

BIAŁOSTOCKA TRASA W-Z - POWSTANIE I NASTĘPSTWA W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ ŚRÓDMIEŚCIA

Michał Chodorowski

Politechnika Białostocka, Wydział Architektury, ul. O. Sosnowskiego 11, 15-893 Białystok
E-mail: michal.chodorowski@gmail.com

BIALYSTOK „ROUTE E-W” - CREATION AND CONSEQUENCES IN THE SPATIAL STRUCTURE OF THE CITY DOWNTOWN

Abstract

Białystok's "Route E-W" (Route East-West) is present Avenue J. Piłsudski (before 1989. - Avenue 1-st May), for the first time in planning documents appeared in the late 40's in elaboration of the I.F. Tłoczek and Stefan Zieliński. The concept has been repeatedly modified until completion. Its original function as a road connecting main station with the area of the baroque residence was in response to the pre-war city traffic problems. The functional and spatial solutions of the program proposed by the authors of the 1948 plan differ significantly from the current image of Avenue J. Piłsudski. The consequence of such a system was to physically cut the pre-war layout of streets, but also dividing the area of pre-war Białystok and transform the downtown area to the north and north-east of "Route W-Z" into housing estate. At the same time, there were attempts to merge the entire system, which has never been realized.

The aim of the paper is to present the materials showing creation of a new communication system and the associated changes in the function of downtown Białystok. The impact of the route of the historic structure of the city center and later attempts to counteract the undesirable effects. The research material are planning documents from the years 1938-1974, which were made on the basis of the analysis of road systems and functional areas of the current downtown in the context of Routes W-E. The result of the research work is to show the role and impact of the implementation of the route of the historic downtown structure and the subsequent attempts to counteract the undesirable effects.

Streszczenie

Białostocka trasa W-Z to obecna aleja J. Piłsudskiego (przed 1989 r. - al. 1-go Maja); pierwszy raz w dokumentach planistycznych pojawiła się pod koniec lat czterdziestych w opracowaniu Ignacego Felicjana Tłoczka i Stefana Zielińskiego¹. Koncepcja była wielokrotnie modyfikowana aż do momentu realizacji. Jej pierwotna funkcja jako arterii komunikacyjnej łączącej dworzec z rejonem pałacu była odpowiedzią na problemy komunikacyjne przedwojennego miasta. Program funkcjonalny i rozwiązania przestrzenne zaproponowane przez autorów planu z 1948 roku odbiegają znacząco od obecnego stanu alei J. Piłsudskiego. Następstwem realizacji trasy w odmiennej formie było fizyczne przecięcie przedwojennego układu ulic, ale również podzielenie obszaru przedwojennego śródmieścia Białegostoku i przekształcenie terenów na północ i północny-wschód od trasy W-Z na osiedla mieszkaniowe. Jednocześnie istniały próby scalenia całego układu, które nigdy nie zostały zrealizowane.

Celem artykułu jest prezentacja materiałów ukazujących tworzenie nowego układu komunikacyjnego oraz towarzyszących zmianom w rozmieszczeniu funkcji w śródmieściu Białegostoku. Materiałem badawczym są dokumenty planistyczne z lat 1938-1974, na podstawie których wykonano analizy układu drogowego i funkcjonalnego terenów obecnego śródmieścia w kontekście realizacji Trasy W-Z. Rezultatem prac badawczych jest ukazanie roli i wpływu realizacji trasy na historyczną strukturę śródmieścia, a także późniejsze próby przeciwdziałania niepożądanym efektom.

Keywords: urban projects; spatial planning; downtown; city center, Białystok

Słowa kluczowe: projekty urbanistyczne; planowanie przestrzenne; śródmieście; centrum miasta; Białystok

¹ Patrz: Ignacy Felicjan Tłoczek i Stefan Zieliński - autorzy planu perspektywicznego z 1948 roku. Prof. I.F. Tłoczek kierował pracami nad planem zabudowania Białegostoku w latach 1938-1939.

1. ANALIZA UWARUNKOWAŃ

1.1. Historyczna struktura przestrzenna omawianego obszaru

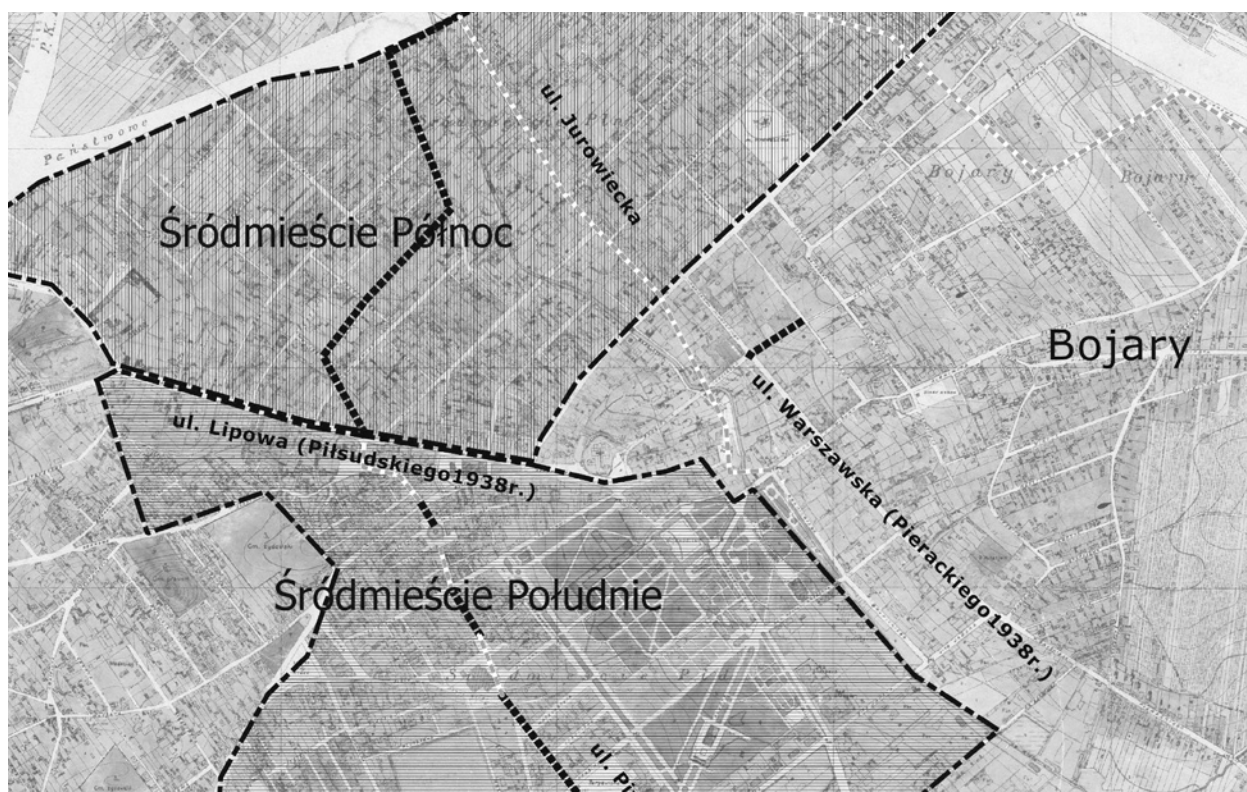
W wykształconej do roku 1939 strukturze przestrzennej Białegostoku w obszarze dzisiejszego śródmieścia wciąż były widoczne wpływy XVIII-wiecznej kompozycji założenia pałacowo-krajobrazowego Brannickich. Obszar na północ od ulicy Lipowej zachował się i rozwinął na podstawie pomiarów wólczej i planu miasta z XVIII w. (ryc. 1 - obszar Śródmieścia Północ).² W stopniu mało znaczącym nastąpił rozwój w kierunku wschodnim na terenie Bojar, a zespół ulicy Warszawskiej zachował swój niezmienny charakter (ryc. 1 - obszar Bojar). Natomiast w obszarze na południe od ul. Lipowej powstała dzielnica Chanajki o odmiennej strukturze przestrzennej. Należy wspomnieć również o istniejącym pasie zakładów przemysłowych wzdłuż rzeki Białej, czyli w samym centrum miasta. Oprócz zagadnień związanych z zanieczyszczeniem istniało zagadnienie zaopatrywania i transportu wytworzonych produktów z fabryk zlokalizowanych w pasie nadrzecznym.

