

Architekt Hans SCHMIDT

Bazylen.

OPINIA O PLANIE GENERALNYM WARSZAWY.I. Okoliczności i cel orzeczenia.

Prezydent m.st. Warszawy, ob. Stanisław Tołwiński i Przewodniczący Komitetu Wykonawczego Maczelnej Rady Odbudowy m.st. Warszawy, gen. Marian Spychański, zwrócili się do mnie z prośbą o wyrażenie opinii o planie generalnym Stolicy.

W ciągu 2-tygodniowego pobytu w Warszawie miałem sposobność zbadać, w jakim stanie znajduje się obecnie miasto, tak ciężko doświadczone przez wojnę i zdać sobie sprawę z warunków geograficznych, ekonomicznych, socjalnych i historycznych, które posłużyły jako przesłanki dla opracowania planu generalnego. Dzięki staraniom współpracowników i rzeczoznawców Biura Odbudowy Stolicy i Polskiego Towarzystwa Reformy Mieszkańowej, zapoznałem się z pracami analitycznymi i syntetycznymi we wszystkich dziedzinach, które mają wpływ na opracowania planu. Prace te, poczynając od planu regionalnego aż do badań dotyczących funkcjonalnej i architektonicznej organizacji osiedla mieszkaniowego zasługują na szczególną uwagę.

Mimo bardzo korzystnych i ułatwiających zadanie warunków wydania opinii, orzeczenie moje jest tylko ogólne i dotyczy jedynie podstawowych zagadnień projektu. Wobec sumiennej pracy, której wyrazem jest plan generalny i która świadczy o głębokiej znajomości współczesnej urbanistyki, mogę jednak przyjąć bez



dalszych zastrzeżeń odpowiedzialność za ogólne uwagi, które postaram się sformułować możliwie zwięźle.

## II. Położenie geograficzne miasta.

---

Położenie geograficzne stolicy kraju jest wypadkową szeregu czynników, z których na pierwszym miejscu należy postawić przebieg dróg komunikacyjnych. Ich układ z kolei podyktowany jest warunkami geograficznymi kraju. Jest oczywistym, że wybór Warszawy na stolicę Polski w r. 1595 narzucony został przez możliwości komunikacyjne, które wynikały z położenia tego miasta w węźle systemu rzecznej Wisły, Bugu i Narwi.

Zburzenie Warszawy w 80% przez barbarzyńców nazistowskich teoretycznie mogłoby wysunąć pytanie, czy nie należałoby wybrać innego miejsca na stolicę Polski. Autorzy projektu nie postawili tego pytania i mieli rację. Mieli rację, ponieważ cała historia Warszawy potwierdza słusność wyboru usytuowania stolicy w punkcie zbiegu najważniejszych systemów rzecznych Polski. Historia kraju ufermowała Warszawę jako stolicę. Historyczny moment uwolnienia Polski zdecydował o tym, że nowa Warszawa musi powstać na miejscu dawnej.

## III. Ekonomiczne, socjalne i demograficzne podstawy planu miasta.

---

Plan generalny wychodzi z założenia, że Warszawa nie będzie tylko stolicą w sensie administracyjnym ale także głównym ośrodkiem ekonomicznym, przemysłowym i intelektualnym kraju.

Jest to założenie słuszne, z pewnością nie byłoby słusznym

utworzenie stolicy, zamieszkałej prawie wyłącznie przez urzędników i pracowników umysłowych. Przesnaczenie polityczne i kulturalne stolicy wymaga tego, aby były w niej reprezentowane wszystkie grupy społeczne.

Program urbanistyczny Warszawy przewiduje ograniczenie jej zaludnienia do maksymalnej cyfry 1.200.000 mieszkańców, w r. 1939 Warszawa miała 1.300.000 mieszkańców.

Wielka Warszawa - 1.200.000 mieszk. na przestrz. 15.000 ha

Grupa Dzielnic Centralnych	-	800.000	"	"	"	11.000 "
----------------------------	---	---------	---	---	---	----------

Maksymalna cyfra zaludnienia ma być osiągnięta dopiero po okresie przejściowym 10-15 lat, w ciągu którego liczba mieszkańców nie powinna przekroczyć górnej granicy 800.000 mieszkańców (obecnie mieszka w Warszawie ok. 520.000 ludzi). Doświadczenie na terenie Moskwy, która po rewolucji znów stała się stolicą, wykazuje, że trudno ograniczyć napływ ludności do stolicy bez stosowania rygorystycznych ograniczeń prawnych. W wypadku Warszawy o zaludnieniu jej zadecyduje ekonomiczny rozwój całego kraju. W każdym razie cyfry, przewidziane w programie, powinny być przyjęte jako minimalne. Plan przewiduje z jednej strony rezerwy, a z drugiej bierze pod uwagę ludność Warszawskiego Zespołu Miejskiego, która częściowo będzie mogła zwiększyć "załogę" miasta.

