



Rys. 1. Plan Warszawy w r. 1250.

SZKIC ROZWOJU WARSZAWY

Na to, że z ubogiej wsi rybackiej, a później z małej rezydencji księcia mazowieckiego, powstała z biegiem czasu wielka stolica dawnej Rzplitej i dzisiejsza miljonowa Warszawa, złożyło się wiele przyczyn natury geograficznej, historycznej i politycznej.

Wieś Warszawa, leżąc na środku długiej i wysokiej skarpy na lewym brzegu Wisły, w miejscowości suchej i zdrowej, zdala od ciągnących się na północy bagien i mokradeł, przy dobrym miejscu dla przekroczeń Wisły i niedaleko od ujścia Bugu i Narwi, nadawała się doskonale na targowisko i centralny punkt życia na Mazowszu. Toteż książę mazowiecki Janusz I przenosi tu swoją stolicę z Czer-

ska, buduje zamek, otacza małe miasteczko, które już wtedy posiadało rynek, murem i stawia podwaliny pod przyszłą świetność Warszawy przywilejami, które nadał mieszkańcom.

Warszawa na sto lat przed Januszem I była już dużą wsią targową, z licznymi zajazdami, tak, że wielki proces krzyżacki tu się właśnie odbywał.

Za czasów książąt mazowieckich, Warszawa rozwijała się szybko i nabierała znaczenia jako miejsce o silnym ruchu handlowym między Wschodem i Zachodem, czerpiąc duże zyski z dróg wodnych.

Mimo znakomitego położenia geograficznego, życie War-



Rys. 2 Plan Warszawy w r. 1655.

szawy, którą z biegiem czasu wyznaczono na miejsce odbywania się sejmu, a później zamieniono na stolicę kraju, nie było wesołe. Moźni panowie i szlachta, mający swoje tereny w okolicach Warszawy, nie stosowali się do zarządzeń królewskich i uchwał sejmowych. Powstawały coraz nowe jurydyki i tamowały rozwój miasta. Moźni panowie na swych terenach nie chcieli podlegać władzom miejskim, udawało im się uzyskiwać, mimo oporu królewskiego, zwolnienie od opłat i podatków miejskich. Tak więc ciężary, na jakie była Warszawa narażona w czasie wojen czy zarazy, spadały zawsze na mieszczan ubogich. Jurydyki uchylały się od wszelkich świadczeń na rzecz społeczeństwa.

Od chwili podziału królewzczyzny, Warszawa popadła pod władzę nieograniczoną starostwa i od tej chwili datuje się początek jej upadku.

Mimo przeniesienia do Warszawy stolicy państwa, król nie był w stanie skutecznie walczyć z wielkimi panami, którzy polityką swoją działali na zgubę i zagładę miasta.

W XVII wieku dzieła zniszczenia dokonały dzuma i najeźdy szwedzkie. Miasto musiało, mimo zubożenia, płacić olbrzymie kontrybucje najeźdźcom, dostarczać kwater i podwód dla armji szwedzkiej i składać generałom zaborczych wojsk hojne podarki i gościńce. Kilkakrotne oblężenia Warszawy i ciągłe wojny, jakie prowadziła Polska, zatamowały zupełnie ruch handlowy i z końcem XVII wieku Warszawa była małą i brudną mieściną, o której jeden z przejezdnych cudzoziemców pisze: „że niema tu nic szczególnego, prócz połączanej statui Zygmunta III na kolumnie z jaspisu”.

Król Jan Sobieski próbuje jeszcze raz znieść jurydyki, ale możnowładcy mimo to postawili na swoim i znów powstały trzy nowe, odbierając dochody zubożałemu miastu.



Rys. 3. Plan Warszawy w r. 1762.

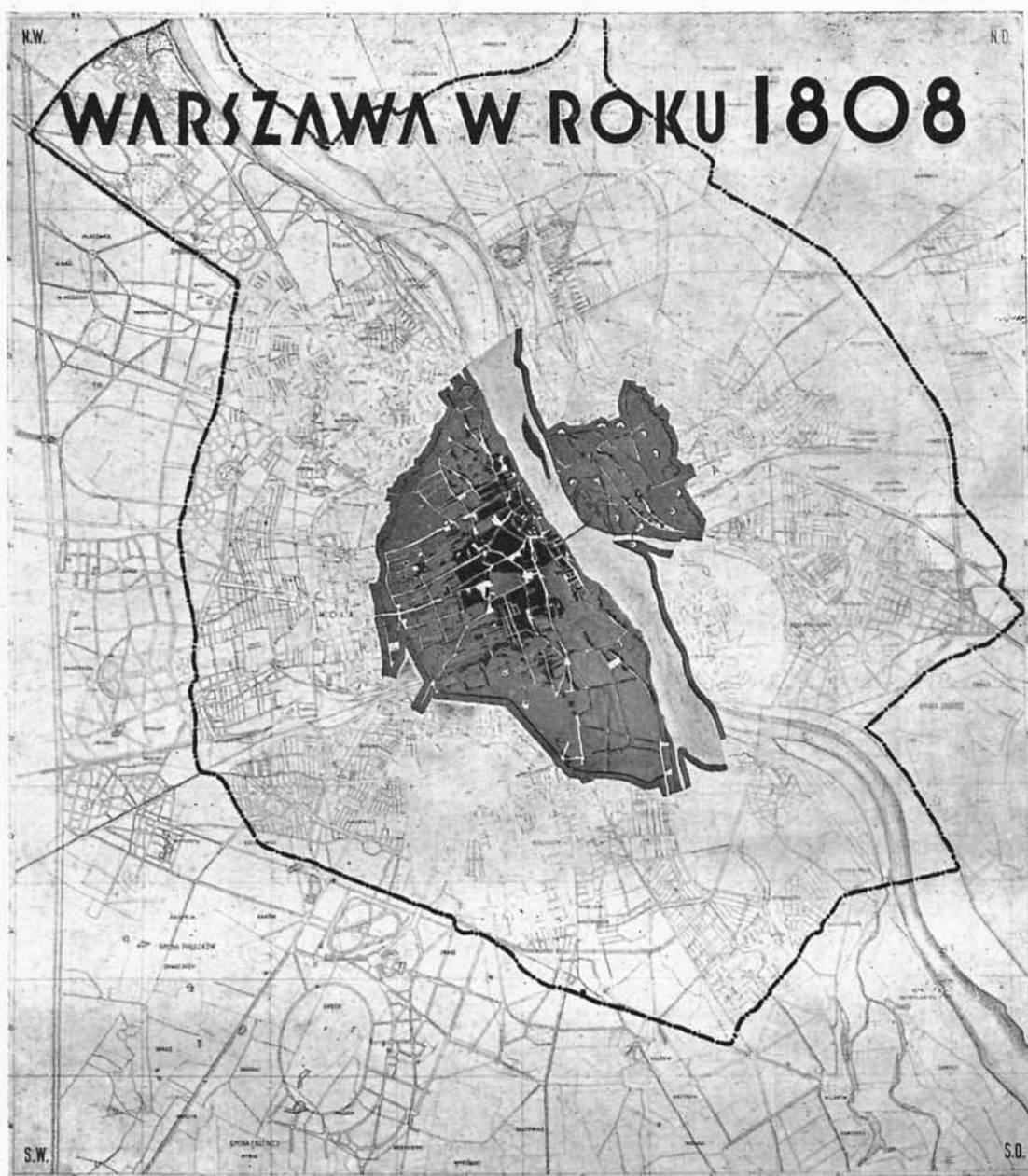
Na początku XVIII wieku zaraza zdziesiątkowała ludność tak, że prawie 30.000 osób zmarło, a w 1708 r. olbrzymi pożar zniszczył Warszawę. Mimo tych klęsk, wrogie wojska ciągle nakładały kontrybucje i mieszczanie ostatni swój grosz oddawać musieli na zakup żywności dla żołnierzy. Ludzie uciekali z Warszawy, a ulice trawą porosły.

Za Augusta II miasto odżywa. Staje pałac Saski, na sieci wąskich uliczek ze wspaniałym ogrodem na osi pałacu. Król zakłada teatr dworski. Ruch budowniczy ożywia się powoli. August III, popierając miasto, naprawia skutki dawnych klęsk. Komisja brukowa zajmuje się doprowadzeniem do porządku ulic, ustanawia opłaty od łockcia i powoduje pierwszy pomiar posesyj. W połowie XVIII w. zabrukowano

18 głównych ulic. Stara Warszawa obejmowała wówczas 28 ulic i 486 posesyj.

Czasy Stanisława Augusta są okresem wielkiego rozwoju Warszawy. Król sprowadzał do miasta rzemieślników i fabrykantów i popierał budownictwo. Za jego panowania zaczęto oświetlać ulice, powstaje cmentarz powązkowski, a teatr przy pałacu Saskim daje przedstawienia za biletami, wzrasta ruch wydawniczy i rozwija się kupiectwo; wreszcie ustawą z dn. 18 kwietnia 1791 r. zniesiono jurydyki. Stolica wówczas liczyła około 100.000 mieszkańców.

Po rozbiorach Warszawa znów osłabła w swoim rozwoju, wysilając się na powstania, wojny, sypanie fortyfikacyj i niesienie pomocy rannym. W r. 1792 Prusacy zniesli prawo polskie, obalili władzę polskiego magistratu, zaprowadzili



Rys. 4. Plan Warszawy w r. 1808.

język niemiecki w administracji i sądownictwie. Niemcy częściowo uporządkowali miasto: położyli nowe bruki i wydali nowe przepisy policyjne. Ludność Warszawy w tym okresie zmalała do 65.000, zamierał handel, a brak pieniędzy bardzo się dawał we znaki uboższej ludności. W roku 1806 Prusacy opuszczają Warszawę, a zarząd miasta przechodzi w ręce księcia Józefa Poniatowskiego, a następnie na nowo uformowanego magistratu. W tym okresie odbywają się pierwsze wybory miejskie, dla przeprowadzenia których Warszawę i Pragę podzielono na siedem okręgów. Epoka Księstwa Warszawskiego nie przyniosła Stolicy ulg, a wielkie ciężary spoczywały na barkach ludności. Na uformowanie pułku gwardji Warszawa zaciągnęła dużą pożyczkę. W zakresie szpitalnictwa uczyniono bardzo dużo za pienią-

dze społeczności, miasto zaś musiało dostarczać żywności dla wojska.

W r. 1807 rozpoczęto budowę mostu na Wiśle i fortyfikowanie Pragi, co pociągnęło za sobą skasowanie kilkunastu ulic i kilkudziesięciu posesyj. Po wielkim okresie wojen napoleońskich, traktatem w Wiedniu wskrzeszono Królestwo Polskie. Pod zarządem komisji rządowej spraw wewnętrznych i policji, miasto zaczęło ożywać, otrząsając z siebie wspomnienia trudów wojennych. Ruch budowlany rośnie silnie. W r. 1817 wyznaczono pokaźną sumę 300.000 zł. polskich, jako pożyczki dla budujących się. W ciągu pięciu lat zaledwie odbudowano i odnowiono tysiąc domów, a nowych wybudowano dwieście. Warszawę oświetlono nowymi latarniami, rozebrano ratusz na Starem Mieście, bramę kra-



Rys. 5 Plan Warszawy w r. 1829.

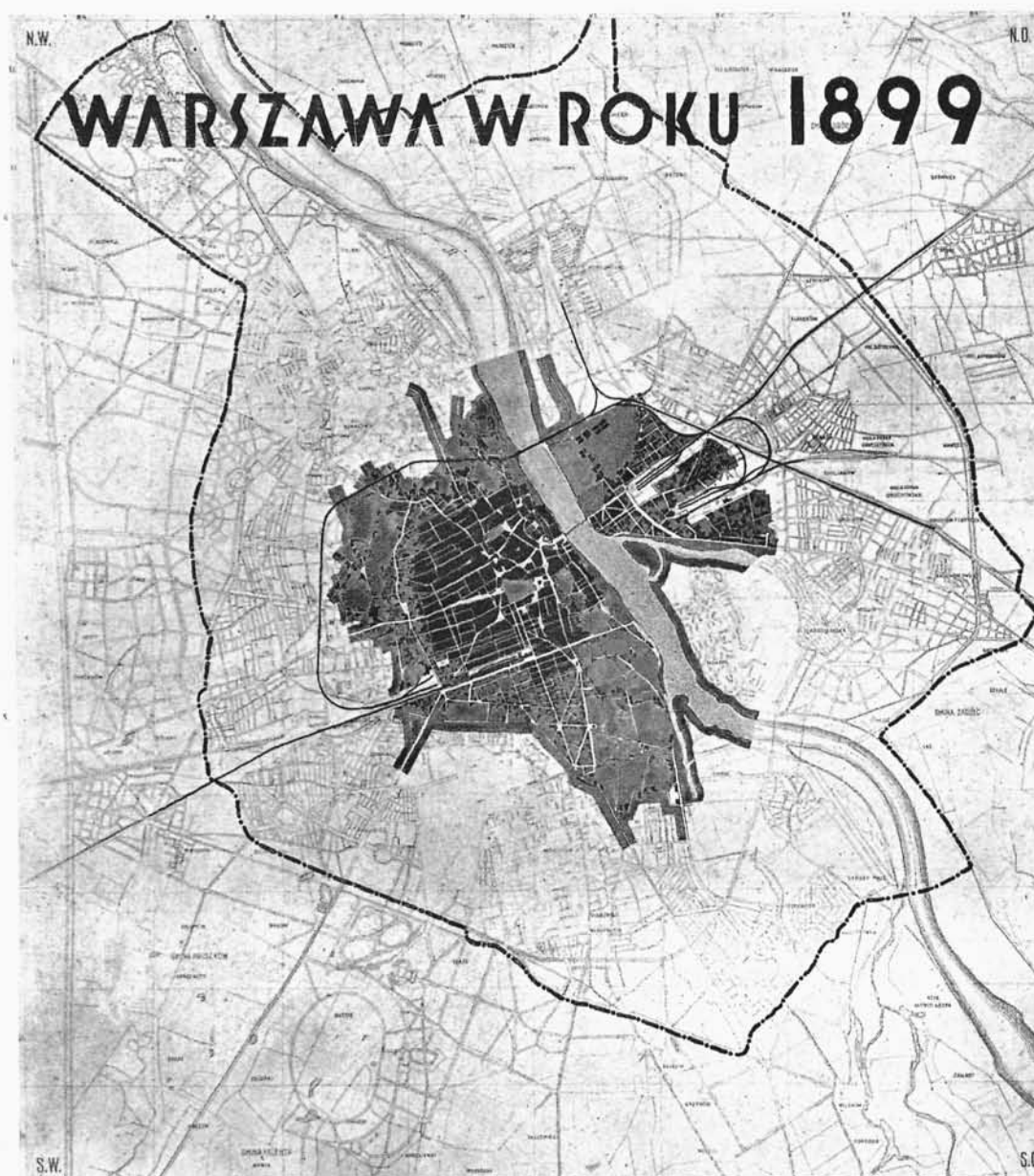
kowską i część dawnych murów obronnych. Ludność wzrosła do 125.000, powstaje Bank Polski i szereg wyższych uczelni polskich. Wzrasta ruch wydawniczy i kulturalny.