1.2. Przedwojenne idee i plany

W okresie przedwojennym jednym z istotnych problemów do rozwiązania przez urbanistów był za-

stany układu sieci ulicznej powstały w wyniku rozwoju miasta wokół XVIII-wiecznego układu kompozycyjnego miasta, przy jednoczesnym dynamicznym, ale nieplanowym rozwoju XIX-wiecznym. Historyczny węzeł komunikacyjny, jakim był Rynek Kościuszki, pozostawał nim dalej, choć miasto osiągnęło 100 tysięcy mieszkańców oraz nastąpiła rewolucja w ruchu poprzez zmotoryzowanie transportu. Stan dróg z 1939 roku znany jest z opracowania *Programu ogólnego planu zabudowania*³ realizowanego pod kierownictwem Ignacego Felicjana Tłoczka w Biurze Planu Zabudowania Zarządu Miejskiego w Białymstoku. We wspomnieniach I.F. Tłoczek tak określał stan układu drogowego: „[...] najstarsze ulice Suraska[...], Choroska (Lipowa), Wasilkowska (Sienkiewicza) i Kilińskiego, krzyżujące się na rynku, a poza rzeką nowsze: Bojarska i Nowe Miasto (Warszawska). Na zmianę tego układu nie miała wpływu odśrodkowa rozbudowa Białegostoku. Nowe wymagania transportu wewnętrznego, narastające wokół potrzeb przemysłu, sprawiły, że cały ruch zaczął koncentrować się na trzech ulicach: Sienkiewicza, Warszawskiej i Lipowej.”⁴

W 1937 roku rozpoczęto prace planistyczne najpierw w Biurze Planu Regionalnego Województwa Białostockiego (analizy stanu istniejącego) pod kie-



Ryc.1. Fragment *Stanu użytkowania*. Oprac.: Zarząd Miejski w Białymstoku, Biuro Planu Zabudowania; podz. 1:10 000, Białystok dn. 30 XI 1938, I. Tłoczek, w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku, oprac. M. Chodorowski (czarna przerywana linia oznacza przebieg nowych arterii, szara przerywana linia oznacza prawdopodobny przebieg nowych arterii na podstawie opisu w tekście)

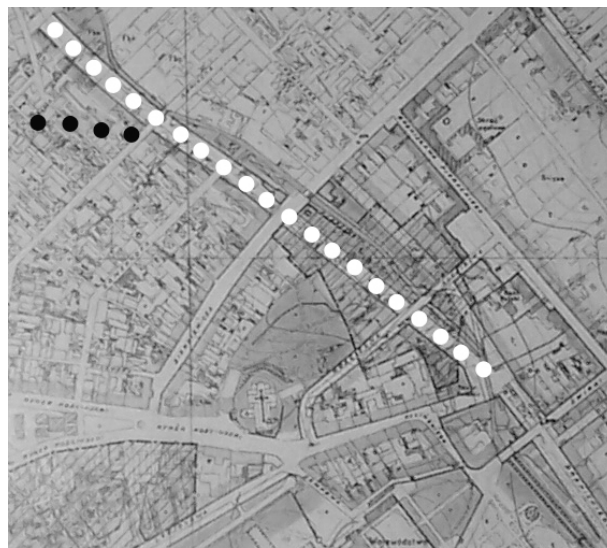
rownictwem Jerzego Pieńczykowskiego, a następnie w ww. Biurze Planu Zabudowania. Z projektem planu można było się zapoznać już w październiku 1938 roku, jednak dopiero w II połowie 1939 roku trafił do zaopiniowania przez specjalistów. Artykuł z 23 lipca 1939 roku zawiera informację o I posiedzeniu Miejskiej Komisji Urbanistycznej. Jej obrady odbyły się w Zarządzie Miejskim pod przewodnictwem inż. Choroszuchy. W skład komisji wchodził: przedstawiciele Rady Miejskiej - Puchalski, Sokólski, Farbsztejn; przedstawiciel Biura Planu Regionalnego inż. J. Pieńczykowski oraz wszyscy inżynierowie miejscy. Posiedzenie miało na celu przedstawienie planu zabudowania miasta opracowanego przez inż. I.F. Tłoczka. Zaprezentowany przez autora planu referat dotyczył ogólnego stanu Białegostoku ze względu na położenie geograficzne, stan jego rozwoju gospodarczego oraz systemu rozbudowy. W związku z obszernością tematu samo przedstawienie planu zabudowania miasta zostało przesunięte na posiedzenie w następnym tygodniu. Prace komisji były kontynuowane przez następne dwa tygodnie⁵.

W dniu 3 sierpnia 1939 pojawiła się informacja o odbyciu się kolejnych posiedzeń komisji urbanistycznej opracowującej projekt rozbudowy Białegostoku. Projekt przewidywał powstanie nowych ulic w centrum miasta, mających za zadanie ułatwić komunikację między poszczególnymi dzielnicami (ryc.1). Jako przykład podano przeprowadzenie nowej ulicy, która w pobliżu ul. Kościelnej połączy ulicę Pierackiego z Ogrodową. Wspomniana jest budowa „wielkiej ulicy od posesji Gordona przy ul. Marszałka Piłsudskiego Nr 10 przez ulicę: Książęcą, ogród p. Pragi, ul. Białostoczańską i Jurowiecką do dworca fabrycznego (Poleskiego).” W dalszej części tekstu jest opis innych arterii mających przeciąć obszar śródmieścia Białegostoku: „Długa ulica, która będzie jakby przedłużeniem pierwszej, zapoczątkowana zostanie na posesji cerkwi prawosławnej przy ul. Marszałka Piłsudskiego 15 i przetnie ulicę: Szkolną, Miodową, Piwną do lasu Zwierzynieckiego.” Obie te ulice stanowiły arterię równoległą z ulicą Sienkiewicza i aleją Kościółkowskiego. Zadaniem ich było połączenie dworca Białystok-Fabryczny ze Zwierzyniec. Wspomniana też jest budowa nowej ulicy od

wiaduktu kolejowego przy ul. Dąbrowskiego do ul. Legionowej przez dzielnicę Chanajki i Piaski. Inną wymienianą ulicą jest przebiecie od ul. Branickiego poprzez dziedziniec teatru Palace i ul. Jurowiecką do przedmieścia Białostoczek. Plan rozbudowy miasta przewidywał 30-letni okres realizacji⁶.

