

Prof. Tadeusz Tołwiński.

Dokumenty

25. VII 47

93

WSTĘPNA OPINIA
O SZKICOWYM PLANIE
WARSAWY, WYKONANYM PRZEZ

B. O. S.

Warszawa, 14.V.1946 r.



Opinia poniższa dotyczy podstawowych zagadnień planu Warszawy lewobrzeżnej przedstawionego przez B.O.S. Opracowana jest na podstawie wieloletnich studiów w tej dziedzinie i wielu prac badawczych zniszczonych w 1944 r. W materiale cyfrowym posiłkowałem się - w obecnym wstępnym stadium pracy - przybliżonymi notatkami i danymi pamięciowymi.

Opinia ta nie obejmuje zagadnienia realizacji planu, w jej aspekcie gospodarczym i społecznym, która może zdecydować w ogóle o jego przydatności. Dotyczy ona wyłącznie zarysów urbanistycznych i technicznych w zakresie, w jakim szkic w podziałce 1:10.000 może ją wyrazić.

Nie obejmuje ona również bardzo ważnego dla oblicza i kultury stolicy i całego kraju, zagadnienia utrzymania i rekonstrukcji dzielnic, ciągów ulicznych i gmachów zabytkowych znamienych dla charakteru Warszawy. Dziedzina ta została, sądząc z otrzymanych informacji i wypowiedzi publikowanych przez B.O.S. opracowana celowo i bardzo wszechstronnie i nie koliduje w żadnym punkcie z niniejszą opinią.

W S T E P N A O P I N I A
o szkiecowym planie Warszawy
wykonanym przez B.O.S.
w podz. 1:10.000.

I. W a r u n k i p r z y r o d z o n e .

Przy założeniu, że Warszawa ma być odbudowana, a nie jako stolica przeniesiona na inny obszar, mniej lub więcej odległy, najzupełniej słusznym jest pogląd, przemawiający z planu, a dążący do wykorzystania maksimum dodatnich cech przyrodzonych obszaru, na którym rozgrywały się burzliwe dzieje siedmiu stuleci budowy miasta. Słusznym więc jest podkreślenie znaczenia skarpy warszawskiej, tak wybitnie akcentowanej w wielu dawnych studjach i opiniach dotyczących planu miasta. Również słusznym jest podkreślenie roli krajobrazowej, gospodarczej i komunikacyjnej Wisły, jako osi komunikacji wodnej całego państwa.

Podobnie celowe jest przyjęcie Warszawy jako organizmu urbanistycznego centralnego w t.zw. Warszawskim Zespole Miejskim, sięgającym od Modlina do Góry Kalwarii po obu brzegach rzeki w kierunku północno-południowym i od Pruszkowa do Wołominu w kierunku wschodnio-zachodnim. Warszawa odgrywa tu rolę ośrodka warsztatów pracy gospodarczej, administracyjnej i kulturalnej, spełnia funkcje społeczne, a znajduje odciążenie dla przyrastającej w przyszłości ludności w szeregu mniejszych ośrodkach miejskich w Zespole zgrupowanych. Mają one charakter bądź wyłącznie mieszkaniowy - z dojazdem do pracy w Warszawie -

badź też charakter osiedli o pełnych lub prawie pełnych funkcjach miejskich (t.j. mieszkań i warsztatów pracy) z okresowymi tylko związkami gospodarczymi, społecznymi i kulturalnymi, które je łączą z centrum społecznym.

Z poglądów tych słusznie wynika dążność do przesunięcia całego miasta bliżej ku skarpie - z zachodu na wschód - i naprawienia w ten sposób błędów bezplanowej i chaotycznej zabudowy miasta w ciągu w. XIX - XX.

Jednakże bliższe wniknięcie w sprawę umiejscowienia organizmu miasta w obszarze przyrody, będącym do dyspozycji nasuwa dalej idące wnioski - n i e d o s t a t e c z n i e uwzględnione w opiniowanym planie.

A mianowicie: okres dodatniego planowania urbanistycznego i dobrych tradycji zabudowy, poparty dokładną znajomością terenu i umiejętnością funkcjonalnego wyzyskania miejscowych warunków ^{trwał} ~~trwał~~ w Warszawie przez długie wieki. W tym czasie miasto rozrastało się mniej więcej równomiernie na północ i na południe od Zamku i Rynku Staromiejskiego dokładnie wzdłuż skarpy - a w znacznie mniejszym stopniu ku zachodowi, w głąb łądu. W rezultacie plany Tirregalle'a u schyłku wieku XVIII ukazują nam miasto harmonijnie rozrośnięte na obszarze od Zoliborza (późniejsza Cytadela) do Ujazdowa. Dopiero powstanie 1831 r., budowa Cytadeli, zniszczenie i zrównanie z ziemią całej północnej dzielnicy miasta, sztuczne amputowanie obszaru miejskiego na linii Powąski - ul. Konwiktorska rozpoczynają proces nienaturalnego i brutalnego przesuwania ośrodka cięż-

kości miasta na południe.

