

Z Danielą Przyłęcką rozmawia Łukasz Medeksza

"Urbanistyka jest sztuką dobrej kontynuacji"

Łukasz Medeksza: *We Wrocławiu modne jest mówienie o tym mieście jako o „aglomeracji”, a nawet „metropolii”. Czy to znaczy, że obecnie myślimy o nim śmielej niż kiedyś?*

Daniela Przyłęcka: Śmielej na pewno nie. Co najwyżej z większą dozą realizmu. Studia i projekty rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej powstawały już w latach siedemdziesiątych i to one były śmiałe: przewidywały budowę nowych podmiejskich osiedli i dzielnic, które miała łączyć z Wrocławiem szybka kolej miejska.

Ł.M.: *W jakich kierunkach miała rozwijać się aglomeracja?*

D.P.: Pod uwagę były brane dwa warianty. Pierwszy przewidywał przede wszystkim rozwój wzdłuż Odry – w stronę Oławy na wschodzie i Środy Śląskiej na zachodzie. W drugim miasto miało się rozrastać wzdłuż osi biegnącej na północny wschód i południowy zachód. Czyli w stronę Oleśnicy i Kątów Wrocławskich.

Ł.M.: *Kto proponował te koncepcje?*

D.P.: Powstawały w Pracowni Urbanistycznej miasta Wrocławia (PU). W 1973 r. zespół pod kierunkiem arch. Włodzimierza Szostka opracował pierwsze warianty rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej. W 1974 r. powstały następne cztery propozycje. Trzy z nich znów były autorstwa zespołu Szostka. Natomiast czwarta została opracowana

na Politechnice Wrocławskiej pod kierunkiem prof. Tadeusza Zipsera. Koncepcje obu grup wyraźnie się różniły. Zespół Szostka stawiał na rozwój linearny, wzdłuż rzeki Odry. Zespół Zipsera zaś opierał swój pomysł na wykorzystaniu istniejących sieci kolejowych w kilku innych kierunkach. Ostatecznie przyjęte zostały warianty linearne Szostka. Na ich podstawie powstał dokument z założeniami rozwoju aglomeracji, który został przedstawiony Radzie Narodowej m. Wrocławia.

Ł.M.: *Czyli ówczesnej Radzie Miejskiej.*

D.P.: W 1978 r. zespół Szostka, tym razem działający już w ramach Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego we Wrocławiu (WBPP), opracował plan zagospodarowania przestrzennego woj. wrocławskiego, co można uznać za kontynuację prac nad aglomeracją.

Ł.M.: *Ale chyba nawet te prace z lat siedemdziesiątych nie były pierwszymi opracowaniami na ten temat?*

D.P.: Jako pierwsze mówiły wprost o aglomeracji wrocławskiej. W tym sensie były pionierskie. Ale oczywiście temat rozwoju Wrocławia poza jego granicami administracyjnymi nie był nowy. Już w latach 1946–1949 w ramach prac nad pierwszym powojennym planem generalnym dla miasta zespół Mariana Steczowicza zajmował się tzw. Małym Regionem, czyli rolniczym i rekreacyjnym otoczeniem miasta. W latach 1958–1961 zespół



Fot. Wrocław 1945 r., fot. Zakład Narodowy im. Ossolińskich we Wrocławiu.

PU pod kierunkiem arch. Stanisława Niemierki prowadził studia nad tzw. strefą podmiejską, która obejmowała mniej więcej teren późniejszego woj. wrocławskiego. Podobnym tematem zajmował się następnie zespół arch. Ryszarda Żabińskiego w latach 1961-1963. Natomiast w latach 1963-1965 trzy warianty koncentrycznego rozwoju Wrocławia zaproponował zespół PU pod kierunkiem arch. Włodzimierza Szostka.

Ł.M.: *Czyli dziś tak naprawdę nic nowego nie wymyślamy.*

D.P.: Nie chcę tego oceniać. Wydaje mi się jednak, że niewiele wyjdzie z marzeń o metropolii

w granicach administracyjnych miasta Wrocławia. Trzeba myśleć bardziej kreatywnie.

Ł.M.: *Co jest przeszkodą?*

D.P.: Przepisy. Dziś nie można wejść z planem na teren innego samorządu. Ale to nie oznacza, że nie da się nic zrobić. Ktoś musi proponować funkcjonalno-przestrzenne, techniczne i terenowo-prawne rozwiązania, które zostaną zaakceptowane przez zainteresowane samorządy. Ktoś musi koordynować planowanie przestrzenne na terenie aglomeracji.

