

Makary GÓRZYŃSKI*

TRASOWANIE MIASTA: SAMOCHODOWE ARTERIE KOMUNIKACYJNE A URBANISTYCZNE OTOCZENIE ZABYTKOWE 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. Rąbiega, 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 „zawalidrog”. 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 taylorizm 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 przemieszczanie 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.



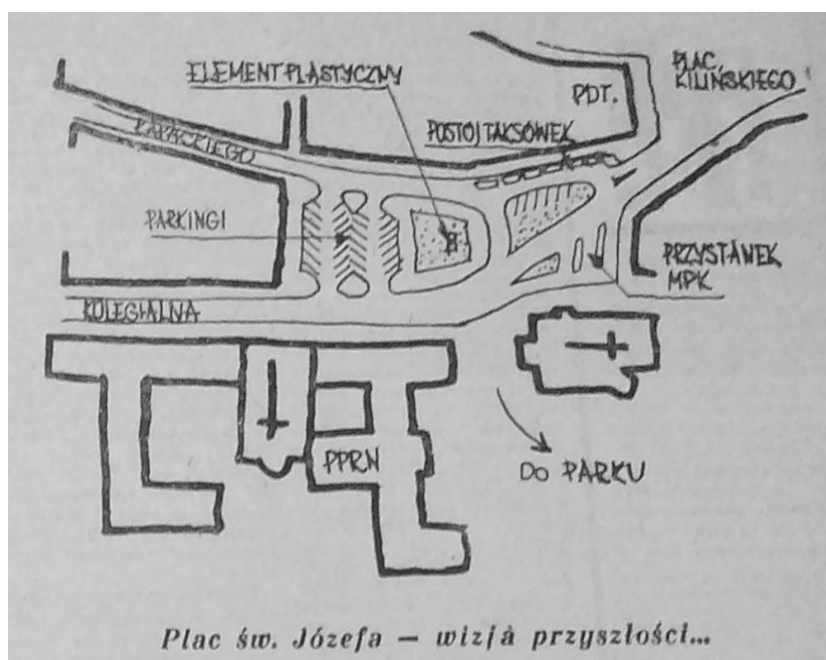
Rys. 1. Rozczłonkowanie międzywojennych elementów struktury urbanistycznej kaliskiego Piskorzewia wskutek budowy – w latach 60. i 70. XX w. – alei Wojska Polskiego [fot. Autor]

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 tayloryzmu 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 przemyslimy 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 stechnicyzowanej, 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]

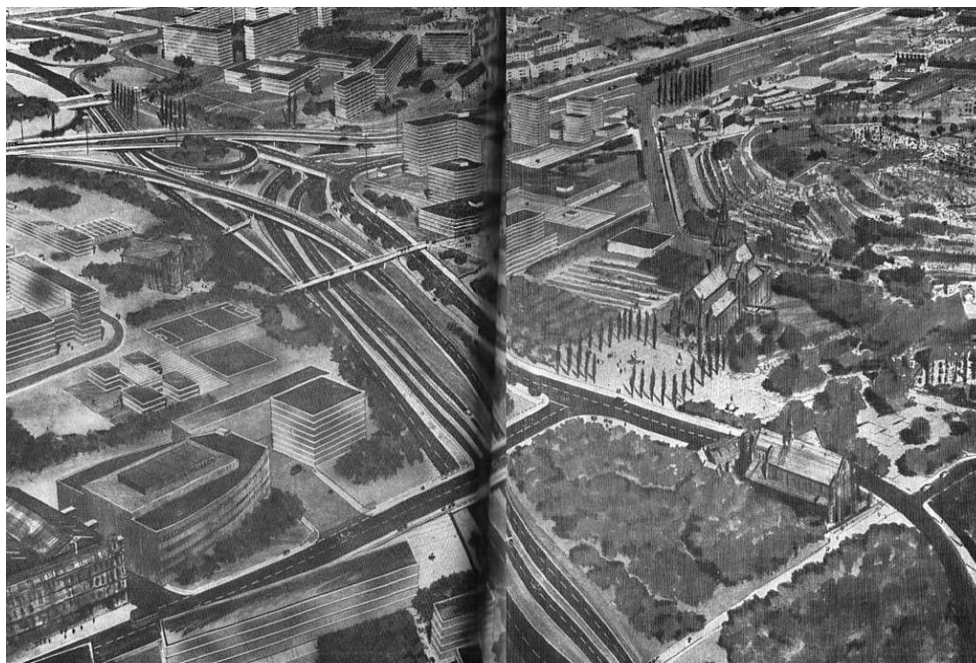
Wertując roczniki „Ziemi Kaliskiej”, podobnie jak i setki innych pism regionalnych czy krajowych z I i II poł. XX w., natkniemy się na polemiczne teksty i dezyderaty miejskiego trasowania – wyburzania, czyszczenia, przebijania i od-

korkowienia, nawoływania o asfaltowe trasy, wielopasmowość, obwodnice i śródmiejskie arterie szybkiego ruchu, które „rozwiążą problemy miasta”. Różne „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. Zdziwiał 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 nieukończonych, 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 nierzadką 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 uświadomiamą 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 półwieczu, 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 miasta*, 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