

Iwona KRAWIEC\*

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

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

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

### 1. WPROWADZENIE

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

---

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

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

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

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

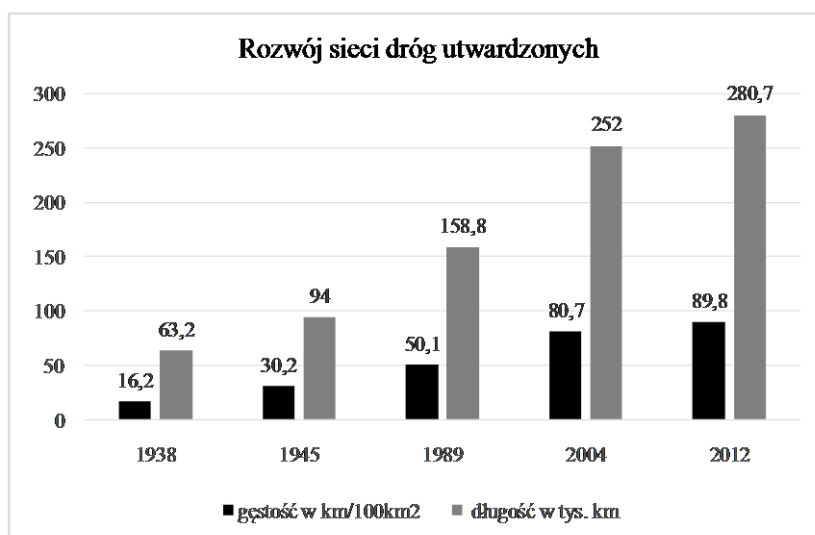
### **1.1. Rozwój sieci dróg w Polsce a rozwój motoryzacji – tło historyczne**

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

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

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

Sytuacja zmieniła się po II wojnie światowej, gdy ogólna długość dróg uległa pomniejszeniu, ale zmianie uległa długość dróg utwardzonych. Zwiększyła się ona do 94 tys. km, a ich zagęszczenie do 30,3 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. Powiększenie długości traktów bitych związane było nie z rozbudową sieci drogowej, a ze zmianą granic politycznych kraju (przyłączenie do Polski tzw. Ziemi Odzyskanych z dobrze rozbudowaną infrastrukturą drogową – zob. rys. 1).

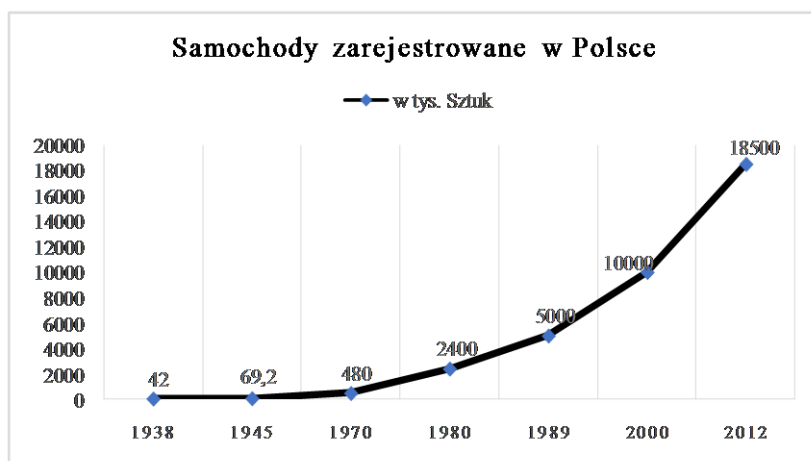


Rys. 1. Wykres przedstawiający rozwój sieci dróg utwardzonych w Polsce w latach 1938-2012 [Kaliński: 2014]

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

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

poczęto budowę obwodnic miast i tras wylotowych z większych aglomeracji. Łącznie w okresie PRL-u długość dróg bitych zwiększyła się aż o 65%, a ich zagęszczenie wzrosło z 30,7 do 50,1 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. To właśnie w tym okresie miało miejsce najwięcej inwestycji drogowych przebiegających przez tzw. *miasta zdegradowane*.



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

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

### 2.1. Przyjęta metoda badawcza

Pierwszym etapem prac było wybranie grupy miejscowości o rodowodzie miejskim, które zostały objęte analizą pod kątem wpływu rozwoju infrastruktury drogowej na ich układy urbanistyczne. Wybrana została grupa miejscowości zdegradowanych i miast zrestytuowanych (którym przywrócono status miasta) z terenu województwa mazowieckiego, a zakres został ograniczony do jego południowej i wschodniej części<sup>1</sup>. Na taką decyzję wpłynął fakt, że Mazowsze, które włączone

