

Hanka Zaniewska

PLAN GENERALNY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TORUNIA Z LAT 30. XX W. WIZJA CZY REALIZACJA IDEI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU?*

Planowanie miast, związane nierozzerwalnie z pojęciami odnoszącymi się do spraw człowieka i jego działalności w czasie i przestrzeni, wymaga gruntowej znajomości potrzeb społecznych oraz cech przyrodniczych i ekonomicznych środowiska, a nadto umiejętności przewidywania.

Od stopnia rozpoznania warunków miejscowych, potrzeb mieszkańców i ich roli społecznej zależy wartość użytkowa koncepcji urbanistycznej¹.

I. F. Tłoczek

Abstrakt. Plan generalny Torunia z 1935 r. opracowany pod kierunkiem Ignacego Felicjana Tłoczka, architekta, jest wyrazem myśli polskiej szkoły urbanistów, uformowanej w okresie międzywojennym i nadal aktualnej w postrzeganiu idei zrównoważonego rozwoju miast. Założenia planu wynikały z przesłanek społecznych, ekonomicznych, przyrodniczych i kulturowych, a jego koncepcja i późniejsza realizacja, wyrażona w integracji przestrzennej dzielnic, przebudowie układu komunikacyjnego, poszanowaniu dziedzictwa kulturowego i krajobrazu miasta a także w rozwoju budownictwa mieszkaniowego, mogą być rozumiane dzisiaj jako działanie na rzecz miasta zwartej oraz rewitalizacji obszarów śródmiejskich. Plan ten był nie tylko projektem urbanistycznym, ale i przykładem spójnej polityki miejskiej, tworzonej przez władze miasta, urbanistów i architektów.

Słowa kluczowe: plan miasta, przebudowa, rozbudowa, wartości kulturowe.

Wprowadzenie

Rozwój Torunia w okresie międzywojennym, wynikający z funkcji gospodarczej i kulturalnej miasta, jego roli w administracji krajowej (stolica Wielkiego Pomorza) i atrakcyjności na rynku pracy i rynku finansowym, wyraził się dwukrotnym wzrostem liczby ludności: z 37,4 tys. mieszkańców w 1920 r. do ok. 65 tys. w 1939 r. Obecnie Toruń liczy 192 tys. mieszkańców. W okresie międzywojennym ożywił się ruch inwestycyjny obejmujący budownictwo prywatne (mieszkaniowe, przemysłowe, handlowe) i publiczne – inwestycje związane z infrastrukturą miejską. Nasilenie tempa ruchu budowlanego przypadło na lata 1931-1936 i wtedy właśnie zaistniała konieczność opracowania planu generalnego miasta (ogólnego, według dzisiejszego słownictwa). Zadanie to prezydent Torunia Antoni Bolt powierzył młodemu architektowi inżynierowi Ignacemu Felicjanowi Tłóckowi, uczniowi Tadeusza Tołwińskiego, nauczyciela pokoleń urbanistów.

* Tekst opublikowano w monografii pt. „Wpływ dorobku II Rzeczypospolitej na urbanistykę i architekturę powojenną” red. nauk. Witold Czarniecki, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok, 2011, s. 79-88.

¹ Toruń w latach 1930-1939, „Rocznik Toruński” 1971, t. 5, s. 141.

W latach 30. XX w. powstały w Toruniu liczne obiekty skarbu państwa, komunalne, prywatne i półprywatne zakłady przemysłowe oraz prywatne i spółdzielcze inwestycje mieszkaniowe (ryc. 1).



Ryc. 1. Gmachy instytucji publicznych z międzywojnia w Toruniu
(fot. S. Wroński, 2011)

W tym czasie przypadła 700-letnia rocznica lokacji miasta, a z tej racji zajęto się uporządkowaniem Starówki, które to działanie dzisiaj nazwalibyśmy rewitalizacją. Uzyskane na ten cel środki nie były duże. Podjęto więc próbę poszukiwania dodatkowych środków, która może być przykładem montażu finansowego działań rewitalizacyjnych. Jak pisze w swoich wspomnieniach I. F. Tłoczek: „Program szeroki, środki skąpe. Zwróciliśmy się więc z apelem do patriotycznych uczuć właścicieli domów, a do opornych z nakazami remontów, w przypadkach koniecznych wspartymi subwencją. I tak zaczęła się akcja odświeżania historycznych fragmentów spod dziewiętnastowiecznego wystroju, łątania murów miejskich, naprawy dachów i modernizacji wewnętrznej budynków i ich zespołów”².

