

Architekt Andre Lurçat

Członek Kolegium Nacz. Architektów  
Francuskiego Ministerstwa Odbudowy

### Opinia o Planie Generalnym Warszawy

Dziękuję serdecznie Prezydium Naczelnej Rady Odbudowy Warszawy za okazane mi zaufanie wyrażone w prośbie o wydanie opinii o Planie Generalnym Warszawy. Dziękuję również wszystkim Kolegom, a zwłaszcza pracownikom Wydz. Urbanistyki B.O.S. za udzielenie mi wyczerpujących informacji.

Kilka dni, to oczywiście sbytnie krótki odcinek czasu dla gruntownej analizy zagadnienia odbudowy miasta o tak ważnym znaczeniu jak Warszawa i dla przestudiowania wszystkich szczegółów niezbędnych dla zrozumienia trudności realizacyjnych. Staraniem się dni spędzone w Warszawie poświęcić całkowicie jej planom, ale zdaję sobie sprawę z tego, że do opinii mojej mogły wkraść się pewne błędy. Dlatego proszę o wyrozumiałość.

W wyniku pracy, jaką w ciągu 6 dni wykonałem w pracowniach B.O.S. mogę stwierdzić, iż plan Warszawy jest jednym z najlepszych planów, które miałem sposobność badać po zakończeniu wojny. Dane dla projektu zebrano i opracowano w sposób racjonalny zarówno dla całości miasta, jak dla jego elementów. Jednakowoż nie zupełnie zgadzam się z opracowaną na podstawie tych danych syntezą.

#### Ogólny układ Warszawy

Uderzyła mnie odrazu jaskrawa różnica pomiędzy proponowaną przez autorów planu strukturą Warszawy, a strukturą innych stolic. Podkreślać, że Warszawa rozwijała się od wieków w kierunku NS wzdłuż koryta Wisły i że dlatego nadajecie jej układ pasmowy. Jednocześnie twier-

dzicie, że wzdłuż osi NS rozwijały się tereny mieszkalne i wypoczynkowe, przemysł zaś lokalizował się wzdłuż osi WZ. Wobec tego Warszawa nie jest miastem liniowym, jak Stalingrad, ale jest zbudowana na kręgosłupie w formie krzyża. Nie mogąc negować kierunku WZ, uwypuklenie w planie kierunek NS i pomniejszenie znaczenie prostopadłego do niego ramienia podstawowego dla Warszawy krzyża. Jeżeli tendencja ta wynika z tradycji rozwoju Warszawy, to obawiam się, że zbyt szanujecie tę tradycję. Obowiązkiem urbanisty jest korygować strukturę tradycyjną, o ile przedstawia ona czynić zadość współczesnym potrzebom. Jeżeli Warszawa w minionych <sup>epokach</sup> rozwijała się w kierunku północ-południe, to przyczyną ku temu były prawdopodobnie względy obrony. Miasto chroniło się jak mogło zaporą rzeki i dość małym wzniesieniem lewobrzeżnej skarpy przed nieprzyjacielem ze wschodu. Dzisiaj i Wisła i skarpa straciły znaczenie obronne, a warunki polityczne zmieniły się zasadniczo, powstaje więc pytanie, czy słusznym jest dalsze rozwijanie struktury, wynikłej z nieistniejących już teraz warunków? Stawiam to pytanie dlatego, iż mam wrażenie, że układ liniowy zbyt mocno jest w planie Waszym podkreślony. Układ ten wynika między innymi z przesadnego akcentowania momentu geofizycznego skarpy wiślanej. Kiedy oglądałem plan generalny Warszawy jeszcze w Paryżu, sądziłem, iż skarpa musi być elementem niesłychanej wagi i sam się dziwiłem, że nie zauważyłem jej podczas przedwojennych pobytów w Warszawie. Teraz specjalnie zwiedziłem tereny nadbrzeżne i przekonałem się naocznie, że na niektórych odcinkach skarpa ma wysokość bardzo niewielką, a są miejsca, gdzie staje się zupełnie płaska. Zbyt duży nacisk kładziecie na jej ciągłość, której w naturze niema.

