

Izabela Pastuszko

Plany urbanistyczne Lublina z lat pięćdziesiątych XX wieku : nowa ideologia czy przedwojenna kontynuacja?

Rocznik Lubelski 43, 209-226

2017

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

IZABELA PASTUSZKO

Lublin

Plany urbanistyczne Lublina z lat pięćdziesiątych XX wieku. Nowa ideologia czy przedwojenna kontynuacja?

.....
Tkanka miejska, na którą składają się poszczególne dzielnice, osiedla, wspólne tereny rekreacyjne, jak parki czy skwery, ciągi komunikacji pieszej i kołowej, bloki i domy jednorodzinne, jest indywidualnym zapisem rozwoju każdej aglomeracji. Jej historyczny trzon w przypadku Lublina doczekał się wielu analiz formalnych, które są podstawą coraz powszechniejszej wiedzy mieszkańców na temat zabytkowej części miasta. Niedostateczna wydaje się wciąż jednak orientacja w powodach największego obszarowo i strukturalnie rozwoju urbanistycznego ośrodka, który miał miejsce w drugiej połowie XX w. Próba opisu jego założeń oraz efektów została podjęta w niniejszym artykule.

Słowa kluczowe: urbanistyka, planowanie, pracownia urbanistyczna, miasto, Lublin, modernizm
.....

Świadomość przestrzenna, czyli wiedza o rozwoju urbanistycznym miasta, powodach lokalizacji poszczególnych dzielnic na konkretnych obszarach czy też przeprowadzania tras szybkiego ruchu w określonych miejscach, jest coraz częściej tematem analiz naukowych, nie tylko architektów. Decyzje projektantów nie są oczywiste i bezsporne, a relacje z otoczeniem polityczno-gospodarczym, które im towarzyszyło, nie są jedyną perspektywą, z punktu widzenia której można je odczytać. Dokonując szerszego spojrzenia, posiadając wiedzę z historii rozwoju miasta oraz orientację w ideach politycznych minionego ustroju, można zauważyć, iż nie zawsze nowa ideologia promowała jednocześnie nową urbanistykę. Mogłoby się wydawać, że hasła głoszonego ładu społecznego w osiedlach powstałych w drugiej połowie wieku XX są przypisane epoce PRL, ale takie podejście do założeń projektowych byłoby zbyt proste. Wspomnieć tu należy choćby o konstytuującym się jeszcze w międzywojniu konstruktywizmie, który był mocno powiązany z przemianami polityczno-społecznymi w ówczesnej Europie Wschodniej. Wznoszenie miast i gmachów „pierwszego państwa proletariackiego” w Rosji czy też w pewnym stopniu przebudowa polskich i np. węgierskich struktur państwowych odbywały się w duchu kooperacji sztuki, w tym architektury i urbanistyki, z ideową budową nowych łaďów społecznych. Przeskalowane gmachy uzupełniał dopracowany program społeczny, w formie zaś – duża doza ekspresjonizmu, która nie

przejawi się już w takim natężeniu np. w budynkach powstałych w nurcie funkcjonalizmu powojennego¹.

Jak możemy zauważyć, przywołane powyżej zmiany społeczne osadzone były głęboko w urbanistyce. Prace w tej dziedzinie rozpoczęto wiele lat wcześniej, sprawnie wykorzystując potrzebne nowej władzy walory nowoczesnego, XX-wiecznego projektowania miejskiego. Niniejszy tekst jest próbą przedstawienia, jak głęboko idee sprzed II wojny światowej implikowały plany urbanistycznego rozwoju Lublina powstałe w latach pięćdziesiątych XX w.

Narodziny urbanistyki² jako nauki o zasadach planowania przestrzennego, o projektowaniu miast, osiedli i wsi, datuje się formalnie na wiek XX³. Historyk zauważy, że już starożytni mieli swoje zasługi w wytyczaniu miast, a słynna XIX-wieczna przebudowa śródmieścia Paryża pod kierownictwem barona Georges'a Eugéne'a Haussmana, która m.in. przecięła miasto monumentalnymi ciągami bulwarów, czerpała z tradycji francuskiej urbanistyki wywodzącej swoje korzenie ze sztuki baroku⁴. Niezaprzeczalny jest fakt, iż wielowiekowa ewolucja zasad architektury postępowała równolegle z rozwojem narracji wokół projektowania skupisk ludzkich. Nie była to dysputa o stałych proporcjach, zaznaczyła jednak swój ślad na przestrzeni dziejów sztuki.

W całej erze przedindustrialnej strukturę miasta konstituował w największym stopniu status społeczny jego mieszkańców, a wygląd i jakość ówczesnych placów oraz ulic były mu podporządkowane. Dopiero wraz ze wzrostem związków gospodarczych i będących ich następstwem zwiększających się migracji ludności czy wymiany towarów zaczęła się zmieniać organiczna tkanka miasta. Efektem była funkcjonująca od XVI w. wizja skategoryzowania przestrzeni urbanistycznej w formie zapisu matematycznego – kątów i układów linearnych. Przeświadczenie o możliwości naukowego, pełnego pomiarów i opisów ilościowych projektowania przestrzeni do życia przyniosło nam renesansowe i barkowe fortyfikacje, twierdze czy rezydencje⁵.

Pojawienie się w XVIII w. maszyn, na początku głównie we Francji czy Anglii, było przyczynkiem do nowego, ściśle industrialnego rozwoju miast w XIX stuleciu. Masowe lokowanie fabryk wymuszało zagęszczanie struktury mieszkaniowej. Zaznaczyć należy, że w tym czasie to nie relacje społeczne, a warunki produkcji decydowały o tempie przyrostu liczby mieszkańców, jak i samej tkanki miejskiej. Był on szybki, nieracjonalny, chaotyczny i mało zorientowany na człowieka. Przykładem jest niekorzystne dla zdrowia łą-

1 W roku 1925 zostało założone Stowarzyszenie Architektów Współczesnych (OSA), a na ich program składa się wspólna praca z robotnikami w celu stworzenia nowego życia w nowym mieście. Zob. szerzej: J. Wujek, *Mity i utopie architektury XX wieku*, Warszawa 1986, s. 115 i n.

2 Na temat urbanistyki Lublina pisała m.in. Dagmara Kociuba (*Lublin. Rozwój przestrzenny i funkcjonalny od średniowiecza do współczesności*, Toruń 2011). Celem mojego tekstu jest spojrzanie z nieco innej perspektywy i uzupełnienie kwestii, które w przywołanej pracy zostały jedynie zarysowane, zapewne ze względu na obszerność poruszanej problematyki.

3 *Ilustrowany leksykon architektoniczno-budowlany*, red. W. Skowroński, Warszawa 2008, s. 364–365.

4 Szerzej: D. Watkin, *Historia architektury zachodniej*, przeł. R. Depta, Warszawa 2006, s. 388 i n.

5 J.M. Chmielewski, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*, wyd. 3, Warszawa 2010, s. 51–52.

czenie obszarów fabryk z mieszkaniami ubogiej klasy robotniczej, czyli mieszanie funkcji. Efektem stały się reformy socjalne podejmowane w myśli projektowej jeszcze w XIX w.⁶

W XX stuleciu pełnym przełomowych wydarzeń, których pokłosiem były kluczowe zmiany w funkcjonowaniu zarówno Europy, jak i całego świata, rozwinęły się szerokie analizy na gruncie urbanistycznym zapoczątkowane u schyłku wieku XIX. Tak całościowych zmian w myśleniu o projektowaniu przestrzeni wspólnych, terenów zielonych czy funkcjach, jakie miasto musi pełnić wobec mieszkańców, nie odnajdziemy w okresach wcześniejszych. XX-wieczna myśl urbanistyczna to holistyczne spojrzenie, które dotknęło niemal cały świat, a określić je należy jednym słowem – *modernizm*⁷. Architektoniczny styl, który zdominował minione stulecie, był następstwem przemian społeczno-gospodarczych wieku XIX, które zostały wcześniej zaznaczone. Rozwój nauk zajmujących się człowiekiem z naciskiem na określenie roli warunków, w jakich przebywa, i ich oddziaływania na zdrowie miał na urbanistów kluczowy wpływ. Nie bez znaczenia była też wciąż postępująca industrializacja oraz progres technik budowlanych, jak np. powszechne użycie żelbetonu. Za ważny aspekt uznać należy zawrotny przyrost demograficzny w miastach, który ujawniał brak przystosowania zaprojektowanych często przed wiekami wąskich uliczek czy ciasnych placyków do rosnącej liczby ich użytkowników. Kamienice były stare, często walące się, zawilgocone. Kondycję tych budynków próbowano poprawić różnego rodzaju komisje higieniczne, których celem było polepszanie warunków życia mieszkańców, jednak efekty ich prac były niewystarczające.