Podział ludności według zawodów (bilans pracy) oparty jest na danych statystycznych kilku krajów, wykazujących, że mniej więcej połowa ludności pracuje zawodowo. Zawodowo czynna ludność Wielkiej Warszawy dzielić się ma według zawodów w sposób następujący:

Rolnictwo .....	3%
Przemysł i rzemiosło .....	36%
Handel i ubezpieczenia .....	16%
Transport i komunikacja .....	11%
Urządzenia usługowe .....	13%
Oświata .....	8%
Służba Zdrowia .....	6%
Różne .....	7%
Razem	<u>100%</u>

Ilość zatrudnionych w przemyśle i rzemiosle wydaje się zbyt niską, zwłaszcza w porównaniu z miastami szwajcarskimi, gdzie przeciętny udział robotników wynosi 44%, 40% w mieście typowo urzędniczym, jakim jest Berne, 36% w Lozannie - mieście rezydencji, nauki i rentierów.

#### IV. Ogólna struktura miasta.

-----

Ogólną strukturę miasta wytyczają bardzo wyraźnie elementy topograficzne; dolina Wisły ó zachodnim brzegu, wznoszącym się mniej więcej do wysokości 20 m., z wydanie zaznaczoną linią Skarpy i niemal płaskim brzegu wschodnim.

Stare Miasto, oraz późniejsze dzielnice wybudowane w ciągu 17-go i nawet 18-go wieku z szeregiem pałaców, kościołów ó parków w południowej części Skarpy Woślanej, świadczą o wyraźnym i godnym podziwu zrozumieniu tej struktury topograficznej przez dawnych budowniczych Warszawy.

W 19-tym wieku miasto rozwijało się również w kierunku południowym, równoległe do Skarpy. Ale wkrótce miasto zaczęło się roslewać, jak plama oliwy we wszystkich niemal kierunkach. W ten sposób doszło do tego, że Warszawa przedwojenna - poza pięknymi dzielnicami historycznymi - stanowiła całość monotonna i chaotycz-

na zarazem, z niekonczącymi się ulicami - korytarzami, z domami o podwórzach-studniach z rozległym peryferyjnym "pasem śmieci", t.zn. bezładną mieszaniną budynków mieszkalnych, przemysłowych i terenów całkowicie zaniedbanych, tak charakterystyczną dla przedmieść miast 19-go i 20-go wieku.

Plan nowej Warszawy, oparty nie tylko na podstawie faktu, że miasto zostało zburzone w bardzo wielkim stopniu, ale także na podstawie zupełnie nowych możliwości, jakie stwarza komunalizacja gruntów miejskich, wprowadza nową i dużo wyższą koncepcję struktury urbanistycznej Warszawy, kładąc kres samowolnemu "rozlewaniu się plamy oliwy".

Plan nowej Warszawy przewiduje trzy wstęgi terenów zabudowanych o kierunku północ-południe, który dyktuje linia Wisły. Pasmo środkowe, obejmujące północne dzielnice mieszkalne, Stare Miasto, miasto 17-go, 18-go wieku oraz dzielnice 19-sto wieczne, położone na osi Marszałkowskiej, ciągnie się na długości ok. 18 km. Szerokość żadnej z 3-ech wstęg, oddzielonych od siebie bądź Wisłą, bądź niezabudowanym pasem zieleni, nie przekracza 5-7 km.

Taki układ miasta nie przypomina oczywiście dobrze znanego obrazu miasta o układzie koncentrycznym, jak Paryż, Londyn czy Moskwa. Ale plan przebudowy i odbudowy Warszawy w sposób bardzo śmiały wyciąga jasny wniosek ze specjalnej topograficznej sytuacji Warszawy, która przypomina raczej sytuację Stalingradu - miasta, które ciągnie się w warunkach jeszcze bardziej zdecydowanych wzdłuż Wołgi, na przestrzeni 50 km. osiągające szerokość maksymalną 5 km. W porównaniu z układem koncentrycznym, wzdłużny układ planu Warszawy daje wybitne korzyści:

1) Układ wsłużny pozwala w sposób bardzo prosty rozwiązać problem komunikacji. Przy współczesnych środkach transportowych główną przeszkodę stanowi nie długość trasy, ale ilość koniecznych hamowań ruchu, t.j. punktów skrzyżowań. Koncentryczny i zwarty układ miasta, oparty na systemie ulic w kształcie pajęczyny, utrudnia bardzo organizację komunikacji i powoduje zatłoczenie ("korki") w centralnych punktach. Teoretycznie, miasto o układzie wsłużnym, zwiększa długość tras komunikacji wewnętrznej. Praktycznie, wygrywa się najczęściej dzięki prostemu rozwiązaniu sieci transportowej.

