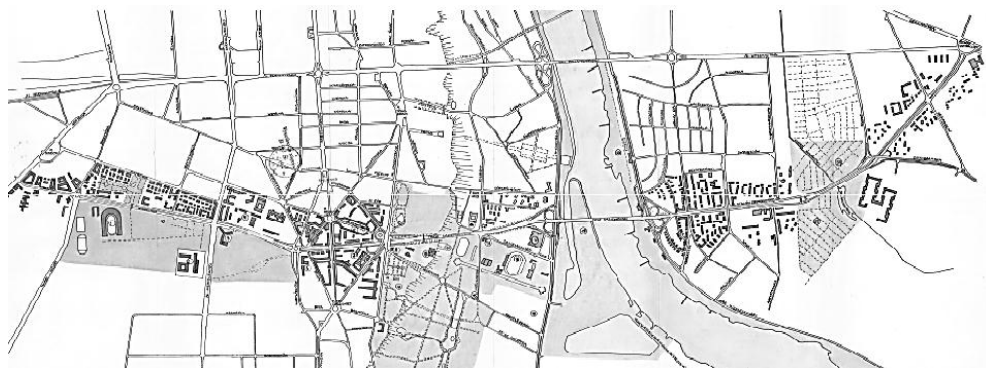


Rys. 10. Projektowane trasowania nowej siatki ulic w ramach MDM i plan zmian przestrzennych wprowadzonych w latach 50. [Sigalin 1986d]

Nowowzniesiona, monumentalna zabudowa mieszkaniowa miała być odpowiednią oprawą do parad i manifestacji ludu pracującego [Jankowski et al. 1951]. Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa (MDM) całkowicie odmieniła kształt i wygląd tego fragmentu Śródmieścia Południowego. Zmieniony układ ulic nałożono na istniejący szkielet „Łatawca” – XVIII wiecznego założenia Stanisławowskiego (zwanego wówczas osią Mazowiecką), przerywając bieg ulic Koszykowej i Piękną

w miejscu ich przecięcia z ul. Marszałkowską, i wprowadzając obszerny plac w monumentalnej socrealistycznej oprawie (dzisiejszy plac Konstytucji). Przesunięcie zachodniej strony ul. Marszałkowskiej doprowadzono tylko do granicy nowego placu. Kontynuację tego zamierzenia zablokował jeden z węzłowych punktów osi Stanisławowskiej – plac, i stojący przy nim gmach kościoła pod wezwaniem Najświętszego Zbawiciela. I choć kościół był mocno zniszczony i nie uznawano go wówczas za zabytek (data wpisu do rejestru zabytków: 1 lipca 1965 r.), ostatecznie nie odważono się na decyzję o jego rozbiórce. Problem rozwiązano, pozostawiając „starą” Marszałkowską na odcinku od placu Konstytucji do placu Unii, jako ulicę do obsługi ruchu lokalnego, zaś ruch tranzytowy łączący Marszałkowską z ulicą Puławską puszczono nową arterią na odcinku od ulicy Śniadeckich do Rakowieckiej. To przebitcie, zaprojektowane po zachodniej stronie Marszałkowskiej pierwotnie zrealizowano w latach 50. wraz z zabudową MDM-u na krótkim odcinku od ul. Śniadeckich do ul. Nowowiejskiej – historycznej osi Stanisławowskiej. Pełnej realizacji szeroka dwupasmowa ul. Ludwika Waryńskiego (pierwotnie kolejna Nowomarszałkowska) doczekała się po prawie 20 latach wraz z przeprowadzeniem zaprojektowanej jeszcze pod koniec lat 50. Trasy Łazienkowskiej, stanowiącej południową część obwodnicy śródmiejskiej.

4. TRASA ŁAZIENKOWSKA, 1959-1974

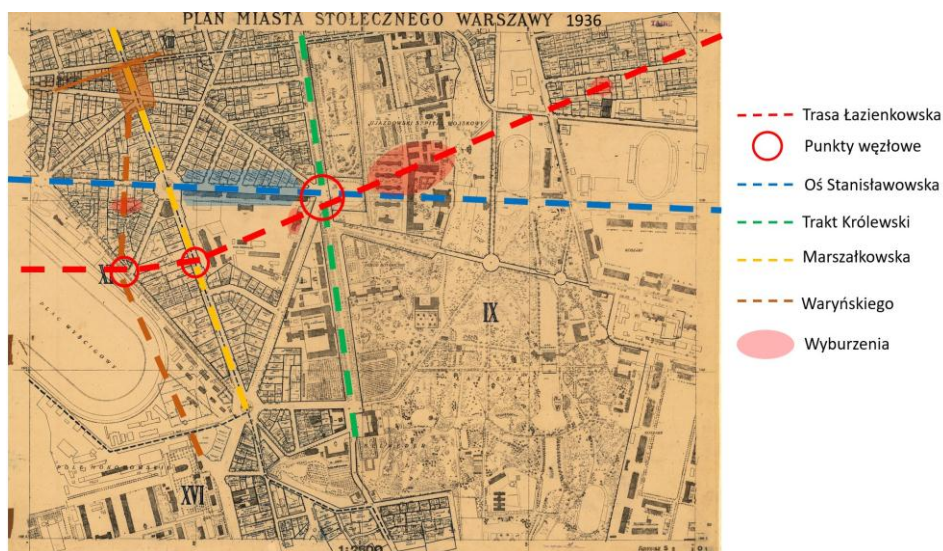


Rys. 11. Trasa Łazienkowska [Sigalin 1986]

Realizacja trasy przebiegała opornie. Prace ziemne rozpoczęto dopiero w 1968 r., by po paru miesiącach je przerwać. Władze uznały, że Polski i Warszawy nie stać na jej budowanie i należy wstrzymać wszystkie działania [Sigalin 1986c: 436-442]. Dopiero zmiana pierwszego sekretarza PZPR otworzyła perspektywę kontynuacji i ukończenia inwestycji trwającej od września 1971 do lipca 1974 r. Kluczowym,

najtrudniejszym odcinkiem trasy po lewej stronie Wisły był fragment od skrzyżowania z ul. Ludwika Waryńskiego do Skarpy z historycznymi założeniami zieleni Parku Ujazdowskiego i Parku Agrykola, w północnej części Łazienek Królewskich.

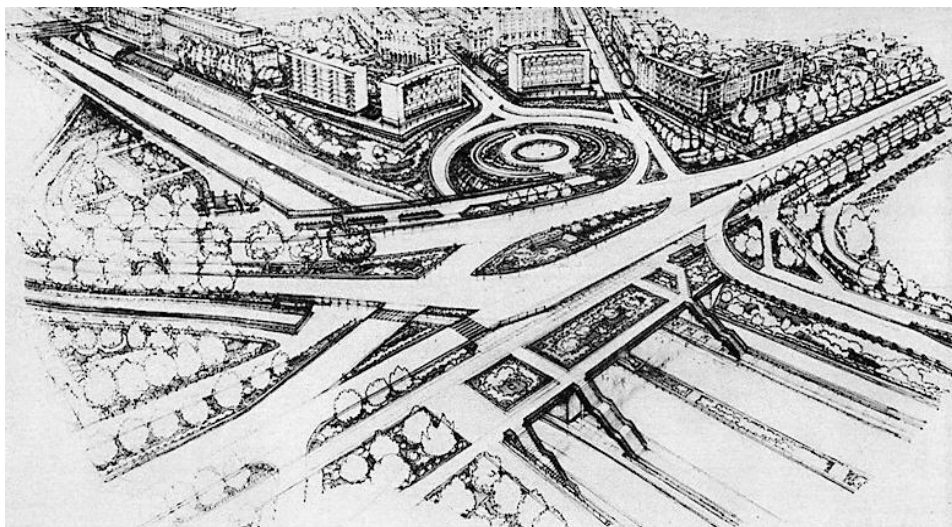
Jeszcze w trakcie budowy MDM-u, która w swych założeniach miała łączyć nową, socjalistyczną oprawę ul. Marszałkowskiej z historyczną osią Stanisławowską, odtworzono zanikły w XIX w. południowy promień „Latawca”, przechodzący przez teren zajęty w XIX w. przez koszary Litewskiego Pułku Lejbgwardii. Pomysł odtworzenia zanikłej ulicy nie był nowy. Przed wojną planowano poprowadzić tędy monumentalną al. Józefa Piłsudskiego, wychodzącą z placu Na Rozdrożu i stanowiącą kręgosłup nowej dzielnicy imienia marszałka. I właśnie po zarysie odtworzonego promienia założenia Osi Stanisławowskiej poprowadzono bieg Trasy Łazienkowskiej, którą projektowano jako trasę szybkiego ruchu z bezkolizyjnymi węzłami skrzyżowań.



Rys. 11. Schemat historycznych arterii i nowych trasowań zaznaczony na planie Warszawy z lat 30. XX wieku [APW, sygn. K 124/20]

Najtrudniejszym węzłem był rejon styku trzech głównych kierunków: Traktu Królewskiego (Al. Ujazdowskie), Osi Stanisławowskiej (zrealizowana w latach 50. al. Wyzwolenia) i samej Trasy Łazienkowskiej. Głównym problemem było rozzerwanie skarpy szerokim wykopem pod trasę, który zagrażał nie tylko historycznym powiązaniom urbanistycznym, ale i zabytkowemu drzewostanowi (w trakcie budowy przesadzono kilkadziesiąt sztuk starodrzewia). Podczas prac projektowych dominowały aspekty technologiczne. Mniejszą wagę przykładano do ochrony dziedzictwa kulturowego. Wynikiem takiego podejścia był jeden z oszczędnościowych wariantów rozwiązania przestrzennego węzła pl. Na Rozdrożu z 1963 r., zaprojekt-

towane w formie gigantycznego „krateru” w miejscu połączenia wszystkich trzech osi. Spotkało się to z ostrą krytyką ze strony Urzędu Konserwatora m. st. Warszawy [Sigalin 1986c: 388]. Ostatecznie nad wstęgą trasy wkopanej w skarpe 6 m poniżej poziomu historycznych ulic przerzucono szeroki wiadukt przywracający ciągłość Traktowi Królewskiemu. W podobny sposób, wpuszczając trasę pod poziom istniejących ulic rozwiązano węzły Al. Niepodległości oraz ul. Ludwika Waryńskiego i ul. Marszałkowskiej. Nieco gorzej przestrzennie wypadło połączenie z historyczną Osią Stanisławowską, której ciągłość została przerwana. Obecnie, bez znajomości historii przekształceń tego rejonu stolicy trudno ją odczytać w przestrzeni placu Na Rozdrożu. Istotnym wydaje się brak obecności w trakcie projektowania trasy przestrzennej dominanty Zamku Ujazdowskiego, rozebranego w 1954 r. Decyzja o rekonstrukcji historycznego gmachu została podjęta dopiero pod koniec realizacji trasy w 1973 r.



Rys. 12. Rysunek projektowy przedstawiający punkt węzłowy Trasy Łazienkowskiej – Plac Na Rozdrożu [„Stolica” 1971/16]

Materia architektoniczna stanowiła według ówczesnych projektantów mniej istotny problem. Rozbiórce uległy uważane za mało wartościowe obiekty XIX-wieczne: budynek oficierskiego kasyna garnizonowego przy al. Jana Chrystiana Szucha 29, trzy ceglane pawilony dawnego Szpitala Ujazdowskiego, a także dziesięć drewnianych domków fińskich z pierwszej kolonii mieszkalnej zrealizowanej w 1945 r. w zniszczonej Warszawie. Spośród innych znaczących budynków, które stały w poprzek nowotrasowanych przebić warto wymienić dobrze zachowane modernistyczne kamienice przy ul. Jaworzyńskiej 13 i 15, których żelbetowa konstrukcja

długo opierała się brygadam rozbiórkowym [Sigalin 1986c: 429]. Podobny los spotkał monumentalny gmach Wydziału Farmacji przy ul. Przemysłowej, zrealizowany w charakterystycznej dla końcówki lat 20. XX w. szarej cegle.

5. PODSUMOWANIE

W wymienionych przykładach powojennych trasowań Warszawy – przebijania kluczowych dla prawidłowego funkcjonowania miasta arterii ruchu kołowego – można wyróżnić kilka charakterystycznych kwestii, mających dominujący wpływ na ostateczny kształt arterii.

Projektanci tworzący po wojnie plany modernizacji sieci komunikacyjnej stolicy korzystali ze sprzyjających warunków – uwolnionych w wyniku zniszczenia zabudowy terenów oraz „Dekretu o własności i użytkowaniu gruntów na obszarze m. st. Warszawy” z października 1945 r. Na jego podstawie na własność miasta przeszły wszystkie grunty mieszczące się w przedwojennych granicach Warszawy. Pomimo krytyki tego naruszającego konstytucję aktu prawnego uważa się, że bez dekretu Bieruta odbudowa stolicy nie byłaby możliwa [Trybuś 2014].

W kwestii prowadzenia nowych arterii wśród historycznej tkanki miejskiej widać wyraźnie w miarę upływu czasu zmianę podejścia do zabytkowej struktury urbanistycznej i architektonicznej degradowanej na korzyść działań modernizacyjnych, usprawniających komunikację.

Lata 40. charakteryzuje niestrudzona walka o wszystkie budowle uważane wówczas za zabytkowe. Za takie uchodziły obiekty powstałe do lat 30. XIX w. – cenzurą był klasycyzm z czasów Królestwa Kongresowego, zwany potocznie Empirem. Architektura neostylów XIX-wiecznego historyzmu, a zwłaszcza późniejsza secesja, nie cieszyła się uznaniem, a raczej uważano ją za synonim złego gustu i aż do mniej więcej poł. lat 60. obiekty tego rodzaju nie były objęte ochroną konserwatorską. Gros zniszczonej śródmiejskiej zabudowy stanowiły kamienice z XIX i początku XX w., które w omawianym okresie bez żalu wyburzano lub bezpardonowo przekształcano [Rassalski 1950]. Kolejnym aspektem była wymuszona zarządą Warszawy zmiana doktryny konserwatorskiej dopuszczająca rekonstrukcję zniszczonej materii zabytkowej, często z wprowadzaniem korekt i modernizacji, co m.in. wykorzystano przy realizacji trasy W-Z [Zachwatowicz 1981a: 276; Zachwatowicz 1981b: 8].

Lata 50. to przede wszystkim większy wpływ uwarunkowań politycznych na kształt rozwiązań przestrzennych Warszawy, zwłaszcza doktryny socrealizmu w architekturze i urbanistyce, czyli słynnej *socjalistycznej treści ubranej w narodową formę*. I choć rugowano z przestrzeni publicznej wszystko co mogło kojarzyć się z śladami monarszej przeszłości, od nazewnictwa (np. zmiana określenia osi stanisławowskiej na oś mazowiecką), po brak decyzji o restytucji Zamku Królewskiego czy pochopną dyrektywę o rozbiórce Zamku Ujazdowskiego, to z drugiej

strony odniesienia socrealizmu do architektonicznej świetności z czasów Wazów, czy Stanisława Augusta Poniatowskiego, były tarczą chroniącą historyczne założenia. Choć i one ulegały przekształceniom, czego dobrym przykładem jest wprowadzone w przestrzeń założenia stanisławowskiego historyzujące osiedle „Latawiec”, zaprojektowane w ramach MDM-u przez zespół Eleonory Sekreckiej. Architektura osiedla nawiązywała do bardziej kosmopolitycznych wzorców paryskich placów Henryka IV, za co Sekrecka została srogo skarcona [Krzyżakowa 1955], zaś kole-dzy po fachu uznali rozwiązania nawiązujące do renesansu francuskiego za twórcze i wzbogacające historyczną oś [Sigalin 1986b].

Lata 60. charakteryzuje przy projektowaniu tras szybkiego ruchu coraz mniejsze oglądanie się na historyczno-kulturowy kontekst i relikty przeszłości, dominuje podejście technokratyczne. Jest to widoczne, zwłaszcza w porównaniu z pracownikami BOS-owskimi, w składach osobowych zespołów projektowych, w których przeważają inżynierowie, konstruktorzy, a architekci, zwłaszcza „zabytkowicze” są w zdecydowanej mniejszości, a czasami zupełnie ich brak.

We wszystkich omawianych okresach kwestią w znacznym stopniu wpływającą na projektowane rozwiązania była dostępność odpowiednich rozwiązań technicznych, materiałowych i środków finansowych. Niebagatelną rolę w podejmowaniu decyzji o ingerencji w strukturę miasta odegrały także aspekty ideologiczne. Gdyby nie pośpiech związany z datą oddania oraz wysokie koszty budowy Trasy W-Z, zapewne pałac Teppera udałooby się ocalić, a wybitne przykłady secesji warszawskiej, jak np. rozebrana w 1946 r. kamienica projektu Mikołaja Tołwińskiego i Henryka Stifelmana przy Służewskiej 3, gdzie dzisiaj rozpościera się szeroka aleja Wyzwolenia, świadczyłyby o bogactwie i różnorodności warszawskiej architektury.

Kwestia węzła przy placu Na Rozdrożu jeszcze nie jest zamknięta. Planowane przekrycie trasy do granicy skarpy i przestrzenne wzmocnienie oddziaływania Osi Stanisławowskiej m. in. formą pomnika Bitwy Warszawskiej, daje jeszcze szansę na szczęśliwe zakończenie.

LITERATURA

- Archiwum Państwowe m.st. Warszawy (APW), Zbiory kartograficzne, sygn. K 124/20.
- Bergman E., 2007, *„Nie masz bóżnicy powszechnej”. Synagogi i domy modlitwy w Warszawie od końca XVIII do początku XXI wieku*, Wydawnictwo DiG, Warszawa.
- Ciborowski A., 1964, *Warszawa. O zniszczeniu i odbudowie miasta*, Wydawnictwo „Polo-nia”, Warszawa.
- Fudala T. (red.), 2016, *Spór o odbudowę Warszawy. Od gruzów do reprivatyzacji*, Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie.
- Jankowski S., Knothe J., Sigalin J., Stępiński Z., 1951, *Marszałkowska Dzielnica Mieszka-niowa*, „Architektura”, nr 7, s. 223-233.
- Krzyżakowa K., 1955, *Dobrze i źle o „Latawcu”*, „Stolica”, nr 10, s. 2-3.
- Majewski P., 2009, *Ideologia i konserwacja. Architektura zabytkowa w Polsce w czasach socrealizmu*, Wydawnictwo TRIO, Warszawa.

- Majewski P., 2018, *Czas końca, czas początku. Architektura i urbanistyka Warszawy historycznej 1939–1956*, Bellona, Warszawa.
- Małcużyński K., 1955, *Szkice warszawskie*, oprac. redakcyjne materiałów S. Łozy, Książka i Wiedza, Warszawa.
- ORTOFOTOMAPA, 2018, <https://ukosne.um.warszawa.pl> (dostęp: 07.06.2022).
- Piątek G., 2020, *Najlepsze miasto świata. Warszawa w odbudowie 1944–1949*, Wydawnictwo W.A.B., Warszawa.
- Rassalski S., 1950, *M.D.M.*, „Stolica”, nr 35, s. 9.
- Sigalin J., 1986a, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta*, t. 1, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Sigalin J., 1986b, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta*, t. 2, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Sigalin J., 1986c, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta*, t. 3, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Sigalin J., 1986d, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta. Mapy*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Trybuś J., 2014, *Warszawa z ruin powstała – rozmowa z dr Jarosławem Trybusiem*, rozmowę przeprowadził K. Piławski, „Tygodnik Przegląd”, <https://www.tygodnikprzeglad.pl/warszawa-ruin-powstala-0/> (dostęp: 07.06.2022).
- Wolski A., 1950, *ZOR rozpoczyna budowę MDM*, „Stolica”, nr 35, s. 3.
- Zachwatowicz J., 1981a, *Problemy zachowania historycznych założeń przy odbudowie Warszawy*, w: *Warszawa współczesna. Geneza i rozwój*, red. J. Kazimierski, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 272-292.
- Zachwatowicz J., 1981b, *O polskiej szkole odbudowy i konserwacji zabytków*, „Ochrona Zabytków”, nr 1-2, s. 4-10.

AFTER THE WAR RECONSTRUCTION OF THE TRANSPORT NETWORK OF WARSAW'S CITY CENTRE IN 1945-1975. ROUTE PROBLEMS OF NEW VEHICLE ARTERIES IN CASE OF COLLISION WITH THE PRESERVED HISTORICAL URBAN-ARCHITECTURAL SUBSTANCE

Summary

Using the example of three inner-city transport arteries in Warsaw: the W-Z route (from the 1940s), the southern section of the Marszałkowska (from the 1950s) and the Łazienkowska route (from the 1960s – project and 1970s – realisation), the problem of transport links in the existing urban fabric was shown. The time frame and scale of the changeover provide an insight into the problem of laying new arteries, not only in terms of solutions to improve urban transport but also in terms of the changing approach to historical architecture, in case of collision with the need to modernise the inner-city area.