W czasie powstania listopadowego, cały dorobek z tego okresu poszedł na marne, aż wreszcie życie Warszawy zostało załamane wybudowaniem Cytadeli i okolicznych fortołów. Dopiero w ostatniej ćwiartce XIX stulecia, Warszawa zaczyna szybko wzrastać i znaczenie jej jako centrum handlowego między Wschodem i Zachodem, łączy się na silnych podstawach. Ludność pod koniec XIX stulecia sięga

liczby 500.000, powstaje długi szereg nowych gmachów, rozbudowują się linie kolejowe, Warszawa powiększa tabor tramwajów, które istnieją od 1856 r. i kładzie szereg nowych torów. W 1910 r. następuje w tramwajach zmiana na trakcję elektryczną, co pociąga za sobą olbrzymi rozwój tego środka komunikacji.¹⁾

Juljusz Żórawski.

¹⁾ Literatura: Helena Marszewska „Rozwój terytorjalny Warszawy”. Małcużyński: „Rozwój terytorjalny Warszawy” i Stefan Dziewulski: „Warszawa, tom I”.



Rys. 6. Plan Warszawy w r. 1899.

REGULACJA WARSZAWY W OKRESIE WIEKU XIX I POCZĄTKU XX

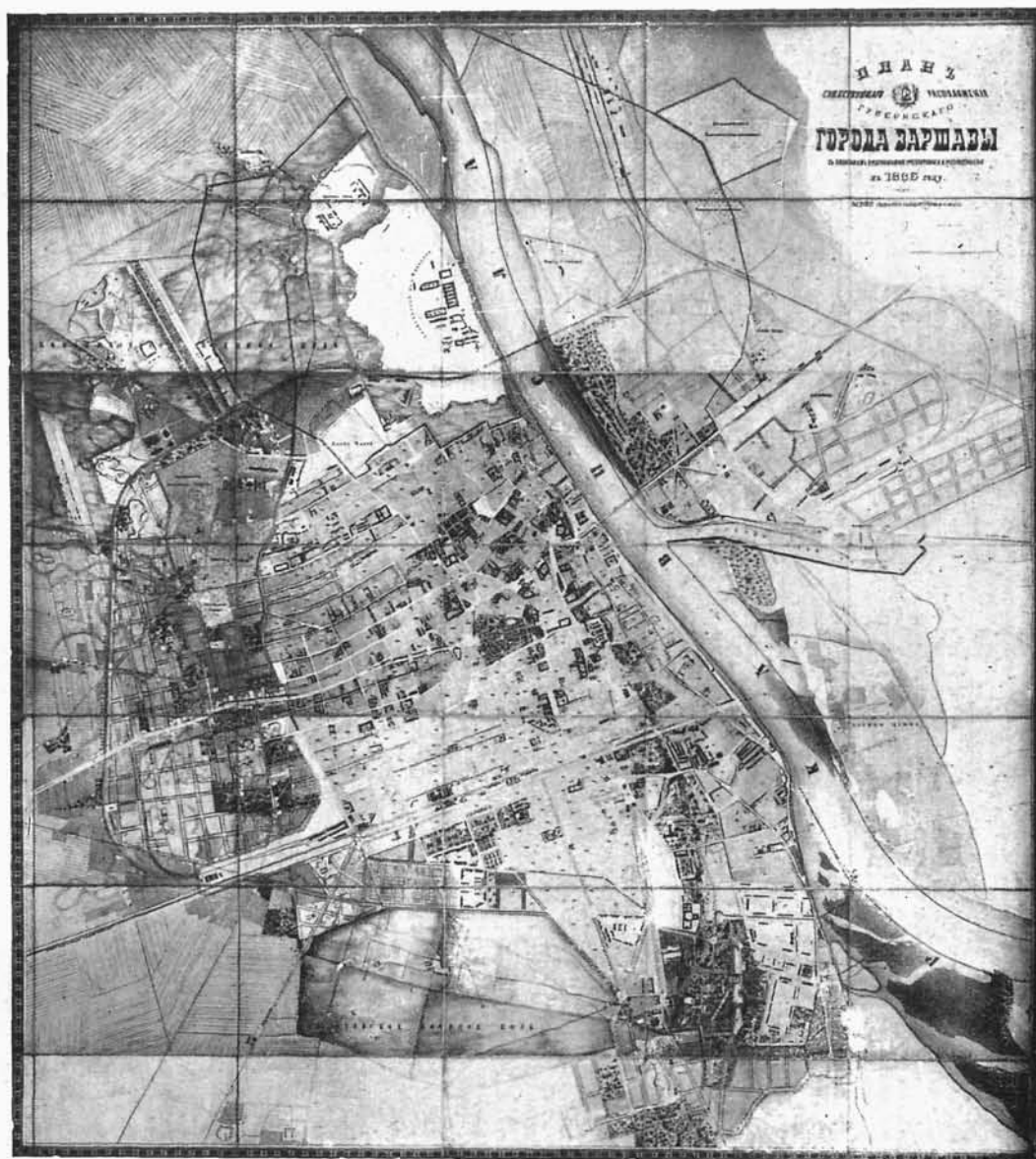
CZESŁAW RUDNICKI

W porównaniu z innymi wielkimi miastami Europy, dzieje regulacji Warszawy w ciągu wieku XIX nie obfitują w wypadki szczególnej doniosłości.

Na początku stulecia miasto, rozpostarte wzdłuż skarpy wiślanej od cytadeli do Solca i naokół ogrodu Saskiego, rozwijało się w kierunku najmniejszego oporu: wzdłuż głównych traktów, łączących je z sąsiednimi miastami i wzdłuż dróg polnych, które jako miedze rozdzielały pasma gruntów (łany), biegnące prostopadle do Wisły w kierunkach wschód-zachód. Usiłowań o wytworzenie nowej i poważnej komunikacji o kierunkach północ-południe prawie nie było.

Ogólny plan regulacyjny nie istniał. Zjawiały się poszczególne projekty, z których zostały urzeczywistnione: szeroka aleja Jerozolimska, przebita w r. 1822 do Wisły, sieć ulic na terenie, położonym na południe od alei Jerozolimskiej i na zachód od ulicy Marszałkowskiej; połączenie placu Zamkowego wiaduktem z ul. Dobrą; usunięcie kilku bram miejskich, tamujących komunikację.

Nie ulega wątpliwości, że działalność regulacyjna rozwinęłaby się w Warszawie bardzo pomyślnie, gdyby nie ciężkie warunki, w jakich się znajdowała: ciągłe walki z najeźdźcami, zmiany w organach rządzących, zubożenie kra-



Rys. 7. Plan regulacyjny m. st. Warszawy w r. 1886.

ju i miasta, rządy zaborcze i t. d. Istotnie, w okresach względnego spokoju zjawiały się usiłowania do racjonalnego załatwienia sprawy regulacji i zabudowania miasta.

W początkowym okresie istnienia Królestwa Kongresowego wydano przepisy, dążące do szybszego i racjonalnego zabudowania miast. W r. 1820 wydano przepisy budowlane o planach regulacyjnych miast, o budowie domów przy ulicach, o zakładach, niebezpiecznych pod względem ogniowym i szkodliwych dla zdrowia, o wyglądzie domów i t. p.

W tym okresie powstało też kilkanaście gmachów użyteczności publicznej, wzniesionych z dużym poczuciem estetycznym, pejzażowym i przystosowanych do otoczenia.

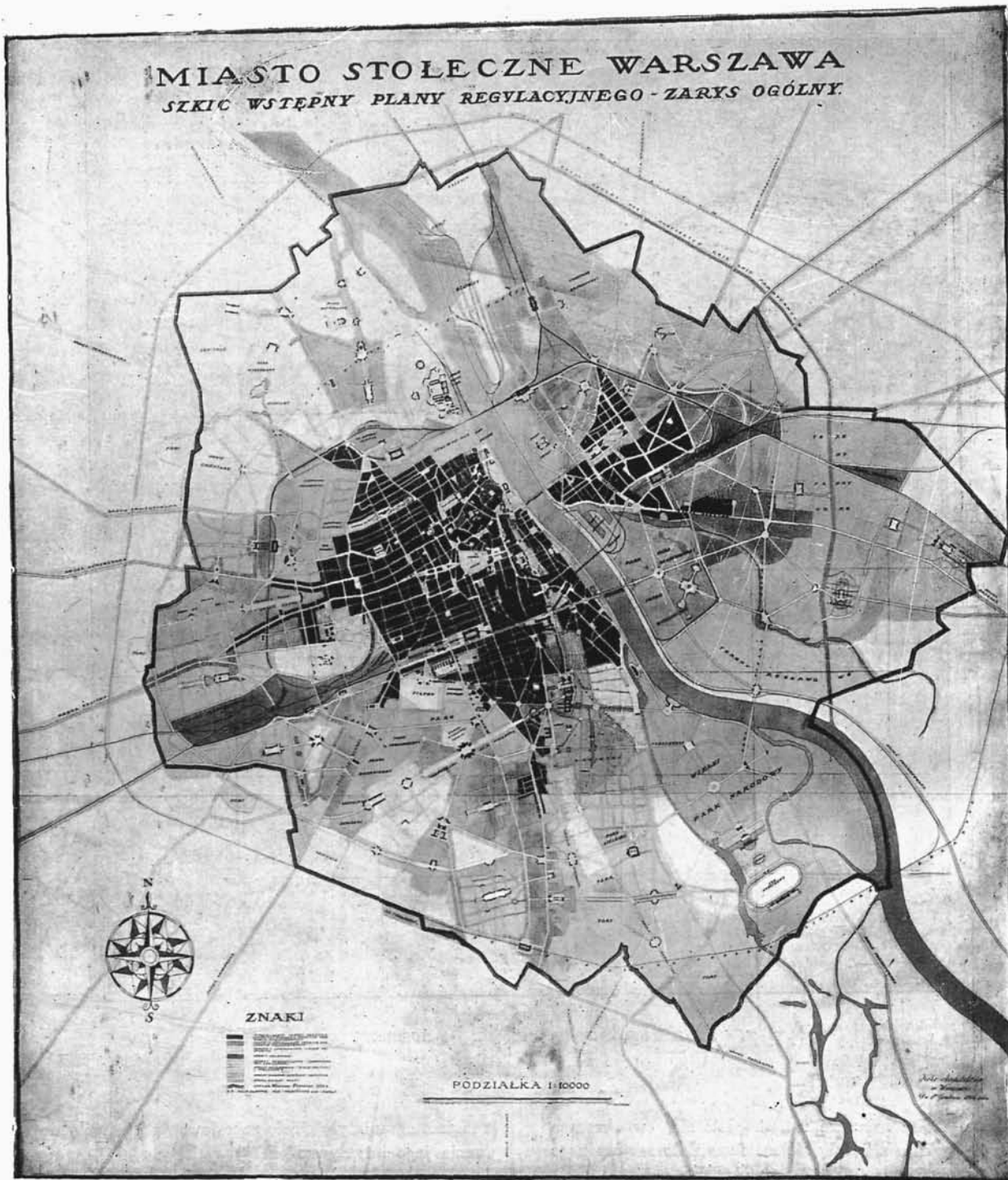
Po stłumieniu powstania Listopadowego, Warszawa została otoczona pasem fortów w promieniu około 5 klm., a następnie wtórnym pasem o promieniu około 7,5 klm., które

znacznie ograniczyły strefę zabudowania i zmusiły do zwiększenia jego intensywności.

Należy zaznaczyć, że linja okopów obronnych z końca XVIII wieku, skasowana w drugiej połowie w. XIX, też w pewnym stopniu kępowała rozrost Warszawy.

Ujemne skutki skrępowania miasta przez forty były w pewnym stopniu skompensowane przez to, że zachowały one dla przyszłego racjonalnego rozwoju olbrzymie tereny, mniej lub więcej wolne od zabudowy. Natomiast dużą krzywdę przyniosła miastu budowa cytadeli i leżącego po drugiej stronie Wisły fortu Śliwickiego, która zniszczyła powstałe w tych miejscach osiedla, zwłaszcza ładnie położony i zabudowany Żoliborz.

Zwiększony ucisk polityczny, przygnębienie społeczeństwa — sprawiły, że po rewolucji listopadowej nawet prace



Rys. 8. Plan regulacyjny m. st. Warszawy opracowany w 1916 r. przez Koło Architektów w Warszawie.

regulacyjne uległy zaniedbaniu i to do tego stopnia, że namiestnik Królestwa raczył zwrócić uwagę na „nieforemność” ulic, skutkiem czego Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych ustanowiła w r. 1856 Komitet Regulacyjny, do którego, oprócz powołanych już 9 urzędników, weszło w r. 1859 trzech obywateli miasta.

Komitet pracował bardzo intensywnie, niestety, tylko

do r. 1862, posługiwał się planem pomiarowym płk. Korjata z r. 1819 w skali 1:4200, uzupełnionego następnie przez inżynierę wojskową polską, następnie rosyjską. Z powodu małej skali i rozmaitych braków tego planu, Komitet był zmuszony sporządzać plany pomiarowe ulic w skali około 1:1000 i na nich wytyczał linje regulacyjne dla domów frontowych. Takie plany sporządzone zostały dla większości ulic

śródmieścia. Komitet zaprojektował także pewną ilość nowych ulic i przebić.

Pracę Komitetu cechowała wielka obawa przed projektami, których realizacja wymagała poważniejszych wydatków z ubogiej wówczas Kasy miejskiej, dlatego też łatwe w owych czasach przebicie o kierunku północ-południe — nie zostały ustalone, tak, że główne zadanie Komitetu ograniczyło się do „prostowania” istniejących ulic.

Po stłumieniu powstania styczniowego — ucisk polityczny wzrósł jeszcze bardziej. Komitet Urządzący, dążąc otwarcie do pozbawienia Warszawy wszelkich cech stolicy, pozbawił Zarząd miejski prawa nadzoru nad zabudową miasta, zawiesił nawet na kilka lat jego obowiązki w zakresie „prostowania” ulic, które jednak zostały mu z powrotem przekazane w r. 1876.

Od tego czasu projekty regulacyjne ulic wykonywał Wydział Budowlany Magistratu, a zatwierdzał je generał-gubernator, ewentualnie Petersburg.

Na realizację projektów regulacyjnych wnoszony był do budżetów stały, ale zbyt skromny kredyt w sumie 9000 rubli. Ze wzrostem jednak dochodów miasta, udawało się uzyskiwać większe sumy dodatkowe na regulację.

Na zasadzie projektów, opracowanych przez Komitet regulacyjny i Wydział Budowlany, sporządzony został w r. 1886 plan regulacyjny miasta w skali 1 : 4200 (rys. 7), który ograniczał się do obszaru, objętego dawnymi okopami obronnymi z XVIII wieku.

W r. 1847 została zbudowana kolej Wiedeńska; w r. 1862 — Wileńska, w r. 1866 — Brzeska, w r. 1875 — kolej obwodowa z mcestem przy cytadeli, a w r. 1875 koleje do Mławy i Dęblina.

Koleje te, przyczyniając się do wzrostu i zubożenia miasta, spowodowały jednakże poważne krzywdy w zakresie komunikacyjnym, przecinając i kasując znaczną ilość arteryj, łączących miasto z jego okolicami, a na Pradze dzieląc jej północno-wschodnie dzielnice na trzy odrębne osiedla.

