

Zasady nowoczesnego * planowania przestrzennego.

1. Planowanie, jako wytwór fantazji twórczej.

Przed oczyma fantazji staje przyszłe miasto. Miasto takie, jakie tylko można sobie wyobrazić, bez biedy i brzydoty, bez wad i usterek. Fantazja określi cudne, lekkie gmachy położone pośród zieleni i tafli wodnych, szerokie wygodne ulice, ukryte wśród drzew, prowadzące do malowniczych okolic podmiejskich. Z lotu ptaka nie widać ostrej granicy między miastem a wsią, zieleni wdziera się między zabudowę, zabudowa rzucona jest wśród zieleni.

Inny obraz.

Wieniec jezior, ciągnących się długą smugą w lesistej dolinie pomiędzy uprawnymi polami, spokojne wsie, zwarte w sobie, pięknie zabudowane, malowniczo zadrzewione, wstęgi doskonałych dróg wiją się od jednego osiedla do drugiego.

[Taką fantazja potrafi przetwarzać obszary, dziś zupełnie inaczej wyglądające. Każdy człowiek, ujrząwszy ubogi, nędzny krajobraz, chciałby go widzieć lepszym, doskonalszym - swoje miasto chciałby widzieć piękniejszym, rozleglejszym. Nie trzeba mieć żadnego specjalnego wykształcenia, aby nagle ujrzeć przelotną wizję budynku, miasta czy krajobrazu, wizję powstałą z własnej fantazji, odpowiadającą własnemu upodobaniu i własnym potrzebom. Jednak nie każdy potrafi wizję taką uchwycić na stałe - podać ją w formie szkicu, planu czy też opowiedzieć słowami. I bywa, że pomysł niekiedy dobry i wartościowy ginie bezpowrot-

nie z powodu niemożności przekazania go dalej, nie przetworzywszy się w uchwytny projekt - nie zostanie też nigdy zrealizowanym. Fantazja jest podstawą każdego pomysłu, który, przelany na papier, stanie się konkretnym technicznym projektem. Można go wielokrotnie zmieniać, naginać do mnóstwa rozmaitych czynników - niemniej jednak zmiany te będą każdorazowo podyktowane nowymi przebłyskami fantazji twórczej, umiejącej dostosować się do każdych okoliczności. Jeżeli tak nie jest - projekt stanie się zbiorowiskiem martwych kresek, dających w rezultacie co najwyżej mdły, chybiony efekt.

Ale nie każda wizja twórcza nadaje się do realizacji. Fantazja twórcza, oparta na rzetelnej wiedzy, wyrażona w sposób jednoznaczny i dostępny - oto tajemnica planowania. I obojętnie czy to będzie planowanie urbanistyczne, projektowanie obiektu technicznego, architektury, czy też krajobrazu - we wszystkich tych wypadkach dodatnia wartość powstanie jedynie wówczas, gdy warunki te będą zachowane.

Czy jest różnica pomiędzy planowaniem i projektowaniem? Są konkretne budowle, wznoszone w sposób nieprzerwany przez jednego wykonawcę - gmach, linia kolejowa, zakład przemysłowy, zalesienie określonego obszaru. Inne znowu obiekty narastają całymi latami, wznoszone przez różnych wykonawców, niezależne jedno od drugiego. Tak powstają np. miasta, rozwija się całokształt sieci komunikacyjnej, zabudowują się rejony przemysłowe i zmienia swój wygląd krajobraz całych połaci kraju. W pierwszym wypadku mówić można o projektowaniu konkretnego obiektu technicznego: pojęcie

to obejmujące jego podział wewnętrzny, przekroje, szczegóły konstrukcyjne, obliczenie statyczne itp. W drugim wypadku natomiast użyć można szerszego pojęcia planowania, mającego być graficznym planem takiego toku postępowania, aby kolejne fazy rozwoju zbiorowego obiektu rozwijały się w sposób gwarantujący, że obraz końcowy będzie odpowiadał pomysłowi. Będzie zatem mowa o planowaniu ^{osiedla} ~~osiedla~~ i o projektowaniu jego domów; planowanie regionalne sieci drogowej wyznaczy miejsce pod most, którego szczegóły wykonawcze ustalone zostaną w czasie jego projektowania. Wynikiem tak planowania jak i projektowania, będzie projekt mostu, będący końcowym wyrazem fantazji twórczej, opartej na estetycznej i naukowej podstawie.

Planowanie jest równoznaczne z przewidywaniem. Przewiduje się miejsce pod osiedle, pod miasto. Przewiduje się już zawczasu spodziewany rozwój sieci drogowej i kolejowej, w zależności od polityki ogólnokrajowej, przewiduje się miejsce pod przemysł. Określa się granice rejonów kopalnianych, granice rezerwatów przyrody. W obrębie terenów rolniczych przewiduje się nowy podział własności rolniczej drogą parcelacji i komasacji. Jednocześnie ze zmianą ustroju rolnego, jest czas pomyśleć o poprawie krajobrazu i klimatu terenów rolniczych przez zalesienie stoków i nieużytków, stworzenie pasów zieleni celem ochrony od wiatru i t.p.

Nie chodzi tu o mnożenie przykładów, lecz jedynie o wykazanie wszechstronności i znaczenia planowania przestrzennego, obojętnie w jakiej dziedzinie techniki. {Cała rzecz jednak w tym,

że jej poszczególne działy są tak ze sobą powiązane, że nie można rozpatrywać jednego z nich, nie zahaczając o drugi. I obojętnie, czy to będzie planowanie rozwoju miasta, regionu czy też kraju, wszędzie trzeba wyjść poza szablon dotychczasowych rozwiązań i starać się wnieść nowy pierwiastek twórczej indywidualności. Nie każdemu jest to dane - to też nie każdy może gościć pretensje do wytyczania przyszłych dróg techniki.]

Planowanie nie jest nigdy zbędne, ani przedwczesne. Nie jest też również wymysłem technicznej biurokracji, ani papierowym hasłem. Jest nieodłączną częścią każdego technicznego przedsięwzięcia, bez względu na ~~tax~~ jego rodzaj i zakres. Nie hamuje ono inicjatywy prywatnej, owszem oszczędza wiele kosztów i rozczarowań przedsiębiorcy, który naprzód już wie, jak będzie w przyszłości dany obszar wyglądać i czego się można po nim spodziewać. [Skupia wysiłki wielu tysięcy jednostek, pozwalając na wzniesienie zbiorowego dzieła według wspólnego planu, unikając zgrzytów, zażebień i dysharmonii. W jednym wypadku planowanie pozwala na koordynację zamierzeń wielu jednostek, w innych zaś wypadkach powoduje dzieła, któreby nigdy nie mogły powstać drogą chaotycznego rozwoju.