2) Układ wsłużny pozwala łatwiej wydostać się z miasta. Bolączką większości współczesnych metropolii jest fakt, że mieszkaniec ma wrażenie, jakoby był więźniem w otaczających go murach, że bezustannie czuje na sobie ciężar organizmu miejskiego, a przestrzeń, otaczającą miasto, widzi tylko z samolotu. Plan Warszawy w sposób wzorowy wyciąga konsekwencje z układu otwartego - dolina Wisły z jednej strony, wolna przestrzeń równiny na zachodzie z drugiej strony są ujęte jako podstawowe elementy całej kompozycji. Układ miasta staje się zrozumiały, a jego zaplecze dostępne dla mieszkańców.

3) Ukształtowanie wsłużne odpowiada w zupełności tendencji historycznego rozwoju Warszawy. Stolica Polski nie niszczyła nigdy historycznego centrum miasta, aby na tym miejscu tworzyć centrum nowe. Centrum Warszawy przesunęło się prosto w miarę rozwoju miasta. Szanując tę tendencję, przyszła Warszawa może rozwijać się dalej i zajmować stopniowo dla tworzących się ośro-

ków nowe tereny, a jednocześnie zachować i wykorzystać w sposób właściwy historyczny układ Starego Miasta, Krakowskiego Przedmieścia i Nowego Świata, osi Saskiej i osi Stanisławowskiej.

#### V. Centrum miasta.

Dzięki bogatym możliwościom, przekazanych przez historyczny plan miasta, budynki przeznaczone dla celów dyspozycji administracyjnej, politycznej i kulturalnej mogą być rozmieszczone w sposób bardzo dogodny.

Ośrodek ekonomiczny, właściwe City, rozwinie się logicznie wokół centrum, utworzonego przez skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej z Al. Jerozolimską i na osi pierwszej z tych 2-ch arterii. Tu znajdą pomieszczenia budynki biurowe, hotele, wielkie magazyny, lokale rozrywkowe, music-halle, kawiarnie, restauracje i t.d.

Doświadczenie wykazuje, że ruch i atmosfera, jakie panują w City, sprzyjają tendencji do koncentracji i unikania nadmier-nych odległości.

City handlowe Warszawy obejmuje przestrzeń ok. 250 ha, (Londynu 900 ha, Zuricha 80 ha). Jeżeli odjąć od tego 20% całkowitej powierzchni potrzebnej na sklepy, lokale rozrywkowe i t.d. pozostanie do rozporządzenia przestrzeń 150 ha, przeznaczona na budynki biurowe. Bilans pracy wykazuje w sumie ok. 100.000 ludzi, zatrudnionych w handlu, ubezpieczeniach i t.d. Dałoby to gęstość zatrudnienia, wyrażającą się cyfrą 600 pracowników na 1 ha. Jest to cyfra stosunkowo niska, którą bez szkody dla pracowników można podnieść do 1000 na 1 ha. City handlowe jest więc przewidziane z dostatecznymi rezerwami.

Plan przewiduje w południowej części centrum dzielnice szkół wyższych. Pochwalam w pełni projekt stworzenia wyodrębnionej dzielnicy uniwersyteckiej. Doświadczenie wykazuje, że nawet w wypadkach, gdy urbanisci nie przewidywali w planie miasta specjalnej dzielnicy wyższych uczelni, koncentracja taka wytworzyła się samorzutnie, jako skutek ścisłej współpracy poszczególnych instytucji naukowych.

Z punktu widzenia ukształtowania samej dzielnicy, jej sytuacja w planie Warszawy jest bardzo dogodna (bliskość centrum miasta i przestrzeni wolnych, przeznaczonych dla sportu i t.d.). Ale dla organicznej struktury planu miasta, jako całości jest ona mniej korzystna. Dzielnica szkół wyższych stwarza klin, odcinający w sposób bolesny ekonomiczne centrum miasta od dzielnic mieszkaniowych wysuniętych na południe. Jednocześnie dzielnica ta będzie przecięta przez główną arterię, jaką tworzy Puławska i Marszałkowska. Z tej przyczyny oraz z powodu swoich znacznych rozmiarów (ok. 300 ha, t.zn. niemal tyle, ile właściwe centrum miasta), dzielnica szkół wyższych narusza równowagę całości planu. Z punktu widzenia tej całości, sytuacja dzielnicy szkół wyższych powinna być bardziej podporządkowana hierarchii ważności poszczególnych elementów miasta, z których podstawowymi są z jednej strony miejsca zamieszkania, z drugiej zaś centrum dyspozycyjne.