Dzięki rozwojowi przemysłu i handlu ze wschodem możliwość kraju i jego stolicy wzrastała, zwiększyły się też zasoby Kasy miejskiej, które pozwoliły na spotęgowanie działalności inwestycyjnej w rozmaitych kierunkach, w pewnym stopniu i w zakresie regulacyjnym.

Wielką przysługę sprawie regulacji okazało sporządzenie dokładnych planów pomiarowych miasta w skalach od 1 : 25000 do 1 : 250, co było spowodowane budową kanalizacji i wodociągów.

W ostatniej ćwierci wieku XIX i do rozpętania się wojny wszechświatowej, zrealizowane zostały następujące inwestycje regulacyjne: uregulowano obszerny teren po szpitalu Dzieciątka Jezus przy placu Napoleona, przeprowadzono kilkadziesiąt nowych ulic i przebić, które bardzo ułatwiły komunikację miejską, jak np. wiadukt, most i aleja ks. Poniatowskiego, ul. Karowa ze ślimakiem, zjazdy przy moście Kierbedzia i t. d., założono parki na Ujazdowie, na Skaryszewie, w Młocinach; uregulowano brzegi Wisły dla normalnych wód i zbudowano wał Miedzeszyński; przystąpiono

do poszerzenia wielu ulic z powodu zwiększającego się ich znaczenia komunikacyjnego i t. d.

Starano się, chociaż z niewielkim skutkiem, o rozciągnięcie opieki regulacyjnej na tereny, położone poza granicami miasta, wówczas bardzo bliskie od śródmieścia. Powstałe na tych terenach liczne osiedla, nawet, dziwnym sposobem, na terenach, objętych przepisami fortiecznymi, były pozbawione jakiegokolwiek opieki technicznej i urągały wszelkim wymogom higieny i komunikacji.

Zupełnie nie udały się zabiegi Wydziału Budowlanego o przeciwdziałanie zbyt wysokiemu zabudowaniu i zmniejszeniu wolnych przestrzeni działek gruntu.

Małym skutkiem uwiecznione zostały starania tegoż wydziału w zakresie polityki terenowej: zwiększenia nader szczupłego zapasu gruntów miejskich.

Dla ułatwienia komunikacji miasta z osiedlami podmiejskimi i letniskami — powstało 5 linii kolejek dojazdowych.

Przy udziale inżynierji miejskiej opracowany został projekt Warszawskiego węzła kolejowego, który w znacznym stopniu usuwał utrudnienia komunikacyjne, jakie przyczyniały miastu istniejące stacje i linje kolejowe.

Olbrzymie starcie państw i narodów, dzięki któremu powstała Polska, wolna i zjednoczona, nadało twórczości regulacyjnej nowych sił i rozpędu. Z inicjatywy Magistratu Koło Architektów w grudniu 1916 roku wykonało plan regulacyjny miasta w skali 1 : 10000, który zatytułowano jako „Szkic wstępny planu regulacyjnego Warszawy” (rys. 8). Plan ten obejmował tereny o obszarze przeszło 8000 ha, przyłączone w r. 1916 do miasta przez okupantów niemieckich, nietylko dla dobra miasta, ile dla własnej wygody; był on też istotnie wstępem do kilku następnych planów, coraz pełniejszych i praktyczniejszych, dzięki dokładniejszym planom pomiarowym i obfitszym materiałom informacyjnym o potrzebach instytucyj państwowych, komunalnych, społecznych i własności prywatnej

Utworzone w r. 1917 Biuro do spraw regulacji i zabudowania miasta sporządziło: plan własnościowy, na którym wyznaczone zostały granice i powierzchnie wszelkiego rodzaju własności, ewent. i tytuły własności; plan wysokościowy, ujawniający ilości pięter wszystkich oznaczonych na planie budowli; z wielkim trudem, a małym często skutkiem zbierało dane i informacje o potrzebach instytucyj państwowych w zakresie terenowym i budowlanym.

Poprawiono i uzupełniono wiele planów i pomiarów, które z powodu wojny uległy poważnemu zaniedbaniu. Sporządzone też zostały w r. 1927 przez lotnictwo wojskowe zdjęcia z samolotów miasta i jego okolic w skali 1 : 2500, które w pewnym stopniu uzupełniały braki planów pomiarowych.

Na podstawie tych danych Biuro sporządziło w r. 1920 plan regulacyjny w skali 1 : 10000, następnie w r. 1922 szkicowy plan zabudowania strefowego, a w 1923 — trzeci z rzędu plan regulacyjny, który Rada Miejska i Ministerstwo Robót Publicznych uznały, z zastrzeżeniem, jako podstawę do opracowania planów szczegółowych.

Oczywiście, plany szczegółowe w skalach od 1 : 2500 do 1 : 250 były stale opracowywane przez Biuro i służyły za materiał do opracowania planów ogólnych.



Rys. 9. Plan regulacyjny m. st. Warszawy z r. 1925.

W r. 1926/7 został sporządzony czwarty z rzędu plan regulacyjny, o którym oczywiście bardzo niedokładne pojęcie daje załączona odbitka (rys. 4)*). Brak miejsca i charakter niniejszego artykułu nie pozwalają na opis szczegółowy tego planu i zmuszają do ogólnikowej jego charakterystyki.

Plan ten w większym, niż poprzednie — stopniu uwzględnił sprawy komunikacyjne (ulice i place, arterje wodne

*) Bardziej dokładne plany regulacyjne w skali 1:10000 i 1:2500 są do nabycia w Wydziale Technicznym Magistratu.

i porty, węzeł kolejowy, kolejki dojazdowe, tramwaje zwykłe i na własnych torach, lotnictwo i t. d.), sprawy zdrowotne (wszelkiego rodzaju zieleńce, place sportowe i t. d.), sprawy mieszkaniowe i użyteczności publicznej, potrzeby przemysłu, ośrodki reprezentacyjne i możliwości krajobrazowe.**).

**) Dość szczegółowy opis planu i warunków jego powstania znajduje się w wydawnictwie Biura z r. 1928, pod tyt.: „Regulacja i zabudowanie m. st. Warszawy” — szkic historyczny z planem regulacyjnym i wielu rysunkami“.

Oczywiście, plan ten nie krystalizuje wszystkich potrzeb miasta w wyżej przytoczonych dziedzinach, zwłaszcza tych potrzeb, które niedaleka może przyszłość postawi na porządku dziennym.

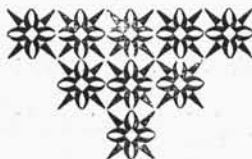
Dość wspomnieć: o wymaganiach, jakie stawia olbrzymi rozwój automobilizmu w zakresie komunikacji, zwłaszcza miejskiej; jakie w pewnym z tem związku powstają zamierzenia w zakresie domów mieszkaniowych, rozmieszczenia i ukształtowania osiedli (naprz. miasta linjowe — ciągnące się dziesiątkami i setkami kilometrów wzdłuż szerokich arteryj) i t. d.

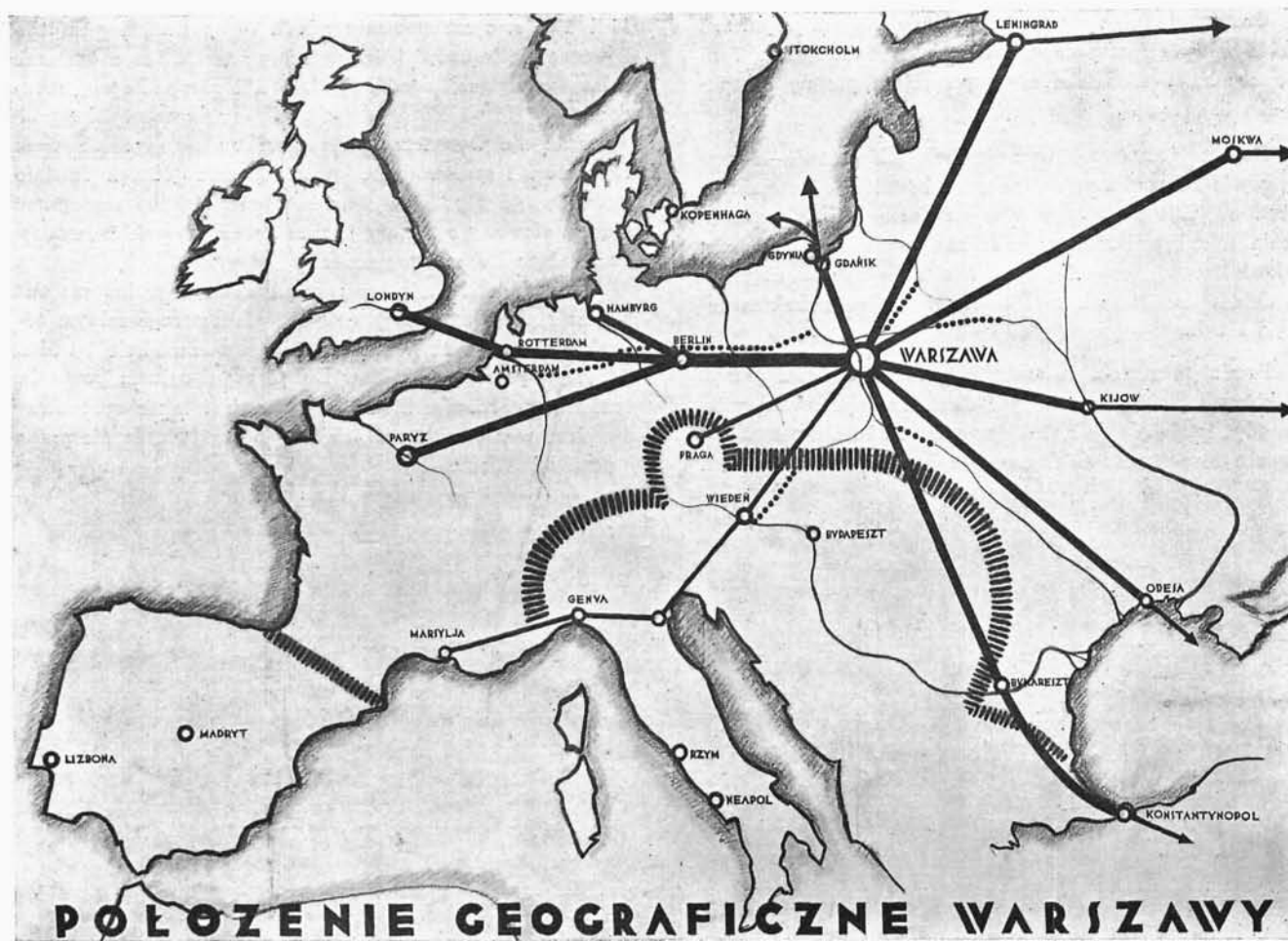
Pominięta została świadomie sprawa określenia granic, do których mogą się rozciągać dzielnice zabudowane miasta, gdyż istniejące do r. 1928 przepisy na to nie pozwalały. Dopiero rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia

16.II. 1928 r. o zabudowaniu osiedli — upoważnia gminy do wyznaczania terenów, które powinny pozostać w kulturze rolnej, warzywnej, ogrodowej i t. d. i nie podlegają zabudowie.

Plan nie wyznacza także stref budowlanych, a więc charakteru i sposobu zabudowania poszczególnych dzielnic i bloków, gdyż podstawy, na których powinien się oprzeć plan strefowy, nie zostały jeszcze przez czynniki miarodajne ustalone i uprawomocnione.

Dla uzupełnienia powyższych braków, a zwłaszcza nawiązania planu zabudowy miasta z planem regionalnym terenów, otaczających Warszawę w promieniu około 30 klm. i t. d., w połowie r. 1928 w Biurze regulacyjnym powstała specjalna pracownia, której zadaniem jest także opracowanie planu w postaci, umożliwiającej jego zatwierdzenie przez organa miarodajne.





Rys. 10. Znaczenie międzynarodowe m. stol. Warszawy.

Warszawa winna wyciągnąć odpowiednie konsekwencje ze swego położenia geograficznego i przystosować swe urządzenia do potrzeb handlu i wymiany międzynarodowej, wyzyskując wielkie i naturalne walory ekonomiczne.

PLAN OGÓLNY WIELKIEJ WARSZAWY.

Plany regulacyjne miast wogóle, a miast wielkich w szczególności wymagają długotrwałych i wszechstronnych wysiłków mózgów specjalistów. Paryż, Berlin, Londyn, Wiedeń dziesiątkami lat przy pomocy często potężnych środków finansowych pracowały metodycznie, a mimo to zarówno urzeczywistnione idee, jak i plany regulacyjne nie są w całości racjonalne.

Niestety los naszej stolicy w niczem nie przypomina konsekwentnych wysiłków centrów Europy. Zaledwie kilkadziesiąt lat nas dzieli od czasu, w którym wrogie siły czyniły wszystko, aby miasto zadusić, zaledwie dwanaście lat upływa od pierwszego szkicu regulacyjnego, opracowanego poważnie.

Ale chaotyczny rozwój, a zwłaszcza zadania, jakie ma spełnić Warszawa, nie pozwalają zbyt długo pracować nad jej planem, należy raczej skonkretyzować jak najprędzej zasady rozwoju, ażeby „fakty

dokonane" nie zagwoździły koniecznych i naturalnych dróg jej rozwoju, jak to niestety już się obecnie zdarza.

Plan ogólny miasta, stawiający zasadnicze drogowskazy jego rozwoju, będzie tego roku skończony. Plan miasta na Wystawę Powszechną w Poznaniu w głównych zasadach jest jego odbiciem, o nim też będzie mowa.

PROBLEMY OGÓLNE.

Rola Warszawy.

Plan Warszawy, to zebranie wszystkich nici jej przyszłego życia w jeden możliwie zgodny pęk, prowadzący do rozwoju miasta.

Ażeby rozwiązać w planie problem Warszawy, należy wprzód zastanowić się, jakie spełnia ona funkcje. Oczywiście jako wielkie skupienie, ma tych funkcji bardzo wiele.

W tym szkicowym opisie wystarczy zgrupować schematycznie główne zadania.

A. Położenie geograficzne:

- 1) Ośrodek międzynarodowy,
- 2) Wielkie centrum handlu międzynarodowego.
- 3) Ośrodek aglomeracji Warszawy.
- 4) Ośrodek fabryczny.

B. Stolica Polski:

- 1) Reprezentacja.
- 2) Ośrodek kulturalny.
- 3) Centrum administracji.
- 4) Ośrodek wojskowy.

C. Wynikłe z dwu poprzednich nagromadzenie ludzi:

- 1) Kwestje mieszkalne.
- 2) Kwestje higieny urbanistycznej.
- 3) Komunikacja.

