

**JUSTYNA WOJTAS-SWOSZOWSKA**

Politechnika Śląska

## **SZTUKA PRZEKSZTAŁCANIA PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – MIĘDZY PIĘKNEM A FUNKCJONALNOŚCIĄ**

**Abstract: The Art of Transforming Urban Space – Between Beauty and Functionality.**

Tensions caused by varied requirements of modern life focus in cities. Therefore, the responsible policy of shaping urban space must be in line with the principles of sustainable development. Decisions about the shape of urban space should be made on the basis of specialized opinions and with citizens' participation. They should also take into account both the historical tissue and the latest trends in cities development. At the beginning of the 20th century directions of development of cities, such as Berlin and Wrocław, were shaped by architectural competitions, and the spatial order and the harmony of urban tissue was watched over by municipal architects. For example, in Gliwice city harmony and quality of urban development was guaranteed by Karl Schabik (1919-1945). That's why Gliwice enjoyed the opinion of the greenest and friendliest city in Silesia region. At present Gliwice is developing primarily towards the technologically and economically efficient city. Dynamic development, in which the values of historical continuity and friendly public spaces are ignored, create tension.

**Keywords:** Cities development, citizens' participation, Gliwice, historical continuity, Karl Schabik, urban space.

### **Wprowadzenie**

W drugim dziesięcioleciu XXI w. obserwujemy, podobnie jak przed wiekiem, przewartościowanie stabilnych dotąd stosunków międzynarodowych, zależności społecznych, wartości moralnych i estetycznych. W tym trudnym społeczno-politycznym kontekście gubimy się w wielości teorii, pomysłów, potrzeb i możliwości ich realizacji. Napięcia wywołane wielorakimi potrzebami współczesnego życia uwidaczniają się szczególnie wyraźnie w miastach, bowiem tam ogniskują się sprzeczne interesy różnorodnych grup użytkowników. Z tego powodu urzędnicy miejscy decydujący o przestrzennym rozwoju miasta powinni posiadać szczególne ku temu predyspozycje. Odpowiedzialna polityka kształtowania przestrzeni musi odpowiadać zasadom zrów-

noważonego rozwoju, uwzględniać różne interesy społeczne, a także historyczny rozwój miasta. Decyzje o kształcie miejskiej przestrzeni powinny być podejmowane na podstawie opinii urbanistów i architektów, ale również polityków, socjologów, geografów społecznych, artystów, animatorów przestrzeni publicznej, jak i samych mieszkańców. Powinna też uwzględniać naturalny rozwój miasta. Tylko wówczas zarządzanie miejską przestrzenią ma szansę być prawdziwą sztuką transformacji. Niestety znajomość historii rozwoju urbanistyki i historii własnego miasta jest wśród urzędników na ogół nikła, a opinie historyków urbanistyki, architektury, konserwatorów miejskich są w debatach nad przestrzenią miasta marginalizowane. Na początku XX w., w okresie nowego urbanizmu, o kierunkach rozwoju miast, takich jak np. Berlin i Wrocław, decydowały wielkie konkursy architektoniczne, a miejscy architekci i radcy budowlani czuwali nad ładem przestrzennym i harmonią formy budowli miejskich. Obecnie zmalała rola miejskich architektów, co spowodowało, że w wielu urzędach nie ma takiego stanowiska. O urbanizacji decydują przede wszystkim prawa gospodarki wolnorynkowej, które nie sprzyjają wielkim ideom i mogą prowadzić do przestrzennego nieładu.

## **1. Krótka historia rozwoju miasta. Od tradycji ku nowoczesności**

Zbiory przepisów, przywilejów, statutów i dogmatów – począwszy od średniowiecznych praw lokacji po Kartę Ateńską, postmodernistyczny kontekstualizm, Nowy Urbanizm, czy Nową Kartę Ateńską – odcisnęły na obrazie miast widoczne ślady. Z historycznego punktu widzenia najbardziej istotnie zmiany w sposobie kształtowania przestrzeni miejskiej wprowadziły idee funkcjonalizmu z połowy XX w. Należy zauważyć, że radykalne koncepcje wyrosły w równej mierze z moralizatorskiego racjonalizmu oświecenia, jak i romantycznego przekonania, że piękno jest pochodną mądrości i moralności. Rewolucja przemysłowa zapoczątkowana w Anglii w połowie XVIII w. spowodowała niekontrolowany rozwój miast. Około połowy XIX w., w celu poprawy życia w mieście, wprowadzono nowe regulacje prawne, budowano dla pracowników zakładów przemysłowych osiedla patronackie. Przedstawiciele wyższej klasy społecznej uciekali z miasta do powstających na jego obrzeżu osiedli rezydencjalnych. Prawdziwie przełomowym okresem było jednak ostatnie dziesięciolecie XIX w. i pierwsze dwudziestolecie wieku następnego, kiedy to wykrystalizował się nowoczesny model urbanizacji.

Wprawdzie współczesna urbanistyka wyrasta z uwarunkowań technicznych, społecznych, higienicznych i estetycznych, jednak, jak podkreśla historyk architektury i urbanistyki, prof. Wanda Kononowicz, wyraźne są dwa kierunki jej rozwoju – racjonalny ruch progresywny i organiczny ruch kulturalistyczny [2008: 3-27]. Racjonałiści koncentrowali się przede wszystkim na zagadnieniach związanych ze standaryzacją, higieną, strefowaniem funkcji w mieście. Pierwszym architektem,

który u progu XX w. podjął temat racjonalnej zabudowy mieszkaniowej, typowego mieszkania i funkcjonalnego miasta, był Tony Garnier. Ten funkcjonalistyczny ruch kontynuowany był w okresie międzywojennym przez *Deutscher Werkbund*, Bauhaus i CIAM oraz Le Corbusiera. Drugi nurt, bardziej ekspresyjny lub organiczny, wywodzi się ze zjawisk związanych z ewolucją kultury. Tutaj koncepcje naprawy miasta przemysłowego sięgają do modelu malowniczego miasta przedindustrialnego. Głównymi teoretykami byli wiedeński historyk sztuki, architekt i urbanista Camillo Sitte i angielski reformator Ebenezer Howard. Pierwszy z nich za ważną w planowaniu miasta uznał wartość piękna, drugi obudził powszechne marzenie o własnym domu.

