

Kacper SZEWCZYK*

AKTY DOKTRYNALNE W OCHRONIE ZABYTKÓW A REALIA KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W MIASTACH HISTORYCZNYCH NA PRZYKŁADACH KUTNA I ŁOWICZA

Ruch i transport to pojęcia nierozłącznie powiązane z istnieniem miast, a ich znaczenie zmieniło się znacznie od momentu powstania większości z nich.. Międzynarodowe akty doktrynalne w dziedzinie ochrony zabytków zdefiniowały problemy w tym zakresie i nakreśliły dobre praktyki służące zachowaniu wartości kulturowych historycznych ośrodków. W niniejszym tekście przeprowadzono analizę realiów komunikacyjnych dwóch miast w województwie łódzkim pod kątem ich zgodności z zaleceniami tzw. Karty Waszyngtońskiej i Dokumentu z La Valetty. W toku badania wykazano, że istnieją znaczne rozbieżności pomiędzy teorią konserwatorską a rzeczywistością ruchu pojazdów w obrębie wybranych miast (Kutna i Łowicza). Fakt ten wpływa negatywnie na możliwości rewaloryzacji zabytkowej przestrzeni i przyczynia się do znacznego obniżenia wartości krajobrazu kulturowego.

Słowa kluczowe: miasta historyczne, ochrona zabytków, komunikacja samochodowa, województwo łódzkie, Łowicz, Kutno

1. WPROWADZENIE

Ruch i transport to pojęcia bezsprzecznie związane z historią miast. Przebieg dróg pomiędzy rozwiniętymi punktami osadniczymi był jednym z kluczowych czynników determinujących lokalizację nowych ośrodków, które z kolei zyskując znaczenie, same mogły stawać się punktami docelowymi nowych szlaków komunikacyjnych. Ta sprzężona sieć relacji ulegała i ulega nieustannym przemianom, dostosowując się do sytuacji geopolitycznej i gospodarczej na świecie. Organiczność tego procesu doskonale oddają określenia stosowane w literaturze dotyczącej urbanistyki, geografii czy ochrony zabytków, takie jak: tkanka, arteria, morfogene-

* Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny, Szkoła Doktorska Nauk Humanistycznych. ORCID: 0000-0003-1504-0016.

za – stosowane zarówno w medycynie, jak i w badaniach nad miastami. Zbieżność nie jest tu przypadkowa, gdyż skala zmian zachodząca z każdą przebudową czy regulacją upodabnia miasta do żywych organizmów. W takim ujęciu „układ krwionośny” dzielnic, kwartałów, placów i rynków stanowią drogi o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym. Niestety – tak jak w medycynie – pewne wrodzone i nabyte wady kluczowych układów mogą wpływać negatywnie na cały zespół miejski.

Niniejszy tekst ma na celu zarysowanie współczesnych relacji pomiędzy infrastrukturą ruchu samochodowego a obowiązującą teorią ochrony konserwatorskiej. Na potrzeby badania autor przeprowadził analizę dwóch ośrodków z terenu województwa łódzkiego – Łowicza oraz Kutna. Oba miasta charakteryzują się różnymi uwarunkowaniami historycznymi, genezą układów przestrzennych, statusem ochrony konserwatorskiej i aktualnymi perspektywami rozwoju. Analizy przeprowadzono z uwzględnieniem międzynarodowych aktów doktrynalnych w postaci Karty Waszyngtońskiej [ICOMOS 1987] oraz dokumentu z La Valetty [ICOMOS 2011]. Treść tych dokumentów stanowi podsumowanie podejścia społeczności konserwatorskiej do zagadnień związanych z ochroną miast i dzielnic zabytkowych. Ewolucja postulatów teoretycznych zawartych w obu aktach unaocznia zmiany, jakie zaszły w tym zakresie na przestrzeni blisko 40 lat. Zestawienie dokumentów z rzeczywistością wspomnianych miast historycznych umożliwia weryfikację ich praktycznego wpływu na proces ochrony zabytków na terenie województwa łódzkiego.