W kilkanaście lat później uruchamia się dworzec kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, tworząc nowy magnes w sztucznym i bezplanowym przesuwaniu się miasta na południe. Odcięcie torami kolejowymi obszaru na południe od kolei W.-Wiedeńskiej, między okopami Lubomirskiego a Marszałkowską powoduje wylew masy budowlanej miejskiej na czworobok Marszałkowska - Hierozolińska - Ujazdowska - Bagatela oraz intensywną zagęszczoną zabudowę o typowych dla wieku XIX blokach urbanistycznych, które skądinąd nadawałyby się do zabudowy racjonalnej.

Powoli i stopniowo wypełniają się obszary zachodnie w czworoboku ul. Marszałkowska - Chłodna - Towarowa - Chmielna.

Oddziaływanie popowstaniowych wojskowych zakazów zabudowy lub ograniczanie do zabudowy niskiej, przeważnie drewnianej powoduje w dalszym ciągu utrzymanie pustynnego charakteru dawnej dzielnicy północnej oraz powolną degradację niezburzonej dzielnicy Nałewkowskiej, jak również powoduje dalszy sztuczny w tych warunkach wylew miasta na obszar Mokotowa, jego rozciągnięcie się wzdłuż ulicy Puławskiej, ze szczególnie intensywną i bezkierunkową zabudową w okresie lat 1921 - 39.

Jednocześnie w myśl odwiecznych zasad urbanizacji zabudowuje się intensywnie Powiśle, ochronione w międzyczasie wałami od zalewów i jako tako wyposażone. Tworzy się tu charakterystyczny skrajnie chaotycznie zabudowany trójkątny obszar z północnym szczytem opartym o tarasy Zamku, dwoma bokami utworzonymi przez skarpe i brzeg Wisły - z podstawą na ul. Łazienkowskiej. W sposób nader znamienny intensywność zabudowy

wzrasta wprost proporcjonalnie do wzmagającego się odstępu między brzegiem a skarpą.

I tu dyktują zabudowę odwieczne choć może nieświadome zasady urbanizacji, t.j. chęć gospodarczego i komunikacyjnego korzystania z dobrodziejstw rzeką: poczynając od dawnych magazynów i młynów zbożowych, do których spływa zboże z górnych rolniczych obszarów kraju, a kończąc na nowoczesnej elektrowni pompującej wodę do chłodzenia turbogeneratorów.

Wyjaśniewszy sobie zasadnicze kierunki, ich przypadkowe i narzucone często z zewnątrz powody w rozroście obszaru miejskiego dochodzimy do wniosku, że:

n a l e ż y k o n s e k w e n t n i e i ś m i a ł o p r z e p r o w a d z i ć p r z y j e t ą p r z e z B.O.S. i p r z e z s t u d i a d a w n i e j s z e z a s a d ę i p r z e s u n ą ś ś r o d e k c i ęż k o ś c i m i a s t a z p o w r o t e m k u p ó ł n o c y, p r z y w r a c a j ą c m u j e g o d a w n e z d r o w e k i e r u n k i, a n u l u j ą c n i e n a t u r a l n e, a p o c z ę ś c i w r ę c z k a t a s t r o f a l n e p o w o d y i s k u t k i, j e g o w y k r z y w i e ć i z a h a m o w a ć.

Bliskość skarpy do Wisły w północnej połowie obszaru miejskiego jest podwaliną przyszłej rozbudowy Zoliborza i Marymontu i przywrócenia pierwszorzędnej roli północnej połowie Śródmieścia od Ogrodu Saskiego do Dworca Gdańskiego, Lasak Biełański, wzgórze Cytadeli, Kępa Potocka, z ewentualnym znacznym jej rozszerzeniem po uregulowania Wisły, park Młociński i bliskość puszczy Kampinoskiej stanowią bezcenne czynniki przyro-

dzony, przeważające w sposób zdecydowany punkt ciężkości miasta z powrotem ku północy. Przy tym prostopadła do rzeki w schodnio-zachodnia oś miasta powraca do odwiecznej sytuacji w okolicę Zamku i założenia Saskiego.

W południowej części obszaru miejskiego począwszy już od Al. Jerozolimskiej, odległość skarpy i Wisły szybko wzrasta dochodząc do 3-5.klm. na linii Wierzbna i czyniąc plastyczne i użytkowe współdziałanie tych podstawowych czynników przyrody zupełnie iluzorycznym i nieosiągalnym.

