

# Problemy odbudowy Starego Miasta w Strzelinie

Dr hab. inż. arch. prof. nzw. PWR, Robert Masztalski, dr inż. arch., Marcin Michalski, mgr inż. Katarzyna Kapłon, doktorantka, Zakład Urbanistyki, Wydział Architektury, Politechnika Wrocławska

## 1. Wprowadzenie

Przywrócenie pierwotnych funkcji lub nadanie nowego charakteru dzielnicom śródmiejskim, to priorytet w działaniach rewitalizacyjnych wielu miast. Ich wielowiekowy dorobek materialny i kulturalny został utracony z powodu wojen, kataklizmów, kryzysów gospodarczych i zaniedbania. Najistotniejszym celem urbanistów i konserwatorów jest przywrócenie tożsamości i dawnego splendoru zniszczonym rynkom, placom i dzielnicom.

W skali województwa dolnośląskiego, wśród miast, które zostały dotknięte znacznymi zniszczeniami wojennymi należy wymienić: Międzybórz, Wąsosz, Nowogrodziec, Bierutów, Ścinawę, Pieńsk, Sobótkę, Syców, Trzebnicę, Wołów, Strzelin, Brzeg Dolny, Chojnów i Strzegom [2]. Strzelin jest jednym z wielu miast Polski, borykających się z problemem odbudowy i przywrócenia życia w jego centrum. Niezabudowany w znacznej części obszar staromiejski, z jednej strony ukazuje niewykorzystany potencjał miejsca, z drugiej odstrasza potencjalnych inwestorów. Przywrócenie temu miejscu jego historycznej funkcji centrum wydaje się rozwiązaniem oczywistym. W jakim kształcie należałoby odtworzyć centralną część miasta, jest ciągle kwestią dyskusyjną. Zarówno idea utrzymania historycznego wizerunku miasta poprzez jego „odtworzenie”, jak i wymogi współczesnego standardu życia rodzą pytanie o nowy kształt historycznego centrum Strzelina.

## 2. Uwarunkowania planistyczne

Strzelin po prawie 70 latach od zakończeniu wojny, wciąż pozostaje w przestrzennym chaosie, będącym skutkiem działań wojennych. Centrum miasta w rozumieniu historycznego obszaru, z historią sięgającą przynajmniej XIII wieku, w rzeczywistości nie funkcjonuje. Tożsamość miasta zapisana wiekami historii, nie jest identyfikowalna. Jedynie nieliczne pozostałości zabudowy historycznej świadczą o utraconej i poległej w gruzach tożsamości. Obraz wielowiekowej historii miasta zatarty jest niekompletną realizacją modernistycznej wizji odbudowy z roku 1965. Wielkopłytkowe bloki otaczające wschodnią i południową pierzeję historycznego rynku, oraz otaczająca go punktowa zabudowa blokowa, pozbawiają to miejsce jego przeszłości, o której zaświadcza stojąca samotnie na rynku wieża ratuszowa, odbudowywana ponad 12 lat.

Z początkiem lat 90. XX wieku, przystępując do sporządzenia planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Strzelina, przyjęto wizję odtworzenia centrum zgodnie z historycznymi zapisami. Przypomniano także decyzję nr 392 z 25 listopada 1956 r., wpisującą obszar w granicach średniowiecznej lokacji określonej przebiegiem murów średniowiecznych, do rejestru zabytków, jako teren Strefy A „ściślej ochrony konserwatorskiej”, przewidziany do opracowania pełnej rewitalizacji w postaci szczegółowego planu rewitalizacji zespołu urbanistycznego. Opracowanie rewitalizacyjne nigdy nie powstało, natomiast w 2000 roku uchwalone i do dzisiaj obowiązujące „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Strzelina” kierunek ten podtrzymało. W dokumencie tym zawarto między innymi następujące zalecenia i nakazy:

- zachować historyczny układ przestrzenny, tj. rozplanowanie dróg, linii zabudowy i kompozycję zieleni;
- konserwować zachowane główne elementy układu przestrzennego, szczególnie: nawierzchnie, cieki i zbiorniki wodne;
- zachować sposób użytkowania gruntów;
- zachować historyczne wnętrza urbanistyczne;
- dążyć do usunięcia elementów uznanych za niekształcające założenie historyczne i odtworzenia elementów zniszczonych, w oparciu o szczegółowe warunki określone każdorazowo przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków;
- wszelkie zamiany lub korekty przebiegu dróg i ich nawierzchni wymagają uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków;
- wymagane jest sukcesywne usuwanie lub przebudowa obiektów dysharmonizujących;
- wymagane jest dostosowanie nowej zabudowy do historycznej kompozycji przestrzennej w zakresie sytuacji, skali, bryły, podziałów architektonicznych, proporcji powierzchni muru i otworów oraz nawiązanie formami współczesnymi do lokalnej tradycji architektonicznej;
- wskazane jest dostosowanie współczesnych funkcji do wartości zabytkowych zespołu i jego poszczególnych obiektów, nawiązanie w miarę możliwości do programu historycznego oraz eliminację uciążliwych funkcji;
- wymaga się, aby nową zabudowę poddawać szczególnym rygorom odnośnie gabarytów i sposobu kształtowania bryły – dopuszczalne są co najwyżej dwie kondygnacje z dachami o stromych połaciach, krytych dachówką ceramiczną, ewentualnie z użytkowym pod-

daszem skrytym w dachu, o ile szczegółowe wytyczne nie będą stanowiły inaczej, wskazane jest nawiązanie wysokością budynków do sąsiadujących i wpisanie w sylwetę miejscowości;

– niedopuszczalne jest stosowanie dachów o połaciach mijających się na wysokości kalenicy oraz dachów o asymetrycznym nachyleniu połaci.

Od tego czasu uchwalono w 2003 roku jedynie dwa plany miejscowe dla części wybranych kwartałów centrum<sup>1</sup>. W efekcie, do dnia dzisiejszego, nie powstała żadna nowa zabudowa na obszarze wyżej wymienionych kwartałów. W 2011 roku podjęto próbę zabudowy jednego z tych kwartałów przy ul. Wodnej, Rycerskiej i Kościelnej, jednak poza odkryciem murów historycznej zabudowy i przeprowadzeniem badań archeologicznych, prace nie posunęły się dalej. Centrum Strzelina, wydawałoby się atrakcyjne lokalizacyjnie, wciąż pozostaje niezagospodarowaną i niezabudowaną przestrzenią. Taniej i bezpieczniej z punktu widzenia potencjalnych inwestorów, jest budować na terenach podmiejskich, gdzie nie ma restrykcyjnych czy też generujących wzrost kosztów inwestycji wymagań. Realizacja jakiegokolwiek inwestycji w obszarze staromiejskim jest w dalszym ciągu zbyt ryzykowana i zbyt kosztowna.

### 3. Koncepcja odbudowy centrum miasta

W roku 2012 władze Strzelina przystąpiły do kolejnej próby odbudowy Starego Miasta. Jednym z jej elementów było opracowanie „Studium obsługi komunikacyjnej obszaru dwóch kwartałów północnej zabudowy przyrynkowej oraz wschodniej pierzei rynkowej w Strzelinie” oraz „Studium historyczno-konserwatorskie dla obszaru dwóch kwartałów północnej zabudowy przyrynkowej oraz wschodniej pierzei rynkowej w Strzelinie”.

Opracowania zaopiniowane przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków we Wrocławiu, mają być punktem wyjścia do sporządzenia, opartego na współczesnych standardach urbanistycznych, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego centrum miasta.

Mimo iż zadaniem obu opracowań było zajęcie się tylko dwoma wybranymi śródmiejskimi kwartałami zabudowy, nie można było nie uwzględnić w nich urbanistycznego kontekstu tego miejsca.

Główny szkielet komunikacyjny Strzelina tworzą: droga krajowa nr 39 relacji Łagiewniki – Brzeg Opolski oraz dwie drogi wojewódzkie. System uzupełnia kilka dróg powiatowych oraz sieć dróg gminnych. W studium wyznaczono główne połączenia łączące obwodnicową drogę zbiorczą obszaru staromiejskiego z drogami krajowy-

mi i wojewódzkimi. Taki system obsługi komunikacyjnej spełnia swoją rolę w zakresie obsługi działalności gospodarczej, technicznej i turystycznej. W południowej części obszaru staromiejskiego, za Młynówką, funkcjonuje parking strategiczny dla samochodów ciężarowych i autobusów, który przeznaczony został do obsługi ruchu turystycznego. Część ulic staromiejskich okalających stare miasto została zaplanowana jako ciągi pieszo-jezdne z miejscami parkingowymi.