Studium przypadku obejmuje miasta zlokalizowane w północnej części województwa, która historycznie stanowiła pogranicze ziemi łęczyckiej oraz Mazowsza [Koter 2016: 137-142]. Dobór ten wynika z historycznego znaczenia oraz stopnia złożoności i zachowania dawnych układów przestrzennych, a także ich wysokiej wartości zabytkowej. Dodatkowo, ich stosunkowo bliskie sąsiedztwo pozwoliło na przeanalizowanie zagadnienia na niewielkim obszarze, w uznaniu autora – reprezentatywnym. Czynnikiem pozwalającym na pogłębienie analizy jest ponadto bezpośrednie doświadczenie autora w pracy w dziedzinie ochrony zabytków na omawianym terenie. W badaniu posłużono się opracowaniami naukowymi na temat historii omawianych miast i całego regionu, archiwalnymi i aktualnymi materiałami kartograficznymi i ikonograficznymi. Istotne dla badań były także wielokrotne wizje terenowe opisywanych miejscowości, które pozwoliły na sformułowanie tez wynikających z bezpośredniej obserwacji.

Przy tworzeniu rysów historycznych układów urbanistycznych kluczowe były opracowania monograficzne na temat Łowicza [Kołodziejczyk (red.) 1986] oraz Kutna [Szymczak (red.) 2011]. Oba wspomnianym miastom poświęcone są również konserwatorskie studia historyczno-urbanistyczne sporządzane na potrzeby planów zagospodarowania miast, które z uwagi na swój wiek nie są już w pełni aktualne, zarówno w zakresie opisywanego stanu faktycznego, jak i ustaleń naukowych w odniesieniu do genezy układów przestrzennych. Autor korzystał z egzemplarzy znajdujących się w zasobie archiwalnym Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Łodzi.

2. AKTY NORMATYWNE W OCHRONIE MIAST ZABYTKOWYCH

Zachowanie czytelnego historycznego układu urbanistycznego z wypełniającą go zabudową zabytkową jest jednym z kluczowych, o ile nie najważniejszym, kryterium wartościowania miast w ujęciu konserwatorskim. Podstawowy akt prawny dotyczący ochrony zabytków w Polsce, czyli ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, definiuje historyczny układ urbanistyczny jako „przestrzenne założenie miejskie lub wiejskie, zawierające zespoły budowlane, pojedyncze budynki i formy zaprojektowanej zieleni, rozmieszczone w układzie historycznych podziałów własnościowych i funkcjonalnych, w tym ulic lub sieci dróg” [Dz.U. z 2022 r. poz. 840; U.o.z.o.z; stan prawny na 8.09.2022 r.]. Stałość form przestrzennych i zmienność sposobów komunikacji to czynniki, które stanowią źródło istotnych problemów urbanistycznych, a te przekładają się również na praktykę ochrony zabytków. Świadomość tych bliskich relacji oraz zagrożeń, które rodzą, zmusiła międzynarodową społeczność konserwatorską do uwzględnienia ich w dokumentach normatywnych konstytuujących aktualną praktykę konserwatorską. Należy zaznaczyć, że akty doktrynalne nie oddziałują bezpośrednio na uwarunkowania ochrony zabytków w Polsce, gdyż nie posiadają mocy prawnej, jednak mogą być jedną z podstaw opracowania wytycznych ministerialnych dla wojewódzkich konserwatorów zabytków. Opracowania te – mimo że – również nie są aktami prawnymi, stanowią pewien rodzaj drogowskazu w postępowaniu z różnymi typami obiektów zabytkowych. Jednym z najpowszechniej znanych dokumentów tego typu jest Karta Wenecka, która została uchwalona w 1964 r. Charakter zaleceń formułowanych w aktach doktrynalnych jest z natury bardzo ogólny, gdyż obejmują one swoim zakresem niezmiernie szerokie kategorie obiektów. Wytyczne o takim charakterze często nie uwzględniają lokalnych uwarunkowań prawnych, społecznych tendencji czy potrzeb obywateli. Ich ilość i zakres tematyczny powodują również, że trudniejsze jest postrzeganie ich jako dokumentów definiujących jasno określoną, spójną politykę konserwatorską. Mimo pewnych wad akty normatywne tego rodzaju nie powinny być postrzegane jako niespójne i tym samym trudne do zastosowania [Szymygin 2015: 11-12].