W wyżej wymienionych opisach planu zabudowania sporządzonego w okresie przedwojennym trudno się doszukać przebiegu dzisiejszej alei J. Piłsudskiego. Jedynie „wielka ulica od posesji Gordona przy ul. Marszałka Piłsudskiego Nr 10 przez ulicę: Książęcą, ogród p. Pragi, ul. Białostoczańską i Jurowiecką do dworca fabrycznego (Poleskiego)” jest wspomniana i znajdowała się na tym obszarze, ale z analizy jej przebiegu nie można jej identyfikować z dzisiejszą arterią śródmiejską. Plan nie doczekał się realizacji, we wrześniu 1939 rozpoczął się najtragiczniejszy okres w historii miasta.

1.3. Wpływ II wojny światowej i pierwsze lata powojenne



Ryc. 2. Fragment *Skizze zur regulierung und aufbau abgebrannten teile der stad Bialystok*, aut. J. Pieńczykowski, Białystok 9 lipiec 1941 r. W zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku. Białe kropki wyznaczają przebieg przebiecia zaproponowany przez projektanta, czarne późniejszy przebieg Trasy W-Z (aleja J. Piłsudskiego). Oprac. M. Chodorowski

² Por. W. Wróbel, *Działalność Stefana Mikołaja Branickiego herbu Gryf w Białymstoku w latach 1689-1709*, [w:] Biuletyn Konserwatorski Województwa Podlaskiego z. 14, Wyd. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków, Białystok 2008, s.46-48.

³ *Stan dróg*; oprac.: Zarząd Miejski w Białymstoku, Biuro Planu Zabudowania; podz. 1:10 000, Białystok dn. 14 IV 1939 r., I. Tłoczek, w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku.

⁴ H. Zaniewska (red.), *Ignacy Felicjan Tłoczek, urbanista – profesor - humanista , wybór pism*, Wyd. Politechniki Poznańskiej, Poznań 2002, s. 49.

⁵ Por. Miejska Komisja Urbanistyczna 1939, s. 12.

⁶ Por. Projekt rozbudowy miasta 1939, s. 4.

W okresie 1939-1943, tak trudnym dla miasta i jego mieszkańców, prace planistyczne były kontynuowane. „Podczas okupacji była podjęta próba dokonania porządkowania śródmieścia przez architekta Pieńczykowskiego.”⁷ W projekcie tym, opisanym szerzej w innej publikacji,⁸ widać próbę przebicia nowej ulicy przez ówczesną zabudowę wzdłuż rzeki Białej, a następnie poprowadzenie szerokiej ulicy na terenie wypalonym 27 czerwca 1941 roku, w dniu wejścia oddziałów niemieckich do Białegostoku, natomiast dalszy przebieg ulicy wyznaczono równoległe do ulicy Jurowieckiej. Była to prawdopodobnie kontynuacja idei z planu przedwojennego na wykonanie „przebicia od ul. Branickiego poprzez dziedziniec teatru Palace i ul. Jurowiecką do Przedmieścia Białostoczek.”⁹ Prace nad planem kontynuowane były do 1943 roku¹⁰ i trudno obecnie określić, czy plan ten był w jakikolwiek sposób realizowany przez niemieckie władze okupacyjne (ryc. 2).

W lipcu 1944 roku nastąpił ostatni rozdział zniszczenia miasta poprzez wypalanie zabudowy śródmiejskiej (biurowo – handlowo – przemysłowej) przez wycofujących się Niemców, jak i zniszczenia dokonane przez Armię Czerwoną w wyniku ostrzału artyleryjskie-

go. Zabudowa Śródmieścia - Północ na terenie między obecną ulicą Lipową a rzeką Białą zachowała się w znaczącym stopniu, w przeciwieństwie do wyburzonych i wypalonych rejonów Śródmieścia Południe oraz budynków przy głównych ulicach.

Analiza *planu inwentaryzacyjnego* z 1948 roku¹¹ ukazuje już zupełnie inny obraz tego obszaru. Przyczyn takich różnic można się domyślać: z jednej strony na wyburzenia w okresie 1944-1947 mógł mieć wpływ stan techniczny zabudowy na obszarze tego fragmentu Śródmieścia - Północ, który w latach 1941-1943 był obszarem getta białostockiego lub też dążenie nowych władz do utworzenia nowej dzielnicy robotniczej i zastąpienia nią XIX-wiecznej zabudowy śródmiejskiej. Ostateczną odpowiedź przynieść mogą jedynie badania historyczne tego okresu. Faktem pozostaje zauważalna różnica między zaprezentowanymi dokumentami. Zaznaczony szkicowo przebieg ulicy pokrywa się z przebiegiem obecnej alei J. Piłsudskiego. Istniejąca zabudowa w okolicach ul. Sienkiewicza i Zamenhofs determinowała powstały łuk. Na odcinku od ulicy Nowy Świat do ulicy Dąbrowskiego stan z 1948 roku pozwalał na jak najkrótszy i prosty przebieg trasy.



Ryc.3. Fragment zdjęcia lotniczego Luftwaffe, wykonanego we wrześniu 1944 r.; w zbiorach National Archives, College Park, Waszyngton.

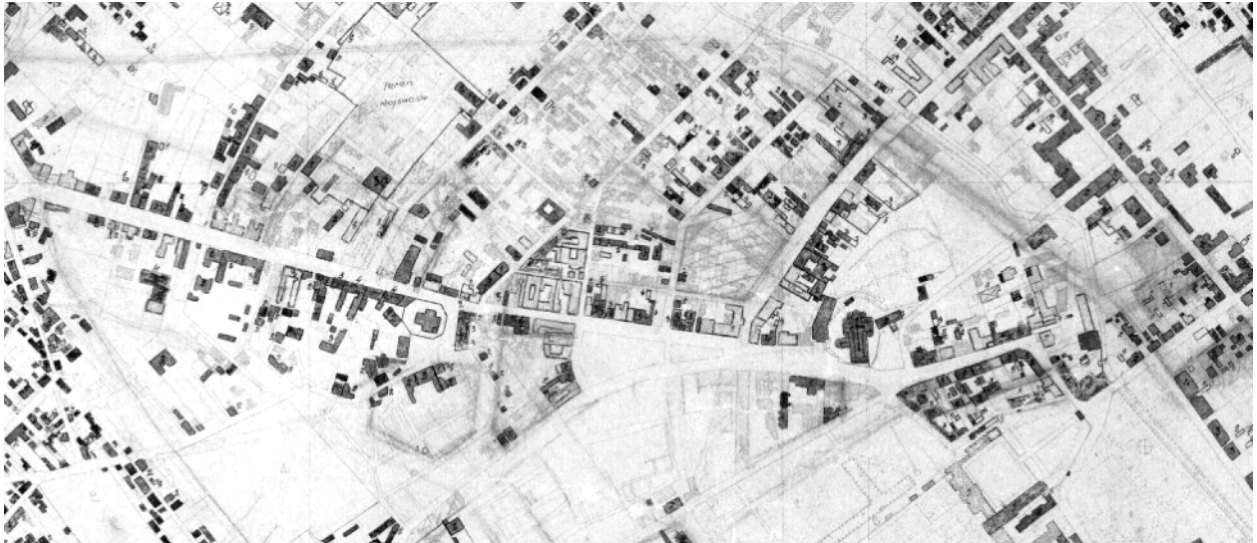
⁷ H. Sawczuk-Nowara, *Białystok w planach zagospodarowania przestrzennego*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Białostockiej, Nauki Techniczne – Architektura” nr 2, Białystok 1985, s. 41.