W odniesieniu do siatki ulic kwartałów przyrynkowych, docelowo przewidziano tu wyłączenie ruchu kołowego oraz zróżnicowanie poziomu dostępności komunikacyjnej i pieszej. Wydzielono ciągi ulic ogólnodostępnych dla wszystkich użytkowników, ulice o ograniczonej dostępności komunikacyjnej dla pojazdów samochodowych z uprzywilejowaniem ruchu pieszego, a także strefę obsługi ruchu turystycznego i rekreacyjno-rozrywkową.

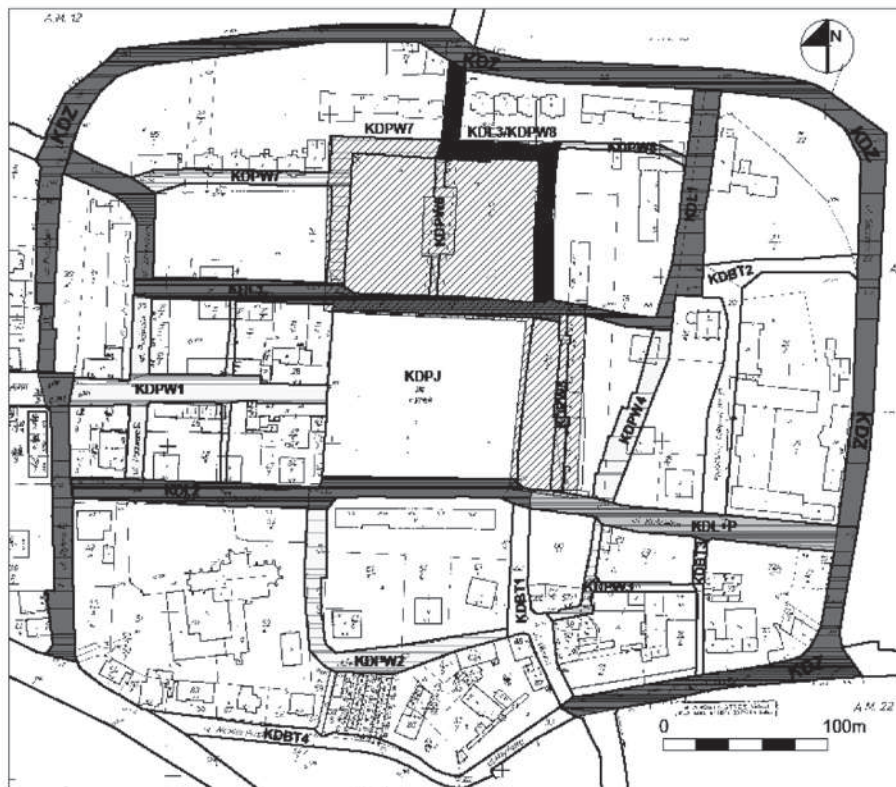
Na rysunku 1 ukazana jest hierarchia traktów komunikacyjnych w rozbiciu na drogi publiczne z segregacją ruchu kołowego i pieszego, drogi publiczne stanowiące ciągi bulwarowo-turystyczne ze znaczącym udziałem ruchu pieszo-rowerowego oraz współużytkowane przestrzenie uliczne (Shared Space Street) użytkowane na równych prawach przez wszystkich użytkowników ruchu. Zawiera on propozycję schematu funkcjonowania sieci ulicznej obszaru staromiejskiego stworzonego w oparciu o historyczną parcelację tego terenu z okresu międzywojennego. Na prezentowany system obsługi komunikacyjnej obszaru staromiejskiego składają się:

- ulice miejskie klasy lokalnej o charakterze bulwarowo-turystycznych z możliwością realizacji miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
- ulice miejskie klasy lokalnej funkcjonujące tymczasowo do czasu realizacji docelowej koncepcji ruchu w formie współużytkowanej przestrzeni ulicznej,
- ulice miejskie klasy lokalnej z miejscami postojowymi dla samochodów osobowych,
- ulice bulwarowo-turystyczne o ograniczonej dostępności ruchu kołowego,
- współużytkowane przestrzenie publiczne<sup>2</sup>,
- ciągi pieszo-rowerowe,
- plac rynkowy o ograniczonej dostępności ruchu kołowego.