Jeżeli nie da się zmienić sytuacji tej dzielnicy, trzeba będzie jednak zrewidować jej plan. Byłoby pożądanym, zachowując podział w kierunku Wschód-Zachód, utworzony przez os. Stanisła-



wowską, zlikwidować przekątne drogi tego układu, który w epoce swego powstania nie był układem urbanistycznym, ale parkowym i rozszerzyć dzielnice centralne aż do tej osi. Kościół, znajdujący się przy Placu Zbawiciela swoją widoczną zdaleka sylwetą zaznaczyłby początek ul. Marszałkowskiej.

Dzielnica szkół wyższych może bez szkody dla swego rozwoju, ulec pewnej koncentracji. Należy również dążyć do bardziej bezpośredniego połączenia Marszałkowskiej z Paławską i do zasadniczej korekty planu Placu Unii Lubelskiej.

## VI. Przemysł.

Plan przebudowy Warszawy wychodzi ze słusznego założenia, że przemysł, a zwłaszcza przemysł precyzyjny powinien rozwijać się w stolicy. Rozmieszczenie 3-ech ośrodków przemysłowych (na zachód od centrum na Kamionku i Żeraniu) jest doskonałe. Unikając koncentracji przemysłu z jednej tylko części miasta, unika się jednocześnie nierównomiernego rozmieszczenia ludności i wynikających z nich trudności w organizacji transportu. Do dzielnic przemysłowych - miejsc pracy większości mieszkańców - można się dostać z jednakową niemal łatwością ze wszystkich dzielnic mieszkaniowych. Dzielnica przemysłowa, przylegająca od zachodu do centrum miasta będzie służyła wyłącznie dla przemysłu zelektryfikowanego, nieszkodliwego dla sąsiadujących z nim dzielnic mieszkaniowych.

Plan przewiduje dla przemysłu teren o pow. ok. 800 ha. Jeżeli przyjąć w przybliżeniu, że gęstość zatrudnienia wyniesie 200-400 osób na 1 ha (zależnie od rodzaju przemysłu), to teren odpowiadał-

by w sumie ilości 160-320.000 robotników. Bilans pracy daje cyfrę ok. 215.000 osób - zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle. Licząc, iż 50% tej liczby t.j. 130.000 pracować będzie w przemyśle, możemy stwierdzić, że tereny wydzielone w planie miasta dla celów przemysłowych posiadają dwie rezerwy.

Dla rzemiosła plan przewiduje pewną koncentrację w wielkich budynkach, umieszczonych w centrum miasta. Trzeba stwierdzić, że w planach miast, rozmieszczenie warsztatów rzemieślniczych, niedocenionych na ogół jako czynnik ekonomiczny, jest przeważnie sagadnieniem mniej przemysłanym, niż rozmieszczenie wielkiego przemysłu. Sytuacja przeważającej części zakładów rzemieślniczych z racji swego przeznaczenia (konserwacja, budynków i mieszkań, wszelkiego rodzaju reperacje i t.p.) powinna wiązać się z dzielnicami mieszkaniowymi. Zeby jednak uniknąć niedogodności, zbyt bezpośredniego sąsiedztwa tych zakładów z mieszkańami, należy przewidzieć dla nich w każdej dzielnicy mieszkaniowej specjalne tereny.

#### VII. Dzielnica mieszkaniowa.

---

Plan przewiduje trzystopniowy podział terenów mieszkaniowych; dzielnica mieszkaniowa (50.000 do 100.000 mieszkańców) w osiedle - podstawowa jednostka układu miasta (około 10.000 mieszkańców i kolonia ok. 2.000 mieszkańców) wszystkie zaopatrzone w urządzenia administracyjne, kulturalne i społeczne.

Zasada ta w teorii i w praktyce została wprowadzona po raz pierwszy do współczesnej urbanistyki przez architektów Związ-

ku Radzieckiego. Uznają ją dzisiaj jako podstawowy postulat porządku społecznego i architektonicznego teoretycy urbanistyki brytyjskiej. Realizacja tej zasady w planie Warszawy została przeprowadzona w sposób b-konsekwentny i korzystny zarówno dla całokształtu struktury miasta, jak dla jego jednostek podstawowych.

Jako typ domu mieszkalnego przewiduje się domki jednorodzinne i domy wielorodzinne, bądź 2-3 piętrowe, bądź 6-piętrowe z windą. Ten podział, wyłączający domy 4-5 piętrowe, które zwykle pozbawione są wind, jest pomysłem bardzo szczęśliwym z praktycznego i społecznego punktu widzenia.

