



Warszawska Syrenka

NR 9 • Warszawa, III-IV 2025 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

„Ruska dziura”

Podczas prac budowlanych przy nowym gmachu Uniwersytetu Warszawskiego na Powiślu, odkryto betonową płytę, będącą najprawdopodobniej zabezpieczeniem jednego z szybów metra głębokiego z lat 50. XX w. Jeśli to prawda, to jest to szyb oznaczony w planach jako S-4a.

14 grudnia 1950 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę o budowie metra głębokiego w Warszawie. Realizacja tego

przedsięwzięcia miała być nadzorowana przez Biuro Projektów SKM, które 1 stycznia 1951 r. przekształcono w państwowe przed-

siębiorstwo pod nazwą „Metroprojekt”. Otrzymało ono zlecenie na opracowanie kompleksowego projektu budowy warszawskiego metra. Prace rozpoczęto w lecie 1951 r., zaś do października 1953 r. prowadzono roboty „na pełnym froncie”. Potem ograniczono się do budowy odcinka doświadczalnego.

Na początku skoncentrowano się na zestawieniu danych wyjściowych i opracowaniu podstawowych koncepcji. Planowano realizację metra w trzech etapach, rozłożonych na 15–20 lat. Całkowita długość sieci metra miała wynosić ok. 36 km i obejmować trzy linie. Trasy te miały przebiegać od Młocin do Służewca, od Żerania przez Pragę i Śródmieście na Ochotę oraz od Woli do rejonu Placu Trzech Krzyży. Układ ten miał stanowić szkielet komunikacji miejskiej Warszawy, a także podstawę do dalszej rozbudowy metra.

W miejscach skrzyżowań linii zaplanowano stacje przesiadkowe (w rejonie Dworca Gdańskiego oraz wschodniej części Pola Mokotowskiego). Przewidywano również możliwość budowy stacji węzłowych umożliwiających pasażerom, z dzielnic peryferyjnych, przesiadki na linie prowadzące do centrum.

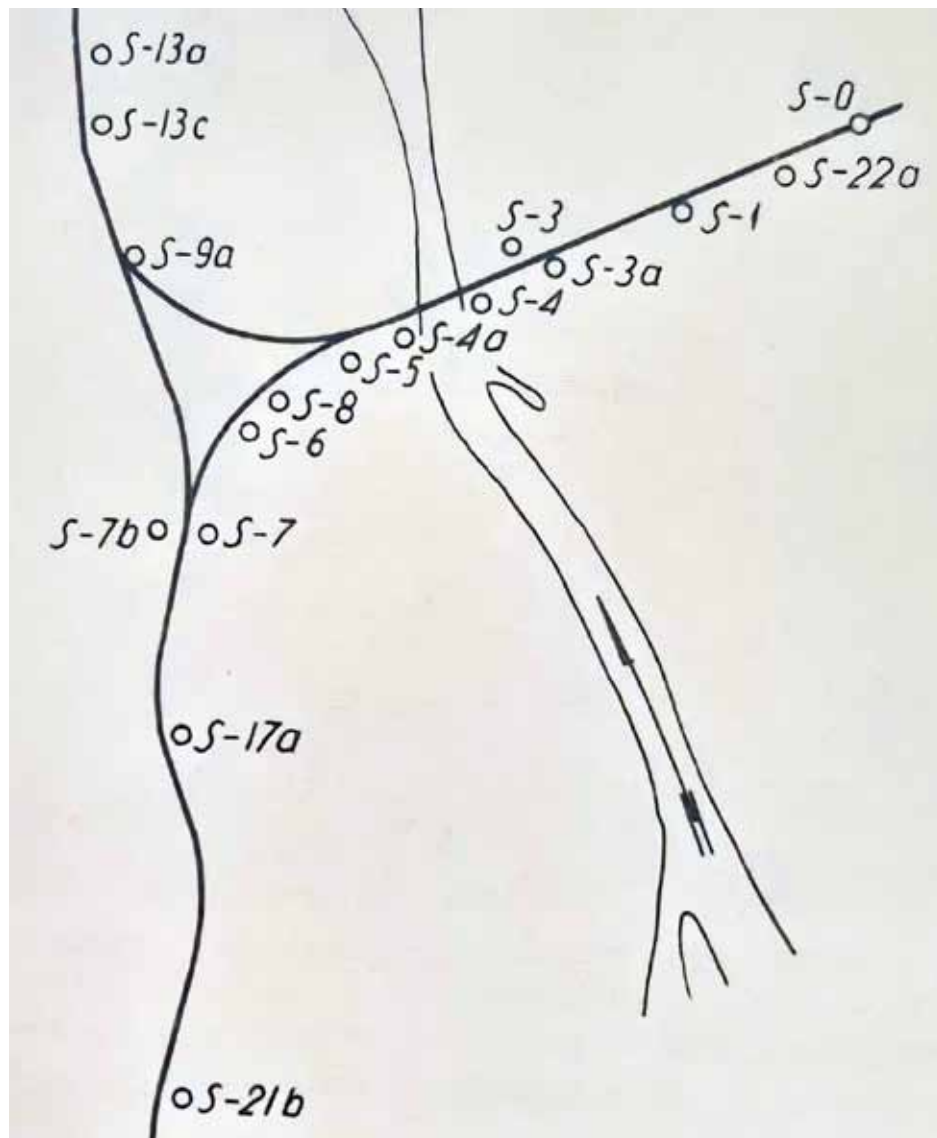
Według koncepcji z 1951 r. pierwsza linia o długości ok. 11 km miała przebiegać od Placu Komuny Paryskiej (obecnie