W wyniku powyższych rozważań uważam za konieczne przesunięcie na północ nowocześnie zorganizowanego obszaru Warszawy i przyjęcie osi założenia Saskiego za podstawową linię prostopadłą do rzeki w kompozycji planu miejskiego, założonego od Bielan do Królikarni.

Sprawa regulacji Wisły - w planie niedostatecznie jeszcze wyjaśniona - wymaga po kilkudziesięciu latach dyskusyj i studiów, powzięcia ostatecznych i realnych decyzji i konkretnego włączenia do planu odbudowy miasta.

W każdym razie licząc się z zakresem robót regulacyjnych Wisły od Torunia do Krakowa i wyżej wymagających olbrzymich nakładów i kilku dziesiątków lat pracy, należy już dziś wykorzystać możliwości wyładunkowe bulwarów nadrzecznych i będący w budowie port na Saskiej Kępie dla aktualnych i ogromnych

potrzeb transportowych, budowlanych i żywnościowych miasta.

II. R o z m i e s z c z e n i e l u d n o ś c i .

Na obszarze omówionym w Dz.I niniejszej opinii B.O.S. przewiduje rozmieszczenie 800.000 ludności. Liczba ta wydaje się słuszną i jest zgodna z opracowaniem wniosków Komisji Urbanistycznej w latach 1939 - 41 - przed wyniszczeniem 400.000 ludności dawnej Warszawy.

Przyjmując w dalszych rozważaniach tę liczbę jako racjonalną i dostatecznie szeroką podstawę planowania stolicy, liczę się z ewentualnością dalszego przyrostu ludności. Jednak dla jej potrzeb, które się skryształizują może w ciągu kilkunastu lat - należy przewidzieć dzisiaj tylko wolne przestrzenie i racjonalną sieć głównych arterij. Dalszy ciąg planowania szczegółowego należy pozostawić przyszłości, którą przyniesie udoskonalenia techniczne i może nieoczekiwane możliwości w procesach urbanizacji.

Jednocześnie przyjmując liczbę 800.000 ludności należy podkreślić ogólnie przyjętą już w urbanistyce nowoczesnej dążność do dezurbanizacji w miastach milionowych. Nowoczesna technika komunikacyjna daje pełne możliwości korzystania z dóbr społecznych i kulturalnych w ośrodkach niewielkich, a gospodarczo dobrze zorganizowanych na tle regionu. W naszym wypadku byłyby to Warszawski Zespół Miejski.

W obecnych warunkach życia Polski, w aspekcie odbudowy całego państwa, w aspekcie zapotrzebowania ludzi do całego

zniszczonego kraju, do zasiedlenia ziem odzyskanych - liczba 800 tys. wydaje się maksymalną w odniesieniu do obszaru miasta w granicach administracyjnych i w okresie najbliższych dziesiątków lat.

Sprawę odbudowy Warszawy należy ująć jako tworzenie jednolitego dzieła gospodarczego, budowlanego i przestrzennego, spełniającego określone funkcje społeczne i państwowe oraz dającego dodatnie warunki mieszkania i pracy dla 800 tys. ludzi. Wobec tego rozmieszczenie ludności na danym obszarze powinno być celowe i planowe, t.j. ułatwiające różnorodne ekonomiczne i szybkie wyposażenie terenu miejskiego - od uprawy rolnej, leśnej i ogrodowej do asfaltowanych i jasno oświetlonych arteryj miejskich, domów mieszkalnych, gmachów społecznych i państwowych i t.d.

Na pierwszy rzut oka porównanie planów przedwojennych, zakrojonych na 2,1/2 - 3 milionów ludności i planu omawianego, przygotowanego na 800 tys., nasuwa wątpliwości co do braku zwartości w budowie jednolitego dzieła, jakim winno być miasto nowoczesne o rozwiniętym życiu społecznym, o wysokim poziomie wyposażenia technicznego, o charakterze stołecznym.

Rozważmy to zagadnienie w odniesieniu do Warszawy lewobrzeżnej, mając przede wszystkim na myśli wykorzystanie najlepsze obszaru Warszawy Stanisławowskiej (około 2.400 ha) w myśl uwag w Dz.I.