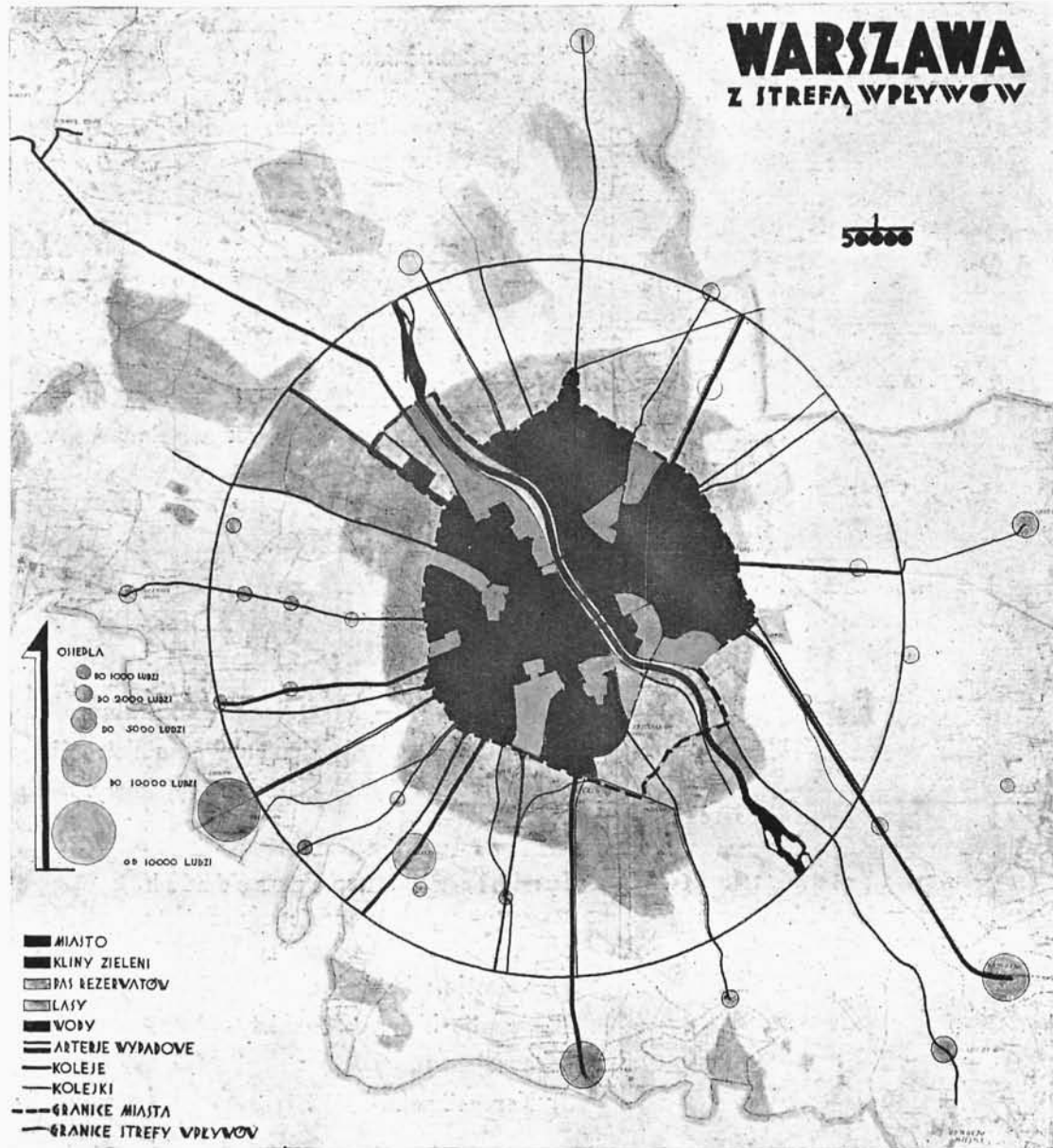
Znaczenie międzynarodowe.

Punkty B i C w tym pobieżnym szkicu nie wymagają specjalnego omówienia, warto jednak zwrócić uwagę na położenie geograficzne Warszawy, leżącej u ujścia nizinnej gardzieli środkowo-europejskiej.

Produkty duchowe i materialne gęsto zaludnionego zachodu, wędrując naturalną drogą przez ową gardziel, trafiać będą na Warszawę, leżącą w centrum komunikacji kolejowej, wodnej i powietrznej, skąd przetwarzane, uzupełniane lub w stanie otrzymanym rozejdą się bogatym pękiem wschodnim dróg komunikacyjnych, na słabo zaludniony i nieuprzemysłowiony wschód (Rys. 10).

Aglomeracja Warszawy.

Zanim przejdziemy do opisu planu miasta właściwego, który jest wynikiem wyżej wymienionych funkcji, warto zwrócić uwagę, że istota wielkiego miasta współcześnie nie kończy się na rogatkach, lecz jest ono ośrodkiem aglomeracji, obejmującej duże obszary, które nie po-



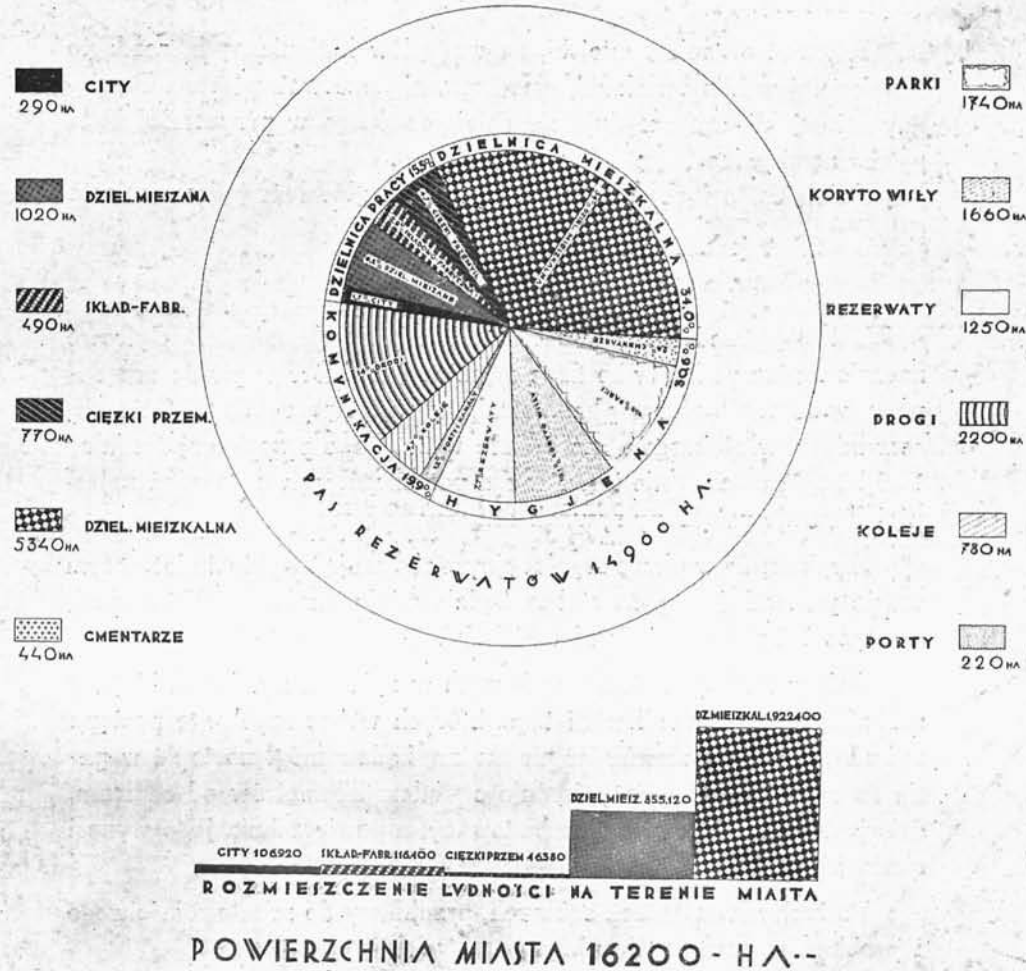
Rys. 11. Strefa wpływów m. st. Warszawy.

W myśl ustawy o rozbudowie miasta, Warszawa ma wpływ na regulację terenów poza granicą administracyjną w promieniu 15 km. W związku z tym dla ustalenia zasad opracowano pas rezerwatów, któryby oddzielał zabudowę miejską od rozwijających się osiedli sąsiednich, z którymi jednak związane miasto licznymi arterjami. Warto zwrócić uwagę na ginące w okolicy, a konieczne dla gospodarki dużego miasta niegdys obfite lasy.

winy się łączyć swymi zabudowaniami bezpośrednio z miastem. Otóż Warszawa już w dobie obecnej, skutkiem dzikiej i bezplanowej parcelacji, zaczyna się zlewać morzem drobnych działek budowlanych za

WARSZAWA

ZESTAWIENIA STATYSTYCZNE



Warszawa po 25 latach będzie liczyła około 3 milionów ludzi na obszarze 16.200 hkt.; gros ludności mieścić się będzie w dzielnicach mieszkalnych (wędrownka z dzielnic mieszanych już się mimo zastoju budowlanego rozpoczęła).

Warunki komunikacyjne i higieniczne, niższe od teoretycznych i przykładów zagranicznych, są jednak dostateczne i mieszczą się w granicach realnych. Powierzchnia terenów pod przemysł średni wielki i szkodliwy wynosi razem z ulicami i urządzeniami komunikacyjnymi około 1900 ha., co wynosi przeszło 10% powierzchni miasta.

Rys. 12. Ogólne zestawienie statystyczne do planu m. stoł. Warszawy.

skupieniami swej aglomeracji do tego stopnia, że kleszcze mrowia parceli gotowe w przyszłości zdusić racjonalny rozwój organizmu.

Stąd też wokół właściwego miasta, do czasu ujęcia szczegółowego tej kwestji przez plan regionalny, został zaprojektowany pas rezerwatów, dzielący miasto od aglomeracji, a łączący je z okolicznymi lasami (Rys. 11 i 13).

Również organizm miejski, ze względów higienicznych, rozdarto skupionymi w kliny parkami, cmentarzami, rezerwatami etc... Pomiedzy owymi klinami znajdują się dzielnice, które w przyszłości będą naturalnymi jednostkami administracyjnymi.

Dzielnice te łączą się koncentrycznie z głównym jądrem miasta City.

Statystyka.

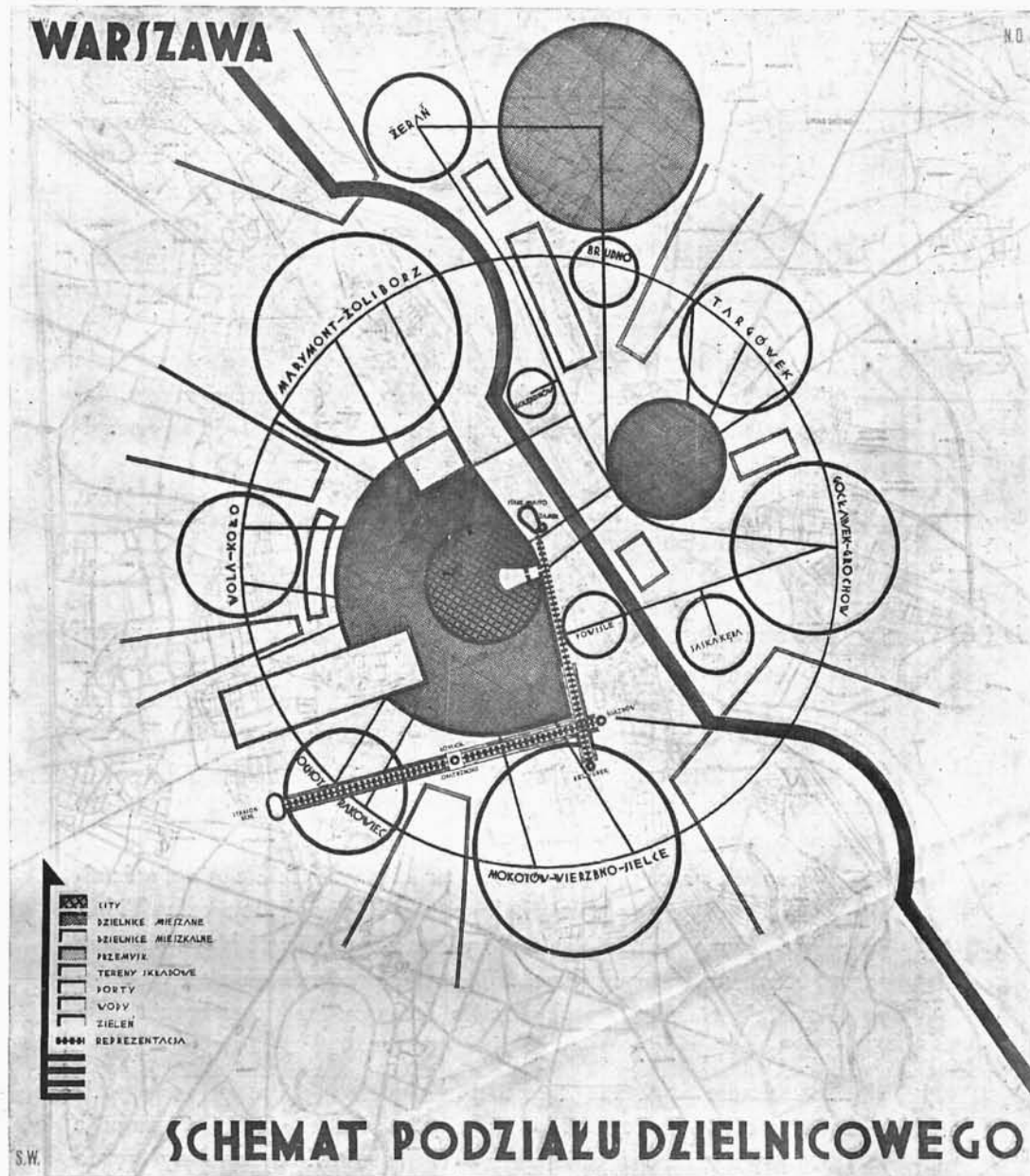
Tak się przedstawia w całokształcie przyszłe miasto. Cyfrowo narazie można podać tylko dane orientacyjne, które w planie urzędowym, w szczególności w planie strefowym zostaną ustalone. Otóż obszar miasta właściwego wynosi około 16.200 ha. o przeciętnej średnicy 14.5 klm. Przeznaczenie terenów dla poszczególnych zagadnień najlepiej ilustruje załączony rysunek 12.

Zamierzenia w planie regulacyjnym obejmują zwykle 25 lat, w tym czasie przewiduje się, że stolica będzie miała około 3.000.000 ludzi, co wynosi średnio na jeden ha 54 ludzi.

Dalszy rozwój stolicy, a zwłaszcza urządzenia z zakresu higieny urbanistycznej, komunikacji i t. p., których wobec szybkiego postępu w budowie miast przewidzieć nie można, będzie mógł nastąpić w pasie rezerwatów, który leży średnio o siedem kilometrów od centrum, dziś jest zupełnie prawie niezabudowany, a powierzchnia jego wynosi około 14.900 ha.

Po tych rozważaniach ogólnych, przejdźmy do miasta właściwego i problemów poszczególnych.

Inż. arch. Stanisław Różański.



Miasto rozwija się w kierunku peryferji. Ośrodek przekształca się w City, ujęte pierścieniem dzielnic o charakterze mieszanym. Dookoła powstają dzielnice mieszkalne, związane arterjami z ośrodkim miasta. Dzielnica przemysłowa została ze względów higienicznych odsunięta poza pas dzielnic mieszkalnych.

Rys. 13. Zasady rozwoju m. stol. Warszawy.

