

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 Brunzswiku, 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 pieszy, kołowy i transport szynowy w dawnych ośrodkach, doprowadzając jednocześnie do dominacji w ich krajobrazie systemów komunikacyjnych, co przedstawię na poniższych przykładach – zarazem wskaże możliwości ich współczesnych rekonfiguracji.

2. KONCEPCJE I REALIZACJE ARTERII KOMUNIKACYJNYCH

Doświadczenia i niezadowalające efekty przebudowy starych miast – z okresu minionego stulecia – spowodowały przywrócenie 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. – zatarły 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 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).

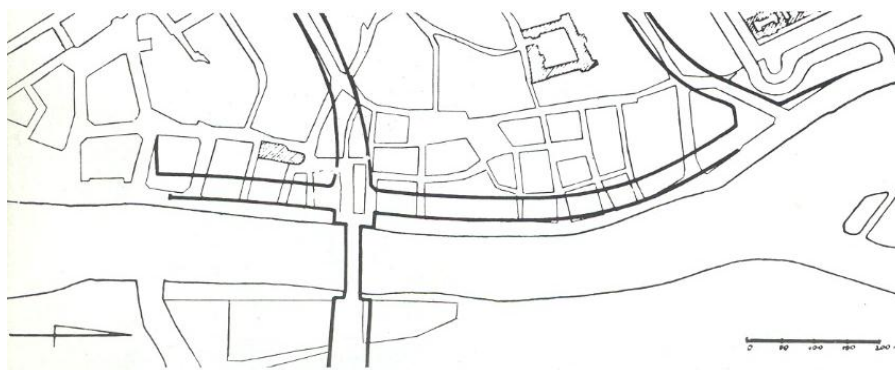
W XX w. miały miejsce wielkie przeobrażenia technologiczne, obejmujące m.in. przekształcenia istniejących zespołów urbanistycznych. Historyczne centra europejskich ośrodków, przeważnie o średniowiecznej proveniencji, zostały w znacznym zakresie przebudowane pod względem substancji budowlanej oraz rozplanowania 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 rozbiórkową 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].

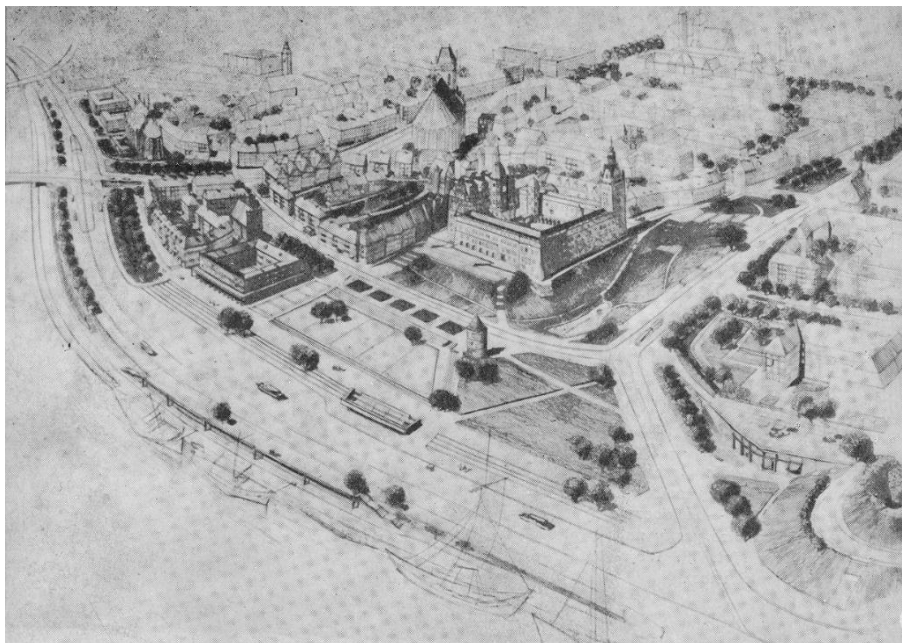


Rys. 1. Szczecin, arteria nadodrzańska z 1947-1949 r. (według P. Zaremby i H. Orlińskiej) [Orlińska, Latour 1986: 445]

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 lewobrzezną 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, Brunswik, 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 powiązano 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 –