Ł.M.: *Kto?*

D.P.: Wydaje mi się, że metropolitalne miasto Wrocław lub zespół gmin.

Ł.M.: Pani też brała udział w pracach nad aglomeracją.

D.P.: Zajmowałam się zachodnią częścią miasta. W latach sześćdziesiątych kierowałam Dzielnicowym Zespołem Urbanistycznym Fabryczna, a gdy w 1970 r. przeszłam do PU, opracowałam na początek Studium kierunkowego rozwoju Leśnicy. Przewidywałam rozwój aglomeracji wzdłuż linii kolejowej do Legnicy. Na osi komunikacyjnej (kolejowej i samochodowej) projektowałam ciąg osiedli, każde dla 30–50 tys. mieszkańców, wyposażonych w pełny program usług. Miały mieć łącznie do 150 tys. mieszkańców i wychodzić poza granice miasta. Koncepcja była gotowa w 1971 r. Dwa lata później została przedstawiona w miesięczniku „Miasto”. Leśnica miała stanowić początek nowego pasma rozwoju Wrocławia w kierunku zachodnim. Studium było forpcztą wspomnianych prac nad rozwojem linearnym Aglomeracji Wrocławskiej, prowadzonych pod kierunkiem architektów Kazimierza Bieńkowskiego i Włodzimierza Szostka.

Ł.M.: W 1976 r. Stowarzyszenie Architektów Polskich (SARP) ogłosiło konkurs na koncepcję zagospodarowania przestrzennego Zachodniego Pasma Aglomeracji Wrocławskiej.

D.P.: Wytyczne konkursu były oparte na tych wariantach Szostka z 1973 r. Wygrał zespół z Warszawy. W jego skład wchodził m.in. znani architekci Marek Budzyński i Krzysztof Chwalibóg. Studium pokonkursowe zostało opracowane przez zespół WBPP pod moim kierownictwem. Arch. Chwalibóg był naszym konsultantem. Dalsze prace nad Leśnicą trwały jeszcze kilka lat. Na podstawie studium pokonkursowego kolejny zespół pod moim kierunkiem opracował w 1985 r. plan miejscowy dla tej części Wrocławia. A w 1989 r. jego aktualizację – w związku z planami budowy osiedla „Leśnica 2000”.

Ł.M.: Czy ten plan był realizowany?

D.P.: Tylko częściowo, w zakresie komunikacji tramwajowej: powstały dwa nowe mosty nad rzeką Bystrzycą i Młynówką oraz pętla. Inwestor wycofał się z budowy wielorodzinnego osiedla, aktualizacja planu zaś nie została uchwalona przez Miejską Radę Narodową (MRN). W 1990 r. zmienił się ustrój samorządowy. Cały system pla-

nowania przestrzennego miał zostać zbudowany na nowych zasadach. Dotychczasowe plany szczegółowe przestały obowiązywać.

Ł.M.: W 1945 r. także zaczęliśmy od zera, choć sytuacja była bez porównania bardziej dramatyczna.

D.P.: Przede wszystkim trzeba było odbudować miasto. Ale też dokonać koniecznych zmian i korekt w jego strukturze. Nie było gotowych wzorców ani recept na ratowanie miast zniszczonych w tak wielkim stopniu jak Wrocław. Potrzebne były struktury organizacyjne planowania przestrzennego.

Ł.M.: Kto je tworzył?

D.P.: Ich organizację rząd powierzył znakomitemu architektowi i urbaniście Romanowi Felińskiemu. W 1946 r. w utworzonej przez niego Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego powstało Biuro Planu Wrocławia. Kierownikiem tej jednostki został arch. Tadeusz Ptaszycki. Mając do dyspozycji sześćosobową grupę architektów, przystąpił do prac nad wstępną koncepcją planu zagospodarowania. Miała ona odpowiedzieć na dwa zasadnicze pytania. Po pierwsze: czy odbudować strukturę miejską według stanu sprzed 1939 r.? Po drugie: czy wobec ogromnych zniszczeń dostosować strukturę miasta do współczesnych i przyszłych potrzeb, proponując korektę układu komunikacyjnego, rozrzedzenie zabudowy śródmiejskiej i powiększenie terenów zielonych? Gotowa koncepcja stała się podstawą Generalnego planu zagospodarowania Wrocławia, zatwierdzonego w 1949 r.

Ł.M.: Autorzy planu uznali, że Wrocław nie powinien być po prostu odbudowany. Należy skorygować jego układ.