Ma tu być rozmieszczona ludność 550 tys. przyjmując, że

że na Pradze rozmieszcza się 250 tys. Przyjmując bardzo niską normę (nie wliczając przestrzeni zielonych) 350 mieszkańców na ha, a więc przewidując zabudowę bardzo luźną, odpowiadającą najdalej idącym normom europejskim, otrzymamy zapotrzebowanie terenów budowlanych mieszkaniowych:

$$a) 550.000 : 250 = 1.571 \text{ ha.}$$

Dalej określimy w przybliżeniu zapotrzebowanie terenów pod warsztaty pracy, biura administracji państwowej i gospodarczej, gmachy społeczne i t.p. Przyjmiemy, że z 550 tys. ludności będzie 250 tys. zawodowo czynnych pracujących w Warszawie lewobrzeżnej. Przyjmując ponadto rozmieszczenie 200 ludzi na ha (drobny i średni przemysł, rzemiosło, biurowość) otrzymamy:

$$b) 250.000 : 200 = 1.250 \text{ ha.}$$

W odniesieniu do nieodzownych przestrzeni zielonych przyjmujemy wysoką normę (bez lasów, pól, ogrodów użytkowych, wód) = 24 m² na mieszkańca.

$$c) 550.000 \times 24 = 1.320 \text{ ha.}$$

Dla celów szkolno-wychowawczych, dla 110 tys. dzieci i młodzieży otrzymamy licząc po 500 osób na ha.

$$d) 110.000 : 500 = 220 \text{ ha.}$$

W sumie otrzymamy z pozycji a, b, d, c, okragło 4.000 ha.

Pozostała powierzchnia Warszawy lewobrzeżnej obejmuje drobniejsze obszary wyżej nie wyliczone, będzie stanowiła tereny rolne, ogrodnicze, leśne. Obejmuje również znaczne rezerwy dla ewentualnych nie dających się przewidzieć potrzeb przyszłościowych.

Wymieniony zasadniczy obszar 4.000 ha winien być odpowied.

nie skompánowany przede wszystkim z całkowitym wyzyskaniem istniejących sieci wyposażenia i odnośnych terenów, a w szczególności całego obszaru Warszawy Stanisławowskiej, który sam w sobie obejmuje około 3.400 ha. ^{x/}

Winna tu być rozmieszczona ludność stale mieszkająca w ilości co najmniej B 300 - 400 tys. mieszkańców i znaczna część warsztatów pracy (nieszkodliwy przemysł przeważnie zelektryfikowany średni i drobny, rzemiosło, handel, biurowość) i naczelne instytucje życia państwowego i społecznego.

W ten sposób obszar Warszawy Stanisławowskiej wypełni sam w sobie przeważającą część funkcji wyznaczonych Warszawie lewobrzeżnej.

Na tym obszarze należałoby wyznaczyć dla 300.000 mieszkańców dla celów mieszkaniowych, przyjmując 350 mieszkańców na ha - obszar = 860 ha.

Na przestrzenie zielone (prócz przestrzeni przylegających bezpośrednio do granicy Warszawy Stanisławowskiej

$$300.000 \times 16 = 480 \text{ ha.}$$

Dla celów szkolno-wychowawczych, przyjmując 60.000 dzieci i młodzieży i licząc jak wyżej 500 dzieci na ha.

$$60.000 : 500 = 120 \text{ ha.}$$

Sumując powyższe 3 pozycje otrzymujemy 1.460 ha.

x/ Obszar ten omawiany w dawnych studiach i opinii Komisji Urbanistycznej sięga od Wisły i wzgórza Cytadeli na północy poprzez ulicę Towarową i Koszykową oraz Łazienki z powrotem do Wisły na południu.

Pozostaje zatem przestrzeń około 1.000 ha. dla rozmieszczenia warsztatów pracy, gmachów i instytucyj życia państwowego i społecznego stolicy państwa. Obejmuje ona również znaczny zespół terenów zielonych - Łazienki - Ujazdów.

Taki układ i wykorzystanie wysoko uposażonych terenów Warszawy Stanisławowskiej ma na celu jednolitość i pewną zwartość jej konstrukcji i racjonalny podział funkcyj życia miejskiego. Ma on również na celu ukształtowanie jednolitego działa plastycznego i przestrzennego, jakim winna stać się Warszawa już popierwszym okresie odbudowy.

Pełne wyzyskanie terenów na północ od Ogrodu Saskiego do granic Warszawy Stanisławowskiej i dalej, zdecyduje o niepoddawaniu się automatycznie dawnych szkodliwych wpływów, które zniszczyły i zdeklasowały tę rozległą dzielnicę, wyrosła w swoim czasie na najlepszych tradycjach urbanistyki.

W n i o s k i :-

1. Należy wykorzystać do maksimum wysoko wyposażone i częściowo zabudowane obszary Warszawy Stanisławowskiej i dzielnic zewnętrznych (Mokotów, Wola, Żoliborz i t.d.) - przy zachowaniu warunków zdrowotnych i norm nowoczesnej urbanistyki - dla celów mieszkaniowych oraz funkcjonalnie uzasadnionych potrzeb warsztatów pracy, instytucyj społecznych, państwowych i t.d.