Plac Wilsona) wzdłuż ulicy Marszałkowskiej do Placu Unii Lubelskiej. Jednocześnie planowano odgańlenie z rejonu Śródmieścia (ulice Świętokrzyska i Królewska) do Dworca Wileńskiego.

Odcinek od Placu Komuny Paryskiej do Placu Unii Lubelskiej miał mieć ok. 7,5 km długości i osiem stacji: Plac Komuny Paryskiej, Dworzec Gdański, Muranów, Plac Dzierżyńskiego (obecnie Plac Bankowy), Próżna, Śródmieście (skrzyżowanie Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich), Plac Konstytucji i Plac Unii Lubelskiej. Odgańlenie o długości 3,5 km miało zaplanowane dwie stacje: Plac Teatralny i Dworzec Wileński. Próżna miała być stacją przesiadkową z dwoma peronami wyspowymi i kierunkowym układem torów.

W Śródmieściu trasa planowana była w tunelu głębokim, natomiast na obrzeżach miasta na głębokości 8–12 metrów. Taki układ miał uzasadnienie ze względu, między innymi, na unikanie kolizji z istniejącą infrastrukturą podziemną i miejską. Tunele planowano budować metodą tarczową,



Rozmieszczenie szybów wzdłuż linii I etapu budowy metra, źródło: J. Rossmann [red.], *Studia i projekty metra w Warszawie 1928-1958*, Wydawnictwo „Arkady”, Warszawa 1962., str. 177

Miasto i wyzwanie prawdziwego rozwoju

„Zrównoważony rozwój” to dziś modne hasło, które przewija się niemal w każdej miejskiej polityce – od transportu po modernizację przestrzeni publicznych. W definicji chodzi o równowagę między środowiskiem, infrastrukturą a jakością życia mieszkańców. Ale rzeczywistość nie zawsze podąża za tą ideą.

Warszawa to dobry przykład tej roz-

bieżności. Z jednej strony mamy metro – jeden z nielicznych naprawdę ekologicznych i efektywnych systemów transportowych. Z drugiej – mamy miejsca, które mimo estetycznego liftingu nie spełniają swojej roli. Jak choćby Plac Powstańców Warszawy, który po remoncie wygląda schludnie, ale nie działa jako przestrzeń publiczna: nie integruje, nie inspiruje, nie żyje.

W rozrastających się metropoliach potrzebujemy więcej niż eleganckich projektów i szarej kostki. Potrzebujemy wręczliwości przestrzennej, która stawia człowieka na pierwszym miejscu. Bo miasto nie jest po to, by wyglądać – ale po to, by być miejscem do życia.

REDAKTOR NACZELNY
LECH JAWORSKI



➔ CD. ZE STR. 1

przy użyciu sprężonego powietrza i obniżania poziomu wód gruntowych. Obudowa miała być wykonana z segmentów żeliwnych lub żelbetonowych. Stacje dzielono na zwykłe i przesiadkowe z przejściami do PKP i innych linii metra.

Na początkowym etapie funkcjonowania, linie miały współdzielić wspólny fragment – łączący ciąg komunikacyjny Bielany–Mokotów z połączeniem Praga–Ochota. Połączenie planowano na stacji Próżna – zaprojektowanej jako węzłowa. Budowę miano zrealizować w dwóch fazach. Pierwsza obejmowała odcinek Dworzec Gdański – Próżna oraz Próżna – Targowa (Dworzec Wileński) wraz z łącznicą do stacji postojowej. Druga faza zakładała dokończenie odcinków do



Plac budowy przy Bednarskiej, fot. A. Sheybal

Placu Komuny Paryskiej oraz do Placu Unii Lubelskiej. Łącznie zaplanowano 11 stacji:

Plac Komuny Paryskiej, Dworzec Gdański, Plac Dzierżyńskiego, Próżna, Śródmieście, Plac Konstytucji, Plac Unii Lubelskiej, oraz na odgałęzieniu: Plac Teatralny, Targowa (Dworzec Wileński), Szwedzka, Targówek.