D.P.: Wrocław miał jedno z najbardziej zagęszczonych śródmieść wśród miast niemieckich. Przedwojenni urbaniści przez wiele lat działali na rzecz poprawy tej sytuacji. Przewodowali zakaz budowy oficyn, podejmowali próby sanacji poszczególnych bloków śródmiejskich. Polscy urbaniści starali się kontynuować te działania. Pierwszy powojenny plan generalny dla miasta przywiązywał dużą wagę do sanacji bloków mieszkalnych. Jego autorzy prowadzili studia zabudowy mieszkaniowej na Starym Mieście, proponowali usunięcie bezwartościowych oficyn, przybudówek itp. Te same działania dotyczyły Śródmieścia, gdzie

ciasna zabudowa mieszkaniowa była wymieszana z różnego rodzaju obiektami rzemieślniczo-produkcyjnymi, często uciążliwymi dla mieszkańców. Tam właściwie nie było podwórek. Wszystkie były gęsto wypełnione warsztatami, budynkami gospodarczymi, składami materiałów na opał.

Ł.M.: *To były zabudowania przedwojenne?*

D.P.: Tak. Niektóre z nich nie przetrwały wojny, inne były stopniowo usuwane. Brałam udział w tych pracach. Były lata pięćdziesiąte. Tuż po studiach trafiłam do Miejskiego Zarządu Architektoniczno-Budowlanego na roczną praktykę. Do pracy przyjął mnie główny architekt miasta Leszek Dąbrowski, mój profesor z uczelni. Dzięki tej praktyce mogłam później uzyskać uprawnienia budowlane.

Ł.M.: *Co Pani wtedy robiła w Śródmieściu?*

D.P.: Byłam inspektorem nadzoru budowlanego. Wydawałam pozwolenia na budowę, brałam udział w komisjach odbioru technicznego budynków, kontrolowałam budowy itp. Świetnie pamiętam tę gęstą zabudowę w podwórzach. Ale nie tylko ta część Wrocławia wymagała korekt.

Ł.M.: *W planie generalnym dla miasta z 1949 r. znalazły się trzy obwodnice. Pierwsza to ta całkiem mała, omijająca Stare Miasto, czyli późniejsza Trasa W-Z.*

D.P.: Do poprawienia był cały układ komunikacyjny miasta. Nie był dostosowany do nowych warunków. Wszystkie główne trasy przechodziły przez centrum staromiejskie. W Rynku krzyżowały się najważniejsze linie tramwajowe oraz trasy północ-południe i wschód-zachód. Już niemieccy architekci chcieli to zmienić, proponowali budowę tzw. małej obwodnicy, czyli obecnej Trasy W-Z, aczkolwiek wyobrażali sobie ją inaczej – miała to być ulica handlowa. Zabudowa w tym ciągu była dość tandetna i substandardowa, mieszkali tam białośkórnicy, działały garbarnie, po dawnej fosie pozostały jakieś ciekie wodne. Po wojnie nie było sensu tego odbudowywać. Urbaniści sięgnęli więc do niemieckich planów, które przewidywały wyburzenie tego wszystkiego i poprowadzenie tamtędy obwodnicy, która odciąży Rynek. W tym celu trzeba było rozebrać również kilka nowszych budynków żelbetowych.

Ł.M.: *Pozostałe planowane wówczas obwodnice to dzisiejsza śródmiejska (przechodząca także przez*

Wielką Wyspę) oraz prototyp tzw. Śródmiejskiej Trasy Południowej, która miałaby omijać centrum m.in. przez Szczepin, Krzyki i ul. Pułaskiego.

D.P.: Ich budowa do dziś nie jest ukończona.

Ł.M.: *Kontynuacja działań niemieckiej urbanistyki przez Polaków w powojennym Wrocławiu to raczej mało znany fakt.*

D.P.: Urbanistyka jest sztuką dobrej kontynuacji. Polscy urbaniści, którzy tu przyjechali po wojnie, byli znakomicie przygotowani i świadomi faktu, że tak zniszczonego, dużego miasta nie odbuduje jedno pokolenie. Projektowali z myślą o dalszym rozwoju. Jak już powiedziałam, pierwsze instytucje planistyczne w 1945 r. na Dolnym Śląsku założył Roman Feliński, bardzo znany przed wojną architekt i urbanista, aktywny wprawdzie w Lwowie, potem w Warszawie.

