

# Przekształcenia układu komunikacyjnego i ich wpływ na kształtowanie krajobrazu gminy wiejskiej Ostróda

Mariusz Antolak

Transformations of the Road, Railway and Waterway Network and their Influence on the Landscape Management in the Rural Commune of Ostróda

## Wstęp

### Introduction

Gmina wiejska Ostróda jest jedną z największych gmin województwa warmińsko-mazurskiego. Zajmuje teren o powierzchni 401 km<sup>2</sup>, zamieszkuje ją ponad 15 tys. osób. W jej granicach administracyjnych położone są 32 wsie. Obszar ten posiada bardzo zróżnicowany krajobraz. W północno-wschodniej, równinnej części, znajdują się rozległe kompleksy leśne oraz jeziora polodowcowe połączone kanałami i rzekami. Część środkowa to wysoczyzna moreny dennej o typowo faliściej powierzchni. Południowe rejony to obszar bardzo pofałdowany. Występują tu liczne wzniesienia, w tym najwyższe na całym Pojezierzu Mazurskim – Góra Dylewska. Walory przyrodnicze, kulturowe, historyczne i krajobrazowe spowodowały, że na terenie gminy występuje szereg form ochrony krajobrazu kulturowego.

Ważnym elementem krajobrazu kulturowego okolicy jest rozbudowany układ komunikacyjny dzielący przestrzeń na wnętrza krajobrazowe oraz pełniący rolę szkieletu kompozycyjnego krajobrazów kształtowanych ręką człowieka. Drogi pełnią rolę istotnych osi kompozycyjnych, ich przecięcia określają punkty węzłowe. To z dróg najczęściej czytamy krajobraz (w zasięgu widoczności). Wzdłuż nich znajdują się interesujące ciągi widokowe, na ich trasie często zlokalizowane są punkty

widokowe, one prowadzą wzrok wizualnych użytkowników terenu w postaci widoku osiowego na dominanty krajobrazowe. W czytaniu krajobrazu ich rola jest zatem kluczowa. Współcześnie traktowane są jednak często jako trasa do pokonania – im szybciej i bezpieczniej, tym lepiej. Przy projektowaniu nowych szlaków lub przebudowie istniejących zauważalna jest ponadto marginalizacja aspektu ochrony krajobrazu pasa drogowego wraz z najbliższym otoczeniem. Aleja przydrożna pełni rolę pirata drogowego, pachnica dębowa (*Osmoderma eremita*) w niej występująca – największego wroga „drogowców”. Czy wszędzie?

Celem pracy jest przedstawienie przemian, jakie nastąpiły w układzie komunikacyjnym gminy, ukazanie jaki wpływ miały one na kształtowanie krajobrazu oraz zaproponowanie wytycznych do kształtowania układu komunikacyjnego gminy wiejskiej Ostróda.

## Metoda badań

### Research method

Jako teren badań obrano obszar gminy Ostróda w obecnych granicach administracyjnych. Prace terenowe polegały na inwentaryzacji istniejących układów komunikacyjnych, uaktualnieniu map topograficznych terenu opracowania i dokumentacji fotograficznej. Przeprowadzono je w latach 2010-2011. Prace kameralne polegały na zdigitalizowaniu

Fig. 1. Roads, railways, waterways and developed areas in the commune of Ostróda in the 1930s. (by M. Antolak)

danych wejściowych pozyskanych z inwentaryzacji terenowej, map topograficznych z lat 30. oraz 60. XX w. Wynikiem prac było porównanie historycznej i współczesnej sieci komunikacyjnej gminy. Przeanalizowano układy drogowe, kolejowe oraz wodne. W badania włączono techniki GIS (ang. *Geographic Information System* – Systemy Informacji Geograficznej), pozwalające uzyskać całościowy obraz zmieniających się relacji przestrzennych. Końcowym etapem prac było określenie wytycznych do kształtowania układu komunikacyjnego obszaru gminy.