Jednym z ważniejszych obiektów powstających w ramach realizacji odgałęzienia na Pragę, był szyb S-4a usytuowany nad samym brzegiem Wisły. Zgodnie z planami, miał on być wykorzystywany jako szyb pomocniczy przy budowie tunelu pod Wisłą, a także jako szyb wentylacyjny w trakcie przyszłej eksploatacji metra.

Roboty rozpoczęto tam 20 września 1951 r. i zastosowano metodę żelbetowej studni opuszczanej. W trakcie opuszczania konstrukcji, po wykonaniu odwodnienia, doszło do jej skrzywienia – tzw. nóż studni dotarł wówczas do głębokości 15 metrów. W związku z napotkanymi trudnościami, dalsze pogłębianie szybu zdecydo-

wano prowadzić pod ciśnieniem sprężonego powietrza, co wymagało wcześniejszego zainstalowania specjalistycznych urządzeń kesonowych. Prace przygotowawcze trwały do 15 marca 1952 r., po czym przystąpiono do dalszego opuszczania studni.

Maksymalne ciśnienie w kesonie osiągnęło wartość 2,5 atmosfery. Aby zwiększyć ciężar konstrukcji, na jej stropie zastosowano tzw. balast wodny. Po osiągnięciu głębokości 31,65 m, szyb wykonywano dalej metodą górniczą z zastosowaniem obudowy klinkierowej. Po wejściu w warstwę iłów i skutecznym odcięciu dopływu wód gruntowych na głębokości 34 metrów, zrezygnowano z ciśnienia i dalsze pogłębianie prowadzono już w warunkach otwartych. Szyb miał średnicę 6 metrów.



Odsłonięta betonowa płyta zakrywająca (prawdopodobnie) wlot do szybu metra z lat 50-tych, fot. A. Sheybal

➔ CD. STR. 3

Ulica Canaletta – fragment zaginionej dawnej Warszawy

W samym sercu warszawskiego Śródmieścia, tuż przy Placu Teatralnym, biegnie dziś niepozorna, wąska uliczka nosząca imię malarza Bernarda Belotta zwanego Canalettem. Ta krótka arteria skrywa bogatą i dramatyczną historię, sięgającą początków XX w.

Ulica Canaletta narodziła się jako alejka wewnętrzna w jednym z najbardziej ekskluzywnych pasażów handlowych przedwojennej Warszawy, czyli Galerii Luxenburga. Projekt kompleksu, realizowany w latach 1904–1909, powstał z inicjatywy przedsiębiorcy Maksymiliana Luxenburga i był realizowany przez architektów Leona Drewsa i Czesława Przybylskiego.

Założeniem była budowa dwóch równoległych pawilonów handlowych, między którymi przebiegała szklanym dachem przykryta uliczka – dzisiejsza ulica Canaletta. Całość miała charakter luksusowy i wielo-

funkcyjny – mieściła sklepy, kino, Grand Hotel, restaurację, tor wrotkarski, a nawet scenę kabaretową Qui Pro Quo. Sentencja „Sibi et suis” („Swoim i sobie”), umieszczona nad wejściem od strony Senatorskiej, oddawała elitarny charakter tego miejsca.

Galeria Luxenburga przetrwała aż do Powstania Warszawskiego, podczas którego została doszczętnie spalona. Mimo że część murów i stalowa konstrukcja galerii ocalała, w 1949 r. zdecydowano o rozbiórce ruin. W 1993 r. pozostałościom po pasażu nadano obecną nazwę.

REDAKCJA



Galeria Luxenburga, domena publiczna, źródło: wikipedia

➔ CD. ZE STR. 2

22 lipca 1952 r., ukończono pogłębianie szybu, osiągając docelową głębokość 44,40 metra, a na poziomie wylotu wykonano koszulkę żelbetową. Pozostałe prace zostały wstrzymane 31 grudnia 1952 r., z wyjątkiem pompowania odwadniającego, które kontynuowano jeszcze w 1953 r. Ostatecznie je przerwano, ponieważ szyb nie był potrzebny w najbliższym etapie realizacji robót.