W oparciu o wytyczne konserwatorskie, w większości przypadków przyjęto przedwojenne linie zabudowy dla poszczególnych kwartałów zabudowy. Jednym z wy-

<sup>1</sup> Pierwszy plan o nazwie „Strzelin – Stare Miasto obszar 1”, uchwalony 26 czerwca 2003 r. (opublikowany w Dz. Urz. Woj. Doln. Nr 130 z 12 sierpnia 2003 r., poz. 2310) obejmuje północno-zachodni kwartał zabudowy przyrynkowej. Drugi – o nazwie „Strzelin – Stare Miasto obszar 2”, uchwalony także 26 czerwca 2003 r. (opublikowany w Dz. Urz. Woj. Doln. Nr 124 z 12 sierpnia 2003 r., poz. 2228) obejmuje południowo-wschodni kwartał zabudowy pomiędzy ulicami Wodną, Rycerską i Kościelną.

<sup>2</sup> Nazwa przyjęta przez autorów (typ ulicy określanej w języku angielskim Shared Space Street): Ten typ zagospodarowania przestrzeni ulicznej znany jest już od dawna i od wielu lat z powodzeniem stosowany w wysoko rozwiniętych krajach świata. Także w Polsce mamy do czynienia z jego odmianą w wersji nazywanej ciągiem pieszo-jezdnym, oznaczonym jako strefa ruchu uspokojonego. Strefa współużytkowanej przestrzeni ulicznej ma spełniać następujące cele: przywrócenie ulicy dawnego charakteru wnętrza wielofunkcyjnego, ograniczenie dominacji ruchu samochodowego, zmniejszenie efektu bariery pomiędzy ruchem samochodowym a pieszym, poprawa bezpieczeństwa ruchu, poprawa warunków środowiskowych, poprawa estetyki i komfortu życia mieszkańców.



Oznaczenia:

— projektowane linie rozgraniczające

■ ulice miejskie klasy L (lokalnej) i Z (zbiorczej) o charakterze bulwarowo-turystycznym ze strefą parkingową

■ ulica miejska tymczasowo klasy L do czasu realizacji etapu II - docelowo współużytkowania przestrzeni ulicznej

□ ulice miejskie klasy L (lokalnej) z miejscami postojowymi

□ współużytkowane przestrzenie uliczne: ulice piesze z dopuszczeniem ruchu pojazdów kołowych; w ramach funkcjonowania tzw. przestrzeni tolerowanego współużytkowania ("Shared Space Street")

□ ulice bulwarowo-turystyczne o ograniczonej dostępności ruchu kołowego

□ ciąg pieszo-rowerowy

▨ obszar opracowania studium

KDZ - droga publiczna zbiorowa

KDJ - droga publiczna lokalna

KDJ+P - droga publiczna lokalna z parkingami

KDPW - droga publiczna współużytkowanej przestrzeni ulicznej

KDBT - droga publiczna bulwarowo-turystyczna

KDPJ - plac publiczny rynkowy

**Rys. 1.**  
Koncepcja układu komunikacyjnego staro-  
rego miasta (oprac. własne)

jątków odbiegających od historycznych zapisów jest linia zabudowy ulicy Jana Pawła II, oddzielającej dwa północne kwartały rynkowe. Historycznie ukształtowana linia zabudowy dawnej ulicy Wrocławskiej, a dziś Jana Pawła II, o szerokości nieprzekraczającej 6 metrów, została w części środkowej poszerzona. Także układ przedwojennej zabudowy szczytowej zamieniono na kalenicowy, również historyczny, ale dużo wcześniejszy. Wewnątrz północnych kwartałów wprowadzono dziedzińce, likwidując nawarstwioną w historycznym układzie zabudowę oficynową.

