

# Sęczykowski, Henryk / Sokołowski, Zbigniew

---

## Teraźniejszość i przyszłość Radziwia

---

Notatki Płockie 9/1-2-27-28, 7-9

---

1964

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych [mazowsze.hist.pl](http://mazowsze.hist.pl).

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## TERAŹNIEJSZOŚĆ I PRZYSZŁOŚĆ RADZIWIĄ

Z wysokiego, płockiego brzegu otwierają się dalekie perspektywy. Ciemna kreska lasu na horyzoncie. Rozległa równina. Dużo łąk — i na pierwszym planie Radziwie, odgródzone od Płocka Wisłą. Widoczność najczęściej dobra. Zenująco dobra.

Płock — Radziwie. Zestawienie tych dwóch nazw zobowiązuje. Radziwie — dzielnica Płocka, położona na lewym brzegu Wisły. Obszar ok. 300 ha, mieszkańców ok. 4.000. Zlokalizowane i czynne zakłady przemysłowe — Stocznia Rzeczna, Zakłady Zbożowe, Elektrownia, Tartak, zespoły składowe.

Stan budynków mieszkalnych w przeważającej większości zły. Usługi w obiektach starych — wymagających remontu. Jedyne nowe obiekty — to szkoła tysiąclecia.

Odpooczynek zorganizowany praktycznie nie istnieje.

Radziwie od strony Sochaczew—Płock. Radziwie od strony Płocka. Dwa różne widoki. To same miasto. Właśnie, czy miasto?

Radziwie to przecież dzielnica Płocka. Jest połączona z nim mostem. Regularna komunikacja autobusowa. Wisła.

Czy Radziwie jest połączone z Płockiem?

W chwili obecnej — raczej nie. Radziwie było połączone z Płockiem. Choć rozwijało się jako samodzielna osada, istnienie swoje wiązało zawsze z miastem na wysokim brzegu. Ale to było dawno i uległo zapomnieniu.

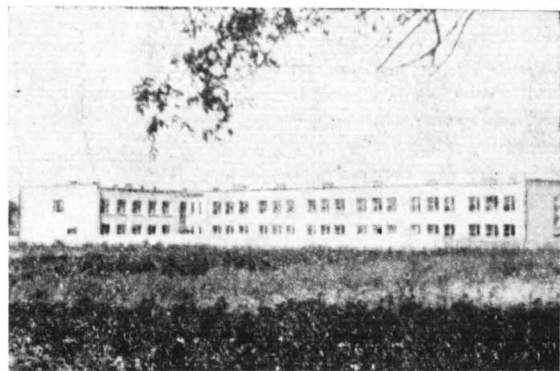
Narastały różnice społeczne, obyczajowe, które zaczęły dzielić oba organizmy.

Wielka szansa Radziwia, proponowana w ostatnich latach lokalizacja przemysłu, nie mogła być wygrana. Przemysł, inny zresztą, rozwijać się będzie na brzegu płockim.

Ale czy rzeczywiście Radziwie nie ma już szans? Zarówno układ urbanistyczny obu jednostek, jak i bilans ekonomiczno-społeczny zdaje się wskazywać na coś wręcz odwrotnego.

Wisła — to jedna z głównych szans Radziwia. Prawidłowe rozwiązanie przestrzenne doliny Wisły na odcinku płockim musi uwzględnić oba brzegi. Oba brzegi biorą jednakowy udział w koncepcji przestrzennej i stanowią o jej wartości. Zespoły przemysłowe Radziwia powiązane z Wisłą są nie tylko elementami miastotwórczymi, ale stwarzają również nieoczekiwany wręcz walor krajobrazowy dla patrzacego z płockiej skarpy. Zespoły te muszą być uporządkowane, muszą być świadomie zaprojektowane. Nie mogą przytłaczać zespołów mieszkalnych żyjących w ich cieniu, ale muszą być jak gdyby wizytówką Radziwia — Radziwia przemysłowego.

Wisła to również odpooczynek — i nie tylko dla Radziwia. Tereny na wschód od miasta to miejsce dla tysięcy mieszkańców, szukających biernego odpooczynku.



Szkoła podstawowa im. Władysława Broniewskiego zbudowana w Radziwiu w 1962 roku.

Oczywiście, nie tylko tereny nadwiślańskie stanowią o szansie Radziwia. Są nimi również wielohektarowe obszary okalające dzielnicę od strony wschodniej, południowej i zachodniej. Obszary te — to zakład przemysłowy. Hodowla i warzywnictwo. Zaplecze żywicielskie Płocka. To też łączy i zobowiązuje.

Ulica Kolejowa przecina Radziwie. Ulica Kolejowa łączy Radziwie z Płockiem. I jest brzydka. Chaos parterowych domków. Dobrodziejstwa cywilizacji znalazły lokalizację chyba gdzie indziej.