## Historyczny układ komunikacyjny

### The historical pattern of roads

Od wieków przez obszar gminy przebiegały ważne dla regionu szlaki handlowo-komunikacyjne, Ostróda natomiast była mniej istotnym węzłem komunikacyjnym. Główny szlak drogowy łączący obecnie Gdańsk z Warszawą omijał niegdyś (XVI-XVIII w.) teren gminy, biegnąc przez Susz, Iławę, Lubawę, Rybno i Działdowo. Boczny odgałęzieniem tego traktu była natomiast droga z Dzierzgonia przez Zalewo, Miłomłyn, Ostródę, Szyldak, Rychnowo, Januszkowo, łącząc się z głównym traktem w Mławie. Na terenie gminy występowały ponadto drugorzędne ciągi drogowe: Gdańsk – Pasłęk – Morąg – Ostróda; Grudziądz – Iława

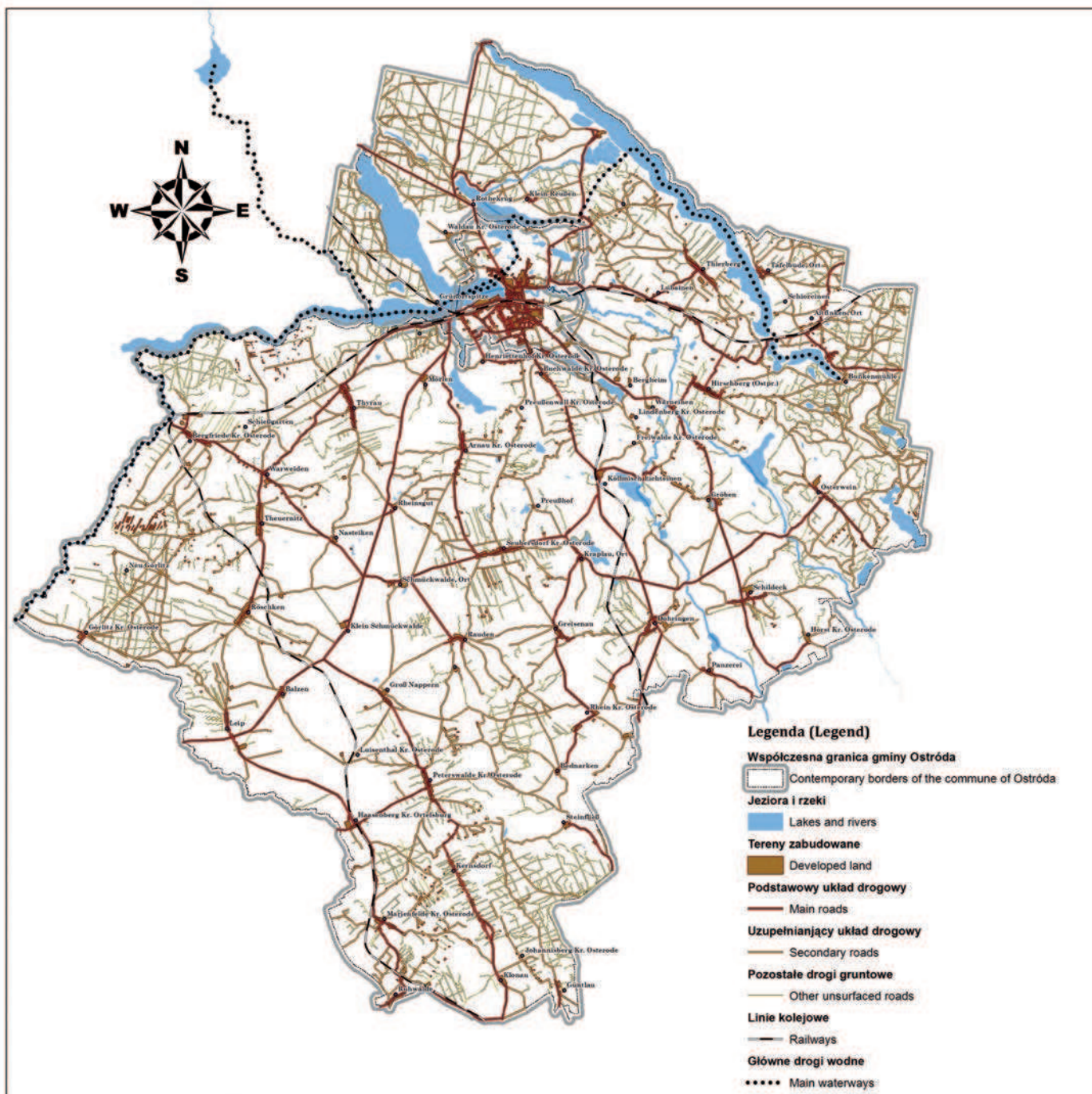
– Ostróda – Olsztyn; Pasłęk – Ostróda – Dąbrówno – Działdowo – Rywocin; Miłomłyn – Ostróda – Olsztynek. W wieku XVII znacznie poprawił się stan dróg, dużego znaczenia nabrały główne ciągi komunikacyjne. Drogi bite i kanały zmniejszały odległości i ożywiały handel. Na początku XIX w. na obszarze Prus na 100 km<sup>2</sup> przypadało 4 km dróg utwardzonych. W okresie przed II wojną światową na obszarze Prus Wschodnich gęstość dróg twardych wynosiła 28,5 km/100km<sup>2</sup>. Dla porównania w Polsce wskaźnik powyższy wynosił 16,25. Tak gęsta sieć drogową została stworzona z uwagi na strategiczne znaczenie regionu, a nie potrzeby administracyjne i gospodarcze.