⁸ Poza krótkim przypisem dotyczącym tego planu w powyższym wymienionym artykule dotąd niepublikowany plan został opisany przez autora artykułu w publikacji: *Szkic regulacji zabudowy nieistniejących/zniszczonych części miasta Białegostoku - świadek i zapowiedź zagłady żydowskiego Białegostoku*.

⁹ Por. *Projekt rozbudowy miasta 1939*, s. 4. Odwołanie się do propozycji *planu zabudowania* realizowanego pod kierownictwem I. F. Tłoczka w Biurze Planu Zabudowania, Zarządu Miejskiego w Białymstoku z lat 1938-1939.

¹⁰ Na podstawie H. Sawczuk-Nowary, jest to jedyna wzmianka i brak potwierdzenia w innych źródłach.

¹¹ Por. *Plan inwentaryzacyjny części miasta Białegostoku (Śródmieście)*, skala 1:5000, wykonany w styczniu 1948, w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku.



Ryc.4. Fragment Planu inwentaryzacyjnego części miasta Białegostoku (Śródmieście), skala 1:5000, wykonany w styczniu 1948r., w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku

Wnioski:

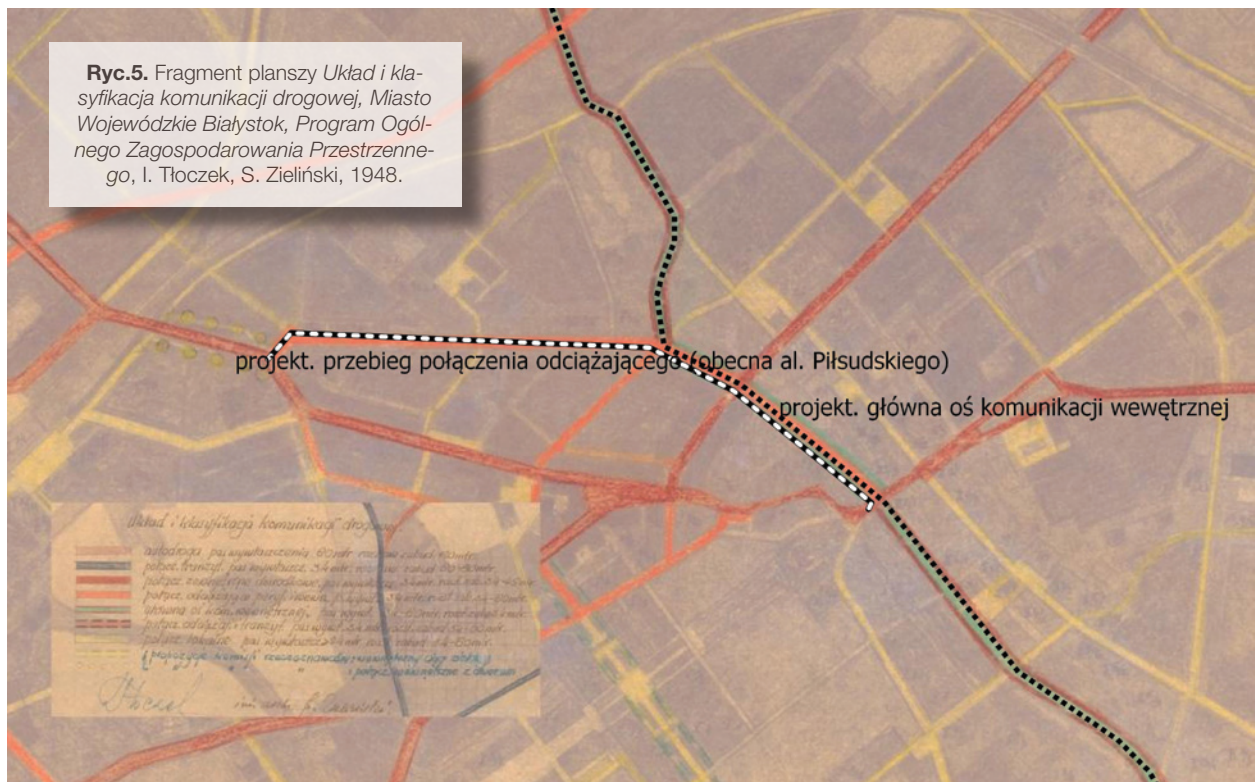
- zburzenie fragmentu śródmieścia w 1941 roku położonego w pasie nadrzecznym umożliwiło bezpośrednie połączenie węzła komunikacyjnego obecnych ulic Pałacowej, Branickiego, Mickiewicza i Kilińskiego z ulicą Sienkiewicza (wykorzystane w planie J. Pieńczykowskiego);
- zniszczenie getta, a następnie zakładów przemysłowych i ostatecznie to, co działo się po roku 1944, umożliwiło w przyszłości podjęcie próby

połączenia wcześniej omawianego węzła i ul. Sienkiewicza z dworcem PKP.

2. REALIZACJA TRASY W-Z

2.1. Przebieg i funkcja w planie perspektywnym z 1948 roku

W dalszej analizie należy skupić się na projekcie planu perspektywnego autorstwa znanego już



Ryc.5. Fragment planszy *Układ i klasyfikacja komunikacji drogowej, Miasto Województwie Białostok, Program Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego*, I. Tłoczek, S. Zieliński, 1948.

z działalności przedwojennej prof. I.F. Tłoczka, pracującego wspólnie ze Stefanem Zielińskim¹².