Keywords: Routing, traffic arteries, Warsaw, W-Z-Route, Marszałkowska Street, Łazienkowska Route, spatial modernisation of the city centre, redesign of historical urban-architectural systems

Jan SALM*

STARE MIASTA A KOMUNIKACJA. OD PRUS WSCHODNICH DO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Autor artykułu przedstawia wybrane zagadnienia dotyczące przekształceń miast dawnych Prus Wschodnich, związane z korektami ich układu komunikacyjnego. Problematyka ta obejmuje kilka zagadnień. Są wśród nich modyfikacje przeprowadzone jeszcze pod koniec XVIII i XIX w., wynikające z likwidacji anachronicznych już wówczas obwarowań i rozwoju miast – zakładaniem nowych dzielnic. Kolejny temat stanowią dokonywane, a czasem tylko planowane próby korekt komunikacji tranzytowej w II poł. XIX i na początku XX w. – wytyczanie obwodnic omijających historyczne centra i pokonujących dotąd nieprzekraczalne bariery topograficzne. Trzeci wątek to dość radykalne korekty układów urbanistycznych starych miast Warmii i Mazur, dokonywane w trakcie odbudowy po zniszczeniach 1945 r. Za wszystkimi tymi działaniami kryje się podstawowe zagadnienie – wpływ wspomnianych przedsięwzięć komunikacyjnych na ochronę lub destrukcję historycznych układów przestrzennych śródmieść położonych w regionie miast.

Słowa kluczowe: regulacje komunikacyjne, ochrona historycznych śródmieść, Ostpreussen, województwo warmińsko-mazurskie, Prusy Wschodnie

1. WSTĘP

Przemiany układów komunikacyjnych miast dawnych Prus Wschodnich, w tym także ich modernizacje i korekty, nie były dotychczas podejmowane w publikowanych artykułach, a tym bardziej nie doczekały się monograficznego opracowania. Poświęcano wspomnianym problemom niewiele miejsca, a dokładniejsze analizy na temat przekształceń planistycznych w okresie nowożytnym są rzadkie [Walther 1961]. Jest to zastanawiające, tym bardziej, że temat ten wydaje się ważny, nie tylko z racji potrzeby rozpoznania interesujących przeobrażeń urbanistycznych

* Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej. ORCID 0000-0002-4260-5580.

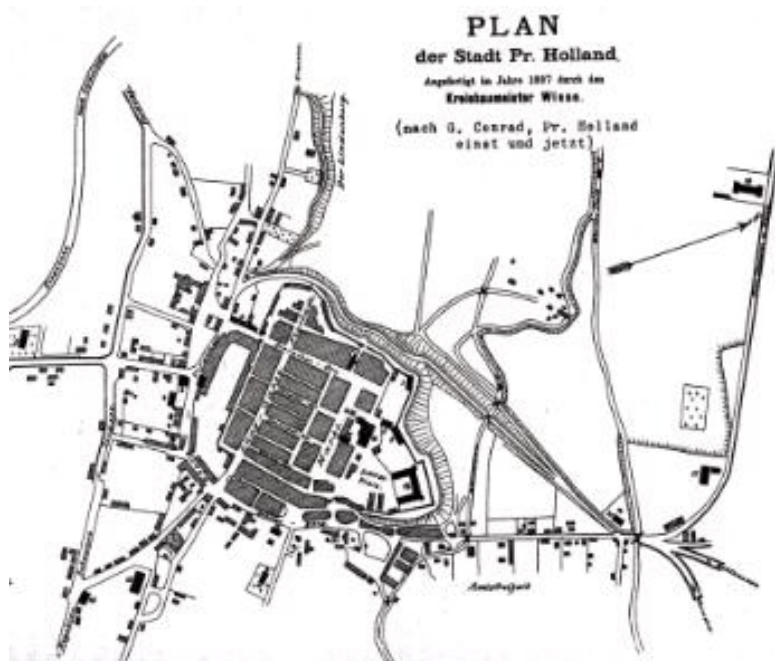
w trakcie zachodzących procesów historycznych, ale też z powodu wpływu dokonanych korekt na późniejsze etapy rozwojowe (w tym także na współczesne oblicze tych miejscowości). Zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i przestrzennym są to zjawiska istotne, wpływające na obraz miast – w tym także ich atrakcyjność i spójność. Oczywiście, wspomniane przemiany omawiano niekiedy w opracowaniach monograficznych dotyczących poszczególnych ośrodków, zabrakło jednak całościowego ujęcia tego zagadnienia. Podobnie zresztą nie powstała próba przedstawiająca rozwój i przemiany (od średniowiecza po współczesność) ośrodków miejskich zlokalizowanych na dziś administracyjnie i politycznie podzielonym obszarze (między Polskę i Rosję) [Salm 2021a]. Tymczasem skutki ewolucji układów komunikacyjnych, obok zniszczeń i odbudów po działaniach wojennych wydają się obecnie niezwykle ważne [Salm 2021b].

2. UWARUNKOWANIA HISTORYCZNE

Można przyjąć, że próby modernizacji układów urbanistycznych miast dawnych Prus Książęcych i Warmii (późniejszych Prus Wschodnich) datuje się na ogół od przełomu XV i XVI w. Wówczas zmieniała się sztuka wojenna – następował rozwój artylerii, a co za tym idzie – ewolucji ulegały fortyfikacje. Jako dobry przykład posłużyć mogą rozbudowy przedbrami Olsztyna – m.in. zespołu Bramy Wysokiej, wymuszające nie tyle korekty przebiegu traktów, co nową organizację systemów ochrony i zabezpieczenia wjazdów do miasta [Wojciechowska-Grygo 2014]. Jeszcze większe zmiany powodowało wprowadzenie obwarowań bastionowych z systemem wałów i fos, co w przypadku omawianego regionu ograniczyło się jednak do zaledwie kilku miast z Królewcem na czele (inne to: Braniewo, Jańsbork-Pisz, Kłajpeda, Królewiec, Tylża).

Istotne zmiany w układach urbanistycznych miast omawianego regionu datuje się na przełom XVIII i XIX w., podobnie jak przekształcenia w miejscowościach na terenie Warmii zajętej przez Prusy w wyniku I rozbioru [Wólkowski 2014]. Wątek lokacji w ramach *Rétablissement* w tym wypadku pomijam – w jej przypadku chodziło głównie o nowe osiedla i sporadycznie korekty starszych, wyludnionych osad. Charakterystycznym zjawiskiem w skali całej prowincji stało się porządkowanie zabudowy miast w oparciu o zunifikowane przepisy budowlane oraz burzenie murów obronnych, zwłaszcza bram, niwelacja fos i szukanie nowych możliwości komunikacyjnego łączenia historycznych śródmieść z rozwojowymi obszarami przedmiejskimi. Rozbiórki takie trwały niemal przez całe XIX stulecie i spowodowały, że do dziś na terenie całego województwa warmińsko-mazurskiego zachowało się niespełna 10 średniowiecznych bram lub ich reliktyw spośród około 100 takich obiektów, wzniesionych na tym terenie w średniowieczu. Podobnie działo się zresztą na terenie całych Prus i dotyczyło wszystkich ośrodków przechodzących

rozwój, zachodzący często kosztem anachronicznych już elementów miejskiej struktury. Przypadek Królewca i modernizacja, a potem likwidacja jego obwarowań zasługuje na osobne omówienie, nie będzie więc analizowany. Ważniejsze wydają się liczniejsze, małe i średnie miasta wschodniopruskie. Dobrym przykładem tego typu przedsięwzięć będzie tu np. Lidzbark Warmiński z „przebicciem” murów nieopodal zburzonej wcześniej Bramy Długiej i powstania tzw. Wagner-Damm (dziś ul. Wiślana) nad północną fosą miejską. Rozwiązanie to, datowane na koniec XIX stulecia, służyło ułatwieniu komunikacji między starym miastem a rozwijającym się północno-zachodnim przedmieściem z dzielnicą dworcową [Mikulski, Borodij 2008: 366-367]. Jednocześnie mamy do czynienia z usprawniającą tranzyt modernizacją układów komunikacyjnych. Ilustruje takie rozwiązania górnopruski Pasłęk, w którym funkcjonujący od średniowiecza północny, stromy podjazd przez Przedmieście Młyńskie zastąpiono w latach 1860-1865 tzw. serpentyną, trawersującą skarpy otaczające stare miasto od północy [Helwig 1987: 258]. Było to złożone przedsięwzięcie inżynierskie, obejmujące oprócz prac drogowych wzniesienie mostu nad kanałem Młynówki.



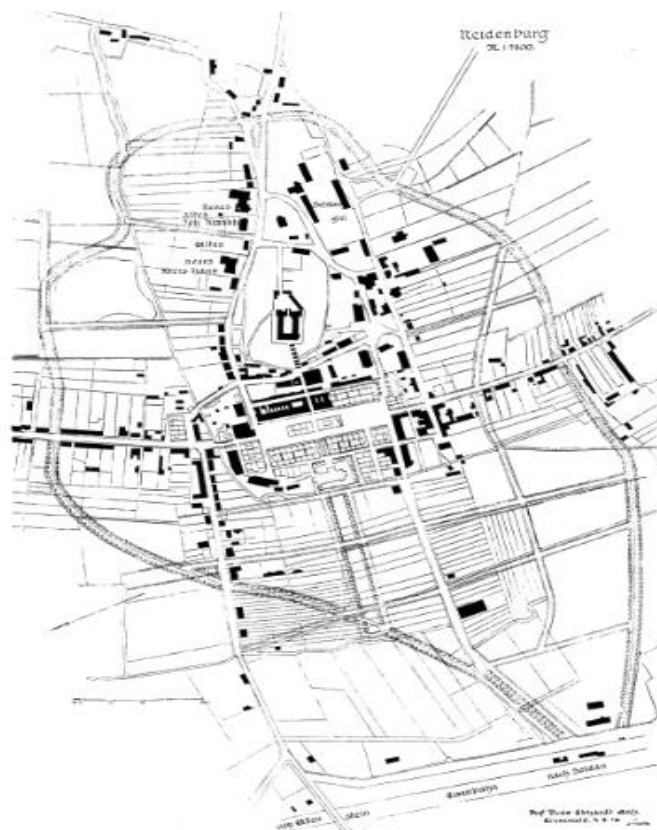
Rys. 1. Pasłęk – plan miasta z końca XIX w. [Helwig 1987: 416]

Innym, równie charakterystycznym zjawiskiem związanym z przemianami gospodarczymi i rozwojem miast regionu była powolna utrata znaczenia przez dawne rynki i rozwój przedmiejskich obszarów i placów – nowych centrów aktywności

handlowej. Jako przykład posłużyć mogą m.in. Friedrich-Wilhelm-Platz (Plac Słowiański) w zachodniopruskim Elblągu (powstały jeszcze pod k. XVIII w.), ale też np. Königin-Luise-Platz (dziś Miejski Park Solidarności) w Ełku czy Vorstädtische Markt (dziś pl. marsz. Józefa Piłsudskiego) na styku Starego i Nowego Miasta w Braniewie. Proces ten związany był z powstaniem w drugiej połowie XIX w. nowych ośrodków z czasem ważnych dzielnic – np. w Insterburgu/Wystruci czy w Olsztynie. W tym ostatnim przypadku mamy do czynienia z bardzo nowoczesnymi rozwiązaniami urbanistycznymi i komunikacyjnymi [Będkowski 2015: 32-52]. Warto również pamiętać o szeregu wybitnych realizacji urbanistycznych w metropolii – Królewcu, takich jak utworzenie miasta-ogrodu Ratshof, willowego Amalienau i Maraunenhof [Gause 1971: 640-651]. Realizacje te w skali prowincji warte są zauważenia, ale, jak już wspomniałem, stolica rządziła się na tle pozostałych miast zupełnie innymi, nieporównywalnymi potrzebami i możliwościami. Przełom XIX i XX w. to także inwestycje mostowe, zmieniające i usprawniające dotychczasowe układy komunikacyjne. Przykładem może być choćby most Luizy na Niemnie w Tylży, otwarty w 1907 r. i stwarzający zupełnie nowe możliwości komunikacji z Kłajpedą i Cesarstwem Rosyjskim. Czas „grynderski” na terenie Prus Wschodnich nie miał dynamiki znanej z zachodnich obszarów państwa pruskiego, ale przyniósł ukształtowanie, a może bardziej dopełnienie obrazu sporej części miast wschodniopruskich. Ich oblicza były wciąż niejednorodne, dla niektórych z nich charakterystycznymi była anachroniczna tradycja i zacofanie, a dla innych – bezwzględny postęp, przejawiający się w radykalnej przemianie krajobrazu miejskiego. Pierwsze dekady XX w. przyniosły ukształtowanie się zasadniczego układu komunikacyjnego większości miejscowych ośrodków. W zasadzie wszystkie utrzymywały dawną hierarchię z centrami miejskimi, wywodzącymi się z wieków średnich i podporządkowanymi im przedmieściami. Równocześnie rozwijały się w kilku wspomnianych miastach nowe dzielnice, stopniowo przejmujące niektóre funkcje ogólnomiejskie i stanowiące miejsce lokalizacji urzędów (mam tu na myśli choćby Olsztyn). Działania te nie doprowadziły do poważniejszych korekt układów komunikacyjnych oprócz wspomnianych likwidacji anachronicznych elementów, takich jak relikty obwarowań.

Czas odbudowy po zniszczeniach rosyjskich z lat I wojny światowej (1915-1925) jest dobrze omówiony [Salm 2006]. Okres ten zaowocował szeregiem korekt planistycznych, ale nie były to działania naruszające znacząco dawne układy komunikacyjne zniszczonych ośrodków miejskich. Warte wspomnienia są pomysły Bodo Ebhardta dotyczące stworzenia alejowej obwodnicy Nidzicy, powiązanej od zachodu z dworcem kolejowym [Salm 2001: 42]. Wiele wskazuje, że inne propozycje znaczących korekt w komunikacyjnych układach miejskich w trakcie usuwania zniszczeń po Wielkiej Wojnie nie było lub nie zostały zrealizowane. Częste były natomiast regulacje systemów parcelacyjnych (tzw. Umlegung), rzadsze zaś korekty przebiegu poszczególnych ulic w obrębie korygowanych kwartałów (np. Domnowo, Działdowo, Gąbin, Welawa). Z dużym rozmachem, już po zasadniczej fazie odbudowy miasta, zaprojektowano układ rozstajnego, wachlarzowego w planie placu w Gołdapi, loka-

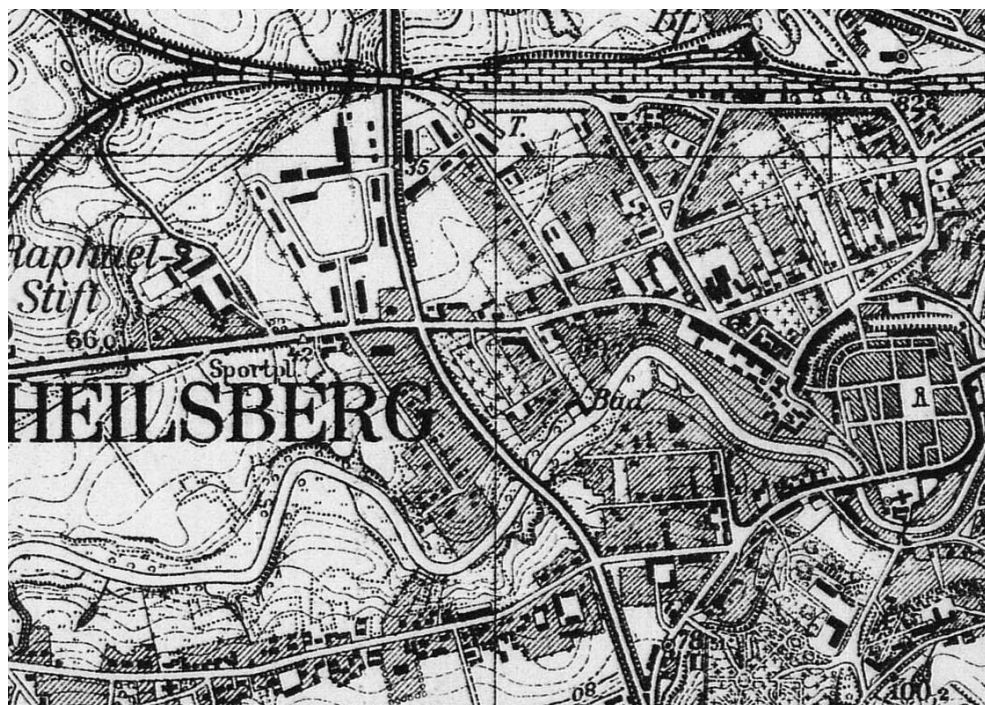
lizując przy nim reprezentacyjną siedzibę starostwa (Kreishaus) projektu Fritza Schopohla [Rietzler 1925: 115-127].



Rys. 2. Nidzica – projekt odbudowy miasta po 1914 r. [Salm 2001: 42]

Jednakże okres międzywojenny, z którym opisana inwestycja gołdapska jest czasowo powiązana, nie zaznaczył się znaczącymi realizacjami w zakresie przeobrażeń komunikacyjnych miast wschodniopruskich. Prócz rozpoczęcia (jeszcze we wczesnych latach 30.) budowy autostrady Królewiec–Berlin i planów modernizacji Królewca, powstało wówczas niewiele nowych, znaczących przedsięwzięć komunikacyjnych w obrębie śródmieść pozostałych miast prowincji. W przypadku Królewca pamiętać należy o zaczętej jeszcze w początkach XIX w. likwidacji pierścienia obwarowań bastionowych wokół śródmieścia. Na uzyskanych terenach budowlanych przeprowadzono szereg inwestycji, jak np. ogród zoologiczny, kompleks Targów Wschodnich (Ostmesse) z Haus der Technik czy założenia parkowe na terenach pofortecznych. To planowe *Entfestigung* stworzyło w międzywojniu świetne ramy dla rozwoju stołecznego miasta.

Można stwierdzić, że nienaruszone I wojną centra mniejszych miast nie ulegały w latach międzywojennych poważniejszym przemianom, zwłaszcza w odniesieniu do ich systemów komunikacyjnych w obrębie śródmieść. Obszary te, z racji generalnie słabego rozwoju gospodarczego tych ośrodków utrzymywały tradycyjne funkcje i nie potrzebowały radykalnych modyfikacji. Historyczne centra z racji wartości zabytkowych i złożonego systemu własności były jednocześnie obszarami trudnymi do regulacji. Wskutek budowy osiedli i kolonii przedmiejskich ulegała natomiast rozbudowie sieć uliczna wielu miejscowości. Jednym ze sporadycznie podejmowanych przez ówczesnych planistów zadań było także usprawnianie ruchu i planowanie obwodnic historycznych śródmieść. Dysponujemy jednak skromnymi źródłami ilustrującymi te procesy. W celu wyeliminowania tranzytu z dawnych centrów przenoszono go zazwyczaj na obszary zewnętrzne, dotąd tylko fragmentarycznie zurbanizowane. Zapewne impulsem do tworzenia obwodnic miała też militarna (garnizonowa) funkcja części miejscowości lub też, szczególne inwestycje wymagające rozbudowy bądź modyfikacji dotychczasowej sieci drożnej. Jako przykłady posłużyć nam mogą trzy miasta – Mrągowo/Żądzbork [Mrągowo Atlas 2016], Lidzbark Warmiński [Mikulski, Borodij 2008: 378] i Olsztynek [Salm 2015: 96-98].



Rys. 3. Lidzbark Warmiński – plan miasta około 1937 r. z fragmentem obwodnicy śródmieścia, Messtischblatt z 1937 r. (zbiory własne)

W Mrągowie obejścia przeprowadzono po przechodzącej wtedy rozwój, zachodniej stronie miasta, wykorzystując po części przebieg dawnych polnych dróg. Sprzyjało to dalszej urbanizacji tego obszaru. W Lidzbarku zdecydowano się na zabieg innego typu – wytyczono trasę obchodzącą miasto przez tereny rolnicze. W obu przypadkach mamy do czynienia z interesującymi realizacjami, które stymulowały rozwój omawianych fragmentów obu miast. W Mrągowie nowy, zachodni szlak przyczynił się do podjęcia na tym obszarze kolejnych inwestycji budowlanych. Natomiast w odniesieniu do obwodnicy warmińskiego miasta powstało znaczące przedsięwzięcie inżynierskie (żelbetowy most na Łynie z około 1936 r.), ale okolica zachowała w części agrarny charakter.