Wspomniana wcześniej ustawa o ochronie zabytków nie określa szczegółowych norm czy dobrych praktyk w konserwacji zabytków. Nie czyni tego również żaden inny akt prawny, np. rozporządzenie ministerialne. W praktyce służby konserwatorskie opierają się więc na doświadczeniu, wytycznych Generalnego Konserwatora Zabytków oraz aktach doktrynalnych. Ochronie krajobrazu kulturowego i miast zabytkowych dotyczą w szczególności dwa dokumenty opracowane przez Międzynarodową Radę Ochrony Zabytków (ICOMOS) – Karta Waszyngtońska z 1987 r. (*Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas*), oraz tzw. dokument z La Valetty (z 2011 r.) w sprawie ochrony i zagospodarowania miast hi-

starych i dzielnic zabytkowych (*The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas*).

W Karcie Waszyngtońskiej zawarto następujące zapisy dotyczące transportu samochodowego w miastach zabytkowych [Szymgin 2015: 91-93]:

11. Ruch pojazdów musi być ściśle regulowany w obrębie miast i dzielnic zabytkowych; miejsca postoju i parkingi powinny być tak urządzone, aby nie szkodziły widokowi na zespoły zabytkowe ani na ich otoczenie.

12. Sieć wielkich arterii komunikacyjnych przewidziana w planach zagospodarowania terytorialnego nie powinna wkraczać w granice miast zabytkowych, ale jedynie ułatwiać ruch w ich pobliżu i dostęp do tych zespołów.

Zapisy te postulują wyprowadzanie poza obszar miast historycznych nowych arterii komunikacyjnych, takich jak drogi szybkiego ruchu i autostrady. Określają ponadto priorytet tkanki zabytkowej nad ruchem samochodowym i miejscami postojowymi, jednak nie wykluczają ich funkcjonowania w zabytkowych centrach.

Dokument z La Valetty rozwija tematykę zagadnień komunikacyjnych w ośrodkach historycznych, niejako „dopisując” do zapisów Karty Waszyngtońskiej następujące punkty [Szymgin 2015: 195-203]:

Ruch pojazdów musi być ściśle regulowany w obrębie miast i dzielnic zabytkowych.

Sieć wielkich arterii komunikacyjnych przewidziana w planach zagospodarowania terytorialnego nie powinna wkraczać w granice miast zabytkowych a jedynie ułatwiać ruch w pobliżu i nich dostęp.

Większość miast historycznych i dzielnic zabytkowych powstawała dla pieszych i środków transportu o małych prędkościach. Wprowadzane do nich samochody spowodowały znaczne zniszczenia, obniżając jednocześnie jakość życia mieszkańców.

Infrastruktura drogowa (parkingi, stacje metra itp.) nie może szkodzić zabytkowej zabudowie i jej otoczeniu. W historycznych strukturach miast powinno się preferować środki transportu, które mają niewielki wpływ na infrastrukturę drogową.

Należy promować ruch pieszy lub wprowadzić ekologiczne systemy komunikacji miejskiej i ekologiczne środki transportu indywidualnego.

Analiza systemu ulic i ich rozplanowania powinna uwzględnić pierwszeństwo ruchu pieszych. Parkingi powinny znajdować się poza strefą chronioną, a jeśli to możliwe, również poza strefą buforową.

Główne drogi publiczne powinny omijać obszary chronione i strefy buforowe.

Poza powtórzeniem postulatów Karty Waszyngtońskiej jasno widoczna jest radykalizacja podejścia konserwatorskiego do komunikacji samochodowej w miastach zabytkowych. Wskazywany jest jej destrukcyjny wpływ na tkankę zabytkową, postuluje się nawet zupełną likwidację parkingów w centrach historycznych, a nawet w strefach ochronnych wokół nich.

3. UWARUNKOWANIA HISTORYCZNE, PRZESTRZENNE I KONSERWATORSKIE MIAST

Obydwa miasta, będące przedmiotem refleksji, zlokalizowane są na terenie historycznego Mazowsza (Kutno w ziemi gostynińskiej, zaś Łowicz w sochaczewskiej) przy granicy z ziemią łęczycką. Od XVI w. kluczowym, ponadlokalnym szlakiem komunikacyjnym w ich obrębie był trakt prowadzący z Warszawy na zachód, w kierunku Poznania [Pałucki 1973; Rutkowski 1998]. W okresie panowania dynastii Wettynów przez omawiany teren planowano przejazdy królów przemierzających się między Dreznem a stolicą Rzeczypospolitej. Pozostałością tego traktu jest nazwa ul. Królewskiej oraz zajazd pocztowy w Kutnie [Bernatowicz 2020: 71-74].

