

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. Opisano 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; Zmudzińska-Nowak; Herok-Turska 2017; Piątek 2020; Marciniak 2009; Marciniak 2010; Friedrich 2014; Kodym-Kozaczko 2017] i innych.

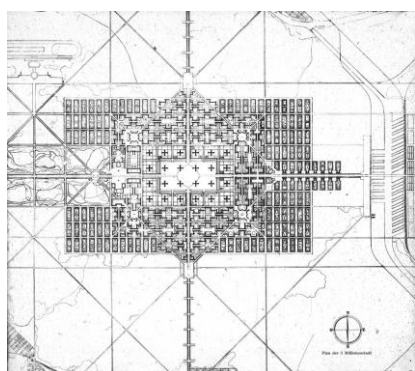
Jednym z istotnych problemów jest pytanie o ideowe i teoretyczne przesłanki dla takich ingerencji w struktury urbanistyczne, które stały się podstawą „nowego myślenia” i w istotny sposób zmieniły obraz centralnych dzielnic polskich miast.

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.

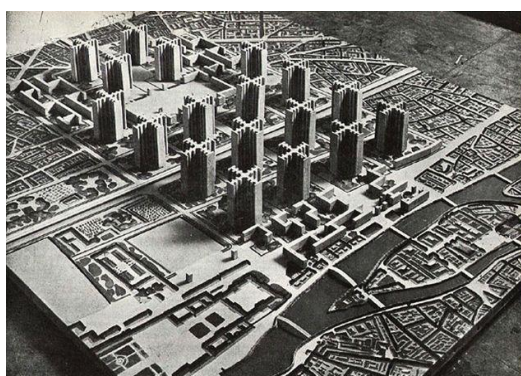
2. KOMUNIKACJA A NOWE WIZJE MIAST

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 gwałtownym

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

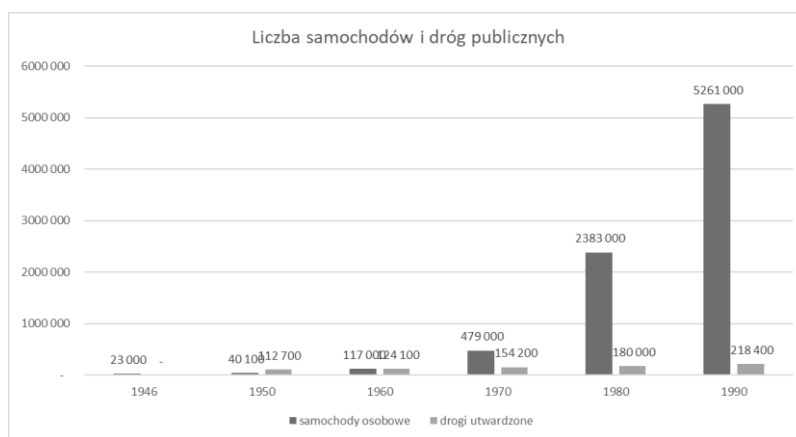
1955 r. a 1970 r. wzrosła z 20,5 tys. do ponad 453 tys. egzemplarzy [Wilk 2013: 277-296; Wilk 2017; Wilk 2019].



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].

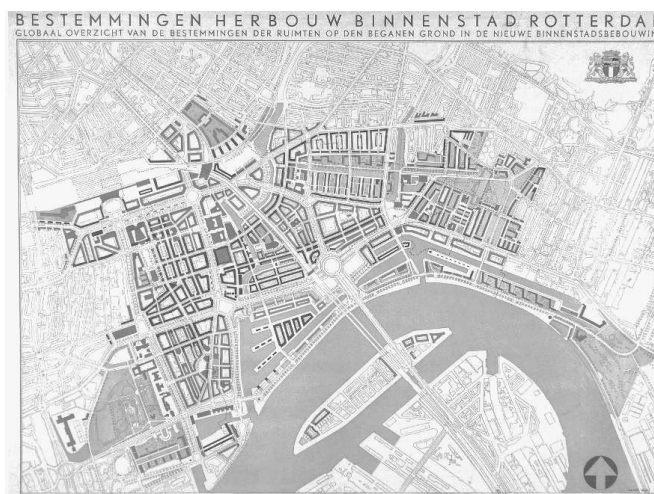
Analiza zarówno planów ogólnych miast, jak i opracowań konkursowych wykonanych w latach 60. i 70., wskazuje na wyraźne nawiązania do postulatów Karty Ateńskiej, które akcentowały wysoką rangę komunikacji oraz przekształceń dzielnic śródmiejskich [Zin 1986].

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 dominowałyby 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].