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

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

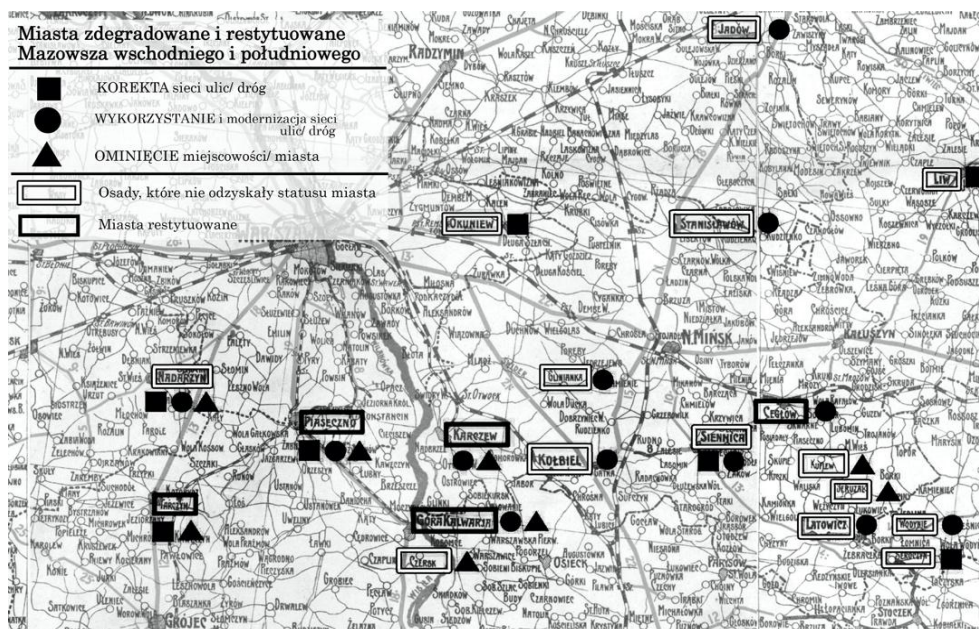
## 2.2. Wpływ bezpośredni i pośredni

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

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

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

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



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

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

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

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

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

### 3. WPŁYW BEZPOŚREDNI – STUDIUM PRZYPADKU

#### 3.1. Korekta istniejącego traktu – Okuniew

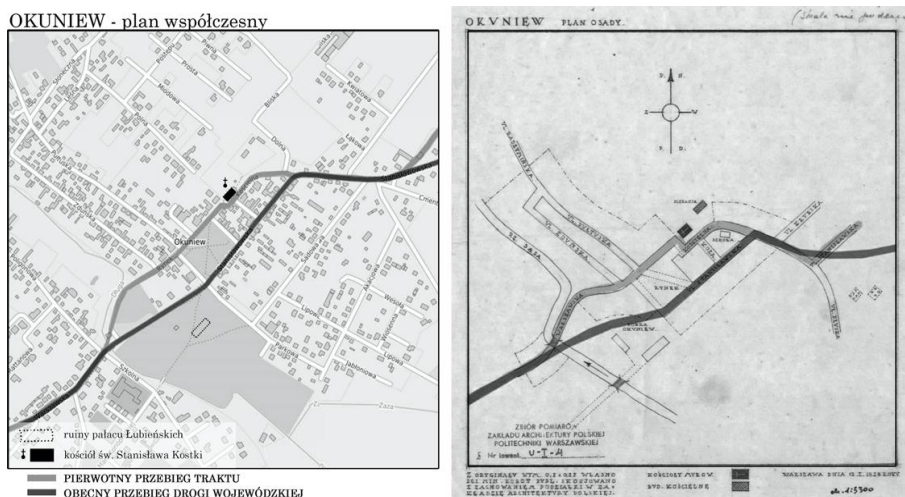
Przykładem miejscowości, której struktura przestrzenna została zmodyfikowana przez korektę układu dróg, jest dawne miasto Okuniew (obecnie wieś), położone w województwie mazowieckim, w powiecie mińskim, w gminie Halinów, ok. 8 km na wschód od Warszawy. Okuniew został założony w 1538 r. przez rycerza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