Opublikowana w 1898 r. pionierska książka Camilla Sitte *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, krytyczna w stosunku do miasta przemysłowego końca XIX w. do dzisiaj nie straciła na ważności [1909]. Nowatorstwo koncepcji urbanistycznych Sittego wynikało z jego patrzenia na miasto nie tylko pod kątem użyteczności, ale także piękna i szczęścia. Na podstawie badań historycznych doszedł do wniosku, że miasta są swoistymi dziełami sztuki i jako takie należy je projektować kierując się zasadami artystycznymi, aby mieszkańcy czuli się w nich jednakowo bezpieczni i szczęśliwi. Wizja Sittego pięknego miasta inspirowała projektantów osiedli ogrodowych od początku XX w. po współczesne budownictwo w nurcie Nowego Urbanizmu.

Howardowska idea miasta ogrodu, wprawdzie nie była całkowicie pionierska, bo wywodziła się z podmiejskich osiedli patronackich i rezydencjonalnych, to u schyłku XIX w. dała impuls do reform miejskich. Howard jako pierwszy przedstawił jej sugestywną koncepcję w 1898 r. w książce *To – morrow; A Peaceful Path to Real Reform*. Prawdziwą popularność zdobył publikując w 1902 r. bardziej przystępną wersję zatytułowaną *Garden Cities of To-morrow* [1902]. Książka ta była tłumaczona, recenzowana i streszczana w wielu krajach. Jej autor prowadził odczyty i pokazy w licznych miastach i miasteczkach w Wielkiej Brytanii [Czyżewski 2009: 20]. Postulował wprowadzenie kompleksowych reform oraz połączenie zalet życia miejskiego i wiejskiego przez decentralizację dużych miast, budowę sieci ściśle ze sobą powiązanych, samowystarczalnych miast ogrodów. Osiedle Letchworth Garden City pod Londynem, projektu Raymonda Unwina oraz Barry Parkera, które było pierwszą próbą realizacji idei *Garden City*, nie urzeczywistniło w pełni howardowskich postulatów. Mimo to stało się ono wzorem dla kolejnych osiedli ogrodowych, które nieprecyzyjnie nazywano „miastami ogrodami”. Z historycznego punktu widzenia idea Howarda, chociaż realizowana dość powierzchownie, przyspieszyła reformy socjalne i przestrzenne, a osiedla ogrodowe zaczęły powstawać nie tylko w Anglii i Europie, ale też niemal na każdym kontynencie. Antropolog kultury Czyżewski, w książce „Trzewia Lewiatana. Miasta-ogrody i nardziny przedmieścia kulturalnego”, wysoko ocenił znaczenie tego pierwszego miasta ogrodu, pisząc: *Dzisiaj pokonanie tego dystansu (Londyn – Letchworth Garden City)<sup>1</sup> oznacza wędrówkę wstecz, w głąb czasu, i pozwala zrozumieć historię miejskiej cywi-*

<sup>1</sup> Uwaga autorki opracowania.

lizacji minionych 100 lat. Podróźni – historycy sztuki, architekci, urbaniści i ekolodzy, a także antropolodzy kultury (...), odwiedzają Letchworth, by przyjrzeć się dziełu sztuki planistycznej, bez którego nie powstałyby wizje Le Corbusiera – papieża modernizmu, Alberta Speera – głównego architekta trzeciej Rzeszy i Włodzimierza Siemionowa – nadwornego architekta Stalina. Po raz pierwszy w nowożytnej historii rozwiązania przestrzenne i ustrojowe sprawdzone w jednym miejscu miały być powielane w nieskończoność, aż po całkowitą przebudowę ludzkich społeczeństw, powielane jak produkt przemysłowy. (...) idea miasta ogrodu wpłynęła na przemiany cywilizacyjne Zachodu w nie mniejszym stopniu niż społeczny egalitaryzm, powszechna edukacja i rewolucja obyczajowa. Posiadanie własnego domu i związane z nim poczucia suwerenności przestało być przywilejem elit. (...) Stało się powszechnym prawem, produktem popkultury i obiektem masowej konsumpcji [2009: 19].

Unwin i Parker wykorzystali zdobyte w Letchworth doświadczenie projektując Hampstead Garden Suburb na przedmieściach Londynu (od 1906 r.). Choć z założenia nie miało być ono miastem ogrodem tylko osiedlem ogrodowym, to właśnie jego plan stał się wzorem rozwiązań kompozycyjnych powielanym w projektach podmiejskich osiedli ogrodowych aż do drugiej wojny światowej, a także współcześnie w nurcie Nowego Urbanizmu. Do rozwiązań tych należały: zróżnicowanie przestrzeni, wyróżnienie centrum kompozycji, oś kompozycji podkreślona dominantą, symboliczne granice i bramy, grupowanie domów wokół ślepej uliczki lub placyku [Kononowicz 2010: 3].

Teorie Howarda przeszczepił na kontynent europejski Hermann Muthesius<sup>2</sup>, niemiecki architekt wczesnego modernizmu, krytyk architektury, współzałożyciel Deutscher Werkbund (1907), przyjaciel Howarda. To wykładów Muthesiusa słuchał młody Le Corbusier, zanim blisko dwadzieścia lat później napisał *Vers une architecture*<sup>3</sup> [Banham 1979: 69-70]. To dzięki Muthesiusowi koncepcja Howarda zyskała wielką popularność nie tylko w Niemczech.

Oceniając rolę howardowskiej idei miast ogrodów należy podkreślić, że miała fundamentalne znaczenie dla przestrzennego rozwoju licznych miast europejskich. Dała początek planom rozbudowy miast satelitarnych w okresie międzywojennym.

<sup>2</sup> Hermann Muthesius (1861-1927) – niemiecki architekt wczesnego modernizmu i teoretyk architektury. Współzałożyciel Werkbundu. Studiował historię sztuki i filozofię i architekturę. W latach 1896-1903 był attaché niemieckiej ambasady w Londynie. Wówczas badał angielskie budownictwo mieszkaniowe oraz rękodzieło artystyczne ruchu Arts and Crafts. Swoją wiedzę upowszechniał w setkach publikacji, które wywarły ogromny wpływ na ukształtowanie się niemieckiej nowoczesnej architektury przed I wojną światową i odejście od tradycji eklektycznych. Jego 3-tomowa książka „Das Englische Haus” [1904-5] była sugestywnym źródłem wiedzy na temat angielskiej architektury z kręgu Voysey’a, dzięki czemu wywołała zainteresowanie architekturą domu mieszkalnego na kontynencie. Muthesius był głównym inicjatorem i czołowym teoretykiem Werkbundu. W swych wystąpieniach zachęcał do powiązania sztuki i architektury z przemysłem. Opowiadał się za typizacją produktów, walczył o solidność materiałów i prawidłowe wykorzystanie ich naturalnych walorów estetycznych. Opowiadał się za architekturą prostą, funkcjonalną, wolną od akademickich wzorców historycznych, ale wynikającą z ducha narodowego. Z czasem stał się jednak jednym z bardziej konserwatywnych członków Werkbundu [Dulewicz 1993].