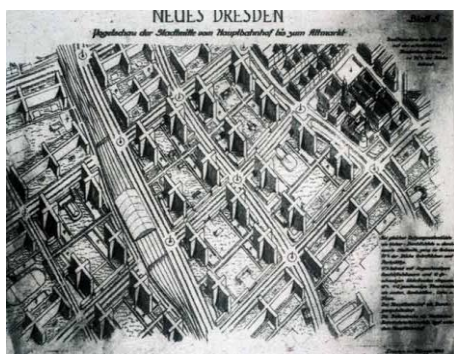
Rys. 8. Moguncja, plan strukturalny starego miasta, Egon Hartmann (1955), [Landesmuseum Mainz 2020]



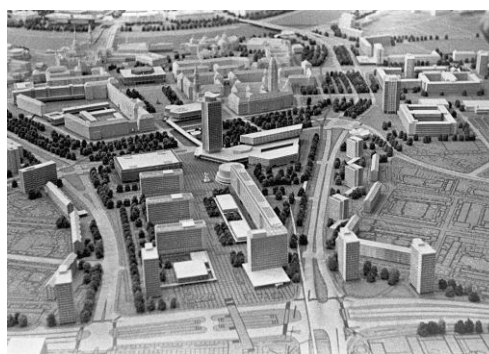
Rys. 9. Moguncja, Studium Großen Bleiche z widokiem na kościół św. Piotra, Egon Hartmann (1955) [Landesmuseum Mainz 2020]

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]

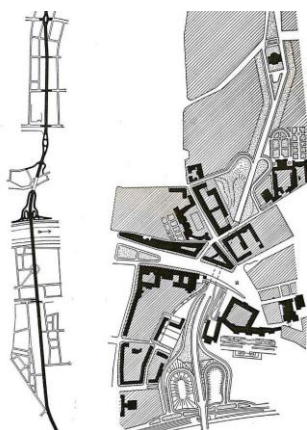
Takich ważnych realizacji, mających ogromny wpływ na przebudowę innych europejskich miast (także w Europie Wschodniej), było więcej. To wspomniane już przykłady holenderskie i niemieckie, ale również rozwiązanie zastosowane przez szwedzkich urbanistów, opracowujących przebudowę Sztokholmu, gdzie na przełomie 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, Szyszkina 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 łączeniem 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]

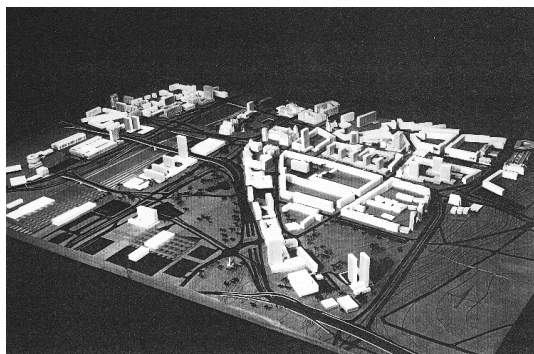


Rys. 13. Warszawa, Trasa W-Z, fot. S. Sadowski (1977) [Biblioteka UMK]

z jednoczesnym ukształtowaniem ul. Marszałkowskiej, gdzie planowane obiekty miały być podporządkowane gmachowi Pałacu Kultury i Nauki (Zbigniew Karpiński z zespołem) [Marciniak 2009: 75-97] [Ostrowski1975: 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 pasażu, 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 wielkomiejskiego *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.



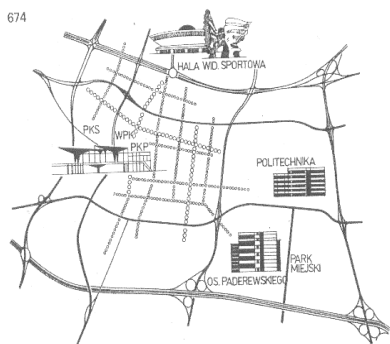
Rys. 14. Poznań, makieta przebudowy śródmieścia wg planu szczegółowego (1961) [ze zbiorów Miejskiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu]



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 stykowych 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 przebieg 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 Korfantego. 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].



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

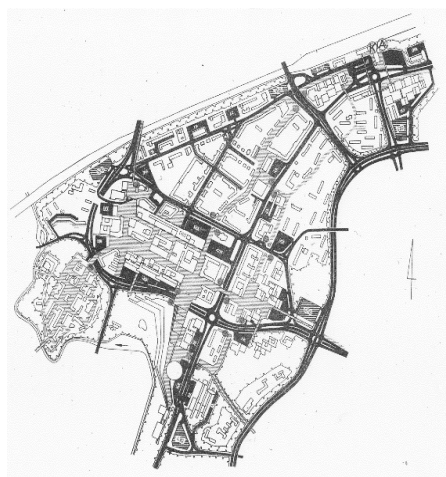


Rys. 17. Katowice, widok na układ komunikacyjny śródmieścia, fot. K. Kaczyński, 1969 [Phototrans 2022]

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 unowocześniania 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 trwałe zmienił przestrzenny krajobraz polskich miast. Wprowadzenie tras komunikacyjnych, ingerujących w historycznie ukształtowane obszary centralne, pozostawiło trwałe ślad 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