A przecież Radziwie jako ośrodek żywicielski, Radziwie jako ośrodek dużego, prężnego przemysłu, Radziwie jako najbliższy zespół wypoczynkowy — nie może być najuboższym z krewnych. Ludzie, którzy pracować będą w stoczni, którzy uprawiać będą tysiące hektarów; muszą mieć ludzkie warunki życia. Zapewnić mu to może jedynie decyzja o przekształceniu Radziwia w pełnowartościową dzielnicę Płocka. Podstawa do jej podejścia powinna być analiza sytuacji obecnej i perspektyw ekonomiczno-społecznych.

Jak do spraw tych ustosunkowuje się Plan Generalny Płocka zatwierdzony w 1961 r.?

Zasadą jest doprowadzenie miasta do Wisły ciągami zielonymi prostopadłymi do rzeki. Spinają je zielone tereny skarpy i nadbrzeżnych bulwarów.

W stosunku do Radziwia postawione zostały dwie koncepcje. Jedna z nich przewidywała zaniżony nieco w stosunku do możliwości rozwój osiedla o wielce zróżnicowanych funkcjach, bez sprecyzowanego charakteru i roli, jaką ma odgrywać o organizmie miejskim Płocka. Druga postulowała likwidację osiedla na obecnym terenie i odsunięcie go na południe w pobliże wsi Góry. Obie te koncepcje w pewnym stopniu dyskryminują lewobrzeżną część Płocka.

Czy słusznie?

Współczesne Radziwie jest tworem trochę przypadkowym i wielce skomplikowanym. Niezorganizowana zabudowa otacza ciasnym pierścieniem główną drogę dojazdową do Płocka z południa — ulicę Kolejową oraz tereny należące do PKP; bocznice do zakładów przemysłowych nad Wisłą, oraz biegnącą nasypem linię kolejową Sierpc—Kutno. Sieć dróg wewnętrznych w większości nieurządzonych o prostokątnym układzie w części zachodniej i swobodnym przebiegu ulic, promieniście zbiegających się w centrum wytworzonym w okolicy kościoła, otaczają działki różnej wielkości o nieuporządkowanej zabudowie, często w złym stanie technicznym. Brak uzbrojenia, nieodpowiednie pomieszczenia placówek usługowych, oraz uboga ich sieć, nie stwarzają właściwych warunków bytowania ludności.

Czy zatem słuszna jest koncepcja likwidacji Radziwia?

W rozważaniach nad tym zagadnieniem należy zdać sobie sprawę z kilku bezspornych faktów. Przyglądając się dokładnie Radziwiu z pozornego chaosu wyłania się hipoteza o dość przekonywujących kształtach. Według niej Radziwie nie mogło powstać przypadkowo i niespodziewanie.

Potrzeba istnienia w tym miejscu osady wynika prawdopodobnie w okresie, gdy w rejonie biskupiego Płocka zjawiała się przeprawa przez Wisłę. Konieczność flankowania jej od strony południowo-zachodniej zarówno pod względem gospodarczym, jak i militarnym (naturalne warunki obronne: błota i mokradła) położyła kamień węgielny pod przyszłe osiedle. Późniejszego rozwoju osady o funkcji służebnej w stosunku do Płocka, można się dopatrzeć przez analogie układu przestrzennego Płock—Radziwie, oraz samego osiedla z innymi znanymi przykładami o podobnym charakterze.

Przypuszczalne osadzenie wojowników tatarskich, które mogło mieć miejsce w związku z wojnami szwedzkimi w XVII wieku nie musiało nastąpić na tzw. „surowym korzeniu”. Osiedle tatarskie mogło być kontynuacją znacznie wcześniejszych tradycji osadniczych na tym terenie.

Tego czasu sięgają prawdopodobnie początki stopniowej separacji Radziwia od Płocka, które wskutek częściowej asymilacji ludności napływowej nie zdołało całkowicie zerwać więzów gospodarczych i społecznych, łączących je z jednostką macierzystą, ani całkowicie z nią zespolić się. Stąd pewna odrębność „Radziwiaków” i „Płoczan” oraz antagonizmy natury socjologicznej.

Zagadnienie społeczne dotyczące tego terenu oraz potrzeba wypełnienia białej plamy w historii tej części Płocka, która niewątpliwie miała silny związek z miastem „górnym”, niecierpliwie dopominają się dociekań naukowych i wchłó w ramach badań kompleksowych nad całością zespołu płockiego winny być podjęte.

Wyniki tych badań dałyby niezbędną materiał do całokształtu rozważań nad problemami przestrzennymi Płockiego Zespołu Miejskiego, który rozwinął się nad Wisłą i w którego układzie przestrzennym właśnie rzeka była i w dalszym ciągu być powinna głównym kołosem kompozycyjnym.