2. Należy do maksimu rozszerzyć tereny rolno-ogrodowe i losne kasując w miarę możliwości rozsianą chaotycznie zabudowę przypadkową i komasując przestrzenie zielone w większe zespoły.

Na plan pierwszy należy przy tym wysunąć, w zagospodarowaniu tych przestrzeni, zadrzewienie i zalesienie intensywne w celu częściowego choćby poprawienia klimatu miasta i mikroklimatu poszczególnych dzielnic oraz stanu szaty roślinnej skrajnie pogorszonych i zniszczonych w ostatnich lat dziesiątkach, a w szczególności w czasie wojny.

III. P l a n m i a s t a .

Rozważywszy w Dz. I i II tło obszarów przyrody oraz zasadnicze zadanie rozmieszczenia ludności 800 tys. omówimy rysy podstawowe samego planu.

Słuszna, przyjęta przez B.O.S. zasada funkcjonalnego podziału obszarów mieszkaniowych i warsztatów pracy została przeprowadzona w sposób niewłaściwy:

poszczególne zespoły terenów mieszkaniowych są zbyt rozrzucone i oddalone w wielkim promieniu od ośrodków pracy w centrum Warszawy Stanisławowskiej. Wynika z tego konieczność olbrzymich inwestycji komunikacyjnych jednorazowych i ogromnych strat stałych dla społeczeństwa miejskiego w postaci straty czasu przejazdów i znacznych kosztów tychże sieci. Przeczy to w konsekwencji ogólnie już dziś w urbanistyce przyjętej zasadzie bliskiego sąsiedowania mieszkania i warsztatu pracy i ruchu pieszo, jako zasadniczej komunikacji.

S i e ć k o l e j o w a (ruch osobowy).

Sieć ta oparta na niefortunnie przeprowadzonej wschodnio-zachodniej linii średnicowej winna się obecnie oprzeć na zasad

dzie obsługi ośrodka miasta obejmującego głównie funkcje administracyjne, gospodarcze, społeczne. Środkiem tym staje się Plac Żelaznej Bramy z wieńcem placów dokoła Ogrodu Saskiego. Nową linię średnicową należy przeprowadzić z szeregiem innych przystanków do Dworca Głównego, umiejscowionego w bloku między arterią N.S. ul. Brzybowską, Wielopolem a Pl. Mirowskim. Możliwe są dwie trasy:

a) z Al. Jerozolimskiej tunelem lub wykopem, łukiem pod arterią N.S. do wspomnianego dworca i dalej tunelem pod N.S. (lub częściowo wykopem) z łukiem na wschód do połączenia z Dworcem Gdańskim i z mostem na Pragę. Trasa ta umożliwia różne połączenia podmiejskie lub dalekobieżne na północ i na południe.

b) Od istniejącego Dworca Zachodniego w przybliżeniu przez ulicę Kolejową i Krochmalną (przeważnie w wykopie do wspomnianego dworca dalej tunelem pod osią Saską, mostem jedno lub dwupoziomym przez Wisłę (ul. Karowe) i nasypem przez teren Pragi do Dworca Wschodniego.

Należałoby rozważyć ukształtowanie urbanistyczne, korzyści i koszty obu tras, oraz alternatywy prowadzenia ruchu i dalekobieżnego i podmiejskiego po wspomnianych trasach - czy też pozostawienia ruchu dalekobieżnego na szlaku Al. Jerozolimskiej. W każdym razie ruch podmiejski w pełnym zakresie sektora zachodniego łącznie z koleją S.K.D. powinien przejść przez środek miasta, obsłużyć obszar najważniejszych funkcji stolicy. Na Dworcu Głównym łączyłby się bezpośrednio z ruchem ulicznym

i z projektowanymi północno-południowymi kolejkami podziemnymi obsługującymi obszar Bielany-Królikarnie.

Na obu trasach przewidziane przystanki obsłużyłyby równomiernie całość miasta, bez przeładowania poszczególnych punktów - czego się nigdy nie osiągnie na wadliwie przeprowadzonej linii średnicowej Jeruzolimskiej. Nie jest ona w dodatku średnicową, lecz zaledwie cięciwową na małym odcinku koła obszaru Warszawskiego.

Konieczność budowy dwu nowych torów na dawnej linii Jeruzolimskiej oraz stan zupełnego wyburzenia miasta na proponowanych tu trasach "A" "B" stanowią realną podstawę gospodarczą tego projektu. Bezpośrednia obsługa dzielnic przemysłowych Wola Praga i Żerań łącznie z ośrodkami stołecznymi odpowiadałaby nowoczesnym społecznym i gospodarczym zadaniom sieci kolejowej. Przy tym nowy dworzec, jak również przystanki należałoby zbudować wbrew automatycznie działającym tradycjom niemieckich dworców XIX wieku, w sposób lekki otwarty - bez obciążenia olbrzymią kubaturą budowlaną.