Odrębne na tym tle rozwiązanie stanowi Olsztynek. Po budowie w sąsiedztwie miasteczka wielkiego Reichsherenmal – pomnika tannenberskiego (1924-1927), a potem umieszczeniu w obrębie jednej z wież oktagonu grobowca feldmarszałka Paula von Hindenburga (1934) niewielka miejscowość stała się celem patriotyczno-nacjonalistycznych pielgrzymek [Tietz 1999]. W celu usprawnienia ruchu i odciążenia układu komunikacyjnego małego miasta, w latach 1935-38 r. zmodernizowano znacząco okalający je system dróg. Wytyczono wtedy m.in. nową trasę – drogę do tannenberskiego monumentu (ówczesne Goltzstrasse i Umgehungstrasse – dziś odpowiednio ul. Ignacego Daszyńskiego i ul. Olsztyńska). Prowadziły one od placu przed nowym dworcem kolejowym (1939) do pomnika z pominięciem śródmieścia. W tym przypadku nadrzędnym celem była nie ochrona zabytkowego układu urbanistycznego, tylko skoordynowanie przebiegu drogi Warszawa -Gdańsk i trasy na Olsztyn z ruchem generowanym przez *Reichserhenmal*. Najpewniej chodziło też o uniknięcie kolizji ruchu na wspomnianych ciągach komunikacyjnych w trakcie państwowych uroczystości. Inne planowane w latach międzywojennych rozwiązania komunikacyjne dotyczące miasteczek wschodniopruskich wymagają odrębnych badań.

Cezura zasadnicza dla omawianej w artykule problematyki to odbudowa ze zniszczeń II wojny światowej. Stopień destrukcji i związanego z tym faktem upadku miast regionu w wyniku działań wojennych i późniejszych dewastacji był znaczący [Domagała 1998: 40-54]. Z pozycji tematu artykułu interesujące pozostają konkretne rozwiązania planistyczne i projekty komunikacyjne, ingerujące bezpośrednio w układy urbanistyczne historycznych centrów. Wiele wskazuje, że w podejmowanych koncepcjach odbudowy pomysły korekt komunikacyjnych odgrywały istotną rolę. Dla interesującego nas regionu charakterystyczne przykłady stanowią przeobrażenia obudowy rynków w Biskupcu, Morągu oraz Nidzicy. Oczywiście podobnych regulacji dokonywanych w obrębie historycznych śródmieść było więcej – można tu przywołać np. północny wjazd na teren zburzonego starego miasta w Kętrzynie, gdzie w latach 1953-1954 kompletnie przekształcono dawny układ komunikacyjny, tworząc rozległe rondo [Kętrzyn 2016: 711]. Warto też wspomnieć o wyburzeniu około 1950 r. świetnie zachowanej bastei przedbramnej: d. Bramy Garncarskiej przy ul. Adama Mickiewicza w Pasłęku. Celem wszystkich tych działań było usprawnienie ruchu tranzytowego przechodzącego przez centra wspomnianych miast.

Było to oczywiście – z dzisiejszego punktu widzenia i dalszego rozwoju komunikacji samochodowej – zadaniem bezsensownym. Jednak po wojnie działa się inaczej. Wykorzystano –w celu usprawnienia tranzytu – możliwości płynące z rozległych zniszczeń zabudowy śródmiejskiej dokonanych w 1945 r. i późniejszych rozbiórek. We wspomnianych miastach rezygnowano niejednokrotnie z przywrócenia jednego z bloków zabudowy przyrynkowej, by zastąpić go węzłem komunikacyjnym. Znajdujące się w tych miejscach – w kolizji do inwestycji – domostwa tworzyły do czasów zniszczenia integralne elementy założeń rynkowych. Trudno obecnie ocenić walory poszczególnych budynków, tworzących pierwotnie pierzeje wspomnianych wewnątrz urbanistycznych. Z pewnością zostały one kompletnie zignorowane w ramach wspomnianych regulacji komunikacyjnych. Rozwiązania te obrazują bezwzględny stosunek do historycznych układów przestrzennych, polegający na odejściu od potrzeby utrzymania lub odtworzenia rozplanowania i zachowania kompozycji głównych placów miejskich.



Rys. 4. Biskupiec – porównanie planów śródmieścia przed i po 1945 r.
[Wysocki 1998: 203]

Opisane zmiany następowały zwykle od lat 50. XX w. i kończyły się na przełomie 60. i 70. ubiegłego stulecia. W trwały sposób ukształtowały oblicze historycznych rynków tamtejszych miast. Warto zauważyć, że równolegle we wspomnianych ośrodkach następowała wymiana zabudowy i wprowadzanie na teren śródmieść wielorodzinnych bloków mieszkalnych – zamiast dotychczasowej zabudowy opartej o zazwyczaj jeszcze średniowieczny system parcelacji. W Morażu oprócz ratusza z pierwotnej obudowy rynku pozostał jeden budynek, z kolei w Nidzicy przetrwało w różnym stanie pięć domów ulokowanych przy głównym placu, a w Biskupcu zniszczeń uniknęły jedynie dwie przyrynkowe kamienice. W tym ostatnim miasteczku przestał też istnieć blok śródrzykowy, zastąpiony skwerem z pomnikiem. We wszystkich wspomnianych ośrodkach było to efektem nie tylko pożogi 1945 r., ale głównie późniejszych decyzji o rozbiórkach spalonych i poddanych postępującej destrukcji kamienic.



Rys. 5. Nidzica – rondo w miejscu południowej pierzei rynku, stan ok. 2015 r.
[fot. Autor, 2014]

W Morażu zdecydowano się na usunięcie całego kwartału zabudowy od południowo-wschodniej strony rynku. Zastąpił go skwer, który być może dziś spełnia oczekiwania ekologów, ale niewiele ma wspólnego z dobrze funkcjonującą przestrze-

nią centrum małego miasta. Podobnie ocenić można rozwiązania biskupieckie – zwłaszcza konwencjonalny skwer, w który przeobraził się dawny plac rynkowy. Być może najciekawiej rysuje się przypadek nidzicki, choć przyznać trzeba, że stopień ingerencji zmodyfikowanego układu komunikacyjnego w pierwotne rozplanowanie nie jest tu zbyt wielki. Jak wiadomo, tamtejsze stare miasto stanowiło jeden z najkonsekwentniej i najsprawniej przeprowadzonych dzieł odbudowy po zniszczeniach I wojny światowej [Salm 2006: 221-230]. Kataklizm kolejnej wojny doprowadził do usunięcia zabudowy południowej pierzei rynku. W konsekwencji zastąpił ją styk trzech ciągów komunikacyjnych: Warszawskiej (d. Polnische Strasse) od południa i poszerzonych wlotów (w obręb dawnego rynku) ulic Władysława Jagiełły i Tadeusza Kościuszki. W latach 70. XX w. wyburzono przetrwałe w pierzei zachodniej przyziemia kamienic przyrynkowych i wzniesiono na ich miejscu prefabrykowane bloki. Podobnie postąpiono z północno-wschodnim narożem rynku. Podobny proces nie nastąpił w pierzei wschodniej – może ze względu na potrzebę ekspozycji wzgórza zamkowego? Działania te nie zakończyły jednak przemian nidzickiego śródmieścia. Od około 20 lat interesującej ewolucji ulega sam plac rynkowy Nidzicy. Jego wschodnia pierzeja odzyskuje stopniowo i nie bez błędów postać powstałą po I wojnie światowej. Zmieniła się też posadzka i nawierzchnia rynku, pojawiły się również dyskusyjne elementy małej architektury.

3. PODSUMOWANIE

Można stwierdzić, że ostatnie dekady przynoszą przekształcenia dawnych rynkowych skrzyżowań w bardziej przyjazne ronda. Tak dzieje się we wspomnianej Nidzicy. Prócz wymiany (cywilizowania) nawierzchni placów i prób wprowadzenia zieleni brak na razie pomysłów na reaktywację zlikwidowanej po wojnie zabudowy.

W przypadku wielu miast omawianego regionu mamy do czynienia z jednej strony ze zdeformowanymi pozostałościami – zabytkami średniowiecznej urbanistyki, będącymi zarazem ofiarami powojennych korekt. Dziś niektóre ze wspomnianych przedsięwzięć okazują się niepotrzebne, gdyż w wielu miastach wybudowane obwodnice omijające historyczne śródmieścia. Podejmowane są próby liftingu historycznych śródmieść zniekształconych wadliwą odbudową. Rewitalizacje obejmują często obszary dawnych, zniekształconych rynków. Czy w przyszłości na miejsce samochodowych rond powrócą rynkowe pierzeje? Tego jeszcze nie wiemy.

LITERATURA

- Achremczyk S. (red.), 2016, *Kętrzyn. Dzieje miasta*, Kętrzyńskie Centrum Kultury, Kętrzyn.
- Będkowski R., 2015, *Profesor Theodor Goecke i jego projekt urbanistyczny dla Olsztyna*, „Warmińsko-mazurski Biuletyn Konserwatorski”, nr 7, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, s. 32-52.
- Domagała T., 1997, *Miasta wschodniopruskie w okresie zimowej ofensywy Armii Czerwonej w 1945 roku w: Odbudowa miast historycznych. Dokonania przeszłości. Potrzeby i możliwości współczesne. Wyzwania przeszłości*, red. M. Lubocka-Hoffmann, PKN ICOMOS, Elbląg, s. 40-54.
- Gause F., 1971, *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen*. Bd. 2 i 3, Köln; Graz Böhlau Verlag.
- Helwig R., 1987, *Geschichte der Stadt Preussisch Holland*, Mönchengladbach, Selbstverlag der Kreisgemeinschaft Pr. Holland.
- Mikulski K., Borodij E. (red.), 2008, *Historia Lidzbarka Warmińskiego*, t. I, Urząd Miejski w Lidzbarku Warmińskim, Lidzbark Warmiński.
- Mrażowo-Atlas, 2016, *Mrażowo. Atlas Historyczny Miast Polskich*, t. III: Mazury, oprac. historyczne J. Gancewski, R. Czaja, Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń.
- Rietzler W., 1925, *Deutsche Wiederaufbauarbeit. Der Wiederaufbau in Stadt und Kreis Goldap durch Architekt Fritz Schopohl*, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart, Berlin und Leipzig, s. 115-117.
- Salm J., 2001, *Bodo Ebhardt i jego wizja odbudowy Nidzicy*, „Rocznik Mazurski”, nr 5, s. 31-42.
- Salm J., 2006, *Odbudowa miast wschodniopruskich po I wojnie światowej*, Borussia Gutgraf, Olsztyn.
- Salm J., 2015, *Architektura spod znaku swastyki w Prusach Wschodnich – wstęp do rozpoznania tematu*, „Architectus”, nr 2 (42), s. 96-99.
- Salm J., 2021a, *Ostrożna introdukcja do badań nad urbanistyką dawnych ziem pruskich*, cz. I, „Studia Angerburgica”, nr 18, s. 8-25.
- Salm J., 2021b., *Zniszczenia wojenne jako czynnik determinujący krajobraz miejski na przykładzie ośrodków Polski Północno-Wschodniej i co z tego wynika*, w: *Oblicza wojny*, T. 5: *Miasto i wojna*, red. W. Jarno, J. Kita, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 393-413.
- Tietz J., 1999, *Das Tannenberg-Nationaldenkmal: Architektur, Geschichte, Kontext*, Berlin, Verlag Bauwesen.
- Walther R., 1961, *Die Veränderungen ost- und westpreußischer Grundrisse nach der Ordenszeit*, „Zeitschrift für Ostforschung“ 9, H. 1, Marburg/Lahn, s. 33-56.
- Wojciechowska-Grygo A., 2014, *Badania architektoniczne reliktów zespołu przedbramia Bramy Górnej w Olsztynie*, „Olsztyński Rocznik Konserwatorski”, s. 25-42.
- Wólkowski W., 2014, *Przemiany budowlane miast południowej i wschodniej Warmii w drugiej połowie XVIII i na początku XIX wieku*, „Warmińsko-Mazurski Biuletyn Konserwatorski” 6/2014, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, s. 6-33.
- Wysocki J., 1998, *Wyniki dotychczasowych badań archeologicznych terenów starych miast województwa olsztyńskiego i ich wykorzystanie w procesach rewaloryzacji*, w: *Badania archeologiczne starych miast Warmii i Mazur a problemy ich rewaloryzacji*, red. J. Wysocki, Wydawnictwo „Michalska i Partnerzy” Milanówek, Nidzica, s. 203.

OLD TOWNS AND COMMUNICATION: FROM EAST PRUSSIA TO PROVINCE OF WARMIA AND MAZURY

Summary

The aim of this contribution is to discuss selected historical issues of changes in urban layout of historic towns in East Prussia, aiming at their regulation in terms of communication and traffic. Especially, Author focuses his attention on a few key problems, namely: regulations from the turn of the Eighteenth and Nineteenth Centuries, resulting in demolition of medieval town walls and expansion of new suburban districts; plans and corrections of street network from ca. 1900, including ring roads and bypasses. Third and the last problem discussed in this essay is related to dramatic alterations and reconfigurations of historic towns infrastructure and urban space in the period after the closure of WWII, when most of East Prussian towns were included in the new province of Poland. All of historical problems in question are connected by the very issue of impact that discussed changes have had on historic urban layouts of towns.

Keywords: urban traffic regulations, protection of historic downtowns, East Prussia, Warmia-Mazury province

Adrianna BRECHELKE*

POWOJENNE KSZTAŁTOWANIE ARTERII KOMUNIKACYJNYCH W ODBUDOWYWANYM KOŁOBRZEGU

Układ historycznych ulic śródmieścia Kołobrzegu, kształtowany od momentu likwidacji twierdzy do końca lat 30. XX w., zachował się do dzisiejszych czasów niemal w niezminionej formie – pomimo wojennych zniszczeń miasta. W czasie odbudowy, rozpoczętej w połowie lat 60. XX w., nastąpił gwałtowny rozrost dzielnicy uzdrowskiej – oddzielonej od centrum pasem zieleni, torowiskiem i rozproszoną, głównie przemysłową zabudową. Konieczność powiązania uzdrowiska z resztą miasta i otwarcie na turystów, wymusiło powstanie nowych połączeń komunikacyjnych między wschodnią częścią miasta a uzdrowskiem, dotychczas skomunikowanym jedynie od zachodu. Jednocześnie w latach 60. XX w. poszerzono i wzmocniono rangę dróg okalających śródmieście, tworząc arterię komunikacyjną omijającą zniszczoną i potencjalnie nieatrakcyjną dla przyjezdnych starówkę oraz śródmieście. Połączyła ona wschodnią część miasta z przemysłową dzielnicą portową, zlokalizowaną wzdłuż lewego brzegu Parsęty. Autorka artykułu ukazuje kształtowane po II wojnie światowej i współcześnie relacje komunikacyjne uzdrowiska z centrum Kołobrzegu oraz będące ich konsekwencją zmiany urbanistyczne.

Słowa kluczowe: powojenna odbudowa, struktura sieciowa, struktura urbanistyczna, tzw. Ziemie Odzyskane

1. WPROWADZENIE

Kołobrzeg jest niewielkim, liczącym 46 tysięcy mieszkańców nadmorskim miastem, położonym na Pomorzu Zachodnim u ujścia Parsęty. Ten znany kurort bałtycki posiada wyjątkową strukturę przestrzenną, będącą efektem wielowiekowych przemian urbanistycznych i funkcjonalnych. Miasto powstało na skrzyżowaniu dwóch strategicznych wodnych dróg handlowych: wyznaczonych na północy przez

* Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa. ORCID: 0000-0002-3921-6277.

Morze Bałtyckie i ciągnących się wraz z rzeką Parsętą w głąb lądu (w połączeniu z Notecią i Wartą). Szlak ten uzupełniała droga lądowa, prowadząca do Wielkopolski i na Śląsk, a więc przez tereny tworzącego się w X w. państwa polskiego. Strategiczna lokalizacja, podyktowana rozpoczętą już w średniowieczu eksploatacją salin i handlu solą, stopniowo wpływała na potencjał Kołobrzegu i doprowadziła do drugiego lokowania miasta (1255) na prawie lubeckim. Nowy ośrodek, położony na północ od pierwotnej lokalizacji, bliżej portu, połączył wodne i lądowe drogi handlowe, wyznaczając jednocześnie istniejące do dziś podwaliny układu komunikacyjnego i strukturalnego. Uwydatniło to podział na dwa obszary funkcjonalne – port oraz obecne Stare Miasto, lokowane na regularnej siatce urbanistycznej w XIII stuleciu. Współzależność obu dzielnic zapewniała równomierny, choć ograniczony fortyfikacjami rozwój [Deptuła 2014: 59]. Układ ten przetrwał w niemal niezminionej formie i wciąż czytelny jest we współczesnej siatce ulic. Artykuł ukazuje powiązania układu funkcjonalno-przestrzennego z historycznym układem komunikacyjnym stanowiącym podstawę do rozwoju miasta. Kołobrzeg traktowany jest jako studium przypadku, a badania bazujące na założeniach morfologii miejskiej uzupełnione zostały metodami ikonografii i analizy urbanistycznej. Szersze ujęcie zagadnienia formowania arterii komunikacyjnych pozwoliło na ukazanie zależności pomiędzy trwałością a elastycznością tkanki miejskiej, co potwierdza powojenny rozwój zdegradowanych i nowo tworzonych dzielnic opartych na historycznym układzie urbanistycznym i komunikacyjnym.

2. HISTORYCZNE KSZTAŁTOWANIE UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO

Tkankę urbanistyczną rozwijanego od połowy XIII w. miasta oparto na ortogonalnej sieci ulic oraz otoczono murami i fosą. Niewielkie, składające się z czterech przecznic założenie uzupełniono o prostokątny rynek, zlokalizowany w centralnej części. Przylegał on do głównego traktu, prowadzącego do portu przez wylotową bramę miejską zwaną Munde. Prostopadle do portu biegła większość ulic: ul. Katedralna (daw. Dom Str.), ul. Gabriela Narutowicza/Ratuszowa (daw. Linden Str.) oraz ul. Emilii Gierczak (daw. Schlieffen Str.) Z uwagi na dynamiczny rozwój Kołobrzegu w XIII i XIV w. miasto stało się ważnym ośrodkiem handlowym, gospodarczym i militarnym. Utworzone wówczas obwarowania zablokowały możliwość ekspansji oraz swobodnego przemieszczania się. Szlak komunikacyjny oparto na drodze wiodącej przez dwie główne, leżące naprzeciw bramy miejskie – Munde i Wschodnią. Powstały wówczas ciąg drogowy obejmował tereny portowe i saliny, stare miasto oraz wschodnie przedmieścia (łącznie szlak handlowy z miastem). Horyzontalna, drogową oś przechodząca przez rynek dzieliła Kołobrzeg na pół. Sieć komunikacyjna, choć ograniczona fortyfikacjami, rozwijała się powoli i wynikała z ówczesnych potrzeb mieszkańców.

2.1. XIX w. – początek dużych zmian urbanistycznych

Sytuacja przestrzenna w mieście uległa zmianie na początku XIX w. W 1804 r. przełomowe odkrycia medyczne, dotyczące naturalnych walorów nadmorskiego klimatu, doprowadziły do powstania uzdrowiska w Kołobrzegu [Held 1804]. Początek intensywnego rozwoju nadmorskiej dzielnicy wyznacza budowa pierwszego Zakładu Kąpieli Solankowych oraz Zakładu Ciepłych Kąpieli Morskich w 1841 r. oraz założenie Towarzystwa Upiększania Kołobrzegu, które przyczyniło się do rozwoju przestrzennego nowego, nadmorskiego pasa miejskiego [Heider et al. 2019: 96]. Struktura funkcjonalna miasta uległa zmianie. Węzłowe punkty – dotychczas oparte o stare miasto i port – rozszerzono o nową dzielnicę uzdrowską, a wraz z nią rozbudowano układ komunikacyjny. Wytyczona w 1864 r. ul. Marii Rodziewiczówny (daw. Park Str.) na granicy nadmorskiego parku im. Stefana Żeromskiego (daw. Strandpark) i kurortu wyznaczała północną granicę zabudowy uzdrowskiej. Większość ulic została poprowadzona prostopadle do morza i w kierunku miasta, co stworzyło długie, prostokątne kwartały z alejami drzew. Stare miasto, w obliczu XIX-wiecznych przekształceń, zachowało swój historyczny układ komunikacyjny, a rozbudowywane w miejscu dawnych murów miejskich oraz wzdłuż szlaku handlowego śródmieście uzupełniało i łączyło ze sobą dzielnice. Wytyczanie nowych ulic i placów śródmieścia zaczęto od zachodniej strony, gdzie poszerzono i przedłużono istniejącą średniowieczną ulicę (prowadzącą do dzielnicy portowej) oraz wytyczono równoległą do niej reprezentacyjną arterię – ul. Zwycięzców (daw. Victoria Str.), wiodącą do uzdrowskiego parku Teatralnego (daw. Theater Park). Wychodziła ona z głównego placu nowej dzielnicy, którym był parkowy Plac 18 Marca (daw. Kaiserplatz). Stanowił on atrakcyjny punkt węzłowy między starym miastem, uzdrowskiem i powstałym w latach 60. XIX w. dworcem kolejowym, do którego wiodła prostopadła ul. Dworcowa (daw. Wilhelm Str.)