I-a. DZIELNICE PRACY

Organizm wielkiego miasta współczesnego, dla racjonalnego pełnienia swych zadań, powinien być podzielony na części, które stosownie do swego przeznaczenia, przybierają odpowiedni kształt i formę (Rys. 13).

Części, koncentrujące handel, wytwórczość, życie gospodarcze i społeczne, jednym słowem pracę miasta, stanowią podstawę jego bytu i rozwoju.

Warszawa, leżąca na szlaku wielkich linii komunikacyjnych (Rys. 10), wiążących uprzemysłowiony Zachód Europy ze Wschodem, staje się międzynarodowym centrum handlu i przemysłu przetwórczego. Jako stolica jest ośrodkiem życia gospodarczego kraju, siedzibą naczelnych władz i urzędów.

Jako wielkie miasto jest warsztatem pracy swych mieszkańców, a również ludności, zamieszkałej w aglomeracji.

Życie miasta ogniskuje się w jego śródmieściu, które wraz z rozwojem gospodarczym, wzrostem ludności miasta i aglomeracji oraz znajdujących się w sferze zasięgu jego interesów miast i osiedli, przekształca się w City. Powstają tu banki, biura, przedstawicielstwa, centrale firm i zarządy—wielkie sklepy, domy towarowe, hurtownie i t. d., które obsługują nie tylko miasto, lecz promieniają daleko poza jego granice, a nawet poza granice kraju.

Warszawa przeżywa już obecnie proces przekształcania się śródmieścia w City. Wobec nieprzychylnych warunków ekonomicznych i budowlanych, symptomy te są mało widoczne, ponieważ biura zajmują szereg lokali prywatnych (Rys. 16), parter przebudowuje się na sklepy. Powstają również gmachy, ściśle dostosowane do przeznaczenia (Rys. 15).

Mieszkanie prywatne, przedstawiające zbyt małą siłę płatniczą, wypierane jest ze śródmieścia przez handel i biuro. Następuje miarowe wyludnianie się śródmieścia. W Warszawie cyfry statystyczne nie są pod tym względem dostatecznie miarodajne, gdyż wobec braku mieszkań następuje zagęszczenie ludności w pozostałych lokalach mieszkalnych (3,15 osób na izbę). W normalnych warunkach ludność, wypierana ze śródmieścia, przenosi się do dzielnic mieszkalnych, gdzie znajduje mieszkanie, odpowiadające potrzebom higieny i warunkom ekonomicznym.

City, jako warsztat pracy i centrum interesów ogromnej ilości ludzi, których trzeba dowozić, bowiem tylko znikoma część zamieszkuje w pobliżu (np. w New-Yorku 3 miliony pracowników musi być codziennie dowiezionych do City w pewnych określonych godzinach), rozwija się wokoło ośrodka komunikacyjnego.

Dzisiejszy ośrodek Warszawy grupuje się wokoło Ogrodu Saskiego, z ekspansją w kierunku południowo-zachodnim. Usunięcie korka w postaci dzisiejszego Dworca Głównego, a wraz z jego przebudową związanie ulic Wielkiej, Żelaznej i Towarowej z dzielnicami południo-

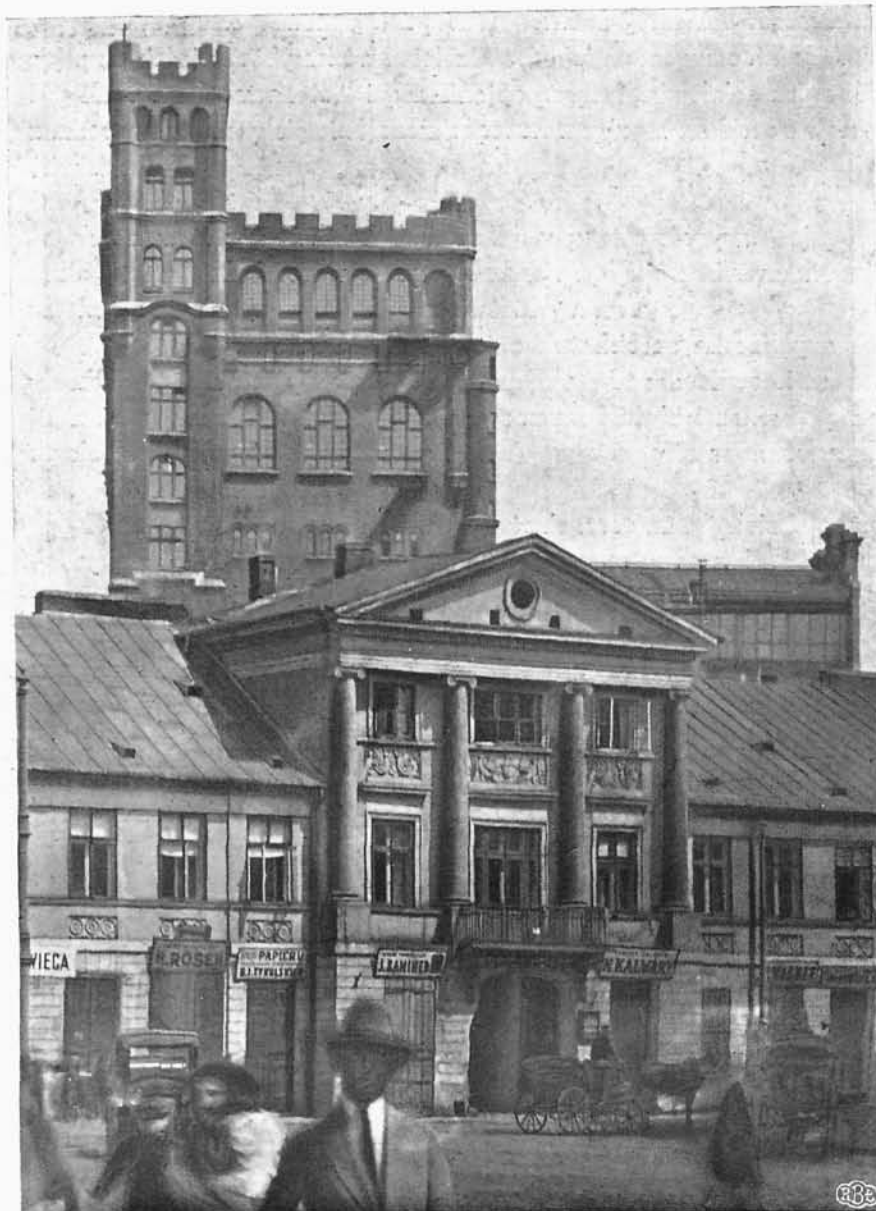


Rys. 14. Dom handlowy w rozwijającym się City m. stol. Warszawy.

Jeden z licznych przykładów powstającego City w Warszawie.

Dom przy ulicy Bielańskiej, zajęty od parteru do najwyższego piętra przez sklepy, biura i przedstawicielstwa handlowe.

wemi, uporządkowanie zagadnień komunikacyjnych, a zwłaszcza przebicie wielkiej arterji N—S, skieruje niewątpliwie rozwój City w stronę zasadniczego krzyża komunikacyjnego, którego centrum pokryje się mniej więcej ze środkiem City. Pozatem przebicie arterji N—S przeprowadzi sanację wadliwie zabudowanych dziś dzielnic, oraz umożliwi



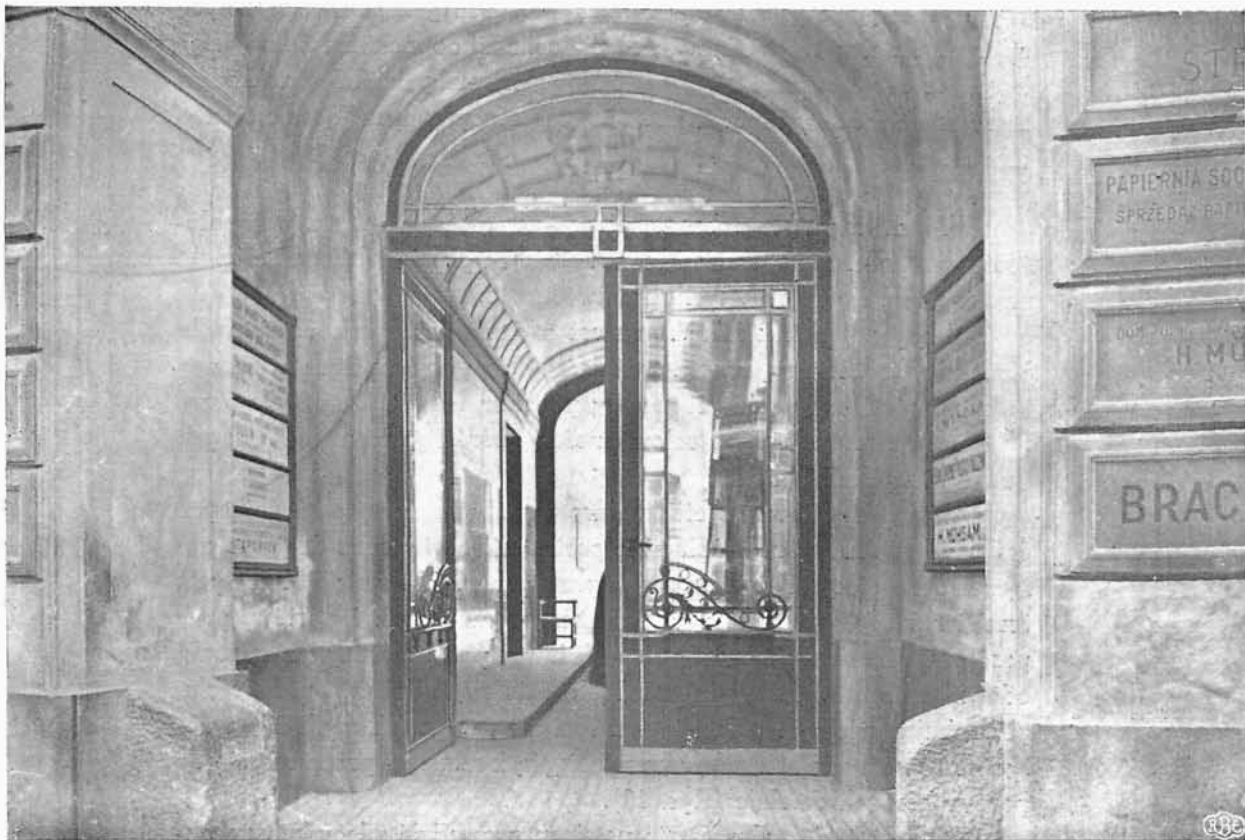
Rys. 15. Dom biurowy.

Pośród starych dzielnic Warszawy powstają nowe gmachy, przystosowane do nowych potrzeb City wielkomiejskiego, wypierając z wolna domy mieszkalne.

racjonalne zabudowanie wyłączonej terenów gmachami o charakterze, typowym dla City.

Skupienie ludzi w City powoduje nagromadzenie wielkiej ilości środków transportowych, dla rozmieszczenia których potrzebne są liczne i obszerne place, co zostało przewidziane w planie regulacyjnym.

Umożliwienie życia i rozwoju City ma zasadnicze i pierwszorzędne znaczenie dla ekonomicznego i gospodarczego stanu miasta. Wszelkie poczynania, zapewniające prawidłowe funkcjonowanie tego serca organizmu miejskiego, muszą być przeprowadzane ze specjalną pie-



Rys. 16. Przemiana domu mieszkalnego na biurowy.

Dom mieszkalny przy ulicy Mazowieckiej, mieszczący około dwudziestu przedstawicielstw i zarządów firm, jest typowym przykładem, że w śródmieściu niema już miejsca dla mieszkań prywatnych.

czołowitością, niedopuszczalna jest tu ustępliwość przed wymaganiami chwili, nieobliczonemi na dalszą metę.

Dzielnice mieszane Wokoło City grupują się dzielnice o charakterze mieszanym handlowo-mieszkalnym, dziś przeważnie zwarcie i wysoko zabudowane oraz gęsto zaludnione. Stanowią one niejako rezerwę dla przyszłego rozwoju City, ujmując koncentrycznie zasadnicze jądro miasta (Rys. 13).

Reprezentacja. Gmachy o charakterze publiczno-państwowym i reprezentacyjnym (Ministerstwa, Poselstwa, Muzea, Teatry i t. d.) skupiają się dziś wzdłuż osi: Zamek Królewski — Aleje Ujazdowskie — Belweder.

Dla przyszłego rozwoju tych instytucyj tworzy się prostopadłą do niej większą oś reprezentacyjną, (Rys. 13), która jest niejako przedłużeniem założenia wodnego z XVIII wieku, stanowiącego oś kolana Wisły w kierunku Ujazdowa. Wiążąc się z Alejami Ujazdowskimi węzłem „Placu na Rozdrożu”, przechodzi ona poprzez zabudowujące się już gmachami państwowymi tereny b. koszar litewskich. Przecina Pole

Wyscigowe, gdzie powstają kompleksy wielkich gmachów reprezentacyjnych, dalej wśród parków i zieleni dochodzi do monumentalnej bryły „Kościoła Opatrzności” i przecinając przyszłą dzielnicę zakładów naukowych, kończy się stadionem reprezentacyjnym na Forcie Szcześliwickim.

Przemysł.

Warszawa jest już obecnie ośrodkiem przemysłowym. Jej położenie geograficzne i rozbudowa komunikacji wpłynęła w dużym stopniu na skupianie się tu przemysłu przetwórczego.

W obecnej chwili fabryki, nawet o charakterze szkodliwym dla otoczenia, koncentrują się przeważnie na Woli, bez możliwości rozwoju, z ujmą dla zdrowotności miasta; poza tym fabryki i zakłady przemysłowe rozrzucone są po całym mieście, wśród gęsto zabudowanych i zaludnionych dzielnic.

Przez przygotowanie stosunkowo tanich terenów, posiadających dobrą komunikację, ze źródłami importu i eksportu, oraz dogodne połączenie ze stacjami towarowymi, przy pomocy bocznic kolejowych, terenów znajdujących się w pobliżu dróg wodnych i portów, przy przeprowadzeniu najniezbędniejszych inwestycji, stworzy się warunki odpowiednie dla przemysłu, a fabryki, istniejące dziś w śródmieściu, potrzebując wielkich połączy terenów, a nie mogąc ich znaleźć na dotychczasowym miejscu, siłą rzeczy ustąpią z miasta i przeniosą się do przeznaczonych dzielnic (Rys. 13).

W tym też kierunku miasto powinno prowadzić zdecydowaną politykę.

Przemysł ciężki.

Dzielnica przemysłu ciężkiego, szkodliwego dla zdrowia, projektuje się na północy miasta, w pobliżu stacji towarowo-rozrządowej na Golędzinowie, przy głównym porcie na Żeraniu, na terenach piaszczystych o niskiej kulturze rolnej. Przeważający kierunek południowo-zachodnich wiatrów, oddzielenie szerokimi klinami zieleni od dzielnic mieszkalnych, położenie przy dolnym biegu Wisły (ścieki fabryczne) tworzą dostateczną izolację tej dzielnicy pod względem higieny, — natomiast połączenie jej z portem, koleją i miastem wiąże ją dostatecznie pod względem eksploatacyjnym.