W średniowieczu planowaniem zajmowali się niektórzy władcy i mecenaszi sztuki; powstawały obiekty piękne, godne jak najdłuższego trwania. W okresie rozwoju techniki niektóre jej dzieła przypominały raczej złośliwe nowotwory, aniżeli wynik harmonijnego planowego działania. Przykładów na to jest dość; niech miasta, narastające bezgranicznie, będą odstrasającym przypomnieniem.

Ale tam, ~~gdzie~~ wola dalej myślą sięgającej jednostki potrafiła przełamać chwilową modę bezplanowości - tam powstawały dzieła trwałe, świadczące o dalekowzroczności prefekta Hausmanna w Paryżu lub Anspacha w Brukseli - choć możemy na to dziś krytycznie patrzeć.]

Planowanie współczesne nie może ograniczyć się jedynie do ciasnych ram planowania urbanistycznego. Miasto ramy te rozsądziło, rozszerzając swój wpływ na okolice, region i kraj. Planowanie krajowe wywarło zaś decydujący wpływ na naukę budowy miast. Przyłączył się do tego czynnik estetyki krajobrazu, kładącej coraz silniejsze piętno na inne dziedziny techniki. Ale pomimo takiego rozwoju planowanie pozostało jednak tym, czym było: wytworem fantazji twórczej, stwarzającej trwałe dzieła zbiorowe, na tle rodzimego krajobrazu. [Fantazja jest tu jednak raczej wynikiem opamiętania całokształtu zagadnień technicznych, jest oparta o realne możliwości, przez to jest możliwą do zrealizowania. Nie będąc utopią - potrafi jednak daleko sięgać, nie będąc sztywnym schematem, może być dostosowana i zmieniana zależnie od potrzeby.] Każde planowanie jest drogowskazem, wskazującym drogę do najlepszego rozwiązania - lecz czy z tej drogi się skorzysta, to już jest inna sprawa.

2. Co podlega planowaniu przestrzennemu?

Planowanie może być dwojakiego rodzaju: terytorialne i rzeczowe. Jeżeli wybierze się skrawek kraju i opracuje się projekt rozwoju wszelkich urządzeń technicznych na jego obszarze - będzie to planowanie terytorialne. O ile natomiast przedmiotem

projektu będzie np. opracowanie sieci drogowej całego kraju lub większej jego połaci - wówczas mówić będzie można o planowaniu rzeczowym. To też podział ten trzeba mieć na uwadze przy dalszych wywodach.

Pojęcie planowania terytorialnego nie skryształizowało się odrazu. Najwcześniej skojarzyło się ono z pojęciem "urbanistyki", będącej nauką o budowie miast. I nie mogło też być inaczej. Właśnie miasta, te potwory współczesnej techniki, wiecznie głodne nowych terenów i nowych inwestycji, musiały się najwcześniej podporządkować jednej centralnej myśli przewodniej, kierującej ich rozwojem. Było to tym bardziej konieczne, że wiele dziedzin techniki miejskiej nie podlegało ingerencji samorządu miejskiego, Koleje, własność jednego lub wielu towarzystw prowadzących niejednokrotnie politykę konkurencyjną, wywarły definitywny wpływ na rozwój miast, najczęściej bez wysłuchania ich opinii. Inwestycje państwowe w obrębie miast jak drogi, porty, elektrownie, rurociągi - wszystko to musiało zostać również objęte wspólnym planem rozbudowy, w przeciwnym bowiem razie powstałby chaos nie do opamiętania.

Zycie prędko wykazało, że planowanie urbanistyczne nie może ograniczać się jedynie do terytorialnych granic miasta. Granice te, będące najczęściej nie granicami wpływu miasta, ale przypadkowymi granicami administracyjnymi, nie stanowiły nieprzebytej tamy dla jego rozwoju. Kilkadziesiąt metrów poza miejskim obszarem administracyjnym kwitła w najlepsze zabudowa przez miasto już niekontrolowana, będąca jednak organicznie niczym innym, jak przedłużeniem zabudowy miejskiej. Śadne dalekosiężne poczynania

miasta macierzystego nie mogły być przeprowadzone bez zgody osiedli - satelitów. A gminy przyległe przez swe egoistyczne poczynanie unicestwiały niekiedy najlepsze zamierzenia tak długo, jak nie było przymusu do ich zrealizowania.

Dlatego też wiele doskonale gospodarzących się miast otoczonych jest mimo to wieńcem trędpwatej zabudowy, opasującej je pierścieniem nie do przewyciężenia. Nic też dziwnego, że stan ten domagał się od dawna radykalnej zmiany i został też w najrozmaitszy sposób zlikwidowany. Niekiedy przez wcielenie gmin sąsiednich automatycznie rozszerzył się zakres terytorialny planowania miejskiego. Sposób ten nie doprowadził jednak do radykalnej naprawy sytuacji - to co się działo ongiś wzdłuż granicy miasta, zaczęło ponownie dziać się wzdłuż nowej. Inne rozwiązanie zagadnienia polegało na dobrowolnej współpracy osiedli - satelitów z miastem macierzystym, polegające na tym, że wszystkie zagadnienia związane z rozbudową roztrząsano wspólnie, przez co powstało wyraźne ujednoczenie ogólnego planu miasta. Oczywiście, że skuteczność takiego rozwiązania zależała przede wszystkim od tego, czy wszystkie osiedla podmiejskie bez wyjątku przystąpiły do komunalnej wspólnoty interesów oraz od tego, czy istniała silna egzekutywa centralna, zdolna przeformować postanowienia większości również i w gminach, będących innego zdania. Tego rodzaju postanowienie prowadzi do pojęcia planowania regionu miejskiego, jako nadrzędnego organu dla miasta i jego najdalszej okolicy.

Do rozszerzenie zakresu urbanistyki na cały region miejski, pozwoliło na radykalne pociągnięcia, dotąd niemożliwe do areali-

zowania. Zabudowa podmiejska mogła się odtąd odbywać tam, gdzie ma najlepsze ku temu tereny budowlane, najkorzystniej z uwagi na całość kształtu miasta położone. Przemysł nie rozbudowywał się dowolnie, ale tam, gdzie względy komunikacyjne, mieszkaniowe i zdrowotne tego wymagają. Połączenie miasta ze wsią szerokimi strefami zieleni, wrzynającymi się głęboko w centrum miasta odbyć się mogło w nawiązaniu do podmiejskich lasów. Przeprowadzić można było racjonalną politykę zalesienia podmiejskiego ^{obszaru celem poprawy klimatu miast} ochrony od wiatrów i kurzu oraz dostarczenia mieszkańcom zdrowego wypoczynku wśród wartościowego krajobrazu. Wszelkie inwestycje komunikacyjne przeprowadzić można było odtąd na szerszą skalę, w przewidywaniu dalszego ich rozwoju. A przede wszystkim można było położyć kres rabunkowemu rozrastaniu się miasta, przez określenie istotnych, geograficznych granic jego rozwoju, bez względu na chwilowe granice administracyjne.