Podział na domki jednorodzinne i domy zbiorowe - to ostatnie przesnaczone dla rodzin mniej licznych lub bezdzietnych, jest przewidziany w taki sposób, że domki jednorodzinne znajdują się przede wszystkim w dzielnicach położonych na peryferiach i pomieszcza nie więcej niż 25% ludności.

Poswole sobie poczynić kilka uwag na temat tego podziału. Jeżeli wziąć średnią ~~z~~ zagranicznych danych statystycznych z tej dziedziny, to otrzymuje się jednakową ilość mieszkań w domkach jednorodzinnych i w domach zbiorowych. To znaczy, że w 50% mieszkań objętych przez domy zbiorowe zamieszka tylko 35% ludności, a w drugich 50% - w domkach jednorodzinnych 65% ludności. Z drugiej strony, ze społecznego punktu widzenia można zgodzić się z projektem tworzenia specjalnych osiedli dla rodzin licznych i umieszczenia ich tylko na peryferiach. Każde osiedle powinno zawierać pewien odsetek mieszkań, przeznaczonych dla ro-

dsin licznych i to niekoniecznie w domach jednorodzinnych z ogródkami. Domy czynszowe 2-3 piętrowe są również bardzo pożądaną formą zamieszkania dla rodzin licznych. Małe dzieci mogą być nawet lepiej obsłużone przez wspólne dziecięce, znajdujące się tuż przy domu, niż przez ogródek rodzinny.

Należy więc przewidzieć w osiedlach mieszkaniowych zabudowę mieszaną. To wyłącza rygorystyczne strefowanie (Zoning), stosowane w urbanistyce zachodniej, jako jedyny sposób zaprowadzenia pewnego porządku w zabudowie i w eksploatacji terenów, którymi samorząd nie dysponuje. W warunkach dogodnych, w jakich znalazło się miasto Warszawa dzięki dekretowi o komunalizacji gruntów, mechaniczny "Zoning", prowadzący do jednostajnej architektury, stracił wszelki sens - architekt projektujący od razu całe osiedle na realnych terenach miejskich, może operować zestawieniem różnych wysokości. Oczywiście będzie to korzystne dla kompozycji architektonicznej osiedli mieszkaniowych nowej Warszawy

#### VIII. Organizacja transportu.

Komunikacja jest jednym z najbardziej witalnych elementów współczesnego życia wogóle, a aglomeracji miejskich w szczególności. Niesłyszany postęp w dziedzinie nowoczesnego transportu z jednej strony, z drugiej zaś niemożliwości pełnego wykorzystania tego postępu z powodu "arteriosklerozy" naszych miast w ich obecnym stanie - oto choroba, która ugodziła śmiertelnie szereg współczesnych metropolii.

Należy wystrzegać się wszelkich fałszywych wniosków z powyższych przesłanek. Nie może być mowy o ograniczeniu roli tran

portu w życiu miast i krajów.

Wszelkie koncepcje "reformatorskie" zmierzające do zredukowania roli transportu przez rygorystyczne zespożenie miejsc pracy z miejscami zamieszkania, są nierealne, a przy tym zaco-fane ze społecznego punktu widzenia, ponieważ ograniczają sobo-dę wyboru zatrudnienia robotnika i członków jego rodziny. Wprost przeciwnie, aby rozwinąć życie współczesne, należy zapewnić technice komunikacyjnej swobodę rozwoju.

Racjonalna organizacja nowoczesnej sieci transportowej kładzie kres silnie skoncentrowanym miastom, położonym w słabo uzbrojonym regionie. Miasto współczesne nie przestając być aktywnym ośrodkiem rozszerza się w suburbanizowany region, które-go zasięg określony będzie możliwościami codziennej komunikacji.

Wychodząc z powyższych założeń, plan generalny Warszawy nie ogranicza się do grupy dzielnic centralnych, ale jest ściś-le związany z planem t.zw. Warszawskiego Zespołu Miejskiego, zajmującego przestrzeń o wymiarze 60 x 40 klm., oś wzdłużna tego układu opiera się na południu o Czersk, na północy zaś o Modlin. Doświadczenia z dziedziny planowania zagranicznego do-wodzą, że wymiary takie są całkowicie realne, a poniekąd ~~xxx~~ nawet narzucone przez potrzeby współczesnego miasta, jak np. zaopatrzenie mieszkańców w świeże produkty hodowlane, ogrodowe i rolne, współpraca przemysłowych ośrodków centralnych z ośro-dkami regionalnymi oraz potrzeba bezpośredniego i stałego kon-taktu mieszkańców z przyrodą.