<sup>3</sup> Polskie wydanie tej książki ukazało się blisko dziewięćdziesiąt lat później [2012].

Kontynuowana była w realizacjach Nowych Miast w Anglii po drugiej wojnie światowej. W różnych uwarunkowaniach społeczno-politycznych była różnie interpretowana. Sięgali do niej zarówno budowniczości podmiejskich osiedli ogrodowych okresu Republiki Weimarskiej, jak i nacjonalistycznych osiedli w okresie III Rzeszy. W okresie postmodernizmu nastąpiło odrodzenie idei miasta ogrodu, pod hasłem Nowego Urbanizmu. Od lat 80. XX w. polityka angielskiego rządu prowadzona była w kierunku rewaloryzacji istniejących osiedli mieszkaniowych typu „garden city” [Ward 1992: 1]. Nurt racjonalistyczny w projektowaniu nowych miast i osiedli był wysoko rozwinięty w Niemczech w okresie Republiki Weimarskiej, za sprawą wystaw budownictwa organizowanych przez Deutscher Werkbund. Kontynuował go Ernst May projektując Nowy Frankfurt, a potem miasta w Związku Radzieckim. Wizjonerskie projekty Le Corbusiera, kongresy CIAM podsumowane podpisaniem Karty Ateńskiej utrwaliły obraz nowoczesnego, funkcjonalnego miasta dla nowoczesnego człowieka<sup>4</sup>.

Po II wojnie światowej powszechnie zaczęto realizować wytyczne Karty Ateńskiej z 1933 r. Zgodnie z nimi budowano miasta i osiedla przede wszystkim funkcjonalne. Doprowadziło to do rozbicia historycznej struktury wielu miast. W miejsce tradycyjnych kwartałów mieszkaniowych wznoszono wielkoskalowe dzielnice mieszkaniowe o zabudowane blokowej. W miastach budowano wielopoziomowe bezkolizyjne węzły drogowe usprawniające ruch samochodowy. Nastąpiła degradacja roli przestrzeni publicznej miasta, zmarginalizowane zostały urbanistyczne wartości historycznych zespołów miejskich. Anonimowość, przeskalowanie, unifikacja – wywołane pragmatyzmem rozwiązań – rodziły niezadowolenie społeczne, a funkcjonalizm okazał się fiaskiem. Architekci *Team X* (1956) w myśl późnomodernistycznych haseł zamierzali zmodyfikować przestrzeń miejską na taką, w której – jak to określił angielski architekt pokolenia powojennego, *Peter Smithson* – użytkownik czułby się „kimś mieszkającym gdzieś”. Modnymi kierunkami stały się nowy brutalizm, metabolizm, architektura partycypacyjna, itd. Nurt postmodernizmu w architekturze odwrócił się od całościowych doktryn architektonicznych. Pozbawiony reguł miał tworzyć „miejsca szczęśliwsze”, które często utożsamiano z kiczem. Powszechnie krytykowany obecnie za swoją formę architektoniczną postmodernizm, jako nurt wniósł jednak do architektury wiele wartości, w tym wiele cenionych do dzisiaj – swobodę twórczą, poszanowanie tradycji, kontekstualizm.

## 2. W stronę miasta dialogu

Rewolucja technologiczna i informacyjna, jak poprzednio rewolucja przemysłowa i społeczna, wymusza zmiany paradygmatu nowoczesności. Gospodarka oparta na wiedzy nie tylko zmienia sposób produkcji i strukturę zatrudnienia, ale stwarza także nowe wymagania miejskim układom osadniczym. Nowoczesność miasta modernistycz-

<sup>4</sup> Tekst Karty Ateńskiej opublikował w języku francuskim Le Corbusier w 1933 r. Z okazji stulecia polskiej awangardy Centrum Architektury opublikowało jej polską wersję [Corbusier 2017].

nego powstała w wyniku gwałtownego rozwoju przemysłu i przemysłowych technologii, komunikacji i biurokracji. Dzisiejsze miasto wkracza w nową, niezdefiniowaną ostatecznie fazę rozwoju. Architekt przestał być demiurgiem, a użytkownicy, coraz bardziej świadomi swoich praw, pragną współdecydować o kierunku rozwoju miasta, stąd rozkwit miejskich ruchów, których geneza sięga połowy lat 60. XX w. Grupy odbiorców miejskiej przestrzeni manifestują odmienne potrzeby – ścierają się skrajne postawy wobec kierunków rozwoju przestrzeni miasta. Dla jednych miasto ma być przede wszystkim funkcjonalne i dostępne dla samochodów. Dla innych otwarte dla aktywności społecznej, przyjazne dla pieszych. Wszyscy jednak chcą mieszkać wygodnie, najchętniej w domku z ogródkiem, a to skutkuje rozlewaniem się przedmieść. Jednocześnie wszyscy wymagają sprawnej komunikacji kołowej, publicznej, rowerowej i pieszej, dostępności parkingów, usług, miejsc pracy i administracji oraz wypoczynku, rozrywki i integracji społecznej. Wszyscy oczekują, że w mieście bez trudności załatwią sprawy urzędowe, biznesowe, a jednocześnie spędzą przyjemnie i zdrowo czas. Wymagania w stosunku do miasta są zatem dużo bardziej złożone niż w historii.

Dzisiaj, w XXI w., miasta nowej generacji, wchodząc w okres ponowoczesności, odchodzą od modernistycznego funkcjonalizmu rozwiązań przestrzennych w stronę rozwiązań bardziej organicznych. W miastach tych ogranicza się ruch samochodowy na korzyść ruchu rowerowego i pieszego, tworzone są przestrzenie dla miejskiej aktywności mieszkańców. Od wielu lat niestrudzonym orędownikiem takiego planowania przestrzeni miejskiej jest duński architekt i urbanista Jan Gehl, a wzorem miast przyjaznych dla pieszych pozostają Kopenhaga, Amsterdam czy Lyon. Gehl w licznych publikacjach przekonuje, że lepszą jakość życia w mieście można osiągnąć dzięki tworzeniu dobrych przestrzeni publicznych i warunków przyjaznych dla pieszych i rowerzystów. Jest współautorem strategii rozwoju Kopenhagi, dzięki której miasto to jest obecnie zaliczane do najbardziej na świecie przyjaznych ludziom. Osiągnięto to przez tworzenie publicznych placów, parków, deptaków, tras rowerowych i pieszych, sadzenie drzew. Wszystko po to, by, jak postulował Camillo Sitte, miasto było piękne i czyniło ludzi szczęśliwszymi. Jan Gehl opiniując jakość polskich miast stwierdził, że Polacy czują zbyt duże przywiązanie do samochodów, które są dla nich synonimem awansu do grupy krajów wysoko rozwiniętych. Stwierdza: (...) *w polskich miastach natężenie ruchu jest większe niż w większości miast zachodniej Europy, więc by przejść na drugą stronę ulicy, zmusza się ludzi do schodzenia do tuneli. (...) Na szczęście, po fatalnym romansie z samochodem, w ostatniej dekadzie wasze miasta podejmują coraz więcej prób poprawienia sytuacji. Dostrzegają potrzeby człowieka.* [Romański, Drzewicki 2016].