Dostępny opis techniczny do uproszczonego planu zagospodarowania m. Białegostoku wyznacza oś wewnętrzną miasta jako drogę przebiegającą od portu na rzece Supraśli szosą Antoniukowską, dalej wzdłuż rzeki Białej do szosy prowadzącej do Zabłudowa. Autorzy wskazują, że wykonanie tej drogi pozwoliłoby na usunięcie trudności wynikających z braku połączenia na trasie dworzec - ulica Mickiewicza i dworzec - ulica Warszawska. W ten sposób rola ulicy Kilińskiego oraz węzła na osi pałacu Branickich (istniejące skrzyżowanie przed samą bramą pałacową, nie należy mylić z obecnym rozwiązaniem) zostałyby sprowadzone do znaczenia wewnętrznego. Na planszy *Układ i klasyfikacja komunikacji drogowej* (ryc. 5) istnieje udokumentowany inny, wcześniejszy, przebieg wewnętrznej osi miasta, zgodnej z ideą ukierunkowania całej struktury miejskiej wzdłuż doliny rzeki Białej i poprowadzenie osi w kierunku obecnego osiedla Białostoczek i osady fabrycznej zlokalizowanej nad rzeką Supraśl. Prawdopodobnie ten pierwszy przebieg mógł wynikać jeszcze z opracowania przedwojennego, stąd też w planie J. Pieńczykowskiego mógł wystąpić podobny przebieg ulicy wzdłuż rzeki Białej. Prawdopodobnie określona już w 1948 roku lokalizacja ośrodka przemysłu uciąż-

liwego (przyszłe zakłady w Fastach) była podstawą do zweryfikowania wcześniejszego planu i przesunięcia osi wewnętrznej na szosę Antoniukowską i obecną aleję Piłsudskiego.

Autorzy projektu zakładali pas wywłaszczeń na 34 metry i rozstaw zabudowy od 34 do 60 metrów. Realizacja trasy nie była celem samym w sobie, lecz częścią szerszych działań mających oprzeć organizm miejski na rzece Białej. Warto w tym miejscu zacytować samych autorów planu:

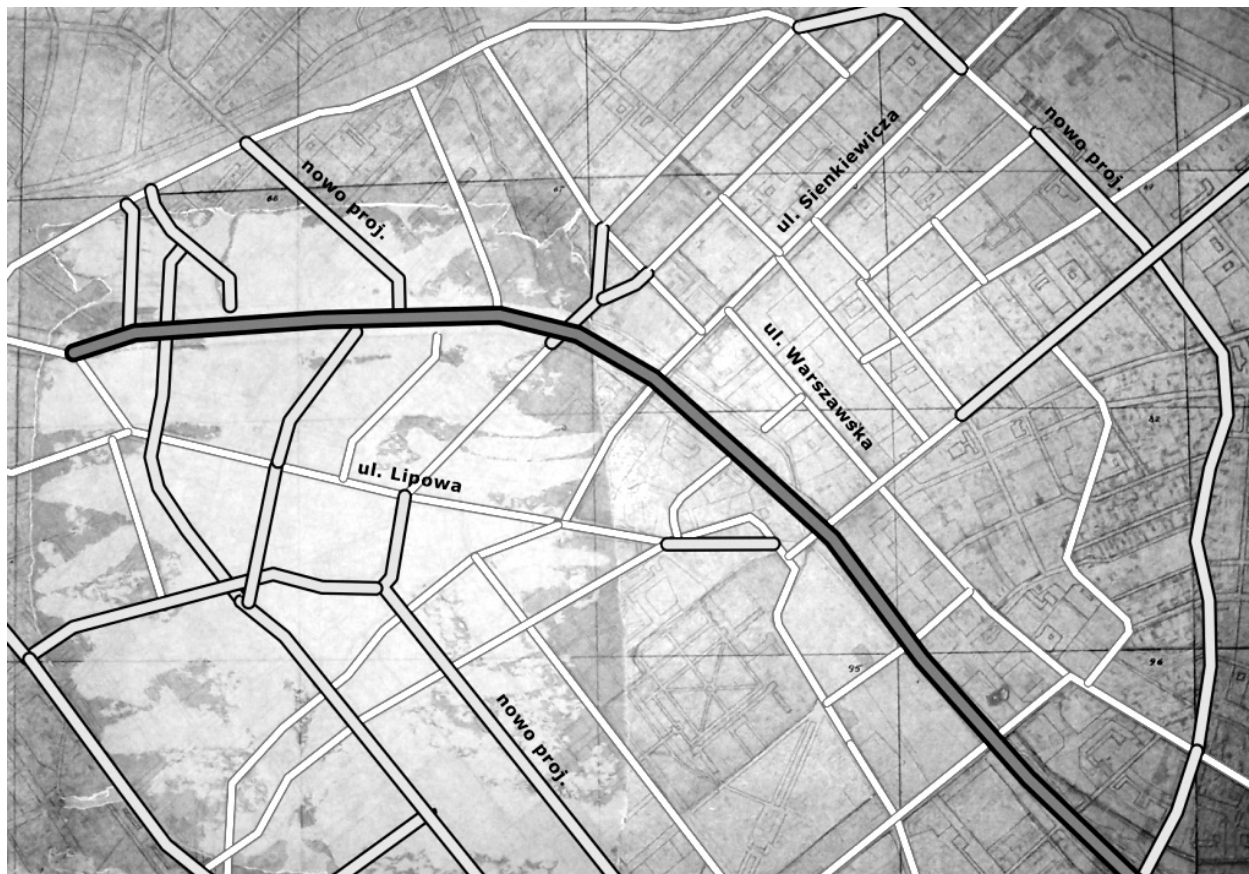
*„Dolina rzeki Białki nie jest zagadnieniem samym dla siebie: łączy ona mianowicie w sobie kwestie komunikacyjne, sanitarne, krajobrazowe i gospodarcze. Dotychczasowe jej gospodarcze wykorzystywanie jako pasa przemysłu, opartego o rzekę, jako kolektor ścieków, stanowiło pogwałcenie biologicznych praw miasta na korzyść przemysłu, ulokowanego pod względem komunikacyjnym jak najbardziej nieodpowiednio. Brak możliwości stworzenia głównej osi komunikacji miejskiej, przechodzącej przez centrum miasta potęgowała konieczność respektowania wartości gospodarczych, zainstalowanych na jednym wolnym pasie w mieście, to jest w dolinie Białej. Obecnie, kiedy zniszczenia wojenne przesądziły sprawę lokalizacji przemysłu, sprawa poprawy warunków zdrowotnych i komunikacyjnych miasta nabiera palącego znaczenia.”*¹³



Ryc. 6. Fragment planszy Plan syntetyczny, Miasto Wojewódzkie Białystok, Program Ogólnego Planu Zagospodarowania Przestrzennego; skala 1:10 000; inż. arch. Stefan Zieliński, Ignacy Tłoczek, w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku

¹² Szerzej opisany w: M. Chodorowski, *Śródmieście Białegostoku w ogólnym planie urbanistycznym autorstwa I.F. Tłoczka i St. Zielińskiego - 1948 r.*; „Architecturae et Artibus”, vol. 5, no. 1(13), Białystok, 2013.

¹³ I.F. Tłoczek, S. Zieliński, *Opis techniczny do uproszczonego planu zagospodarowania m. Białegostoku. Etapy realizacji*, Warszawa 1 grudnia 1948 r., w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku, s. 4-5.