Dla stworzenia centrów mieszkalnych robotniczych istnieją dobre warunki wokół dzielnicy fabrycznej, tak w granicach, jak i poza granicami miasta.

Przemysł średni.

Przemysł średni o charakterze nieszkodliwym i niedokuczliwym grupuje się w pobliżu stacji towarowej na Woli, przy stacji rozrządowej na Grochowie oraz wzdłuż przyszłej trasy kanału obwodowego na Pradze.

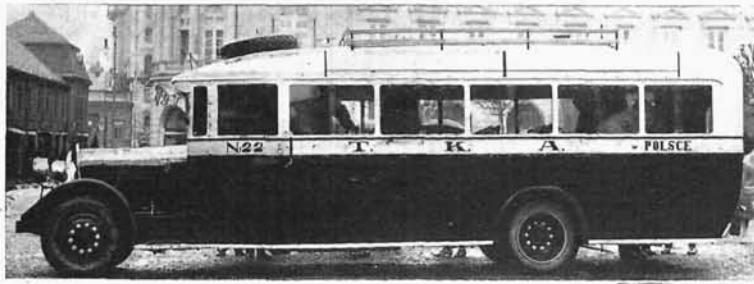
Przemysł drobny.

Drobne zakłady przemysłowe i warsztaty powstawać mogą w dzielnicach o charakterze mieszanym oraz w pobliżu ośrodków dzielnic mieszkalnych.

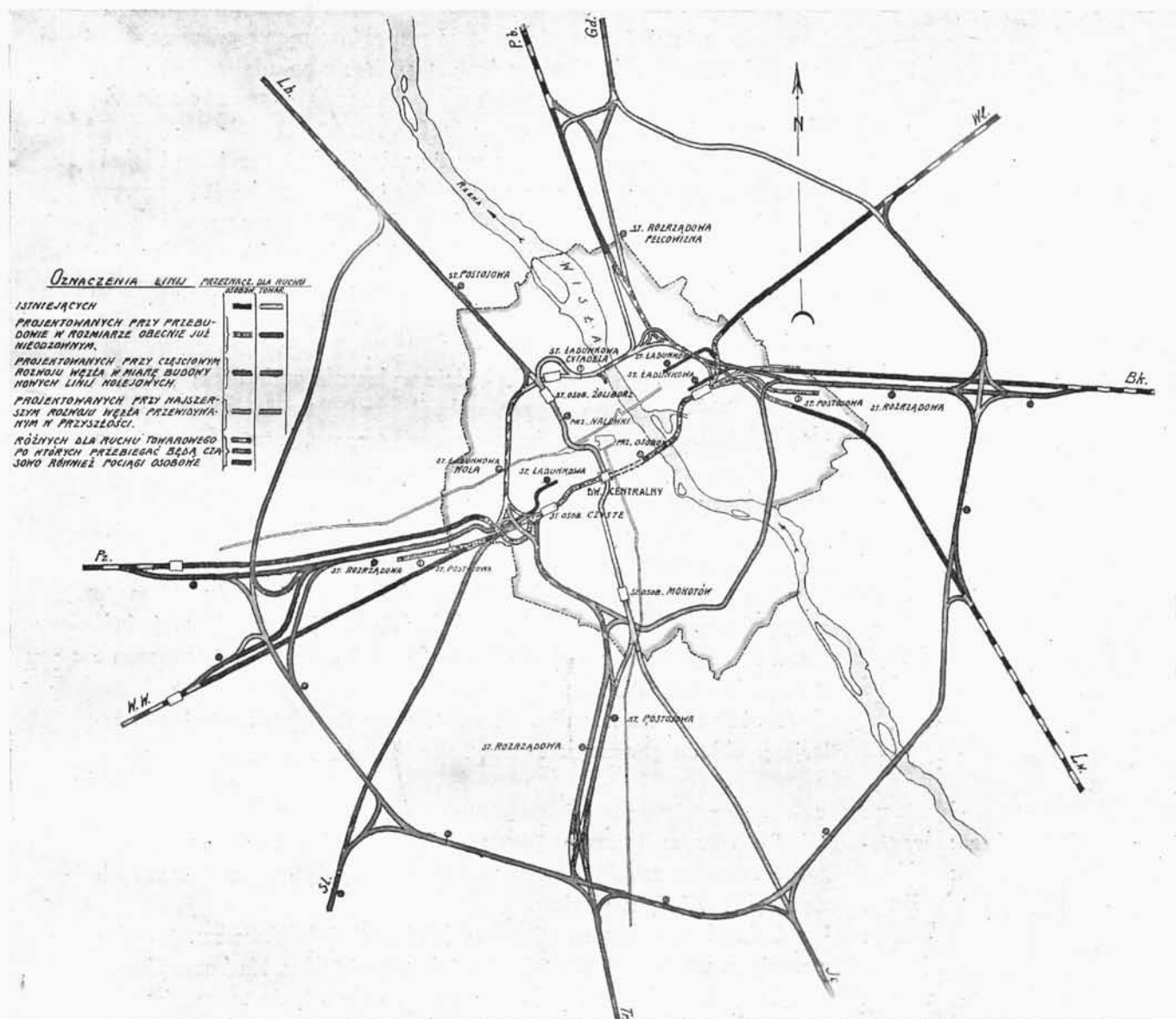
Tereny składowe.

Tereny składowe mieszczą się przy portach, stacjach towarowych i wzdłuż linii obwodowej.

Inż. Arch. Stanisław Filipkowski.



Rys. 17. Kolejka elektryczna. Komunikacja regionalna.
 Rys. 18. Aeroplan. Komunikacja dalekobieżna.
 Rys. 19. Autobus. Komunikacja regionalna i dalekobieżna



Rys. 20. Węzeł kolejowy warszawski w swym największym rozwoju według projektu, zatwierdzonego przez sejm w roku 1929.

I-b. KOMUNIKACJA

Znaczenie i podział komunikacji.

Ważny europejski węzeł komunikacyjny, przyszłe międzynarodowe centrum handlowe, stolica Polski, ośrodek aglomeracji, skupienie trzech milionów ludzi, oto powód wzrostu lub zahamowania rozwoju Warszawy, jeśli nie dość szeroko zostaną potraktowane tak dzisiaj ważne kwestje komunikacyjne.

W studjach i rozważaniach podzielono problem komunikacji na trzy części: 1) komunikacja dalekobieżna, 2) komunikacja regionalna, 3) komunikacja miejska. W życiu te trzy typy często łączą się wzajemnie i uzupełniają.

Komunikacja dalekobieżna.

Na komunikację dalekobieżną składają się dzisiaj: koleje, drogi wodne, lotniska, autostrady (Rys. 21).

Koleje i drogi wodne muszą spełnić doniosłe zadanie masowych transportów towarów. Wisła wraz z projektowanym systemem dróg wodnych połączy zachód ze wschodem, północ z południem. Obok kanału Wisła—Bug powstanie port na Żeraniu. Warszawa stanie się ważnym węzłem wodnym Europy środkowej.

Węzeł kolejowy warszawski musi spełnić cele tranzytowe i lokalne, jest on opracowywany przez Ministerstwo Komunikacji i w swym największym rozwoju będzie miał dwie obwodnice towarowe.

Zewnętrzna dla ruchu tranzytowego i lokalnego, który przez stacje rozrządowe dojdzie do linii wewnętrznej, wokół której ujmując całokształt ruchu towarowego miasta, zgrupowane są dworce towarowe, celny, pocztowe etc.

Ruch osobowy odbywać się będzie wyłącznie po będącej w budowie linii średnicowej, systemem wahadłowym. Prawdopodobnie średnica ta nie wystarczy na dłuższy przeciąg czasu, toteż Ministerstwo Komunikacji w najszerszym rozwoju węzła przewiduje drugą średnicę z północy na południe (Rys. Nr. 20).

Jednak wobec niesprecyzowania linii tego pęku i rozbudowy miasta średnica ta w tem miejscu może okazać się nierealną.

Centralny dworzec osobowy leży obok krzyża układu głównego arteryj komunikacyjnych, o których będzie niżej mowa. Przy jednej gałęzi tegoż układu leży również lotnisko centralne, którego znaczenie stale będzie wzrastało.

Ewentualne autostrady będą wpuszczone do miasta szerokimi arterjami układu głównego.

Komunikacja regionalna.

Ruch ten, związany z aglomeracją warszawską, ma duże znaczenie gospodarcze dla miasta, a zwłaszcza dla wielu instytucyj, mieszczących się zwykle w City miejskiem.

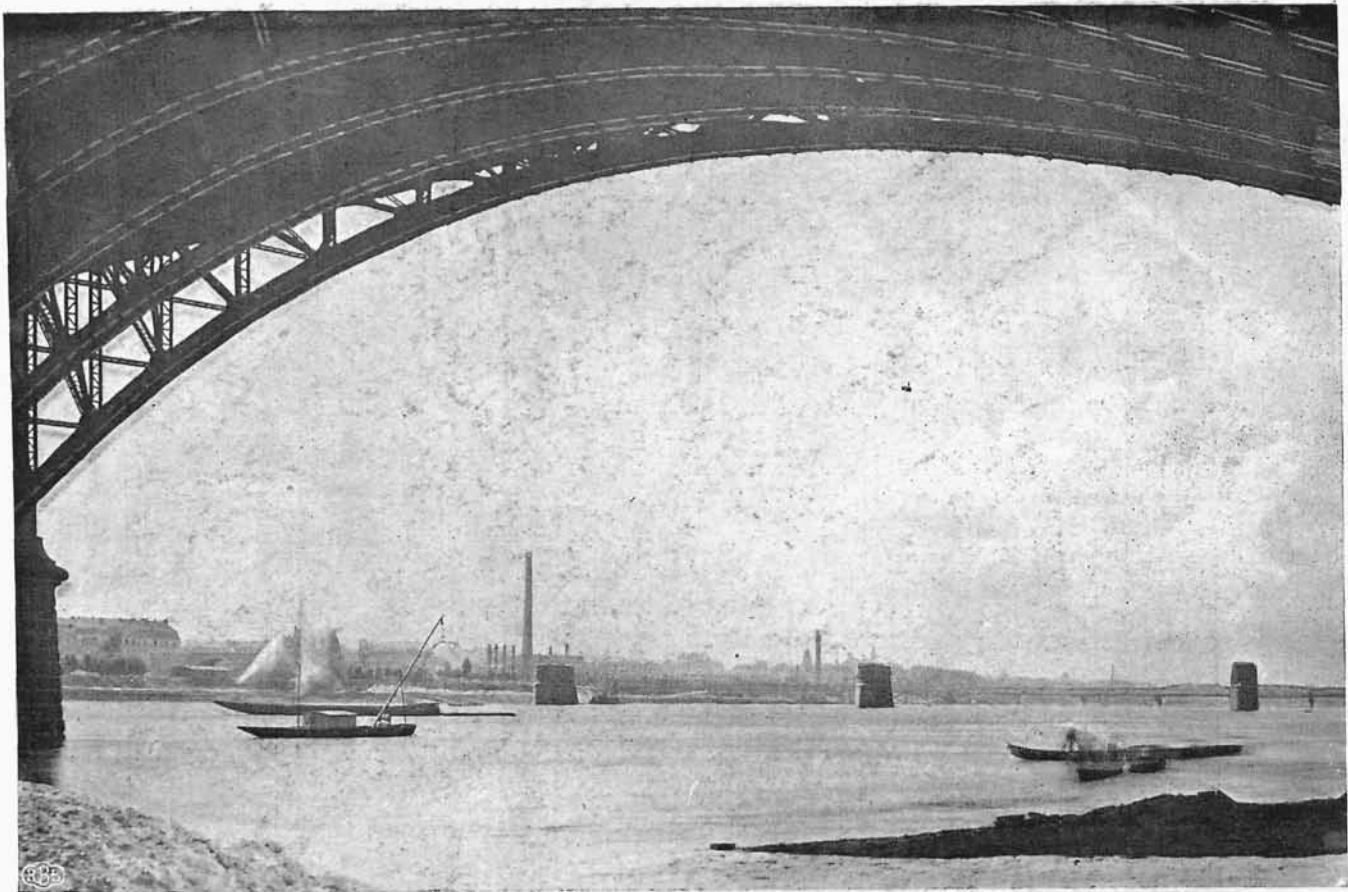
Dobra komunikacja regionalna działa potencjalnie, wzmagą aglomerację, a wzrost aglomeracji potęguje rozwój City. Na komunikację powyższą składają się: koleje normalne, koleje o typie tramwajowym, Wisła, wreszcie nabierające coraz większego znaczenia, dzięki rozwojowi automobilizmu, arterje wypadowe (Rys. 23).



Rys. 21. Komunikacja dalekobieżna w planie m. stol. Warszawy.

Warszawa, jako europejski punkt na skrzyżowaniu się linii tranzytowych, musi nie tylko ruch ten uzgodnić z organizmem miejskim, ale dać mu możliwość rozwoju nawet w kierunkach, dotąd praktycznie nie realizowanych.

Pociągi kolei normalnotorowych, kursując w małych odstępach czasu, będą przechodziły głównie linią średnicową, systemem wahadłowym. Kolejki o typie tramwajowym, z których narazie aktualnych jest osiem kierunków, będą przechodziły częściowo ulicami, częściowo na własnych torach, tworząc za miastem system pętlic, ogarniających duże obszary. Te pierwsze dwa środki transportowe w planie obecnym ilustrują stan aktualny i nie stanowią kompletnego pęku, będą więc musiały być w miarę potrzeby uzupełniane.



Rys. 22. Wisła w obrębie m. stoł. Warszawy.

Wielka arterja wodna, którego naturalne bogactwo wielu nie widzi i nie rozumie, biegnąca w stanie prawie dzikim przez środek miasta.