Tam gdzie styka się ze sobą kilka miast, każde o dużej prężności wewnętrznej, względnie tam, gdzie specjalne warunki górnicze, komunikacyjne lub historyczne spowodowały powstanie większego obszaru przemysłowego - tam planowanie regionalne przybiera inny charakter. Obejmując obszar nie ciężący dośrodkowo do jednego centrum, region przemysłowy różni się od regionu miejskiego zupełnie innym ujęciem problemów komunikacji i zabudowy. Granice terenu, podlegającego ogólnemu planowaniu, trzeba zawczasu szeroko zakreślić, ponieważ planowanie jest sztuką przewidywania - przewidzieć należy spodziewany rozwój przemysłu na okres kilkunastu lat.

Niezawsze to jest możliwe. Nawet tam, gdzie uda to się ustalić, nie będzie nigdy pewności, czy na skutek zmiany koniunktury gospodarczej lub nowego skoku techniki, nie zaistnieje konieczność kompletnej rewizji tego planu. Dlatego też planowanie regionów przemysłowych jest rzeczą bardzo trudną i odpowiedzialną; plan musi być na tyle elastyczny, aby można w przyszłości podołać nowym potrzebom. Zarezerwowanie znacznych terenów jest rzeczą konieczną - ich obecne wykorzystanie na cele zieleni i sportów, pozwoli nawet i w gęsto zabudowanym zagłębiu na śmiałe rozwiązanie, mogące w wybitnej mierze poprawić warunki zdrowotne.

Planowanie może też obejmować wyraźnie określony obszar, zabytkowo lub krajobrazowo cenny, obojętnie czy na nim znajduje się już większe skupienie osiedli, czy też nie. Takie planowanie regionu geograficznego obejmować może np. obszary nadmorskie, przeznaczone na plaże i kąpieliska, tereny górskie, obszary kuracyjno-uzdrowiskowe, miejscowości historyczno-zabytkowe oraz rezerwy przyrody. Mogą to być tereny bardzo obszerne o najrozmaitszej strukturze. Planowanie będzie miało przede wszystkim na celu zachowanie jednolitości zabudowy przy uszanowaniu piękna rodzimego krajobrazu. Spodziewając się i obawiając się znacznych zmian w jego wyglądzie, planowanie regionu geograficznego będzie już zawniku zdążało do wydzielenia odpowiednich obszarów na cele użytkowe, ochraniając jednocześnie to wszystko, co powinno pozostać nieporuszone. Połączone to będzie z dążeniem do poprawy krajobrazu tam, gdzie uległ on już spaczeniu.

W ramach tych trzech zasadniczych typów planowania regionalnego - regionu miejskiego, przemysłowego i geograficznego - będzie szerokie pole do działania przy planowaniu wsi i małych miasteczek. Pole to leżało dotąd niemal odłogiem, na skutek zbyt jednostronnego zainteresowania się rozwojem miast. Urbanistyka rozszerzyć się musi i na tereny rolnicze, wiejskie, nauka o budowie miast powinna się przetrwać w szerszą naukę o budowie osiedli. Planowanie wsi nie będzie jednak nigdy równoznaczne z planowaniem miasta w zmniejszonej skali, na pierwszy bowiem plan wysuwają się tu postulaty rolnictwa, których rola w miarę wzrastania miasta jest przecież minimalna. Osobną gałąź planowania przestrzennego stanowić będzie planowanie terenów kopalnianych. Inne motywy wysuwają się tu na pierwszy plan - inne też będzie ujęcie. Cechą wspólną, łączącą wszystkie typy planowania przestrzennego, będzie ich wszechstronność w obrębie pewnej ściśle określonej jednostki geograficznej; przewiduje się wówczas rozwój wszystkich elementów życia na danym obszarze tak, aby żaden z nich nie przytłaczał pozostałych. Rysuje się po prostu dokładny obraz przyszłego życia w tym przeświadczeniu, że lepiej, aby człowiek zawczasu sobie to życie urządził, aniżeli by życie miało człowieka przetwarzać. Mówię "po prostu" - a jednak jest to bezwzględnie najcięższy problem techniki współczesnej.

Apoteozą wszelkiego planowania jest planowanie ogólnokrajowe. W wielkich rzutach i ogólnych zarysach przewiduje się bieg życia gospodarczego całego kraju i analizuje się powstałe

przez to skutki w jego zewnętrznym wyglądzie. Ustala się ogólne wytyczne przyszłego rozwoju sieci komunikacyjnej, spodziewany wzrost miast i okręgów przemysłowych, wyznacza się zasięg obszarów rolniczych i leśnych, ustala się linie rozwoju wielkich inwestycji, jak: wykorzystanie sił wodnych wraz z elektryfikacją, regulacją rzek, melioracji itp. Ustala się wytyczne ochrony typu krajobrazu całego kraju, ochrony zwierzostanu i zadrzewienia. Planowanie krajowe, zależne w wybitnej mierze od czynników politycznych, gospodarczych i historycznych, decyduje o losie kraju, o jego rozwoju i wyglądzie. Jest ono zasadniczym fundamentem wszelkich poczynąń technicznych, będąc najważniejszą gałęzią planowania technicznego. Jest zarazem też jego najmłodszą dziedziną.

W krótkim zarysie przedstawiłem historyczny rozwój planowania technicznego jak, jak rozwijało się ono w miarę zwiększającego się zrozumienia dla tych zagadnień. Z natury rzeczy jednak, planowanie przestrzenne przeprowadzone może być jedynie drogą odwrotną. Najpierw bowiem wyznaczyć trzeba główne wytyczne planowania krajowego i zdecydować, w jaki sposób poszczególne dzielnice kraju mają się rozwijać, podłożyć podwaliny pod ogólną sieć komunikacyjną, podzielić kraj na obszary regionalne. W dalszym ciągu przychodzi kolej na planowanie regionalne w ramach, w których już bardziej drobiazgowo opracowuje się wytyczne zagadnień osiedleńczych, komunikacyjnych i rolniczo-leśnych, uwzględniając w większym stopniu motywy krajobrazowe. Na trzecim szczeblu wreszcie opracowuje się plany rozbudowy miast, miasteczek i wsi w obrębie danego regionu, w ścisłym oparciu na wyni-

kach planu regionalnego.