Zasadnicze układy urbanistyczne zdecydowanej większości miast centralnej Polski zostały wytyczone w średniowieczu [Kalinowski 1975: 14], kiedy szlaki komunikacyjne dostosowano do obsługi ruchu o zupełnie innym charakterze i natężeniu niż współcześnie. Mimo licznych zmian znaczenia poszczególnych osad i szlaków komunikacyjnych tym, co w perspektywie stuleci okazało się być najtrwalsze, są przebiegi dróg i podziały parcelacyjne. O ile największe ośrodki o ugruntowanym znaczeniu ogólnokrajowym od początku rozwoju motoryzacji podlegają regulacjom i przebudowom systemów komunikacji, mających dostosować je do natężonego ruchu samochodowego, o tyle małe i średnie miasta dużo częściej utrzymują układy ukształtowane w minionych epokach.



Rys. 1. Perspektywa ul. Zduńskiej i Stary Rynek w Łowiczu [fot. Autor]



Rys. 2. Perspektywa ul. Zduńskiej i Stary Rynek w Łowiczu [fot. Autor]



Rys. 3. Widok na południową pierzeję Placu Wolności w Kutnie [fot. Autor]

Arcybiskupi Łowicz otrzymał lokację na prawie niemieckim w połowie XIV w. Wytyczono wtedy regularny rynek wraz z odchodzącymi od niego ulicami, jednak już wcześniej w pobliżu istniała przedlokacyjna osada targowa, po lokacji zwana Podgrodzem (obecnie plac Przyrynek), korzystająca z bliskości przeprawy przez rzekę Bzurę i pobliskiej siedziby prymasowskiej. Na początku XV w. w Łowiczu powstało nowe miasto skupione wokół trójkątnego rynku [Morawski 1986]. Nieregularny, rozciągnięty równoleżnikowo, oparty na trzech miejskich placach układ został utrwalony na widoku miasta z XVI w., opublikowanym w dziele *Theatri praecipuarum totius mundi urbium liber sextus* [Braun, Hogenberg 1618] i do tej pory jest wyraźnie czytelny w planie miasta. Całe śródmieście miasta objęte jest wpisem do rejestru zabytków.



Rys. 4. Widok na wschodnią pierzeję Placu Wolności w Kutnie [fot. Autor]

Kutno było miastem prywatnym, pierwotnie we władaniu rodu Kucieńskich herbu Ogon, lokowanym zapewne w pierwszej połowie XV w. [Nowak 2011: 133-147]. Pomimo wcześniej nadanego prawa niemieckiego Kutno przed długi czas nie rozwijało się znacząco pod kątem przestrzennym poza otoczenie rynku i bezpośrednio sąsiadującego z nim Rynku Zduńskiego. Dopiero w XVIII w., kiedy miasto należało do rodziny Zamoyskich, otoczenie wspomnianego już wcześniej królewskiego

dworu pocztowego, zlokalizowanego na zachód od rynku lokacyjnego, zaczęło nabierać cech reprezentacyjnych. W wyniku regulacji w pierwszej ćwierci XIX w. zostało ono przekształcone w pełnoprawny plac miejski [Kita 2011: 251-258]. Ukształtowane do XIX w. historyczne centrum Kutna ma kształt zbliżony do prostokąta rozciągniętego w osi wschód-zachód wzdłuż rzeki Ochni. Jego trzon stanowią dwa rynki – Stary oraz Nowy – i sieć łączących je, równoległych dróg, przeciętych mniejszymi, poprzecznymi uliczkami oraz mniejszy Rynek Zduński. Zamiast jednego dużego obszaru do rejestru zabytków zostały wpisane poszczególne zespoły urbanistyczne architektoniczne – starego rynku (Plac Wolności), Rynku Zduńskiego, ulicy Królewskiej oraz nowego rynku (Plac Piłsudskiego).