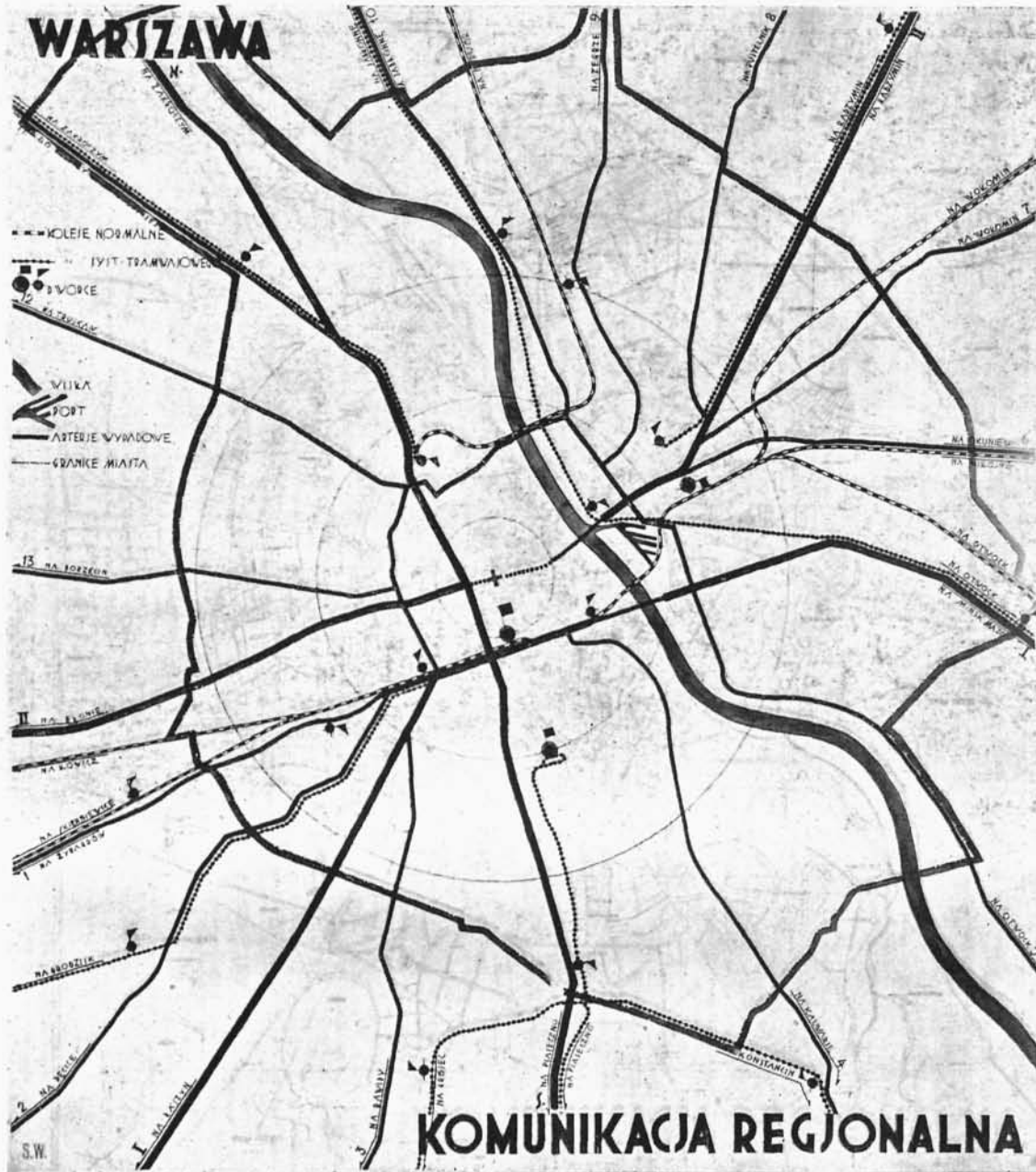
Zamiast masowych i tanich transportów, zamiast śrubowców i berlinek, widzi się na fotografii przedpotopowe „metody” eksploatacji.

Komunikacja powyższa w dużej mierze przyczynia się do apro wizacji miasta, dając małe, ale częste transporty, co spełnia także i Wisła, będąc arterją komunikacyjną dla rolniczych osiedli nadbrzeżnych.

Arterje wypadowe są równocześnie podstawą systemu komunikacyjnego samego miasta, stanowią one pęk dziewiętnastu dróg równomiernie rozłożonych, jednakowoż ekonomicznie nie przeholowanych (Rys. 24).

Arterje te dochodzą możliwie do samego City, jednak oczywiście nie mogą się one przecinać w jednym punkcie. Jako zasadę przyjęto, że arterja musi dojść przynajmniej do wewnętrznej obwodnicy ulicznej, względnie do jednej z gałęzi układu głównego.

Układ główny, składający się z dwu gałęzi o kierunku wschód-zachód i jednej N—S, przechodzi w całości przez miasto i City, stanowiąc oś głównego rozwoju centralnych dzielnic. Gałąź południowa jest ciągiem ulic istniejących (Aleja Grójecka, Jerozolimska, Poniatowskiego z przedłużeniem i szosa Grochowska).

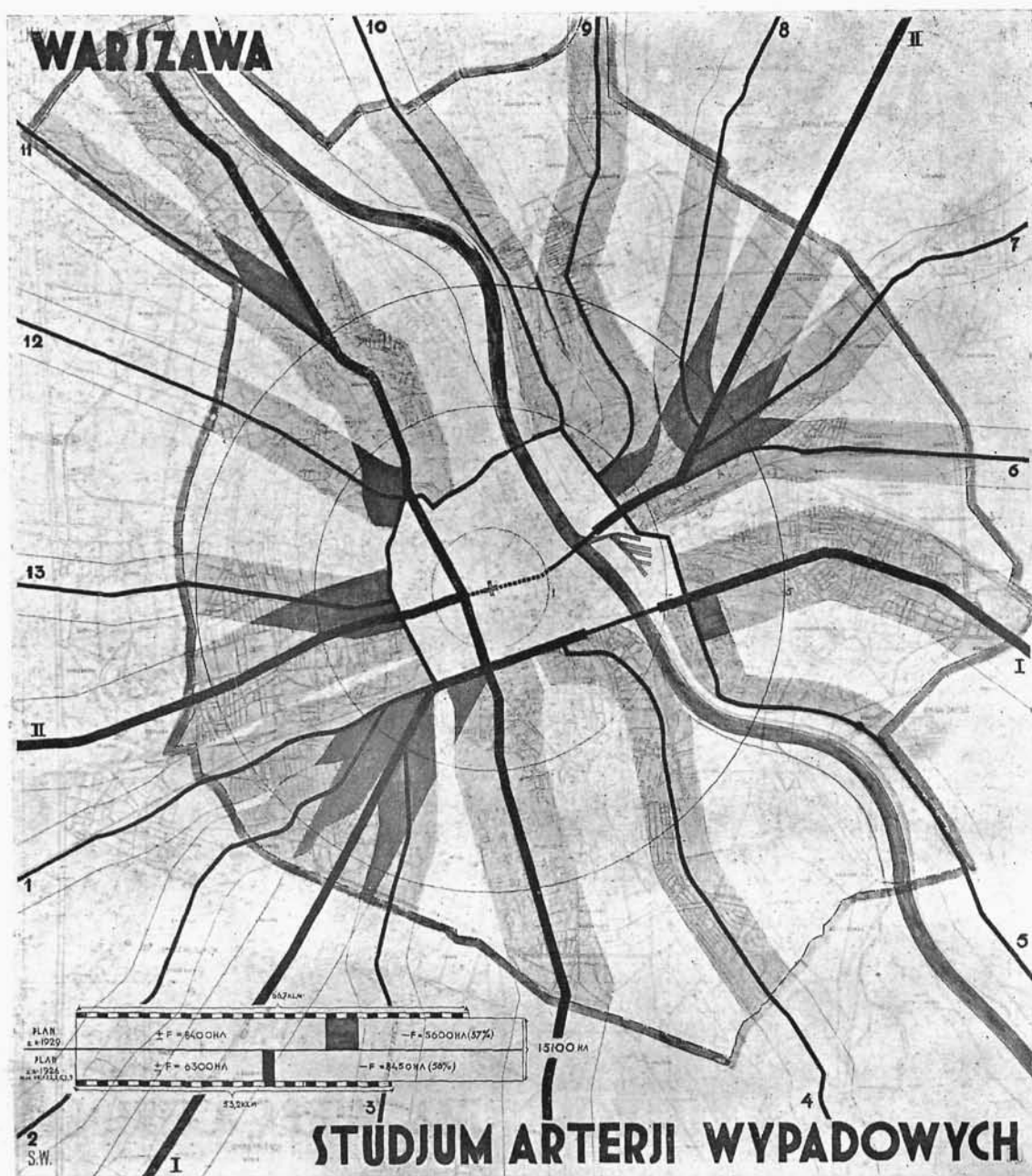


Rys. 23. Związanie komunikacji regionalnej z m. stol. Warszawą.

Komunikacja regionalna ma duże znaczenie dla gospodarczego rozwoju miasta.

Cały ruch jest możliwie blisko doprowadzony do centrum, powodując zmniejszenie się kosztów dodatkowych podróży.

Gałęzi północnej (szosa Wolska, ulica Chłodna, Karowa, Brukowa, Ząbkowska szosa Radzywińska) brakuje połączenia od ulicy Chłodnej do Ząbkowskiej, co spełni przyszły most na Karowej i ewentualny płytki tunel dla samochodów pod Ogrodem Saskim. Gałąź N—S jest w budowie na południu i północy. Część środkowa gałęzi będzie musiała być przepruta przez bloki zabudowane. Niektóre arterje wy-



Arterie wypadowe mają zasadnicze znaczenie dla miasta. Brak ich powoduje osłabienie tempa rozwoju, deformację organizmu, duże trudności komunikacyjne dla dzielnicy, pozbawionej tych arterii i odpowiedniej części aglomeracji przy równoczesnym zagęszczeniu ruchu w sąsiednich partjach.

Z drugiej strony przeprowadzenie akcji wypadowej powoduje duże koszty, związane z jej urządzeniem.

Złoty środek pomiędzy nadmierną ilością a brakiem arterii dać winno studjum wraz z obliczeniami.

W przypadku Warszawy studjum to wykazało liczne usterki w planie pierwotnym.

Rys. 24. Studjum arterii wypadowych m. stol. Warszawy.



Rys. 25. Sieć komunikacji miejskiej m. stol. Warszawy

Komunikacja miejska ma za zadanie oprócz naczelných zadań, spełnianých przez arterie wypadowe, między innymi przede wszystkim ułatwienie tych funkcji przez racjonalne zaprojektowanie sieci drugorzędnej, któraby ruch główny rozprowadziła, a ruch tranzytowy przez miasto nie kierowała na City.

Te postulaty zostaną jeszcze mocniej podkreślone w planie urzędowym.

padowe, a zwłaszcza układ główny posiada w profilu poprzecznym pasy, wydzielone dla ruchu szybkiego.

Komunikacja miejska.

O system układu głównego i dróg wypadowych opiera się siatka komunikacyjna miejska. Arterie promieniowe łączą wszystkie dzielnice bezpośrednio z centrum miasta City. Natomiast połączenie mię-



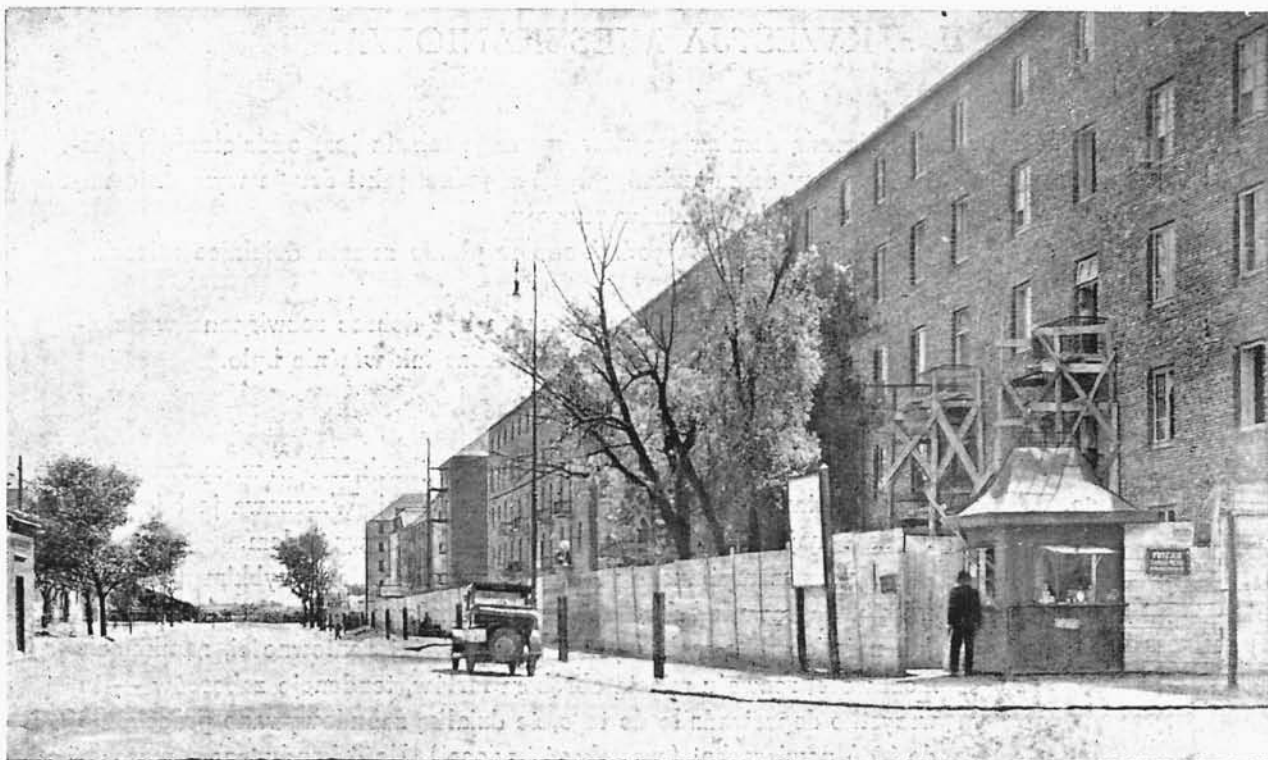
Rys. 26. Istniejąca część układu głównego sieci komunikacyjnej m. stol. Warszawy.

Widok na ul. 3 Maja, most, aleje Poniatowskiego, stanowiące część środkową gałęzi Nr. I układu głównego. Po rozbudowie basenów mieszkalnych na Grochowie i Rakowcu, wybudowaniu dworca, centralnego lotniska i wystawy, wzrośnie silnie znaczenie tej arterji.

dzydzielnicowe spełniają koncentrycznie umieszczone obwodnice, które również często mają znaczenie higieniczne, łącząc szerokimi bulwarami parki i dzielnice mieszkalne. (Rys. Nr. 25).

System arteryj drugiego rzędu o znaczeniu lokalnym został zaprojektowany pod kątem decentralizacji ruchu w mieście, którego potrzeby dziś chory organizm miejski domaga się gwałtownie.

Po tych trzech typach tras będzie się odbywała cyrkulacja w obrębie miasta w ten sposób, że arterje radialne przyjmą na siebie ruch tranzytowy miejski, do mieszkania i do pracy, handlowy, rozrywkowy, i częściowo spacerowo-sportowy (arterje Nr. 6, 8, 11 i bulwa-



Rys. 27 Fragment powstającej części układu głównego m. stol. Warszawy.

Część południowa gałęzi N—S układu głównego, realizowana obecnie podług zamierzeń regulacyjnych. Będzie to główna arterja miasta, biegnąca z południa na północ nieprzerwanym ciągiem na przestrzeni przeszło 18 kilometrów.

ry nadwiślańskie, biegnące od Wilanowa i Bluszcza do Bielan i Żerania, Rys. 25.

Okólnice zadość uczynią ruchowi tranzytowemu przez miasto, dzielnicowemu, spacerowemu, rozprawdzając równocześnie więcej równomiernie ruch radialny.

Arterje drugorzędne w dużej ilości obsłużą ruch targowy, lokalny i odciążą ruch główny.

Trudności specjalne komunikacji śródmieścia będą w planach szczegółowych dokładnie opracowane i w związku z tem ustalone zostanie poszerzenie arteryj, przecięcie nowych ulic lub prowadzenie ich w dwu lub kilku poziomach.

Miejskie środki transportowe obejmują narazie tramwaj, autobus, metro i komunikację na Wiśle.