W Polsce znanym inicjatorem ruchów odnowy miast jest architekt i profesor Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku Jacek Dominiczak<sup>5</sup>, autor koncepcji „mia-

<sup>5</sup> Jacek Dominiczak zajmuje się teorią i metodologią projektowania dialogicznego. Jest autorem koncepcji „przestrzeni dialogicznej” oraz „kodu tożsamości lokalnej” – narzędzia projektowania miejskiej przestrzeni kulturowej. Autor „Miasta Dialogicznego” – cyklu 12 esejów opublikowanych w miesięczniku „Architektura-murator” (10.2002-9.2003).



sta dialogicznego”. Oceniając rozwój Gdańska stwierdził: (...) *Znika możliwość pa-miętania miejskich historii poprzez autentyczność miejsc, w których się wydarzała. Zgodnie z oficjalnymi planami zacierane są stare układy ulic, burzone są stare bu-dynki i przemysłowe hale, przewracane są dźwigi i suwnice, łamane parkowe drze-wa, wrywane z ziemi bruki i szyny. Wszystko to dzieje się pod naporem radykalnej doktryny urbanistycznej, której wyobraźnia obsesyjnie nakręcana jest schematyczną czystością miejskich rozwiązań drogowych. Ta sama doktryna daje zupełną wolność architekturze, nie oczekując od niej żadnych kontynuacji lokalnej specyfiki miast i ich miejsc. W konsekwencji tych poglądów unikalne niedawno miasta stają się głównymi promotorami globalizacji i w zawrotnym tempie produkują urbanistyczną magmę nie-miejsc. (...) Miasto potrzebuje przestrzeni opartych nie tylko o ideę sprawności funkcjonalnej, ale o zrównoważoną wartość dialogu [2013].*

Prognozuje się, że miastami przyszłości będą miasta o zrównoważonym rozwoju, oparte na dialogu władz z mieszkańcami. Do miast, które najpełniej realizują politykę zrównoważonego rozwoju opartą na partycypacji społecznej, należą: Kopenhaga, Amsterdam, Wiedeń, Barcelona, Paryż, Sztokholm, Londyn, Hamburg, Berlin i Helsinki. Niestety, nie ma w tej czołówce żadnego z polskich miast, w których plany zagospodarowania przestrzennego nadal wykonywane są głównie pod presją „drapieżnej” gospodarki wolnorynkowej i według zdezaktualizowanych już doktryn urbanistycznej awangardy.

Leżące w śląskiej aglomeracji Gliwice są dobrą ilustracją do naszkicowanej powyżej historii urbanizacji od tradycji ku nowoczesności. Obecna polityka przestrzenna tego miasta budzi skrajne emocje – od entuzjazmu i podziwu nad dynamicznym rozwojem, po żal za utratą historycznej ciągłości. Emocje te potęgują problemy związane z partycypacją społeczną, brakiem dialogu osób, instytucji i urzędów decydujących o kierunkach rozwoju przestrzeni miejskiej z jej użytkownikami. Odnosząc się do cytowanej wyżej wypowiedzi Dominiczaka należy uznać, że widoczne w Gliwicach konflikty występują też w innych miastach.

### **3. Między tradycją, nowoczesnością a ponowoczesnością. Studium przypadku historycznego miasta Gliwice**

Geneza Gliwic sięga średniowiecza, jednak zasadniczy układ urbanistyczny i styl architektury zostały ukształtowane w okresie międzywojennym, kiedy po podziale Górnego Śląska miasto znalazło się w granicach Republiki Weimarskiej. Całościowy układ przestrzenny miasta powstał na podstawie Generalnego Planu Rozwoju<sup>6</sup> [Schabik *et al.* 1929], natomiast autorem planu szczegółowego był architekt i teoretyk Karl

<sup>6</sup> Schabik oraz radcy budowlani Bytomia i Zabrze, architekci Stütz i Wolf, byli autorami planu połączenia Gliwic, Zabrze i Bytomia w zwarte Trójmiasto z centrum w Zabrzu, które miało być połączone wspólną komunikacją drogową i nadziemną kolejką.

Schabik, pełniący w latach 1919-1945 urząd miejskiego radcy budowlanego. Pomysł na rozwój miasta czerpał z awangardowych wówczas w urbanistyce teorii Tony'ego Garniera, Camilla Sitte, Ebenezera Howarda, Paula Schultze-Naumburga. Jako kierownik Miejskiego Urzędu Budowlanego decydował o ładzie przestrzennym miasta i dbał o spójną formę architektoniczną w każdym detalu. Pisał też na temat swoich koncepcji rozbudowy miasta artykuły oraz wydał książkę „Gleititz” [Schabik 1928]. Wówczas wytyczony kierunek rozwoju przestrzennego miasta wyraźny jest do dzisiaj.

Po I wojnie światowej ważnym zadaniem dla władz Republiki Weimarskiej była budowa tanich mieszkań socjalnych, tym samym również w Gliwicach priorytet miały inwestycje związane z budownictwem mieszkaniowym. Nowe gliwickie osiedla trzeba było wpisać w historycznie ukształtowaną już przestrzeń – kwartały mieszkaniowe, usługowe, tereny przemysłowe i układ komunikacyjny. Radca Schabik, zgodnie z obowiązującymi tendencjami, projektował nowe tereny mieszkaniowe w sposób zapewniający mieszkańcom „powietrze, przestrzeń i zielen”. W śródmieściu lokalizował intensywną zabudowę kwartałową, na obrzeżach satelitarne osiedla ogrodowe. Dzięki temu nowa tkanka miejska harmonijnie wpisywała się w średniowieczne jądro miasta, tworząc organicznie powiązaną strukturę. Architektura śródmiejska międzywojennych Gliwic projektowana była w stylu zmodernizowanego historyzmu oraz ekspresjonizmu, natomiast budynki zlokalizowane dalej od centrum były skromniejsze. Przykłady awangardy były dość rzadkie. Cenną perłą wśród gliwickiej awangardy jest Dom Tekstylny Weichmanna (*Seidenhaus Weichmann*) zaprojektowany przez Ericha Mendelsohna w 1922 r. Bogate, ekspresyjne formy nadawano narożnym budynkom, które miały akcentować urbanistyczne osie widokowe. Osiedla ogrodowe budowano według typowych projektów. Zakładano też parki, kąpieliska, restauracje. W rozwiązaniach architektonicznych w małej skali stosowano znane z angielskich prototypów dzielnic ogrodowych murki, placyki, łuki bramne. Nadrzędnym celem dla Karla Schabika było przekształcenie miasta przemysłowego w miasto funkcjonalne, ale i ładne, przyjazne dla życia.