Ł.M.: *Karierę zawodową zaczynał w Austro-Węgrzech, a studiował w Monachium, więc z pewnością świetnie znał niemiecki.*

D.P.: To właśnie Felińskiemu zawdzięczamy, że zachowane zostały archiwalne plany Wrocławia. Wiedział, jaka jest ich wartość, i je zabezpieczał. A przecież nie był sam. Niektórzy powojenni urbaniści przyjechali na Dolny Śląsk prosto z obozu jenieckiego w Woldenbergu, gdzie doksztalowali się w ramach nieformalnej szkoły architektury i urbanistyki. Przygotowywali się do pracy w zniszczonym wojną kraju. Jednym z tych jeńców był Tadeusz Ptaszycki, który po powrocie z oflagu kierował wspomnianym już Biurem Planu Wrocławia i pracami nad pierwszym planem zagospodarowania miasta. Zresztą poglądy tych pierwszych powojennych urbanistów kształtowały się przed wojną w oparciu o zasady zawarte w Karcie Ateńskiej [przyjęta w 1933 r. przez Międzynarodowy Kongres Architektury Nowoczesnej, zwracała uwagę na warunki sanitarne i środowiskowe życia w miastach.

Ł.M.: *Ile planów ogólnych dla Wrocławia powstało w czasach PRL?*

D.P.: Pierwszy był ten plan generalny, o którym mówiliśmy, zatwierdzony w 1949 r. Następnie w latach pięćdziesiątych powstały dwa plany ogólne. Jeden z perspektywą do 1975 r., sporządzony pod kierunkiem arch. Alojzego Kulicza w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej we Wrocławiu. Zaakceptowała go Miejska Rada Narodowa, a na

stępnie w 1956 r. zatwierdziło Prezydium Rządu. Jego kontynuację i aktualizację stanowił plan z perspektywą do 1980 (wydłużoną potem do 1985 r.), który powstał w PU. Pracami tego zespołu kierował arch. Zbigniew Bodak. W 1958 r. plan zaakceptowały wspólnie MRN i Główna Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna. W 1959 r. został zatwierdzony przez Radę Narodową miasta Wrocławia.

Ł.M.: *Brała Pani udział w sporządzaniu tych dokumentów?*

D.P.: Plan z 1956 r. był właśnie wystawiany do wglądu publicznego, gdy podjęłam pracę w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej. To było wielkie wydarzenie. W salach Ratusza eksponowano kilkanaście kolorowych plansz. Miałam tam dyżur. Moim zadaniem było wyjaśnianie planu zainteresowanym. Bardzo bałam się niespodziewanych, trudnych pytań. Ale podczas mojego dyżuru przyszła jedna osoba.

Ł.M.: *O co zapytała?*

D.P.: O to, co stanie się z jej domkiem na Karłowicach (śmiech).

Ł.M.: *Z planów ogólnych wynikały też zapewne szczegółowe.*

D.P.: W latach pięćdziesiątych opracowywano przede wszystkim tzw. plany etapowe, oparte na założeniach kilkuletnich planów gospodarczych. Dla rejonów miasta przewidzianych do intensywnego inwestowania dodatkowo powstawały plany koordynacyjne. Dopiero po uchwaleniu pierwszej ustawy o planowaniu przestrzennym w 1961 r. zaczęliśmy obligatoryjnie opracowywać plany szczegółowe. Ale nie były one jedynie rozwinięciem ogólnych planów – często wprowadzały rozwiązania i korekty, które wynikały z trwającego cały czas rozwoju miasta.

Ł.M.: *Czy te dokumenty były powiązane z krajowymi wieloletnimi planami gospodarczymi?*

D.P.: Oczywiście. Już w latach pięćdziesiątych założenia planów przestrzennych musiały być zgodne z planami gospodarczymi. I podobnie jak one, nie były realizowane w całości.

Ł.M.: *To były te słynne plany pięcioletnie?*

D.P.: Wpierw był plan trzyletni, potem sześcioletni. Dopiero w połowie lat pięćdziesiątych został uchwalony pierwszy pięcioletni. I właśnie z tymi

pięcioletnimi powiązane były przestrzenne plany etapowe, a później szczegółowe. Natomiast plany ogólne zakładały znacznie dłuższy horyzont czasowy – przeważnie 15- lub 20-letni.