Układ komunikacyjny miasta uzupełniono o liczne place i skwery uatrakcyjnijające i różnicujące przestrzeń. Pomimo różnic funkcjonalnych portu, śródmieścia i uzdrowska obszary te wzajemnie się uzupełniały, a ich rozwój odbywał się w sposób równomierny. Tkankę urbanistyczną uzupełniano o nowe kwartały i ulice, poprowadzone zgodnie z biegiem istniejących arterii lub w relacji do nich. Szczytowy moment rozwoju przestrzennego miasta nastąpił w okresie międzywojennym. Tkanka urbanistyczna oraz sieć ulic zostały wówczas uzupełnione o nowe dzielnice w lewobrzeżnej części Kołobrzegu, gdzie rozplanowano tereny usługowo-przemysłowe oraz mieszkalne. Całość założenia oparta była na trzech równoległych i równomiernie rozłożonych drogach przecinających Parsętę, biegnących z południowego zachodu na północny wschód, oraz prostopadłej do nich, historycznej arterii komunikacyjno-handlowej.



Rys. 1. Układ komunikacyjny Kołobrzegu z 1929 r. [Mapster.pl: z zasobów Wydziału Geodezji UM w Kołobrzegu]

Rozwój Kołobrzegu zahamował wybuch II wojny światowej. W 1944 r. wraz ze zbliżaniem się jednostek Armii Czerwonej i Ludowego Wojska Polskiego do Berlina w mieście rozpoczęto proces przygotowań do obrony utworzonej z miasta twierdzy. Wzmocniona dla celów obronnych struktura urbanistyczna Kołobrzegu pozwoliła na spowolnienie biegu bitwy, rozpoczętej na początku marca 1945 r. Hitlerowska decyzja o przekształceniu miasta w twierdzę (Festung Kolberg) szczególnie w śródmieściu przyczyniła się do ogromnych zniszczeń.

3. POWOJENNE KSZTAŁTOWANIE ARTERII KOMUNIKACYJNYCH

Według sprawozdania Biura Planowania Regionalnego z czerwca 1945 r. zniszczenia Kołobrzegu w wyniku działań wojennych – oblężenia miasta – wyniosły 85%. Do odbudowy nadawało się 15% budynków mieszkalnych. Zniszczenia wojenne objęły również całą infrastrukturę miejską, w tym komunikacyjną. Najbardziej zniszczonym obszarem Kołobrzegu był wschodni brzeg Parsęty, wraz ze Sta-

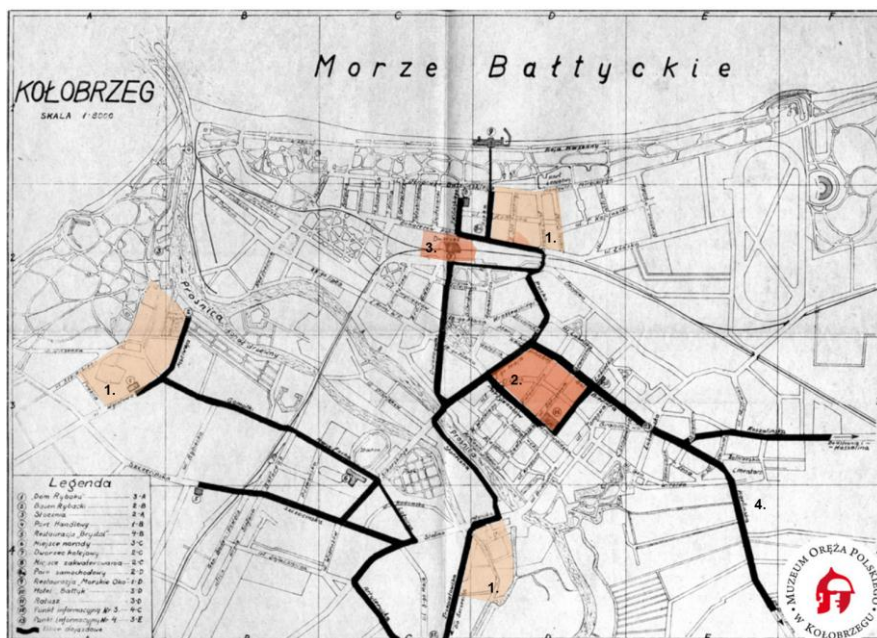
rym Miastem, gdzie w wąskich ulicach toczyły się walki. Oprócz domów mieszkalnych zniszczono także niezbędną infrastrukturę komunalną – gazownię, przepompownię ścieków, port, bazę rybacką, zakłady usługowe i fabryki. Wszystkie drogi prowadzące do Kołobrzegu były niemal nieprzejezdne. Zabarykadowane ciągi komunikacyjne, wyburzone mosty i skradzione szyny stanowiły poważną przeszkodę komunikacyjną dla odbudowy ośrodka.

3.1. I Faza odbudowy miasta

Wyludnione miasto zaczęło przyjmować osadników tuż po przekazaniu Polsce Kołobrzegu w czerwcu 1945 r. W obliczu ogromnej dewastacji napływający osadnicy zajmowali nadające się do zamieszkania budynki zlokalizowane głównie na zachodnich i południowo-zachodnich obrzeżach miasta. Zachowało się tam dawne osiedle rybackie pochodzące z okresu międzywojennego. Tworzące się w okresie pierwszych lat powojennych mikro-osiedla ulokowały się również w pozostałych fragmentach kwartałów niezniszczonych działaniami wojennymi, rozproszonych wokół centrum. Wraz ze wzrostem liczby ludności Kołobrzegu pojawiła się potrzeba rozbudowy zaplecza administracyjnego. W tym czasie wykorzystywano ratusz w centrum miasta, a inne instytucje lokowano w przyległych, zachowanych budynkach. Zdeterminowało to potrzebę powiązania komunikacyjnego osiedli mieszkaniowych z administracją Kołobrzegu. Rozpoczęto wówczas oddolną akcję odgruzowania miasta. Z uwagi na ogromniszczeń udrażniano główne drogi prowadzące do centrum. Odbudowano również mosty – przy ul. Solnej (wraz z kolejowym), przy ul. Edmunda Łopuskiego oraz Batardeau, co zapewniło połączenie lewobrzeżnej części miasta z prawobrzeżną.

W pierwszych dwóch latach po wojnie skupiano się na zaspokojeniu podstawowych potrzeb napływającej do miasta ludności. Lokalne organy administracyjne borykały się z problemami wykraczającymi poza ich kompetencje. Poprzez brak odpowiednio wykwalifikowanych osób rozpoczęcie odbudowy było opóźnione. Ponadto władze powiatowe utworzyły swoją siedzibę w Karlinie, co utrudniło sprawne działania na miejscu. Spotęgowane było to również brakiem zainteresowania Kołobrzegiem na szczeblu krajowym. Sytuacja zmienia się w 1947 r. Zorganizowana wówczas – przez Związek Miast Gospodarczych – konferencja „Odbudowa miasta Kołobrzega” (sic!), poświęcona została problematyce odbudowy gospodarczej miasta [Dziemba 2019: 58]. Postulowano konieczność wprowadzenia zmian w sposobie organizacji pracy oraz reaktywacji przemysłu portowego. Uznaje się, że konferencja zdynamizowała dalsze działania w mieście. Tego samego roku podjęto decyzję o przeniesieniu Starostwa Powiatowego z Karlina do Kołobrzegu [Dziemba 2019: 59]. Dzięki temu miasto powoli zaczęło się rozwijać. Stworzono pierwsze placówki kulturalne i oświatowe. Uruchomiono kino, organizowano zabawy taneczne w centrum miasta. Zaczęto nadawać nowy charakter przestrzeni

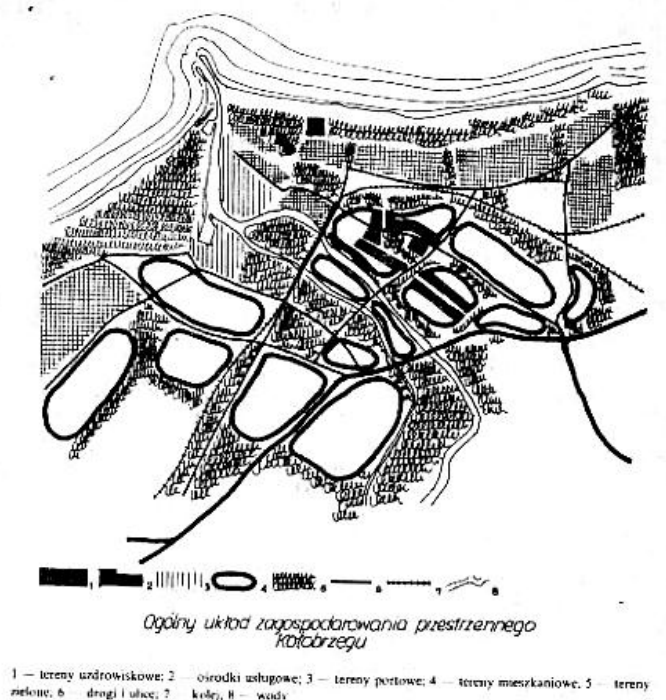
publicznej poprzez zmiany nazw ulic. Odgruzowywane i porządkowane ulice łączyły poszczególne obszary Kołobrzegu, co nadawało miastu swego rodzaju płynność. Uruchomienie portu w 1948 r. pobudziło rozwój gospodarczy. Akcje mające na celu uporządkowanie miasta organizowane były odgórnie przez lokalne władze. Usuwno wciąż zalegające na ulicach niewybuchy, zniszczone sprzęty wojskowe i morze gruzu z niszczących kamienic. Obraz udrożnionej sieci dróg Kołobrzegu przedstawia plan miasta z 1948 r., stworzony na potrzeby ogólnopolskiej Narady Rybackiej, która odbyła się w dniach 27-28 sierpnia 1948 r. (rys. 2). Na przedwojenną mapę nałożony został układ komunikacyjny, odpowiadający stanowi przedwojennemu. Uwagę zwracają wciąż eksploatowane drogi dojazdowe, stanowiące pozostałość średniowiecznych szlaków handlowych. Pozostałe ulice łączą obszary zachowanej tkanki miejskiej, adaptowanej od 1945 r. na potrzeby nowych mieszkańców, przeważnie osadników z innych ziem przedwojennej Polski. Istotny, oznaczony na tym planie szlak biegnie od ul. Wylotowej i ul. Bałtyckiej, zataczając koło wzdłuż ul. Artyleryjskiej i Trzebiatowskiej. Następnie przez most przy ul. Edmunda Łopuskiego łączy się z głównymi punktami w centrum miasta: ratuszem oraz dworcem, gdzie następuje rozwidlenie. Na północ ulice wiodą do pozostałości moła, a we wschodniej części prowadzą do dróg wyjazdowych – ul. Koszalińskiej i ul. Bolesława Krzywoustego.



Rys. 2. Plan miasta z 1948 r. z naniesionymi drogami dojazdowymi (sporządzony z okazji Narady Rybackiej). 1. Małe osiedla mieszkaniowe na niezniszczonych obszarach; 2. centrum administracyjne miasta; 3. dworzec kolejowy; 4. średniowieczny szlak handlowy [Miastokolobrzeg.pl]

3.2. II Faza odbudowy miasta

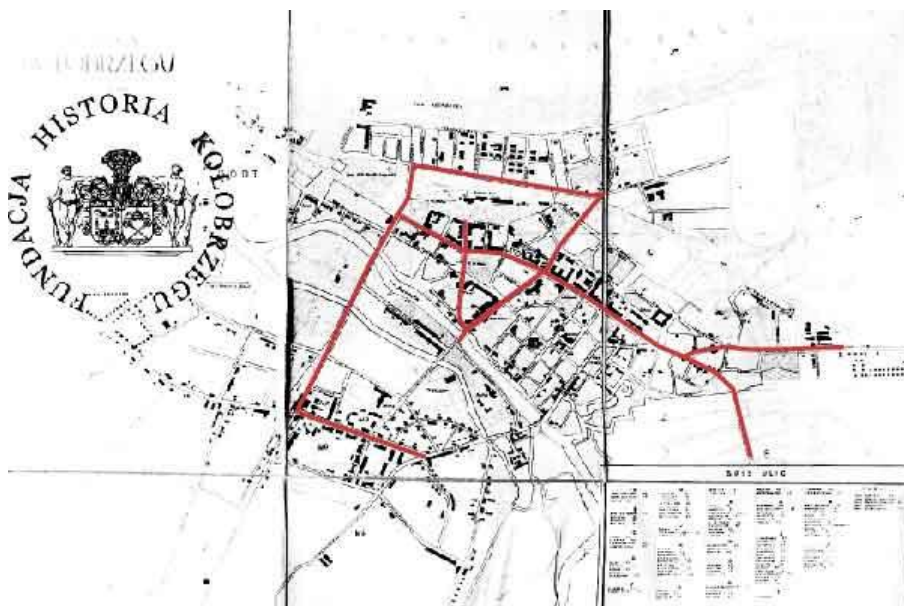
Przyjmuje się, że pierwszy etap powojennej, spontanicznej odbudowy miasta kończy się w 1957 r. za sprawą uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów nr 450/57. Zobowiązywała ona do odnowy znajdujących się na terenie Kołobrzegu źródeł leczniczych, budynków uzdrowiskowych i urządzeń portowych. Uchwała obligowała również do nowych inwestycji w zakresie odbudowy miasta – rozwinięcia bazy usługowej i mieszkaniowej oraz odbudowy infrastruktury komunalnej, w tym dróg. Postulaty uchwały zobrazowano w „Ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego” powstałym we wrześniu 1960 r., sporządzonym dla Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie [Dziemba 2019: 63]. Dokument ten ustanawiał główne kierunki planowanego rozwoju i rozbudowy. Określono wówczas funkcję miasta jako uzdrowiskowo-wypoczynkową, co wiązało się z koniecznością zaadaptowania infrastruktury miejskiej do nowych potrzeb. Założenie oparto na istniejącej sieci dróg, które w tym czasie – po serii rozbiórki – stanowiły już *de facto* jedyny ślad dawnego ukształtowania przestrzeni miasta. Dodatkowo, ze względu na rozwój dzielnicy portowej oraz rozrastające się zakłady przemysłowe, zaplanowano drogi tranzytowe we wschodniej części Kołobrzegu, dalej wiodące przez południową część miasta.



Rys. 3. Ogólny układ zagospodarowania przestrzennego Kołobrzegu
[Bojar-Fijałkowska 1990]

Następne, oparte o Plan Zagospodarowania Przestrzeni, perspektywiczne plany rozwoju przestrzennego w Kołobrzegu – pochodzące z poł. lat 60. XX w. – ukazują sieć ulic o nieco zmienionym układzie. Zasadniczym korektem ulega wschodnia część Kołobrzegu. Plan przewidywał powstanie węzła komunikacyjnego w miejscu wjazdu do miasta. Planowane rondo umożliwiałoby przedostanie się zarówno do dzielnicy uzdrowskiej, jak i przejazd wokół starówki, łącząc ze sobą główne drogi tranzytowe. Takie rozwiązanie połączono przede wszystkim z charakterem rozwoju miasta i potrzebą sprawnego dojazdu do dynamicznie rozbudowywanej dzielnicy uzdrowskiej.

Na początku lat 60. XX w. rozpoczęto intensywny proces rozbudowy Kołobrzegu zgodny z założeniami planu i uchwał rządowych [Kroczyński 1971: 5]. Pracę rozpoczęto od rozbudowy śródmieścia. Powstająca zabudowa blokowa obejmowała historyczne kwartały, pozostawiając historyczny układ ulic. W znacznej mierze nowe budownictwo umiejscowiono wzdłuż krawędzi działek, pozostawiono trzymetrową zieloną strefę buforową. Wnętrze kwartałów stanowiły tereny rekreacyjne, porośnięte trawą oraz wewnętrzne drogi dojazdowe z parkingami. Wzniesione w latach 60. XX w. osiedla charakteryzowały się stosunkowo niewielkimi rozmiarami, wynikającymi z historycznego ukształtowania sieci ulic. Mimo utrzymywania zabudowy w granicach wcześniej wyznaczonej siatki ulic, struktura osiedlowa wprowadziła zupełnie nową jakość architektoniczną i urbanistyczną, gdyż rozbijała ciągi pierzei i intensyfikowała obszar zieleni. Odzwierciedleniem przemian zachodzących w Kołobrzegu może być Informator MO z 1961 r., zawierający plan miasta z naniesionymi nazwami ulic (rys. 4).



Rys. 4. Plan miasta z 1961 r. [Miastokolobrzeg.pl]

Przedstawia on nie tylko proces rozwoju urbanistycznego miasta w rejonie śródmieścia, dzisiejszej al. Św. Jana Pawła II i ul. Dworcowej, ale również ukazuje rangę głównych ciągów komunikacyjnych, wyznaczonych w 1948 r. Dodatkowo w 1961 r., za sprawą odbudowy mostu przy ul. Solnej, wzmocniono rangę istniejących wcześniej połączeń drogowych z lewobrzeżnej części miasta do śródmieścia. Wskutek budowy mostu trakt ten stał się też główną drogą dojazdową do sanatoriów w dzielnicy uzdrowskiej. Uwagę zwraca droga tranzytowa biegnąca od wschodniego wjazdu do miasta i okalająca obszar zniszczonej starówki. Łączy się ona z lewobrzeżnym fragmentem dzisiejszej ul. Edmunda Łopuskiego, ale nie ma bezpośredniego połączenia z południową drogą wyjazdową. Dodatkowo zmieniona ranga ulic doprowadziła do przesunięcia ruchu samochodowego na północ śródmieścia, co odciążało centrum i usprawniło obsługę rozbudowywanych od lat 60. XX w. terenów uzdrowskich [Bojar Fijałkowska 1990: 49]. Ekspansja bazy sanatoryjno-wypoczynkowej w kierunku wschodnim zaowocowała powstaniem nowych ulic, sięgających aż do parku im. Aleksandra Fredry [Patan 2011: 144]. Rosnące zainteresowanie Kołobrzegiem wśród kuracjuszy i letników wymusiło usprawnienie komunikacji w mieście. Połączono wówczas dzielnicę uzdrowską bezpośrednio z ul. Koszalińską. Ułatwiało to dotarcie do rozbudowywanych obiektów sanatoryjno-letniskowych.

3.3. Intensywny rozwój lat 70. XX w.

Lata 70. XX w. wprowadziły nowe rozwiązania konstrukcyjne i intensyfikację zabudowy wielorodzinnej, która wymagała uzupełnienia o nową sieć drogową. Przemiany te (zwłaszcza w zakresie komunikacji) ukazują dobrze plan miasta z 1971 r. W rejonie dzisiejszych ulic – Kamiennej i Wolności, stworzono główną drogę przejazdową, łączącą wschodnią część Kołobrzegu z południową. Rozwiązanie to podzieliło obszar urbanistyczny starego miasta, oddzielając park im. gen. H. Dąbrowskiego i pozostałości obrzeżnej zabudowy starówki. Drogę połączono z dzisiejszą al. św. Jana Pawła II, prowadzącą bezpośrednio do ul. Dworcowej. Ponadto poszerzono i zagospodarowano ul. Myśliwską, wiodącą do wschodniej części dzielnicy uzdrowskiej. Doprowadziło to w konsekwencji do niezwykle istotnych zmian w strukturze przestrzennej i komunikacyjnej Kołobrzegu. W śródmieściu zrealizowano poprzedzoną konkursem organizowanym przez SARP, zabudowę w rejonie ul. Budowlanej [Fiuk 2017: 157]. W rejonie dawnych murów obronnych wybudowano dwa jedenastopiętrowe bloki w formie tzw. „desek” oraz prostopadły do nich szpaler pięciokondygnacyjnych budynków [Kondziela 1998: 106]. Osiedle powstało w miejscu dawnych kwartałów zabudowy, a jego powstanie zniszczyło historyczną strukturę urbanistyczną. Pozwoliło to jednak na stworzenie arterii komunikacyjnej, omijającej centrum miasta. Łączyła ona południowo-wschodnią część Kołobrzegu z dzielnicą uzdrowską. Dodatkowo zmieniono

rangę ulic. Stworzono drogę tranzytową, omijającą centrum miasta. W ten sposób powstała obwodnica dawnej starówki: ring przebiegał przez dwa mosty oraz łączył się z obszarem dworca. Podsumowaniem dynamicznych działań przestrzennych lat 70. i 80. XX w. może być plan miasta pochodzący z 1985 r. Przedstawia strukturę urbanistyczną Kołobrzegu, uzupełnioną zabudową blokową i w pełni zagospodarowaną siatkę ulic, stanowiącą mozaikę średniowiecznego, nowożytnego i powojennego układu komunikacyjnego. Istotnym wydaje się fakt, że w obszarze historycznych dzielnic Kołobrzegu układ dróg pozostał niemal identyczny. Dotyczy to zarówno miasta lokacyjnego, jak i ukształtowanych w XIX w. dzielnic – uzdrowskiej i Śródmieścia. Jedyną korektą w rejonie dzisiejszej ul. Kamiennej stanowi trwałą zmianę i zaburzenie przedwojennego układu. Plan ukazujący rozmieszczenie bloków mieszkalnych pokazuje również, że pomimo kompletnej zmiany charakteru zabudowy, decyzja o wkomponowaniu ich w istniejący układ dawnych kwartałów, doprowadziła do utrzymania sieci dróg w praktycznie niezmienionej formie.