W realizacji koncepcji miasta-ogrodu współdziałał z Schabikiem miejski ogrodnik Richard Riedel (1887-1965). Staraniem Riedla w latach 1920-1945 posadzono wzdłuż dróg miasta ponad 10 000 drzew, dokonano licznych nasadzeń w parkach, na skwerach i cmentarzach. Drzewa rosnące wzdłuż ulic miasta były ważne ze względu na poprawę mikroklimatu, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, poprawę jakości wód gruntowych, regulację odpływu wód opadowych, ochronę przed słońcem oraz wiatrem, ale także ze względów estetycznych i kompozycyjnych. Szczególne znaczenie miały lipy, które przez wieki symbolizowały żywotność i dostatek, a w Niemczech i Słowianach uznawali je za święte drzewa. Od miejskiego ogrodnika zależały nie tylko nasadzenia w mieście, ale też w ogrodach przydomowych oraz rozwój i utrzymanie miejskiej palmiarni.

Działania II wojny światowej oszczędziły miasto. W 1945 r. po wejściu do Gliwic Armii Radzieckiej, w wyniku podpałen zniszczone zostały kamienice wokół Rynku, reprezentacyjny hotel *Haus Oberschlesien* (dzisiaj budynek UM), oraz budynek



miejskiego teatru „Victoria” (obecnie scena Teatru Miejskiego „Ruiny”). Powojenna odbudowa miasta nie zaburzyła w istotny sposób historycznego układu przestrzennego. Chociaż kamienic wokół Rynku nie zrekonstruowano, a odbudowano nawiązując do bardziej „rodzimych” form renesansowych, to dzięki determinacji głównego projektanta, arch. Franciszka Maurera zachowano historyczny układ urbanistyczny. Socrealistyczna zabudowa mieszkaniowa bezkolizyjnie wpisała się w przedwojenne bloki mieszkalne, nawiązując do nich skalą, układem urbanistycznym i bryłą budynków. Duże blokowe osiedla lat 60., 70. i 80. lokalizowano obrzeżnie wokół centrum, mniejsze zespoły wpisywano w istniejącą zabudowę nie burząc historycznych kwartałów mieszkaniowych. W okresie postmodernizmu powstały w Gliwicach zespoły zabudowy kontekstualnie wpisujące się w historyczną zabudowę.

**Przerwanie historycznej ciągłości – Drogowa Trasa Średnicowa.** Względnie naturalny rozwój miasta zaburzyły projekty modernizacji i przebudowy układu komunikacyjnego miasta, realizowane w latach 70. XX w. i współcześnie. Wyburzono w związku tym znaczną część historycznej tkanki. W latach 70. częściowo zrealizowano koncepcją rozbudowy układu komunikacyjnego na linii północ-południe (Tarnowskie Góry – Rybnik). W 2016 r. ukończono ostatni odcinek Drogowej Trasy Średnicowej, łączącej sześć miast konurbacji górnośląskiej<sup>7</sup>, która przecina ściśle centrum miasta i kończy bieg.

Sposób modernizacji i przebudowy układu komunikacyjnego miasta realizowany w latach 70., czyli niemal pół wieku temu, był wyrazem postępu. Podjęto go zgodnie z obowiązującymi wówczas awangardowymi tendencjami urbanistycznymi, wynikającymi wprost z wytycznych Karty Ateńskiej. Do realizacji projektu przystąpiono w drugiej połowie lat 70., jednak prace zaniechano na początku lat 80. z powodu kryzysu w polskiej gospodarce. W okresie fascynacji funkcjonalizmem i nowoczesnością, historyczna architektura z przełomu XIX i XX w. nie miała istotnej wartości zabytkowej. Dlatego bez większych sentymentów wyburzono historyczną tkankę, niszcząc nieatrakcyjne wtedy zabytkowe kamienice przy ulicy Dworcowej. Z powodu zaniechania budowy drogi powstały wówczas puste działki, które dopiero dzisiaj są zabudowywane.

Duże kontrowersje wywołała natomiast budowa ostatniego, gliwickiego odcinka Drogowej Trasy Średnicowej, który został uroczystie oddany do użytku w 2016 r. Koncepcja budowy trasy Katowice-Gliwice, pod nazwą Trasa Średnicowa Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, sięga 1958 r. W 1977 r. droga pod nazwą DTŚ znalazła się w planie generalnym zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego. W 1981 r. wszelkie prace nad trasą zostały wstrzymane z powodu kryzysu gospodarczego kraju. Wznowiono je w połowie lat 80. i z przerwami trwały do 2016 r.<sup>8</sup>

Droga ciągnie się przez ściśle centrum miasta i znika pod ziemią jedynie na odcinku 500 m. W pozostałym biegu prowadzona jest na powierzchni lub w zagłę-

<sup>7</sup> Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską, Zabrze i Gliwice.

<sup>8</sup> Informacje dotyczące historii budowy można znaleźć na stronie Internetowej Dyrekcji DTŚ: [http://www.dts-sa.pl/firma/historia/, data pobrania: listopad 2016].

bieniu i otaczają ją wysokie parawany akustyczne, skutkiem czego rozcięła miasto na dwie części, których nie można już scalić. Jej budowa spowodowała wyburzenie setek domów, wycięcie tysięcy drzew. Trasa tej klasy, wytyczona w dużym mieście, jak Warszawa czy Wrocław, które ma inny „rytm” zabudowy – większe kwartały, wyższe budynki, szersze ulice – nie zadziałałaby tak agresywnie na przestrzeń, jak w mieście średniej wielkości, jakim są zaprojektowane z myślą o pięknych widokach i zielonych osiedlach Gliwice.