Organizacja transportu miasta Warszawy jest wtedy powia-

zana w jedną całość z siecią komunikacyjną regionu, która z kolei stanowi odcinek ogólnokrajowego i międzynarodowego układu komunikacji.

Z pomiędzy wszystkich środków transportowych, największy wpływ na plan miasta wywiera kolej żelazna, która jest środkiem transportu masowego, niezbędnym nawet w okresie samochodu i samolotu. Z racji swojej sztywności i kosztów inwestycyjnych najmniej nadaje się do podstawowych przeobrażeń. Sieć dróg żelaznych w nowej Warszawie została zorganizowana, bez wprowadzenia zasadniczych przekształceń w sposób bardzo jasny na osi Wschód-Zachód, przechodzącej przez administracyjne i ekonomiczne centrum miasta. Przy wejściu do miasta cztery kierunki sektora Wschodniego (Odański, Leningradzki, Miński i Lwowski) i trzy kierunki sektora Zachodniego (Poznański, Łódzki i Krakowski) są doprowadzone do jednego przebiegu, z równoległym biegiem rezerwowym. Jednocześnie za pomocą pociągów lokalnych miasto łączy się z głównymi kierunkami regionu. Jeżeli przyjąć jako średnią szybkość na tych liniach 35 km na godzinę, to odległość przebyta w ciągu 1/2 godziny do centrum wyniesie 17,5 km - w tym promieniu leżą związane z miastem ośrodki zaplecza, jak Jabłonna, Wołomin, Salejówek, Otwock, Piaseczno, Pruszków.

Warszawa zajmie ważne miejsce w sieci przyszłych autostrad. Plan przewiduje przebieg autostrady Wschód-Zachód w pasie niezabudowanym, który oddziela dzielnice centralne od północnych dzielnic mieszkaniowych, podczas gdy autostrady o kierunku północ-południe przejdą w odległości 2-3 km. od Wisły. W ten sposób



autostrady dla ruchu dalekiego ze skrzyżowaniami w różnych poziomach odciążą ruch samochodowy wewnątrz miasta. Porównywując ten nadzwyczajnie prosty i właściwy system z projektowanym systemem autostrad londyńskich, trzeba stwierdzić korzyści jakie daje system wadliwy przyszłej Warszawy w stosunku do systemu okrężno-promieniastego.

Miasto z górami milionowe nie może zaspokoić potrzeb komunikacji wewnętrznej jedynie za pomocą tramwajów i autobusów. Powstaje konieczność założenia sieci szybkobieżnej kolei miejskiej na długich trasach o kierunku północ-południe, przeprowadzonych bądź w terenie, bądź w otwartym wykopie, bądź wreszcie w tunelu (na odcinku śródmiejskim). Kolej taka będzie miała przeciętną szybkość 25 km. na godzinę.

Sieć szybkobieżnej kolei Warszawskiej przewiduje dwie niezależne trasy; lewo - i prawobrzeżną. Linia lewobrzeżna rozgałęzia się na trzy odnogi równoległe do odcinka centralnego. Wydaje mi się, iż sieć ta zaprojektowana jest w sposób prosty i słuszny z tym zastrzeżeniem, że uwzględniona będzie konieczność ścisłej współpracy linii szybkiego tranzytu z lokalnymi liniami tramwajów i autobusów.

Zwracam jednak uwagę na zasadniczą wadę, jaką stanowi brak powiązania sieci lewobrzeżnej i prawobrzeżnej. Należy koniecznie powiązać obie te trasy co najmniej w dwóch punktach; na osi Górnośląskiej i na osi autostrady WZ, przecinającej miasto w okolicy Dworca Gdańskiego. W ten sposób zarówno dzielnice północne, jak i południowe zostaną w sposób właściwy powiązane liniami

szybkiego transportu pomiędzy sobą oraz z trasami ruchu pospiesznego na obu brzegach rzeki.

### IX. Tereny zielone.

Plan Generalny przewiduje nie tylko wykorzystanie istniejących parków miejskich, ale wprowadza nowy układ otwartych przestrzeni zielonych organicznie związanych z planem miasta, które łączą dzielnice pomiędzy sobą i okalają miasto. Układ ten uzupełniony dzielnicowymi i osiedlowymi placami zabaw i terenami sportowymi realizuje w całej rozciągłości jeden z naczelnych postulatów urbanistyki współczesnej, jakim jest dostarczenie mieszkańcom miast powietrza, zieleni, wody i słońca.