Ryc. 7. Analiza rozwiązań projektowych sieci ulicznej w śródmieściu na podstawie: *Szczegółowy Plan Zagospodarowania m. Białegostoku. Etapy Realizacji Planu Szczegółowego*, K. Widawski, K. Jeziorański; 26.06.1951 r.; w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku. Oprac. M. Chodorowski

Główna arteria komunikacyjna, tak określana przez autorów, planowo miała powstać w latach 1949-1955. Przebiegać miała od szosy Pod Krzywą do ulicy Dąbrowskiego, wykorzystując istniejący odcinek ulicy Branickiego. Cała długość trasy wynosiłaby 3500, a należało wybudować 3000 metrów. „Sprawa ta, doniosłej wagi dla miasta, jest nie tylko jedynym sposobem poprawy skomplikowanych warunków komunikacyjnych i sanitarnych miasta, ale otwiera nowe możliwości przestrzennego rozwoju miasta wprost w samym jego środku. Arteria ta pozwoli na lokalizację wzdłuż niej potrzebnych dla życia dzielnic zakładów użyteczności publicznej w sposób wzorowy.”¹⁴

Istotnym elementem tego opracowania było funkcjonalne przeznaczenie terenów wzdłuż trasy W-Z. W pasie zieleni rzeki Białej, na granicy dzielnicy Piaski i Bojary, ulokowane byłyby według założeń planu obiekty użyteczności publicznej na poziomie osiedlowym i dzielnicowym, oddzielone od samej arterii pasem zie-

leni. Jest to zasadnicza różnica między kolejnymi projektami z okresu socrealizmu i stanem obecnym.

2.2. Plany z okresu socrealizmu (1949-1956)

Opisywany powyżej plan autorstwa I.F. Tłocza i S. Zielińskiego powstawał w Warszawie. Ostatnie opracowania są sygnowane na grudzień 1948 roku. Dotychczas jest nieznaną dokładną przyczyną zakończenia prac przez ten zespół. Prawdopodobnie była nią reorganizacja struktur regionalnych biur planistycznych i scentralizowanie procesu projektowego. Na podstawie dotychczasowych badań i źródeł można mówić jednak o kontynuacji planu z 1948 roku.¹⁵

Drugim planem ogólnym był opracowany w Warszawie plan autorstwa K. Widawskiego i Karola Jeziorańskiego. Treść tego planu jest nieznaną, natomiast istnieje jedna z plansz, która pozwala na zapoznanie się z propozycjami kompozycyjnymi i przestrzennymi (ryc. 7). Wyznaczano ostateczny przebieg trasy w okolicach

¹⁴ Ibidem, s. 5.

¹⁵ Por. Miejska Pracownia Urbanistyczna w Białymstoku, 1978.



Ryc. 8. Zdjęcie pochodu pierwszomajowego 1973, fot. T. Olszewski; w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miasta w Białymstoku

obecnej ulicy Włókienniczej, a zależał on od wyburzeń zabudowy przedwojennej prowadzonej w tym okresie. W planie tym wciąż istnieją dwa niezrealizowane przebiecia (w okolicach ulicy Przejazd) oraz przedłużenie ul. Malmeda w ul. Fabryczną. Plansza dotyczyła etapowania kolejnych inwestycji w realizacji planu perspektywicznego. Przeznaczenie terenów nie jest określone w planie, natomiast z opracowań dotyczących śródmieścia i związanych z budownictwem osiedli ZOR jest możliwe określenie okresu ukształtowania zabudowy otaczającej arterię. Już nie tylko arterię komunikacyjną, ale włączoną w ideologiczny nurt propagandy jako trasę pochodu pierwszomajowych.¹⁶

Funkcja taka wymagała odpowiedniej obudowy, w latach pięćdziesiątych arteria (pierwotnie komunikacyjna) została obudowana zabudową mieszkaniową od południa i północy w trakcie realizacji kolejnych osiedli ZOR. Na jednym ze szkiców z lat pięćdziesiątych zaznaczono próby urbanistyczno-architektoniczne obudowania i akcentowania poszczególnych odcinków zabudowy alei i innych rozwiązań przestrzennych. Po upływie roku, w 1956, nastąpiła fala krytyki dotycząca architektury i urbanistyki socrealizmu, co miało wpływ na formę realizacji zabudowy mieszkaniowej.

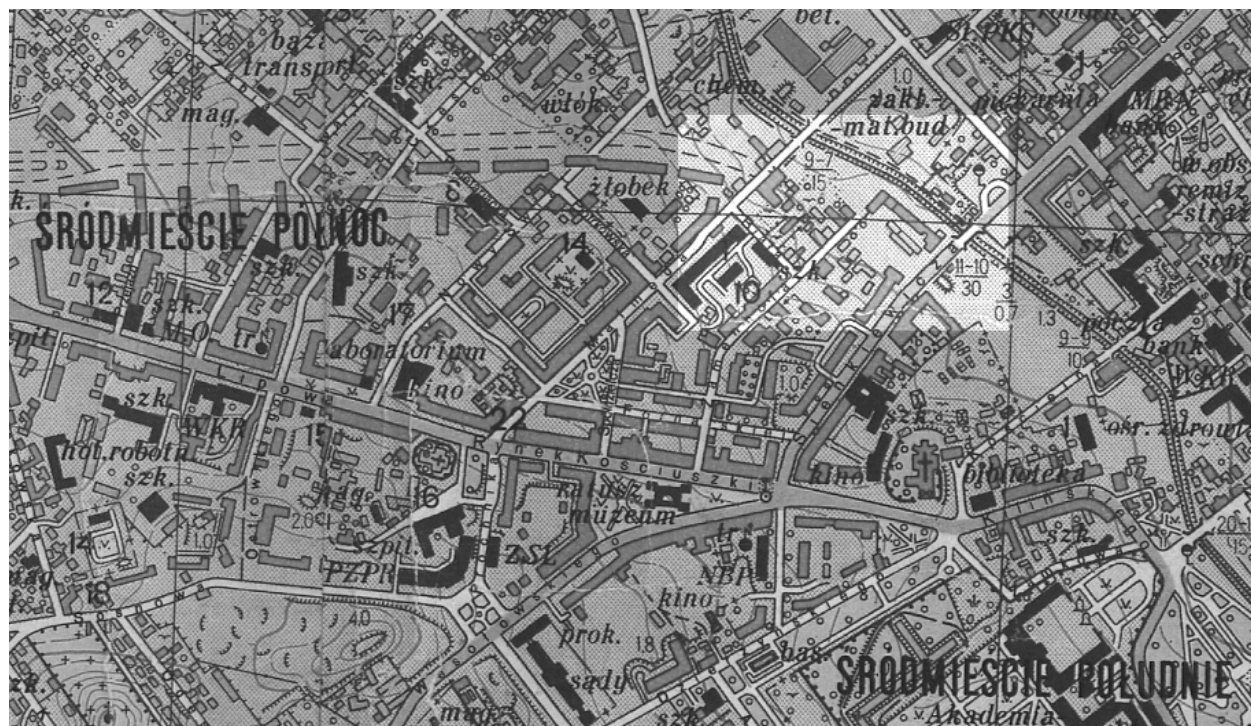
Zabudowa otaczającej aleję przestrzeni była realizowana w latach 1956-1965 (osiedle centrum północ), a od 1965 roku tu również odbywały się pochody pierwszomajowe. Trasa była wykonywana w różnych etapach, najwcześniejszym odcinkiem zrealizowanym z trzema pasami ruchu był odcinek ul. Sienkiewicza - rondo przed pałacem. Zachodni odcinek zaplanowany został w początkowej fazie jako droga gruntowa, następnie jezdnia z dwoma pasami ruchu. Autorowi nie udało się dotrzeć do relacji z oficjalnego otwarcia trasy oraz jego daty.