Natknęto się przy tym na wiele problemów natury budowlanej, konstrukcyjnej i geologicznej, które przezwyciężono, ratując najstarszą zabytkową część miasta.

Opracowanie planu generalnego Torunia poprzedziły istotne decyzje urbanistyczne i inwestycyjne.

– Przekształcenie węzła komunikacyjnego jako efekt nowo budowanego mostu, scalenie ze śródmieściem rozproszonych i niefunkcjonalnych przedmieść odgradzonych pasami fortów i koszar, wzniesionych po 1878 r. na siedemnasto-wiecznych bastionach ziemnych, utrudniających integrację przedmieść i śródmieścia. Dlatego też „pierwszym odruchem polskich władz miejskich było zrzucenie pruskich pęt, opasujących miasto, i integracja jego członów w prawidłowo funkcjonujący organizm. Poczęto więc burzyć fort

² I. F. Tłoczek, *Toruń w latach...*, op. cit., s. 146.

na zewnątrz śródmieścia i budować arterie wypadowe³. Mimo presji inwestorów prywatnych na tereny po ziemnych fortyfikacyjnych z XVII w. do kompozycji zieleni parkowej na obrzeżach Starego Miasta udało się włączyć unikatowe wartości historyczne i krajobrazowe terenów pofortecznych (ryc. 2 i 3).



Ryc. 2, 3. Tereny zielone pofortecznego pasa śródmiejskiego

(fot. S. Wroński, 2011)

– Wykonanie przełomu w trzech kamieniczkach przy ulicy Piekary na osi ulicy Różanej w celu przeprowadzenia tramwaju z nowego węzła komunikacyjnego do Starego Miasta, co wywołało kontrowersje (ryc. 4 i 5). „Przebić się przez kamieniczki – to utrwalić niepożądaną w staromiejskim zespole ruch tramwajowy, to równocześnie podjąć ryzyko zniekształcenia historycznej partii i zaakcentowania wjazdu do Starego Miasta na fałszywej



Ryc. 4. Przełom w kamieniczkach przy ul. Piekary wykonany w 1936 r.

(fot. S. Wroński, 2011)

³ I. F. Tłoczek, *Toruń w latach...*, op. cit., s. 143.



Ryc. 5. Ślady linii tramwajowej zachowane w przełomie kamieniczek
(fot. S. Wroński, 2011)

osi, to podjąć się dzieła bez wyczerpującej dokumentacji historycznej. Groziło to zarazem zniweczeniem znacznej części oryginalnej substancji zabytkowej trzech kamieniczek. Czwarta, najcenniejsza, wcześniej przebita, objęta była tylko remontem. Nie podjąć się wykonania przełomu to zgodzić się na całkowitą rozbiórkę czterech kamieniczek, tworzących niepowtarzalny akcent zachodniej sylwety miasta, tym bardziej prawdopodobną, ponieważ Rada Miejska już dawniej wydała wyrok śmierci na te cztery kamieniczki. Kiedy więc stanąłem przed najwyższą magistraturą z projektem przebudowy w ręku, wskazując na znaczenie kulturalne tego zabytkowego zespołu, z ław radnych odezwały się głosy, wskazujące na nieopłacalność i kosztowność przebudowy kamieniczek, nie przedstawiających ani ekonomicznej, ani technicznej wartości⁴.

Założenia planu urbanistycznego

Idea przewodnia planu zagospodarowania przestrzennego oparta była na następujących założeniach ekonomicznych:

1. Dalszy rozwój lokalnego przemysłu rolno-spożywczego, związanego terytorialnie z bazą surowcową, obsługiwanego przez toruński węzeł kolejowy i port rzeczny, precyzyjnego przemysłu elektrycznego oraz przemysłu chemicznego, maszynowego i ceramicznego.
2. Obsługa regionu w zakresie obrotu towarowego między rolnictwem, miejscowym przemysłem i odbiorcą lub dostawcą z zewnątrz.

⁴ Tamże, s. 144.

3. Rozwój funkcji miasta jako ośrodka administracji szczebla wojewódzkiego, regionalnej gospodarki komunalnej, spółdzielczości, samorządu gospodarczego itd.

4. Dynamika rozwoju miasta jako regionalnego centrum nauki, oświaty i kultury, reprezentowanego przez uniwersytet, towarzystwa i instytuty naukowe, stowarzyszenia twórcze, zakłady poligraficzne, przemysł artystyczny itp.