### W i s ł a

Jednocześnie wydaje mi się, że w planie Waszym Wisła została niedostatecznie uwzględniona, nie tylko jako element krajobrazowy i przestrzenny, ale przede wszystkim jako niezmiernie ważny czynnik komunikacyj-

ny. Oglądałem wczoraj w Głównym Urzędzie Planowania plany w skali krajowej. Na tych planach również zbyt mało uwzględnione jest znaczenie Wisły jako elementu nawigacyjnego. Aby Wisła uzyskała znaczenie międzynarodowe jako rzeka spławna, dostępna dla statków o dużym tonażu, należałoby właśnie na odcinku Wareszawy przeprowadzić poważne prace regulacyjne. Gdyby koledzy przywiązywali większe znaczenie do rzeki, to zarówno jej koryto, jak jej wybrzeże byłyby w planie naszym głębiej przemyślane. Pragnąłbym bardzo aby w planach szczegółowych Wisła była bardziej uwzględniona zarówno pod względem użytkowym, jak krajobrazowym.

#### Koleje żelazne, sieć drogowa, lotniska.

Sieć dróg żelaznych rozwiązana jest w zasadzie słusznie. Uderza mnie jednak brak obwodowej linii kolejowej, obsługującej wszystkie dzielnice. Brak ten zmusi nas w przyszłości do przeładowania arterii wewnętrznych samochodami ciężarowymi. Wydaje mi się, że ten mankament da się usunąć bez naruszenia zasadniczych wytycznych planu generalnego.

Sieć drogowa, łącząca stolicę z sąsiednimi regionami rozwiązana jest słusznie. Rozkład lotnisk również nie nastrocza wątpliwości.

#### Funkcjonalna struktura miasta.

Mam wrażenie, że funkcjonalizację terenów miejskich przeprowadziliście zbyt radykalnie. Jest rzeczą oczywistą, iż należy wyodrębnić obszary dla rozbudowy przemysłu i że dzielnice mieszkaniowe powinny również mieścić się na specjalnych najbardziej dla tego celu dogodnych terenach. Natomiast inne funkcje miasta nie powinny mieścić się w wyodrębnionych ośrodkach. Jestem przekonany, że zarówno sieć handlowa, jak sieć kulturalno-oświatowa powinny wiązać się znacznie silniej z dzielnicami mieszkalnymi, aniżeli z centrum miasta.

#### P r z e m y s ł

Tereny przemysłowe zostały zlokalizowane doskonale. Obsłużenie ich łączącymi w pobliżu ośrodkami mieszkalnymi, również nie przedstawia

nie do łożenia. Natomiast wydaje mi się, że ośrodek wielkiego przemysłu na prawym brzegu Wisły jest niedostatecznie powiązany z projektowanymi lewobrzeżnymi dzielnicami mieszkaniowymi. Wiem, iż Wisła jest tu bardzo szeroka i że most będzie drogi. Jeżeli jednak zgodzicie się z zasadą konieczności uszląwnienia Wisły i podniesienia poziomu jej wód, to rezultatem zrealizowania tej zasady będzie zwężenie jej koryta, a co zatem idzie, zmniejszenie rozpiętości mostu t.zn. jego potaniecie.

### Z i e l e n i e

Podkreśliłem już w dyskusji, że projektowane przez Was przestrzenie zielone wydają mi się zbyt rozległe. Przywiązuję wielką wagę do zapewnienia wszystkim mieszkańcom miasta możliwości stałego korzystania z terenów zielonych, ale przesadną rozrzutność przestrzeni miejskiej uważam za szkodliwą i niebezpieczną. Twierdzicie, iż przestrzenie zielone będą w przyszłości zużyte dla zaspokojenia potrzeb, których obecnie nie umiemy jeszcze przewidzieć. Wydaje mi się, że takie stanowisko nie jest słuszne: zespół ustalający plan generalny miasta, powinien w ogólnym zarysie przewidzieć potrzeby mieszkańców na długi okres czasu i planować w granicach tych właśnie potrzeb.

### Z a o p a t r z e n i e

Wydaje mi się, że w planie Waszym nastąpiło pomieszczenie funkcji produkcji /młyny, rzeźnie o t.c./ z funkcją składowania i rozdziału. Są to funkcje zasadniczo różne i należy je terytorialnie od siebie oddzielić. Nie widzę powodu dla budowy trzech hal targowych. Przy dobrze funkcjonującej linii obwodowej, której brak podkreśliłem omawiając sieć kolejową, wystarczy jedna hala centralna, z której produkty można łatwo rozprowadzić do magazynów dzielnicowych, opartych o linię obwodową. Taki układ zaoszczędzi czas i pieniądze użytkowników.