4. ROZWIĄZANIA W ZAKRESIE RUCHU SAMOCHODÓW I INFRASTRUKTURY PARKINGOWEJ W HISTORYCZNYCH CENTRACH

Obydwa miasta różnią się zdecydowanie w zakresie genezy ukształtowania historycznego układu urbanistycznego, wieku i stylu zabudowy śródmiejskiej, najważniejszych dominant, a także strategii ochrony konserwatorskiej. Zarówno Kutno, jak i Łowicz ulokowane są w pobliżu zjazdów z autostrad oraz otoczone są obwodnicami. W żadnym z miast wielkie arterie nie wkraczają do historycznego centrum ani jego bliskiego sąsiedztwa. Można zatem stwierdzić, że postulaty dokumentów doktrynalnych w zakresie ruchu o wysokim natężeniu zostały w nich zrealizowane. Kwestie ruchu o mniejszym natężeniu i towarzyszącej mu infrastruktury w obydwóch przypadkach rozwiązano inaczej. Krótka analiza współczesnych planów Kutna i Łowicza oraz map archiwalnych pozwala na zdefiniowanie przebiegu głównych dróg w granicach historycznych centrów. Najprzydatniejszym źródłem do tego typu analiz jest Topograficzna Karta Królestwa Polskiego, czyli tak zwana Mapa Kwatermistrzostwa, powstała w latach 1822-1843, przedstawiająca teren Królestwa Polskiego w skali 1:126 000. Mapa ta jest na tyle dokładna, że uwzględnia ogólny zarys bloków zabudowy średnich i dużych miast oraz przebieg głównych dróg w ich granicach.

W Kutnie główną historyczną arterią stanowiła ulica Królewska, tak więc ruch odbywał się przez współczesny Plac Wolności i Plac marsz. Józefa Piłsudskiego. Obecnie ulica ta dostępna jest wyłącznie do wjazdów docelowych i pełni funkcję reprezentacyjnego pasażu. Podobnie jest z Placem Piłsudskiego, gdzie ruch tranzytowy odbywa się tylko wzdłuż jednego z boków placu, pomiędzy ul. Henryka Sienkiewicza a ul. Gabriela Narutowicza. Plac Wolności, pozbawiony w trakcie II wojny światowej bloku śródrynkowego, przez lata użytkowany był jako przestrzeń do parkowania pojazdów. Ukończona w 2021 r. przebudowa placu utrwaliła wspomnianą funkcję, podniesiono płytę rynku do poziomu ul. Królewskiej, a poniżej

zlokalizowano parking. Z uwagi na różnicę wysokości terenu pomiędzy północną a południową pierzeją jego konstrukcja spowodowała zasłonięcie widoku na partery kamienic południowej pierzei. W wyniku tej inwestycji znacznie przekształcono dotychczasowy wygląd placu i podporządkowano jego przestrzeń funkcji parkingowej. W zabytkowym centrum rola ul. Królewskiej jako ciągu pieszego służącego obsłudze znajdujących się w jej obrębie lokali usługowych jest wyraźnie widoczna. Obszar Placu marsz. Józefa Piłsudskiego został wyłączony z ruchu. Na jego płycie organizowane są wszelkie wydarzenia kulturalne, co również sprzyja ekspozycji pierzei. Na całym opisywanym obszarze Kutna można zaobserwować swobodny, dominujący ruch pieszy i jedynym elementem zagospodarowania tej części miasta podporządkowanym pojazdom jest opisywany wcześniej parking pod płytą Placu Wolności.

Główną ulicą dawnego Łowicza była ul. Zduńska, łącząca Stary Rynek i Nowy Rynek. W rejonie Starego Rynku zlokalizowanych jest wiele istotnych zabytków miasta, w tym jego główna dominanta, czyli katedra pw. Najświętszej Maryi Panny, barokowy kościół pijarów, dawne kolegium mansjonarskie, XIX-wieczny ratusz oraz kamienice, wiekiem sięgające nawet XVI stulecia. Sama płyta placu pełni funkcję wielkopowierzchniowego parkingu, a wzdłuż jego południowej i wschodniej krawędzi odbywa się lokalny ruch tranzytowy. Ul. Zduńska została przekształcona w jednopasmową drogę jednokierunkową, a wzdłuż jej północnej pierzei wyznaczono miejsca postojowe dla aut, jednak w praktyce samochody parkowane są także wzdłuż pierzei południowej. Poruszając się ul. Zduńską w kierunku zachodnim dotrzeć można do Nowego Rynku, który posiada funkcję reprezentacyjnego placu. Ruch po jego obwodzie jest dozwolony, co powoduje, że ma on charakter obszernego, trójkątnego ronda. Miejsca parkingowe wytyczono po obydwóch stronach ulic zlokalizowanych wzdłuż boków rynku. Przestrzeń placów oraz łączącej je ulicy Zduńskiej sprawia wrażenie podporządkowania funkcji parkingowej. Główna historyczna arteria Łowicza na całej długości wypełniona jest specjalnie wyznaczonymi w pasie jezdni miejscami postojowymi, a piesze ciągi komunikacyjne nikną, wtłoczone pomiędzy zaparkowane pojazdy a zabytkową zabudowę. Z uwagi na mieszkalno-usługową funkcję zabudowy wzdłuż ul. Zduńskiej stan ten jest zapewne odpowiedzią na zapotrzebowanie mieszkańców miasta i klientów lokali użytkowych.