Rys. 5. Plan miasta z 1985 r. [Gis.kolobrzeg.pl]

3.4. III faza odbudowy

Przełomowym momentem rozwoju przestrzennego stały się lata 80. XX w., w których rozpoczęto na obszarze historycznego miasta lokacyjnego budowę tzw. Nowej Starówki. Prace poprzedzono badaniami archeologicznymi ustalającymi dokładny obraz kwartałów. W 1980 r. opracowano projekt koncepcyjny zabudowy obszaru starego miasta. Oparto go na zachowanej siatce średniowiecznych ulic, zachowując ich dawny, kameralny klimat [Kondziela 1998: 107]. Dzięki temu obszar staromiejski odzyskał walory turystyczne, a układ komunikacyjny nie uległ zmianie. Współczesna sieć dróg w Kołobrzegu w znacznym stopniu nawiązuje do ukazanych w artykule planów zagospodarowania przestrzennego pochodzących z lat 60. XX w. Założenia te, w sposób harmonijny z istniejącym układem drogowym, uzupełniają sieć komunikacyjną o drogi tranzytowe i obwodnice. Wybudowane Rondo im. Solidarności i poszerzenie ul. Myśliwskiej umożliwiło płynniejszy ruch i odciążenie śródmieścia. Dodatkowo wytyczona obwodnica (ul. Europejska) umożliwiła bezpośrednie połączenie wschodniej części miasta, stanowiącej jednocześnie główną drogę wjazdową do Kołobrzegu, z dzielnicą przemysłową na zachodzie. Wzmocnienie rangi ul. Unii Lubelskiej i nadanie ciągłości między ul. Koszalińską a ul. Solną połączyło istotne punkty komunikacyjne Kołobrzegu. Dzięki temu została odciążona ul. Kamienna, dotąd rozdzielająca część dawnego obszaru starego miasta. Poprzez zmniejszenie ruchu park im. gen. H. Dąbrowskiego, stanowiący unikalną pozostałość twierdzy Kołobrzeg i nieodłączny element starówki, ma szansę odzyskać swoją wartość turystyczną i powiązanie przestrzenne.

4. PODSUMOWANIE

Przedstawiona w artykule analiza pozwala na stwierdzenie, że pomimo ogromu zniszczeń wynikających z działań wojennych historyczny układ urbanistyczny miasta, bazujący na sieci średniowiecznych dróg handlowych, pozostał trwały i praktycznie niezmienny. Powojenne kształtowanie arterii komunikacyjnych w Kołobrzegu ze względu na trudną przeszłość polityczną, uniemożliwiającą szybką odbudowę, zostało w konsekwencji poprowadzone zgodnie z przedwojennym układem. Wynikało to z uwarunkowań funkcjonalnych i potrzeb mieszkaniowych, których efektem było powstanie sąsiadujących ze śródmieściem dzielnic. Pomimo zupełnie nowej zabudowy w duchu modernistycznym, dawna tkanka miejska i założenia komunikacyjne pozostały wciąż czytelne. Wzrost liczby mieszkańców, letników oraz pojazdów doprowadził do powstania nowych sieci połączeń komunikacyjnych poza obszarem historycznych dzielnic oraz zmiany rangi istniejących w centrum ulic. Mimo tego struktura przestrzenna pozostała wciąż czytelna. Utworzenie swoistego ringu na bazie istniejących dróg umożliwiło poprowadzenie ruchu

dookoła starówki i ominięcie zniszczonego centrum miasta. Poprzez powstanie, planowanych już w latach 60. XX w., nowych sieci komunikacyjnych płynność ruchu zwiększyła się, odciążono centrum nieprzystosowane do napływu samochodów. Powojenna odbudowa pokazała, że niezależnie od formy nowopowstającej zabudowy historyczny układ przestrzenno-funkcjonalny stanowi kluczowy element harmonijnego kształtowania miasta oraz kluczową wartość determinującą rozwój. Układ ulic śródmieścia, pomimo ogromnej skali zniszczeń, został zachowany niemal w pełni, a poprowadzone drogi tranzytowe umożliwiły scalenie starówki i śródmieścia w jeden obszar funkcjonalny, zgodny z historycznym założeniem struktury sieciowej, i jednocześnie dobrze skomunikowany z dzielnicą uzdrowską. Okazało się to szczególnie istotne po zakończeniu budowy Nowej Starówki w latach 90. XX w., kiedy centrum miasta zyskało potencjał turystyczny. Ponadto poprzez nakierowanie ruchu turystów i kuracjuszy na wschodnią część uzdrowiska udało się zachować kameralny klimat starówki i płynne połączenie piesze z kurortem, a więc harmonię komunikacyjną w relacji między dzielnicami. Udowadnia to zarazem trwałość, jak i elastyczność historycznej struktury urbanistycznej Kołobrzegu w relacji z wyzwaniem wynikającym z ciągłym rozwojem tkanki miejskiej.

LITERATURA

- Bal W., 2012, *Cultural identity of seaside health resorts. An inspiring space and demanding heritage*, „Przestrzeń i Forma”, t. 1 (17), s. 133-152.
- Baranowski A., 2019, *60 lat Kołobrzesckiej Spółdzielni Mieszkaniowej*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg.
- Bojar-Fijałkowska A., 1990, *Kołobrzeg w Polsce Ludowej*, Wydawnictwo Koszaliński Ośrodek Naukowo-Badawczy, Koszalin.
- Bugalski Ł., 2014, *Kwestia odbudowy zabytkowych zespołów staromiejskich na Ziemiach Odzyskanych*, „Przegląd Zachodni”, nr 3 (352), s. 212-234.
- Deptuła M., 2014, *Przeobrażenia terenów pofortecznych na przykładzie Torunia w świetle koncepcji M.R.G. Conzena*, „Acta Universitas Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica”, nr 16, s. 57-71.
- Dziemba R., 2018, *Historia Kołobrzegu dla średniozaawansowanych*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg.
- Dziemba R., 2018a, *Tajna mapa Milicji Obywatelskiej*, <https://miastokolobrzeg.pl/historia/16922-tajna-mapa-milicji-obywatelskiej.html> (dostęp: 26.05.2022).
- Dziemba R., 2018b, *Najstarsza mapa Kołobrzegu*, <https://miastokolobrzeg.pl/historia/21337-najstarsza-mapa-kolobrzegu.html> (dostęp: 26.05.2022).
- Dziemba R., 2019, *Historia Kołobrzegu po 1945 roku*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg.
- Fiuk P., 2017, *Architektura miasta odbudowanego*, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Szczecin.
- Gasztold T., Kroczyński H., Rybicki H., 1979, *Kołobrzeg – zarys dziejów*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.

- Heider R., Kierzek A., Laber W., Kotuła J., 2019, *Nieco o rozwoju Kołobrzegu jako uzdrowiska – od przeszłości do teraźniejszości*, „Otorynolaryngologia”, nr 18 (3, 4), s. 94-104.
- Kondziela H., 1998, *Założenia programowe i odbudowa Starego Miasta w Poznaniu i Kołobrzegu*, „Odbudowa Miast Historycznych”, Elbląg.
- Kroczyński H., 1971, *Kołobrzeg* [informator], Wydawnictwo artystyczno-graficzne RSW, Kraków.
- Kroczyński H., 1979, *Relikty nowożytnej twierdzy kołobrzesckiej we współczesnej architekturze miasta*, „Koszalińskie Zeszyty Muzealne”, t. 9, s. 93-112.
- Kroczyński H., 2018, *Powojenny Kołobrzeg 1945-1950*, Wydawnictwo Reda, Kołobrzeg.
- Mapster, *Plany miast – Europa Środkowa*, <http://igrek.amzp.pl/11769551> (dostęp: 26.05.2022).
- Miedziński M., 2017, *Rozwój przestrzeni turystycznej i procesów urbanizacyjnych Kołobrzegu oraz problematyka utworzenia na jego bazie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego*, „Rocznik Kołobrzegi”, Wydawnictwo Reda, Kołobrzeg.
- Patan J., 1999, *Historia Kołobrzegu w fotografii: Kolberg: do 1945 roku*, Agencja Wydawnicza Patan-Press, Kołobrzeg.
- Patan J., 2011, *Moje lata sześćdziesiąte*, Patan Press, Kołobrzeg.
- Rybicki H., 1965, *Początki życia polskiego w Kołobrzegu*, w: *Dzieje Kołobrzegu (X-XX wiek)*, red. H. Lesiński, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- Sekula B., Orlińska H., 1965, *Charakterystyka rozwoju przestrzennego Kołobrzegu (1945-1965)*, w: *Dzieje Kołobrzegu (X-XX wiek)*, red. H. Lesiński, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- System Informacji Przestrzennej, *Plany historyczne*, <https://mapy.gis.kolobrzeg.pl/imapclient/?gmap=gpPlanyHistoryczne> (dostęp: 27.02.2023).
- Uchwała nr 450/57 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 13 listopada 1957 r. o odbudowie miasta Kołobrzegu.
- Urząd Statystyczny w Szczecinie. Gmina miejska Kołobrzeg, 2020, https://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portrety_gmin/powiat_kolobrzegi/gmina_miejaska_kolobrzeg.pdf (dostęp: 26.05.2022).
- Voelker J., 2014, *Ostatnie dni Kołobrzegu: walki o niemieckie miasto w Marcu 1945 roku*. Wydawnictwo Napoleon V, Warszawa.

POST-WAR DEVELOPMENT OF COMMUNICATION ARTERIES IN RECONSTRUCTED KOŁOBRZEG

Summary

The layout of the historic downtown streets of Kołobrzeg, formed from the time of the fortress' liquidation until the end of the 1930s, has remained almost unchanged to the present day despite the city's wartime destruction. The period of reconstruction which began in the mid 1960s saw the rapid growth of the spa district – separated from the centre by a green belt, a railway track and dispersed buildings – mainly industrial. The need to connect the resort to the rest of the city and open it up to tourists necessitated the creation of new transport links between the eastern part of the city and the resort, which had hitherto only been connected to the west. At the same time, in the 1960s, the roads surrounding

the town centre were widened and strengthened, creating a thoroughfare that bypassed the damaged and unattractive old town and the town centre. It connected the eastern part of the city with the industrial port district located along the left bank of the Parsęta River. The article shows the communication relations between the spa and the centre of Kołobrzeg and the urban development that resulted from it.

Keywords: post-war reconstruction, spatial network structure, urban structure, so-called Recovered Lands

Kacper SZEWCZYK*

AKTY DOKTRYNALNE W OCHRONIE ZABYTKÓW A REALIA KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W MIASTACH HISTORYCZNYCH NA PRZYKŁADACH KUTNA I ŁOWICZA

Ruch i transport to pojęcia nierozłącznie powiązane z istnieniem miast, a ich znaczenie zmieniło się znacznie od momentu powstania większości z nich.. Międzynarodowe akty doktrynalne w dziedzinie ochrony zabytków zdefiniowały problemy w tym zakresie i nakreśliły dobre praktyki służące zachowaniu wartości kulturowych historycznych ośrodków. W niniejszym tekście przeprowadzono analizę realiów komunikacyjnych dwóch miast w województwie łódzkim pod kątem ich zgodności z zaleceniami tzw. Karty Waszyngtońskiej i Dokumentu z La Valetty. W toku badania wykazano, że istnieją znaczne rozbieżności pomiędzy teorią konserwatorską a rzeczywistością ruchu pojazdów w obrębie wybranych miast (Kutna i Łowicza). Fakt ten wpływa negatywnie na możliwości rewaloryzacji zabytkowej przestrzeni i przyczynia się do znacznego obniżenia wartości krajobrazu kulturowego.

Słowa kluczowe: miasta historyczne, ochrona zabytków, komunikacja samochodowa, województwo łódzkie, Łowicz, Kutno

1. WPROWADZENIE

Ruch i transport to pojęcia bezsprzecznie związane z historią miast. Przebieg dróg pomiędzy rozwiniętymi punktami osadniczymi był jednym z kluczowych czynników determinujących lokalizację nowych ośrodków, które z kolei zyskując znaczenie, same mogły stawać się punktami docelowymi nowych szlaków komunikacyjnych. Ta sprężona sieć relacji ulegała i ulega nieustannym przemianom, dostosowując się do sytuacji geopolitycznej i gospodarczej na świecie. Organiczność tego procesu doskonale oddają określenia stosowane w literaturze dotyczącej urbanistyki, geografii czy ochrony zabytków, takie jak: tkanka, arteria, morfogene-

* Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny, Szkoła Doktorska Nauk Humanistycznych. ORCID: 0000-0003-1504-0016.

za – stosowane zarówno w medycynie, jak i w badaniach nad miastami. Zbieżność nie jest tu przypadkowa, gdyż skala zmian zachodząca z każdą przebudową czy regulacją upodabnia miasta do żywych organizmów. W takim ujęciu „układ krwionośny” dzielnic, kwartałów, placów i rynków stanowią drogi o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym. Niestety – tak jak w medycynie – pewne wrodzone i nabyte wady kluczowych układów mogą wpływać negatywnie na cały zespół miejski.

Niniejszy tekst ma na celu zarysowanie współczesnych relacji pomiędzy infrastrukturą ruchu samochodowego a obowiązującą teorią ochrony konserwatorskiej. Na potrzeby badania autor przeprowadził analizę dwóch ośrodków z terenu województwa łódzkiego – Łowicza oraz Kutna. Oba miasta charakteryzują się różnymi uwarunkowaniami historycznymi, genezą układów przestrzennych, statusem ochrony konserwatorskiej i aktualnymi perspektywami rozwoju. Analizy przeprowadzono z uwzględnieniem międzynarodowych aktów doktrynalnych w postaci Karty Waszyngtońskiej [ICOMOS 1987] oraz dokumentu z La Valetty [ICOMOS 2011]. Treść tych dokumentów stanowi podsumowanie podejścia społeczności konserwatorskiej do zagadnień związanych z ochroną miast i dzielnic zabytkowych. Ewolucja postulatów teoretycznych zawartych w obu aktach unaocznia zmiany, jakie zaszły w tym zakresie na przestrzeni blisko 40 lat. Zestawienie dokumentów z rzeczywistością wspomnianych miast historycznych umożliwia weryfikację ich praktycznego wpływu na proces ochrony zabytków na terenie województwa łódzkiego.

Studium przypadku obejmuje miasta zlokalizowane w północnej części województwa, która historycznie stanowiła pogranicze ziemi łęczyckiej oraz Mazowsza [Koter 2016: 137-142]. Dobór ten wynika z historycznego znaczenia oraz stopnia złożoności i zachowania dawnych układów przestrzennych, a także ich wysokiej wartości zabytkowej. Dodatkowo, ich stosunkowo bliskie sąsiedztwo pozwoliło na przeanalizowanie zagadnienia na niewielkim obszarze, w uznaniu autora – reprezentatywnym. Czynnikiem pozwalającym na pogłębienie analizy jest ponadto bezpośrednie doświadczenie autora w pracy w dziedzinie ochrony zabytków na omawianym terenie. W badaniu posłużono się opracowaniami naukowymi na temat historii omawianych miast i całego regionu, archiwalnymi i aktualnymi materiałami kartograficznymi i ikonograficznymi. Istotne dla badań były także wielokrotne wizje terenowe opisywanych miejscowości, które pozwoliły na sformułowanie tez wynikających z bezpośredniej obserwacji.

Przy tworzeniu rysów historycznych układów urbanistycznych kluczowe były opracowania monograficzne na temat Łowicza [Kołodziejczyk (red.) 1986] oraz Kutna [Szymczak (red.) 2011]. Obu wspomnianym miastom poświęcone są również konserwatorskie studia historyczno-urbanistyczne sporządzane na potrzeby planów zagospodarowania miast, które z uwagi na swój wiek nie są już w pełni aktualne, zarówno w zakresie opisywanego stanu faktycznego, jak i ustaleń naukowych w odniesieniu do genezy układów przestrzennych. Autor korzystał z egzemplarzy znajdujących się w zasobie archiwalnym Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Łodzi.

2. AKTY NORMATYWNE W OCHRONIE MIAST ZABYTKOWYCH

Zachowanie czytelno historycznego układu urbanistycznego z wypełniającą go zabudową zabytkową jest jednym z kluczowych, o ile nie najważniejszym, kryterium wartościowania miast w ujęciu konserwatorskim. Podstawowy akt prawny dotyczący ochrony zabytków w Polsce, czyli ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, definiuje historyczny układ urbanistyczny jako „przestrzenne założenie miejskie lub wiejskie, zawierające zespoły budowlane, pojedyncze budynki i formy zaprojektowanej zieleni, rozmieszczone w układzie historycznych podziałów własnościowych i funkcjonalnych, w tym ulic lub sieci dróg” [Dz.U. z 2022 r. poz. 840; U.o.z.o.z; stan prawny na 8.09.2022 r.]. Stałość form przestrzennych i zmienność sposobów komunikacji to czynniki, które stanowią źródło istotnych problemów urbanistycznych, a te przekładają się również na praktykę ochrony zabytków. Świadomość tych bliskich relacji oraz zagrożeń, które rodzą, zmusiła międzynarodową społeczność konserwatorską do uwzględnienia ich w dokumentach normatywnych konstytuujących aktualną praktykę konserwatorską. Należy zaznaczyć, że akty doktrynalne nie oddziałują bezpośrednio na uwarunkowania ochrony zabytków w Polsce, gdyż nie posiadają mocy prawnej, jednak mogą być jedną z podstaw opracowania wytycznych ministerialnych dla wojewódzkich konserwatorów zabytków. Opracowania te – mimo że – również nie są aktami prawnymi, stanowią pewien rodzaj drogowskazu w postępowaniu z różnymi typami obiektów zabytkowych. Jednym z najpowszechniej znanych dokumentów tego typu jest Karta Wenecka, która została uchwalona w 1964 r. Charakter zaleceń formułowanych w aktach doktrynalnych jest z natury bardzo ogólny, gdyż obejmują one swoim zakresem niezmiernie szerokie kategorie obiektów. Wytyczne o takim charakterze często nie uwzględniają lokalnych uwarunkowań prawnych, społecznych tendencji czy potrzeb obywateli. Ich ilość i zakres tematyczny powodują również, że trudniejsze jest postrzeganie ich jako dokumentów definiujących jasno określoną, spójną politykę konserwatorską. Mimo pewnych wad akty normatywne tego rodzaju nie powinny być postrzegane jako niespójne i tym samym trudne do zastosowania [Szymgin 2015: 11-12].

Wspomniana wcześniej ustawa o ochronie zabytków nie określa szczegółowych norm czy dobrych praktyk w konserwacji zabytków. Nie czyni tego również żaden inny akt prawny, np. rozporządzenie ministerialne. W praktyce służby konserwatorskie opierają się więc na doświadczeniu, wytycznych Generalnego Konserwatora Zabytków oraz aktach doktrynalnych. Ochronie krajobrazu kulturowego i miast zabytkowych dotyczą w szczególności dwa dokumenty opracowane przez Międzynarodową Radę Ochrony Zabytków (ICOMOS) – Karta Waszyngtońska z 1987 r. (*Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas*), oraz tzw. dokument z La Valetty (z 2011 r.) w sprawie ochrony i zagospodarowania miast hi-

starych i dzielnic zabytkowych (*The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas*).

W Karcie Waszyngtońskiej zawarto następujące zapisy dotyczące transportu samochodowego w miastach zabytkowych [Szymgin 2015: 91-93]:

11. Ruch pojazdów musi być ściśle regulowany w obrębie miast i dzielnic zabytkowych; miejsca postoju i parkingi powinny być tak urządzone, aby nie szkodziły widokowi na zespoły zabytkowe ani na ich otoczenie.