Analiza map pochodzących z lat 30. XX wieku wykazała, że system dróg na terenie gminy był rozbudowany i swoim zasięgiem terytorialnym pokrywał praktycznie równomiernie obszar opracowania. Główne drogi ciągnęły się na długości 236 km, drogi o niższej kategorii zajmowały długość 610 km, drogi gruntowe (w tym leśne) natomiast 805 km.

W XIX wieku większego znaczenia nabrały drogi wodne. Na terenie gminy znajduje się fragment „Kanału wodnego na trasie Ostróda-Elbląg (z odgałęzieniem do Iławy)” wybudowanego w latach 1845-1860. Kanał wytyczony został przez tereny o dużych walorach krajobrazowych [Gąsowska 2009]. Idea powstania kanału to dogodne połączenie wodne do celów gospodarczych Prus

Wschodnich (głównie sptyw drewna, skór i produktów rolnych). Towary te do tej pory spławiane były Drwęcą i Wisłą do Gdańska z pominięciem ważnego ośrodka gospodarczego, jakim był Elbląg. Niestety okres intensywnego ruchu na kanale bardzo szybko minął. Dużą konkurencją dla obiektu był rozwój sieci kolejowej.

Rozbudowa i modernizacja transportu lądowego w XIX w. przebiegała pod znakiem budownictwa kolejowego. Z uwagi na ukształtowanie terenu linie kolejowe prowadzone były w bardzo trudnych warunkach terenowych. Niejednokrotnie wymagało to budowy wiaduktów, mostów czy nasypów. Do roku 1917 na terenie Prus Wschodnich wybudowano około 2600 km linii kolejowych. Budowa kolei na terenie gminy Ostróda trwała około 40-tu lat. Pierwszy odcinek: Jabłonowo Pomorskie – Biskupiec Pomorski – Iława – Ostróda oddany został do użytku w 1872 roku. Przedłużenie tej trasy w kierunku Olsztyna wykonano rok później. Kolejny odcinek: Elbląg – Myślice – Miłomłyn – Ostróda ukończono w 1893 r. Rok później połączono koleją Ostródę z Olsztynkiem. Ostatnim etapem, ukończonym w 1910 r. była linia: Samborowo – Uzdowo – Turza Wielka [Dziedzictwo kulturowe... 2009]. Wtedy też długość linii kolejowych na terenie gminy była najdłuższa i wynosiła ok. 64 km. W czasie II wojny światowej zniszczeniu uległa duża część linii kolejowych. Wielu z nich – w tym trasy łączącej Ostródę z Olsztynkiem