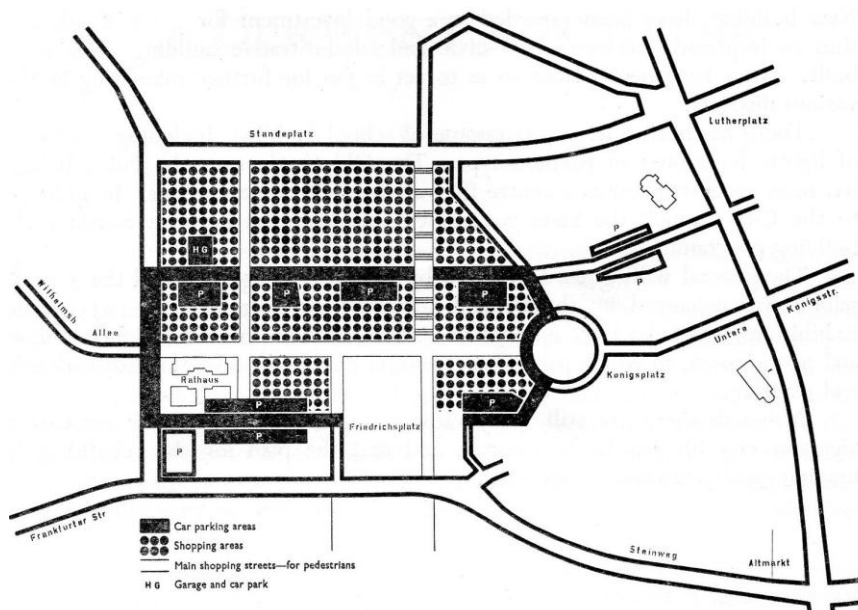
Hafen City [Lange, Batz, Schütte 2004], stanowi konsekwentną kontynuację kompleksowego modernizowania starych miast. Plany gruntownej modernizacji Hamburga przygotowywano jeszcze w Dwudziestoleciu międzywojennym, a także w okresie II wojny światowej [Düwel 2013: 194-261].



Rys. 5. Brunshwik, osie komunikacyjne i linie zabudowy wyznaczone po 1945 r. na tle historycznego planu zespołu staromiejskiego [Braunschweig]

W **Brunshwiku** do budowy skrzyżowania ważnych osi tranzytowych wyburzono pozostałości zrujnowanego klasycystycznego pałacu książęcego (obiektu o ponaurej przeszłości – siedziby *SS-Junkerschule* w latach 1935-1945). Na miejscu uporządkowanych ruin urządzono park miejski, popularny wśród mieszkańców. W latach 70. XX w. planowano budowę nowoczesnego centrum hotelowo-usługowego. Po 2004 r. prywatna korporacja wzniosła rozległe centrum handlowe, wielokrotnie przekraczające wielkość dawnego pałacu, na którego fundamentach odtworzono frontową fasadę – stanowiącą efektowne główne wejście do wielofunkcyjnego obiektu. Na potrzeby nowej inwestycji dokonano wycinki drzewostanu rozległego założenia parkowego. Układ komunikacyjny został wykorzystany jako dogodny dojazd do komercyjnego centrum. Nawiązaniem do historii było urządzenie skrom-

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 zaspokoiło 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