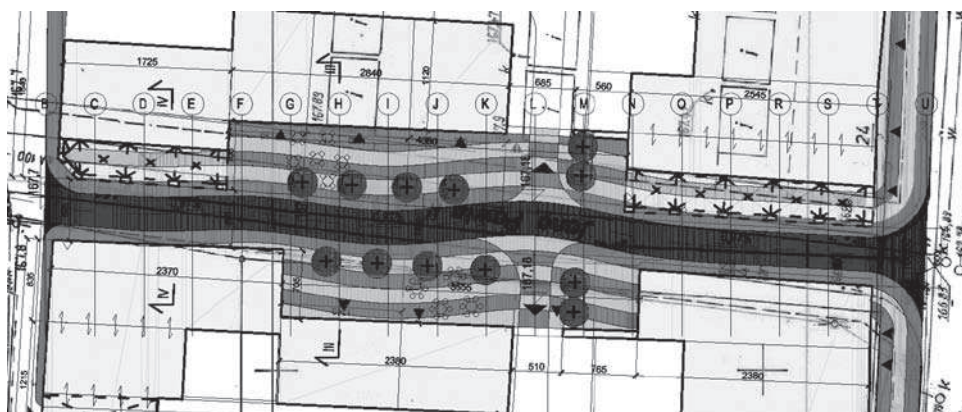
Ponadto zastosowano proporcje i skalę zabudowy wzorowane na historycznej, głównie w układzie szczytowym. Obsługa komunikacyjna kwartałów przylegających do północnej pierzei rynku oparta została na systemie dróg publicznych okalających oba kwartały oraz dróg wewnętrznych obsługujących wnętrza bloków zabudowy. Dojazd do północnych bloków zabudowy zapewnią projektowane ulice mające charakter współużytkowanej przestrzeni ulicznej<sup>3</sup> oraz wydzielony pachołkami pas uliczny w północnej części rynku. W koncepcji przyjęto, iż zarezerwowany w północnej części rynku pas drogowy powinien mieć szerokość co najmniej 12 metrów w liniach rozgraniczających. Ulica Jana Pawła II za-

projektowana została jako współużytkowana przestrzeń uliczna. W ciągu ulicy Jana Pawła II, w miejscu przewężeń na wlotach, w odróżnieniu od historycznej zabudowy, w narożnych budynkach wprowadzono podcienia umożliwiające ruch pieszy. W środkowej części ul. Jana Pawła II wprowadzono poszerzenie ulicy do około 20 metrów, aby zapewnić właściwą obsługę i doświetlenie realizowanej tam zabudowy.

W koncepcji przyrynkowej przestrzeni publicznej proponowano konkretne rozwiązania przestrzenne, materiałowe i graficzne dotyczące: oświetlenia ulicznego, koszy na śmieci, ławek, zieleni w donicach itp. Pas sugerowany dla samochodów oznaczony został jedynie rodzajem i kolorem nawierzchni, zaś na ulicy możliwe jest parkowanie samochodów właścicieli nieruchomości i samochodów obsługujących lokale usługowe.

#### 4. Inspiracje

W Polsce, częściowej odbudowy doczekały się starówki Głogowa [8] i Elbląga [9]. Pod koniec XX wieku w obu miastach rozpoczęto żmudny proces odbudowy centrum poparty badaniami historycznymi i archeologicznymi, ale i uwzględniający aktualne trendy w architekturze



**Rys. 2.**  
Konceptcja ciągu pieszo-jezdnego w północnym kwartale przyrynkowym w Strzelinie. (oprac. własne)

oraz potrzeby mieszkańców [10]. Dzięki temu powstały miasta nowoczesne, które jednocześnie zachowały swój historyczny charakter. Przy odbudowie starówek zwrócono uwagę na pierwotną linię zabudowy i wysokość pierzei ulic. Pozwolono jednak na przystosowanie wnętrza do współczesnych standardów użytkowych. Tym samym utworzono atrakcyjne pod względem lokalizacji, i funkcjonalne lokale dla nabywców, takich jak firmy, banki i sklepy. Rozluźnienie ograniczeń związanych z historycznymi fundamentami, które określały działki, jako małe i niefunkcjonalne, pozwoliło na zaangażowanie się w odbudowę firm deweloperskich i budownictwa mieszkaniowego. Doskonałym rozwiązaniem było zezwolenie na łączenie działek i przebicie się przez ich pierwotne granice przy zachowaniu owych podziałów przy aranżacji fasad kamienic. Wprowadzenie zmiennej alternacji opraw okiennych, kolorystyki i wzmocnienia podziału poprzez zwieńczenie fasad attykami zachowało historyczny charakter śródmieścia i pozwoliło zbudować wewnątrz urbanistyczne właściwe pierwotnej zabytkowej, a utraconej zabudowie.