oraz Samborowo z Turzą Wielką – nie odbudowano. Na trasie Elbląg – Ostróda w 1945 r. nastąpił demontaż szyn oraz wywiezienie ich do ZSRR [Misztal 1983]. Ocalono jedynie odcinek łączący Miłomłyn z Ostródą, który funkcjonował do lat 90. XX wieku [<http://www.kolej.one.pl>].

Krajobraz dzięki rozwojowi gęstej sieci układu komunikacyjnego

zyskał nową jakość. Przekształcenia były znaczące. W kształtowaniu struktury komunikacyjnej brakuje przypadkowości, zauważalna jest dbałość o szczegóły. Ciągi obsadzano w większości alejami drzew, które do dnia dzisiejszego stanowią o jakości tej przestrzeni. Stan zachowania drzew jest zadowalający, dobór gatunkowy okazał się wła-

ściwy, a drzewa dzięki poprawnie prowadzonym zabiegom pielęgnacyjnym są w dobrej kondycji i mają prawidłowo wykształcone korony. Aleje tworzyły osłonę przed słońcem, wiatrem, śniegiem, były pomocne w realizacji celów militarnych, związanych z przemarszami wojsk, poprawiały orientację w terenie, a także pełniły funkcje użytkowe (nasadzenia



drzew owocowych). Na terenie gminy zauważalny jest ponadto wysoki poziom kunsztu wprowadzanej infrastruktury technicznej, w tym urządzeń hydrotechnicznych. Używane materiały charakteryzują się dużą trwałością. Mimo braku konserwacji w wielu miejscach zachowały się do dnia dzisiejszego dobrze zachowane fragmenty brukowanych dróg.

## Współczesny układ komunikacyjny

A contemporary grid of roads, railways and waterways

W chwili obecnej nadrzędną rolę w układzie komunikacyjnym gminy pełnią drogi krajowe nr 7 (Warszawa – Gdańsk) oraz nr 16 (Grudziądz – Olsztyn). Właśnie wzdłuż tych ciągów komunikacyjnych następuje największy rozwój przestrzenny terenu opracowania. Sytuacja ta spowodowała znaczące ograniczenie ruchu budowlanego w południowo-wschodniej części gminy. Tereny te wykazują największe walory krajobrazowe i w związku z tym zostały objęte formami ochrony krajobrazu (obszary chronionego krajobrazu i park krajobrazowy).

Droga krajowa nr 7 przebiega przez teren gminy w kierunku północny-zachód – południowy-wschód, przechodząc przez miejscowości Szydłak, Grabin, Górka, Ostróda, Czerwona Karczma i Piławki. W południowej części jej przebie-