W propozycji tej podtrzymuję i rozwijam - odpowiednio do potrzeb i ogromnych możliwości dzisiejszych - stanowisko, które zająłem w roku 1918 w tej sprawie, a które było poparte przez trzech najwybitniejszych rzeczoznawców europejskich, przez ówczesny Zarząd Miejski zaproszonych. Pominięcie tego projektu i wadliwe przeprowadzenie linii średnicowej spowodowało szereg ujemnych skutków dla miasta, jaskrawo zaznaczonych od chwili wybudowania i uruchomienia tej linii.

S i e ć a r t e r y j .

W planie arteryj wybija się najzupełniej słusznie utworzenie krzyża arteryj ul. Marszałkowska - Jerozolimska. Odgrywa on jednak swą niepełną rolę tylko w południowej połowie Warszawy Stanisławowskiej.

W myśl wyżej omówionych przesłanek należy ten krzyż przenieść na środek ciężkości obszaru Bielany - Królikarnia, t.j. na przecięcie osi Saskiej z przedłużoną Marszałkowską.

Staje się on wtedy punktem środkowym i drogowym orientacyjnym w planie całego miasta. Jego ramię północne sięga bezpośrednio przez Pl. Inwalidów i ul. Mickiewicza do Białan - ramię wschodnie przez Karową do centrum Pragi - południowe - przez Pl. Unii Lubelskiej do Królikarni, a zachodnie - do przemysłowej dzielnicy Woli. Odcinają go od ruchu tranzytowego w kierunku W.Z. dwie równoległe arterie: ul. Jerozolimska i (w przybliżeniu Muranowska - Konwiktorska) - z mostem pod Cytadela. Arterię odbarczającą bezpośrednio kierunek Osi Saskiej dla ruchu kołowego (ruch pieszy biegnie przez Ogród Saski) stanowi ul. Grzybowska - Królewska.

W kierunku północno-południowym biegą konsekwentnie arterie równoległe do odnośnych ramion krzyża: droga Nadwiślańska Al. Na Skarpie, Nowy Świat - Krakowskie, Arteria N.S. dawniej już szczegółowo przestudiowana oraz arteria w pasie zieloności równoległa do Towarowej. Przy tym należy zwrócić uwagę, że za-

gubienie arterii N.S. w omawianym planie, na północy oraz załukowe połączenie na południu z drogą Puławską jest nieracjonalne.

W tej dużej skali przeprowadzona koncepcja "k r z y ż a a r t e r y j" nadaje zdecydowany charakter całemu planowi miasta, wiąże się organicznie z wieńcem placówokoła Ogroda Saskiego, tworzy mocny kościółcałego krajobrazu miejskiego w najdalszym zasięgu obszaru Bielanym - Królikarnia i Praga - Wola.

Krzyż ten tworzy łącznie z innymi wymienionymi arteriami organiczną sieć obsługującą poszczególne części miasta. Na nim się oprze dzielnic centralna gmachów i instytucyj o charakterze państwowym, stołecznym i reprezentująca szeroko zorganizowane życie społeczne i gospodarcze. Dalszy ciąg tej dzielnicy rozprzestrzenia się w sposób racjonalny w planie B.O.S. w pasie przyskarpowym.

Sieć niektórych arteryj poza Warszawą Stanisławowską odbiegająca od tras przestudiowanych w planach przedwojennych, a częściowo już zrealizowana wymaga jeszcze szczegółowego przestudiowania. Tak np. usunięcie mostu na przedłużeniu ulicy Krasieńskiego wywołuje ominięcie przemysłowej dzielnicy Żerań, najbardziej przecież potrzebującej bezpośredniego połączenia ze Śródmieściem i dzielnicami mieszkaniowymi Żoliborza.

Odnosnie projektowanych coraz dalej od skarpy założonych arteryj północno-południowych należy zauważyć, że powodują one pewne wykrzywienie przyjętej przez B.O.S. racjonalnej zasady koncentrowania miasta wzdłuż skarpy.

Poza tym w planie zaznacza się pewien przerost arteryj zewnętrznych tranzytowych z licznymi skrzyżowaniami dwupoziomo-

wymiennie omijającymi Śródmieście - tego rodzaju intensywnego ruchu nie można się spodziewać. Omijanie Warszawy raczej należy przewidzieć w tranzytowym towarowym ruchu kolejowym, a nie zaś w ruchu osobowym i ciężarowym samochodowym.