W Europie zachodniej również przyjmuje się podobne kompromisowe rozwiązania, jako najwłaściwsze dla rozwoju miasta. Przykładem może być przebudowa Paternoster Square w londyńskim City [4]. Dokonano tam całkowitej wymiany powojennej zabudowy na nowoczesne budynki biurowe, których gabaryty i formy architektoniczne szanują stylistykę pobliskiej katedry św. Pawła. Kompozycyjnie także nawiązano do historycznego zarysu placu wokół katedry. Przywrócono zaułki, dziedzińce i małe placzki wewnątrz zabudowy, a tym samym dawne proporcje kompozycji urbanistycznej tego miejsca. Nastąpiła także zmiana funkcji placu, która poniosła za sobą nobilitację zaniedbanego rejonu.

Swoją szansę błyskawicznie wykorzystała społeczność holenderskiego miasta Enschede. 13 maja 2000 r., w dzielnicy Roombeek, nastąpił wybuch w magazynie fajerwerków. Zniszczenia objęły obszar wielkości 42 hektarów [6]. Natychmiast podjęto się rewitalizacji całej dzielnicy. Założono, że poszczególne działki należy oddać w ręce pewnych co do zamierzeń deweloperów. Dzięki temu powstały obiekty zróżnicowane architektonicznie, a jednocześnie wpisujące się w cha-

rakter Roombeek, która stała się nowoczesną dzielnicą mieszkaniową i ośrodkiem kulturalnym. W jej przestrzeni powstały budynki o ciekawych kubicznych, wertykalnie rozczłonkowanych formach, które ożywiły miejski krajobraz i uczyniły dzielnicę atrakcyjną i żywą. Kierownikiem projektu został Pi de Bruijn, który wspólnie z mieszkańcami dzielnicy zdecydował o ostatecznym przeznaczeniu Roombeek [7].

## 5. Podsumowanie

Współczesne procesy rozwoju miast Polski, w obliczu zahamowania wzrostu liczby ludności, powinny skoncentrować się na naprawie ich struktury przestrzennej. W małych miastach z dziedzictwem wojennych zniszczeń, należy rozpocząć proces przywracania zerwanych więzi łączących zabudowę mieszkaniową z obszarem śródmiejskim. Dzisiejsze strzelińskie Stare Miasto, od wielu dekad, w znacznej części stanowi teren niezabudowany. Przykłady miast z zaawansowanymi programami odbudowy zniszczonego wojną centrum, pokazują jak ważne dla przyszłości miast historycznych jest otworzenie się na nowoczesne rozwiązania i przyjęcie rozwiązań adekwatnych do dzisiejszych potrzeb ekonomicznych i społecznych.

W celu zapewnienia Strzelinowi podobnych możliwości odbudowy staromiejskiego obszaru centrum miasta, istniejąca tu sytuacja wymaga maksymalnej elastyczności w kreowaniu współczesnego modelu odbudowy, przyjętego przez wszystkie zainteresowane strony.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Małachowicz M. i in., „Studium historyczno-konserwatorskie dla obszaru dwóch kwartałów północnej zabudowy przyrynkowej oraz wschodniej pierzei rynkowej w Strzelinie”. UMiG Strzelin, 2012
- [2] Masztański R., „Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku”, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 2005
- [3] Masztański R. i in., „Studium obsługi komunikacyjnej obszaru dwóch kwartałów północnej zabudowy przyrynkowej oraz wschodniej pierzei rynkowej w Strzelinie”, opracowanie projektowe na prawach rękopisu, UMiG Strzelin, 2012
- [4] Zuziak Z.K., Rewitalizacja miejskiej przestrzeni dziedzictwa kultury – doświadczenia brytyjskie, [w:] Miasto historyczne. Potencjał dziedzictwa, Kraków 1997, s. 60–73, s. 71