Ł.M.: *Czy w latach sześćdziesiątych powstał kolejny plan ogólny dla Wrocławia?*

D.P.: Planowanie przestrzenne miasta miało charakter ciągły. Po uchwaleniu ukończonego planu przystępowano do jego aktualizacji i konstruowania następnego. Kolejny plan ogólny był opracowywany pod koniec dekady w PU pod kierunkiem Kazimierza Bieńkowskiego. Brałam udział w tych pracach w zakresie obejmującym obszar dzielnicy Fabryczna. Podstawowe kierunki rozwoju miasta obejmujące lata 1966–1985 zostały zatwierdzone w 1969 r., a plan dopiero w 1973 r. Ostatni plan ogólny, zgodnie z nową ustawą poprzedzony założeniami do planu, powstał w latach osiemdziesiątych, w WBPP pod kierunkiem Włodzimierza Szostka. MRN zatwierdziła go w 1988 r. na okres do 2000 r. Stracił ważność dopiero w 2004 r.

Ł.M.: *Planowanie czasów PRL kojarzy się głównie z przemysłem ciężkim i budową wielkich blokowisk.*

D.P.: Plan ogólny z 1956 r. przewidywał odbudowę i budowę osiedli powiązanych z zakładami pracy dla ok. 220 tys. mieszkańców. Plan z 1973 r. – budowę osiedli, stanowiących zaplecze mieszkaniowe dla przemysłu w zachodniej części Wrocławia na 150 tys. osób oraz podobne zaplecze na 50 tys. osób w północno-wschodniej części miasta, czyli w dzielnicy Psie Pole. Realizację tego programu umożliwiło przeniesienie lotniska z Gądowa na Strachowice, co uwolniło spory teren pod budownictwo mieszkalne w zachodniej części miasta.

Ł.M.: *To był teren, który Panią interesował.*

D.P.: W latach sześćdziesiątych kierowałam Dzielnicowym Zespołem Urbanistycznym Wrocław-Fabryczna. W tej części miasta powstały m.in. Gajowice – pierwsze duże osiedle budownictwa uprzemysłowionego. Nasza praca była typowym stykiem planowania z realizacją – wychodziły wszystkie mankamenty planów. Jeśli coś było niedopracowane, od razu pojawiali się interesanci z konkretnymi sprawami, które trzeba było rozwiązywać na bieżąco. A była to trudna dzielnica. Największa ludnościowo i obszarowo.

Zróznicowana, bo były tam i wioski, i zabudowa typowo śródmiejska. No i prowadzone były liczne inwestycje. W połowie lat sześćdziesiątych kierowałam pracami nad planem miejscowym dla Gądowa Małego. Później, gdy już pracowałam w PU, byłam członkiem zespołu, który opracował koncepcję zagospodarowania terenu po lotnisku. Namówił mnie do tego Kazimierz Bieńkowski, szef PU. Projekt zdobył pierwszą nagrodę w konkursie SARP w 1973 r.

Ł.M.: *Na tym terenie powstało osiedle Kosmonautów.*

D.P.: Tak, chociaż w ówczesnych planach ta część miasta miała nazwę Gądów-Lotnisko. Ale wcześniej zajmowałam się Gądowem Małym, czyli terenem na południe od Legnickiej, między starą rzeźnią a ul. Na Ostatnim Groszu. To okolice takich ulic, jak Kwiska czy Kłodnicka. W sąsiedztwie funkcjonowało jeszcze lotnisko, więc musiałam uzgodnić plan z Departamentem Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji, bo to była akurat strefa nalotów na pasy startowe. Budynki musiały być niskie – dwukondygnacyjne, a przy samym lotnisku nawet jednokondygnacyjne. Dlatego projektowaliśmy domki jednorodzinne. Teren miały zabudować dwie spółdzielnie. Jedna z nich, zrzeszająca tramwajarzy, postawiła osiedle. Druga nie zdążyła i została wyeksmitowana. Wtedy też zostało przeniesione lotnisko, więc przestały obowiązywać ograniczenia wysokości zabudowy. Można było zmienić koncepcję i zaplanować domy wielorodzinne, średnio wysokie, z zestawu zunifikowanego w technologii wielkiej płyty.

Ł.M.: *Czyli po prostu bloki.*

D.P.: Tak też zrobiliśmy, na terenie opuszczonym przez tę drugą spółdzielnię. Natomiast późniejszy plan dla Gądowa-Lotniska zakładał budowę bloków w nowej technologii W-70, która umożliwiała bardziej urozmaiconą zabudowę.

Ł.M.: *Przed wprowadzeniem W-70 bloki były jednolite?*

D.P.: Nie zawsze. Wrocławscy architekci – autorzy osiedli – starali się uzyskać indywidualny charakter zabudowy. Korzystali przy tym z marginesu swobody, jaki dawała im technologia wielkopłyta oraz jej ewolucja. Mniejsze zespoły budynków stawiane były z zestawu zunifikowanego bu-

downictwa mieszkaniowego. Były gotowe wzory mieszkań różnej wielkości.

Ł.M.: *W jaki sposób nasze budownictwo wielkopłytowe wpisywało się w ówczesne trendy urbanistyczne na świecie?*

D.P.: W latach sześćdziesiątych – zarówno na Zachodzie, jak i w Polsce – krytycy Karty Ateńskiej zarzucali jej, że zachęca do budowania budynków i osiedli, ale nie miast. Że za jej sprawą powstaje luźna zabudowa, która służy lepszemu oświetleniu, zdrowiu i wypoczynkowi, natomiast zniknęły urbanistyczne wnętrza, charakterystyczne dla XIX w. i początków XX w. Efektem krytyki był powrót do owych wnętrz. Taka tendencja pojawiła się w latach siedemdziesiątych. Wrocławskie osiedla też się zmieniały. Jednym z pierwszych były Gajowice. Powstawały jeszcze w latach sześćdziesiątych, jako luźny zespół budynków, bez rozgraniczenia na przestrzeń publiczną i prywatną – to było typowe dla Karty Ateńskiej. Jednak w tym konkretnym przypadku nowe osiedle stawiane było wśród pozostałości po tradycyjnym układzie urbanistycznym z okresu międzywojennego, sprzed Karty Ateńskiej, więc mamy tu do czynienia tak naprawdę z mieszaniną trendów. Bardziej klarownie tę luźną zabudowę blokową widać na Grabiszynie oraz na Szczepinie, wzdłuż ul. Legnickiej. O wnętrzach mówił już Witold Jerzy Molicki, projektując osiedle na Popowicach, ale nie są one tam wyraziste.

Ł.M.: *Kiedy to się zmieniło?*

D.P.: Gdy w latach siedemdziesiątych do technologii wielkopłytowej zostały wprowadzone trójkątne elementy łącznikowe. Umożliwiły one projektowanie długich budynków łamanych. Z wykorzystaniem tych elementów powstawały osiedla Kozanów i Polanka oraz nieco później osiedle Przyjaźni na Krzykach. Jeszcze większe zmiany w projektowaniu osiedli wprowadziła płyta W-70. Dała większą możliwość rzeźbiarskiego kształtowania zabudowy w poziomie i w pionie oraz tworzenia wnętrz urbanistycznych. Przykładem jest choćby właśnie Gądów-Lotnisko.

Ł.M.: *To już druga połowa lat siedemdziesiątych.*

D.P.: No i tam są wyraźne wnętrza blokowe.

Ł.M.: *W latach osiemdziesiątych zaczęły powstawać plomby, zwłaszcza w Śródmieściu. To był całkiem nowy trend.*

D.P.: Przede wszystkim kontynuowana była wówczas budowa osiedli rozpoczętych w poprzedniej dekadzie. Wiele jeszcze było do zrobienia. Ale zaczęło już brakować nowych terenów pod budownictwo mieszkaniowe. Za jego ekspansją nie nadążało uzbrojenie gruntów. Trzeba było szukać mniejszych terenów. I to była jedna z przyczyn, które zainspirowały budownictwo plombowe. Ale były i inne powody: prawo zezwoliło na tworzenie małych przedsiębiorstw, które produkowały materiały, licencjonowani projektanci zaś mogli działać w ramach mniejszych zespołów, a nie tylko w dużych biurach projektów.

Ł.M.: *Wszystko sprzyjało powrotowi do małego budownictwa.*

D.P.: Kolejną inspiracją był postmodernizm. Zrywał z panującym dotąd modernizmem i ewoluował w kierunku historyzującym. Plomby nawiązywały formą do otaczającej je starej zabudowy. I szczęśliwie ją uzupełniły, bo do niej pasowały.

Ł.M.: *Za ojca trendu uchodzi Andrzej Gretschel.*

D.P.: Pracował wówczas w WBPP. Kierował zespołem, który zajmował się centrum Wrocławia, obejmującym dzielnicę Stare Miasto (w tym Szczepin) oraz dziewiętnastowieczną część Śródmieścia. Wychwylił na tym terenie sporo rezerw, które nadawały się pod zabudowę. W 1987 r. w miesięczniku „Miasto” opublikował artykuł pt. *Powrót do śródmieścia* – z mapką, która wskazywała ponad 200 propozycji lokalizacji zabudowy plombowej.