12. Sieć wielkich arterii komunikacyjnych przewidziana w planach zagospodarowania terytorialnego nie powinna wkraczać w granice miast zabytkowych, ale jedynie ułatwiać ruch w ich pobliżu i dostęp do tych zespołów.

Zapisy te postulują wyprowadzanie poza obszar miast historycznych nowych arterii komunikacyjnych, takich jak drogi szybkiego ruchu i autostrady. Określają ponadto priorytet tkanki zabytkowej nad ruchem samochodowym i miejscami postojowymi, jednak nie wykluczają ich funkcjonowania w zabytkowych centrach.

Dokument z La Valetty rozwija tematykę zagadnień komunikacyjnych w ośrodkach historycznych, niejako „dopisując” do zapisów Karty Waszyngtońskiej następujące punkty [Szymgin 2015: 195-203]:

Ruch pojazdów musi być ściśle regulowany w obrębie miast i dzielnic zabytkowych.

Sieć wielkich arterii komunikacyjnych przewidziana w planach zagospodarowania terytorialnego nie powinna wkraczać w granice miast zabytkowych a jedynie ułatwiać ruch w pobliżu i nich dostęp.

Większość miast historycznych i dzielnic zabytkowych powstawała dla pieszych i środków transportu o małych prędkościach. Wprowadzane do nich samochody spowodowały znaczne zniszczenia, obniżając jednocześnie jakość życia mieszkańców.

Infrastruktura drogowa (parkingi, stacje metra itp.) nie może szkodzić zabytkowej zabudowie i jej otoczeniu. W historycznych strukturach miast powinno się preferować środki transportu, które mają niewielki wpływ na infrastrukturę drogową.

Należy promować ruch pieszy lub wprowadzić ekologiczne systemy komunikacji miejskiej i ekologiczne środki transportu indywidualnego.

Analiza systemu ulic i ich rozplanowania powinna uwzględnić pierwszeństwo ruchu pieszych. Parkingi powinny znajdować się poza strefą chronioną, a jeśli to możliwe, również poza strefą buforową.

Główne drogi publiczne powinny omijać obszary chronione i strefy buforowe.

Poza powtórzeniem postulatów Karty Waszyngtońskiej jasno widoczna jest radykalizacja podejścia konserwatorskiego do komunikacji samochodowej w miastach zabytkowych. Wskazywany jest jej destrukcyjny wpływ na tkankę zabytkową, postuluje się nawet zupełną likwidację parkingów w centrach historycznych, a nawet w strefach ochronnych wokół nich.

3. UWARUNKOWANIA HISTORYCZNE, PRZESTRZENNE I KONSERWATORSKIE MIAST

Obydwa miasta, będące przedmiotem refleksji, zlokalizowane są na terenie historycznego Mazowsza (Kutno w ziemi gostynińskiej, zaś Łowicz w sochaczewskiej) przy granicy z ziemią łęczycką. Od XVI w. kluczowym, ponadlokalnym szlakiem komunikacyjnym w ich obrębie był trakt prowadzący z Warszawy na zachód, w kierunku Poznania [Pałucki 1973; Rutkowski 1998]. W okresie panowania dynastii Wettynów przez omawiany teren planowano przejazdy królów przemierzających się między Dreznem a stolicą Rzeczypospolitej. Pozostałością tego traktu jest nazwa ul. Królewskiej oraz zajazd pocztowy w Kutnie [Bernatowicz 2020: 71-74].

Zasadnicze układy urbanistyczne zdecydowanej większości miast centralnej Polski zostały wytyczone w średniowieczu [Kalinowski 1975: 14], kiedy szlaki komunikacyjne dostosowano do obsługi ruchu o zupełnie innym charakterze i natężeniu niż współcześnie. Mimo licznych zmian znaczenia poszczególnych osad i szlaków komunikacyjnych tym, co w perspektywie stuleci okazało się być najtrwalsze, są przebiegi dróg i podziały parcelacyjne. O ile największe ośrodki o ugruntowanym znaczeniu ogólnokrajowym od początku rozwoju motoryzacji podlegają regulacjom i przebudowom systemów komunikacji, mających dostosować je do natężonego ruchu samochodowego, o tyle małe i średnie miasta dużo częściej utrzymują układy ukształtowane w minionych epokach.



Rys. 1. Perspektywa ul. Zduńskiej i Stary Rynek w Łowiczu [fot. Autor]



Rys. 2. Perspektywa ul. Zduńskiej i Stary Rynek w Łowiczu [fot. Autor]



Rys. 3. Widok na południową pierzeję Placu Wolności w Kutnie [fot. Autor]

Arcybiskupi Łowicz otrzymał lokację na prawie niemieckim w połowie XIV w. Wytyczono wtedy regularny rynek wraz z odchodzącymi od niego ulicami, jednak już wcześniej w pobliżu istniała przedlokacyjna osada targowa, po lokacji zwana Podgrodziem (obecnie plac Przyrynek), korzystająca z bliskości przeprawy przez rzekę Bzurę i pobliskiej siedziby prymasowskiej. Na początku XV w. w Łowiczu powstało nowe miasto skupione wokół trójkątnego rynku [Morawski 1986]. Nieregularny, rozciągnięty równoleżnikowo, oparty na trzech miejskich placach układ został utrwalony na widoku miasta z XVI w., opublikowanym w dziele *Theatri praecipuarum totius mundi urbium liber sextus* [Braun, Hogenberg 1618] i do tej pory jest wyraźnie czytelny w planie miasta. Całe śródmieście miasta objęte jest wpisem do rejestru zabytków.



Rys. 4. Widok na wschodnią pierzeję Placu Wolności w Kutnie [fot. Autor]

Kutno było miastem prywatnym, pierwotnie we władaniu rodu Kucieńskich herbu Ogon, lokowanym zapewne w pierwszej połowie XV w. [Nowak 2011: 133-147]. Pomimo wcześniej nadanego prawa niemieckiego Kutno przed długi czas nie rozwijało się znacząco pod kątem przestrzennym poza otoczenie rynku i bezpośrednio sąsiadującego z nim Rynku Zduńskiego. Dopiero w XVIII w., kiedy miasto należało do rodziny Zamoyskich, otoczenie wspomnianego już wcześniej królewskiego

dworu pocztowego, zlokalizowanego na zachód od rynku lokacyjnego, zaczęło nabierać cech reprezentacyjnych. W wyniku regulacji w pierwszej ćwierci XIX w. zostało ono przekształcone w pełnoprawny plac miejski [Kita 2011: 251-258]. Ukształtowane do XIX w. historyczne centrum Kutna ma kształt zbliżony do prostokąta rozciągniętego w osi wschód-zachód wzdłuż rzeki Ochni. Jego trzon stanowią dwa rynki – Stary oraz Nowy – i sieć łączących je, równoległych dróg, przeciętych mniejszymi, poprzecznymi uliczkami oraz mniejszy Rynek Zduński. Zamiast jednego dużego obszaru do rejestru zabytków zostały wpisane poszczególne zespoły urbanistyczne architektoniczne – starego rynku (Plac Wolności), Rynku Zduńskiego, ulicy Królewskiej oraz nowego rynku (Plac Piłsudskiego).

4. ROZWIĄZANIA W ZAKRESIE RUCHU SAMOCHODÓW I INFRASTRUKTURY PARKINGOWEJ W HISTORYCZNYCH CENTRACH

Obydwa miasta różnią się zdecydowanie w zakresie genezy ukształtowania historycznego układu urbanistycznego, wieku i stylu zabudowy śródmiejskiej, najważniejszych dominant, a także strategii ochrony konserwatorskiej. Zarówno Kutno, jak i Łowicz ulokowane są w pobliżu zjazdów z autostrad oraz otoczone są obwodnicami. W żadnym z miast wielkie arterie nie wkraczają do historycznego centrum ani jego bliskiego sąsiedztwa. Można zatem stwierdzić, że postulaty dokumentów doktrynalnych w zakresie ruchu o wysokim natężeniu zostały w nich zrealizowane. Kwestie ruchu o mniejszym natężeniu i towarzyszącej mu infrastruktury w obydwóch przypadkach rozwiązano inaczej. Krótka analiza współczesnych planów Kutna i Łowicza oraz map archiwalnych pozwala na zdefiniowanie przebiegu głównych dróg w granicach historycznych centrów. Najprzydatniejszym źródłem do tego typu analiz jest Topograficzna Karta Królestwa Polskiego, czyli tak zwana Mapa Kwatermistrzostwa, powstała w latach 1822-1843, przedstawiająca teren Królestwa Polskiego w skali 1:126 000. Mapa ta jest na tyle dokładna, że uwzględnia ogólny zarys bloków zabudowy średnich i dużych miast oraz przebieg głównych dróg w ich granicach.

W Kutnie główną historyczną arterię stanowiła ulica Królewska, tak więc ruch odbywał się przez współczesny Plac Wolności i Plac marsz. Józefa Piłsudskiego. Obecnie ulica ta dostępna jest wyłącznie do wjazdów docelowych i pełni funkcję reprezentacyjnego pasażu. Podobnie jest z Placem Piłsudskiego, gdzie ruch tranzytowy odbywa się tylko wzdłuż jednego z boków placu, pomiędzy ul. Henryka Sienkiewicza a ul. Gabriela Narutowicza. Plac Wolności, pozbawiony w trakcie II wojny światowej bloku śródrynkowego, przez lata użytkowany był jako przestrzeń do parkowania pojazdów. Ukończona w 2021 r. przebudowa placu utrwaliła wspomnianą funkcję, podniesiono płytę rynku do poziomu ul. Królewskiej, a poniżej

zlokalizowano parking. Z uwagi na różnicę wysokości terenu pomiędzy północną a południową pierzeją jego konstrukcja spowodowała zasłonięcie widoku na partery kamienic południowej pierzei. W wyniku tej inwestycji znacznie przekształcono dotychczasowy wygląd placu i podporządkowano jego przestrzeń funkcji parkingowej. W zabytkowym centrum rola ul. Królewskiej jako ciągu pieszego służącego obsłudze znajdujących się w jej obrębie lokali usługowych jest wyraźnie widoczna. Obszar Placu marsz. Józefa Piłsudskiego został wyłączony z ruchu. Na jego płycie organizowane są wszelkie wydarzenia kulturalne, co również sprzyja ekspozycji pierzei. Na całym opisywanym obszarze Kutna można zaobserwować swobodny, dominujący ruch pieszy i jedynym elementem zagospodarowania tej części miasta podporządkowanym pojazdom jest opisywany wcześniej parking pod płytą Placu Wolności.

Główną ulicą dawnego Łowicza była ul. Zduńska, łącząca Stary Rynek i Nowy Rynek. W rejonie Starego Rynku zlokalizowanych jest wiele istotnych zabytków miasta, w tym jego główna dominanta, czyli katedra pw. Najświętszej Maryi Panny, barokowy kościół pijarów, dawne kolegium mansonarskie, XIX-wieczny ratusz oraz kamienice, wiekiem sięgające nawet XVI stulecia. Sama płyta placu pełni funkcję wielkopowierzchniowego parkingu, a wzdłuż jego południowej i wschodniej krawędzi odbywa się lokalny ruch tranzytowy. Ul. Zduńska została przekształcona w jednopasmową drogę jednokierunkową, a wzdłuż jej północnej pierzei wyznaczono miejsca postojowe dla aut, jednak w praktyce samochody parkowane są także wzdłuż pierzei południowej. Poruszając się ul. Zduńską w kierunku zachodnim dotrzeć można do Nowego Rynku, który posiada funkcję reprezentacyjnego placu. Ruch po jego obwodzie jest dozwolony, co powoduje, że ma on charakter obszernego, trójkątnego ronda. Miejsca parkingowe wytyczono po obydwóch stronach ulic zlokalizowanych wzdłuż boków rynku. Przestrzeń placów oraz łączącej je ulicy Zduńskiej sprawia wrażenie podporządkowania funkcji parkingowej. Główna historyczna arteria Łowicza na całej długości wypełniona jest specjalnie wyznaczonymi w pasie jezdni miejscami postojowymi, a piesze ciągi komunikacyjne nikną, wtłoczone pomiędzy zaparkowane pojazdy a zabytkową zabudowę. Z uwagi na mieszkalno-usługową funkcję zabudowy wzdłuż ul. Zduńskiej stan ten jest zapewne odpowiedzią na zapotrzebowanie mieszkańców miasta i klientów lokali użytkowych.

5. PODSUMOWANIE

W artykule przedstawiono rozwiązania w zakresie transportu samochodowego i lokalizacji miejsc parkingowych w historycznych centrach Kutna oraz Łowicza. W obydwóch przypadkach mamy do czynienia z ośrodkami o wysokiej wartości historycznej, co podkreślają wpisy do rejestru zabytków ich układów urbanistycznych. Warto zaznaczyć, że są to miasta o różnych wielkościach i potencjałach roz-

wojowych. Łowicz w 2014 r. posiadał 29169 mieszkańców, zaś Kutno 45371 [Szukalski 2016], jednak to w Łowiczu historyczny układ urbanistyczny jest bardziej złożony, obszerniejszy i wypełniony większą ilością wartościowych obiektów zabytkowych. W Kutnie duża część przestrzeni historycznego centrum podporządkowana jest ruchowi pieszemu, co sprzyja ekspozycji zabytkowej zabudowy i utrzymaniu ducha miejsca. Jest to jednak dużo łatwiejsze do zrealizowania z uwagi na mniejszy powierzchniowo fragment miasta o wysokiej wartości zabytkowej i możliwości swobodniejszego przeprowadzenia tranzytowego ruchu pojazdów ulicami równoległymi do głównej historycznej arterii. Za tendencję negatywną można uznać utrwalenie parkingowej funkcji jednego z rynków miasta i realizację jego przebudowy w formie, która powoduje przesłanianie zabytkowej zabudowy. Ścisłe centrum Łowicza jest silnie podporządkowane ruchowi i postojowi pojazdów. Wszechobecne samochody znacząco ingerują w krajobraz kulturowy, pojawiając się w strefach ekspozycji najważniejszych zabytków oraz pierzei. Wzdłuż ulicy Zduńskiej, stanowiącej historyczną arterię, ciągi piesze są wąskie i ustępują miejsca parkingom. Ilość miejsc postojowych, zwłaszcza w obrębie lokacyjnego rynku miasta, wskazuje na zupełne zignorowanie zapisów aktów doktrynalnych.

Pewne pozytywne tendencje w dostosowaniu zabytkowej pierzei do ustaleń Karty Waszyngtońskiej oraz dokumentu z La Valetty można zaobserwować w Kutnie, gdzie historyczna arteria oraz jeden z historycznych rynków przeznaczone są do ruchu pieszego. Za nieudany eksperyment można uznać jednak przebudowę placu Wolności, która jak mogłoby się wydawać, stanowiła próbę pogodzenia wcześniejszej funkcji parkingowej z nową, reprezentacyjną. Projekt ten przyczynił się jednak do zaburzenia istotnych z konserwatorskiego punktu widzenia perspektyw widokowych. Niepokojące są rozwiązania w obrębie Łowicza. Wiek, stopień złożoności układu przestrzennego oraz ilość zabytków o znaczeniu ponadlokalnym pozwalają umieścić to miasto w czołówce najważniejszych ośrodków historycznych, co najmniej w obrębie województwa. Mimo to przestrzeń zabytkowa miasta przepełniona jest zaparkowanymi lub poruszającymi się samochodami, co nie sprzyja rewaloryzacji i ekspozycji krajobrazu kulturowego. Przedstawione w tekście analizy wykazały, że istnieje duża rozbieżność pomiędzy założeniami aktów doktrynalnych w dziedzinie ochrony miast historycznych a praktyką urbanistyczną. Wskazane jest, aby tendencja ta została odwrócona, a priorytet ruchu pieszego i ekspozycji wartości kulturowych został uznany nie tylko przez społeczność konserwatorską, ale także władze i mieszkańców miast. Nie jest to jednak zadanie łatwe, gdyż historyczne uwarunkowania wspomnianych miast utrudniają zaspokojenie zapotrzebowania na miejsca postojowe. Szczególne trudności w tym zakresie mogą pojawiać się na terenie Łowicza, z uwagi na bardzo wąskie szerokości oraz nieregularność historycznych działek i wypełniającą je zabudowę oficynową. Wydaje się, że zarówno na terenie Kutna, jak i Łowicza opisane w artykule rozwiązania w zakresie miejsc postojowych stanowią odpowiedź na potrzeby mieszkańców miast. Taka sytuacja jest źródłem konfliktu między interesem obywateli, który pomijany jest przez cytowane akty doktrynalne, a postulatami konserwatorskimi.

LITERATURA

- Bernatowicz T., 2020, *Czekając na króla. Barokowe rezydencje między Warszawą a Dreznem przy trakcie pocztowym Augusta III z 1750 roku*, „Quart”, z. 2, s. 71-90.
- Braun G., Hogenberg F., 1618, *Theatri Praecipvarvm Totivs Mvndi Vrbivm Liber Sextvs*, Kolonia, <https://doi.org/10.11588/diglit.17577#0164> (dostęp: 26.09.2022).
- Dz.U. z 2022 r. poz. 840. ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.
- Kalinowski W., 1975, *Zabudowa i struktura przestrzenna miast polskich od połowy XVII do schyłku XVIII wieku*, „Studia i Materiały z Historii Kultury Materialnej”, t. 50, s. 7-63.
- Kita J., 2011, *Przestrzeń i infrastruktura miejska*, w: *Kutno poprzez wieki t. I*, red. J. Szymaczak, Polskie Towarzystwo Historyczne Oddział w Łodzi, Kutno–Łódź, s. 131-176.
- ICOMOS, 1987, *Charter for the conservation of historic towns and urban areas (Washington Charter 1987)*, https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/towns_e.pdf (dostęp: 20.08.2022).
- ICOMOS, 2011, *The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas*, <https://civvih.icomos.org/sites/default/files/CIVVIH%20Valletta%20Principles.pdf>, (dostęp: 20.08.2022).
- Morawski Z., 1986, *Łowicz średniowieczny*, w: *Łowicz-dzieje miasta*, red. R. Kołodziejczyk, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych, Warszawa, s. 11-91.
- Nowak T., 2011, *Kutno i Łąkoszyn do schyłku XVI wieku*, w: *Kutno poprzez wieki t. I*, red. J. Szymaczak, Polskie Towarzystwo Historyczne Oddział w Łodzi, Kutno–Łódź, s. 131-176.
- Pałucki W. (red.), 1973, *Atlas Historyczny Polski. Mazowsze w drugiej połowie XVI wieku, cz. I: mapa, plany*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Rutkowski H. (red.), 1998, *Atlas historyczny Polski. Województwo sieradzkie i województwo łęczyckie w drugiej połowie XVI wieku, cz. I: mapy i plany*, Wydawnictwo Instytutu Historii PAN, Warszawa.
- Szmygin B., 2015, *Vademecum konserwatora zabytków*, PKN ICOMOS, Warszawa.
- Szukalski P., 2016, *Rozwój demograficzny miast województwa łódzkiego*, „Demografia i Gerontologia Społeczna – Biuletyn Informacyjny”, z. 2, s. 1-4.

DOCTRINAL ACTS IN THE PROTECTION OF MONUMENTS AND THE REALITIES OF CAR COMMUNICATION IN HISTORICAL CITIES ON THE EXAMPLE OF KUTNO AND ŁOWICZ IN THE LODZKIE VOIVODESHIP

Summary

Traffic and transport are concepts that are inseparably connected with the existence of cities. Transport conditions have changed significantly since the establishment of the vast majority of Polish cities. International doctrinal acts in the field of monument protection have defined problems in this area and outlined some good practices to protect cultural values of historic centers. In this text, two cities in the Lodzkie Voivodship were analyzed

in terms of compliance with the recommendations of the so-called Washington Charter and the La Valetta Document. The study showed that there are significant discrepancies between the conservation theory and the reality of vehicle traffic within selected cities as case studies: Kutno and Łowicz. This fact has a negative impact on the possibility of revalorizing the historic space and contributes to a significant reduction in the value of the cultural landscape.