## S ł u ż b a z d r o w i a

System ekscentrycznych w stosunku do osiedli ośrodków zdrowia nie wydaje mi się przekonujący. Ośrodki zdrowia należą do osiedlowych urzędzeń społecznych i powinny mieścić się w centrum każdego osiedla. Teren, przewidziany dla ośrodków nauczania medycyny, jest niedostateczny.

## K o m u n i k a c j a w e w n ę t r z n a

Wyjaśniono mi, że głównymi arteriami ruchu wewnętrznego są arterie północ-południe: przedłużenie Żelaznej, Marszałkowskiej, Aleja na Skarpie i Wisłostrada, przecięte wielką arterią WZ przechodzącą w okolicy Dworca Gdańskiego, Alejami Jerozolimskimi i t.p. W ten sposób Ci-ty dyspozycyjne i handlowe podzielone jest w samym swoim sercu na cztery odcinki, przyczym w punkcie skrzyżowania Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich powstaje niebezpieczny punkt kolizji. Jeżeli uważacie za konieczne utrzymać centrum w proponowanym przez Was miejscu, to należy wyeliminować zeń wszelkie ważne arterie komunikacyjne, służące dla lokalnego transytu międz dzielnicowego.

Dla powiązania poszczególnych dzielnic z centrum projektujecie szybkobieżny pociąg elektryczny. Myśl ta jest doskonała, ale warunkiem koniecznym prawidłowej obsługi jest zdublowanie pociągu szybkobieżnego, pociągami lokalnymi, zatrzymującymi się we wszystkich ośrodkach mieszkania i pracy, i zapewnienie łatwego przesiadania się na stacjach węzłowych z pociągów szybkobieżnych do lokalnych.

## C m e n t a r z e

Dziwię się, że projektujecie omentarze w centrum miasta. Są one w planie Waszym wadliwie użytkowane w stosunku do przeważającego kierunku wiatrów. Wydaje mi się, że lepiej byłoby założyć jeden wielki omentarz daleko od centrum i to na prawym brzegu Wisły.

## Rozmieszczenie ludności

Jako zasadę przyjęliście zmniejszanie gęstości zaludnienia w miarę oddalania się od centrum. Zasada ta wypływająca z dążenia spekulantów do osiągnięcia jaknajwiększych zysków z t.zw. "dobrych punktów" w centrum miasta jest typowa dla miast kapitalistycznych. W projekcie Warszawy, opartym na dekreście komunalizacji gruntów, zasada ta traci sens. Dlaczego utrzymywać ją, skoro w planie naszym nie parcela, ale osiedle uznane jest za podstawową jednostkę układu miejskiego? Twierdzić, że na peryferiach zbudujecie całe osiedla, złożone z domków jednorodzinnych z indywidualnymi ogródkami dla rodzin liczących. Odsunięcie ich od centrum jest błędem, ponieważ właśnie liczne rodziny o różnorodnym składzie i rozległych zainteresowaniach najbardziej potrzebują powiązania z sercem miasta. Choć przewidujecie wyposażenie każdego osiedla w urzędnictwa społeczne, to jednak centrum posiadać będzie instytucje w skali ogólnomiejskiej, przeznaczone dla ogółu ludności i dlatego wydaje mi się, że nie należy rodzin liczących stawiać w pozycji mniej uprzywilejowanej, jeżeli chodzi o korzystanie z tych urządzeń. Śluszonym rozwiązaniem byłoby ustalenie jednolitej gęstości zaludnienia dla wszystkich dzielnic mieszkaniowych i wybudowanie w ramach każdego osiedla domów mieszkalnych wszelkiego typu - od domków jednorodzinnych aż do wielopiętrowych bloków. Jest to względ natury społecznej. Za tego rodzaju rozwiązaniem przemawiają także względy estetyczne. Urbanista i architekt ma znacznie większą swobodę w komponowaniu wnętrza osiedla jeżeli operuje zestawieniami brył o różnych wysokościach, niż w wypadku stosowania jednolitego gabarytu.