3. KONSEKWENCJE PRZESTRZENNE I FUNKCJONALNE REALIZACJI TRASY W-Z

W wyniku realizacji trasa W-Z, tak jak określał to pomysłodawca - I.F. Tłoczek, otworzyła „nowe możliwości przestrzennego rozwoju miasta wprost w samym jego środku”. I tak się stało, realizowane w pierwszych latach powojennych osiedla mieszkaniowe: ZOR oraz Centrum Północ lokowane były wzdłuż nowej trasy. Projektanci w pierwszym etapie, który można zamknąć w 1959 roku zakładali rozwój miasta w układzie liniowym, planując w pierwszej kolejności osiedla wzdłuż głównej osi miasta. Oczywiście równocześnie realizo-

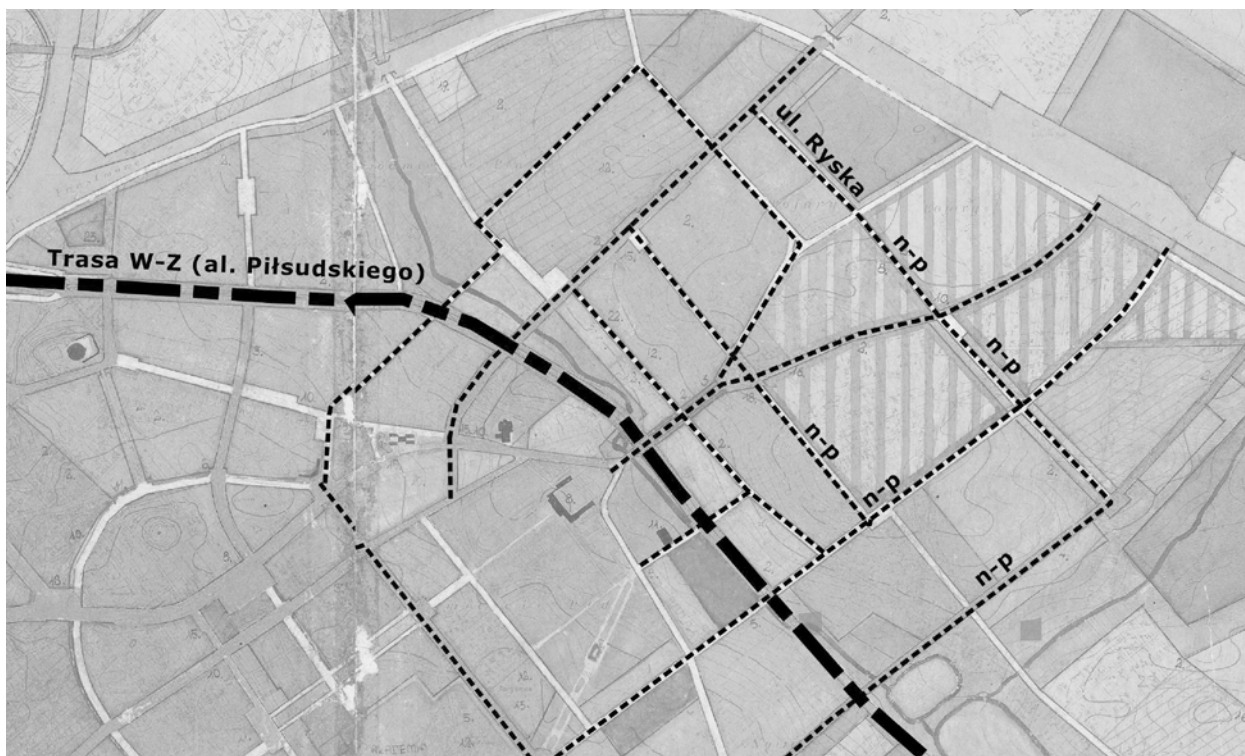
wano projekt nowego centrum na południowy zachód od historycznego ośrodka.

Trasa W-Z nie tylko połączyła ul. Branickiego i węzeł komunikacyjny przed pałacem z dworcem kolejowym, ale jako część głównej osi komunikacyjnej połączyła zakłady włókiennicze w Fastach i Dojlidach z miastem. Jednocześnie nastąpił proces podzielenia przedwojennej struktury śródmieścia. Pojawiła się wyraźna przestrzenna granica na skutek realizacji sześciu pasów drogi z nielicznymi możliwościami jej przejścia. Przedwojenny układ, który powstał na pomiarze włócznej, został przecięty nowym układem, na którego podstawie odbyła się odbudowa. W wyniku tych przekształceń pozostały nieliczne relikty starego układu – pojedyncze budynki, które przetrwały do dnia dzisiejszego. Zachowały się one szczególnie we wnętrzach kwartałów, tworząc z budynkami powojennymi zaskakujące połączenia (np. zaplecze ulicy Częstochowskiej, zabudowa przy ulicy Waryńskiego). W limitacji śródmieścia obszar na wschód od rzeki Białej przestał „przynależać” do śródmieścia, wymieniany jako obszar Bojar lub występujący jako Osiedle Sienkiewicza. Natomiast tereny na północ między aleją Piłsudskiego (trasa W-Z) a torami kolejowymi, mimo bliskości centrum, zatraciły układ historyczny w wyniku przekształcenia w osiedla mieszkaniowe.