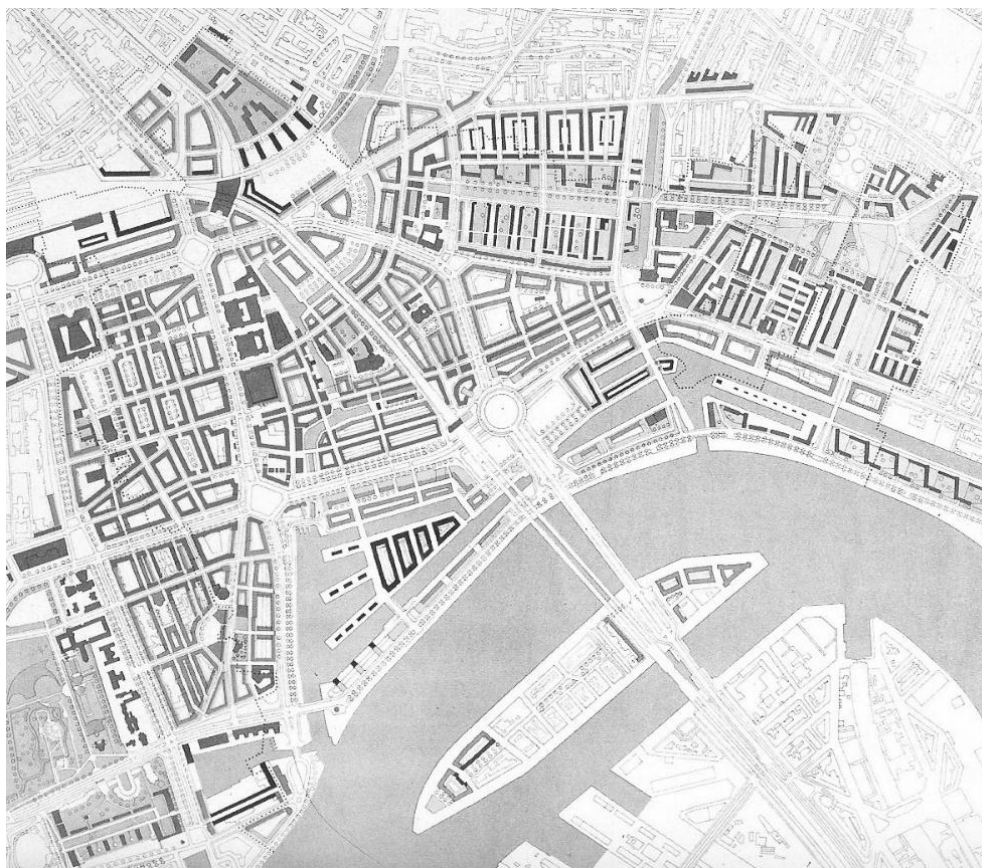
Wyjątkowym przykładem zupełnej zmiany historycznego układu starego miasta po 1945 r. był **Rotterdam**. W mieście nad Nową Mozą zrealizowano oryginalną koncepcję urbanistyczną nowoczesnego centrum, która stała się wzorem dla wielu miast Europy Zachodniej. Enklawę z unikalną historyczną architekturą wyeksponowano 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 pasaży 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 pasaży 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 jedyne go 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 Śródozrza zakłada wyburzenie estakady Trasy Zamkowej jako elementu dysharmonizującego w panoramie najstarszej części miasta

[Maćków 2017]. Ze względu na rolę głównego wjazdu do lewobrzeżnego Szczecina jest to zadanie trudne do realizacji. Planowana jest natomiast likwidacja jednego z kilku rozległych zjazdów z estakady sąsiadującej z zamkiem, co umożliwi odbudowę kilku kwartałów z okresu średniowiecznej lokacji na terenie obecnie nazywanym Podzamczem. Planowana jest redukcja szerokości wielopasmowej arterii nadodrzańskiej oraz pierzejowa zabudowa wzdłuż pierwotnej linii bulwaru nadodrzańskiego (fragmentu lub o szerokości kilku kwartałów). Architektura współczesnych domów jest przy tego typu reintegracjach postrzegana jako reminiscencja dawnych spichlerzy i kamienic. Z dala od tras ruchu samochodowego, w kameralnej skali – oczekiwanej dla zespołów staromiejskich, przywrócono relacje przestrzenne akwenu i staromiejskiej struktury. Ze względu na uprzywilejowane położenie dzielnic historycznych w układzie współczesnych ośrodków konieczne jest przeprowadzenie ich modernizacji pod względem komunikacyjnym. Szczególnie ważne jest wyłączenie dzielnic historycznych, będących częstokroć centrami rekreacyjnymi, artystycznymi i turystycznymi, z obszarów głównych tras tranzytowych. Główne ulice zespołów staromiejskich przekształcane zostają na pasáže piesze, co sprzyja zorganizowaniu kameralnych enklaw dla lokalnego handlu, rozwoju 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 kilkuset 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 wyłączenie rozległych fragmentów dzielnic śródmiejskich z ruchu kołowego i możliwości parkowania, powodujące utrudnienia w ich funkcjonowaniu zarówno przez mieszkańców, jak i przyjezdnych. Konieczne jest racjonalne zorganizowanie systemu komunikacyjnego, również w ośrodkach o milionach odwiedzających w ciągu roku. Znakomitym przykładem 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 przejazd pojazdów z czterema jezdniami przez średniowieczne centrum. We współczesnych ośrodkach konieczne jest zapewnienie dojazdu mieszkańcom, służbom komunalnym i pojazdom uprzywilejowanym. Tendencja do zawężania nazbyt szerokich ulic wymaga zapewnienia alternatywy dla kierowców lokalnych i przyjezdnych. Zauważono interesującą tendencję: spowolnienie ruchu pojazdów niekoniecznie związane jest z opóźnieniami w transporcie. Pojazdy poruszające się ze zmniejszoną prędkością generują mniejszą liczbę nagłych przyhamowań (co w konsekwencji zapewnia lepszą przepustowość oraz wyraźne zmniejszenie kolizji). Wymownym przykładem kompleksowego usprawnienia systemu komunikacyjnego 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*, Vanilt 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