### Skarpa

Jeżeli tak mocno trzymacie się wytycznych, przekazanych przez historię, to musieliście zauważyć, że pałace wzdłuż skarpy były ongiś

mieszkalnymi domami magnatów. Mieli oni rację, wybierając taką właśnie sytuację dla domów mieszkalnych. Kontynuując tę tradycję, należałoby teren na skarpie przeznaczyć na dzielnice mieszkaniowe, a chcąc wzmóc ich pojemność możnaby było rozmieścić je jako szereg klinów, zwróconych ostrzem ku centrum miasta, a rozwarciem ku Wiśle. Miasteczko uniwersyteckie umieściłbym po drugiej stronie rzeki. W ten sposób zaktywizowalibyśmy lekceważoną dotychczas Pragę. Drapaczy nieba, które chcecie skoncentrować w pobliżu skrzyżowania Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich, nie wahałbym się przenieść na prawy brzeg Wisły. Byłyby one wtedy widoczne z okien wszystkich domów mieszkalnych, ustawionych wzdłuż owych klinów, sięgających na 500 metrów w głąb miasta i nie trzeba byłoby zadzierać głowy do góry, żeby obejrzeć fasadę drapacza. W ten sposób urozmailibyście płaski teren prawego brzegu Wisły i wykorzystalibyście we właściwej skali naturalne warunki obu brzegów.

### Z a b y t k i

Zaniepokoił mnie fakt, że zabardzo oglądacie się na przeszłość, że za dużo mówicie o respektowaniu planu dzielnic historycznych, o odbudowie zabytków. Rozumiem ból, jaki sprawia Wam zniszczenie wszystkich niemal budowli zabytkowych. Pojmuję, że do wszystkich zachowanych szczątków przywiązujecie ogromną wagę. Ale nie należy posuwać się zbyt daleko w respektowaniu relikwów przeszłości. Ciągłość i żywotność kultury narodowej wyraża się lepiej i bardziej przekonująco w budynkach wznoszonych obecnie, aniżeli w poszanowaniu resztek kamieni. Nie znaczy to, że nie należy przywiązywać wielkiego znaczenia do zabytków. Tym spośród nich, które ocalały, należy przywrócić ich dawne wartości, należy nawet dążyć do ich uwielokrotnienia, ale nie wolno, by zabytki całkowicie niemal zniszczone ciążyły jako zbyt wielkie serwituty na planie Warszawy.

### N o w e o s i e d l a

Przejdę teraz do przyszłości. Nie bardzo rozumiem politykę od-

budowy. Wydaje mi się, że należałoby bardziej konsekwentnie i z większym rozmachem prowadzić roboty, mające na celu oczyszczenie stolicy z gruzów. Z psychologicznego punktu widzenia jest to moment niezwyklej wagi: ludność powinna widzieć narastanie procesu oczyszczania miasta, aby nie miała wrażenia, że jest pogrzebana w gruzach na długie lata. Pod względem gospodarczym powinno to się również opłacić - im szybciej usuniecie gruzy, tym więcej cennych materiałów uda nam się wydobyć. Nie widzę jednak usiłowań w tym kierunku.

Wyjaśniono mi, że prace realizacyjne ograniczą się w Warszawie w ciągu najbliższych trzech lat do odbudowy lub częściowego remontu pewnej ograniczonej zresztą ilości izb, i że, z wyjątkiem kwoty pół miliarda złotych na budownictwo eksperymentalne, niema kredytów na budowę nowych osiedli. Nie jestem pewien, czy ten punkt widzenia jest dostatecznie umotywowany - moim zdaniem, należałoby równoległe prowadzić remonty i budowę nowych osiedli. Nie posiadam dostatecznych danych gospodarczych dla autoratytawnego rozstrzygnięcia tego zagadnienia i proszę o wyjaśnienia.

### Z a k o ń c z e n i e

Mam nadzieję, że nie weźmiecie mi za złe krytycznych uwag. Rozumiecie chyba, że opinia moja jest zupełnie obiektywna i że jest to opinia szczerego przyjaciela. Przepraszam za błędy, które mogły się wkraść do moich uwag. Staralem się możliwie jaknajdokładniej poznać zagadnienie odbudowy Warszawy, ale w ciągu 8-iu dni nie mogłem prze-  
stfudiować go dostatecznie szczegółowo. Dlatego wdzięczny będę, jeśli dyskusja wyjaśni ewentualne nieporozumienia.

warszawa, dnia 31 października 1946 r.