Wszystko wskazuje więc na to, że betonowa płyta odsłonięta przy ul. Bednarskiej, to może być wspomniana wyżej „koszulka żelbetowa” u wylotu szybu S-4a, który to szyb został całkowicie zalany wodą (samoistnie, po tym jak przerwano pompowania odwadniające). Oczywiście przebieg linii metra w latach 50. oraz prace wówczas prowadzone nie były tajemnicą, ale trwały one krótko i zakończyły się ponad 70 lat temu. Stąd

niewiele jest osób, które mogą je jeszcze pamiętać i potrafiłyby wskazać dokładną lokalizację poszczególnych szybów. To prawdopodobnie tłumaczy atmosferę sensacji, którą wywołało znalezisko na Mariensztacie.

Nie ukrywam, że mi się również to poruszenie udzieliło. Kilka lat temu, przy okazji pisania artykułu o Pałacu Prymasowskim, szukałam lokalizacji szybu metra, który powstawał pomiędzy Placem Teatralnym a ul. Kozią (S-5). On również został zalany wodą i zabezpieczony a obecnie jest całkowicie niedostępny (prawdopodobnie znajduje się pod wzniesionym w latach 1974–1976 blokiem mieszkalnym). Jego budowa była przyczyną niewielkiego uszkodzenia pałacu, co oznacza, że powstawał on w niewielkiej od niego odległości. Uważam, że jest to fascynujące, choć nie stanowi epokowego odkrycia biorąc pod uwagę dostępną dokumentację i publikację na ten temat.

Co się tyczy szybu na Powiślu, to kilka lat temu usłyszałam opowieść (przy okazji dyskusji o katastrofie budowlanej podczas budowy stacji metra Centrum Nauki Kopernik), iż do podobnej katastrofy doszło w latach 50. również nad Wisłą. Ponoć podczas drążenia szybu wystrzelił gejzer wody, zaś miejsce w którym to doszło mieszkańcy nazywali „ruską dziurą”. Nie znalazłam nigdzie potwierdzenia, ale ówczesna propaganda mogła ten fakt zatuszować. Z zasłyszanej opowieści wynikało, iż miało to miejsce właśnie na Mariensztacie. Czy tak było czy nie, chyba się już nie dowiemy. Nie ulega natomiast wątpliwości, że w miejscu prawdopodobnej lokalizacji szybu S-4a powstało boisko szkolne i przez całe dziesięciolecie miejsce to znajdowało się pod warstwą ziemi i asfaltu. Kolejne pokolenia uczniów szkoły podstawowej, a później społecznego liceum, nie miały pojęcia o tym co kryje się pod ziemią.

Warszawa skrywa wiele tajemnic – pod dzisiejszym miastem nadal istnieje drugie, to przedwojenne. Sensacje wzbudzają odkrytki starych fundamentów, choć w zasadzie nikogo nie powinny one dziwić. W moim przekonaniu śmieszne są okrzyki zdumienia, bo zarówno np. tory tramwajowe na Placu Trzech Krzyży, jak również piwnice pod Placem Defilad to oczywista oczywistość i żyją jeszcze osoby, które pamiętają zarówno te tory jak i ruiny kamienic. Dostępne są również przedwojenne plany i fotografie. Ale przyznaję, że jest w tym pewien nimb tajemnicy. Jakaś aura niezwykłości, którą trudno zignorować jak w Pompejach i Herkulanum. Wydobywane są spod ziemi tajemnice, którym trudno się oprzeć.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Źródło: J. Rossmann [red.], *Studia i projekty metra w Warszawie 1928-1958*, Wydawnictwo „Arkady”, Warszawa 1962.,