Keywords: Historical cities, monument protection, car transportation, łódzkie voivodeship, Łowicz, Kutno

Iwona KRAWIEC*

WPLYW ROZWOJU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA HISTORYCZNE UKŁADY URBANISTYCZNE MAŁYCH MIEJSCOWOŚCI I „MIAST ZDEGRADOWANYCH”. ANALIZA I OCENA PROBLEMU NA WYBRANYCH PRZYKŁADACH Z MAZOWSZA

Od ponad stulecia trwa proces niwelacji dysproporcji w sieci połączeń drogowych pomiędzy terenami kraju, które przez ponad 120 lat znajdowały się pod trzema zaborami i rozwijały się w różnym tempie. W wyniku przeprowadzonych w XX i XXI w. prac modernizacyjnych istniejących dróg lub wytyczenia nowych tras niejednokrotnie modyfikacji ulegały układy przestrzenne, zarówno dużych aglomeracji, jak i mniejszych miejscowości oraz wsi o tradycji miejskich. W przypadku tych ostatnich jakiegokolwiek ingerencje mogły mieć znaczący wpływ na całą strukturę osady. W niniejszym tekście przedstawiono autorską systematykę i ocenę wpływu rozbudowy sieci dróg krajowych na historyczne układy urbanistyczne małych miejscowości i tzw. „miast zdegradowanych” z terenu Mazowsza Wschodniego i Południowego. Zaproponowana systematyka została oparta na analizie 20 miast, z których dokładniej w tekście omówione zostały cztery. Na podstawie wybranych przykładów przedstawiono różne skale bezpośredniej ingerencji w historyczną strukturę miejscowości oraz ich konsekwencje.

Słowa kluczowe: miasta zdegradowane, rozwój systemu drogowego, miasta restytuowane, Mazowsze, historyczne układy urbanistyczne

1. WPROWADZENIE

Po odzyskaniu niepodległości władze odradzającej się Polski stanęły przed niełatwym zadaniem zniwelowania dysproporcji rozwojowych pomiędzy terenami, które przed ponad 120 lat znajdowały się pod trzema zaborami, rozwijając się

* Politechnika Warszawska, Wydział Architektury, Zakład Architektury Polskiej. ORCID: 0000-0002-9765-8014.

w różnym tempie i według różnej polityki przestrzennej, a które na nowo miały stworzyć jeden organizm państwowy. Dysproporcje te dotyczyły wielu aspektów gospodarczych, w tym m.in. systemu komunikacji drogowej. Proces ten, rozpoczęty ponad sto lat temu, trwa do dziś. Tempo rozwoju infrastruktury drogowej zmieniało się wraz z wojną, transformacją ustrojową i gospodarczą, rozwojem motoryzacji.

W trakcie wytyczania nowych dróg lub przy regulowaniu już istniejących nadzrędnym celem było stworzenie jak najefektywniejszego połączenia, które zapewni szybkie i wygodne przemieszczanie się oraz wydajny transport. Niejednokrotnie na wytyczonej trasie znalazło się miasteczko lub dawne miasto, które ze względu na małe znaczenie w skali regionu, nie zostało objęte dostateczną ochroną planistyczną, chociaż na jego terenie znajdowały się wartościowe obiekty zabytkowe, a układ urbanistyczny wart był zachowania. Mimo to w momencie przebudowy drogi nie zastanawiano się, jak przeprowadzenie trasy wpłynie na dotychczasowy charakter miejscowości.

Niniejszy artykuł jest próbą analizy i oceny wpływu rozbudowy sieci dróg krajowych na historyczne układy urbanistyczne małych miejscowości i tzw. *miast zdegradowanych*, czyli dawnych miast, które w wyniku reformy miejskiej, podjętej z przyczyn ekonomicznych lub politycznych, zostały pozbawione praw miejskich i zostały zdegradowane do statusu osady lub gminy wiejskiej, chociaż niejednokrotnie mogły poszczycić się typowo miejskim układem urbanistycznym, bogatym w wartościową zabudowę przyrynkową, budynki sakralne, rezydencjonalne [Krzysztofik, Dymitrow 2015: 6-7]. W artykule omówione zostaną przykłady miejscowości z województwa mazowieckiego, na którego terenie w trakcie II poł. XX w. powstało wiele nowych dróg, mających lepiej skomunikować stolicę z resztą kraju.

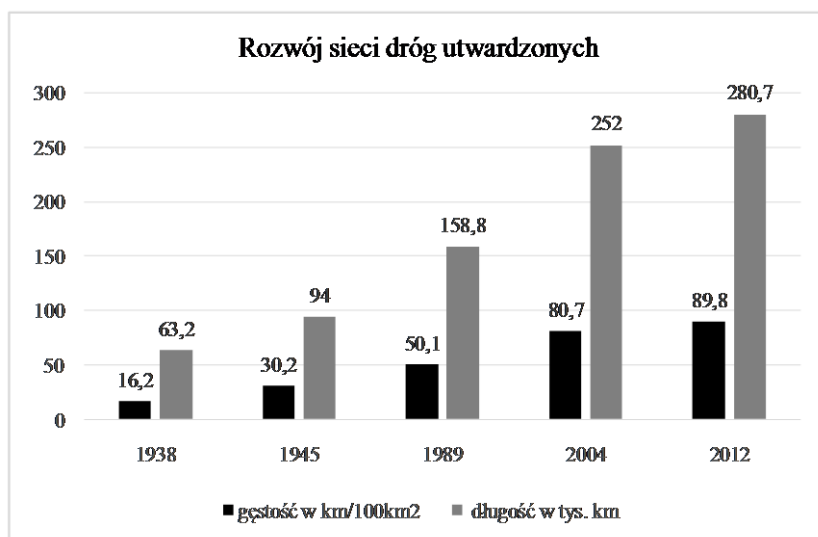
1.1. Rozwój sieci dróg w Polsce a rozwój motoryzacji – tło historyczne

Jednym z większych wyzwań, przed jakimi stanęły władze Polski po 1918 r. było stworzenie ujednoczonej sieci dróg, która zapewniłaby sprawne poruszanie się po kraju. Proces zagęszczania sieci dróg trwa od ponad 100 lat, choć zaznaczyć należy, że nie był to rozwój jednostajny. Priorytetem było stworzenie połączeń drogowych pomiędzy głównymi miastami wojewódzkimi, a także zapewnienie tranzytu i udrożnienie zagranicznych szlaków handlowych. Proces ten rozpoczął się od odbudowy i modernizacji istniejących połączeń, które zostały uszkodzone w trakcie działań wojennych lub uległy wyeksploatowaniu. Dopiero w połowie lat 20. XX w. zaczęto rozbudowywać istniejącą sieć, jednak ze względu na ciągłe problemy finansowe państwa oraz niedobory materiałowe tempo realizacji nowych prac było stosunkowo powolne [Jasiewicz 1989: 206].

Przed II wojną światową największe inwestycje drogowe poczyniono w Polsce centralnej. Związane to było bezpośrednio ze wzrostem ruchu samochodowego

w okolicy stolicy. Przez wielki kryzys gospodarczy, który dotknął także Polskę, pod koniec lat 30. XX w. na ówczesnym terenie kraju istniało zaledwie 63,2 tys. km dróg utwardzonych, a ich średnia gęstość wynosiła raptem 16,2 km na 100 km² powierzchni [Kaliński 2014: 138]. Zagęszczenie sieci dróg i ich jakość była silnie zróżnicowana między województwami zachodnimi i wschodnimi.

Sytuacja zmieniła się po II wojnie światowej, gdy ogólna długość dróg uległa pomniejszeniu, ale zmianie uległa długość dróg utwardzonych. Zwiększyła się ona do 94 tys. km, a ich zagęszczenie do 30,3 km na 100 km² powierzchni. Powiększenie długości traktów bitych związane było nie z rozbudową sieci drogowej, a z zmianą granic politycznych kraju (przyłączenie do Polski tzw. Ziemi Odzyskanych z dobrze rozbudowaną infrastrukturą drogową – zob. rys. 1).

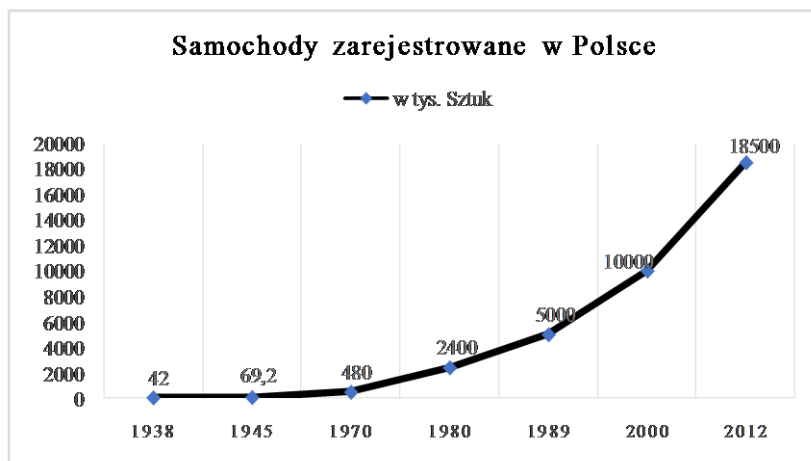


Rys. 1. Wykres przedstawiający rozwój sieci dróg utwardzonych w Polsce w latach 1938-2012 [Kaliński: 2014]

Presję na rozbudowę sieci drogowej wywierał również rozpędzający się rynek motoryzacyjny. W połowie 1924 r. zarejestrowanych w Polsce było raptem 7,5 tys. samochodów. Z roku na rok liczba rejestrowanych w kraju aut osobowych i ciężarowych rosła, by w 1938 r. dobić do 42 tysięcy sztuk. Po wojnie zarejestrowanych w kraju było 69,2 tys. aut [Kaliński 2014: 140]. Koniec lat 60. i lata 70. przyniosły widoczny postęp w produkcji samochodów, który wpłynął na zdecydowany wzrost motoryzacji kraju (rys. 2).

Istotny przyrost nowych dróg nastąpił pod koniec lat 50. i w latach 60. Podejmowano prace modernizacyjne istniejących szlaków, polegające na prostowaniu przebiegu tras, układaniu lepszych nawierzchni i poprawie geometrii jezdni. Roz-

poczęto budowę obwodnic miast i tras wylotowych z większych aglomeracji. Łącznie w okresie PRL-u długość dróg bitych zwiększyła się aż o 65%, a ich zagęszczenie wzrosło z 30,7 do 50,1 km na 100 km² powierzchni. To właśnie w tym okresie miało miejsce najwięcej inwestycji drogowych przebiegających przez tzw. *miasta zdegradowane*.



Rys. 2. Wykres przedstawiający liczbę samochodów zarejestrowanych w Polsce w latach 1938-2012 (na podstawie [Kaliński: 2014])

2. ANALIZA WPLYWU ZMIAN W INFRASTRUKTURZE DROGOWEJ NA UKŁADY URBANISTYCZNE DAWNYCH MIAST

2.1. Przyjęta metoda badawcza

Pierwszym etapem prac było wybranie grupy miejscowości o rodowodzie miejskim, które zostały objęte analizą pod kątem wpływu rozwoju infrastruktury drogowej na ich układy urbanistyczne. Wybrana została grupa miejscowości zdegradowanych i miast zrestytuowanych (którym przywrócono status miasta) z terenu województwa mazowieckiego, a zakres został ograniczony do jego południowej i wschodniej części¹. Na taką decyzję wpłynął fakt, że Mazowsze, które włączone

¹ Zakres analizy został znacząco ograniczony ze względu na bardzo bogaty zasób miejscowości o rodowodzie miejskim. W wyniku licznych reform miejskich na przestrzeni ostatnich stuleci prawa miejskie utraciły setki miast z terenu obecnej Polski. Na mocy tylko jednego Ukazu cara Aleksandra II z dn. 1 (13) czerwca 1869, ogłoszonego 1 (13) lipca 1869, w 1870 r. pozbawiono praw miejskich 336 miast z obszaru Królestwa Polskiego (z ogólnej liczby 452 miast).

było do zaboru rosyjskiego, w zestawieniu z resztą terenów zaanektowanych miało jedną z najgorzej rozwiniętych sieci dróg utwardzonych, a przez wzgląd na Warszawę istniała największa potrzeba utworzenia nowych lub zmodernizowania istniejących połączeń prowadzących do stolicy. Ze zbioru wykluczone zostały dawne miasta, które utraciły swoją autonomiczność poprzez włączenie ich w obszar innego, sąsiadującego miasta (np. Wesola, włączona do granic Warszawy w roku 2002 r.). Łącznie analizie poddano 20 miejscowości, które zostały zanalizowane pod kątem zmian układu ulic oraz zabudowy, jakie nastąpiły po utracie statusu miasta, a związane były z modernizacją sieci drogowej w Polsce.

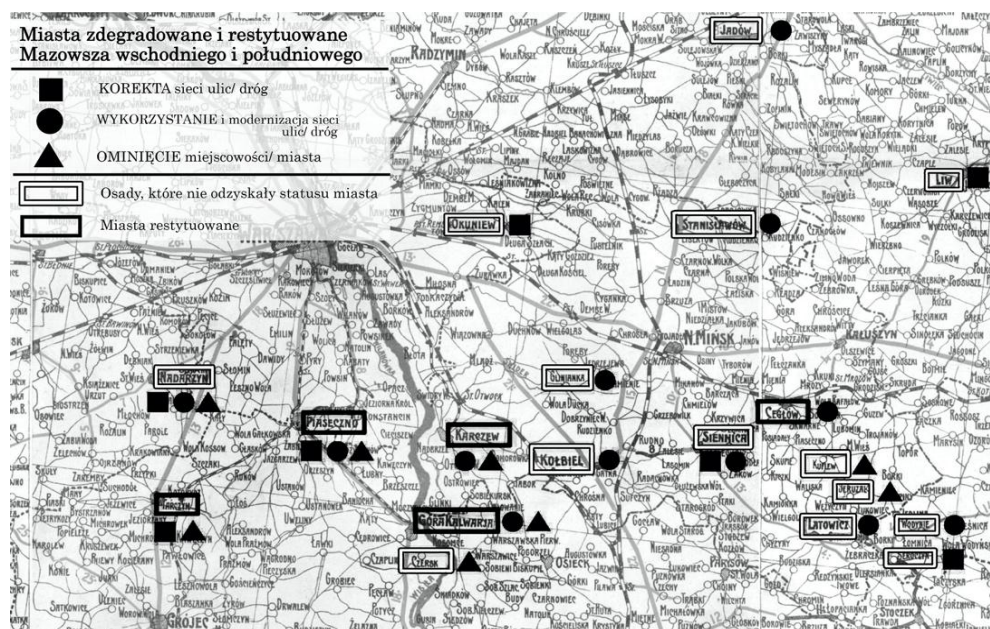
2.2. Wpływ bezpośredni i pośredni

Analiza wydzielonego zbioru wykazała, że wpływ rozwoju i modernizacji sieci dróg na układy urbanistyczne można podzielić na *bezpośredni* – związany z przebudową danej drogi i ingerujący lub nie w historyczną strukturę miejscowości (np. poprzez potrzebę wyburzenia części zabudowy, by w jej miejscu poprowadzić nową nitkę szosy) oraz *pośredni* – gdzie skutki decyzji wpływają pośrednio na rozwój przestrzenny ośrodka (np. przeprowadzenie trasy przez środek miejscowości zwiększa jej atrakcyjność inwestycyjną).

Skala *wpływu bezpośredniego* na strukturę miejską jest różna w zależności od zastosowanych rozwiązań technicznych i projektowych. Na potrzeby niniejszej analizy wydzielone zostały trzy grupy metod postępowania z dawnymi traktami i trasami przelotowymi przechodzącymi przez dawne ośrodki miejskie. Podział został wprowadzony w oparciu o stopień ingerencji w historyczną strukturę urbanistyczną:

- **korekta istniejącego traktu** – ingerencja najwyższego stopnia, polegająca na wyprostowaniu istniejącego połączenia biegnącego przez miejscowość w taki sposób, by zapewnić jak najefektywniejszy i najpłynniejszy przejazd przez teren osady;
- **wykorzystanie istniejącego traktu** – ingerencja średniego stopnia, w której zmodernizowano istniejącą trasę prowadzącą przez miejscowość. Modernizacja może polegać na poszerzeniu pasa drogi, wprowadzeniu rozdzielania na pas chodników i pas jezdny, korektę geometrii jezdni;
- **ominięcie miejscowości/osady/miasta** – ingerencja najniższego stopnia, charakteryzująca się brakiem ingerencji bezpośredniej, polegająca na przesunięciu ruchu ponadlokalnego i tranzytowego poza granice miejscowości.

Wyniki analizy zostały ujęte w formie mapy (rys. 3), na którą naniesione zostały zrewidowane *miasta zdegradowane* i miasta restytuowane oraz symbole poszczególnych typów postępowania z dawnymi traktami. Oczywiście, w niektórych miastach zastosowano więcej niż jedną metodę – w takich przypadkach do danego ośrodka zostało przypisanych kilka symboli.



Rys. 3. Mapa miast zdegradowanych i restytuowanych objętych analizą z naniesionymi kategoriami sposobu ingerencji w historyczną strukturę urbanistyczną miejscowości

Drugim bardzo obszernym zagadnieniem jest *wpływ pośredni*, jaki wywarły inwestycje drogowe (lub ich brak) na dalszy rozwój przestrzenny miejscowości. Przez wzgląd na złożoność tego zjawiska zostanie ono omówione jedynie ogólnikowo, gdyż jest to temat wymagający obszerniejszej formy niż artykuł.

Niezależnie od przyjętego rozwiązania projektowego, miało ono pośredni wpływ na przyszły rozwój miejscowości, a co za tym idzie na zachowanie bądź zaburzenie historycznego układu urbanistycznego. W porównaniu z bezpośrednimi konsekwencjami modyfikacji sieci drogowej, które widać po zakończeniu prac modernizacyjnych, efekty wpływu pośredniego na urbanistykę widać dopiero do dłuższym czasie. Poniżej omówione zostały dwa główne oddziaływania pośrednie na układ urbanistyczny miejscowości:

- **wpływ na zabudowę** – przeprowadzenie trasy przelotowej przez teren miasta zwiększało znacząco atrakcyjność miejscowości. Z związku z czym znacząco wzrastał ruch budowlany, który często nie był w żaden sposób kontrolowany (przez brak planowania przestrzennego). Efektem było niekontrolowane rozlewanie się zabudowy poza granice historycznej struktury urbanistycznej. Warto wspomnieć o odmiennych przypadkach – podejmowano decyzje o przeprowadzeniu trasy poza granicami miejscowości, co w dalszym odstępie czasu wpłynęło na odpływ ludności (problemy komunikacyjne, jak np. brak dostępu do dogodnych połączeń autobusowych/kolejowych), a w efekcie długofalowym doprowadziło do stopniowej dezurbanizacji dawnego miasta.

- **wpływ na klimat miejsca/charakter miejscowości** – bardzo ważnym aspektem jest sposób, w jak wzrost ruchu samochodowego wpływa na charakter danej miejscowości. Ciągły hałas, kurz i smog znacząco zaburzają odczucie pozytywnego *genius loci*, a niekontrolowana rozbudowa rujnuje charakter „małomiasteczowości” (powstawanie wysokich budynków, hal magazynowych na tle niskiej zabudowy mieszkalnej itp.).

3. WPŁYW BEZPOŚREDNI – STUDIUM PRZYPADKU

3.1. Korekta istniejącego traktu – Okuniew

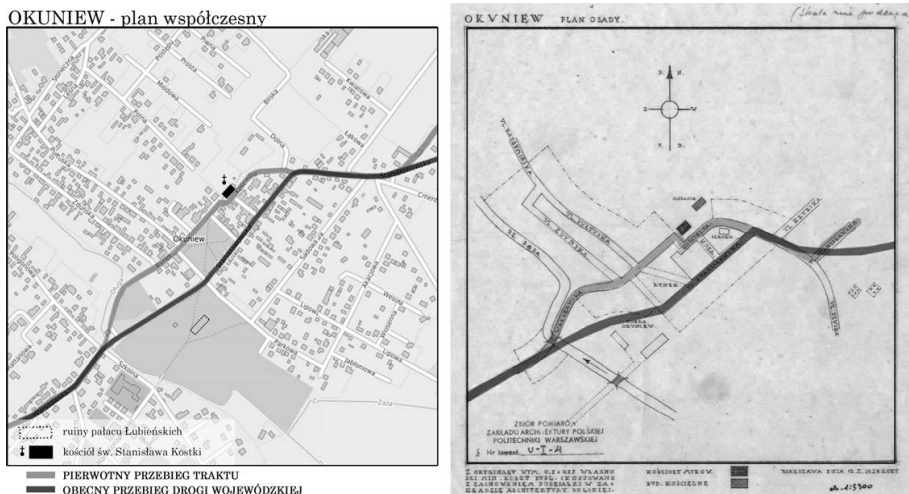
Przykładem miejscowości, której struktura przestrzenna została zmodyfikowana przez korektę układu dróg, jest dawne miasto Okuniew (obecnie wieś), położone w województwie mazowieckim, w powiecie mińskim, w gminie Halinów, ok. 8 km na wschód od Warszawy. Okuniew został założony w 1538 r. przez rycerza Stanisława z Grodziska Okunia – cześnika czerskiego, który otrzymał przywilej lokacyjny od króla Zygmunta I Starego [Krzysztofik 2007: 56-57]. Unia z Litwą spowodowała awans wschodniej części Mazowsza i doprowadziła do rozwoju międzynarodowego handlu na tamtejszych terenach. Powstał wtedy szlak handlowy wiodący z Warszawy na Ruś przez Okuniew, Stanisławów, Dobre, Drohiczyn [Rutkowski 1973: 64-77]. Miasto rozplanowano wokół rynku sporych rozmiarów (o wymiarach ok. 120×135 m). Wzdłuż niego przebiegał trakt handlowy. Na przedłużeniu rynku w stronę północną ulokowany został kościół, który optycznie domyka oś ulicy [Chlebowski 1886: 441].