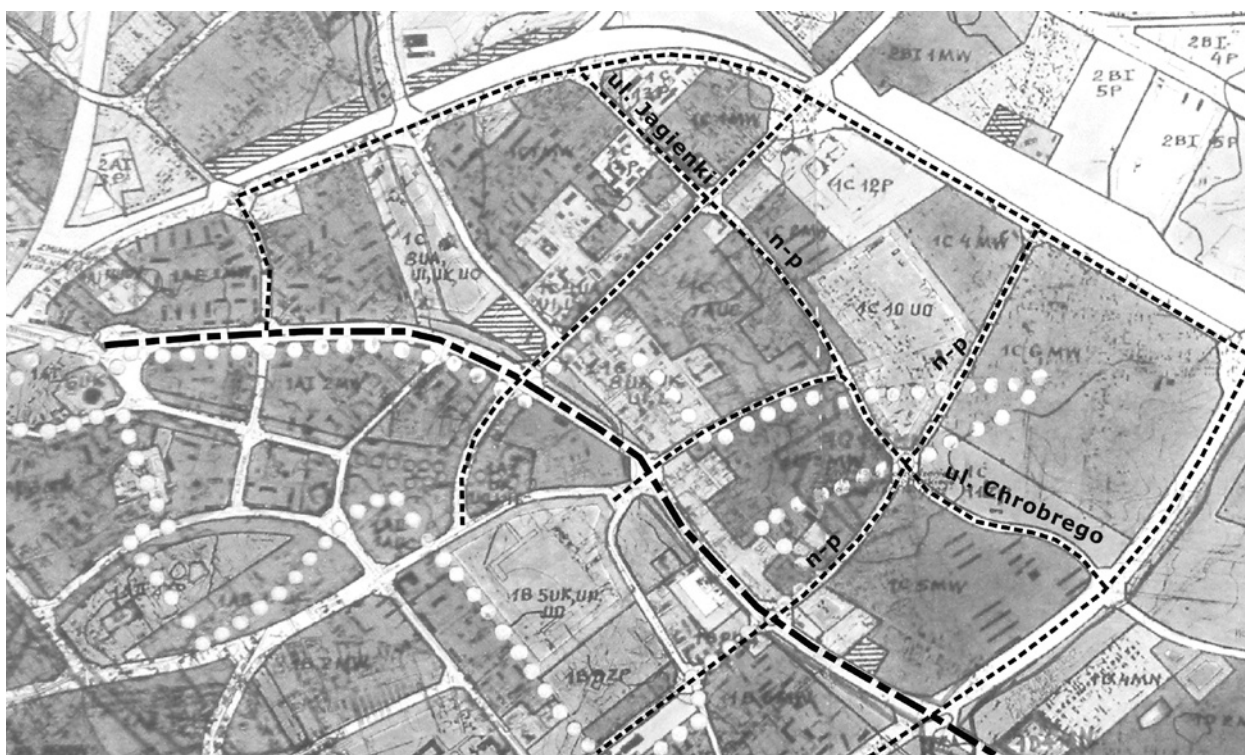


Ryc. 9. Fragment: Białystok. Plan miasta. Na podstawie zdjęcia fotograficznego 1:10 000 wykonanego metodą kombinowaną w 1958 r., opracowano w 1959 r., Zarząd Topograficzny Sztabu Generalnego, Warszawa - 1960 r. Zbiory prywatne. Oprac. M. Chodorowski

¹⁶ Por. K. Niziołek, R. Poczyłkowski, 2009, s. 8.



Ryc. 10. Fragment planszy: *Plansza podstawowa, Miasto Wojewódzkie Białystok, Program Ogólnego Planu Zagospodarowania Przestrzennego*; skala 1:10 000; Majcher, Krzywiac, 1954 r., w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku. Oprac. M. Chodorowski.



Ryc. 11. Fragment planszy planu ogólnego z 1974 roku: *Białystok - perspektywa*, w zasobie Departamentu Urbanistyki Urzędu Miejskiego w Białymstoku. Oprac. M. Chodorowski

Podział struktury przestrzennej miasta trasą W-Z był oczywisty dla projektantów - urbanistów. Od początku zaistnienia idei istniała równoległa koncepcja połączenia południowej części miasta z częścią północną i Bojarami. Próby te opierały się na połączeniu Dworca Fabrycznego ze Zwierzyńcem i utworzonym poprzez realizację obecnej ulicy M. Skłodowskiej-Curie oraz jej przedłużenia w ulicę Fabryczną przy jednoczesnym przedłużeniu osi pałacowej do Dworca Fabrycznego, a w propozycji z 1954 roku również przedłużenie ulicy Świętojańskiej. Równoległym ciągiem komunikacyjnym było najpierw przebiecie na wysokości ulicy Ryskiej, następnie występujące w planie z 1974 roku przebiecie na linii ulic Chrobrego, Złotej i Jagienki.

PODSUMOWANIE

Obecna aleja Piłsudskiego, według pomysłodawców „trasa W-Z”, jest jednym z najważniejszych elementów struktury śródmieścia i całego miasta zrealizowanych po wojnie i w wyniku działań wojennych. Stała się, tak jak przewidywali projektanci, kręgosłupem, na którym zrealizowano przekształcenia dużej części centrum miasta, ale i umożliwiła jego racjonalny rozwój w kierunku wschodnim i zachodnim. Choć to rozwiązanie w skali całego miasta i jego rozwoju miało zasadnicze znaczenie, to w skali lokalnej doprowadziło do znaczących zmian w strukturze samego śródmieścia, a zmiany te odczuwalne są do dziś.

Realizacja trasy pozwoliła na połączenie terenów wschodnich i zachodnich miasta, w których zlokalizowano dwa zespoły przemysłowe (Fasty, Dojlidy Fabryczne i Przemysłowe). Stanowi ona, według zamysłu projektantów, główną oś komunikacyjną śródmieścia i pozwala odciążać ruch w centrum. Jednocześnie obecna aleja J. Piłsudskiego pozwoliła na połączenie centrum miasta z dworcem kolejowym w skali śródmieścia. O ile w południowej części obecnego śródmieścia można mówić o zrealizowaniu w większości układu drogowego i poprawnym jej skomunikowaniu, o tyle północno-wschodnia część jest zarówno

słabiej skomunikowana z południową częścią śródmieścia, jak i nie posiada wewnętrznego połączenia na kierunku północny zachód i południowy wschód (planowany i niezrealizowany przebieg od ul. Jagienki do ul. Chrobrego). Oczywiście przebieg trasy z 1974 roku spowodowałby zniszczenie fragmentu dzielnicy Bojary, co zostało zablokowane, i jak uważa autor - słusznie. Jednak należy uświadomić sobie, że pewne zaniechania z przeszłości wymuszają poszukiwania nowych rozwiązań na przyszłość.

LITERATURA

1. **Niziołek K., Poczyłkowski R. (red.) (2009)**, *Ładniej? PRL w przestrzeni miasta. Białostocka architektura lat 1945-1989*, I., Białystok: Fundacja Uniwersytetu w Białymstoku Universitas Bialostocensis.
2. **Sawczuk - Nowara H. (1985)**, *Białystok w planach zagospodarowania przestrzennego*, [w:] „Zeszyty Naukowe Politechniki Białostockiej; Nauki Techniczne - Architektura” nr 2 (47), s. 37-48.
3. **Wróbel W. (2008)**, *Działalność Stefana Mikołaja Branickiego herbu Gryf w Białymstoku w latach 1689-1709*, [w:] Biuletyn Konserwatorski Województwa Podlaskiego, z. 14, Wyd. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków, Białystok s. 46-48.
4. **Zaniewska H. (2002)**, *Ignacy Felicjan Tłoczek, urbanista – profesor – humanista. Wybór pism*, Wyd. Politechniki Poznańskiej, Poznań, s. 49.

INNE MATERIAŁY

1. *Miejska Komisja Urbanistyczna odbyła swe pierwsze posiedzenie* (1939), [w:] „Gazeta Białostocka Dzień Dobry” IX, 1939-07-23 (201), s. 12.
2. *Projekt rozbudowy miasta* (1939), [w:] „Kurjer Białostocki”, 1939-08-03 (211), s. 4, dostępne na stronie internetowej: <http://pbc.biaman.pl/dlibra/doccontent?id=19692>.
3. Miejska Pracownia Urbanistyczna w Białymstoku (1978), *Białystok dwudziestolecie MPU 1958-1978*, współpr. Sawczuk - Nowara H., Bielas L., Wołkow W., Koszewski B. i Ostrowska I., Białystok: Wojewódzki Zarząd Rozbudowy Miast i Osiedli Wiejskich.