Uzyskuje się w ten sposób zwarty, jednolity, harmonijny w swej konstrukcji plan rozbudowy. Wysuwając zagadnienie techniczne na pierwszy plan, pamiętać jednak stale trzeba o tym, że technika ma być sługą człowieka, a nie jego despota. że celem planowania jest ułatwienie i uprzemysłnienie życia fizycznego i moralnego człowieka, a nie wciągnięcie go w bezmyślny kierat. Praca jest środkiem do szczęścia człowieka, a nigdy celem samym w sobie.

Planowanie przestrzenne nie obejdzie się bez planowania rzeczowego. Co to znaczy? Nikt nie jest w stanie osiąść wszystkich umiejętności technicznych. Planowanie, będące syntezą wszystkich działów techniki, rozpada się przecież na cały szereg poszczególnych gałęzi, bardzo ściśle z sobą powiązanych, ale też bardzo między sobą się różniących. Jednostka obdarzona geniuszem i energią twórczą potrafi nadać planowaniu impuls i jednolity charakter - niemniej jednak nie obejdzie się bez pomocy specjalistów poszczególnych działów. Jeżeli zatem będzie opracowywało się wyłącznie projekt komunikacji danego regionu, planowanie jego zieleni lub zabudowy, względnie projekt wykorzystania jego sił wodnych, to będzie to tyleż odmian planowania rzeczowego. Niejednokrotnie bywa, że zakres terytorialny planowania rzeczowego nie nakrywa się z granicami administracyjnych regionów - będzie to np. często zachodzić przy opracowywaniu projektów regulacji wielkiej rzeki. Ale i opracowując ten projekt, trzeba mieć na uwadze, że godzi on w rozwój kilku odrębnych regionów, przez które dana rzeka przepływa, że dotyka on wielu innych problemów, jak np. budowa mostów, opracowanie zabudowy nadbrzeżnej, ochrona krajobrazu nadrzecznego itp.

Nie trzeba tu wymieniać poszczególnych działów planowania rzeczowego. Jest ich właściwie tyle, ile jest dziedzin techniki. Spotkać przecież można projekt gazyfikacji całego kraju, jego elektryfikacji lub melioracji na równi z projektem użyźnienia terenów skalistych lub zalesienia ruchomych piasków. Niektóre z tych dziedzin technicznych są tak decydujące dla życia tak kraju, jak i najmniejszego osiedla, że godne są bardziej szczegółowego opracowania. Należy do nich przede wszystkim komunikacja, odwodnienie, planowanie zieleni we wsi i miastach. A zresztą, czyż można mówić o urbanistyce, nie traktując szeroko o sposobach zabudowy, o wykorzystaniu piękna wód, albo o wpływie, jaki na rozwój osiedli wywiera technika podziemna? Podział na planowanie terytorialne i rzeczowe, może jedynie ułatwić opis i zrozumienie wielu zagadnień - jest jednak praktycznie nie do uskutecznienia, tak się to wszystko ząbaja i gmatwa w jedną całość. A rozgmatwać to ma właśnie sztuka planowania, nadająca poszczególnym obszarom współczesne i estetyczne piętno techniczne, oparte na miejscowym krajobrazie.]

3. Obowiązki współczesnego planowania przestrzennego.

Niezwykła odpowiedzialność ciąży na twórcy planu rozbudowy. Każda kreska na planie równoznaczna jest z obiektem w terenie. Wygląd miasta lub regionu po latach kilkunastu zależeć będzie od decyzji, jaką projektujący powźmie obecnie; zależeć będzie od jego zdolności, dobrych chęci i umiejętności. I to nie tylko zewnętrzny wygląd połaci kraju będzie od tego uwarunkowany, ale, co ważniejsze, również i tryb życia kilku pokoleń będzie odbywał się

według tego schematu i w obrębie tych ram, jakie planujący już dziś ustali. Odpowiedzialność ta jest bez porównania większa, aniżeli odpowiedzialność konstruktora mostu lub lokomotywy. O ile most wytrzyma próbne obciążenie, o ile lokomotywa odbędzie próbną jazdę - to znak, że konstruktor nie pomylił się i obiekt przez niego stworzony nie zagraża życiu i zdrowiu ludzkiemu. Brak natomiast takiego kryterium bezpieczeństwa przy planowaniu. Realizacja odbywa się etapami i dopiero samo życie poucza, czy ramy, w których ma ono mieścić się, są dobrze dopasowane. Błąd w planowaniu jest tym gorszy, im skutki jego są na pozór niewidoczniejsze. Konsekwencją jednak takiego przeoczenia mogą być np. wzmożone koszty transportowe, rozciągnięte na dziesiątki lat, niepotrzebna strata czasu setek tysięcy ludzi, nieodpowiednie warunki zdrowotne całych pokoleń, zmuszonych do mieszkania w dzielnicy, położonej w wilgotnej nizinie.

To też świadomość tej odpowiedzialności, jaka na projektującym ciąży, jest nieodzowną częścią samego planowania. Konsekwencją tego będzie wzmożona ostrożność przy kreśleniu projektów technicznych, będąca również "początkiem mądrości" świadomość, że kreska na planie kosztować może nie tylko pieniądze, ale i życie ludzkie.

Ostrożność ta nie ma jednak nic wspólnego z obawą przed każdym śmielszym pociągnięciem, hamującą inicjatywę i unicestwiająca w zarodku każde nieszablonowe pociągnięcie. Trzeba umieć znaleźć drogą granicę pomiędzy wytworem fantazji i niemożliwością realizacji. Projekt musi być oryginalny i śmiały, ale winien



być możliwy do wykonania. Nie znaczy, to ^{je}ma ono nastąpić odrazu; celem planowania jest przecież ustalenie takiego schematu działania, aby każda inwestycja była częścią ostatecznego, wymarzonego celu.

To też podstawową cechą i zaletą każdego planowania powinna być jego dalekowzroczność. Jest to też powodem, dlaczego tylko nieprzeciętne jednostki mogą planować istotnie nieprzemijające obiekty. Aby stworzyć bowiem plan miasta czy regionu przyszłości, trzeba umieć wznieść się poza teraźniejszość i jej obecne środki i potrzeby, a być zdolnym do odczucia, jaką drogą potoczy się rozwój techniki i potrzeby ludności co najmniej w okresie najbliższych kilku pokoleń. [Ale przecież rozwój techniki nie odbywa się sam ze siebie - jest on wytworem pracy ludzkiej. Dlatego też każde rewelacyjne planowanie - o ile zostanie konsekwentnie i energicznie zrealizowane - będzie jednocześnie przyczynkiem do rozwoju techniki i poglądów w tym kierunku. Oczywiście w założeniu, że rozwój ten będzie z korzyścią dla całego ogółu, a nie tylko dla kilku dogmatycznie nastrojonych inicjatorów. A plewy od ziarna zdrowy instynkt kilku pokoleń niewątpliwie oddzieli.