W tym aspekcie zarysowuje się schemat Płocka, rozlokowanego na trzech poziomach:

„Górny” poziom stanowi Płock XVI—XIX w. wraz z nowowznoszonymi dzielnicami, oddalającymi się od Wisły proporcjonalnie od czasu ich powstawania. Perspektywy rozwoju tej części miasta nakreśla Plan Generalny, zbliżając pasmami zieleni nową zabudowę do brzegu rzeki.

„Średni” poziom tworzą: Wisła będąca elementem wiążącym miasto „Górne” i „Dolne”, założenie średniowieczne na Wzgórzu Tumskim ze skarpą i wspaniałymi terenami zielonymi na zagrożonej zalaniem u jej podnoża wyspie zwanej popularnie „Tajwanem”, bulwary na brzegu prawym i tereny ekspozycyjno-rekreacyjne ciągnące się od stoczni w górę rzeki wzdłuż lewego jej brzegu aż do projektowanej zapory czołowej stopnia wodnego „Płock”. Te ostatnie stanowią rejon wypoczynku biernego.

Poziom „Dolny” — to Radziwie, któremu przywrócono dawne prawa, będące dotąd w znacznym stopniu jedynie formalnością administracyjną i konstruktywnie włączono do współdziałania w organizmie miejskim Płocka, o ściśle sprecyzowanych funkcjach.

Wspomniane zadania są łatwe do odczytania po pobieżnej nawet analizie stanu zainteresowania oraz potrzeb miasta współczesnego w tej skali co Płock.

Będzie to głównie przemysł stoczniowy, port itp., zakłady związane z gospodarką wodną, obsługa rolnictwa o intensywnej gospodarce rolniczo-warzawniczej na odpowiednich dla tego celu glebach, zalegających obszar wokół Radziwia, oraz handel wytworzonymi produktami.

Równie ważnym zadaniem stojącym przed Radziwem jest rezerwa mieszkaniowa dla pracowników obsługujących wspomniane wyżej zakłady pracy, oraz częściowo zatrudnionych na terenie Płocka prawobrzeżnego.

Innym zagadnieniem, które będzie miało niewątpliwie udział w obrazie nowego Radziwia jest wypoczynek. Znaczna część pobraże radziwskiego łącznie z Wisłą i terenami skarpy na prawym brzegu ma duże szanse, aby stać się bazą rekreacyjną mieszkańców Płocka. Tworzą one bowiem wraz z jeziorami i lasami gostynińskimi rozległy zespół turystyczny leżący na szlaku wędrowek krajoznawczych, przez co wstają szanse na aktywizację pod kątem wielkiej turystyki i płynących stąd korzyści gospodarczych.

W oparciu o powyższe czynniki miastotwórcze oraz po przeprowadzeniu analizy warunków naturalnych i stanu zainwestowania wpływa koncepcja układu przestrzennego Radziwia w powiązaniu z Wisłą i Płockiem prawobrzeżnym.

Koncepcja ukształtowania przestrzennego zakłada zasadnicze zmiany w układzie kolejowym na tym terenie. Przewidując likwidację obecnego przebiegu linii kolejowej, skierowuje ją od strony południowo-zachodniej osiedla ku

nowemu przejściu przez Wisłę po koronie zapory, proponując nowy przystanek osobowy w rejonie cmentarza. Pozostawiając istniejącą bocznice, obsługującą przemysł, otacza ją zielenią izolującą, zalecając uruchomienie na niej wyłącznie trakcji spalinowej. Taka sama trakcja winna być wprowadzona na stacji towarowej pozostawionej na obecnym miejscu, której zadaniem będzie dodatkowo obsługa terenów składowo-przemysłowych w części południowej.

Podstawowym przekształceniem ulega również układ zewnętrznej komunikacji kołowej. Głównym elementem tych zmian jest nowa funkcja ulicy Kolejowej, której dotychczasową rolę przejmie nowa droga o charakterze przelotowym biegnąca w przedłużeniu drogi Łąck—Góra i rozdzielająca ruch przed dojazdem do Wisły na potoki tranzytowe i docelowe. Pierwsze wprowadzone zostają nowym przejściem po koronie zapory zbiornika wodnego na tzw. dużą obwodnicę. Drugie omijając Radziwie od północy biegną wzdłuż terenów wypoczynkowych, skąd otwiera się przez Wisłę interesujący widok na rozległą panoramę Skarpy. Przed dojściem do istniejącego mostu prowadząca ten ruch droga wiąże się bezkolizyjnie z ulicą zbiorczą obsługującą przemysł, biegnącą częściowo trasą obecnej ulicy Popłacińskiej, oraz z ulicą Kolejową, przyjmującą cały ruch z Radziwia w kierunku Płocka „Górnego”.