W nowoczesnych miastach drogi wyprowadza się na zewnątrz lub chowa całkowicie pod ziemię, a na powierzchni projektuje przestrzenie publiczne, dlatego przebieg DTS przez centrum miasta od początku był tematem sporu. Powstawały alternatywne koncepcje urbanistyczne, które pokazywały inne, bardziej umiarkowane możliwości prowadzenia komunikacji łączącej Gliwice z resztą aglomeracji. Jedno z realnych rozwiązań zaproponował architekt i urbanista Zbigniew Sasiadek z Katedry Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej w koncepcji „Drogowa Trasa Średnicowa jako ulica miejska”, którą zaprezentował po raz pierwszy na spotkaniu „Gliwickiego Forum Architektów” w 2001 r. Zamiast arterii w parametrach drogi szybkiego ruchu, zaproponował stworzenie szerokiej ulicy miejskiej, ze szpalerem drzew, ścieżkami, chodnikami, sklepami, kawiarniami i przestrzeniami publicznymi zlokalizowanymi wzdłuż. Samochody jeździłyby wprawdzie po takiej drodze wolniej, ale tereny wokół nie zostałyby wykluczone, jak to dzieje się obecnie.

Ostatecznie jednak zaakceptowana została obecnie zrealizowana koncepcja, najbardziej korzystna ze względu na funkcjonalność komunikacji samochodowej. Zagadnienia związane z naturalnym rozwojem miasta, kontynuacją zabudowy, dostępnością dla pieszych, ochroną zieleni, publiczną przestrzenią miejską, zostały zmarginalizowane. Niewątpliwie nowa droga usprawniła komunikację samochodową, ale jednocześnie rozdarła miasto i przerwała ciągłość jego rozwoju przestrzennego. Tak drastyczna ingerencja w strukturę miasta spowodowana usprawnieniem komunikacji samochodowej jest dzisiaj pogwałceniem zasady zrównoważonego rozwoju. W dobie miast otwierających się na ruch pieszcy, realizacja koncepcji przebrzmiałego funkcjonalizmu w mieście historycznym musi rodzić wątpliwości. Wobec kierunku, w jakim rozwijają się duże miasta europejskie, wydaje się być anachroniczna (fot. 1-6).

**Zabytkowe układy zieleni – aleja lipowa.** Gliwice zawdzięczają opinię pięknego miasta harmonijnej zabudowie, ogrodowym osiedlom mieszkaniowym oraz zadrzewionym ulicom i parkom. Tym bardziej mieszkańców dzielnicy ogrodowej w osiedlu Wójtowa Wieś oburzył zamiar władz miejskich wycięcia 126 lip rosnących wzdłuż dwurzędowej alei przy ul. A. Mickiewicza. Oficjalnym powodem decyzji urzędników była ocena, że drzewa rosną w skrajni jezdni i zagrażają ruchowi samochodowemu. W opinii mieszkańców drzewa nie stwarzają zagrożenia dla ruchu samochodowego, bo rosną w strefie jednorodzinnej osiedla mieszkaniowego,



Fot. 1. Gliwice, centrum. Drogowa Trasa Średnicowa w miejscu wjazdu do tunelu pod ul. Zwycięstwa

Fot. 2. Gliwice, centrum. Widok na DTŚ, ul. Zwycięstwa i dworzec PKP

Źródło: ["Dziennik Zachodni", 16,09.2016].



Fot. 3. Gliwice, centrum, ul. Zwycięstwa sprzed 2009 r.

Fot. 4. Gliwice, centrum, ul. Zwycięstwa

Źródło: [Wojtas-Swaszowska 09.2016] (fot. 3, 4, 6).



Fot. 5. Gliwice, centrum, ul. Zwycięstwa sprzed 2009 r.

Źródło: [WPK Katowice, 2009].

Fot. 6. Gliwice, centrum, ul. Zwycięstwa

w którym ruch samochodowy powinien być ograniczony. Mieszkańcy podjęli zatem działania w kierunku obrony drzew.

Szpalery lip wzdłuż ulicy Mickiewicza i Sowińskiego są unikatowe nie tylko w skali miasta, ale także kraju. Układ czterech rzędów lip (ok. 350) rosnących wzdłuż ulicy i alei pieszej, można przyrównać do historycznej berlińskiej alei *Under den Linden* (z 1647 r.). Aleja lipowa jest idealnym miejscem rekreacji miejskiej nie tylko dla mieszkańców dzielnicy, ale też całego miasta. Jej walory podnosi połączenie z pięknym, historycznym Parkiem Grunwaldzkim. Tym trudniej zrozumieć brak starania władz miasta o ochronę tego zabytkowego i unikatowego układu zieleni. Mieszkańcy dzielnicy zjednoczyli się, by uratować drzewa. Najpierw powstało Stowarzyszenie Gliwickie Drzewa, pod którego egidą prowadzono merytoryczną batalię o drzewa. Pisano petycje do urzędów, zbierano podpisy, przygotowano dokumentację historyczną, ostatecznie wnioskowano do Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o wpis do rejestru zabytków. Inicjatorami tych działań byli Grzegorz Sokalla, pierwszy Przewodniczący SGD oraz architekt i urbanista Marek Rawecki<sup>9</sup>. Działania mieszkańców były wielostronne. W obronie drzew skomponowany został song „Lipy to nie fraszka”, który stał się hymnem dzielnicy i do dzisiaj śpiewany jest przez mieszkańców przy różnych okazjach<sup>10</sup>. Organizowane były plenerowe imprezy z mieszkańcami, jak walentynkowy Flash Mob pod hasłem „Zakochajmy się w drzewach rosnących przy ulicach Mickiewicza i Sowińskiego. Nadajmy im imiona i udekorujmy wstążkami”<sup>11</sup>. Wskutek tych wszechstronnych działań w maju 2013 r. na wniosek Wojewódzkiego Konserwatora szpalery lip zostały wpisane przez Ministra Kultury do rejestru historycznego układu zieleni. Od decyzji tej odwołał się gliwicki Zarząd Dróg Miejskich. Do wiosny 2017 r. lipy zostały już trzykrotnie wpisane do rejestru, a ZDM trzykrotnie od tej decyzji się dowołał. Ostateczny los drzew nie jest więc jeszcze przesądzony.

Mieszkańców miasta dziwi brak troski o zabytkowy drzewostan w mieszkaniowej dzielnicy miasta i oburza determinacja władz w działaniach zmierzających do wycięcia drzew. Tym bardziej, że rocznie wycina się w mieście setki przydrożnych drzew i systematycznie ubywa terenów zielonych. Wprawdzie Gliwice nadal są bardziej zielone od innych śląskich miast, ale ostatnie lata pokazują, że ten stan stopniowo się zmienia. Rzadko zastępuje się usunięte dorodne drzewa nowymi, a problemem jest brak planowania nowej zieleni wraz z remontami nawierzchni ulic. W ten sposób miasto powoli traci swój zielony charakter (fot. 7 i 8).