5. PODSUMOWANIE

W artykule przedstawiono rozwiązania w zakresie transportu samochodowego i lokalizacji miejsc parkingowych w historycznych centrach Kutna oraz Łowicza. W obydwóch przypadkach mamy do czynienia z ośrodkami o wysokiej wartości historycznej, co podkreślają wpisy do rejestru zabytków ich układów urbanistycznych. Warto zaznaczyć, że są to miasta o różnych wielkościach i potencjałach roz-

wojowych. Łowicz w 2014 r. posiadał 29169 mieszkańców, zaś Kutno 45371 [Szukalski 2016], jednak to w Łowiczu historyczny układ urbanistyczny jest bardziej złożony, obszerniejszy i wypełniony większą ilością wartościowych obiektów zabytkowych. W Kutnie duża część przestrzeni historycznego centrum podporządkowana jest ruchowi pieszemu, co sprzyja ekspozycji zabytkowej zabudowy i utrzymania ducha miejsca. Jest to jednak dużo łatwiejsze do zrealizowania z uwagi na mniejszy powierzchniowo fragment miasta o wysokiej wartości zabytkowej i możliwości swobodniejszego przeprowadzenia tranzytowego ruchu pojazdów ulicami równoległymi do głównej historycznej arterii. Za tendencję negatywną można uznać utrwalenie parkingowej funkcji jednego z rynków miasta i realizację jego przebudowy w formie, która powoduje przesłanianie zabytkowej zabudowy. Ścisłe centrum Łowicza jest silnie podporządkowane ruchowi i postojowi pojazdów. Wszechobecne samochody znacząco ingerują w krajobraz kulturowy, pojawiając się w strefach ekspozycji najważniejszych zabytków oraz pierzei. Wzdłuż ulicy Zduńskiej, stanowiącej historyczną arterię, ciągi piesze są wąskie i ustępują miejsca parkingom. Ilość miejsc postojowych, zwłaszcza w obrębie lokacyjnego rynku miasta, wskazuje na zupełne zignorowanie zapisów aktów doktrynalnych.

Pewne pozytywne tendencje w dostosowaniu zabytkowej pierzei do ustaleń Karty Waszyngtońskiej oraz dokumentu z La Valetty można zaobserwować w Kutnie, gdzie historyczna arteria oraz jeden z historycznych rynków przeznaczone są do ruchu pieszego. Za nieudany eksperyment można uznać jednak przebudowę placu Wolności, która jak mogłoby się wydawać, stanowiła próbę pogodzenia wcześniejszej funkcji parkingowej z nową, reprezentacyjną. Projekt ten przyczynił się jednak do zaburzenia istotnych z konserwatorskiego punktu widzenia perspektyw widokowych. Niepokojące są rozwiązania w obrębie Łowicza. Wiek, stopień złożoności układu przestrzennego oraz ilość zabytków o znaczeniu ponadlokalnym pozwalają umieścić to miasto w czołówce najważniejszych ośrodków historycznych, co najmniej w obrębie województwa. Mimo to przestrzeń zabytkowa miasta przepełniona jest zaparkowanymi lub poruszającymi się samochodami, co nie sprzyja rewaloryzacji i ekspozycji krajobrazu kulturowego. Przedstawione w tekście analizy wykazały, że istnieje duża rozbieżność pomiędzy założeniami aktów doktrynalnych w dziedzinie ochrony miast historycznych a praktyką urbanistyczną. Wskazane jest, aby tendencja ta została odwrócona, a priorytet ruchu pieszego i ekspozycji wartości kulturowych został uznany nie tylko przez społeczność konserwatorską, ale także władze i mieszkańców miast. Nie jest to jednak zadanie łatwe, gdyż historyczne uwarunkowania wspomnianych miast utrudniają zaspokojenie zapotrzebowania na miejsca postojowe. Szczególne trudności w tym zakresie mogą pojawiać się na terenie Łowicza, z uwagi na bardzo wąskie szerokości oraz nieregularność historycznych działek i wypełniającą je zabudowę oficynową. Wydaje się, że zarówno na terenie Kutna, jak i Łowicza opisane w artykule rozwiązania w zakresie miejsc postojowych stanowią odpowiedź na potrzeby mieszkańców miast. Taka sytuacja jest źródłem konfliktu między interesem obywateli, który pomijany jest przez cytowane akty doktrynalne, a postulatami konserwatorskimi.