Potoki ruchu o charakterze regionalnym i kierunku równoległym do Wisły przejmuje obwodnica otaczająca zabudowę od południa. Wiąże ona tereny intensywnych upraw rolnych Popłacina i Dobrzykowa z bazą usługową rolnictwa usytuowaną w rejonie obecnej stacji kolejowej Płock—Radziwie.

Podstawę powiązań wewnętrznych omawianej dzielnicy stanowi komunikacja piesza i rowerowa prowadzona ciągami zielonymi. One też tworzą zasadniczy kościec kompozycyjny osiedla.

Układ wewnętrznych dróg kołowych obsługujących tereny zabudowane potraktowany jest drugorzędnie jako funkcja koniecznych dojazdów do poszczególnych działek i wyprawienie na ulice wewnętrzne zbiorcze. Rolę ich przyjmują ul. ul. Kolejowa i Zielona przedłużona do zespołu sakralnego.

Zasadą przyjętą przy omawianej koncepcji jest minimalna ilość wyburzeń oraz maksymalne prowadzenie nowych dróg kołowych jak i ciągów pieszych po istniejących przebiegach tras komunikacyjnych. Kontynuacja tej zasady w konsekwencji podkreśla historyczny układ komunikacyjny w pobliżu kościoła odpowiednim ukształtowaniem zieleni wzdłuż ciągów spacerowych.

Oprócz wspomnianego zespołu historycznego ciągów zielone łączą tereny mieszkaniowe z zespołami usług podstawowych. W dalszym swoim przebiegu wyprowadzają w kierunku osobo-

wego przystanku kolejowego ze zlokalizowanym w jego pobliżu targowiskiem, zgrupowanego w dwóch zespołach przemysłu, oraz terenów rekreacyjnych nad Wisłą, jak też ku obszarom leśnym na południu. Zapewnia to dogodne skomunikowanie miejsca pracy, mieszkania i wypoczynku.

Budownictwo mieszkaniowe zlokalizowane na najlepszych pod względem fizjograficznym terenach tworzy zespoły powiązane ze sobą zielonymi szwami. Jako typ zabudowy przyjmuje się wyłącznie zabudowę jednorodziną zarówno wolnostojącą jak i intensywną.

Usługi handlowe, rzemieślicze, oraz kulturalne i socjalne umieszczone w trzech zespołach zasadniczych. Centralny ośrodek handlowo-usługowy usytuowano na wolnych terenach w rejonie ul. Zielonej. Z dwóch pozostałych o skromniejszym programie jeden znajdujący się w centrum układu historycznego obsługuje część wschodnią dzielnicy. Drugi zlokalizowany na zachód od boczny kolejowej powstanie w miarę rozwoju osiedla w kierunku zachodnim. W tym też rejonie przewiduje się też budowę drugiej szkoły. Usługi oświatowe uzupełni odpowiednia sieć przedszkoli i ogródków jordanowskich.

Pasma rekreacyjne zaczyna się zespołem wystawowym oraz plażowo-kąpieliskowym przy istniejącym moście. Ciągąc się dalej w stronę projektowanej zapory pasmo to nabiera bardziej swobodnych cech o charakterze rodzinnych wczasów niedzielnych.

Warto wspomnieć, że jest to jedno z ciekawszych miejsc widokowych, skąd oglądana panorama skarpy prezentuje się w odpowiedniej skali i proporcjach. Odwrotnie korona skarpy jest z kolei tarasem widokowym na Radziwie, które oglądane jest stąd z rzadko spotykanego na terenach nizinnych wysokiego horyzontu. Wynika zatem konieczność odpowiedniego potraktowania plastycznie-przestrzennego, tzw. piątej elewacji lewego brzegu rzeki. Wiąże się to z dalszymi studiami na ten temat i bardziej szczegółowymi rozwiązaniami, co nie jest zamierzeniem tego opracowania.

Powyższe rozważania oparte na aktualnie dostępnych materiałach, nie roszcząc sobie pretencji do całkowitego wyczerpania tematu Radziwia, mają jedynie na celu zasygnalizowanie niektórych problemów dotyczących Wisły i Płocka. Należy zdawać sobie jasno sprawę, że zjawić się mogą nowe, trudne dziś do przewidzenia zagadnienia. Będą to przede wszystkim skutki dwóch wielkich inwestycji w rejonie Płocka: Petrochemii i stopnia wodnego „Włocławek”.

Będą one miały decydujący wpływ na ukształtowanie przestrzenne miasta. To też potrzeba prowadzenia niezwłocznych studiów i badań nad tymi problemami nie wymaga chyba dodatkowych uzasadnień.