Dalekowzroczność w planowaniu pociąga za sobą inne jeszcze konsekwencje.] Planowanie tylko według szkolnej mody, chwilowo w danym momencie panującej, spowoduje, że po kilkunastu latach - gdy projekt dozna realizacji - przyszłe pokolenie zmuszone żyć będzie w warunkach już przestarzałych. [Przecież dziś sami żyjemy właśnie pośród murów, ulic, podwórzy i piwnic, stworzonych do naszego użytku przez nieprzezorne pokolenia nas poprzedzające, nie będące w możności wyjść myślą poza swój ówczesny hory-

zont. A konsekwencją tego jest obecna zabudowa miast, wymagająca raczej kilofu do burzenia, - jest katastrofalny stan krajobrazu; - są gordyjskie węzły kolejowe oraz wygląd osiedli wiejskich.] Jeżeli ktoś powie, że niepodobienstwem jest już dziś przewidzieć, jak powinno wyglądać np. miasto za 50 lat, to tym samym stawia kres wszelkiemu rozwojowi urbanistyki, która powinna tym samym skostnieć w obecnym swym stanie. Jeżeli ktoś nie potrafi tego przewidzieć naprzód - to niech okaże własną inicjatywę i stworzy sam nowe tory dla rozwoju danego terenu czy miasta. Jeżeli inicjatywa jego będzie trafna, a energia dostateczna, aby realizację przeforsować - to tym samym zagadnienie dalekowzroczości technicznej będzie rozwiązane. Dane miasto będzie po kilkunastu latach właśnie tak wyglądało, jak planujący zamierzał, a za tym i przewidywał.

[Paradoksalne to rozwiązanie będzie rzecz jasna tylko wtedy możliwe, jeżeli ^{nowy} plan wniesie nowe dodatnie pierwiastki. Nie sama wielkość opozycji i sprzeciwu, jaki nowy plan wywoła, jest jednak miarą braku jego wartości. Najczęściej nowość napotka, właśnie przez to samo na wzmożony opór i dlatego też energia w przeprowadzeniu raz ustalonego planu jest bodaj czy nie decydującym czynnikiem jego powodzenia. Najgorszymi są i były półśrodki i kompromisy: jak najdłużej rozważać pro i contra nowego planu - ale raz go ustalwszy, realizować go z żelazną wytrwałością, nie zrażając się chwilowymi trudnościami. Lepiej wykonać jego fragment kilka lat później, gdy będą na to środki, aniżeli tanim kosztem stworzyć tandetę, raz na zawsze uniemożliwiającą reali-

zacje trwale wartościowych czynników. A przede wszystkim żadnym
tymczasowości, bo te mają to do siebie, że zawsze zamieniają
się w trwałe prowizoria.

Najlepszy plan bez autorytatywnej siły, zdolnej przeprowa-
dzić jego wykonanie - nic nie jest wart. Ale z drugiej strony
nieżyciowym jest również i taki plan, który przed swą realizacją
nie został wszechstronnie omówiony i rozpatrzony. Czy ta krytyka
ma wyłącznie pochodzić z koła fachowców? Jest rzeczą często spo-
tykaną, że nie zawsze fachowcy oceniają nowy pomysł istotnie
bezstronnie - szczególnie wtedy, gdy pomysł przekracza pewne ściś-
le określone ramy. Planowanie obejmuje tyle dziedzin życia jedno-
cześnie, że krytyka może być przeprowadzona skutecznie jedynie
przez kolegium fachowców, z których każdy jednak będzie z natury
rzeczy rozpatrywał dziedziny sobie pokrewne. Kto ma w przyszłoś-
ci z nowego miasta lub regionu korzystać? Ludzie wszyscy bez wy-
jątku. A więc słusznym jest wyciągnięcie kartonów z kreślarni i
sal konferencyjnych, a okazanie ich samemu ogółowi. Aby to od-
niosło skutek, trzeba podać wyniki projektu w sposób zrozumiały
dla inteligentnego, ale technicznie nie wykształconego człowie-
ka, za tym: więcej modeli, perspektyw i barwnych planów. Technik
czuje wrodzoną niechęć i lekceważenie do opinii niefachowca -
jest to błędne, gdyż właśnie ten, który z daną dziedziną codzien-
nie się nie styka, może wydać o niej najzdrowszy sąd. T.zw. chłop-
ski rozum nie przebywa jedynie na wsi - kulturalny człowiek też
nie jest tego pozbawionym.

Nie jest rzeczą łatwą połączyć śmiałość inicjatywy jed-

nostki z opinią ogółu. Moim zdaniem, już sama świadomość, że projekt będzie poddany przed realizacją do wglądu najszerszego ogółu - uchroni jego autora przed wybrykami nadmiernej fantazji. Z drugiej strony jednak głos ostateczny będzie miał ten sam czynnik, który użyć ma swego autorytetu i władzy do bezwzględnego zrealizowania raz uchwalonego planu.

Dygresja ta była konieczna do jeszcze większego podkreślenia odpowiedzialności, ciężącej na twórcy planowania. Mało kto ma okazję planować na gołej pustyni - w przeważającej ilości wypadków przerabia się oblicze zamieszkałego kraju, oblicze posiadające swe dodatnie i ujemne strony. Dlatego też każdy projekt, choćby najbardziej rewolucyjny, powinien wychodzić z tego, co na danym terenie zastał. Aby za ~~tem~~ planowanie było istotnie wartościowe, musi ono dostosować się do:

- a) zwyczajów, potrzeb i upodobań regionalnych,
- b) do wymogów krajobrazu,
- c) do warunków finansowych, gospodarczych i politycznych.

Miejscowe zwyczaje, potrzeby i upodobania wytwarzają w przeciągu dłuższego czasu to, co można określić charakterem danej okolicy. Pojęcie to trudno jest ściśle zdefiniować - trzeba raczej je intuicyjnie wyczuć. W skrajnym wypadku mówić można o miejscowym stylu, będącym przecież również wytworem długoletniego, lokalnego procesu. Nie zawsze jednak styl taki - odrębny od innych - wytworzyć się może, co nie oznacza jednak, aby dana okolica pozbawiona była swego specyficznego piętna, swego charakteru. Nie jest celem planowania charakter ten zmienić lub wręcz zniweczyć. Aby umieć dobrze planować, trzeba przede wszystkim

posiąść dar wczucia się w ducha kraju i jego mieszkańców, poznać ich sposób życia i zapamiętywania, zdać sobie sprawę z ich ustosunkowania się do zagadnień codziennych, słowem starać się zgłębić ich charakter. [A pozawszy go, łatwiej można będzie odczuć i charakter samej okolicy, jej piękno i urok, jej potrzeby i zadania. Pomocnym będzie zawsze retrospektywny rzut historyczny, nie w formie stosu dat i faktów, ale jako zwarty pogląd na dzisiejszy rozwój zewnętrznego wyglądu danego regionu.]