5. Popieranie miejscowych tradycji ogrodniczych i rozwój zakładów, zajmujących się hodowlą nasion, warzyw i kwiatów na rynek wewnętrzny i na eksport.

Założenia te były rezultatem studiów nad kierunkiem rozwoju miasta i jego rolą w regionie, co znajdowało wyraz w dynamice ruchu ludności i jej składzie zawodowym. Przyrost demograficzny tłumaczyła silna imigracja ludności napływowej, głównie wiejskiej, poszukującej zarobku, czemu zresztą sprzyjał system zatrudnień bezrobotnych w miastach. W warunkach przedwojennych ludność przebywająca ze wsi do miast a niemająca zatrudnienia nabywała prawa do opieki społecznej dopiero po pewnym okresie zasiedziałości. Nie mając środków na wynajęcie mieszkań, kłeciła domki na terenowych nieużytkach lub zajmowała opuszczone forty⁵.

Struktura przestrzenna miasta oparta była na następujących przesłankach:

- wykorzystanie istniejących zasobów budowlanych w śródmieściu, na Bydgoskim i częściowo w pozostałych dzielnicach,
- integracja rozerwanych części miasta,
- wykorzystanie istniejącej infrastruktury sieci komunikacyjnej (kolejowej i kołowej) oraz uzbrojenia terenowego,
- respektowanie istniejącego drzewostanu (lasów, parków, zieleńców, zadrzewień pofortecznych, cmentarzy) i wprowadzenie go do kompozycji planu zagospodarowania,
- przystosowanie się do miejscowych warunków fizjograficznych i przeprowadzenie niezbędnych robót melioracyjnych dla uregulowania stosunków wodnych,
- respektowanie niewadliwej struktury własnościowej,
- wiązanie miasta z Wisłą, jako drogą wodną i miejscem rekreacji na całym przyległym odcinku,
- wprowadzenie radykalnej zmiany w układzie komunikacyjnym części lewobrzeżnej (Podgórz, Rudak, Stawki).

Integracja dzielnic nie przekreśliła ich indywidualnych cech funkcjonalnych i przestrzennych. Zespół staromiejski, częściowo zamieszkały, miał nadal pełnić funkcję centralnego ośrodka miejskich usług administracyjnych, handlowych, oświatowych, turystycznych oraz związanych ze środowiskiem stowarzyszeń i związków twórczych. Ponadto przewidziano zachowanie targowiska warzyw, owoców i kwiatów na obu rynkach, funkcjonowanie przystani żeglugi śródlądowej i inne.

Instytucje o charakterze regionalnym ulokowano na obrzeżach zielonego śródmiej-
skiego pasa pofortecznego (województwo, starostwo krajowe i powiatowe, Dyrekcja PKP,