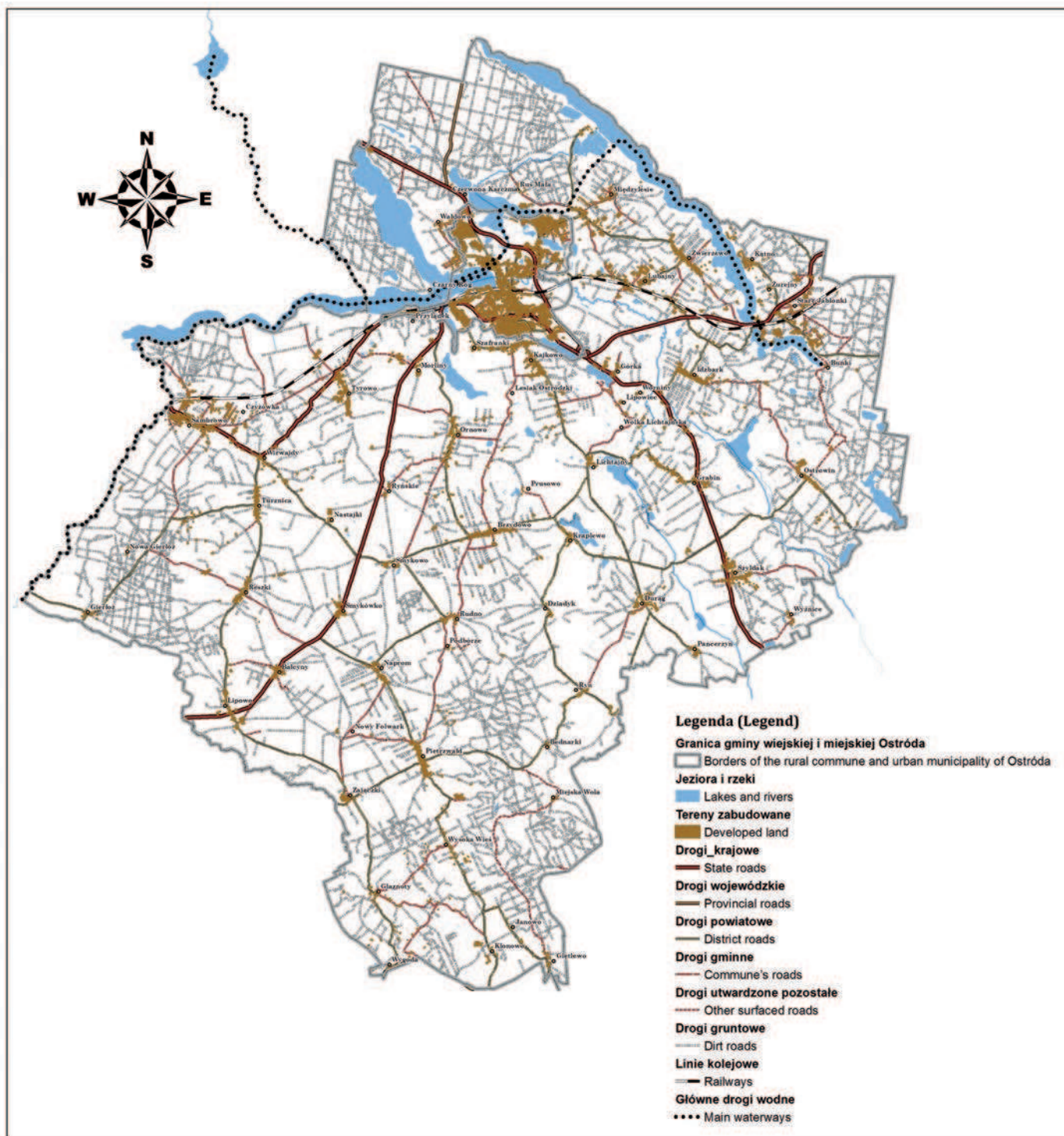
gu rozciągają się z niej interesujące widoki na urozmaicony krajobraz polodowcowy (ryc. 1). Następnie prowadzi ona przez zurbanizowane i niezbyt interesujące pod względem krajobrazowym obszary miejskie. Swoją drogę na terenie gminy kończy na obszarach leśnych. Droga krajowa nr 16 biegnie w kierunku wschód-zachód przez Samborowo, Wirwajdy, Tyrowo, Ostródę w kierunku Starych Jabłonek. Najciekawsze ciągi widokowe rozpościerają się na jej trasie pomiędzy Wirwajdami a Tyrowem oraz w dolinie Drwęcy na wysokości Lubajny i Idzbarka. Droga krajowa nr 15 biegnie na północny-wschód od miejscowości Lipowo w kierunku Ostródy. Interesujące krajobrazowo tereny rozpościerają się z niej w kierunku południowo-wschodnim na wysokości miejscowości Lipowo, Bałcyny i Smykówko (ryc. 2). Zostały one objęte ochroną w postaci Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórz Dylewskich i stanowią jednocześnie otulinę Parku Krajobrazowego Wzgórz Dylewskich.