LITERATURA

- Bernatowicz T., 2020, *Czekając na króla. Barokowe rezydencje między Warszawą a Dreznem przy trakcie pocztowym Augusta III z 1750 roku*, „Quart”, z. 2, s. 71-90.
- Braun G., Hogenberg F., 1618, *Theatri Praecipvarvm Totivs Mvndi Vrbivm Liber Sextvs*, Kolonia, <https://doi.org/10.11588/diglit.17577#0164> (dostęp: 26.09.2022).
- Dz.U. z 2022 r. poz. 840. ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.
- Kalinowski W., 1975, *Zabudowa i struktura przestrzenna miast polskich od połowy XVII do schyłku XVIII wieku*, „Studia i Materiały z Historii Kultury Materialnej”, t. 50, s. 7-63.
- Kita J., 2011, *Przestrzeń i infrastruktura miejska*, w: *Kutno poprzez wieki t. I*, red. J. Szymaczak, Polskie Towarzystwo Historyczne Oddział w Łodzi, Kutno–Łódź, s. 131-176.
- ICOMOS, 1987, *Charter for the conservation of historic towns and urban areas (Washington Charter 1987)*, https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/towns_e.pdf (dostęp: 20.08.2022).
- ICOMOS, 2011, *The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas*, <https://civvih.icomos.org/sites/default/files/CIVVIH%20Valletta%20Principles.pdf>, (dostęp: 20.08.2022).
- Morawski Z., 1986, *Łowicz średniowieczny*, w: *Łowicz-dzieje miasta*, red. R. Kołodziejczyk, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych, Warszawa, s. 11-91.
- Nowak T., 2011, *Kutno i Łąkoszyn do schyłku XVI wieku*, w: *Kutno poprzez wieki t. I*, red. J. Szymaczak, Polskie Towarzystwo Historyczne Oddział w Łodzi, Kutno–Łódź, s. 131-176.
- Pałucki W. (red.), 1973, *Atlas Historyczny Polski. Mazowsze w drugiej połowie XVI wieku, cz. I: mapa, plany*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Rutkowski H. (red.), 1998, *Atlas historyczny Polski. Województwo sieradzkie i województwo łęczyckie w drugiej połowie XVI wieku, cz. I: mapy i plany*, Wydawnictwo Instytutu Historii PAN, Warszawa.
- Szmygin B., 2015, *Vademecum konserwatora zabytków*, PKN ICOMOS, Warszawa.
- Szukalski P., 2016, *Rozwój demograficzny miast województwa łódzkiego*, „Demografia i Gerontologia Społeczna – Biuletyn Informacyjny”, z. 2, s. 1-4.

**DOCTRINAL ACTS IN THE PROTECTION OF MONUMENTS
AND THE REALITIES OF CAR COMMUNICATION IN HISTORICAL CITIES
ON THE EXAMPLE OF KUTNO AND ŁOWICZ IN THE LODZKIE
VOIVODESHIP**

Summary

Traffic and transport are concepts that are inseparably connected with the existence of cities. Transport conditions have changed significantly since the establishment of the vast majority of Polish cities. International doctrinal acts in the field of monument protection have defined problems in this area and outlined some good practices to protect cultural values of historic centers. In this text, two cities in the Lodzkie Voivodship were analyzed

in terms of compliance with the recommendations of the so-called Washington Charter and the La Valetta Document. The study showed that there are significant discrepancies between the conservation theory and the reality of vehicle traffic within selected cities as case studies: Kutno and Łowicz. This fact has a negative impact on the possibility of revalorizing the historic space and contributes to a significant reduction in the value of the cultural landscape.

Keywords: Historical cities, monument protection, car transportation, łódzkie voivodeship, Łowicz, Kutno