Jeżeli planowanie nie będzie oparte na głębokim odczuciu i znajomości miejscowych ludzi i ich upodobań - wynik jego będzie najczęściej chybiony. Nie wystarcza bowiem sama geograficzna znajomość terenu - potrzeba tu jeszcze czegoś więcej, a mianowicie wczucia się w charakter regionu. [Do tego potrzeba nie tylko znajomości fachowych, ile spostrzegawczości, zdolności psychologicznych i intuicji - oraz (co chyba jest zawsze najważniejsze), wielkiej ilości dobrych chęci. Przy tej samej ilości fachowej wiedzy - ten lepiej opracuje plan rozbudowy miasta, kto miasto to lepiej zna i kto je ukochał i dobrze mu życzy. Tylko w takim wypadku potrafi nadać autor akademickiemu wypracowaniu, tę iskierkę zapалу, która zmieni zimne, choć może genialne planowanie na rozwiązanie nierozdzielnie z rozwojem miasta związane.]

Każde [jednak] rozwiązanie, aby było dobre, musi być tego rodzaju, by nie narzucało się gwałtem, lecz wypływało z potrzeb i upodobań regionalnych. Może być genialne w swej śmiałości - ale nie może być obce. To, co jest dobre w jednym kraju, razi w drugim - co się podoba w jednym mieście, brzydkie będzie w

oczach mieszkańców drugiego osiedla. Nie ma kosmopolitycznej, jednolitej reguły tworzenia dla całego świata - dodatek regionalny, będzie zawsze tą szczyptą soli do potrawy, to niby nic, ale stanowiące o smaku.

[Dotyczy to tak architektury (gdzie może najjaskrawiej występuje) jak i rzutu poziomego ulic, - tak przebiegu dróg, zarządzenia gospodarstw, zewnętrznego wyglądu mostów, jak i sposobu planowania kąpielisk publicznych lub terenów sportowych. Żadna gałąź techniki nie może być bezkrytycznie stosowana wszędzie, regionalne rozróżnienie wynika właśnie z konieczności dostosowania się do krajobrazu, stylu i zwyczaju miejscowego. Dlatego też tak rażą zbyt płaskie lub zbyt spiczaste dachy w okolicy, gdzie warunki klimatyczne nigdy takiego stylu nie wytworzyły. Dlatego szachownica układu ulic, uzasadniona na półwyspie Manhattan, będzie absurdem w mieście, zbudowanym na pagórkach. Dworzec czołowy, jedyny do zastosowania w Wenecji lub Bombaju, będzie przeszkodą komunikacji w Madrycie lub Warszawie. Odsunięcie autostrady poza zasięg zabudowy w jednym mieście, byłoby szkodliwe dla rozwoju innego miasta. Sposób obsadzenia ulic, stosowany w krajach gorących, stanie się nieznośnym w krajach o klimacie umiarkowanym.

Przykładów można by mnożyć bez liku. Wystarczy zrozumieć, że nie tylko skrajne przeciwstawienia są niedopuszczalne. [Dwa miasta blisko siebie położone, zupełnie inaczej trzeba traktować, jeżeli jedno z nich jest miastem o starej kulturze historycznej, a drugie o typie górniczo-przemysłowym. Inaczej kształtować trze-

ba miasta, zamieszkałe przez trzeźwych kupców, a inaczej słynące z wesołości swych mieszkańców. Diagnozę postawić nie jest łatwo, nie wyczyta się tego ani w kolumnach danych statystycznych, ani w sprawozdaniach^{ch} o ruchu ludności. Intuicja jest obok fantazji jedną z podwalin dalekosiężnego planowania.

Niekiedy rzecz się ma całkiem osobliwie. Nie mieszkańcy urabiają wygląd swego miasta czy okolicy, ale właśnie miasto jest tym tygłem, w którym urabia się i zmienia charakter mieszkańców. Szczególnie miasta silnej tradycji historycznej, podkreślonej dobitnie przez zewnętrzny zabytkowy wygląd, posiadają silną zdolność atrakcyjną. Są regiony o wybitnej zdolności symilacyjnej. Największe migracje ludności nie zakłócają równowagi charakteru duchowego danej okolicy. Nie mija kilkanaście lat, a nowi przybysze czują się niemniej silnie z miejscową glebą związani, jak od dawna osiedli autochtoni. Planowanie takich okolic pociąga za sobą jeszcze większą odpowiedzialność, aniżeli planowanie regionów duchowo^w obojętnych. Przez niezrozumienie tych zagadnień łatwo zniszczyć bezpowrotnie czar miasta. [Pomiędzy nowymi jego dzielnicami, a starą częścią, podobnie jak pomiędzy samym miastem a krajobrazem jego najszerszej okolicy, musi panować ścisły związek i harmonia. Każde nowe planowanie winno wywodzić się ze starego podłoża. Tradycja kultury takiego miasta, czy regionu nie może kończyć się na chwili obecnej, powinna żyć nadal w nowych dziełach, powinna znaleźć swą kontynuację w planach przyszłości. Dotyczy to tak architektury, jak i zieleni, - tak obiektów technicznych, jak wody i komunikacji. Wycucie medium pomiędzy skostniałym konserwatyzmem, a szkodliwym

narastaniem niezyciowych pomysłów jest rzeczą bardzo trudną. I znów główną rolę odgrywa tu intuicja, z umiłowaniem samej okolicy połączona.

W mieście zabytkowym jest zawsze miejsce na najnowszą architekturę - tylko zależy gdzie i jak. Wśród najwznioślejszej panoramy górskiej zawsze na miejscu będzie droga - tylko zależy, jak wytrasowana i wykonana. Nad najpiękniejszą rzeką zawsze będzie miejsce na most - tylko zależy, z jakiego materiału i jakiego kształtu. Zachowanie tradycji i estetyki nie sprzeciwia się panowaniu techniki - tylko obowiązuje i to wszędzie.

Krajobraz nakłada wielkie obowiązki przy planowaniu, a przypominanie tego nigdy w chwilach obecnych nie będzie zbyt cenne. Najlepszy zdawałoby się pomysł, najbardziej przemyślany, technicznie doskonały projekt zły będzie i chybiony, jeśli szpeci lub zniekształci krajobraz.