Organizacja wczasów mieszkańców miasta wymaga zagospodarowania regionu, w szczególności zaś udostępnienia malowniczych terenów nadrzecznych, lasów i łąk. Niestety, lasy łączące w bliskości Warszawy, są w 50% przetrzebione, nie tylko na skutek dewastacji wojennych, ale również w wyniku charakterystycznej dla końca XIX wieku rabunkowej gospodarki leśnej. Plan regionalny przewiduje dolesienia, sakrojone na wielką skalę. Realizacja tych zamierzeń wpłynie nie tylko na polepszenie warunków wczasów ludności miejskiej, ale przyczyni się jednocześnie do poprawy klimatu i ułatwi regulację systemu rzeczno-

### X. Realizacja techniczna i ekonomiczna.

Sprawy realizacji technicznej i ekonomicznej niesłychanie skomplikowane w trudnych warunkach, w jakich Warszawa i Polska znalazły się po barbarzyńskiej wojnie, mogłem w orzeczeniu tym



rozpatrzyć tylko pobieżnie. Wybrałem jedynie czynniki, wpływające bezpośrednio na sam plan. Jest rzeczą oczywistą, że obecny plan generalny realizowany będzie etapami w ciągu długich lat. Narzuca się tedy pewna hierarchia ważności zagadnień i wpływająca z niej kolejność realizacji:

- 1) odbudowa miejsc pracy pierwszej potrzeby (administracja, przemysł, oświata, handel),
- 2) odbudowa mieszkań,
- 3) rozwinięcie sieci transportu w miarę narastania potrzeb,
- 4) zasiedlenie wolnych przestrzeni.

W państwie, nieopartym na gospodarce planowej, tego rodzaju etapowanie realizacji mogłoby stanowić wielkie niebezpieczeństwo dla podstaw samego planu. Ale warunki planowej gospodarki społecznej w nowej Demokratycznej Polsce i komunalizacja gruntów stolicy gwarantują w znacznym stopniu realizację planu bez poważniejszych konfliktów.

Plan funkcjonalny t.zn. podział przestrzeni miejskiej na tereny pracy, mieszkania, wypoczynku i komunikacji obowiązuje od chwili zatwierdzenia go przez właściwe władze i do czasu świadomego storygowania go, nawet jeżeli realizacja jego wymagać będzie długiego okresu czasu, w ciągu którego konieczne będą pewne prowizoria dla zaspokojenia doraźnych potrzeb mieszkańców, (baraki, budynki semipermanentne i t.p.). Ale wiedząc z doświadczenia, że w trudnych warunkach ekonomicznych budynki prowizoryczne trwają znacznie dłużej, niż to zamierzają ich projektodawcy, radziłbym grupować je na terenach międzysielni-

cowych, nie przeznaczonych w przyszłości na zabudowę stała, albo na wolnych terenach w regionie.

## XI. Realizacja architektoniczna.

---

Architektoniczna realizacja planu wysunie problemy nie mniej skomplikowane i trudne od tych, które wysuwa realizacja techniczna i ekonomiczna. Ani układy urbanistyczne XIX wieku - ulice korytarze o jednostajnym gabarycie, ani zupełny chaos współczesnych metropolii amerykańskich nie mogą służyć za wzór dla miasta naszych czasów. Doświadczenia Związku Radzieckiego w dziedzinie budowy nowych miast zostały przerwane przez wojnę. Tak zw. heliotropiczna zabudowa osiedli mieszkalnych, lansowana w latach 30-tych przez urbanistów niemieckich lub anglosaskie przykłady miast-ogrodów, czy jednostek sąsiedzkich, mogą służyć jedynie w pewnym stopniu jako wzory dla poszczególnych fragmenców, ale nie znajdziemy w nich wskazówek dla ukształtowania całości miasta. Corbusierowskie miasta złożone z samych wieżowców stanowi rozwiązanie b.krańcowe, będące raczej skutkiem eksploatacji terenów w miastach kapitalistycznych, aniżeli wynikiem analizy nowych warunków technicznych i społecznych.

Architektoniczna realizacja planu Warszawy wymaga głębokiego przestudiowania w planach szczegółowych 3-ich podstawowych elementów miasta:

- 1) funkcjonalnego i architektonicznego rozwiązania dzielnicy mieszkaniowej, któreby pozwoliło uniknąć zarówno anarchii i przypadkowości, jak jednostajności i monotonii zabudowy i

któreby pod względem walorów kompozycji przestrzennej nie ustępowało dobrym wzorom przeszłości.

2) Funkcjonalnego i architektonicznego ukształtowania City, t.j. dzielnicy, skupiającej domy biurowe, magazyny centralne i t.d. Sprawy tej nie rozwiązuje bynajmniej wysuwany przez niektórych architektów B.O.S. projekt grupy drapaczy chmur w centrum miasta. W dalszym ciągu niniejszych uwag postaram się wyjaśnić mój punkt widzenia na koncentrację wieżowców w Warszawie.