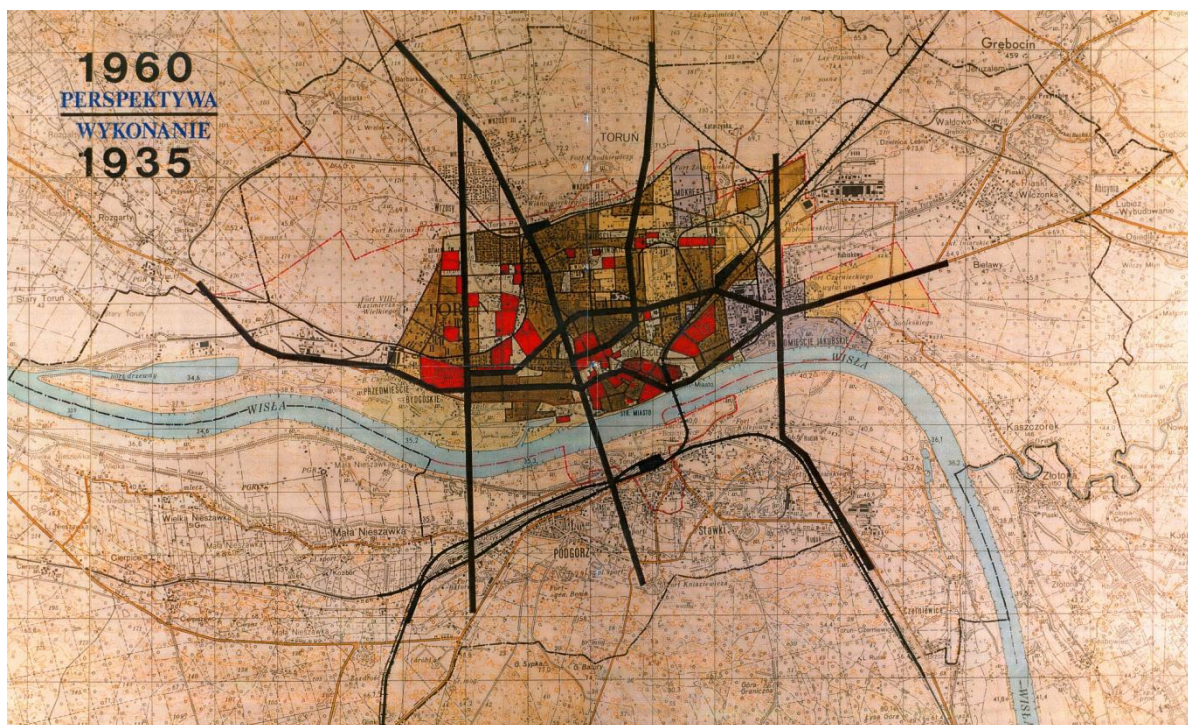
⁵ I. F. Tłoczek, *Z Gór Kozackich...*

Dyrekcja Dróg Wodnych, Dyrekcja Lasów Państwowych, Bank Rolny, teatr, Muzeum Miejskie, sądy, Dom Społeczny).

Ludność rozmieszczono w trzech głównych zespołach dzielnic:

1. Zespół mieszkaniowy Bydgoskie 32,5 tys. mieszk.
 Bielany 19,5 tys. mieszk.
2. Zespół mieszkaniowy Chełmińskie z zachodnią częścią Mokrego 60 tys. mieszk.
3. Zespół przemysłowo-mieszkaniowy
 wschodnia część Mokrego 23 tys. mieszk.
 Jakubskie 12 tys. mieszk.
 Razem 150 tys. mieszkańców.

Każdy z zespołów założony został przy arterii wylotowej i zaopatrzonej w lokalną sieć komunikacyjną i międz dzielnicową oraz w ośrodek społeczny, skupiający podstawowe funkcje charakterystyczne dla dzielnic o zatrudnieniu 20-30 tys. mieszkańców. Zespoły zostały odizolowane od siebie pasmami zieleni, w skład której wchodzić miały parki leśne, boiska, tereny wypoczynkowe i ogrodnicze. Zakłady przemysłowe, które mogłyby być uciążliwe dla otoczenia, usytuowano we wschodniej i północno-wschodniej części miasta, charakteryzującej się przeważającym kierunkiem wiatrów zachodnich i południowo-zachodnich, chroniąc przed uciążliwością dzielnice mieszkaniowe. Przyjęto, że po 25 latach, a więc w 1960 r., Toruń osiągnie liczbę 150 tys. mieszkańców.



Ryc. 6. Plan generalny Torunia z 1935 roku autorstwa I. F. Tłoczka

Źródło: materiał archiwalny

Schemat układu komunikacyjnego Torunia, typowy dla miast nadrzecznych, charakteryzuje:

a) ciąg równoległy do Wisły, zgodnie z naturalnym kierunkiem rozwoju terytorialnego Torunia, jako miejska arteria główna, wsparta przez bulwar nadrzeczny, oraz drugi ciąg,

jako ciąg międzyczelnicowy; zarys odciążającej arterii przelotowej zaznaczony na skraju miasta wyznaczyła istniejąca szosa okrężna,

b) ciągi prostopadłe do Wisły z przeprawą główną na osi alei 700-lecia (obecnie Jana Pawła II), włączonej do ulicy Chełmińskiej, oraz dwie przeprawy rezerwowe, wymagane przez względy obronności kraju, przewidziane na przeciwległych krańcach miasta (ryc. 6).

Plan prawobrzeżnej części miasta, sporządzony na podkładzie geodezyjnym w skali 1:10 000, z opisem technicznym i kosztorysem robót przewidzianych do realizacji w ciągu najbliższego dziesięciolecia został uchwalony przez Radę Miejską w 1935 r. i przesłany do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych do zatwierdzenia, po uprzednim uzgodnieniu jego ogólnych założeń.

Zatwierdzenie planu przewlekło się wobec braku decyzji ówczesnych władz wojskowych i nastąpiło dopiero po II wojnie światowej.