Ł.M.: *Jak układały się relacje urbanistów z władzą w czasach PRL?*

D.P.: Interesy były zbieżne, bo władza potrzebowała terenów pod zabudowę. Ale czasem dochodziło do sporów. Władzy zależało na tym, by budować jak najwięcej mieszkań, a urbaniści sprzeciwiali się stawianiu w centrum wielkopłytowych bloków mieszkalnych pozbawionych usług. Żeby ochronić takie tereny, wpisywali je do planów jako ośrodki usługowe. Ogłaszali też konkursy na zagospodarowanie większych przestrzeni śródmiejskich, żeby pokazać, że można je wykorzystać nie tylko pod budownictwo mieszkaniowe. Oczywiście, rozwiązania konkursowe nie miały mocy sprawczej. Realizowane były co najwyżej pojedyncze obiekty proponowane w konkursach. Ale takie działania pogłębiały świadomość możliwości roz-

woju miasta. Tereny śródmiejskie były rezerwowane z pewną przesadą, bo nie było inwestorów, którzy mogli je zabudować. Sytuację pogorszyła reforma administracyjna z 1975 r., kiedy Wrocław przestał być stolicą Dolnego Śląska.

Ł.M.: *Dostał własne województwo. Małe.*

D.P.: Jak to się wtedy mówiło – „rowerowe”, bo można je było objechać rowerem. Środki centralne, które do tej pory przeznaczane były na Dolny Śląsk zaczęły być dzielone między cztery województwa, głównie na mniejsze miasta wojewódzkie. Wrocław bardzo na tym stracił. Inwestorzy z innych miejscowości puciekali, woleli budować u siebie. Wyjątkiem od tej reguły były takie wcześniej wybudowane obiekty jak Cuprum i Poltegor, postawione przez przedsiębiorstwa spoza Wrocławia. Ale nie udało się zabudować terenów na południe od Starego Miasta, wzdłuż ul. Powstańców Śląskich, gdzie po obu stronach przewidziane były usługi centrotwórcze, m.in. teatr, kino, centra handlowe i nowe biurowce. Z większych budynków powstały na tym terenie właściwie tylko Poltegor i Hotel Wrocław. Po drugiej stronie ulicy nie udało się uniknąć zabudowy mieszkaniowej. Więc ówczesny główny architekt miasta dr Jan Tarczyński poszedł na ustępstwo wobec władz i dopuścił zabudowę mieszkaniowo-usługową. W efekcie powstały galeriowce, które były kompromisem, bo choć są to budynki mieszkalne, dwie kondygnacje mają zarezerwowane na usługi.

Ł.M.: *Była Pani typowym praktykiem. Nie kusila Panią teoria?*

D.P.: Zrobiłam studia podyplomowe z urbanistyki, jeszcze u prof. Leszka Dąbrowskiego. Ale na dyplomie podpisywał się już prof. Tadeusz Zipser, ponieważ mój mistrz został usunięty z uczelni po Marcu 1968 r. Znalazłam się na rozdrożu, bo z prof. Dąbrowskim omawiałam temat doktoratu – modele urbanistyczne. Byłam nimi zafascynowana. Ale prof. Dąbrowski przeprowadził się do Szczecina, ja zaś miałam obowiązki rodzinne, które nie pozwalały na częste wyjazdy. W tej sytuacji postanowiłam uzupełnić praktykę urbanistyczną praktyką projektową, architektoniczną. Kazimierz Bieńkowski, szef PU, poszedł mi na rękę – zgodził się, bym na pół etatu pracowałam u niego, a na pół w Miastoprojekcie, gdzie trafiłam do pracowni kie-

rowanej przez arch. Kazimierza Klimczewskiego, zajmującej się terenem Lubina i Legnicy. Po reformie administracyjnej związałam się tylko z PU.

Ł.M.: *Miejskie instytucje urbanistyczne zostały chyba ciężko doświadczone na skutek zmiany systemu w 1989 r.?*

D.P.: Pod koniec lat osiemdziesiątych w WBPP architekci zarabiali znacznie mniej niż w biurach projektów. Andrzej Gretschel stanął na czele grupy pracowników, którzy postanowili to zmienić, przechodząc na inny system pracy. W efekcie w 1988 r. Biuro zostało podzielone na trzy podmioty. Jednym z nich było Wrocławskie Przedsiębiorstwo Projektowania Urbanistycznego, na którego czele stanął właśnie Gretschel. Miał nadzieję, że w dalszym ciągu będziemy opracowywać plany Wrocławia, ale za konkretne pieniądze.