Nie chodzi to o drobiazg. Wieża Eiffla wzbudziła swego czasu nie¹amowity wprost sprzeciw - a dziś stanowi nieodłączną część paryskiego krajobrazu. Jeden śmiały, rewolucyjny obiekt niewątpliwie więcej znaczy, aniżeli aleja drzew. Ale chodzi o co innego - o to uporczywe, systematyczne, długotrwałe niszczenie, poniewieranie, oszpecanie, lekceważenie oblicza własnego kraju. Brzydota stylu i architektury, brzydota wyciągniętych linii dróg, brzydota masztów i przewodów, zeszpecenie wsi przez małpowanie miasta i zeszpecenie przedmieść miejskich, przypominających wieś. Słuchotnicze drzewka tam, gdzie rosły bujne lasy; omurowane koryta "rzek" prowadzące mętną wodę, stepy rolnicze bez drzew ani krzewów; z jednej strony nadmierne drenowanie, gdzie^u indziej zaś wyziewy wody,

nie mającej odpływu.]

Przez złą gospodarkę - erozja i piaski. Przez złe planowanie - brzydota i rozpacz wielkowiejskiej nędzy. Przez spekulację - wycinanie lasów. Przez niedbalstwo - powolne, lecz ciągle zmniejszanie się piękna rodzimego krajobrazu.

To są argumenty, wołające za nowym planowaniem, aby uratować to, co jeszcze niezniszczone i przywrócić to, co już niszczało. Wołanie o planowanie mądre i rozsądne, przewidujące i stanowcze; wołanie o siłę i autorytet, aby planowanie móc energicznie i bezkompromisowo zamienić w czyn. Ileż to zmian można dokonać przez roztropne planowanie całości i szczegółów!

[Czy są np. potrzebne płotki odśnieżne wzdłuż torów kolejowych, drewniane, betonowe lub żelazne parkany? Ich miejsce powinno zająć trwałe obsadzenie żywopłotami, lepiej swą rolę spełniające w zimie, a ozdoba torów i raj dla ptactwa w lecie.

Czy miasteczko musi koniecznie posiadać swój zakurzony skwer, starannie odgradzony - a samo leżąc w przecudnej okolicy, być zakąką i zarazą otoczenia?

Czy wszystkie stoki piaszczyste mają być koniecznie zaorane po to, aby ledwie opłacić koszt zasiewu - podczas, gdy ich zaliesienie ożywiłoby krajobraz, wstrzymałoby erozję wietrzną i ociepliłoby przyległe okolice?

Czy komunikacja miejska ma zawsze iść jako kopciuszek za postępowaniem, nigdy nie stojąc na poziomie, chyba kosztem drakońskich rozbiórek domów lub wycinania drzew? Czy nie lepiej jest już obecnie przewidywać szeroko założone arterie komunikacyj-

ne, dopasowując do nich obsadzenie i zabudowę? Nie ma dziś jeszcze środków na auto drogę obwodową - to przewidzieć na jej miejscu pas zieleni, w obrębie którego długie jeszcze lata będzie młodzież kopać piłkę.

Czy przepust drogowy ma być zawsze geometrycznie poprawnym wylotem kloaki? Chyba lepiej jest odrazu założyć go estetycznie, a roślinnością zabezpieczyć jego otoczenie od podmycia.

Czy fabryka ma zawsze stać na gołym polu lub przy niekończącej się ulicy miejskiej? Przecież na to stworzył Bóg zieleni, aby człowiek z niej korzystał, a cóż jest bardziej celowe i praktyczne, aniżeli przemysł wśród zieleni.

Czy - Mnóżyć można bez przerwy zapytania i odpowiedzi. A celem tych przykładów jest nabranie przeświadczenia, że nie wszystko to, co dotąd technika stworzyła, jest istotnie z punktu widzenia krajobrazowego bez zarzutu.

Mądre planowanie opiera się na regionalnych zwyczajach i upodobaniach człowieka. A upodobania te idą zawsze w kierunku upiększenia swego domu, swego otoczenia, swego kraju. Najpiękniejszą zaś szatą kraju jest jego krajobraz - to też wielkie zasługi położy ten, kto przyczyni się do jego podniesienia i ponownego odtworzenia w dawnej, nieskażonej piękności. A ~~wśród~~ wśród tak zrekonstruowanego krajobrazu, będzie zawsze miejsce na estetyczne celowe i śmiałe dzieła techniki.

[Czy planowanie powinno być oszczędne? Zapytanie to wyda się co najmniej dziwne. Oszczędność jest przecież ważną cechą każdego technicznego projektu - z dwóch równie dobrych rozwiązań nie-

mał zawsze wybiera się rozwiązanie tańsze. A jednak inaczej rzecz ma się przy planowaniu - tu nie zawsze najtańszy efekt jest najbardziej zalecony do realizacji.

Celem planowania jest wyznaczenie dróg, którymi ma iść w danym terenie rozwój techniki inżynierskiej - oraz co najważniejsze - wyznaczenie sposobu życia kilku pokoleń, mających korzyść z tych urządzeń, co dziś się wydaje jeszcze niepotrzebnym, przedwczesnym, za lat kilkadziesiąt będzie niezbędnym i nie do zastąpienia. Nie może zatem obecnie pokolenie zamykać możliwości rozwoju pokoleniom następnym jedynie na skutek przesadnej troski o ich przyszłą zdolność finansową. Rzecz ta wymaga bliższego wyjaśnienia.

Planowanie musi być dalekowzroczne. Znaczy to, że budowle i poczynania robione obecnie nie mają utrudniać lub wręcz uniemożliwiać realizacji dalszych, późniejszych etapów. Gdy jest mało środków do dyspozycji - buduje się w danym roku niedużo. Jest środków więcej - wykona się o wiele więcej. Ale ograniczając w jednym roku zakres inwestycji, nie przekreśla się tym samym możliwości zrealizowania całego programu planowania, lecz jedynie realizację tę się opóźnia. Jest to dlatego możliwym, że projekt od początku był zakrojony na wielką "nieoszczędną" skalę, obliczony na efekt dopiero po kilkadziesiąt lat.

Gdyby natomiast, kierując się jedynie chwilowymi możliwościami finansowymi, zaprojektowano rzecz skromnie, nie na wzrost - to wprawdzie realizacja nastąpiłaby wcześniej i bez większych trudności, ale zamkniętaby została droga do dalszego rozwoju. Po-

kolenie następne musiałyby swą działalność rozpocząć od usunięcia tych oszczędnych realizacji, co bynajmniej nie zmniejszyłoby kosztów wykonania całości. [Przykład konkretny najlepiej to wyjaśni.

Przypuśćmy, że opracowuje się plan zabudowy miasta, liczącego dziś 350.000 mieszkańców. Po latach kilkudziesięciu liczba ta się prawdopodobnie podwoi i osiągnie 700.000, a rozsądne planowanie ograniczy się na tej liczbie mieszkańców. Zachodzi teraz pytanie, jak należy obecnie projektować wewnętrzną komunikację w tym mieście. Dzisiejsze zapotrzebowanie pokrywają tramwaje i autobusy, zaś koleje szybkie są jeszcze przedwcześnie i dziś by się jeszcze nie opłacały.