Na podstawie przedwojennego planu, a właściwie – jak pisze autor, w trakcie jego sporządzania powstało w Toruniu wiele obiektów sfinansowanych przez miasto. Należą do nich: „arterie wypadowe”: aleja 700-lecia i ul. Lubicka, następnie Wały, odciążające zespół staromiejski na odcinku od al. 700-lecia do ul. Dąbrowskiego, przełom⁶ Łuku Cezara wraz z ul. Różaną, dojazdy lewobrzeżne do mostu drogowego. Arterie te uzyskały linie tramwajowe, pełne wyposażenie instalacyjne, zadrzewienie nowoczesne prefabrykowane słupy żelbetowe dla sieci trakcyjnej i oświetleniowej.

Kontynuacja

Po II wojnie światowej, już w nowych warunkach geopolitycznych, idea przedwojennego planu generalnego Torunia znalazła wyraz w kolejnych opracowaniach planistycznych. Jak wykazała analiza planów ogólnych miasta Torunia z lat 1935-1986, przeprowadzona w Toruńskim Biurze Planowania Przestrzennego, mimo zmieniającego się charakteru planu, jego modelu rozbudowy (od koncentrycznego, poprzez pasmowy do ponownie koncentrycznego), kierunków rozwoju miasta (powstawanie osiedli mieszkaniowych wymagających znacznych terenów) – główna idea przedwojennego planu została zachowana (ryc. 7 i 8), a prognozy demograficzne okazały się niezwykle trafne, gdyż Toruń osiągnął liczbę 150 tys. mieszkańców w latach 60. XX w.

W ocenie autora planu I. F. Tłoczka: „Inwestycje zrealizowane w Toruniu według dawnego planu urbanistycznego i wplecione do dzisiejszego, przeszło dwukrotnie większego i mocno rozrastającego się urbanistycznego kompleksu, stanowią przykład potwierdzający słuszność zasadniczych myśli, zawartych w ówczesnych założeniach. Jest to więc swego rodzaju świadectwo, wystawione ówczesnym organom miejskim, a zarazem szkole urbanistycznej profesora Tadeusza Tołwińskiego, przepojonej humanistyczną ideą troski o człowieka oraz rozważą ekonomicznego rachunku.

...W opracowywanym obecnie planie zagospodarowania przestrzennego znalazły zmodyfikowane odbicie dawne założenia lokalizacji dzielnic mieszkaniowych i przemysł-

⁶ Tak nazywane jest przez mieszkańców Torunia przebicie w kamieniczkach.

wych, rola śródmieścia, ciągi zieleni, schemat układu komunikacyjnego, lokalizacja szpitala na Bielanych, cmentarza pod Lasem Łysomickim oraz inne elementy planu⁷.

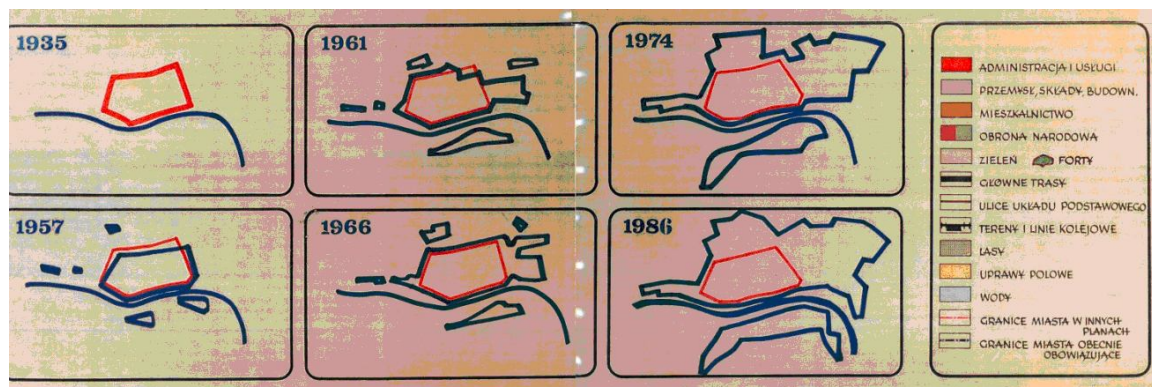
Realizacja rozwiązań proponowanych w przedwojennym planie generalnym Torunia wiązała się zarówno z pozytywnymi, jak i negatywnymi uwarunkowaniami.