W planowaniu miasta nie należy wyczerpywać - poza krąg jednego pokolenia nie należy wyczerpywać i wyczerpywać nieuczynnych jeszcze dziś możliwości technicznych przyszłościowych. Przeciwnie - należy jak najwięcej pozostawić terenów nieobudowanych i nieobudowanych w głąb miasta. Przyszłe udoskonalenie techniki komunikacyjnej lądowej i lotniczej oraz podniesienie stopy gospodarczej i mieszkaniowej powinny znaleźć w mieście tereny "elastyczne" - w dobie obecnej pokryte asfalt, roślinność i tworzące pole dalszego kształtowania.

W odniesieniu do Pragi, której tu bliżej nie omawiam w obecnym stadium pracy nad tym się wymaga sprawy połączenia jej z Mostem Poniatowskiego. Obecne połączenie od Ronda sążniane pod prostym kątem w ulicę Zieleniecką jest wadliwe i dezorientujące. Należy bezpośrednio od przyczółka Mostu Poniatowskiego nową arterię skierować łagodnym łukiem ku północy-wschodowi, przejść pod ostrym kątem przez ul. Zieleniecką i dojść do placu przed Zwyczajem Wschodnim, a dalej włączyć się do Frankiej M.S. (ewent. ul. Kowalska - Tarhomiejska). Pozostałe odcinki terenu winny być włączone do Parku Radziewskiego, a istniejąca Zieleniecka - po znacznym obniżeniu jej przekroju i średniego wysokości poziomu, powinna być przekształ-

cona w jedną aleję parkową, łączącą nieregularne tereny Saskiej kapy ze Śródmieściem Pragi.

Praski krzyż głównych arteryj, jako odpowiednik warszawskiego winien być utworzony z ul. Targowej i Szerokiej (lub Brukowej) prowadzącej od Mostu do Radzymińskiej.

M o s t K i e r b e d s i a - w zupełnej ruinie - winien być ze względów konstrukcyjnych, komunikacyjnych i wódkowych bezwzględnie zrozbity.

P o d s i a ż t e r e n ó w .

Na tle omówionej podstawowej sieci arteryj oraz przebiegów Da. I i II należy opracować podsięż na tereny niebudowlane i budowlane, a te ostatnie rozłożyć odpowiednio do ich funkcji. Przy tym podsiężu funkcjonalnego - w szczególności dzielnicach Śródmieścia nie należy traktować rygorystycznie (mieszkania, drobny przemysł, rzemieślnictwo i t.p.).

W podziale terenów w opisanym planie zwraca uwagę między innymi uwagę jeden fragment poniekąd sprzeczny ze słusznymi założeniami B.O.S. odnośnie skarpy. Jest to t.zw. "Pole Marsowe" - układ wychodzący z Pl. Trzech Krzyży i zajmujący na Powiśle w przybliżeniu obszar ul. Górnoszląskiej, Przemysłowej i Fabrycznej. Jego oś nachylna na 45° do sąsiedniej linii skarpy i Wisły, nieregularność skali i wyraźny konflikt z istniejącym układem kompozycji Osi Stanisławowskiej, skądinąd zdecydowanie i słusznie akcentowane przez B.O.S. czynią go zbędnym w przestrzennym rozwiązaniu tej dzielnicy.

W całości planu uderza również zbyt bogato projektowana

powierzchnia parków - nie stojące w należytnym stosunku do możliwości i potrzeb miasta o 800 tys. ludności. Należy przeważającą jej część potraktować jako tereny leśne i ogrodów użytkowych. Szczególnie jeżeli się zważy, że już samo zalesienie lub uprawa ogrodowa paru tysięcy hektarów gruntów, o zupełnie wyniszczonej szacie roślinnej, częściowo saniecyzowanej gruntem, będzie sadzeniem niesłychanie szkodliwym.

Przy projektowaniu terenów mieszkaniowych (Mokotów, Wola, Żoliborz i t.p. należy podobnie jak na obszarze Warszawy Stani-
sławowskiej, wykorzystać do maksimum tereny częściowo już zabu-
dowane dość chaotycznie a posiadające pełne wyposażenie niejako

F o r m a p l a n u .

Nie jest sprawą pośledniej wagi prawidłowość formy i prze-
rystość planu miasta, choćby największego lub nawet właśnie
największego. Gra ona dużą rolę dla wewnętrznego rytmu poszcze-
gólnych części i dzielnic, dla wrznięcia świadomie skomponowanej
całości, dla orientacji w znaczeniu komunikacyjnym i turystycz-
nym, jako sprawdzian dojrzałości architektonicznej. Takimi były
plany najbardziej udanych dzieł urbanistyki trzech tysiącleci
- takim winien być i plan Warszawy.