<sup>9</sup> Autorka opracowania, od początku brała udział w działaniach na rzecz ochrony historycznej wartości osiedla. Współpracuje z urzędem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w imieniu Stowarzyszenia Gliwickie Drzewa. Od 2015 jako Przewodnicząca Zarządu Rady Osiedla Wójtowa Wieś integruje mieszkańców dzielnicy.

<sup>10</sup> [[https://www.youtube.com/watch?v=\\_AOVQ2w\\_oJs](https://www.youtube.com/watch?v=_AOVQ2w_oJs)]

<sup>11</sup> Akcja miała miejsce 14 lutego 2014 r. Zorganizowana została z inicjatywy RO Wójtowa Wieś oraz Stowarzyszenie Gliwickie Drzewa.





Fot. 7. Gliwice, Osiedle Wójtowa Wieś. Walentynki z lipami. Akcja ratowania lip przy ul. Mickiewicza  
 Źródło: [Wojtas-Swaszowska, 15.02.2014].

Fot. 8. Gliwice, Osiedle Wójtowa Wieś. Drugie śniadanie na łąkach.  
 Akcja mieszkańców w celu zwrócenia uwagi na problem polderów nad potokiem Ostropka  
 Źródło: [Wojtas-Swaszowska, 30.07.2017].

## Na zakończenie

Ocena obecnej polityki rozwoju Gliwic nie jest jednoznaczna. Hasła reklamujące miasto podkreślają jego dynamiczny rozwój, nowoczesną infrastrukturę, innowacyjne rozwiązania w promowaniu i wspieraniu przedsiębiorczości oraz atrakcyjne warunki inwestycyjne. Wizytówką miasta są firmy znane w dziedzinie zaawansowanych technologii i w motoryzacji. W rankingach uczelni wysokie miejsce zajmuje Politechnika Śląska. Rodzi się zatem pytanie, że skoro jest tak dobrze, to dlaczego nie wszyscy są zadowoleni?

Obserwując dokonujące się w mieście przeobrażenia należy zastanowić się, czy bez wątpienia dynamiczny rozwój jest zrównoważony? W dorobku miasta eksponowane są przede wszystkim osiągnięcia w skali dużych inwestycji, a marginalizowane są drobniejsze inwestycje oraz historyczne wartości miasta. Miasto rozwija się, budowane są drogi, hale sportowe, nowe osiedla mieszkaniowe, remontowane są drogi i ulice. Część mieszkańców zachwyca się dużą skalą inwestycji, sprawnością komunikacji kołowej Drogowej Trasy Średnicowej, ogromem nowej hali widowiskowo-sportowej dla 15 tys. widzów. Druga część, do której zaliczają się zwolennicy zrównoważonego rozwoju, zaniepokojona jest jakością polityki przestrzennej miasta, brakiem dialogu z mieszkańcami, ignorowaniem zabytkowych wartości, destruktywną rolą nowych układów drogowych. Na łamach lokalnej prasy oraz na forach internetowych trawa dyskusja na temat rozwoju miasta. Powstają różne stowarzyszenia i uaktywniają się Rady Osiedli. Dobrym przykładem jest Osiedle Wójtowa Wieś, w którym zainicjowane zostało Stowarzyszenie Ratujmy Lipy oraz zaczęła intensywnie działać Rada Osiedla, do której mieszkańcy coraz częściej zgłaszają się z różnymi problemami i pomysłami. Dzięki temu wzrasta wiedza mieszkańców odnośnie do swoich praw. Wzrasta zainteresowanie treścią nowych zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Do decyzji władz miejskich budzących największe dyskusje mieszkańców należą m.in.: zlikwidowanie w 2009 r. ostatniej w mieście linii tramwajowej i zastąpienie jej komunikacją autobusową, realizacja DTŚ i sposób zagospodarowania pasa wzdłuż niej, wycinki drzew, budowa nowych osiedli mieszkaniowych bez powiązania z resztą miasta układu urbanistycznego, brak skutecznej polityki ochrony zabytków, niewykorzystywanie potencjału historycznych rozwiązań, organizowanie na prestiżowe inwestycje przetargu zamiast konkursów, niewykorzystanie potencjału naukowego pracowników i studentów Wydziału Architektury PŚ.

Decyzją Prezydenta Miasta zlikwidowana została w maju 2009 r., mimo licznych protestów i petycji, działająca od 1892 r. linia tramwajowa. Usunięcie linii tramwajowej byłoby usprawiedliwione w połowie XX w., jednak obecnie, kiedy wiele miast europejskich wraca do tramwaju tworząc nowe linie, jest co najmniej dyskusyjne. Obecnie DTŚ jest faktem i ułatwia komunikację przez miasto, ale martwe przestrzenie wzdłuż drogi, wysokie ekrany zasłaniające widok na zabudowę śródmieścia wciąż irytują. Teraz ważnym zadaniem jest, by martwą przestrzeń, która powstała w wyniku budowy drogi ożywić i „oddać” mieszkańcom. Dobrze, że magistrat w sierpniu 2017 r. przystąpił do, od dawna zapowiadanych, prac związanych z przebudową ulicy Zwycięstwa. Jest to ogromna szansa na ożywienie przestrzeni śródmieścia. Pomysł jest tym cenniejszy, że dzięki tej modernizacji mają być zapewnione warunki dla różnych rodzajów użytkowników – pieszych, rowerów, komunikacji publicznej, samochodów, oraz że zagospodarowanie ma być kompleksowe. Niestety, ta długo oczekiwana przez mieszkańców inwestycja jest zrealizowana w drodze przetargu, a nie konkursu. Krótki czas, który został przewidziany na realizację koncepcji, nie daje gwarancji na niezbędne analizy i studia<sup>12</sup>.