Mocne strony

- Pozytywna rola prezydenta (śmiałość decyzji, umiejętność negocjacji).
- Właściwa polityka gruntami (stworzenie komunalnych zasobów gruntowych).
- Partnerstwo publiczno-prywatne.
- Uznanie autorytetu zawodowego urbanistów.

Problemy

- Konflikty własnościowe.
- Skąpe środki finansowe a jednocześnie zarzuty o zadłużanie majątku miejskiego.
- Różne problemy natury technicznej i organizacyjnej.



Ryc. 7. Schematy rozwoju przestrzennego miasta Torunia według kolejnych opracowań planistycznych z lat 1935-1986 wykonane przez Toruńskie Biuro Planowania Przestrzennego

Źródło: materiały Biura Planowania Przestrzennego w Toruniu

DATA ZATWIERDZENIA PLANU	1935	1957	1961	1966	1975	1986
CHARAKTER PLANU	ROZWOJOWY	ZACHOWAWCZO ROZWOJOWY	ROZWOJOWY	DYNAMICZNIE ROZWOJOWY	DYNAMICZNIE ROZWOJOWY	ROZWOJOWY
WIELKOŚĆ MIASTA W PERSPEKTYWIE	150 tys. - 1960 r.	150 tys. - 1975 r.	150 tys. - 1975 r.	175 tys. - 1980 r.	200 tys. - 1990 r.	250 tys. - 1995 r.
MODEL ROZWOJOWY	KONCENTRYCZNY ZWARTY	KONCENTRYCZNY PIERSIENIOWY	KONCENTRYCZNY PASMOWY	PASMOWY	PASMOWY	KONCENTRYCZNY
SPOSÓB ROZWOJU MIASTA, KIERUNKI ROZWOJU	ZWARTY UKŁAD NA PRAWYM BRZĘGU WISŁY	PRZEBUDOWA STREPY CENTRALNEJ ORAZ ROZBUDOWA NA NOWYM TERENIE /POŁUDNIU/	PRZEBUDOWA STREPY CENTRALNEJ - NAWIĄZANIE DO PLANU Z 35r. ROZBUDOWA NA NOWYCH TERENACH /WSCHÓD I ZACHÓD/. TRASA W-Z	ROZBUDOWA NA NOWYCH TERENACH. UTRWALENIE ZAŁOŻEŃ Z 1935 ROKU. EWOLUCJA TRASY W-Z ORAZ N-S	ROZBUDOWA W CAŁOŚCI NA NOWYCH TERENACH /WSCHÓD, POŁUDNIOWYCH/. DALSZA EWOLUCJA KIERUNKU W-Z	MODERNIZACJA STREPY ŚRÓDMIEJSKIEJ. ROZBUDOWA KIERUNKU POŁUDNIOWEGO. DALSZA ROZBUDOWA UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO
SCHEMAT ZAŁOŻEŃ PRZESTRZENNYCH						
PODIĘTE ELEMENTY PLANÓW POPRZEDNICH		OBSZAR CENTRALNY PRAWOBRZEŻNY	ADAPTACJA, ROZWOJ	ADAPTACJA, PRZEKształCENIA	ADAPTACJA, PRZEKształCENIA	MODERNIZACJA, PRZEKształCENIA
			PODGÓRZ - DZIELNICA MIESZK. - PRZEMYSŁ.	ADAPTACJA, ROZBUD.	ADAPTACJA, ROZBUD.	UMIARKOWANA ROZBUDOWA
			CENTRUM USŁUGOWE NA PIN OD ST. MIASTA	NOWE TERENY PRZEMYSŁ. NA WSCH. I ZACH. MIESZK. NA WSCH.	ROZBUDOWA	ROZBUDOWA
				ROZBUDOWA	ROZBUDOWA	ROZBUDOWA
				TRASA W-Z ZMIANA PRZEBIEGU	CZEŚCIOWA ZMIANA PRZEBIEGU	ROZWIĄZANIE Z WĘZŁEM AUTOSTRADOWYM

Ryc. 8. Kierunki rozwoju Torunia w planach zagospodarowania przestrzennego z lat 1935-1986

Źródło: materiały Biura Planowania Przestrzennego w Toruniu

⁷ I. F. Tłoczek, *Toruń w latach...*, op. cit., s. 160.

Podsumowanie

Porównując koncepcję planu z 1935 r. ze współczesnym postrzeganiem idei zrównoważonego rozwoju miasta, należy stwierdzić, że odzwierciedla ona to, co dziś rozumiemy przez rozwój zrównoważony (zachowanie równowagi czynników społecznych, ekonomicznych, kulturowych i przyrodniczych), wyrażony innym językiem, lecz działaniami potwierdzającymi przesłanki tej idei.

Plan z 1935 r.	Wybrane kryteria zrównoważonego rozwoju miast
<ul style="list-style-type: none">– Gospodarka gruntami i scalanie dzielnic (zwartość miasta).– Zachowanie wartości kulturowych i przyrodniczych.– Poprawa dostępności miasta (przekształcenia układu komunikacyjnego).– Inwestycje infrastrukturalne.– Poprawa sytuacji mieszkaniowej „źle mieszkających”.– Tworzenie publicznych terenów zieleni miejskiej.	<ul style="list-style-type: none">– Zasada miasta zwarteo i dostępnego.– Zachowanie dziedzictwa kulturowego (rewitalizacja).– Dostępność publicznych terenów zielonych.– Przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu.– Oszczędność energii w rozwiązaniach technicznych i infrastrukturalnych.

Plan generalny Torunia z okresu międzywojennego stał się wzorem opracowania w latach 1938-1939 „Programu ogólnego zabudowania Białegostoku”, wykonanego na zlecenie Związku Miast Polskich przez Regionalne Biuro Planowania pod kierunkiem I. F. Tłoczka. Realizację planu uniemożliwił wybuch II wojny światowej, lecz założenia zostały adaptowane do nowej rzeczywistości i przy opracowaniu w 1948 r. pierwszego powojennego planu Białegostoku skorzystano z doświadczeń autora toruńskiego planu⁸.

Źródła

- Tłoczek I. F., 1971, *Toruń w latach 1930-1939*, „Rocznik Toruński”, t. 5.
- Tłoczek I. F., 1972, *Obraz miasta*, Kontrasty 1/1972.
- Tłoczek I. F., 1977, *Z Gór Kozackich na Wrzosy*, „Nowości, Dziennik Toruński”, 26-27.02.1977.
- Tłoczek I. F., 1978, *Antoni Bolt – prezydent miasta Torunia w latach 1924-1936*, „Rocznik Toruński”, t. 3.
- Ignacy Felicjan Tłoczek. *Urbanista – profesor – humanista. Wybór pism*, 2002, red. H. Zaniewska, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Oleksicki A., 2003, *Pierwszy powojenny plan Białegostoku autorstwa Ignacego Felicjana Tłoczka a późniejszy rozwój miasta*. Biuletyn Konserwatorski Województwa Podlaskiego, z. 8-9, Wyd. Woj. Oddz. Służby Ochrony Zabytków w Białymstoku, Białystok, s. 98-107.
- Węzeł gordyjski w Toruniu*, 2009, red. Z. Jędrzyński, Wydawnictwo Adam Marszałek, Towarzystwo Miłośników Torunia, Toruń.
- Plan generalny Torunia 1935-1960*, materiał archiwalny.
- Analizy planów ogólnych Torunia w latach 1935-1986*, Biuro Planowania Przestrzennego w Toruniu, materiały archiwalne.

⁸ A. Oleksicki, *Pierwszy powojenny plan...*

**THE MASTER PLAN OF SPATIAL MANAGEMENT OF TORUŃ CITY
FROM THE 30-TIES OF THE XX C.
– A VISION OR A REALIZATION OF THE IDEA OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT**

Abstract. The master plan of Toruń city from 1935 prepared under the Ignacy Felicjan Tłoczek direction – the architect, is an expression of a thought of the Polish school town-planners formed in the interwar period and still current in a perception of the idea of a sustainable development of cities. The foundations of the plan resulted from social, economic, natural and cultural premises, and its conception and a later realization expressed in the spatial integration of districts, in the reconstruction of a communication system, in respect of the cultural heritage and the scenery of the city and also in a development of the house building, can be understood today as acting in support of the compact city as well as revitalization of downtown areas. This plan was not only a town-planning project, but it made up the example of a coherent municipal policy created by municipal authorities, town-planners and architects.

Key Words: master plan, reconstruction, cultural heritage.

Prof. dr hab. inż. arch. Hanka Zaniewska
Wydział Architektury, Politechnika Poznańska,
Instytut Rozwoju Miast
Kraków