Okuniew stracił status miasta w 1870 r. w wyniku najbardziej znanej korekty liczb miast przeprowadzonej przez władze carskie. Wskutek niej zdegradowanych zostało 336 miast Królestwa Polskiego (1869-70) [Kołodziejczyk 1961: 192]. Mimo że Okuniew utracił status miasta, to zachował cechy typowego układu miejskiego.

Obecnie przez miejscowość przebiega droga wojewódzka nr 637, która jest odcinkiem dawnego Traktu Liwskiego (istniejącego od średniowiecza do XIX wieku), prowadzącego z Warszawy do Liwa, a dalej przez Brześć Litewski na Litwę i Ruś. Trakt ten stracił swoje międzynarodowe znaczenie po wybudowaniu Drogi Terespolskiej (zwanej Traktem Brzeskim), która obecnie wchodzi w skład europejskiego szlaku komunikacyjnego E30.

Przebudowa dawnego Traktu Liwskiego nastąpiła pod koniec lat 50. XX w. Zdecydowano wtedy o przeniesieniu drogi przelotowej na drugą stronę rynku, tak, aby biegła ona wzdłuż południowo-wschodniej pierzei placu. W ten sposób wyprostowano trasę, która pierwotnie przebiegała groblą pomiędzy zbiornikami wodnymi, wzdłuż zachodnio-południowej krawędzi rynku, a następnie przed samym kościołem parafialnym ostro zakręcała w prawo (rys. 4). Było to dosyć karkołomne połączenie i nietrudno sobie wyobrazić, ile problemów przy obecnym natężeniu ruchu na drodze wojewódzkiej, mogłoby sprawiać. Teoretycznie podjęta przez planistów

decyzja projektowa była słuszna, gdyż pozwoliła nie tylko udroźnić przejazd przez miejscowość, ale również przesunąć uciążliwy ruch tranzytowy jak najdalej od osi kościół-rynek.



Rys. 4. Zestawienie aktualnej mapy miejscowości z planem osady z początku XX w. [archiwum ZAP WAPW]. Na planach naniesiono pierwotny i obecny przebieg trasy



Rys. 5. Fragment mapy Osady miejskiej Okuniew z 1901 r. z naniesionym obecnym i pierwotnym przebiegiem traktu [Archiwum Państwowe w Siedlcach]

Jeśli jednak przyjrzymy się dokładnie, którędy została poprowadzona nowa trasa, to okaże się, że w miejscu, w którym biegnie obecnie trasa wojewódzka znajdował się park pałacowy (rys. 5). W XIX w. Okuniew stanowił centrum dóbr ziemskich należących do rodziny Łubieńskich herbu Pomian.

W latach 20. XIX w. Jan Łubieński zbudował w Okuniewie siedzibę – okazały, klasycystyczny pałac z płaskim ryzalitem od zachodu i wydatnym od wschodu, otoczony od strony zachodniej i wschodniej przez tereny parkowo-ogrodowe, a od południa przez stawy (rys. 6). Po II wojnie światowej pałac został znacjonalizowany, zaniedbany i stopniowo zaczął popadać w ruinę. Obecnie po okazałej rezydencji zostało tylko kilka pozbawionych tynku ścian, jednak w momencie przebudowy drogi wojewódzkiej, obiekt ten był w dobrym stanie techniczny. Razem z otaczającymi go terenami stanowił interesujące założenie urbanistyczne. W wyniku podjęcia decyzji o zmianie przebiegu drogi i przeprowadzeniu jej przez teren dawnego założenia pałacowo-ogrodowego, układ ten został zaburzony i nie ma już możliwości odtworzenia jego stanu sprzed modernizacji drogi.

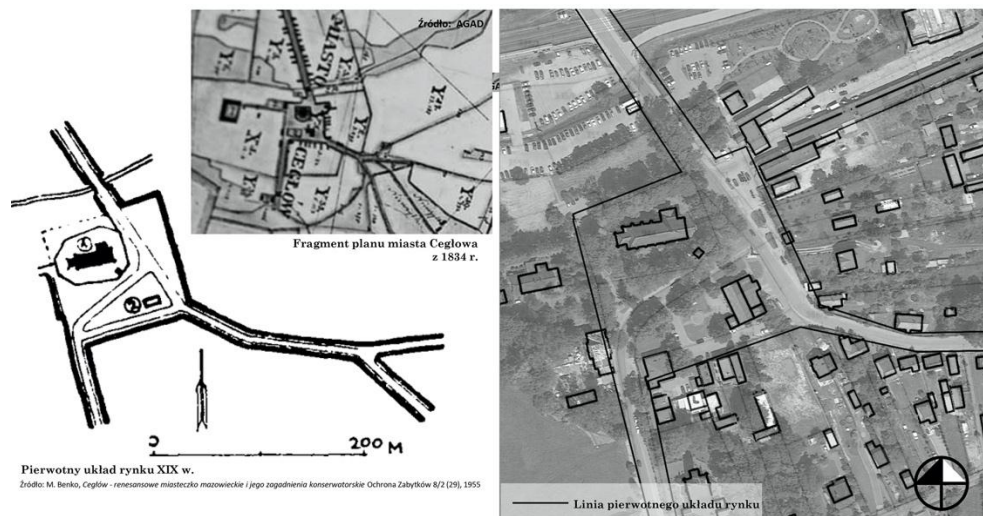


Rys. 6. Pocztówka przedstawiająca pałac Łubieńskich na początku XX w. Fotografia wykonana z perspektywy dzisiejszej drogi wojewódzkiej [Wikipedia]

3.2. Wykorzystanie istniejących traktów – Ceglów

Drugą grupą metod o średnim stopniu ingerencji bezpośredniej w strukturę urbanistyczną miejscowości jest wykorzystanie istniejących połączeń drogowych z dostosowaniem ich do ówczesnych potrzeb. Działanie to polega na poszerzeniu drogi, dodaniu chodników, miejsc parkingowych, wymianie nawierzchni i poprawie geometrii jezdni.

Przykładem, który posłuży do zobrazowania tej grupy, jest Cegłów, miasto położone w powiecie mińskim, leżące w odległości 55 km od granic Warszawy oraz 42 km od Siedlec. W 1621 r. osadzie zostały nadane prawa miejskie przez Zygmunta III Wazę. Cegłów utracił je na skutek tej samej reformy miejskiej, co omawiany wcześniej Okuniew [Benko 1955: 89-101]. W 2022 r. Cegłów został restytuowany. W miejscowości przecinały się dwa gościńce: z Kuflewa na Mińsk oraz z Siennicy na Kałuszyn. W miejscu przecięcia obu traktów ulokowany został główny element założenia urbanistycznego Cegłowa – plac rynkowy o kształcie lekko zdeformowanego prostokąta o wymiarach ok. 113×115 m. Wyloty gościńców na Kuflew i Siennicę znajdowały się w południowych narożnikach rynku. Wylot w stronę Mińska trafiał w środek pierzei północnej rynku. Plan miasta z 1834 r. (rys. 7) ukazuje dużą regularność zbliżonego do kwadratu placu rynkowego i specyficzną pierwotną sytuację fary – zlokalizowanej na rynku, a nie tradycyjnie w narożniku lub w niedalekiej odległości od niego.



Rys. 7. Zestawienie planu archiwalnego miasta z 1834 r. [AGAD] (z rysunkiem rekonstrukcyjnym [Benko 1955]) z stanem istniejącym (z naniesionym oznaczeniem pierwotnego kształtu rynku na zdjęcie satelitarne) [Google Maps]

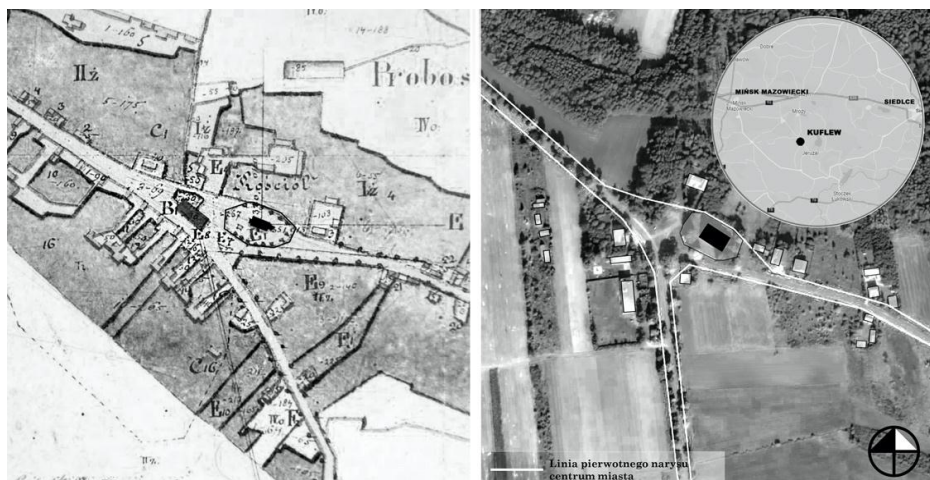
W II poł. XX w. nastąpiła modernizacja dróg przecinających rynek. Zachowany został przebieg dawnych gościńców, jednak wprowadzono podział na pas jezdni i chodników. Ta teoretycznie niewielka modyfikacja sprawiła, że przestrzeń rynku przestała być odbierana jako całość, a zaczęła funkcjonować jako trzy oddzielne place: plac z kościołem farnym, z budynkiem OSP i sklepem, oraz najmniejszy zagospodarowany jako parking. Dodatkowo odczucie podziału przestrzeni potęgują przejeżdżające samochody, które tworzą barierę i nie pozwalają na swobodne poru-

szanie się po terenie rynku. Teoretycznie więc ten typ ingerencji nie zmienia układu urbanistycznego, jednak wpływa znacząco na sposób odbierania centrum miejscowości.

3.3. Ominięcie miejscowości – Kuflew

Ostatnia grupa dotyczy rozwiązań polegających na przeprowadzeniu drogi tranzytowej poza granicami miejscowości. W takim przypadku nie ma mowy o bezpośrednim wpływie na układ urbanistyczny, jednak skutki takiego przekształcenia mają pośredni wpływ na rozwój danego miasta.

Do zobrazowania posłuży dosyć skrajny przykład wsi Kuflew, położonej w gminie Mrozy, ok. 10 km na południe od Cegłowa. Dawniej było to ważne w regionie miasto – z parafią, siedzibą majątku ziemskiego i gminy. Prawa miejskie Kuflew otrzymał w 1526 r., a utracił je w 1820 r. W drugiej poł. XVI w. miasteczko liczyło ok. 200 mieszkańców i było ośrodkiem tkackim. Położenie przy skrzyżowaniu dwóch, niegdyś istotnych traktów handlowych, sprawiło, że rozwijało się ono prężnie, a największy rozkwit przeżywało na przełomie XVI-XVII w. [Chlebowski 1883: 848-849].



Rys. 8. Zestawienie planu probostwa Kuflew z 1852 r. [AGAD] ze stanem istniejącym (czarnymi liniami zaznaczono kształt rynku)

Na podstawie mapy Kuflewa z 1852 r. (rys. 8) można przypuszczać, że pierwotnie podstawą układu był wrzecionowaty, typowy dla osad targowych, rynek z kościołem w centrum. Dominantą architektoniczną była świątynia parafialna, ulokowana na niewysokim wzgórzu; za nią znajdował się szpital z kaplicą. Domy ustawione były głównie przy placu rynkowym i przy dwóch ulicach, biegingy wzdłuż gościńców.

W XIX w. dawne połączenia handlowe straciły na znaczeniu i drogi prowadzące przez Kuflew przestały być tak często uczęszczane. Nastąpił proces stopniowego obumierania ośrodka miejskiego, który został zwieńczony w 1820 r., kiedy to Kuflew oficjalnie zdegradowano do miana osady wiejskiej. W konsekwencji tej decyzji nastąpiło stopniowe urządzenie jej według zasad rozplanowywania wsi obowiązujących w czasach Królestwa Kongresowego. W 1852 r. rozpoczęły się pomiary geodezyjne, na podstawie których w latach 1853-1854 r. sporządzono plan urządzenia dóbr Kuflew i rozdzielono między włościan powstałe osady [Juśkiewicz, Nowik, Sekular 2018: 58]. W efekcie tych zmian dawne miasto utraciło całkowicie swój miejski charakter, a z pierwotnego układu urbanistycznego zachowała się jedynie lokalizacja kościoła.

3.4. Połączenie kilku rozwiązań – Tarczyn

Nie we wszystkich przypadkach mowa jest o zastosowaniu jednego rozwiązania. W dużej części badanych ośrodków, zwłaszcza w tych, którym udało się odzyskać status miasta, można zaobserwować połączenie kilku metod postępowania. Przykładami takich miast są m.in. Piaseczno, Góra Kalwaria czy Tarczyn.

Tarczyn jest miastem położonym w powiecie piaseczyńskim, ok. 20 km od granic stolicy. Jego początki sięgają XIII w., kiedy na skrzyżowaniu dróg łączących Zakroczym z Radomiem i Czersk z Łowiczem, powstała osada targowa z kościołem. Najstarsze źródła archiwalne dotyczące wsi Tarczyn pochodzą z 1259 r. W XIV w. erygowano parafię, a w 1353 r. Tarczyn otrzymał prawo miejskie magdeburskie z nadania księcia mazowieckiego Kazimierza I [Chlebowski 1892: 166]. Utracił je w wyniku reformy miejskiej z 1869-1870 i dopiero w 2003 r. na nowo został mianowany miastem.

Centrum miasta stanowił prostokątny rynek o wymiarach ok. 130×70 m. Wzdłuż jego krótszej krawędzi ustawiono renesansowy kościół farny. Przez środek placu, po przekątnej, przebiegał jeden z gościńców – trakt krakowski, prowadzący z Warszawy do Krakowa, drugi trakt poprowadzono wzdłuż wschodniej pierzei rynku.

W przypadku Tarczyna – podobnie jak w Cegłowie – pozostawiono drogi przebiegające przez rynek, jednak w tym wypadku cały ciężar transportu krajowego i zagranicznego przesunięty został na wschód od historycznego centrum. W ten sposób wyprostowano dawny trakt krakowski, który obecnie stanowi fragment trasy międzynarodowej E-77 (rys. 9). Mimo że zdecydowano się na odsunięcie drogi przelotowej od historycznego centrum miejscowości, pozostawienie lokalnego traktu przechodzącego przez sam środek placu rynkowego spowodowało optyczne i fizyczne podzielenie go na dwa oddzielne, trójkątne place. Ruchliwa i hałaśliwa ulica stanowi barierę między dwiema częściami rynku i nawet wysokie fundusze, jakie władze samorządowe przeznaczyły w ostatnim czasie na modernizację rynku, nie sprawiły, że przestrzeń stała się atrakcyjnym miejscem wypoczynku.



Rys. 9. Tarczyn – zestawienie przebiegu dawnych i obecnych połączeń drogowych



Rys. 10. Tarczyn – zestawienie archiwalnego planu miasta [AGAD] ze stanem istniejącym

4. PODSUMOWANIE

Ni w da się jednoznacznie określić, która z przedstawionych metod przeprowadzenia dróg przelotowych przez miejscowość jest rozwiązaniem optymalnym. Zarówno bezpośrednia ingerencja w strukturę urbanistyczną, jak i jej brak niosą ze sobą zmiany przestrzenne (różne w zależności od uwarunkowań). Ze względu na liczbę miejscowości w Polsce, które przez pewien okres istnienia były lub ciągle są *miastami zdegradowanymi*, kwestia wpływu rozwoju infrastruktury drogowej na ich układy urbanistyczne jest tematem aktualnym. Ponadto powinien on zostać szerzej omówiony, gdyż ciągle podejmowane są nowe inwestycje drogowe, nierzadko powtarzające błędy popełniane w XX w.

Przedstawione przykłady pokazują, że zarówno zbyt daleko idące ingerencje w historyczny układ urbanistyczny, jak i ich kompletny brak, wpływają negatywnie na dalszy rozwój miejscowości. Całkowite odcięcie od sieci dróg ponadlokalnych powoduje zahamowanie rozwoju, a z czasem powolne obumieranie miejscowości. Miasto jest żywym organizmem, a drogi stanowią jego układ krwionośny, bez którego nie może ono istnieć. Z drugiej strony nadmierna przebudowa bądź rozbudowa sieci ulic i dróg przelotowych również może niekorzystnie oddziaływać na urbanistykę i funkcjonowanie miasteczka, które przytłoczone intensywnym ruchem samochodowym traci swój małomiasteczkowy charakter. Najlepszym rozwiązaniem wydaje się świadome, stopniowe modernizowanie i modyfikowanie istniejącej siatki ulic, każdorazowo indywidualnie dopasowane skalą do badanego przykładu. Każda większa decyzja projektowa powinna być poprzedzona dogłębną analizą, w której uwzględnione zostanie, jak planowane zmiany wpłyną na daną miejscowość zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio.

LITERATURA

- Benko M., 1955, *Ceglów – renesansowe miasteczko mazowieckie i jego zagadnienia konserwatorskie*, „Ochrona Zabytków”, z. 8/2 (29), s. 89-101.
- Chlebowski B., 1883, *Kuflew*, w: *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, t. IV: Kęs – Kutno*, red. F. Sulimierski, W. Walewski, Warszawa, s. 848-849.
- Chlebowski B., 1886, *Okuniew*, w: *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, t. VII: Netrebka – Perepiat*, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa, s. 441.
- Chlebowski B., 1892, *Tarczyn*, w: *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, t. VII: Szlurpkiszki – Warłynk*, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa, s. 166.
- Jasiewicz K., 1989, *Transport i łączność*, w: *Problemy gospodarcze II Rzeczypospolitej*, red. K. Kozłowski, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 206-215.
- Juśkiewicz K., Nowik A. M., Sekular J., 2018, *Zarys dziejów ziemi kuflewskiej*, Kuflew.
- Kaliński J., 2014, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 roku*, w: *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wydawnictwo Gajt 1991, Wrocław, s. 137-154.
- Kołodziejczyk R., 1961, *Zamiana miast na osady w Królestwie Polskim*, „Kwartalnik Historyczny”, nr 1, s. 191-200.
- Krzysztofik R., 2007, *Lokacje miejskie na obszarze Polski. Dokumentacja geograficzno-historyczna*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Krzysztofik R., Dymitrow M., 2015, *Miasta zdegradowane i restytuowane. Istota problemu i zakres badań*, w: *Miasta zdegradowane i restytuowane w Polsce. Geneza, rozwój, problemy*, red. R. Krzysztofik, M. Dymitrow, University of Gothenburg, School of Business, Economics and Law, Gothenburg, s. 1-5.

- Pazyra S., 1959, *Geneza i rozwój miast mazowieckich*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Rutkowski H., 1973, *Osadnictwo*, w: *Atlas Historyczny Polski – Mazowsze w drugiej połowie XVI wieku. Cz. 2, Komentarz, indeksy*, red. W. Pałucki, opr. A. Dunin-Wąsowiczowa, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 64-103.

THE INFLUENCE OF THE DEVELOPMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE ON HISTORICAL URBAN PLANS OF SMALL TOWNS AND “DEGRADED CITIES”. ANALYSIS AND EVALUATION OF THE PROBLEM ON SELECTED EXAMPLES FROM MAZOVIA

Summary

For over a century, the process of reducing the disproportions in the network of road connections between the territories of the country, which over 120 years ago was under three different partitions and developed at a different pace, has been constantly ongoing. As a result of the modernization works on existing roads or the marking out of new routes carried out in the 20th and 21st centuries, the spatial arrangements of large agglomerations as well as smaller towns and villages with urban traditions were modified many times. In the case of the latter, any interference could have significantly impacted the entire structure of the settlement. This text presents the original systematics and assessment of the impact of the expansion of the national road network on the historical urban layouts of small towns and the so-called cities degraded in eastern and southern Mazovia. The proposed systematics was based on the analysis of 20 cities, of which 4 examples were discussed in more detail in the text, presenting various scales of direct interference in the historical structure of the city and the impact they had on it.

Keywords: degraded cities, development of the road system, restored cities, Mazovia, historical urban planning