Zrównoważony rozwój w dużych miastach

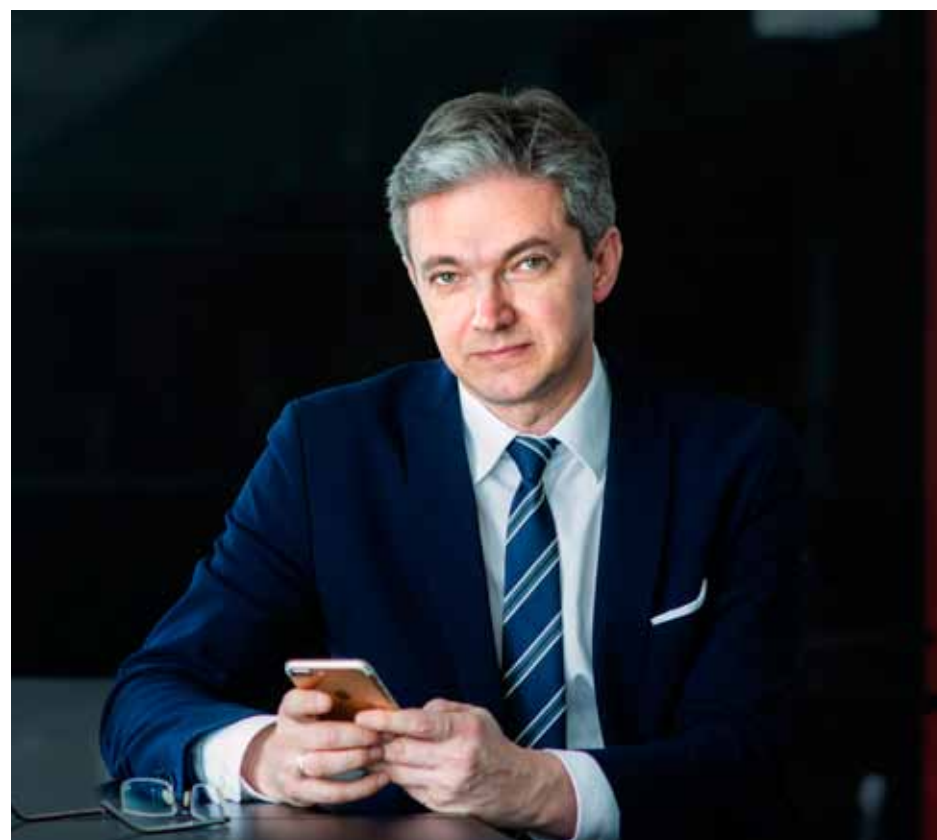
W obliczu zmian klimatycznych, postępującej urbanizacji i wyczerpywania zasobów naturalnych, zrównoważony rozwój miast stał się jednym z kluczowych wyzwań XXI w. Dotyczy to szczególnie średnich i dużych ośrodków – czyli tych liczących ponad 100 000 mieszkańców, które są zarazem centrami życia gospodarczego i społecznego, jak również źródłem poważnych wyzwań ekologicznych oraz infrastrukturalnych.

Zrównoważony rozwój to koncepcja zakładająca harmonijny postęp społeczny, gospodarczy i środowiskowy, z poszanowaniem zasobów naturalnych dla przyszłych pokoleń. W odniesieniu do miast oznacza to m.in.: racjonalne planowanie przestrzenne, rozwój transportu zbiorowego, poprawę efektywności energetycznej budynków, ograniczanie emisji gazów cieplarnianych, zapewnienie dostępu do zieleni miejskiej oraz wzmacnianie partycypacji społecznej.

Miasta powyżej 100 000 mieszkańców stają dziś przed szeregiem wyzwań wynikających z szybkiej urbanizacji. Gwałtowny rozwój przestrzenny często prowadzi do chaosu urbanistycznego, niekontrolowa-

nej zabudowy, niedoboru terenów zielonych oraz wzrostu hałasu. Aby przeciwdziałać tym problemom, duże ośrodki inwestują w rozwój transportu publicznego, sieci rowerowych i systemów współdzielonej mobilności, mających ograniczyć dominację samochodów prywatnych. Jednocześnie mierzą się z kwestiami związanymi z gospodarką energetyczną, zarządzaniem odpadami, jakością powietrza i skutkami zmian klimatu, szukając rozwiązań, które pogodzą potrzeby mieszkańców z troską o środowisko.

Unia Europejska od lat promuje ideę zrównoważonego rozwoju terytorialnego, zwłaszcza w kontekście polityki miejskiej. Kluczowe strategie, takie jak Europejski



Material sponsorowany – Grupa EPL

Zielony Ład (European Green Deal), Agenda Miejska UE (Urban Agenda for the EU) czy wcześniejsza Strategia „Europa 2020”, wyznaczają ramy działań dla państw członkowskich – w tym szczególnie dla dużych ośrodków miejskich, które coraz częściej stają się laboratoriami ekologicznej i społecznej transformacji.

Wspomniana wyżej Agenda Miejska UE wspiera współpracę między miastami, państwami członkowskimi i partnerami społecznymi, koncentrując się na trzech filarach: lepszym prawodawstwie, lepszym finansowaniu i lepszej wiedzy. Z kolei Europejska Inicjatywa Miejska (European



Urban Initiative) oferuje wsparcie finansowe i eksperckie dla miast wdrażających innowacyjne rozwiązania w zakresie zrównoważonego rozwoju.

W ramach polityki spójności na lata 2021–2027 Unia Europejska przeznaczyła ponad 100 miliardów euro na działania związane z „zieloną transformacją”, z czego znaczna część środków trafi bezpośrednio do miast. To nie tylko obowiązek, ale realna szansa dla lokalnych samorządów na tworzenie odpornych, przyjaznych i zielonych przestrzeni publicznych.

Miasta liczące ponad 100 000 mieszkańców mają ogromny potencjał, ale też ogromną odpowiedzialność. Wdrażanie zasad zrównoważonego rozwoju nie jest dziś luksusem – to konieczność. To szansa na poprawę jakości życia, zdrowsze otoczenie i sprawniejsze funkcjonowanie całej miejskiej tkanki.

DR ADAM JARUBAS

POSEŁ DO PARLAMENTU EU,
W LATACH 2006-2018 MARSZAŁEK WOJ.
ŚWIĘTOKRZYSKIEGO, WICEPREZES PSL,
WYKŁADOWCA AKADEMICKI



fol. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

© Radosław Paszkowski

Czy kolejna przebudowa przed Zodiakiem to zrównoważony absurd?

Czy można kilka razy przebudowywać to samo miejsce – i za każdym razem robić to źle? Warszawa udowadnia, że tak. Plac przed pawilonem Zodiak przeszedł właśnie kolejną metamorfozę.



Ten fragment miasta miał być „salonem”, przestrzenią spotkań, odpoczynku, kultury i zieleni, a stał się polem do eksperymentów urbanistycznych, których kosztorys rośnie razem z frustracją mieszkańców.

Nowa odsłona placu kosztowała miliony, zaś projekt przewidywał 34 drzewa (w tym graby i brzozy), ponad 4000 krzewów i bylin, instalację zbiornika retencyjnego i systemu nawadniania. Celem remontu była „poprawa mikroklimatu i wprowadzenie więcej cienia”, bo w poprzedniej wersji plac był betonową pustynią. Ale czy to naprawę tak trudną, by od razu zaprojektować docelową przestrzeń?

Ta przebudowa to nie tylko kosztowna zmiana. To symbol głębszego problemu, czyli traktowania miasta jak poligonu doświadczalnego, w dodatku za publiczne pieniądze. Częste i kosztowne przebudowy tej samej przestrzeni świadczą o braku długofalowego myślenia. Władze miasta lubią mówić o zrównoważonym rozwoju. Ale prawdziwie zrównoważone inwestycje są efektywne, trwałe i przemyślane. Plac przed Zodiakiem zmieniały co kilka lat jest tego zaprzeczeniem.

W kontekście klimatu, oszczędności i jakości życia, Warszawa powinna inwestować w sposób mądry – plac przed Zodiakiem nie potrzebuje kolejnych liftinów, tylko zdrowego rozsądku, gospodarskiego podejścia i pokory wobec miejskiej przestrzeni.

Mieszkańcy nie szczędzą zresztą gorzkich słów pod adresem władz Warszawy i apelują o wykorzystywanie dobrych, sprawdzonych rozwiązań architektonicznych zamiast eksperymentów, które okazały się klęską. Ponadto warszawianie narzekają na brak uwzględnienia ich opinii i potrzeb w planach rewitalizacji i ignorowanie faktu, że w tej okolicy przebywają nie tylko imprezowicze i turyści, ale również normalni ludzie, którym ogranicza się coraz bardziej przestrzeń do życia i do normalnego funkcjonowania. Bez partycypacji społecznej nie można mówić o zrównoważonym rozwoju, niezależnie od tego ile drzew się zasadzi.

KAROL GOTTLIEB

„Prestiż” kontra przestrzeń – czyli jak patodeveloperka podgryza zrównoważony rozwój

W dobie zmian klimatycznych i kryzysu mieszkaniowego zrównoważony rozwój miast to nie idea – to konieczność. Powinniśmy budować gęściej, blisko infrastruktury, z troską o przestrzeń i środowisko. W teorii wszyscy się z tym zgadzają. A w praktyce? Wystarczy spojrzeć na inwestycję przy Księcia Janusza w Warszawie, by zobaczyć jak „dogęszczanie” potrafi zderzyć się z rzeczywistością – i mieszkańcami.

Na papierze wszystko wygląda pięknie. Cztery kondygnacje, elegancka forma inspirowana modernizmem, przestronne mieszkania, podziemny parking i relaksacyjna muzyka w lobby. Dookoła: metro, parki, szkoły. Na stronie inwestycji dominują hasła: „prestíž”, „klasa”, „szyk”. I rzeczywiście – z punktu widzenia przeciętnego nabywcy, to inwestycja powyżej standardu. Problem pojawia się gdzie indziej – na granicy parceli.

Nowy budynek powstaje praktycznie pod oknami bloku z wielkiej płyty. Między balkonem a ścianą – kilka metrów. Co prawda deweloper zaprojektował, od strony istniejącego już bloku, minimum przeszkleń,



ale i tak mieszkańcy starszego budynku tracą widok, światło i poczucie prywatności.

Czy to patodeveloperka? Trudno powiedzieć. Nie ma tu przecież łamania przepisów. Jest za to „maksymalizacja zysku” i działanie kosztem dobrych obyczajów i zdrowego rozsądku.

Ta inwestycja pokazuje problem syste-

my, bo zrównoważone miasto to nie tylko liczby, gęstość i optymalizacja przestrzeni. To także społeczna wrażliwość, empatia i długofalowe planowanie. To nie wyłącznie pytanie „czy się zmieści?”, ale też „jak będzie się tu żyć?”.

Inwestycja na Woli jest symbolem patologii systemu.

PAULINA PORAJ



- **Opinia autorytetu prawniczego w wielu przypadkach ma wpływ na ostateczny kształt decyzji, czy też orzeczenia sądu.**
- **Sporządzenie opinii musi być poprzedzone identyfikacją problemu prawnego, dzięki czemu staje się możliwe wypracowanie precyzyjnego pytania prawnego, które ma być przedmiotem opinii.**
- **Opinia prawna służyć może do oceny ryzyka prawnego, opracowania strategii procesowej, a także wskazania najlepszych prawnych rozwiązań.**
- **Jeżeli potrzebujesz opinii prawnej napisz do nas lub zadzwoń – po dokonaniu wstępnej analizy sprawy, proponujemy warunki realizacji zlecenia oraz wycenimy usługę.**

biuro@akka.waw.pl • tel. 785 73 07 03



Plac bez placu

Plac Powstańców Warszawy przechodzi właśnie swoją czwartą kosztowną metamorfozę. Tym razem w duchu „zielonej, przyjaznej przestrzeni miejskiej”. Posadzone zostaną drzewa, krzewy, rabaty – ma być zielono, miło i ekologicznie. Tylko... czy zielenią da się przykryć brak wizji?

Władze miasta – w pogoni za trendem „zielonej transformacji” – zdają się zapominać o podstawach architektury i urbanistyki. Nowe nasadzenia nie rozwiązują najważniejszego problemu: braku spójnej koncepcji tego miejsca. Zieleń, choć potrzebna i cenna, nie może być jedynym sposobem zagospodarowania każdej przestrzeni. Od lat forsuje się ideę eliminacji aut z centrum – często słusznie. Ale wyrzucenie

samochodów nie sprawia automatycznie, że powstanie miejska agora. Samo „odbetonowanie” placu nie tworzy jego funkcji społecznej. Usunięcie aut, bez zaprojektowania życia, które ma je zastąpić, pozostawia pustkę – tylko tym razem zieloną. Tyle, że miasto to nie las. A plac to nie rabata w parku.

Plac miejski powinien być zamkniętym, czytelnym wnętrzem urbanistycznym. Z osia-



Plac Powstańców Warszawy przed przebudową, rok 2021; fot. Aleksandra Sheybal

mi widokowymi, spójną zabudową, komunikacyjną logiką. A Plac Powstańców Warszawy? To przypadkowa mozaika budynków o różnej wysokości, bez jednej linii zabudowy, bez ciągłości funkcji w parterach, bez spójności materiałowej. Gdzie jest architektura?

Nie ma kawiarni, nie ma restauracji, nie ma handlu, nie ma usług. Partery to zamknięte instytucje. Nie ma niczego, co zachęcałoby do wejścia, zatrzymania się, spotkania, pozo-

stania. Nie ma klimatu, nie ma energii, nie ma celu. Można przejść – ale nie ma powodu, by zostać. A bez ludzi nawet najpiękniejszy plac to tylko scenografia bez aktorów. Więc dla kogo jest to miejsce?

Czas powiedzieć to wprost, że być może trzeba przestać nazywać każdą wolną przestrzeń między budynkami „placem”. Bo plac to coś więcej niż wybrukowana przestrzeń i kilka drzew. Plac to funkcja, atmosfera, życie społeczne. To miejsce, do którego się wraca, a nie które się omija. Plac Powstańców Warszawy nie spełnia żadnej z definicji placu miejskiego. Nie ma funkcji wypoczynkowej, nie ma funkcji społecznej, nie ma funkcji reprezentacyjnej.

A może po prostu miasto nie ma pomysłu na tę przestrzeń? Może pora spojrzeć prawdzie w oczy i przestać udawać, że wystarczy dosadzić kilka drzew, by powstało „serce miasta”? Bo to nie zieleń tworzy plac – to ludzie, architektura i życie. Las nie uratuje tego placu a zieleń go nie uzasadni i nie usprawiedliwi. A już na pewno nie stanie się pretekstem, aby ktokolwiek na nim przesiadywał.

ALEKSANDRA SHEYBAL



Plac Powstańców Warszawy po przebudowie, rok 2025; fot. Aleksandra Sheybal

ISSN 2956-7793

Wydawca: AKKA spółka z o.o.

www.warszawskasyrenka.waw.pl

f WarszawskaSyrenka

t WarszawskaSyrenka

e-mail: biuro@akka.waw.pl

tel. +48 785 73 07 03

Redaktor naczelny: Lech Jaworski

KRS 0000878059; NIP: 525-284-87-32

Projekt graficzny, łamanie, przygotowanie do druku – Paleta-Art – R. Paszkowski • paleta-art@post.pl

DRUKARNIA & STUDIO

OD PROJEKTU – PO DRUK

Paleta-Art
druk • prepress • fotografia

Działamy od początku 1995 roku. Pomagamy kompleksowo – od projektu, poprzez obróbkę grafiki – po druk nakładu dowolnej publikacji. Specjalizujemy się w przygotowaniu do druku i druku katalogów i periodyków.

KATALOGI • KSIĄŻKI • GAZETY • CZASOPISMA • PERIODYKI • KALENDARZE
OPAKOWANIA • ULOTKI • PLAKATY • FOLDERY REKLAMOWE • SEGREGATORY
BILLBOARDY • ROLL-UPY • REKLAMY WIELKOFORMAROWE • **FOTOOBRAZY**

Paleta-Art • ul. Czackiego 3/5 lok. 138 • 00-043 Warszawa • tel. 667 223 223 paleta-art@post.pl



Hotel, który zniszczył plac Teatralny

Plac Teatralny w Warszawie, to jedno z najbardziej symbolicznych miejsc stolicy – przestrzeń łącząca dziedzictwo historyczne, monumentalną architekturę i miejski charakter. To miejsce wyjątkowe – świadczące o przedwojennej i powojennej kulturze budowania. A dziś?

Właśnie dobiegła końca budowa hotelu przy ulicy Canaletta, który – mimo wszystkich deklaracji o „wpisywaniu się w otoczenie” – radykalnie je burzy. Ulica Canaletta to niewielka, urokliwa uliczka łącząca Niecałą z Senatorską. Nowy budynek jest jednak zdecydowanie przeskalowany, a ponieważ ma aż 7 pięter, więc wyst-

je ponad innymi zabytkowymi kamienicami.

Nie trzeba być architektem, by zrozumieć, jak bardzo ten budynek zaburza proporcje, skalę i odbiór tej przestrzeni. Zamiast szacunku dla zastanego układu, mamy tu do czynienia z nachalnym dyktatem wysokości i dominacji, który przeczy podstawowym zasadom harmonijnej zabudowy histo-



Przeskalowany hotel na tyłach Placu Teatralnego; fot. A. Sheybal

rycznego centrum miasta. Nowy hotel przy

Canaletta to przykład ignorancji i arogancji.

A kiedyś potrafiło się budować z pokorą i to w czasach tego strasznego PRL. Wystarczy cofnąć się do lat 70., gdy wzniesiono budynek mieszkalny na tyłach Pałacu Prymasowskiego przy ulicy Koziej 9. Miał on formę kaskadową, stopniowo zwiększającą wysokość. Dzięki temu – choć również osiągał siedem kondygnacji – pozostawał niemal niewidoczny z placu. Jego lokalizacja i forma miały na celu minimalne ingerowanie w historyczny charakter przestrzeni wokół Pałacu Prymasowskiego. Szacunek dla kontekstu historycznego i architektonicznego był wtedy oczywistością – dziś staje się luksusem.

Plac Teatralny nie potrzebuje wysokich dominant. Już ma Teatr Wielki i Pałac Jabłonowskich. Nowy hotel tymczasem nie tylko dominuje nad sąsiednimi budynkami, ale też psuje oś widokową od strony Senatorskiej i Miodowej.

Nowy budynek przy Canaletta nie jest wyjątkiem – jest symptomem. Symptomem braku urbanistycznej kontroli, zbyt uległego podejścia do inwestorów i braku troski o przestrzeń publiczną. Jest to problem szerszy niż ten hotel. Kształtowanie miejskiej przestrzeni to nie tylko sztuka, ale przede wszystkim odpowiedzialność. Można budować wysoko – ale trzeba to robić z pokorą wobec miejsca. W przypadku inwestycji przy Canaletta tej pokory zabrakło.

STANISŁAW SKIBIŃSKI



Nowy hotel dominujący nad wpisaną do rejestru zabytków, dwupiętrową, klasycystyczną kamienicą wzniesioną w latach 1818–1821 według projektu Chrystiana Piotra Aignera. fot. A. Sheybal



Wschodnia pierzeja Placu Teatralnego i wkomponowany (z poszanowaniem zabytkowego charakteru przestrzeni) blok mieszkalny z lat 70.; fot. A. Sheybal