Opisywane problemy stały się przyczynkiem do dysput o problemach miast Europy w dwudziestolecie międzywojennym. Popularność tych dyskusji należy bezpośrednio

6 W jej skład wchodziły cztery główne koncepcje: (1) *Ville sociale*, czyli powiązanie miejsc pracy z mieszkaniami, ale uzupełnione o infrastrukturę zaspokajającą wszystkie potrzeby; (2) *Miasto ogród*, tj. samodzielne osiedle w typie *Ville sociale*, ale o wiejskim charakterze; (3) *Przedmieście ogród* – zabudowa jak w *Mieście ogrodzie*, lecz administracyjnie zależna od innego miasta lub najbliższej zlokalizowanej fabryki; (4) *Osiedle robotnicze*, które jest zorientowane na realizację potrzeb wychowawczych i socjalnych. Zob. szerzej: W. Koch, *Style w architekturze. Arcydzieła budownictwa europejskiego od antyku po czasy współczesne*, przeł. W. Baraniewski [et al.], Warszawa 1966, s. 414–417; S. Giedion, *Przestrzeń, czas i architektura. Narodziny nowej tradycji*, przeł. J. Olkiewicz, Warszawa 1968.

7 W architekturze i urbanistyce *modernizm* to ogólna nazwa prądów rozwijających się praktycznie przez cały wiek XX. Ich cechą charakterystyczną była rezygnacja ze stylizacji budynków, a tym samym z powielania stylów historycznych. Architektura ta zakładała stworzenie nowej metody twórczej, w której forma i konstrukcja budynku opierają się wyłącznie na istniejących uwarunkowaniach materialnych, co wiązało się w pierwszych latach przede wszystkim ze szczególnym prymatem funkcjonalności obiektu. W świadomości architektów pojawił się paradygmat nowoczesności obejmujący głównie fascynację techniką projektowo-wykonawczą jako siłą, która wypełni postulaty socjalno-estetyczne, jakie stawiali sobie modernistyczni twórcy okresu międzywojnia. Wraz z upływem lat w różnych częściach świata modernizm ulegał przekształceniom w związku z panującą sytuacją polityczną czy ekonomiczną, a także wskutek przemian społecznych, na które miał być przestrzenną odpowiedzią. Zob. więcej: Le Corbusier, *W stronę architektury*, przeł. T. Swoboda, Warszawa 2012; idem, *Urbanistyka*, przeł. T. Swoboda, Warszawa 2015; *Oblicza modernizmu w architekturze. Paradygmat luksusu w architekturze modernizmu XX wieku. „Trójgłowy smok” – architektura dwudziestolecia międzywojennego na Górnym Śląsku (1922–1939)*, red. R. Nakonieczny, J. Wojtas-Swoszowska, Katowice 2013; Ch. Wilk, *Modernism: Designing a New World 1914–1939*, Londyn 2006.

wiązać z pracami Le Corbusiera⁸, który w 1924 r. przepowiadał tymczasem: „Urbanistyka nie będzie już wkrótce jakimś tam odrzutem. Stanie się jedną z najbardziej palących i dyskutowanych kwestii [...]. Po pięćdziesięciu latach epoki maszyn dysponujemy napędem samochodowym. Prędkość wzrosła trzydziestokrotnie [...]. Ulica sprzed czterech bądź czterdziestu wieków pozostała, lecz nie ma już dla nas znaczenia. Miasto jest zatkane [...]”⁹. I rzeczywiście, międzynarodowe spotkania architektów powoli zaczynały przynosić realne ustalenia.

Pragnienie zapewnienia mieszkańcom dostępu do światła dziennego, świeżego powietrza i zieleni leżało u podstaw przyjętej w 1933 r. Karty Ateńskiej – dokumentu, który stał się zbiorem zasad nowoczesnego projektowania miejskiego¹⁰. Swoista kodyfikacja zaleceń dla urbanistów i architektów miała miejsce na początku lat trzydziestych XX w. Tekst ten będący zapisem analizowanych od lat dwudziestych nowych wytycznych projektowych jest encyklopedią projektanta ubiegłego wieku.

Jedną z głównych idei zapisanych w Karcie stanowiło tzw. strefowanie funkcjonalne, które w praktyce oznaczało oddzielenie terenów oddanych pod zabudowę mieszkalną od przestrzeni przeznaczonej na fabryki czy inne miejsca pracy. Zalecano również uwzględnienie konkretnych obszarów miejskich pod wypoczynek, a wszystkie wymienione strefy połączyć osiami komunikacyjnymi¹¹. Wśród szczegółowych postulatów znalazły się także dyspozycje, by mieszkanie stanowiło najważniejszy element w projektowaniu urbanistycznym, co miało się przekładać na lokalizowanie dzielnic tego typu na najlepszych terenach tak, by każdy lokal był odpowiednio nasłoneczniony, a mieszkańcy mieli dostęp do zieleni. Miejskie połączenia komunikacyjne rozmieszczano w drugiej kolejności¹². Równie istotnym założeniem było rozdzielnie ruchu pieszego od kołowego, co przywracało perspektywę człowieka i komfort jego poruszania się jako podstawowy punkt odniesienia w tkance miejskiej. Ruch kołowy¹³ został podzielony na osobowy, ciężarowy i tranzytowy, a w celu zapewnienia jego ciągłości zakładano zmiany poziomów na każdym skrzyżowaniu o dużej przelotowości¹⁴.

Twórcy Karty Ateńskiej zauważali, że dotychczasowy brak planów generalnych dla rozwijających się ośrodków oraz prymat działań doraźnych i indywidualnych odhuma-

8 Le Corbusier, właściwie Charles-Édouard Jeanneret-Gris (1887–1965) – architekt, urbanista oraz malarz i rzeźbiarz, Szwajcar tworzący we Francji, główny przedstawiciel stylu międzynarodowego w modernizmie. Teoretyk nowoczesnego projektowania miejskiego nazywany *papieżem modernizmu*.

9 Le Corbusier, *Urbanistyka*. . . , s. 152.

10 Kartę Ateńską uchwalono podczas IV Międzynarodowego Kongresu Architektury Nowoczesnej (Congrès International d'Architecture Moderne; CIAM). Opracował ją zespół pod przewodnictwem Le Corbusiera. Zawierała zasady funkcjonalnej urbanistyki, które wpłynęły na projekty odbudowy miast po 1945 r. Zob. Grupa CIAM-Francja, *Karta Ateńska. Urbanistyka C.I.A.M.*, przeł. K. Szeronos, oprac. J. Choroszuca, S. Maciąg, Warszawa [1957].

11 *Ibidem*, s. 108.

12 *Ibidem*, s. 27–51.

13 Ruch kołowy należy rozpatrywać z punktu widzenia wiedzy o jego zakresie w latach powstania Karty Ateńskiej. Jego dzisiejsze natężenie jest niewspółmiernie wysokie w stosunku do prognoz ówczesnych urbanistów i – jak się okazało – nie było możliwe do przewidzenia, co rodzi dzisiejsze problemy z przepustowością ulic.