Najwyższe walory krajobrazowe osiągają jednak obszary obserwowane z dróg powiatowych (ryc. 3) i gminnych w południowej części gminy. Drogi prowadzą przez niezwykle malownicze miejscowości o dobrze zachowanych układach ruralistycznych. Na uwagę zasługują miejscowości takie jak: Tyrowo, Turznica, Ornowo, Glaznoty i Durąg. Obszar gminy charakteryzuje się dużą ilością dobrze zachowanych alei przydrożnych, dzielących jej

przebiegi na mniejsze jednostki krajobrazowe. Część z nich, ze względu na wysokie walory krajobrazowe została uwzględniona w projekcie Gminnej Ewidencji Zabytków [Projekt 2011]. Najcenniejsze aleje znajdują się w większości przypadków wzdłuż dróg powiatowych: 1245N – Zwierzewo-Lubajny, 1243N – Lichtajny-Grabin, 1922N – Kraplewo-Lichtajny, 1216N – Ryn-Bednarki, 1216N – Pietrzwałd-Zajączki, 1232N – Wirwajdy-Ostrowin, 1233N – Wirwajdy-Wygoda, 1235N – Smykówko-Klonowo, 1239N – Smykowo-Rudno, 1243N – Kajkowo-Głady. Do tej grupy zaliczono również szpaler dębowy do majątku Warlity Wielkie, starodrzew lipowy we wsi Warlity oraz aleję w miejscowości Bednarki.

Współcześnie drogi krajowe na terenie gminy zajmują długość 66 km, wojewódzkie 8 km, powiatowe 187 km, gminne – 134 km. Długość dróg gruntowych to ponad 1300 km.

Na terenie gminy zachowała się jedna czynna linia kolejowa (Iława-Olsztyn) z 4 stacjami kolejowymi: w Samborowie, Ostródzie, Lubajnach i Starych Jabłonkach. Biegnie ona w kierunku wschód-zachód. Wartościowym elementem tego układu są wieże obronne mostu kolejowego na Drwęcy w Samborowie wpisane do rejestru zabytków, a także widniejące w projekcie Gminnej Ewidencji Zabytków: dworzec, strażnica, magazyn i budynki mieszkalne w zespole stacji kolejowej tej miejscowości. Na trasie tej linii czytelne



są liczne zabytki Ostródy z dworcem kolejowym włącznie, a także strażnica kolejowa i dworzec w Starych Jabłonkach. Najciekawsze otwarcia widokowe występują w okolicach miejscowości Lubajny oraz pomiędzy Ostródą a Samborowem. Cenne

są ponadto pozostałości byłych linii kolejowych, ze sztandarowym wiaduktem w Glaznotach (ryc. 4). W wielu przypadkach czytelne pozostały nasypy kolejowe pełniące obecnie funkcję interesujących ciągów widokowych.

Drugi wodne pełnią obecnie ważną rolę turystyczną. Wizytówkę miasta jak i regionu stał się uznany za pomnik historii „Kanał Elbląski” [Rozporządzenie 2011]. Turyści chętnie wybierają rejsy do Elbląga, Starych Jabłonek oraz po jeziorze Drwęckim.





Ryc. 3. Droga krajowa nr 7 (Gdańsk – Warszawa) na terenie gminy Ostróda, Idzbank (październik 2010 r.)

Fig. 3. State Road 7 (Gdańsk – Warszawa) running through the commune of Ostróda, Idzbank (October 2010)

Cennym elementem hydrotechnicznym wpisanym do rejestru zabytków jest śluza komorowa oraz stopień wodny na rzece Szelażnicy, odcinek Miłomłyn – Ostróda – jez. Szelaż w miejscowości Ruś Mała. Rzeka Drwęca (rezerwat przyrody, obszar Natura 2000) jest chętnie uczęszczanym szlakiem kajakowym.