IV. Z a b u d o w a m i e s k a n i o w a - p r z e - s t r e n i e s i e l o n e .

W tej zasadniczej sprawie przedstawionej w ogólnych tylko
szarych na planie 1:10.000 nasuwają się następujące wskazania:

a) konieczność uwzględnienia wniosków z Ds.I i II co do
przeniesienia środka ciężkości miasta ku północy i możliwie

większego wykorzystania terenów Zoliborza, Marymontu i t.d.

b) Bardziej zwarte rozmieszczenie ludności w granicach Warszawy Stanisławowskiej - przy zachowaniu norm urbanistyki nowoczesnej.

c) Wykorzystanie do maksimum wysokowartościowego miejskiego wyposażenia terenu - odstępstwa od tej zasady mogą być w wypadkach wyjątkowo uzasadnionych.

d) Wykorzystanie do maksimum murów, fundamentów i stropów w domach i całych blokach uszkodzonych lub spalonych. Przy tym należy podkreślić, że wielka ilość domów tych pod względem głębokości traktów, wysokości piętér i rozstawu osi okiennych prawie bez wyjątku umożliwia przeplanowanie i budowę mieszkań całkowicie odpowiadających dzisiejszym potrzebom społecznym i zdrowotnym.

W związku z powyższym najzupełniej niecelowe jest burzenie murów traktów frontowych domów mieszkalnych, a wskazane jest podtrzymywanie ich z ewentualną rozbiórką wyższych kondygnacji.

e) Warunkiem racjonalnej odbudowy odpowiednio do treści punktu "d" jest przeprowadzenie gruntowne sanacji bloków przez: wyburzenie tylnych i częściowo bocznych oficyn, obniżenie zbyt wysokiej zabudowy, urządzenie ogrodowe powstałych w ten sposób większych zespołów dziedzińców i wewnątrz bloków.

Bloki śródmiejskie nadają się do łączenia kompozycyjnego w większe zespoły, odpowiadające pojemnością swoją potrzebom

"jednostek sąsiedzkich". Warunkiem tych przekształceń jest wydzielenie z istniejącej sieci ulic komunikacyjnych i ulic mieszkaniowych. Te ostatnie winny być włączane do zespołów bloków i przebudowane na sposób ogrodowy.

Wykorzystanie wyposażenia Miejskiego i pozostałych planowo wybranych części domów i murów w Śródmieściu Warszawy jest poważnym środkiem do ruszenia na większą skalę sprawy odbudowy miasta i repatriacji jej ludności.

P r z e s t r z e n i e z i e l o n e .

W odniesieniu do związanych z terenami mieszkaniowymi przestrzeni zielonych nasuwają się, poza uwagami w Dz. I i II, następujące wnioski:

a) w granicach Warszawy Stanisławowskiej winny one być określone wyłącznie w normach nieodzownych dla mieszkającej tu ludności.

b) Szerokie na 100 - 200 metrów pasmo parkowe powinno otoczyć Śródmieście idąc od Wisły i Łazienek po linii wałów Lubomirskiego - z powrotem do Wisły pod Cytadela. Na przestrzeni między Żelazną i Towarową winno ono być znacznie zwężone i nie zajmować zbyt wiele terenów wyposażonych. Przy czym nasuwa się uwaga, że urządzenie parku na ogromnej przestrzeni gruzów będzie sprawą techniczną nadzwyczaj skomplikowaną i kosztowną.

Oba końce wspomnianego półkola parkowego przechodzą w wielkie obszary zielone Kępy Foteckiej i Bielan na Północy, a Czerniakowa i Siekierka na południu, wąskie choćby pasmo

parkowe powinno przebiec wzdłuż brzegu Wisły łącząc tereny Cytadeli z Dolnym Ujazdowem.

Pozostałe tereny Powiśla między Mostem na Karowej a Osią Stanisławowską winny być zabudowane domami mieszkaniowymi i gmachami publicznymi, tworzącymi przejście od zabudowań pasma skarpowego do Wisły. Niskość zabudowy i szerokie prześwity utworzą ramy dla poszczególnych fragmentów sylwety Warszawy, wznoszącej się na skarpie.

W kompozycji Powiśla należy pamiętać o zasadniczym fakcie, że Warszawa nie leży tylko "na skarpie" t.j. na fragmentarycznym szczególnie geograficznym, lecz przede wszystkim leży nad Wisłą - główną rzeką ziem polskich, mającą bezmierne znaczenie geograficzne, społeczne i gospodarcze.

Izolowanie według planu B.O.S. miasta od Wisły powierzchnią ogrodową nie będzie wiele lepsze dla całokształtu stolicy niż izolowanie dotychczasowe zaniedbaną, chaotyczną choć przeważnie bynajmniej nie wysoką dzielnicą Powiśla obecnego.

/-/ T. Tołwiński.

Warszawa, dn. 14.V.1946 r.