14 Grupa CIAM-Francja, *op. cit.*, s. 76–90.

nizowały miasta, przynosząc nieszczęście ich mieszkańcom żyjącym w nader skrajnych warunkach. Dopiero projektowanie według trzech kluczowych funkcji, tj.: mieszkać – pracować – wypoczywać, i zapewnianie trzech parametrów – przestrzeni, słońca i powietrza – miało zapewnić harmonijny, zrównoważony rozwój nowoczesnego miasta na miarę XX w.¹⁵

Przytoczone założenia i postulaty kluczowego dla XX-wiecznej urbanistyki dokumentu zyskały wielką popularność w drugiej połowie stulecia. Karta opublikowana osiem lat po ogłoszeniu była formą urbanistycznego manifestu, który miał się stać zarazem gotową formułą do odbudowy ośrodków miejskich zniszczonych w czasie II wojny światowej. Jej silne nasycenie treściami ideologicznymi doskonale wpisało się w założenia nowo wznoszonych socjalistycznych przestrzeni Polski Ludowej i oddziaływało na ich planowanie właściwie aż po koniec lat osiemdziesiątych XX w. Dopiero zmiany polityczne i powrót do koncepcji dominacji własności prywatnej spowodował odejście od myślenia o mieście jako całości dostępnej na równych zasadach wszystkim mieszkańcom.

Lublin rozpoczął swoją podróż ku nowoczesności jeszcze przed dwudziestolecim międzywojennym. Do wybuchu I wojny światowej powstało wiele reprezentacyjnych budynków użyteczności publicznej, jak gmach Banku Rosyjskiego przy ul. Krakowskie Przedmieście 37 czy szkoła i szpital dziecięcy im. Vetterów przy ówczesnej ul. Staszica 11 (dzisiaj Bernardyńska)¹⁶. Stały napływ ludności do miasta wymuszał wytyczanie nowych kwartałów pod zabudowę oraz projektowanie nowych ciągów ulic. Główne arterie komunikacyjne były już ustalone, ale doraźne regulacje końca XIX w. dotyczyły najczęściej przebiegu istniejących od dawna ścieżek i dróg między byłymi jurydykami lub ogrodami. Wyrysowywano je na dawnym pomiarze miasta z 1827 r. Wraz z początkiem wieku XX rozszerzały się więc granice administracyjne Lublina poprzez włączenie otaczających go majątków i przedmieść, jak np. Wieniawy czy Czechówki Dolnej¹⁷. Były to jednak działania prowadzone w krótkiej, tymczasowej perspektywie, bez długofalowych projektów. Własność prywatna wiodła prym i przede wszystkim zwracano uwagę na samodzielne obiekty oraz tereny, a nie duże obszary.

Mimo opisanych powyżej działań architektoniczno-urbanistycznych z okresu poprzedzającego I wojnę światową tereny miejskie II Rzeczypospolitej wymagały dużych nakładów projektowych oraz finansowych, aby zlokalizowane tam miasta weszły w fazę rozwoju nowoczesnych ośrodków, jak to miało miejsce niemal wszędzie w Europie. Tak jak w całej Polsce, tak i w Lublinie okres dwudziestolecia międzywojennego stał pod znakiem próby zacierania śladów wieloletnich zaniedbań, które powstały w tkance miejskiej w czasie zaborów.

15 *Ibidem*, s. 101–102, 107.

16 Szerzej patrz: H. Gawarecki, *Rozwój urbanistyczny i architektoniczny miasta w latach 1918–1938*, [w:] *Dzieje Lublina*, t. 2, red. S. Krzykała, Lublin 1975, s. 243 i n.

17 H. Gawarecki, Cz. Gawdzik, *Lublin. Krajobraz i architektura*, wyd. 2, uzup., Warszawa 1964, s. 58–59.

W latach 1918–1939 miasto było ośrodkiem administracyjno-gospodarczym rolniczego regionu. Wskutek nieustannej migracji ludności ze wsi (zjawisko typowe dla całej Europy tego czasu) liczba mieszkańców Lublina przekroczyła w roku 1925 100 tys.¹⁸ Rozwijał się wówczas przemysł, jak na przykład firma Emila Plagego i Teofila Łaskiewicza, fabryki wag Wilhelma Hessa i Jarosława Caudra, a także liczne drobne zakłady i warsztaty, czego skutkiem było zarysowanie w planie miasta dzielnicy przemysłowej. Brak stałego kierunku rozwoju spowodował jednak przypadkowe parcelacje oraz rozproszenie zabudowy na znacznym obszarze, co utrudniało komunikację. Zaznaczyć należy, iż wciąż dużą część terenu miasta zajmowały majątki ziemskie, takie jak: Rury Jezuickie, Czechówka, Ponikwoda czy Tatary. Plan regulacji był w tej sytuacji koniecznością¹⁹.

W powodu opisanych problemów ogłoszono w 1925 r. ogólnopolski konkurs na „Szkieł regulacyjny miasta Lublina”²⁰. Zwycięskie projekty architektów Edgara Norwertha (I miejsce), Ignacego Drexlera (II miejsce) i Jerzego Siennickiego (III miejsce) dały podstawy do późniejszego opracowania przez Ignacego Kędzińskiego – ówczesnego kierownika Wydziału Budownictwa Magistratu miasta Lublina – „Planu Wielkiego Miasta Lublina”. Został on ostatecznie ustalony w roku 1932 i wysłany do zaopiniowania Komisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich²¹. Plan zakładał już – sformalizowane w uchwalonej rok później Karcie Ateńskiej – strefowanie funkcjonalne. Osią podziału miasta stała się linia kolejowa wraz z przebiegiem doliny rzeki Bystrzycy. Takie warunki wymuszały powstanie układu, w którym strefa przemysłowa mieściła się w południowo-wschodniej części Lublina, a przeciwległy obszar północno-zachodni przeznaczono na przyszłą strefę mieszkalno-usługową. Niezależnie od tego podziału w części przemysłowej planowano wydzielenie pewnych dzielnic mieszkaniowych, rozmieszczonych wzdłuż osi ówczesnej ul. Bychawskiej (dzisiaj Kunickiego) oraz połączonych z zakładami przemysłowymi jak: Za Cukrownią oraz Tatary²².

Wytyczne urbanistyczne zawarte w „Planie Wielkiego Miasta Lublina” zalecały ograniczenie zabudowy w śródmieściu oraz ustalały przebieg arterii obwodowych i tras objazdowych. Przykładami mogą być (1) nosząca dziś imię Józefa Piłsudskiego aleja odciążająca centrum od ruchu z kierunku Warszawy czy Kraśnika do dworca kolejowego i dzielnicy przemysłowej oraz (2) wytyczone w 1934 r. Al. Zygmuntowskie – trasa wjazdowa z kierunku Warszawy²³.

Należy zaznaczyć, iż w planie z 1932 r. na strefy zabudowy mieszkaniowej przeznaczono najkorzystniejsze tereny położone na stokach południowych wzgórz (korzyścią

18 *Ibidem*, s. 59.

19 Więcej na ten temat: *ibidem*, s. 59–60; H. Gawarecki, *Rozwój urbanistyczny*. . . , s. 250 i n.

20 Szerzej patrz: Archiwum Państwowe w Lublinie, Akta miasta Lublina (1918–1939), sygn. 1788, Program konkursu nr 1 Towarzystwa Urbanistów Polskich w Warszawie na szkic regulacji i zabudowania miasta Lublina, s. 1–7; *Konkurs na szkic regulacyjny miasta Lublina*, oprac. I. Kędziński, Lublin 1925, s. 29.

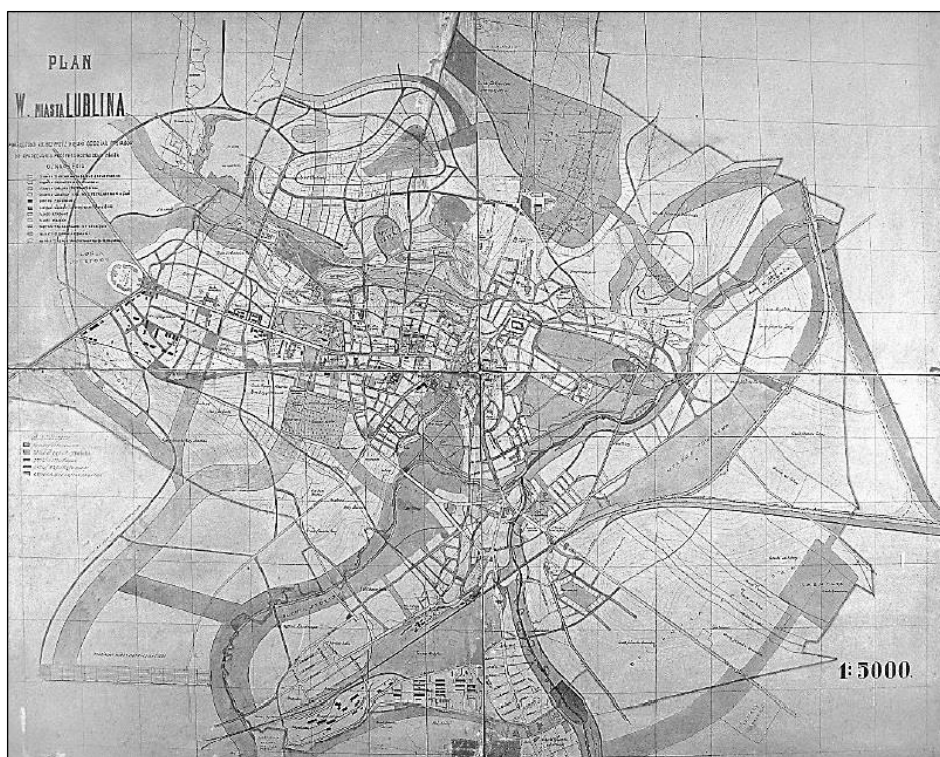
21 N. Przesmycka, *Lublin. Przeobrażenia urbanistyczne 1815–1939*, Lublin 2012, s. 167–177.

22 *Ibidem*, s. 181–183; D. Kociuba, *Lublin*. . . , s. 233 i n.

23 H. Gawarecki, Cz. Gawdzik, *Lublin*. . . , s. 60.

takiego rozwiązania było dobre nasłonecznienie), trakty komunikacyjne prowadząc natomiast dolinami rzek. Tereny mieszkalne od arterii oddzielać miały zaś pasy rekreacyjnej zieleni. Niestety, do wybuchu II wojny światowej nie udało się jednak zrealizować wszystkich założeń tego projektu, a za najpełniejszy dowód tego nowoczesnego planowania należy uznać dzielnicę Dziesiątą z jej ogrodową zabudową, dziś już coraz trudniej rozpoznawalną²⁴.

Działania wojenne przerwały proces wielkiego planowania Lublina, choć powstał cały zbiór projektów i szkiców, które od drugiej połowy lat czterdziestych XX w. służyły jako baza do nowego, socjalistycznego organizowania przestrzeni miejskiej. Informacje o tych zależnościach nie były jednak powszechnie podawane w opracowaniach na ten temat pochodzących z okresu PRL²⁵.



Ryc. 1. Plan Wielkiego Miasta Lublina – jeden z projektów konkursowych prof. Ignacego Drexlera (1925)

Źródło: Urząd Miasta Lublin, Wydział Planowania, Lubelska Pracownia Urbanistyczna, 88 lat planowania przestrzennego Lublina [informatory].

²⁴ N. Przesmycka, *Lublin...*, s. 182–183.

²⁵ Por. H. Gawarecki, Cz. Gawdzik, *Lublin...*, s. 62 i n.; H. Gawarecki, *Sztuka Lubelszczyzny w XXX-leciu PRL*, [w:] *Dzieje Lubelszczyzny*, t. 2, red. A. Kierek, Warszawa 1979, s. 497 i n.

Czas II wojny światowej przyniósł ubytki w tkance miejskiej. Pomimo iż Lublin nie był tak mocno zniszczony, jak np. Warszawa, straty były dostrzegalne. Zupełnemu spustoszeniu uległy dzielnice Wieniawa i Podzamcze zamieszkałe wcześniej przez ludność żydowską. Zburzono tam ok. 500 domów. Stare Miasto zostało najdotkliwiej doświadczone w czasie kampanii wrześniowej 1939 r., przy czym w roku 1944 spłonęła część ratusza. Wojenne bombardowania uszkodziły część budynków mieszkalnych oraz przemysłowych. Nie był to jednak bardzo znaczny procent w całym układzie urbanistycznym miasta. Okres okupacji spowodował natomiast liczne zaniedbania, m.in. bruków ulicznych oraz sieci urządzeń kanalizacyjnych i wodociągowych²⁶.

Zauważyć trzeba, iż po przerwaniu działalności lubelskiego Magistratu wskutek utraty niepodległości i wstrzymaniu prac nad planem Lublina władze okupacyjne wznowiły funkcjonowanie części wydziałów, przydzielając im nowe zadania. W ten sposób w Wydziale Budownictwa i Biurze Regulacji prowadzono prace pod kierunkiem inż. arch. Czesława Gawdzika, jednak wyłącznym celem było opracowanie planu rewitalizacji zniszczeń powstałych w wyniku bombardowania²⁷.

Wyzwolenie Lublina spod okupacji niemieckiej i jego tymczasowa rola jako siedziby Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego (PKWN), który głosił w swym manifestie szybką odbudowę kraju, dały podstawę do rozpoczęcia analizy zrujnowanej tkanki architektoniczno-urbanistycznej miasta. Nie stało się to jednak z dnia na dzień i właściwie dopiero po przeniesieniu władz państwowych do Warszawy zaczęto powoływać jednostki organizacyjne do spraw odbudowy i planowania.

Odnotowania wymaga fakt, że po wojnie niemal od początku panowała zasada centralizmu planistycznego. W praktyce oznaczało to, że wszystkie decyzje dotyczące urbanistyki na terenie całego kraju podejmowano wyłącznie w stolicy. Powołane zostało Centralne Biuro Projektów Architektonicznych i Budowlanych, które działało w ramach oddziałów w miastach wojewódzkich (na czele lubelskiego stanął inż. arch. Włodzimierz Fąfrowicz). Wykonane projekty musiały uzyskać akceptację Kolegium Urbanistycznego powołanego na wniosek kierownika danej jednostki terenowej²⁸. Powstające koncepcje rozwoju miast były próbami dostosowania nowoczesnej myśli projektowej, która wówczas była jednak wizją ponadnarodową, do potrzeb kształtującej się ideologii partyjnej. Uwypuklanie równości w dostępie do mieszkań, stref rekreacji czy placówek edukacyjnych doskonale sprawdziło się w budowaniu spójności dwóch sfer: politycznej i urbanistycznej. W rzeczywistości architektki i urbaniści zakładali, że paradygmat projektowy winien wynikać z twórczego pragmatyzmu, czyli reguł rozsądnego, ówczesnie nowoczesnego projektowania (skodyfikowanego w Karcie Ateńskiej) przy uwzględnieniu możliwości technologicznych, zaopatrzeniowych oraz mocy przerobowych samych budowniczych.

26 Zob. H. Gawarecki, Cz. Gawdzik, *Ulicami Lublin. Przewodnik*, Lublin 1976, s. 13; eadem, *Lublin. . .*, s. 60.

27 H. Bieniaszkiewicz, *Historia lubelskiej Pracowni Urbanistycznej*, [w:] *Lubelska Pracownia Urbanistyczna 1955–2005*, [Urząd Miasta Lublin, Wydział Strategii i Rozwoju], Lublin 2005, s. 13.

28 *Ibidem*, s. 13.

Przestrzenny rozwój Lublina od połowy lat czterdziestych XX w. był odpowiedzią na nowe, socjalistyczne urządzenie rzeczywistości, a urbanistyka stała się jego niezbędnym narzędziem. Zauważyć jednak trzeba, że nie byłaby ona tak kluczowa, gdyby nie lokalizacje konkretnych jednostek w mieście. Pierwszą jest powołany do życia decyzją PKWN już w 1944 r. Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej²⁹, którego powstanie implikowało zaprojektowanie i wybudowanie kompletnej Dzielnicy Uniwersyteckiej³⁰ na terenach planowanego w okresie międzywojennym Obozu Zachodniego³¹. Pojawiające się tutaj strefowanie, czyli wydzielanie obszarów o konkretnych funkcjach w tkance miejskiej, czy tworzenie miejsc rekreacji było zgodne z założeniami Corbusierowskiej urbanistyki.

Kolejną wielką zmianą dla aglomeracji było zlokalizowanie w Lublinie przy ul. Mełgiewskiej dużego zakładu – Fabryki Samochodów Ciężarowych (FSC) – z jednej strony mającego rozwinąć miejski przemysł i spowodować wykształcenie tutejszej klasy robotniczej, a z drugiej – wykorzystującego wcześniejsze założenia. Obiekt osadzono bowiem we wschodniej części miasta, wykorzystując niewykończone hale tworzonej w międzywojniu montowni aut. Budowę fabryki rozpoczęto na przełomie 1949 i 1950 r.³², co warunkowało konieczność zatrudnienia robotników i zapewnienia mieszkań dla nich.

Trudności w organizacji prac budowlanych spowodowały, iż dość szybko na zlecenie Ministerstwa Odbudowy uchwalono pierwszy powojenny plan rozwoju przestrzennego Lublina. Przyjęty w 1948 r. „Program Planu Zagospodarowania Miasta” miał charakter tymczasowy i stał się przyczynkiem do opracowania planu ogólnego ukończonego w 1954 r.³³ Ustalono w nim zarys przebiegu nowych tras komunikacyjnych, tj. trasy W–Z (Wschód–Zachód), N–S (Północ–Południe), czy ciągu komunikacyjnego wzdłuż doliny rzeki Bystrzycy. Przewidziano również stworzenie szeregu dzielnic z własnymi ośrodkami dzielnicowymi liczącymi od 10 do 25 tys. mieszkańców³⁴.

Należy jednak zaznaczyć, że widoczny ruch mieszkaniowy na terenie Lublina rozpoczął się jeszcze przed propozycjami przywołanego planu z 1954 r. Był on ściśle powiązany z rozwojem fabryk oraz odgórnie wówczas narzuconą doktryną socrealizmu. W latach 1951–1952 zaczęto wznosić osiedla ZOR³⁵ Zachód czy ZOR Bronowice oraz pierwsze obiekty w dzielnicy Tatary³⁶. W założeniu propagandowym miały one służyć nowej

29 Zob. Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z dnia 23 października 1944 r. o utworzeniu Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Dz. U. 1944, nr 9, poz. 42.

30 O lubelskim kampusie szerzej: Z. Kowalski, *Miasteczko Akademickie w Lublinie. Historia, architektura, ekonomia*, Lublin 1972; I. Pastuszko, *Architektura Dzielnicy Uniwersyteckiej w Lublinie*, Lublin 2013.

31 Obóz Zachodni, inaczej Dzielnica Zachodnia – w dwudziestolecie międzywojennym planowano utworzenie reprezentacyjnej dzielnicy w części zachodniej miasta (okolice dzisiejszych Al. Raclawickich) na terenach wojskowych. Miała się tam znaleźć zabudowa mieszkaniowa dla wyższych urzędników państwowych oraz oficerów, a także gmachy urzędu wojewódzkiego, sądu wojskowego czy też dyrekcji kolei. Plany te zostały przerwane przez wybuch II wojny światowej.

32 H. Gawarecki, Cz. Gawdzik, *Lublin...*, s. 62.

33 Por. D. Kociuba, *Lublin...*; H. Bieniaszkiewicz, *op. cit.*, s. 16.

34 Zob. H. Gawarecki, Cz. Gawdzik, *Lublin...*, s. 62–63.

35 ZOR – Zakład Osiedli Robotniczych.

36 H. Gawarecki, Cz. Gawdzik, *Ulicami Lublina...*, s. 14.

klasie robotniczej i w dużej mierze tak właśnie było. Strefy te zostały jednak wydzielone w oderwaniu od całościowego projektowania miasta, czego efektem jest ich niezbyt korzystna lokalizacja. Znajdowały się bowiem w dużym oddaleniu od istniejących wówczas ośrodków usługowych czy węzłów komunikacyjnych. Wiele do życzenia pozostawiała również jakość wykonania, a co za tym idzie – techniczny stan mieszkań.

Te jednostkowe inwestycje mieszkaniowe, niewynikające bezpośrednio z całościowego planowania terenów, były raczej pewnym wyjątkiem w historii powojennej urbanistyki miasta. Kolejne wytyczne w postaci wspomnianego powyżej „Planu szczegółowego zagospodarowania miasta Lublina”³⁷ opracowane zostały na zlecenie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej (PWRN) w Lublinie w oparciu o uchwalony przez ten organ 17 grudnia 1952 r. plan ogólny i przyjęty 1 stycznia 1953 r. przez Kolegium Urbanistyczne plan etapowy zaakceptowany przez Komitet do Spraw Urbanistyki i Architektury w marcu 1953 r., a docelowo przez Główną Komisję Oceny Projektów Inwestycyjnych 30 lutego 1954 r.³⁸ Akceptacja planu była wieloetapowa, a jego głównymi autorami byli inż. arch. Janusz Wilski i inż. arch. Czesław Kaszycki³⁹.

Zasadniczym celem planu z 1954 r. było stworzenie podstaw do przebudowy i uporządkowania Lublina, czego efektem miało stać się polepszenie dotychczasowych warunków życia mieszkańców oraz przyjęcie kolejnych dużych grup ludzi, potrzebnych miastu podlegającemu szybkiej industrializacji. Postulatem, który pojawił się w tej propozycji i w dokumentach ją uszczegółowiających, było odwrócenie uwagi od zapoczątkowanego przed 1939 r. rozwoju Lublina w kierunku zachodnim na rzecz proponowanej budowy nowego śródmieścia w oparciu o rozwijające się wówczas dzielnice przemysłowe – wznoszone już wówczas Tatary i projektowaną Kalinowszczyznę. Taka perspektywa świadczyła o odejściu od planowanego przed wojną układu przestrzennego miasta i jego podziału na strefy w związku z zakładanymi funkcjami poszczególnych obszarów⁴⁰. Projekt był w dodatku wyrazem typowej w powojennych propozycjach socjalistycznej rozbudowy, zasady „zwartości miast”, która zakładała takie wytyczanie inwestycji, aby zapewnić najkorzystniejsze powiązanie mieszkań i stref pracy, minimalizując jednocześnie koszty przez zmniejszanie potencjalnych terenów wymagających uzbrojenia⁴¹. Efektem takiego rozwiązania była stała współzależność centrum miasta i powstających w jego bliskości nowych budynków – zarówno mieszkalnych, jak i przemysłowych. Koncepcja ta nie utrzymała się jednak, gdyż uwaga urbanistów skupiła się na tere-

37 Archiwum Wydziału Planowania Urzędu Miasta Lublin [dalej: AWPUML], Akta Pracowni Urbanistycznej Miasta Lublin [dalej: APUML], nr 10, Opis techniczny do planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego m. Lublina w skali 1:200.

38 *Ibidem*, s. 1.

39 E. Furgał, *Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego m. Lublina z 1959 r.*, [w:] *Lubelska Pracownia Urbanistyczna*. . . , s. 35.

40 Szerzej patrz: D. Kociuba, *Rola planowania przestrzennego w rozwoju miasta Lublina*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska”, Sectio B: „Geographia, Geologia, Mineralogia et Petrographia” 2010, R. 65, z. 1, s. 181.

41 Por. E. Goldzamt, O. Szwidkowski, *Kultura urbanistyczna krajów socjalistycznych. Doświadczenia europejskie*, Warszawa 1987, s. 126.

nach na wschód od łąk pod Zamkiem, gdzie w niedalekiej przyszłości rozwinęły się duże dzielnice mieszkaniowe⁴².



Ryc. 2. Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina (1954)

Źródło: Urząd Miasta Lublin, Wydział Planowania, Lubelska Pracownia Urbanistyczna, 88 lat planowania przestrzennego Lublina [informator].

Po śmierci Stalina obserwowano powolne odejście od wyłącznie socrealistycznych założeń w sztuce, a połowa lat pięćdziesiątych XX w. przyniosła m.in. częściową dezideologizację oraz decentralizację projektowania miejskiego. Kompetencje w zakresie planowania przestrzennego, które do tej pory skupiało Państwowe Biuro „Miastoprojekt”, zostały przekazane terenowym organom administracji wojewódzkiej i powiatowej. W Lublinie już w 1955 r. powołano Pracownię Urbanistyczną jako jednostkę budżeto-

42 Zob. szerzej: AWPUML, APUML, nr 10, Opis techniczny..., s. 1 i n.; H. Bieniaszkiewicz, *op. cit.*, s. 16.

wą przy Miejskim Zarządzie Architektoniczno-Budowlanym Prezydium Miejskiej Rady Narodowej⁴³. Utworzono również stanowiska głównych architektów miast, którym w Lublinie został Władysław Duda⁴⁴. Dopiero jednak oddelegowanie do objęcia tej funkcji urbanisty Romualda Dylewskiego przyspieszyło prace organizacyjne i projektowe. Architekt ten przyjechał do Lublina w grudniu 1955 r. z warszawskiego Biura Odbudowy Stolicy na mocy decyzji prezesa Komitetu ds. Urbanistyki i Architektury, wybitnego architekta i urbanisty Zygmunta Skibniewskiego⁴⁵.

Po okresie stalinowskim nastąpiło pewne odejście od przymusu ideologicznego na rzecz pragmatyzmu i nowoczesnych rozwiązań znanych również poza państwami socjalistycznymi. W 1956 r. lubelska Pracownia Urbanistyczna rozpoczęła prace nad opracowaniem ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Zespół specjalistów, który tworzyli urbaniści, architekci, ekonomiści, inżynierowie komunikacji, kanalizacji, zieleni, mieli zrealizować dwa rodzaje wytycznych: tzw. plany etapowe opracowywane na najbliższe lata (od 5 do 10) oraz perspektywiczne, inaczej określane *kierunkowymi*. Pierwsze z nich miały wskazywać doraźne możliwości polepszenia warunków bytowych mieszkańców, drugie natomiast – generalny, długofalowy kierunek rozwoju przestrzennego Lublina⁴⁶.

W pierwszych dwóch latach działania Pracowni koncentrowano się na rozpoznaniu zastanego zagospodarowania terenu miasta i zebraniu od organów planowania gospodarczego dyspozycji, które należało uwzględnić w nowym projekcie. Do opracowania wstępnych założeń wykorzystano wcześniejsze projekty, zarówno przedwojenny, jak i ten z 1954 r. Zachowany w Archiwum Wydziału Planowania Urzędu Miasta Lublina opracowany przez zespół Pracowni dokument dotyczący pierwszego etapu – „Perspektywa”⁴⁷ – dla projektowanego planu zagospodarowania przestrzennego z 1957 r. jest podsumowaniem 2-letniej pracy. Charakterystyczne, że również język, w którym relacjonowano projekt, nie jest ideologiczny⁴⁸.

Tematem opracowania była perspektywa rozwoju Lublina do roku 1980 zakładająca prognozę demograficzną określoną liczbą 250 tys. mieszkańców – typowe założenie planistyczne dla ówczesnego projektowania miast⁴⁹. Ten wyraźny, lecz nie przesadny, ilościowy przyrost populacji w ciągu najbliższych dwudziestu kilku lat miał skutkować powstaniem miasta o optymalnej wielkości urbanistycznej – aglomeracji wygodnej do codziennego życia. Oznaczało to korzystne wykształtowanie wielkiego, nowoczesnego ośrodka, ale nie pociągało ze sobą uciążliwych konsekwencji zbytnej rozległości miasta,

43 H. Bieniaszkiewicz, *op. cit.*, s. 16.

44 A. Link, *Pracownia – od powstania do pierwszych sukcesów*, [w:] *Lubelska Pracownia Urbanistyczna*. . . , s. 58.

45 *Ibidem*.

46 R. Dylewski, *O urbanistyce, planach i perspektywach Lublina*, „Kalendarz Lubelski” 1962, nr 5, s. 50.

47 AWPUML, [dokumenty nieskatalogowane], Etap – Perspektywa, Tekst syntetyczny, Lublin – plan zagospodarowania przestrzennego, 1957, oprac. zespół Pracowni Urbanistycznej.

48 Plan operuje językiem projektowym, w części architektoniczno-technicznym.

49 AWPUML, [dokumenty nieskatalogowane], Etap – Perspektywa. . . , k. 2.

jak choćby dużych odległości między poszczególnymi strefami. W niedalekiej przyszłości zatem Lublin miał się stać właściwie nowym miastem⁵⁰.

Charakterystyka etapu „Perspektywy” zawierała również informacje o głównych podstawach przyszłej rozbudowy. Należy tu wymienić cztery założenia. Po pierwsze: Lublin miał się rozwijać jako stolica regionu i centralny ośrodek kulturalno-społeczny dla całego obszaru wschodniej Polski (tj. woj. lubelskiego, rzeszowskiego i białostockiego). Po drugie: miasto miało być dużym centrum szkolnictwa wyższego. Trzecim postulatem był rozwój przemysłowy z naciskiem na przemysł maszynowy i zakłady produkcyjne z nim sprzężone. Ostatni punkt dotyczył przyszłego znaczenia Lublina jako węzła komunikacyjnego tranzytowego, częściowo międzynarodowego⁵¹.

Prezentowany plan perspektywiczny z 1957 r. podejmował zagadnienia dotyczące wydzielenia w mieście terenów mieszkalnych, przemysłowych, stref usługowych czy też zieleni i komunikacji⁵². Był jednak kolejnym krokiem do opracowania ogólnego planu, który zostanie omówiony w dalszej części tekstu. Zwraca uwagę fakt, iż sporządzenie planu perspektywicznego łączyło się czasowo z podjęciem przez Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Lublinie uchwały z 9 września 1957 r. o rozszerzeniu granic miasta⁵³. Wskutek zawartych w dokumencie postanowień powierzchnia Lublina zwiększyła się z 4375 ha do niespełna 8 tys. ha. Ten, prawie dwukrotny wzrost odbył się poprzez włączenie w administracyjny obszar miasta m.in. wsi Abramowice, Rur Jezuickich, Wizytkowskich czy Bonifratskich, jak również Sławina, Czechowa i Ponikwody⁵⁴. W uzasadnieniu do uchwały czytamy o prognozowanym zwiększeniu zaludnienia Lublina do 250 tys. mieszkańców i potrzebie projektowania dla nich nowych dzielnic. Dokument ten płynnie wdrożył prognozy i plany urbanistyczne w formalno-administracyjny porządek miasta, konstytuując twierdzenie, iż urbanistyka winna być jednym z elementów budowania nowego ustroju społecznego. Wydaje się jednak, że to tylko rytualne i konieczne w tamtym systemie nawiązanie do ideologii bez głębszych przemyśleń co do rozwiązań praktycznych.

Prezentowana perspektywa rozwoju, jak już zostało to zaznaczone, była kolejnym krokiem do opracowania „Ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina”⁵⁵. Prace projektowe trwały od 1 stycznia do 31 grudnia 1957 r., a nowy plan został ostatecznie zatwierdzony 21 grudnia 1959 r. przez wspomnianego już Zygmunta Skibniewskiego – prezesa Komitetu ds. Urbanistyki i Architektury. Do sporządzenia projektu wykorzystano materiały inwentaryzacyjne i studialne zebrane w roku 1956

50 R. Dylewski, *op. cit.*, s. 54.

51 AWPUML, [dokumenty nieskatalogowane], Etap – Perspektywa..., k. 2.

52 *Ibidem*, k. 3–7.

53 *Uchwała Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Lublinie w sprawie rozszerzenia granic miasta*, [w:] *Lublin w dokumencie 1317–1967*, oprac. F. Cieślak, H. Gawarecki, M. Stankowa, Lublin 1976, s. 374–380.

54 *Ibidem*.

55 AWPUML, APUML, nr 129/1, Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina, 1957 r., Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Lublinie, Miejski Zarząd Architektoniczno-Budowlany.

oraz częściowo w 1957 r. W skład zespołu urbanistycznego kierowanego przez Romualda Dylewskiego weszli inżynierowie architektki: Zdzisław Brzózka, Ignacy Kędziński, Tadeusz Kościuk, Andrzej Link, Ryszard Michalak, Jerzy Tyrała, Jan Żochowski, i ekonomista Tadeusz Chmielewski. Poszczególne etapy projektowe były konsultowane ze specjalistami m.in. od energii elektrycznej, demografii, zieleni, komunikacji czy łączności⁵⁶.

Mimo iż plan opracowano z końcem 1957 r., to data jego zatwierdzenia, tj. rok 1959, jest terminem określającym ten dokument. Projekt obejmował trzy zasadnicze części: pełny opis planu etapowego dla Lublina na okres 1956–1965, uproszczony elaborat planu perspektywicznego miasta na mniej więcej 1980 r. oraz wstępne, uproszczone studium bliskiej strefy podmiejskiej⁵⁷.



Ryc. 3. Plan kierunkowy/ogólny plan zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina (1959)

Źródło: Urząd Miasta Lublin, Wydział Planowania, Lubelska Pracownia Urbanistyczna, 88 lat planowania przestrzennego Lublina [informator].

⁵⁶ *Ibidem*, k. 3.

⁵⁷ *Ibidem*, k. 3.

W prezentowanym założeniu rozwoju urbanistycznego Lublina zostały zawarte podstawowe elementy kształtujące plan, tj. mieszkanie, miejsce pracy, miejsce wypoczynku oraz komunikacja, co – jak widać – współgrało z regułami Karty Ateńskiej. Podążając tym tropem, możemy dokonać analizy projektu.

W opisie planu zagospodarowania przestrzennego z 1959 r. czytamy: „Układ przestrzenny miasta w stanie istniejącym, tj. na początku 1956 r., przedstawia obraz chaotycznego i przypadkowego nakładania się różnorodnych funkcji miejskich. Powodowało to kolizje i sprzeczności odbijające się w sposób niekorzystny na rozwoju organizmu miejskiego”⁵⁸. Rozwiązaniem tego problemu było proponowane strefowanie funkcjonalne, z zaznaczeniem konkretnych terenów pod wybrane formy zabudowy lub jej braku. Tym sposobem twórcy planu wyodrębnili dwa rodzaje budownictwa mieszkaniowego: jednorodzinne i wielorodzinne. Pierwszy, który sprowadza się do wolnostojących domków, jako kosztowniejszy w strukturze miasta, bo wymagający znacznie większej powierzchni niż preferowana wówczas zabudowa drugiego typu – blokowa, zaplanowano w dzielnicach bardziej peryferyjnych, czyli: Bazylianówka, Sławin, Węglin, Górki na Czubach, południowa część Majdanu Tatarskiego czy Felin. Nie był to jednak dobry czas dla tego rodzaju architektury zarówno ze względów politycznych, jak i z powodu oszczędzania materiałów. Dominować miało zatem budownictwo mieszkaniowe wielorodzinne powstające w nowo projektowanych dzielnicach w bliższej odległości od Śródmieścia, tj.: Rury (dzisiejszy LSM), Tatary, Kalinowszczyzna i Czechów. Przyznanie pierwszeństwa w lokalizacji przyszłych osiedli blokowych łączy się bezpośrednio z odradzającym się ruchem spółdzielczym w końcówce lat pięćdziesiątych XX w., a także z systemem społecznego postrzegania przestrzeni miejskiej jako wspólnej własności i wartości⁵⁹. Z pewnością miało to też pewien kontekst kolektywistyczny, w tym czasie bardziej jednak chyba socjalistyczny niż komunistyczny.

Strefowanie miejskie dotyczyło także terenów przeznaczonych na zakłady przemysłowe. Kluczową jednostką wymienioną w planie była wspomniana Fabryka Samochodów Ciężarowych zatrudniająca wówczas ponad 300 osób. Kwestie dotyczące rozwoju takich stref w Lublinie zostały bardzo dokładnie przeanalizowane, co doprowadziło do sformułowania zalecenia wyprowadzenia z zabudowy mieszkaniowej przedsiębiorstw uciążliwych i ich grupowanie w przeznaczonych do tego sektorach. Tym samym dla najbardziej dokuczliwych fabryk zarezerwowano tereny wschodniej części miasta: Zadbie, Hajdów i Majdan Tatarski. Średniej uciążliwości przemysł rozlokowano na obszarze Wrotkowa, również ze względu na bliskość bocznicy kolejowej. Mniejsze zakłady usytuowano na Lemszczyźnie oraz Bazylianówce⁶⁰.

W zakresie usług bardzo szeroko opisano ich rodzaje z podziałem m.in. na szkolnictwo, służbę zdrowia, kulturę, administrację, targowiska czy *urządzenia kultu religijne*

58 *Ibidem*, k. C-12.

59 Por. szerzej: *ibidem*, k. C-12–C-18.

60 Więcej na ten temat: *ibidem*, k. C-19–C-23.

go⁶¹. Mimo tej znamiennej nazwy warto zauważyć, że już wówczas planowanie wymykało się w tej kwestii ideologii. Zarówno kilka lat wcześniej, jak i nieco później byłoby to niemożliwe. Istniejące kościoły określane w omawianym planie *urządzeniami kultu religijnego* zostały zinventaryzowane przede wszystkim jako budowle zabytkowe. Przyjęty w projekcie przyrost tego typu obiektów wynikał z dwóch powodów. Po pierwsze wiązało się to z przyłączaniem do miasta nowych obszarów, na których takie budynki już funkcjonowały, a po drugie potrzebę budowy nowych świątyń zgłosiła kuria biskupia. Założono wzrost liczby kościołów o cztery, przy czym w dalszej perspektywie dopuszczano jeszcze kolejne trzy, ale zlokalizowane w nowych dzielnicach, na ówczesnych terenach rolniczych⁶².

Zauważyć jednak można, że plan z 1959 r. przewidywał nadal rozwój centrum usługowego w rejonie Śródmieścia, ale w kierunku Czechowa, na bazie projektowanego przedłużenia ul. 3 Maja. Urbanisci założyli zasadniczo trójstopniową sieć ośrodków usługowych w układzie: osiedle – dzielnica – centrum miasta, z zapewnieniem podstawowych, jak żłobek, przychodnia czy sklep, na osiedlu, a tych wyższego rzędu, jak teatry czy muzea, w Śródmieściu⁶³.

Projektowanie nowoczesnego miasta opartego na strefowaniu musiało obejmować wydzielenie odpowiedniej ilości zieleni i stref rekreacji, co ściśle wynikało z założeń zawartych w Karcie Ateńskiej. Zespół Pracowni Urbanistycznej, podkreślając walory geograficznego położenia Lublina, na które złożyła się obecność w miejskich granicach administracyjnych trzech dolin rzecznych oraz terenów wyżynnych, w dużym stopniu nienadających się do zabudowy ze względu na różnice wysokości, zaproponował szeroki pas zieleni w planie zagospodarowania⁶⁴. Dodatkowo postulowano utworzenie ośrodka sportu i wypoczynku wraz ze stworzeniem sztucznego zbiornika na rzece Bystrzycy w ówczesnym majątku Zemborzyce. Ogólny plan zakładał ponadto trzy miejskie parki w dolinie Bystrzycy: Park Ludowy, Park Śródmiejski w rejonie ul. Rusałki oraz Park Kultury przylegający do Starego Miasta i Wzgórza Zamkowego. Zaprojektowane zostały liczne zieleńce i skwery tak, aby odległość od miejsca zamieszkania do terenu biernego wypoczynku nie przekroczyła na terenie całego Lublina 10 min. spaceru⁶⁵.

Kluczem spinającym te wszystkie strefy miejskie była komunikacja. W myśl zasad modernistycznego planowania podzielono ją ze względu na przeznaczenie pod konkretny ruch pieszy, kołowy czy tranzyt. Podstawę całego układu lubelskich dróg według omawianego planu ogólnego stanowiły trzy trasy szybkiego ruchu: W–Z (Warszawa–Zamość), N–S (Północ–Południe) oraz W–R (Warszawa–Roztocze). W komunikacji wewnętrz-

61 *Ibidem*, k. C-37.

62 *Ibidem*.

63 Szerzej patrz: *ibidem*, k. C-24–C-52.

64 Tereny zielone o funkcjach rekreacyjnych były planowane już w dwudziestoleciu międzywojennym. Szerzej na ten temat pisze Natalia Przesmycka (*Przeobrażenia historycznych terenów zielonych Lublina do 1939 roku*, „Teki Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych” 2005, nr 1, s. 157–167).

65 Szerzej: AWPUM, APUM, nr 129/1, Ogólny plan zagospodarowania..., k. C-56–C-58.

nej między strefami mieszkalną i pracy zakładano wykorzystanie odcinka trasy W–Z, a także przebudowę ul. Łęczyńskiej i Krańcowej w kierunku zachodnim. Sieć kolejowa miała zostać poszerzona o południową obwodnicę miasta oraz innowacyjną lokalizację stacji rozrządowej w Abramowicach-Głusku, do której realizacji nigdy nie doszło⁶⁶.

„Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina” z 1959 r. pomimo braku dokładnych i kompletnych podkładów geodezyjnych (o czym informowali jego twórcy) był bardzo rzetelnym, kompleksowym studium rozwoju ośrodka miejskiego w oparciu o nowoczesne projektowanie realizujące zasady opisane w Karcie Ateńskiej, której znajomość dla urbanistów tego okresu była już normą. Lubelska propozycja została doceniona na gruncie ogólnopolskim i wyróżniona w 1959 r. resortową nagrodą I stopnia przyznaną przez Komitet ds. Urbanistyki i Architektury⁶⁷. Pochodzące z późniejszych dekad kolejne propozycje ekspansji miasta były jedynie redakcją planu z 1959 r. modyfikowaną w miarę rodzących się potrzeb.

Urbanistyka powojenna jako narzędzie w budowaniu nowej rzeczywistości socjalistycznej była skuteczną i – co więcej – świadomą metodą usytuowania człowieka w zorganizowanej przestrzeni miejskiej. W zbiorowej świadomości czas jej powstania jest ściśle kojarzony z okresem Polski Ludowej i jej założeniami ideowymi. To powszechne uproszczenie nosi znamiona błędu, gdyż nowoczesne planowanie – jak zostało to zaprezentowane – ma korzenie osadzone głęboko w projektowaniu międzywojennym i ówczesnym rozumieniu nowoczesności. Otwarte pozostaje wciąż pytanie, czy to ideologia socjalistyczna stała u podstaw rozkwitu urbanistyki w drugiej połowie XX w., czy też wytyczne ówczesnego kształtowania miasta wpisały się płynnie w potrzeby systemu polityczno-gospodarczego PRL. Z pewnością istotne było w tym przypadku indywidualne podejście konkretnych osób odpowiedzialnych za projekty, jednak kluczowe wydaje się spojrzenie z perspektywy zmian politycznych po 1956 r.

Oficjalne odrzucenie narzuconej w sposób sztuczny doktryny socrealizmu, co miało miejsce w marcu 1956 r. na Ogólnopolskiej Naradzie Architektów⁶⁸, było jednocześnie publicznie wyartykułowanym zwrotem architektów i urbanistów do nowoczesnej stylistyki zakorzenionej w modernizmie czasów międzywojnia. Stawiana przez Piotra Marciniaka teza o przyjęciu idei modernizmu jako swoistej ideologii modernizacji kraju, pod którą rozumiano politykę uprzemysłowienia lat sześćdziesiątych powiązaną z wizją „małej stabilizacji”, wydaje się słuszna⁶⁹. Rozluźnienie projektowe czasów gomułkowskich i związane z tym nieco szersze i nieme otwarcie na Zachód dało szansę na przepływ informacji, jednocześnie odnawiając i pobudzając procesy urbanistyczne w Polsce Ludowej.

66 Szerzej: *ibidem*, k. C-63–C-70.

67 H. Bieniaszkiewicz, *op. cit.*, s. 20.

68 A. Kotarbiński, *Rozwój urbanistyki i architektury polskiej w latach 1944–1964. Próba charakterystyki krytycznej*, Warszawa 1967, s. 55–58.

69 P. Marciniak, *Modernizm czy modernizacja? Ideologiczne uwarunkowania przebudowy śródmieścia Poznania oraz innych miast polskich*, [w:] *Pod dyktando ideologii. Studia z dziejów architektury i urbanistyki w Polsce Ludowej*, red. P. Knap, Szczecin 2013, s. 237–238.

Wydaje się jednak, że głównym czynnikiem tej podwilżowej odnowy urbanistycznego projektowania było masowe zapotrzebowanie na uprzemysłowienie budownictwa⁷⁰.

Odnosząc się do przytoczonych we wstępie okoliczności narodzin skodyfikowanej w latach dwudziestych XX w. urbanistyki jako nauki, można dostrzec, że to potrzeby społeczne leżą u podstaw określenia zasad planistycznych nowoczesnych miast. Przyrost demograficzny i zaawansowany postęp przemysłowy wymagały sprawnego zarządzania ograniczoną w różnorodny sposób w swej potencjalnej wielkości tkanką miejską. Nie da się jednak pominąć faktu, że propaganda sukcesu PRL-u popisowo korzystała z walorów, jakie dawała obywatelom dobrze zaprojektowana przestrzeń urbanistyczna.

**Plans of Lublin's Urban Development in the Nineteen-Fifties.
A New Ideology or Prewar Continuation?**

The urban tissue composed of individual quarters, housing developments, common recreational grounds like parks or greens, pedestrian ways and traffic routes, and finally blocks of flats and single-family housing (detached houses) is an individual record of the development of each agglomeration. In the case of Lublin, its historical core became the object of many formal analyses, which are the basis of the increasingly popular knowledge of the inhabitants about the historical part of the city. However, the knowledge appears to be still insufficient regarding the reasons for the largest urban development of the city in terms of area and structure, which took place in the second half of the twentieth century. The present article will seek to describe its assumptions and outcomes.

Keywords: urban development, planning, city, Lublin, urban planning office, modernism

70 Por. E. Goldzamt, O. Szwidkowski, *op. cit.*, s. 166 i n.