## Wpływ zmian układu komunikacyjnego na krajobraz

Influence of changes the road, railway and waterway network on the landscape

Układ komunikacyjny ma ogromny wpływ na czytanie krajobrazu. Na terenie gminy wiejskiej Ostróda doszło do znaczących przekształceń układu drogowego, kolejowego i wodnego. Zlikwidowane zostały trzy linie kolejowe biegnące w kierunku północ-południe. Pozostałości po dawnych liniach kolejowych widoczne są do dnia dzisiejszego w postaci nasypów kolejowych oraz wiaduktów. Nadają się one idealnie do urozmaicenia istniejącej sieci szlaków rowerowych i pieszych na terenie gminy. Konstrukcja nasypów jest stabilna, a linie przebiegają przez interesujące krajobrazowo tereny. Trakty te pełnią rolę osi kompozycyjnych i w wielu miejscach rozpościera się z nich interesujący widok na okolicę. Rozproszony układ drogowy



Ryc. 4. Interesujące otwarcie widokowe, zjazd z drogi krajowej nr 15 w kierunku Wzgórz Dylewskich (droga powiatowa nr 1235N) (wrzesień 2011 r.)

Fig. 4. An interesting scenic point, an exit from State Road 15 towards the Dylewskie Hills (district road 1230N) (September 2011)



Ryc. 5. Historyczny szlak łączący Bednarki z Pietrzwałdem, obecnie droga gruntowa o mniejszym znaczeniu (droga powiatowa nr 1216N) (kwiecień 2011 r.)

Fig. 5. A historic route from Bednarki to Pietrzwałd, at present, an unsurfaced road of lesser importance (district road 1216N) (April 2011)



Ryc. 6. Pozostałości po dawnej linii kolejowej – wiadukt w miejscowości Glaznoty (kwiecień 2011 r.)

Fig. 6. Remains of a former railway – a railway bridge in Glaznoty (April 2011)

uległ uproszczeniu. Szkielet komunikacyjny gminy przejęły trzy drogi krajowe (nr 7, 15 i 16). Przeniesienie środka ciężkości systemu komunikacyjnego w północne rejony gminy spowodowało spowolnienie rozwoju jej południowej części. W kilku przypadkach niewielkie miejscowości lub ich części przestały istnieć. Ranga wielu dróg uległa degradacji. Dużą wartością lokalnych dróg są licznie występujące na terenie opracowania aleje przydrożne. Ich zachowanie należy uznać za priorytet w kształtowaniu krajobrazu gminy. Dobrych przykładów ochrony tego typu układów nie trzeba szukać daleko. W 2009 r. utworzono pierwszy w województwie warmińsko-mazurskim park kulturowy – Park Kulturowy Warmińskiej Drogi Krajobrazowej Gietrzwałd – Woryty [Uchwała 2009]. Celem ochrony tego terenu jest określenie zasad umożliwiających zachowanie istniejących fragmentów alei wzdłuż drogi powiatowej Gietrzwałd – Woryty oraz zasad umożliwiających odtworzenie (rekompozycję) fragmentów alei, które uległy degradacji lub zniszczeniu. Układy alejowe w najbliższej okolicy terenu opracowania chronione są również poprzez objęcie ich ochroną w postaci obszaru Natura 2000 (Aleje Pojezierza Iławskiego – PLH28005), pomników przyrody lub poprzez wpisanie ich do rejestru zabytków lub ochronę poprzez zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Interesującymi przykładami są sytuacje, gdy dawna aleja przydrożna pełni obecnie rolę

Ryc. 8. Zjazd z drogi krajowej nr 16 na Idzbark (droga powiatowa nr 1230N) (kwiecień 2011 r.)

Fig. 8. An exit from Road 16 towards Idzbark (district road 1230N) (April 2011)



Ryc. 7. Aleja przydrożna pełniąca współcześnie rolę zadrzewienia śródpolnego, Zajączki (kwiecień 2011 r.)