Natomiast jest rzeczą więcej niż prawdopodobną, że z chwilą podwojenia się ilości mieszkańców budowa ich będzie rzeczą nieodzowną. I choć obecnie jest to finansowo nie do zrealizowania to jednak szczegółowy plan kolei szybkiej nadziemnej i podziemnej trzeba już teraz opracować. A to dlatego, żeby przyszłą nadziemną trasę takiej kolei już teraz zabezpieczyć, pozostawiając wolną od zabudowy wstęgę terenu. To samo dotyczy i podziemnego odcinka przyszłej trasy: aby wszelkie krzyżujące się podziemne przewody przechodziły już obecnie pod lub nad przyszłym tunelem kolei podziemnej, której realizacja dozna na skutek tego znacznego potaniaenia.

Gdyby natomiast projekt rozbudowy nie przewidywał obecnie możliwości zrealizowania tej, dziś jeszcze nierentownej inwestycji, to niewątpliwie trudno byłoby w przyszłości obejść się bez burzenia dopiero niedawno wzniesionych gmachów lub przebudowy sieci miejskich urządzeń podziemnych.

To samo dotyczy i przyszłych terenów mieszkalnych i przemysłowych, które muszą być w planie o wiele hojniej założone, aniżeli tego domagałyby się obecne potrzeby. To samo dotyczy autostrad, które nie od razu wprawdzie zrealizowane, powinny zostać już dziś uwzględnione w planie każdego większego miasta; to samo dotyczy szeroko zakrojonych planów zieleni i urządzeń sportowo-wypoczynkowych, mogących się doczekać późniejszej realizacji.

Kosztorys planowania może wprowadzić w błąd. Nie wszystko bowiem ma powstać z funduszków publicznych; niemała część zrealizowana zostanie i z kapitałów prywatnych, wprawianych w ruch w ciągu stosunkowo długiego czasu. Nie będzie jeszcze wielkiego uszczerbku, jeżeli dany projekt rozbudowy lub zalesienia zrealizowany zostanie w ciągu 30 zamiast 20 lat. Natomiast niepowetowaną szkodą byłoby porzucenie myśli realizacji go z obawy przed obecnymi trudnościami gospodarczymi. Powoźnymi krokami zdążać bezustannie do wytkniętego celu - tak, aby każda najmniejsza inwestycja nie szła na marne, ale przyczyniała się do realizacji ~~całości~~ całości. Wytknąć sobie trzeba wielkie cele, aby móc usprawiedliwić energię, włożoną w samo planowanie. A kto się tylko małym zadawała, najczęściej i tego małego nie osiągnie.] 2

Czy pochwała się przeto rozrzutność i życie nad stan? - Oczywiście, że nie - tylko wyciąga się logiczny wniosek z faktu, że planuje się na okres kilku pokoleń. Obecne pokolenie niech zrobi to, co będzie w stanie uczynić - a dalsze same zadecydują, czy będą nadal plan kontynuować, czy też nie. Wprawdzie nic nie może być szkodliwszym nad bezplanowość, zawsze z chaosem połączoną - ale też kurczowe trzymanie się raz uchwalonego planu,

bez względu na zachodzące w międzyczasie zmiany, jest też złem nie wiele mniejszym.

Jak daleko w przyszłość ma sięgać planowanie? - Ile lat trzeba przeznaczyć na realizację danego projektu rozbudowy; - ile lat może plan być ważnym, bez obawy, by stał się już przestarzałym?

Są to najtrudniejsze pytania, na które właściwie brak jest zawsze konkretnej odpowiedzi. Pytania te jednak są niezmierniej wagi, gdyż godzą właściwie w samo sedno rzeczy, w sam cel i istotę wszelkiego planowania. Czy opracowawszy w najdrobniejszych szczegółach projekt rozbudowy miasta, regionu lub kraju, będzie można biernie przypatrywać się jego ślepej realizacji? Z pewnością, że już podczas pierwszych poczynań znajdzie się sporo zagadnień jeszcze nierozwiązanych; sporo zmian do przeprowadzenia, sporo tematów do przedyskutowania. O ile projekt wykonywany będzie stopniowo kolejnymi etapami, to jest rzeczą możliwą, że w ciągu jego realizacji wiele czynników spowoduje konieczność dodatkowego poprawienia jego szczegółów lub nawet ogólnego założenia. O ile natomiast udało by się go wykonać jednym zamachem, to ktoś zaręczy, że za lat może kilka, jeszcze bardziej ważne zagadnienie nie spowoduje przykrej konieczności poddania przeróbce obiektów już wykonanych.

Planowanie musi być [zatem] elastyczne. Nie może upierać się zbyt przy swoim; nie można powiedzieć, że ponieważ rozciąga się ono na okres 30 lat, to przez cały ten okres czasu święcie plan obowiązuje, bez możliwości jakichkolwiek zmian. Elastyczność taka nie jest pojęciem gołosłownym. Ten plan będzie elastyczny,

dobrze. Przez samo stwierdzenie, że po 30 latach dane miasto liczyć będzie np. 500.000 mieszkańców i przez określenie odpowiadającej powierzchni zabudowy, bynajmniej nie będzie się miało gwarancji, że miasto to istotnie po 30 latach dojdzie do pół miliona. Jest to możliwe, jest to prawdopodobne, naukowo uzasadnione - ale bynajmniej niepewne. To jednak nie przeszkadza temu, by przyjąć jakąś podstawę, jakieś założenie, aby móc plan utrzymać w należytych proporcjach. A zresztą i statystyka, nauka tak ścisła, oparta jest na mocno przybliżonych założeniach.

Jest pozorna sprzeczność między żądaniem bezkompromisowej realizacji raz opracowanego projektu, a stwierdzeniem, że nic nie gwarantuje, by projekt ten nie został z biegiem czasu^y zmieniony. Dobry projekt trzeba realizować bez odchyłań; zły projekt trzeba czym prędzej zmienić. Odróżnienie dobrego od złego jest najtrudniejszym zadaniem, jakie człowiek ma przed sobą na tej ziemi; to też nie zawsze można określić, czy zamierzenie, choćby najlepsze, przyniesie też i najlepsze wyniki. Prawdopodobieństw^o przemawia jednak za tym, że planowanie dobrze przemyślane, przeprowadzone przez ludzi z talentem, wiedzą i zamiłowaniem, będzie godne realizacji. Projekt dobry, choć jeszcze niedoskonały, jest zawsze lepszy od chaotycznej rozbudowy, na którą żaden kulturalny naród nie może sobie obecnie pozwolić.

GŁÓWNE TEZY PROGRAMOWE.

Planowanie przestrzenne jest dziś podstawowym czynnikiem w akcji o d b u d o w y i p r z e b u d o w y kraju.

W zrozumieniu tego należy podkreślić:

