

I. DREXLER
DOCENT POLITECHNIKI.

**TECHNICZNY SUBSTRAT DO KONKURSU
NA PLAN ROZSZERZENIA I REGULACYI M. LWOWA.**

(Z TABLICĄ).



WE LWOWIE.

I. ZWIĄZKOWA DRUKARNIA WE LWOWIE, UL. LINDEGO L. 4.

1914.

~~A. 404.~~

WYDZIAŁ ARCHYTEKTURY
POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ
427

I. DREXLER
DOCENT POLITECHNIKI.

**TECHNICZNY SUBSTRAT DO KONKURSU
NA PLAN ROZSZERZENIA I REGULACYI M. LWOWA.**

(Z TABLICĄ).



711.6 (488) (Lwów)

WE LWOWIE.

I. ZWIĄZKOWA DRUKARNIA WE LWOWIE, UL. LINDEGO L. 4.

1914.

BIBLIOTEKA
WYDZIAŁU ARCHITEKTURY
POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ

ODBITKA Z „ZASOPISMA TECHNICZNEGO“ 1914.

BIBLIOTEKA
WYDZ.
ARCHITEKTURY

2385

Lwów ma w niedalekiej przyszłości otrzymać plan regulacyjny. Tematem tej rozprawki ma być sposób, w jaki do owego planu dojść się powinno.

Na wstępie pozwolę sobie poczynić kilka uwag ogólniejszej natury. Po głębszym namyśle okazała się one może oczywistymi, nie źle jednak bywa zszeregować czasem zasadnicze poglądy na daną sprawę, przed rozpoczęciem badania szczegółów. Przy każdej jednak kwestyi ogólnej pozwolę sobie zejść na grunt miejscowy, i postaram się wyszukać odpowiedź z punktu widzenia dobra naszego miasta.

Chciałbym omówić krótko 4 kwestye:

1. Zadanie i właściwa pora do opracowania planu rozszerzenia i regulacji,
2. Sposób uzyskania planu regulacyjnego,
3. Substrat techniczny do konkursu,
4. Sposób wprowadzenia w życie planu regulacyjnego.

Zadaniem planu rozszerzenia i regulacji miasta jest stworzyć ramy dla przyszłego rozwoju miasta. W mieście rozwijającym się normalnie i racjonalnie, sieć ulic, zwłaszcza komunikacyjnych, powinna być z góry ustalona. To samo odnosi się i do urządzeń wodociągowych, kanałowych, sieci tramwajów i t. d. A już estetyczne całości w miastach dzisiejszych z reguły bez premedytacji nie powstaną.

Gdzie chodzi o estetykę i higienę, plan regulacyjny nie może się ograniczać tylko do opracowania sytuacji, tj. rzutu poziomego placów, ulic,

*

bloków. Wysokość budynków, sposób zabudowania wnętrza bloków, rodzaj fasady, to wszystko należy do planu regulacyjnego. Wszak ulica i plac są dziełami trójwymiarowymi i nieracjonalny jest podział w ukształtowaniu tych dzieł sztuki między osobne, nie sprzęgnięte w jedną całość czynniki, z których jeden wyznaczy linię regulacyjną, inny urządzi nawierzchnię, i szereg architektów, którzy wystawią fasady domów bez względu na otoczenie i sąsiednie budowle. To wszystko musi się łączyć w jedną harmonijną całość. Aby taką cechę miastu nadać, trzeba mieć gotowy plan regulacyjny, który jest wytyczną w postępowaniu w każdym poszczególnym wypadku.

O prowadzeniu racjonalnej gospodarki ekonomicznej i polityki mieszkaniowej, o podnoszeniu przemysłu i ściąganiu fabryk do miasta — bez planu regulacyjnego — w większych miastach właściwie i mowy być nie może.

Nie chcę się nad tą sprawą rozwodzić. Jest już dziś ogólnie wiadome, jak szalonych kosztów powodem bywają urządzenia ulepszające fatalny stan nieracjonalnie zbudowanych miast.

Zdawaćby się więc powinno, że nie znajdziemy jednostek, któreby myśli przeprowadzenia generalnego planu regulacyjnego nie przyklasnęły.

Kiedy zachodzi konieczność opracowania planu regulacyjnego miasta?

Wtedy, gdy: *a)* silnie wzrasta ilość mieszkańców, a w związku z tem handel, przemysł, ruch budowlany, a szczególnie potrzeby komunikacyjne,

b) gdy nowe obszerne tereny budowlane przechodzą pod budowę,

c) gdy miasto włącza w swój rejon zabudowane gminy podmiejskie,

d) gdy trzeba odbudowywać dzielnice zniszczone klęską elementarną (pożarem, wylewem, trzęsieniem ziemi lub ręką wroga).

W tych razach jest niewątpliwym obowiązkiem zarządu miasta przystąpić do wykonania planu regulacyjnego całości względnie dzielnicy. Gdy się jednak miasto rozrasta powoli, to często nie wpada w oko jego zwiększanie się i potrzeba ujęcia w pewne karby jego rozwoju terytoryalnego. Dopiero cyfry statystyczne ilości mieszkańców i budynków nowo stawianych okazują ten wzrost.

Pierwszym ze wewnętrznym zaś znakiem wskazującym na potrzebę opracowania planu regulacyjnego jest gęste zabudowywanie się dróg, ulic i gościńców promienisto do miasta wpadających i powolne przenoszenie się ruchu budowlanego w głąb wycinków położonych między temi arterjami. Jest to krytyczny punkt w budowlanej gospodarce miejskiej. Samowolne bezplanowe zabudowanie kieruje się wtedy wyłącznie interesem poszczególnych właścicieli gruntów, bez względu na potrzeby komunikacyjne, higieniczne i estetyczne całego miasta, bez względu na konfigurację terenu, na kanalizację i wysokość ciśnienia wodociągów, istniejącą sieć kabli i rurociągów, na potrzebę ogrodów miejskich i rezerwowania miejsc pod budynki publiczne.

Jeżeli się wtedy nie ujmie parcelacyi w zdecydowane ramy i nie pokieruje się nią według pewnych myśli przewodnich, to potem ani myśleć o racjonalnym planie regulacyjnym, choćby się miało i znaczne środki finansowe pod ręką dla przeprowadzenia potrzeb miejskich. Zawsze to już będzie łatanina, a nie dzieło z jednej myśli zrodzone.

Oczywiście kaleką na wieki pozostaje dzielnica dziko zabudowana w mieście nie rozporządzającym zbyt wielkimi funduszami.

Popatrzmy na stosunki we Lwowie.

Daty statystyczne przyrostu ludności.

Rok	Ilość mieszkańców	Średni roczny przyrost
1800.	39 000	} . . 500 mieszkańców
1860.	69 000	
1894.	113 000	
1914.	218 000	

Szybszy wzrost ilości mieszkańców Lwowa datuje się, jak z tej tabliczki widzimy, mniej więcej od r. 1860., a potem znów znacznie się wzmacnia po wystawie krajowej w r. 1894. Reprezentacja miejska pamiętała o swym obowiązku, już gdy pierwsze podniesienie tętna życia miejskiego wywołało w gospodarce budowlanej miasta pewne ujemne skutki. Świadczy o tem wniosek naglący dra Czerkawskiego postawiony i przyjęty na walnem posiedzeniu Rady miejskiej dnia 27 kwietnia 1871. r., zaraz na samym początku autonomicznego życia miasta. Wniosek opiewa:

„Ma być w najkrótszym czasie przez urząd budowniczy miejski przy współudziale osobno wybranej komisji wykonana cyrkumambulacja Lwowa i na podstawie tej naocznej wizji sporządzony i przedłożony do przyjęcia plan rozkładu budowli, ulic i placów“.

W motywach do wniosku akcentuje dr. Czerkawski „samowolne i dzikie budowanie, które się ciągle jakby na urągowisko praktykuje, ciągle zbaczanie od planów, obrażające najelementarniejsze przepisy wygody zdrowia i ozdobności, czego niestety każda prawie ulica mnogie przedstawia dowody“.

Szczegóły podane w tym akcie i znane ogólnie ówczesne stosunki budowlane w naszym mieście wskazują, że już wtedy w r. 1871. trzeba było pracę nad planem regulacyjnym rozpocząć, i poprawiając go stale, np. co 8 lub 10 lat, mieć już



Plan Lwowa z końca XVIII. stulecia według oryginału przechowywanego w Archiwum miejskiem.

oddawna utrwalony obraz rosnącego grodu i utworzone kierunki jego rozwoju. Tak się jednak nie stało.

Rezultatu pełnego nie osiągnięto. Generalnego planu rozszerzenia miasta, ani jednolitego planu szczegółowego gmina nie posiada. Terytorya budowlane rozszerzyły się ogromnie, pokrywając powierchnię kilkakrotnie większą od starego ośrodka miasta, wzmaga się ruch miejski, handel itd., powstają nowe dzielnice w ciągu lat niewielu.

I dziś, jak widzimy, po upływie 43 lat, pomnąwszy lepsze pory, przystępujemy do dzieła o wiele później. A za dni naszych porozrastały się obszerne dzielnice i zabudowały się w sposób wprost sprzeczny z interesami miasta i zeszyły się już granice zabudowanego terytoryum Lwowa z granicami gmin sąsiednich, w których wre nieuporządkowana czynność budowlana.

I nasuwa się już obecnie kwestya włączenia tych gmin: Zniesienia, Zamarstynowa, Hołoska, Kleparowa i części Kulparkowa, jako piekąca potrzeba. Za lat kilkanaście czy kilkadziesiąt trzeba będzie włączyć szereg innych gmin — osobno trzeba też myśleć o zaokrągleniu poszarpanej granicy Lwowa.

Wszystkie więc trzy we wstępie wyliczone powody wymagające opracowania planu regulacyjnego, spotykamy w naszym mieście.

Czwarty powód: nieprzyjacieli, wylewy, pożar, na szczęście nie wchodzi w rachubę, chociaż daje się słyszeć zdanie, że niektóre partie miasta dałyby tylko się zregulować po uprzednim starannem spalaniu.

Sposób uzyskania planu regulacyjnego. Plan regulacyjny powinien odpowiadać dokładnie stosunkom miejscowym, a więc terenowym, parcelowym, (co jest zarówno ze względów finansowych jak i estetycznych najczęściej pożądanym) i być jasnym, przejrzystym; każdy szczegół powinien być

dobrze obmyślany, starannie opracowany, i harmonijnie ustosunkowany do całości.

Plan regulacyjny odpowiadający powyższym warunkom nie może wyjść z pod ręki jednostki, choćby dość wprawnej w projektowaniu dzieł tego rodzaju. Wielkie miasto oddaje pracę ludziom do tego powołanym, a więc technikom i artystom albo drogą ograniczonego konkursu po zaproszeniu kilku firm, czy wybitniejszych jednostek; albo, co będzie, jak sądzę dla Lwowa najodpowiedniejsze, rozpisuje konkurs dla wszystkich techników polskich bez ograniczenia.

Substrat techniczny do konkursu stanowić powinny w naszym wypadku mapy w podziałce 1:25 000, 1:5 000, 1:7 500, 1:1 440, mapa starego Lwowa i czarna mapa dróg.

Prócz map, podstawową rzeczą dla konkursu jest przejrzyste, a wyczerpująco opracowany program, obejmujący jasno sformułowane wymagania o charakterze gospodarczym, higienicznym i t. d. Przez niejasne bowiem, albo nieracjonalne postawienie kwestyi cała sprawa konkursu może być zwichnięta. Miasto otrzymałoby projekty rozbieżne i dla swoich celów częstokroć nieprzydatne. Ustalenie programu, będące samo w sobie obszernym tematem, nie jest przedmiotem niniejszej rozprawki, zajmującej się przedewszystkiem technicznym substratem do konkursu.

Plan regulacyjny miałby objąć nie tylko projekt w granicach katastralnych dzisiejszej gminy, ale i określić w ogółowy sposób te urządzenia w okolicy Lwowa, które dla rozwoju stolicy są pożądane, a więc nowe linie kolejowe, gościńce dowozowe i łączące gminy podmiejskie między sobą i ze Lwowem, wskazać, które tereny podmiejskie nadają się do zużytkowania na kolonie zamiejskie, osady ogrodowe, cmentarze. Rzeczy te mają być przez projektantów uwidocznione w sposób ogółowy na ma-

pie wykonanej w podziałce 1:25 000. Oznaczone są na niej lasy, dobra miejskie, osady sąsiadujące ze Lwowem.

Ze względu na to, że konfiguracja miasta naszego jest skomplikowana, trzeba przy rozbudowie jego myśleć przede wszystkim o ustaleniu sieci pierwszorzędnych ulic komunikacyjnych i połączeń między głównymi arteriami a nadto podać w ogólnych rysach sposób podziału reszty gruntu na bloki. Tę rzecz będą mogli projektanci dostatecznie jasno przedstawić na mapie warstwicznej miasta w podziałce 1:5000. Mapa ta obejmuje dla przejrzystości tylko warstwice terenu, linie ulic i ważniejsze granice gruntów na terytoriach niezabudowanych.

Mapa w podziałce 1:5000 została w ubiegłym roku prawie cała wyrysowana na nowo. Powstała ona na podstawie całego ogólnego zdjęcia niwelacyjnego wykonanego dla celów kanałowych.¹⁾ W plan ten wniesiono nowo powstałe ulice oraz fotograficznie pomniejszony plan warstwowy tych części miasta, które w ubiegłym roku zabrał oddział pomiaru miasta i wyrysował w podziałce 1:500. Że ogólny plan regulacyjny da się jasno przedstawić w podziałce 1:5000, można się już dobrze zorientować z planów innych miast np. Wrocławia.

Ponieważ mapa ta byłaby za mało przejrzysta, gdyby się na niej narysowało poszczególne parcele i budynki, przeto dołącza się mapę sytuacyjną i zabudowania w podziałce 1:7500. Ta mapa obejmuje oprócz terytorium Lwowa także sytuację części gmin podmiejskich, a ma służyć do orientacji co do granic gruntów poszczególnych zabudowania bloków, a zarazem do zaprojektowania linii tramwajowych

¹⁾ Reprodukcję tej mapy podało „Czasopismo techniczne“ w Nr. 6. w r. 1911 przy artykule Dra K. Pomianowskiego „Projekt kanalizacji m. Lwowa“.

i tych urządzeń, które na mapie w podziałce 1:5000 zmieścić się nie dadzą.

Mapa w podziałce 1:7500 będzie kolorowana w sposób dla tego rodzaju kart ogólnie przyjęty; wykaże wszystkie budowle, zielen w mieście, parki i ogrody, cmentarze, drogi i wody, oraz granice dzielnic i posiadłości gminy. Ta część pracy projektantów będzie miała cechę dzieła przede wszystkim inżynierskiej techniki, i tyczy się rozwiązania problemów komunikacyjnych i ogólnie administracyjnych.

Druga część konkursu obejmowałaby projekt regulacji gęsto zabudowanej części Lwowa. Nadaje się na to część między północną granicą gminy a ulicą Pełczyńską od południa a ulicami: Czarnieckiego od wschodu i Kleparowską z zachodniej strony.

Na tej przestrzeni mamy trzy trudne problemy do rozwiązania:

1. Cytadela,
2. Regulacja śródmieścia w obrębie dawnych wałów miejskich,
3. Regulacja trzeciej dzielnicy w szerszym zakresie niż plany z r. 1898 i 1907.

Mapa ta w podziałce 1:1440 otrzyma koty niwelacyjne w punktach charakterystycznych a przede wszystkim na skrzyżowaniach ulic, zamiast liczb katastralnych liczby porządkowe (orientacyjne), oznacza się kamienice pozostające pod ochroną c. k. Grona konserwatorów, oraz wskazówki co do stanu i wieku poszczególnych budynków i ilości pięter a raczej kondygnacji mieszkalnych.

Prócz tego, dla zrozumienia genezy dzisiejszego kształtu śródmieścia, powinni projektanci otrzymać reprodukcję z bardzo interesującego planu Lwowa z końca 18. wieku (ryc. 1), a dalej dla lepszego ujęcia całości sieci komunikacyjnej powinno się im dać

zmniejszoną reprodukcję mapy przedstawiającej czarnymi paskami sieć ulic. (Zob. tablicę).

A dalej co bardzo ważne, trzeba przedłożyć projektantom szereg dat statystycznych dotyczących przedewszystkiem ruchu ulicznego [zebranie tych dat niestety nie przyszło do skutku w roku 1913], wzrostu ilości mieszkańców w ogólnej cyfrze i po dzielnicach, statystykę domów, mieszkań — ujęte w wykresy ilości i kierunki wiatrów, i t. d.

Wkońcu trzeba ułatwić projektantom pracę nie tyle przez szczegółowe wskazówki, jakiego to planu zarząd miasta sobie życzy, ile raczej przez pewne objaśnienia stosunków miejscowych, przez co dałoby się uczestnikom konkursu podniety idące w pożądanym kierunku.

Do wprowadzenia w życie będzie wymagał każdy plan innej ustawy budowlanej: i tak np. inne postanowienia prawne muszą regulować zabudowanie miasta podzielonego w projekcie na strefy budowlane, inne zaś, gdy się plan nie opiera na takim podziale. Różnic tego rodzaju możnaby wyliczyć długi szereg. Ponieważ dalej z planem regulacyjnym łączy się ściśle wiele spraw ważnych, których kodyfikację powinno się ująć w ustawie budowlanej, przeto równocześnie z planem regulacyjnym powinno się żądać od projektantów podania pewnych propozycji odnośnie do przepisów ustawowych, umożliwiających łatwe przeprowadzenie ich projektów.

Ze termin takiego konkursu musi być odpowiednio długi — przynajmniej roczny, że w jury większość mieć muszą poważne fachowe siły — to się samo przez się rozumie. Takby się przedstawiała sprawa konkursu na plan regulacyjny.

Teraz jeszcze o wprowadzeniu planów regulacyjnych w życie słów parę tylko, zwłaszcza że *Czasopismo techniczne* niedawno (w Nr. 19. z r. 1913) drukowało artykuł Prof. Dra Rakowicza zajmujący się tą sprawą.

Materyał uzyskany drogą udanego konkursu nie da się żywcem wprost przenieść w praktykę. Plany nagrodzone i zakupione tworzą podkłady dla kierownika urzędu i komisji do opracowania planu regulacyjnego generalnego, który po uzyskaniu zatwierdzenia jest wytyczną dla wszystkich przyszłych prac w zakresie regulacji miasta.

Plan regulacyjny szczególnie w powinien być opracowywany partjami w miarę potrzeby.

Plan bowiem regulacyjny wchodzi w styczność z tysiącami prawami i interesami jednostek, tak, że musi być bardzo starannie konstruowany i z pełną znajomością wszystkich szczegółów, aby mógł być wykonany w praktyce. Prócz tego pospieszne wykonanie planu regulacyjnego dla całego miasta musiałoby prowadzić do pewnego schematyzmu i monotoności. Niepodobna bowiem nadawać planowi świeżość i urozmaicenie, gdy się w krótkim terminie musi opracowywać tysiące szczegółów, wymagających indywidualnego traktowania.

Samo jednak stopniowe realizowanie planu regulacyjnego wymaga koniecznie w samej maszynie urzędowej pewnych warunków, o których chciałem pomówić.

We wstępie już określiłem jednolitość zadania gospodarki technicznej gminy, szczególnie odnośnie do spraw rozbudowania się miasta. Z tej jedności wynika z koniecznością potrzeba wspólnoty w działaniu wszystkich oddziałów departamentu technicznego i dyrekcji poszczególnych zakładów miejskich, a więc między innymi potrzeba pewnej kontroli projektów sporządzonych przez poszczególnych architektów budujących domy, oczywiście bez zbytowego krepowania ich artystycznych indywidualności.

Te prace muszą z natury rzeczy koncentrować się w oddziale regulacyjnym, i w architektonicznym, o ile chodzi o fasadę. Wydawanie bowiem przez Magistrat np. konsensów budowlanych na nowe domy

bez opinii oddziału regulacyjnego powoduje znaczne trudności dla budującego, który musi przerabiać plany, gdy się okaże, że część jego parceli przypada pod ulicę, i dla miasta, które po wybudowaniu domu musi większe ciężary ponosić przy wykupie skrawków gruntu, niż wtedy, gdy przeprowadzi pertraktacje przed udzieleniem konsensu.

Sprawa przebudowy starych domów powinna być także opiniowana przez inżyniera regulacyjnego, bo przez przebudowę jakiejś kamienicy można na długie dziesiątki lat przesunąć rozszerzenie danej ulicy konieczne ze względów komunikacyjnych, z czego sobie urzędnik policyi budowlanej nie zdaje często sprawy. Taki sam skutek może mieć wzniesienie jakiejś budowli wewnątrz bloku budowlanego, która prócz tego wystającymi częściami np. kominem może znacznie oszpecić harmonijną zresztą fasadę.

Również budowa kanałów, układanie kabli, rurociągów gazowych i wodnych, szczególnie przy przekraczaniu większych placów powinna być wykonywana w porozumieniu z oddziałem regulacji, aby nie stwarzać na przyszłość niepotrzebnych trudności przebudowie miasta.

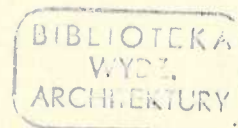
Wreszcie ustalenie przekroji drogowych poprzecznych i podłużnych, oraz rodzaju nawierzchni ma wielką styczność z regulacją miast, np. ulica przewidziana przez ogólny plan regulacyjny jako ciężarowa, t. j. przeznaczona do przewozu materiałów budowlanych, towarów masowych i przejazdu fur wszelkiego rodzaju, nie powinna otrzymywać lekkiej a kosztownej nawierzchni i t. d.

Z drugiej strony projekty regulacyjne powinny być poddawane pod dyskusję naczelników innych oddziałów departamentu i kierowników zakładów miejskich, aby mogły uwzględniać w całej pełni interes przedsiębiorstw gminy i różnych działów gospodarstwa miejskiego, a także uzasadnione pretensje stron.

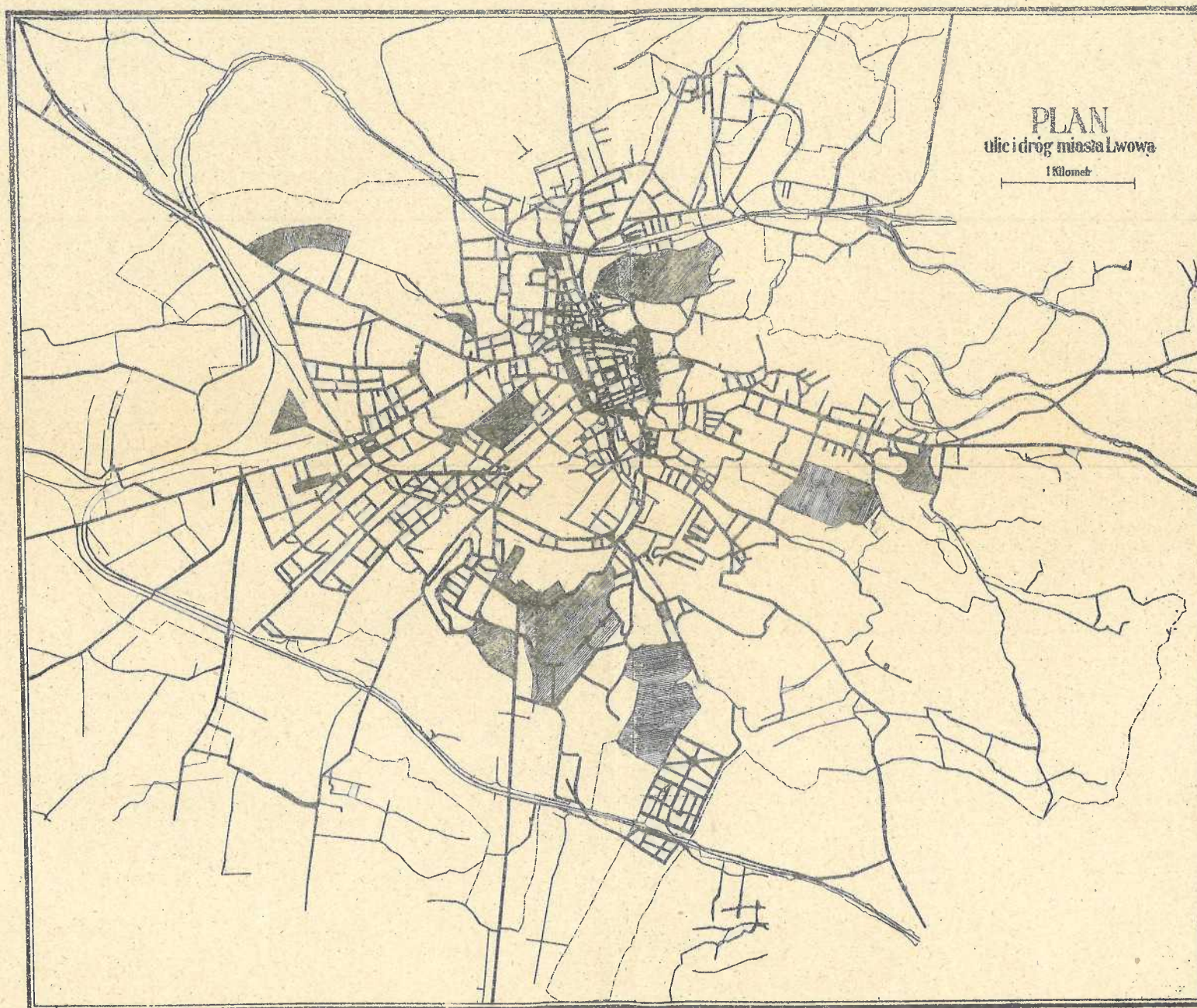


Tak samo oczywiście powinien być utrzymany jak najściślejszy kontakt między innymi działami technicznymi gospodarstwa gminnego, a więc między policją budowlaną a zarządem kanałów i oddziałem geometrów, między oddziałem drogowym a dyrekcją zakładów wodociągów, elektrycznych i gazowego itp. i ich wszystkich z działami administracyjnymi, a więc Magistratem, departamentem prawniczym i komisarjatami.

Tylko w ten sposób zorganizowawszy pracę, uzyska zarząd miejski gwarancję, że gospodarka techniczna przy energicznej sprężystości poszczególnych działów i uproszczonym systemie urzędowania pójdzie gładko, bez tarć i opóźnień, racjonalnie i oszczędnie. I wtedy dobry plan regulacyjny odda miastu wielkie usługi, stwarzając zdrowy i dzielny organizm.



J.G. DREXLER. TECHNICZNY SUBSTRAT DO KONKURSU NA PLAN ROZSZERZENIA I REGULACJI MIASTA LWOWA





2385