Fig. 7. A roadside alley, today perceived as a field tree assemblage, in Zajączki (April 2011)



zadrzewienia śródpolnego (ryc. 5), wzbogacając krajobraz. Znaczący wpływ na zmiany w krajobrazie będą miały zatwierdzone już plany przebudowy dróg krajowych nr 7, 15 i 16 znajdujących się na terenie gminy Ostróda. Projektowane trasy przebiegają przez wartościowe pod względem krajobrazowym tereny. Za pozytywny przykład należy uznać przebudowę drogi powiatowej nr 1230N. Mimo gruntownej modernizacji trasy udało się w tym przypadku zachować cenną aleję przydrożną (ryc. 6-8).

Drogi wodne uległy marginalizacji – żegluga śródlądowa zaczęła pełnić obecnie jedynie funkcję turystyczną [kanał wodny na trasie Ostróda-Elbląg (z odgałęzieniem do Iławy)].

## Podsumowanie

### Conclusion

Główne wytyczne do kształtowania układu komunikacyjnego gminy wiejskiej Ostróda:

- Ochrona alei przydrożnych (proponowane formy ochronne: obszar Natura 2000, park kulturowy, pomnik przyrody, rejestr zabytków, zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego);
- Wymiana nawierzchni drogowych bez usuwania zadrzewień przydrożnych (w przypadku konieczności usunięcia drzewostanu przydrożnego – usunięcie jednego rzędu drzew);

- Wykorzystanie istniejącej infrastruktury w postaci byłych nasypów kolejowych do rozwoju gminnej sieci szlaków turystycznych;
- Właściwe kształtowanie pasa drogowego, z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska, z uwzględnieniem walorów krajobrazowych przedpól widokowych;
- Wprowadzanie nowych nasadzeń alejowych przy istniejących i przebudowywanych trasach – droga krajowa nr 7, 15 i 16 (dobór gatunków w nawiązaniu do historycznych nasadzeń);
- Sporządzenie wykazu ciągów drogowych, które z uwagi na historyczny charakter, charakterystyczny układ przestrzenny i rodzaj nawierzchni należałoby objąć ochroną;
- Objęcie ochroną konserwatorską historycznych układów ruralistycznych z dobrze zachowanym układem drożnym (np. Glaznoty, Pietrzwałd, Ornowo, Durąg);
- Przeprowadzenie prac konserwatorskich obiektów hydrotechnicznych (głównie na trasie „Kanału Elbląskiego”).

Fotografie wykonał autor.

Photographs made by author.

**Mariusz Antolak**

Katedra Architektury Krajobrazu  
i Agroturystyki  
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie  
Department of Landscape Architecture and  
Agrotourism  
University of Warmia and Mazury in Olsztyn

### Literatura

1. *Dziedzictwo kulturowe Warmii – Mazur i Powiśla. Stan zachowania, potencjały i problemy*. 2009, Warmińsko-Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego. Red. Wysoczek J., Olsztyn (s. 258-283).
2. Gąsowska M. 2009, *Kanał Elbląski. Ocena krajobrazu*. Wydawnictwo Sztuka ogrodu. Sztuka krajobrazu. Warszawa.
3. Misztal Z., *Przyjęcie, odbudowa i rozwój zakładów przemysłowych Elbląga w latach 1945-1948*, Rocznik Elbląski t. 7, 1976, s. 57. Por. Wiślicki A., *W ślad za frontem* (3), Przegląd Techniczny, nr.40, 1983, 2.X.1983, s. 33.
4. Projekt Programu Opieki nad Zabytkami Gminy Ostróda na Lata 2011-2014 (stan na dzień 10.10.2011 r.).
5. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 stycznia 2011 r. w sprawie uznania za pomnik historii „Kanał Elbląski” (Dz.U. 2011 nr 20 poz. 100).
6. Uchwała Nr XXIX/301/2009 Rady Gminy w Gietrzwałdzie z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie utworzenia Parku Kulturowego Warmińskiej Drogi Krajobrazowej Gietrzwałd – Woryty w gminie Gietrzwałd.
7. <http://www.kolej.one.pl> (13.08.2011 r.)