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

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

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

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



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



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



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

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

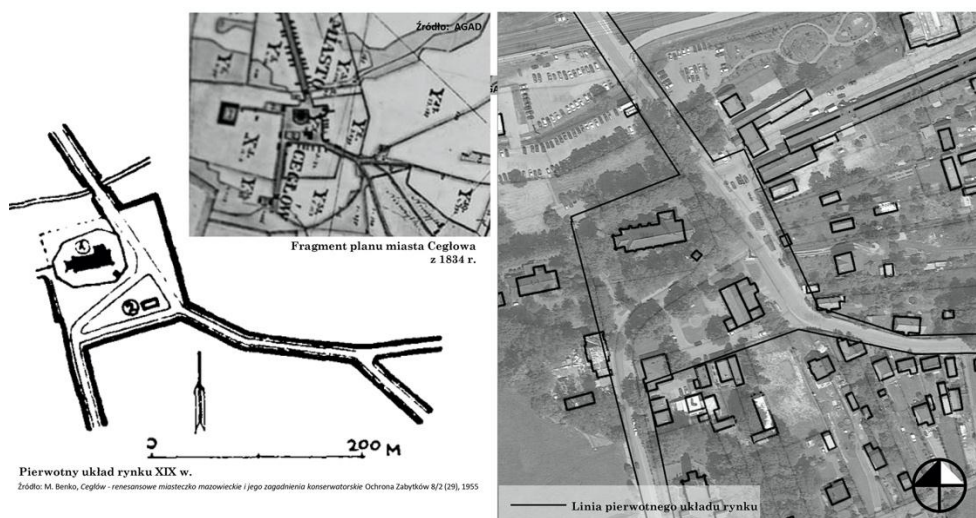


Rys. 6. Pocztówka przedstawiająca pałac Łubieńskich na początku XX w. Fotografia wykonana z perspektywy dzisiejszej drogi wojewódzkiej [Wikipedia]

### 3.2. Wykorzystanie istniejących traktów – Ceglów

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

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



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

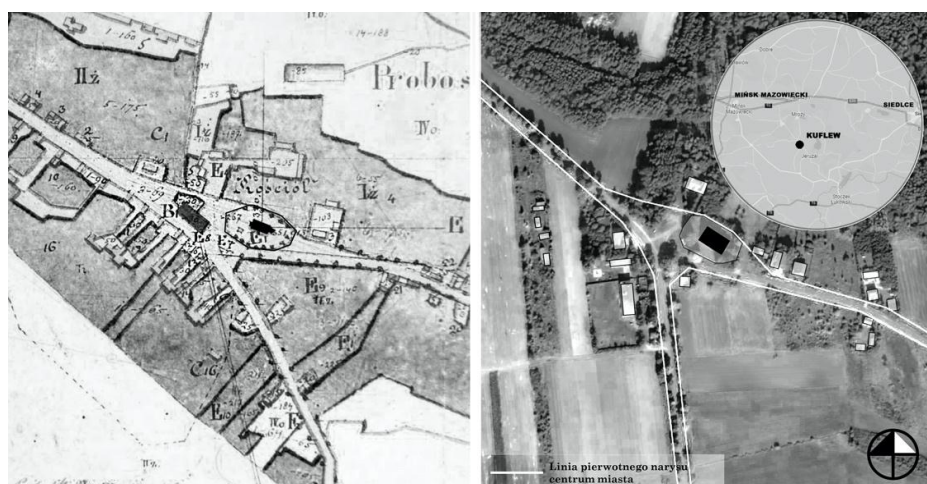
W II poł. XX w. nastąpiła modernizacja dróg przecinających rynek. Zachowany został przebieg dawnych gościńców, jednak wprowadzono podział na pas jezdni i chodników. Ta teoretycznie niewielka modyfikacja sprawiła, że przestrzeń rynku przestała być odbierana jako całość, a zaczęła funkcjonować jako trzy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

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

### 3.3. Ominięcie miejscowości – Kuflew

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

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



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

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

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

### 3.4. Połączenie kilku rozwiązań – Tarczyn

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

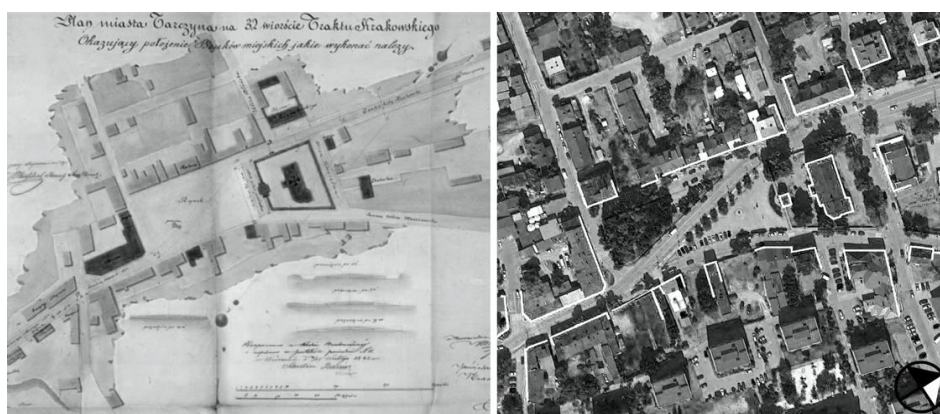
Tarczyn jest miastem położonym w powiecie piaseczyńskim, ok. 20 km od granic stolicy. Jego początki sięgają XIII w., kiedy na skrzyżowaniu dróg łączących Zakroczym z Radomiem i Czersk z Łowiczem, powstała osada targowa z kościołem. Najstarsze źródła archiwalne dotyczące wsi Tarczyn pochodzą z 1259 r.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

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

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



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



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

#### 4. PODSUMOWANIE

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

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

#### LITERATURA

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

Pazyra S., 1959, *Geneza i rozwój miast mazowieckich*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.

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

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

Summary

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

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