Trwa dyskusja nad sposobem organizacji ruchu w mieście, a rozzalenie budzi śródmieście podporządkowane samochodom. Mimo to, że w Gliwicach nie ma ciągłej linii ścieżek rowerowych, chwaloną inicjatywą jest wprowadzenie wiosną 2017 r. roweru miejskiego. Mieszkańcy coraz bardziej zwracają uwagę na architekturę miejskich budowli. Przeprowadzona w 2016 r. termomodernizacja zabytkowego gmachu Urzędu Miejskiego oraz modernizacja budynku dworca Kolejowego, wywołały burzliwą dyskusję na temat estetyki przyjętych rozwiązań. Piękna zabytkowa wieża wodna wznosząca się w centrum miasta popada w ruinę, wskutek braku dbałości o nią prywatnego właściciela. Czekaający od dawna na właściwe zagospodarowanie zabytkowy dom tekstylny Weichmanna, mógłby przy wsparciu magistratu stać się turystyczną atrakcją. Te i inne przykłady rodzą powszechną dyskusję na temat odpowiedzialności władz wobec zabytków. Mieszkańców dzielnicy mieszkaniowej w Osiedlu Wójtowa Wieś<sup>13</sup> bulwersują urzędnicze plany zamiany przedwojennych naturalnych polderów przeciwpowodziowych przy potoku Ostropka w głębokie, sztuczne zbior-

<sup>12</sup> [<http://www.nowiny.gliwice.pl/zwyciestwa-w-nowej-wersji-miasto-szuka-wykonawcy-koncepcji>, data pobrania 23.08.2017].

<sup>13</sup> Tej samej, w której istnieje problem związany z planem wycinki lip wzdłuż ul. Mickiewicza.



niki retencyjne. Plan tej inwestycji jest szczególnie krytykowany, ze względu na lokalizację wykopów wewnątrz intensywnie zamieszkałej dzielnicy, podczas gdy istnieją mniej inwazyjne i niebezpieczne sposoby ochrony przeciwpowodziowej, wykorzystujące istniejący potencjał. W przypadku polderów, jak i lip przy ul. Mickiewicza ignorowane jest historyczne dziedzictwo, a urzędnicy nie są skory do wsłuchania się w argumenty oponentów.

Dobrze że trwa dyskusja na temat dobrego miasta i tworzy się społeczeństwo obywatelskie, coraz bardziej świadome swoich potrzeb i praw. Architekt i urbanista z Katedry Urbanistyki Wydziału Architektury PŚ Michał Stangel, oceniając politykę przestrzenną miasta, podsumował: *Na pewno podstawową wizją jest ta dotycząca miasta technologicznego i efektywnego gospodarczo. To na pewno jest ważne, miasto jest przecież skomplikowanym tworem. Natomiast nie należy temu przeciwstawiać i zaniebdywać „miasta dla ludzi”. Z punktu widzenia tzw. „zrównoważonej urbanistyki” miasto trzeba rozwijać tak, by maksymalizować korzyści w różnych dziedzinach i kreować efekt synergii. Rozwiązania gospodarcze i infrastrukturalne powinny łączyć się z kreowaniem funkcjonalnej, przyjaznej i użytecznej przestrzeni dla mieszkańców. Myślę, że w Gliwicach jest dużo szans do wykorzystania. Sporo przedsięwzięć można realizować lepiej. Jest dobrze, ale mogłoby być bardzo dobrze bądź celująco* [Stangel 2016].

## Literatura

- Banham R., 1979, *Rewolucja w architekturze*. WAiF, Warszawa.
- Czyżewski A., 2009, *Trzewia Lewiatana. Miasta-ogrody i narodziny przedmieścia kulturalnego*. Państwowe Muzeum Etnograficzne, Warszawa.
- Corbusier Le, 1925, *Vers une architecture*, Collection de “Lesprit Nouveau”, Paris. [[http://www.mondotheque.be/wiki/images/d/d4/Corbusier\\_vers\\_une\\_architecture.pdf](http://www.mondotheque.be/wiki/images/d/d4/Corbusier_vers_une_architecture.pdf)]. Polskie wydanie: 2012, *W stronę architektury*, Centrum Architektury, Warszawa.
- Corbusier Le, 2017, *Karta ateńska*. Centrum Architektury, Warszawa.
- Dominiczak J., 2013, *Ku idei Miasta Dialogicznego. Stocznia Gdańska → Młode Miasto. Prolog wystawy*. Instytut Sztuki WYSPA, Gdańsk, [<http://www.diaade.org/7/>], pobrano 20.10.2016].
- Dulewicz A. (red.), 1993, *Encyklopedia sztuki. Austria, Niemcy, Szwajcaria*. Warszawski Dom Wydawniczy, Warszawa.
- Howard E., 1902, *Garden Cities of Tomorrow*. Swan Sonnenschein & Co., Ltd.
- Kononowicz W., 2008, *Wybrane zagadnienia urbanistyczne wielkich miast i osiedli mieszkaniowych w Zachodniej Europie od połowy XIX wieku do Drugiej Wojny Światowej*. „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, t. 53, z. 1.
- Kononowicz W., 2010, *Wrocławskie dokonania urbanisty i architekta Ernsta Maya w latach 1919-1925 etapem w drodze do funkcjonalnego Frankfurtu*. „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, z. 1-2.
- Lampugnani V. (red.), 1986, *Encyclopedia of 20th Century Architecture*. H.N. Abrams, New York.

- Muthesius H., 1904-1905, *Das englische Haus: Entwicklung, Bedingungen, Anlage, Aufbau, Einrichtung und Innenraum*. Bd. 1-3, Auflage Berlin.
- Przyszłość tramwajów w Gliwicach – komentarz do wypowiedzi władz miasta, WPK Katowice, 2009, [<http://www.wpk.katowice.pl/1187.html>, pobrano 20.08.2017].
- Romański K., Drzewicki M., 2016, *Wywiad z J. Gehlem*, [<http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/1,35636,19614285,jan-gehl-nie-musicie-popelniac-bledow-zachodnich-miast-wy.html>, pobrano 05.10.2016].
- Sitte C., 1909, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätze*. Verlag von Karl Graeser und K, Vien.
- Schabik K., 1928, *Gleiwitz*. Berlin-Halensee.
- Schabik K., Stütz A., Wolf M., 1929, *Dreistädteinheit. Beuthen – Gleiwitz – Hindenburg – Landkreis Beuthen*. Friedrich Ernst Hübsch Verlag, Berlin/Leipzig/Wien.
- Stangel M., 2016, *Przepis na dobre miasto*, [<http://www.24gliwice.pl/wiadomosci/w-gliwicach-sporo-przedsiewziec-mozna-realizowac-lepiej-przepis-na-dobre-miasto/>, pobrano 20.07.2016].
- Śląsk z lotu ptaka jest piękny! Zobaczcie, jak zmieniły się Katowice, Gliwice i Tychy*, Dziennik Zachodni, 2016, [<http://www.dziennikzachodni.pl/wiadomosci/slask/a/slask-z-lotu-ptaka-jest-piekny-zobaczcie-jak-zmienily-sie-katowice-gliwice-i-tychy-zdjecia,10632066/>, pobrano 20.08.2017].
- Ward S. V., 1992, *Garden City Introduced*, [w:] *The Garden City. Past, Present and Future*, S. V. Ward (red.). Oxford.