3) Funkcjonalnego i architektonicznego rozwiązania dzielnic przemysłowych. Sprawy tej nie wolno zaniedbać - ani pozostawić jej przypadkowi i anarchii, które dotychczas panują niepodzielnie we wszystkich niemal istniejących dzielnicach przemysłowych miast współczesnych.

Realizacja architektoniczna, opierająca się na zasadniczych wytycznych planu generalnego, musi stanowić jednolity organiczny obraz całości miasta. Dla dzielnic, pochodzących z epoki średniowiecza, baroku i klasycyzmu, przeszłość Warszawy może być źródłem cennych wskazań i sugestii. Ale większość dzielnic mieszkaniowych, City i kompozycja osi ul. Marszałkowskiej, Al. Jerozolimskiej, Al. Na Skarpie, to teren dla rozwiązań w nowej zupełnie skali i dla nowych potrzeb. Dyskutowaliśmy nad sprawą wspomnianej wyżej grupy drapaczy chmur, o ile uznamy że tak wysokie domy stanowią konieczny element składowy kompozycji współczesnej Warszawy, to jednak uważałbym, że w żadnym razie nie należy skupiać ich w jednej grupie centralnej, ale

raczej roznieść wzdłuż całej sylwety miasta w taki sposób, aby skoncentrowały najważniejsze odcinki Marszałkowskiej, która ma być główną osią śródmiejską. Poza tym drapacze chmur wymagają należytej skali otoczenia, ażeby mogły być widziane zarówno z bliska, jak ze znacznej odległości.

Nasuwają mi się jeszcze jedna uwaga. Miasto demokratyczne, nawet najskromniejsze, a tym bardziej Warszawa - stolica nowej Polski - jest czymś więcej, aniżeli sumą funkcjonalnych elementów; dzielnic mieszkaniowych, ośrodków pracy, terenów wypoczynkowych i tras komunikacyjnych. Mieszkaniec miasta, który może mieszkać w jednej dzielnicy, a pracować w innej, pragnie wyczuwać swoje miasto jako twór zbiorowego wspólnego wysiłku. Obywatel Polski, który zwiedza swoją stolicę, powinien móc od razu trafić do serca miasta, t.j. do centrum dobrze wybranego pod względem terenowym.

Analiza miast starożytnych, średniowiecznych i renesansowych, wykazuje dobitnie, jak ważną rolę odgrywały w nich agory, forum, place targowe, czy ratuszowe lub kościelne. Funkcja transportu tak bardzo rozwinięta w mieście współczesnym nie pozwala kopiować niewolniczo układu dawnych placów. Ale niedocenicenie roli placów w kulturalnym i politycznym życiu miasta i rezygnowanie ze znalezienia właściwej dla nich nowoczesnej formy byłoby błędem nie do wybaczenia.

Ta sprawa narzuca się z całą siłą, jako zagadnienie architektoniczne i urbanistyczne o pierwszorzędym znaczeniu dla szczegółowych planów nowej Warszawy. Ani średniowieczny rynek,

ani piękne Cour d'honneur z epoki baroku nie mogą spełnić zadań, narzuconych przez nowy styl życia i współżycia mieszkańców demokratycznej Warszawy. Ani ich wymiary dawnych placów, ani powiązanie z całością kształtem organizmu miejskiego nie są już dla nowych warunków wystarczające. Nowe ośrodki wielkich publicznych zgromadzeń przewidzieć należy w najbardziej aktywnych częściach noworosbudowanego miasta, niektóre z nich w pobliżu Marszałkowskiej i w ścisłym z nią powiązaniu, a także w kompozycyjnym związku z głównym politycznym ośrodkiem kraju - parlamentem, który stanąć ma na skraju Skarpy.

Kończąc moje uwagi, pozwalam sobie powinszować dokonanego dzieła Władzom Naszego Kraju, Samorządowi m. Warszawy oraz tym wszystkim, którzy współpracowali nad generalnym planem Stolicy.

Rozumiem i rozumiacie wszyscy, że plan to jeszcze nie realizacja, że przez samo stworzenie planu, Warszawa nie stała się miastem żyjącym pełnią życia.

Ale plan generalny Stolicy, oparty o plan odbudowy gospodarczej całej Polski, jest warunkiem koniecznym dla przyszłej realizacji w skali możliwości i zadań naszych czasów.

Jestem przekonany, że w tym sensie plan nowej Warszawy jest wielkim krokiem naprzód w kierunku budowy nowych miast dla nowej ludzkości.

Warszawa, dnia 14 października 1946 r.

nr.