Ł.M.: *Udało się?*

D.P.: Niestety nie. Miasto nie było zainteresowane. Nie dostawaliśmy obiecanych zleceń. Nie wiem dlaczego – może byliśmy za drodzy? Z tego powodu w 1991 r. Przedsiębiorstwo przekształciło się w spółkę z o.o. „Pro-Urbi”, która zaczęła przyjmować zlecenia w sąsiednich województwach. Pierwszym takim moim zleceniem spoza Wrocławia były podwrocławskie Bielany. Potem działałam głównie na Opolszczyźnie: zrobiłam studium zagospodarowania gminy, plan ogólny oraz plan szczegółowy i rewaloryzacyjny dla Namysłowa, a także plan ogólny Kępna i kilka planów szczegółowych na terenie Opola.

Ł.M.: *Przedsiębiorstwo założone przez Gretschela było ostatnią wrocławską instytucją zajmującą się projektowaniem urbanistycznym w dawnym systemie.*

D.P.: Po jej rozwiązaniu przez kilka lat trwała przerw w projektowaniu miasta. Dopiero w 1994 r. powstało Biuro Rozwoju Wrocławia.

Ł.M.: *Planowanie ruszyło wówczas od początku, w oparciu o nową ustawę o zagospodarowaniu przestrzennym. Co zmieniło się na lepsze w dzisiejszej urbanistyce w porównaniu z czasami PRL?*

D.P.: Jest więcej pieniędzy. Za pomocą środków unijnych można naprawdę sporo zrobić. Przede wszystkim powstały warunki do realizacji zabudowy centrum miasta oraz dokończenia i rozbudowy układu komunikacyjnego: obwodnic (w tym autostradowej) i mostów. Niektóre rozwiązania są

lepsze. Zyskała architektura. Bardzo mi się podoba zieleń przyuliczna. Kiedyś była niedoceniana – nie było na nią po prostu pieniędzy.

Ł.M.: *Wielu urbanistów, których Pani wymienia, działało w Towarzystwie Urbanistów Polskich. Leszek Dąbrowski, Włodzimierz Szostek i Andrzej Gretschel byli nawet prezesami oddziału wrocławskiego.*

D.P.: Pierwszym prezesem był arch. Stanisław Niemierko. Później tę funkcję sprawowali inni szacowni urbaniści: prof. Władysław Czerny, arch. Ewa Cieszyńska, prof. Stanisław Wawrzyniak... Kiedyś była to ekskluzywna organizacja. To TUP proponował członkostwo – nikt tylko z własnej woli nie mógł się zapisać. Gdy jeden z moich kolegów spytał raz czy może wstąpić do TUP, usłyszał od byłego prezesa wrocławskiego TUP Stanisława Niemierki: „Proszę pana, do towarzystwa nie można się zapisać. Towarzystwo musi zaprosić!” (śmiech). Dodatkowo każdy kandydat musiał na wstępie wygłosić referat. Potem TUP odstąpił od tej zasady.

Ł.M.: *Czym zajmowało się Towarzystwo w czasach PRL?*

D.P.: Często recenzowało działania władz. Jeśli były powody, to krytykowało niedobre tendencje w zagospodarowaniu przestrzeni. Brało udział w dyskusjach, często ożywionych, także w radiu i telewizji.

Ł.M.: *Czy wrocławska powojenna urbanistyka była z czegoś znana w Polsce?*

D.P.: W latach powojennych Wrocław był dwa razy beneficjentem prestiżowych pierwszych nagród Komitetu ds. Urbanistyki i Architektury za opracowanie kolejnych planów etapowych oraz drugiej nagrody za opracowanie planu porządkowania i odbudowy Starego Miasta. W latach osiemdziesiątych byliśmy znani z największego frontu budownictwa plombowego, które zostało uznane za wrocławską specjalność. Było doceniane nie tylko w kraju.

Ł.M.: *Jaką rangę miały te komitety, które przyznawały nagrody?*

D.P.: Działały w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych na prawach ministerstwa. Jedyne w naszych dziejach okres, kiedy urbanistyka i architektura miały swojego ministra. Nigdy później te dziedziny nie były tak wyróżnione. To był najbardziej prestiżowy czas dla urbanistyki i urbanistów.