Jak widać z rysunku Nr. 25 wielkość terytorjum miasta nie pozwoliłaby na utrzymanie zasad komunikacji miejskiej przy pomocy tramwajów i autobusów, z tego też powodu opracowano w mieście projekt metro, biegnącego na prawym brzegu przeważnie nad, a na lewym brzegu pod ziemią. Tramwaj będzie spełniał coraz więcej główną rolę na przedmieściach.

Takby przedstawiała się szkieletowo kwestja komunikacji, która wiązać się winna ściśle z funkcjami, jakie ma spełnić miasto, jako całość, oraz poszczególne jego dzielnice.

Inż. Arch. Stanisław Rózański.

II. a. KWESTJA MIESZKANIOWA.

1. *Potrzeba dzielnic mieszkaniowych.*

Zasadą dominującą nowoczesnego miasta jest oddzielenie warsztatów pracy od mieszkań, gdyż tak jedne, jak i drugie wymagają zupełnie różnych warunków rozwoju.

Stąd powstają wyodrębnione w planie miasta dzielnice mieszkaniowe.

Kwestja mieszkaniowa nie może być dobrze rozwiązana w dzielnicach mieszanych. Niestety, dotychczas tak właśnie było.

2. *Braki stanu istniejącego.*

Szybki rozrost miast w XIX i początkach XX w. w. spowodował przykry stan rzeczy w kwestji mieszkaniowej. Warszawa jest jednym z miast, najbardziej upośledzonych pod tym względem.

Brak przemyślanego planu, nie liczącego się z szybkim rozwojem miasta, doprowadził do chaotycznej zabudowy. Spekulacja, dążąca do jak największego wykorzystania parceli, jej rentowności, zamknięcie możliwości rozwoju miasta obrębem fortów, tendencje zaborców — to wszystko doprowadziło do tego, że działkę zabudowywano przeciętnie do 80% powierzchni (częstokroć i więcej). Ilość kondygnacyj wzrosła w takim stopniu, że przestrzeń niezabudowana w typowej kamienicy czynszowej przedstawia minimalne podwórko, wokół którego piętrzą się ściany domów. (Rys. 29).

Oficyny, otaczające podwórza, są po większej części jednotraktowe, nie przewietrzane. Domy mieszkalne frontem przylegają do ulic zgiełkliwych oficyny znajdują się w bliskich odstępach ciasnych, pełnych wyziewów podwórz.

3. *Dzielnice mieszkaniowe.*

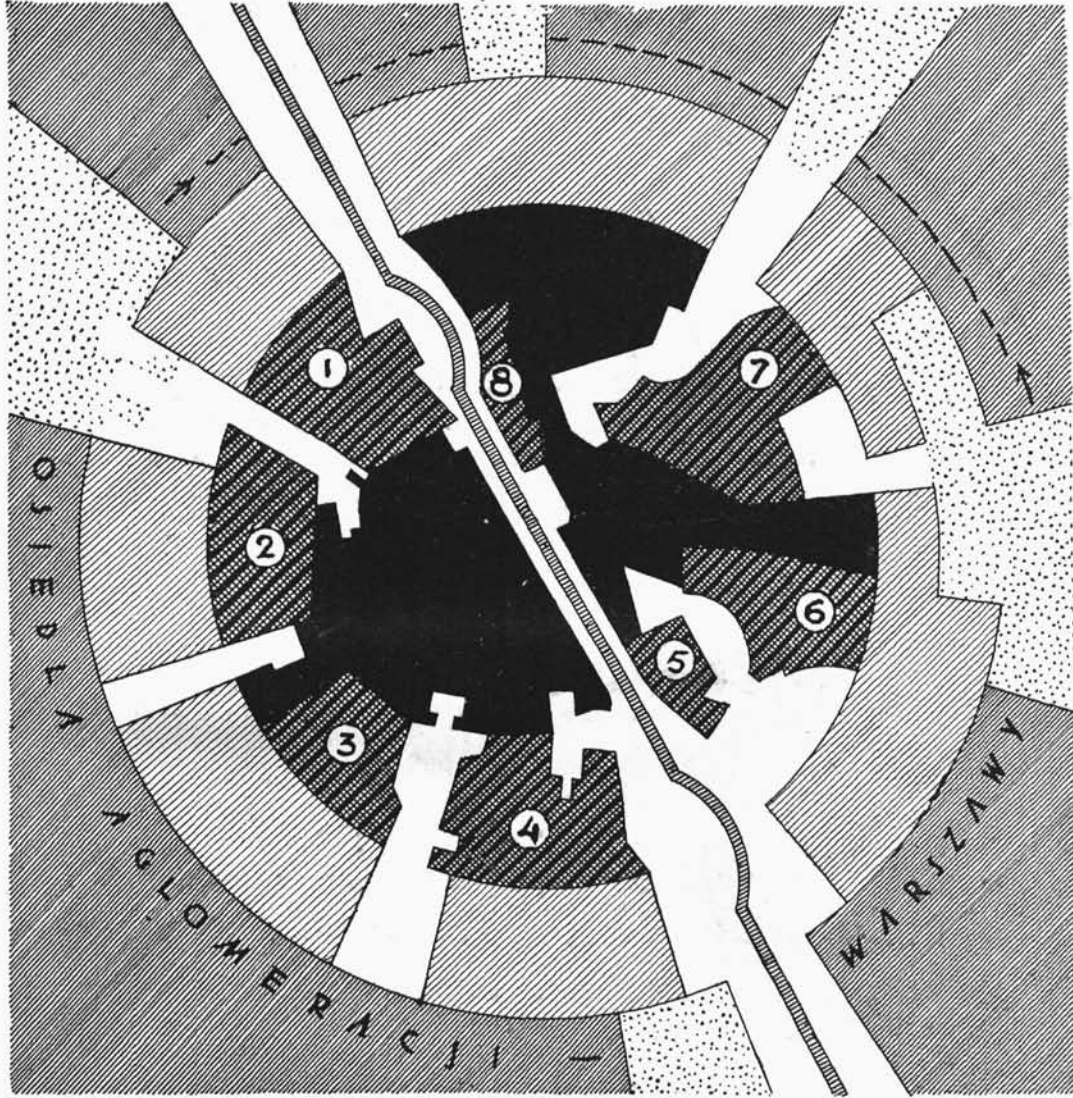
Dzielnice mieszkaniowe zostały odsunięte od centrum miasta i wyodrębnione. Od pierwszego rzutu oka na plan regulacyjny Warszawy widać, że stanowią one jakby szereg półwyspów dookoła centrum handlowego miasta. (Rys. 13).

Każda dzielnica mieszkaniowa, związana komunikacyjnie ze śródmieściem, otoczona jest dużymi przestrzeniami higienicznymi, zielenią i rezerwatami.

W ten sposób powstały mieszkalne dzielnice Warszawy: 1) Żolibórz, Buraków, Marymont i Młociny. 2) Wola i Koło. 3) Ochota i Rakowiec. 4) Mokotów, Henryków, Sielce i Czerniaków. 5) Saska Kępa. 6) Grochów i Witołcin. 7) Targówek, Elsnerów i Utrata i 8) Golędzinów i Pelcowizna. (Rys. 28).

W dzielnicach mieszkaniowych przewiduje się małą intensywność zabudowy. Projektowane jest zabudowanie luźne i grupowe — tylko przy arterjach komunikacyjnych powstanie ściślejsza zabudowa. W ten sposób domy w dzielnicach mieszkaniowych, rozmieszczone wśród zieleni ogrodów prywatnych, dadzą warunki zdrowotne ich mieszkańcom. Pomiędzy arterjami komunikacyjnymi, szerszymi ulicami i alejami projektowane są bloki mieszkalne dużych rozmiarów. Wewnątrz tych bloków mogą powstać uliczki ściśle mieszkalne.

WARSZAWA = SCHEMAT DZIELNIC MIESZKANIOWYCH I ZIELENI



- 1 ŻOLIBÓRZ-BURAKÓW-MARYMONT-MŁOCINY
- 2 WOLA - KOKO
- 3 OCHOTA - RAKOWIEC
- 4 MOKOTÓW-HENRYKÓW-SIELCE-CZERNIKÓW
- 5 SASKA KĘPA
- 6 GROCHÓW-WITOLIN
- 7 TARGÓWEK-ELSNERÓW-UTRATA
- 8 GOŁDZINÓW-PELCOWIZNA

-  DZIELNICE MIESZKANIOWE
-  KLINY ZIELENI
-  LASY
-  REZERWATY

Rys. 21. Schemat dzielnic mieszkaniowych i zieleni w planie m. stol. Warszawy.

Na schemacie uwidoczniła jest tendencja doprowadzenia klinów zieleni do śródmieścia i oddzielenia miasta pa-

mieścia, otoczone są zielenią klinów i rezerwatami.

sem rezerwatów od grupujących się wokół niego osiedli. Dzielnice ściśle mieszkalne, wyrastające z rdzenia śród-



Rys. 29. Ujemny przykład zabudowania dzielnicy mieszkaniowej.

Obudowane podwórze w typowym domu mieszkaniowym z początku XX wieku. Zdjęcie dokonane latem w samo południe, wykazuje, że przy najlepszych warunkach oświetlenia słońce dociera tylko z jednej strony podwórza do połowy domu.

W każdej dzielnicy mieszkalnej przewidziany jest ośrodek handlowy, w którym centralizować się będą władze administracyjne danej dzielnicy mieszkalnej i budynki użyteczności publicznej, jak poczta, teatry, kina i t. p. Ośrodki takie rozwijać się będą przy głównych arterjach komunikacyjnych, łączących dane dzielnice ze śródmieściem, oraz przy placach, gdzie krzyżują się ważniejsze ulice dzielnicowe.



Rys. 30. Współczesna dzielnica mieszkaniowa.

Zamiast ciasnych, obudowanych wysoko podwórz, powstają ogrody pełne słońca, zieleni i kwiatów.

II. b. HIGJENA URBANISTYCZNA

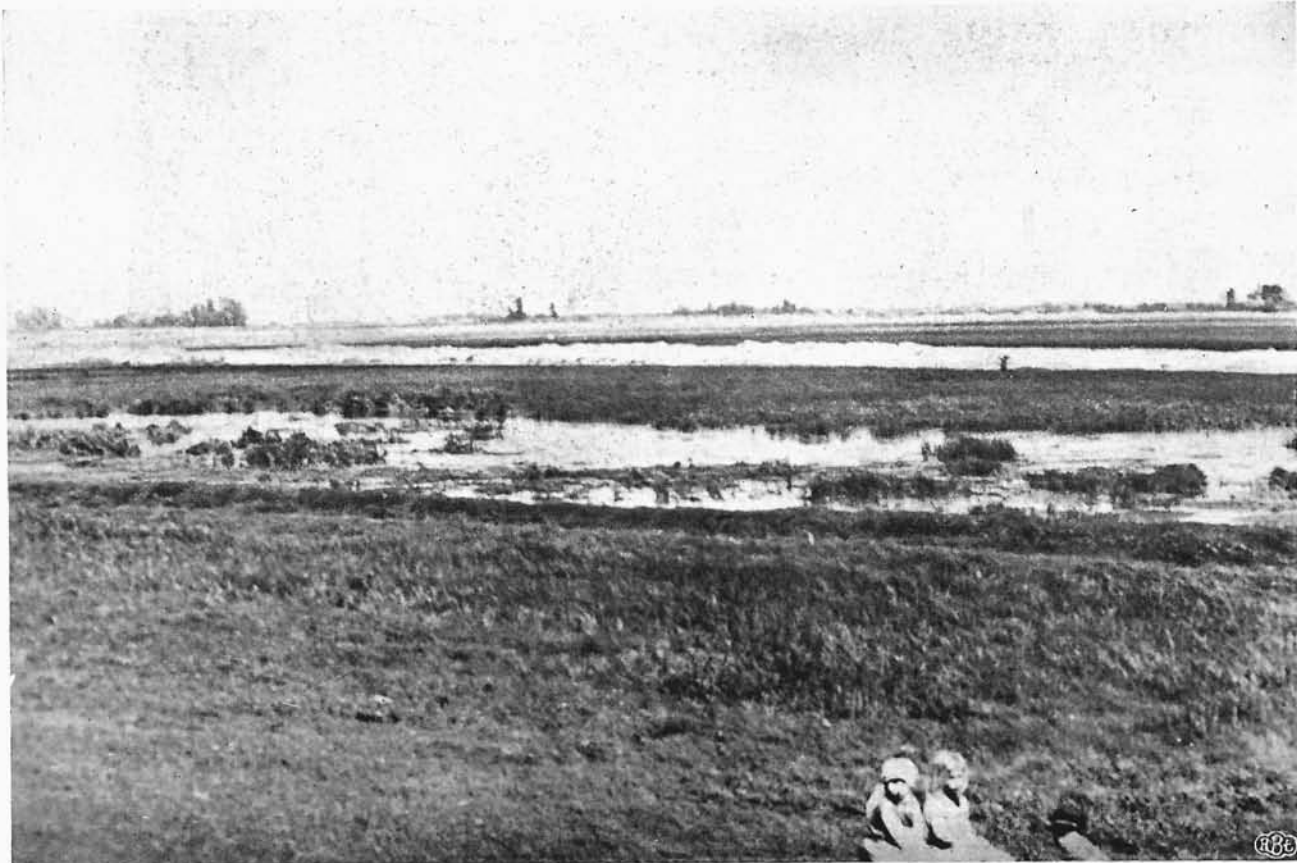
Zagadnienia ogólne.

Celem higieny urbanistycznej jest stworzenie takiego planu dla danego miasta, ażeby życie jego mieszkańców upływało w warunkach jak najbardziej zdrowotnych.

Polega to w pierwszym rzędzie na oddzieleniu organizmu miasta od sąsiednich osiedli terenami higienicznymi, odpowiedniemu rozmieszczeniu względem siebie dzielnic o różnym charakterze, wyborze terenu pod dzielnice mieszkalne, wprowadzeniu dostępu powietrza w głąb miasta przestrzeniami wolnymi od zabudowy i dostarczeniu odpowiedniej ilości zieleni.

Rozmieszczenie dzielnic o różnym charakterze było opisane już wyżej (artykuły I-a i II-a). Pod względem zdrowotnym rozplanowanie takie uwzględnia otoczenie dzielnic mieszkalnych zielenią i przestrzeniami wolnymi od zabudowy, izolowanie dzielnic fabrycznych od mieszkalnych i umieszczenie ciężkiego przemysłu na północy miasta, zgodnie z kierunkami panujących wiatrów, i odprowadzeniem ścieków fabrycznych w dole rzeki.

Pod względem wyboru terenu dla dzielnic mieszkalnych, wysokie położenie Warszawy na lewym brzegu Wisły przedstawia warunki ko-



Rys. 31. Największy rezerwat w obrębie m. stoł. Warszawy.

Zdjęcie dokonane z ulicy Czerniakowskiej w kierunku Wisły.

Fotografia wykazuje niziną i bagnistą dolinę rzeki, rozciągającą się w tym miejscu na przestrzeni około 4 kilometrów. Tereny te projektowane są jako rezerwaty.

rzystne, jedynie tereny części Czerniakowa, Siekierok i Wilanowa, są nizinne, mokre, i jako takie zostały włączone do rezerwatów-terenów nie budowlanych. Praga ma warunki gorsze; przeprowadzenie projektowanych kanałów wpłynie na odwodnienie niskich terenów.

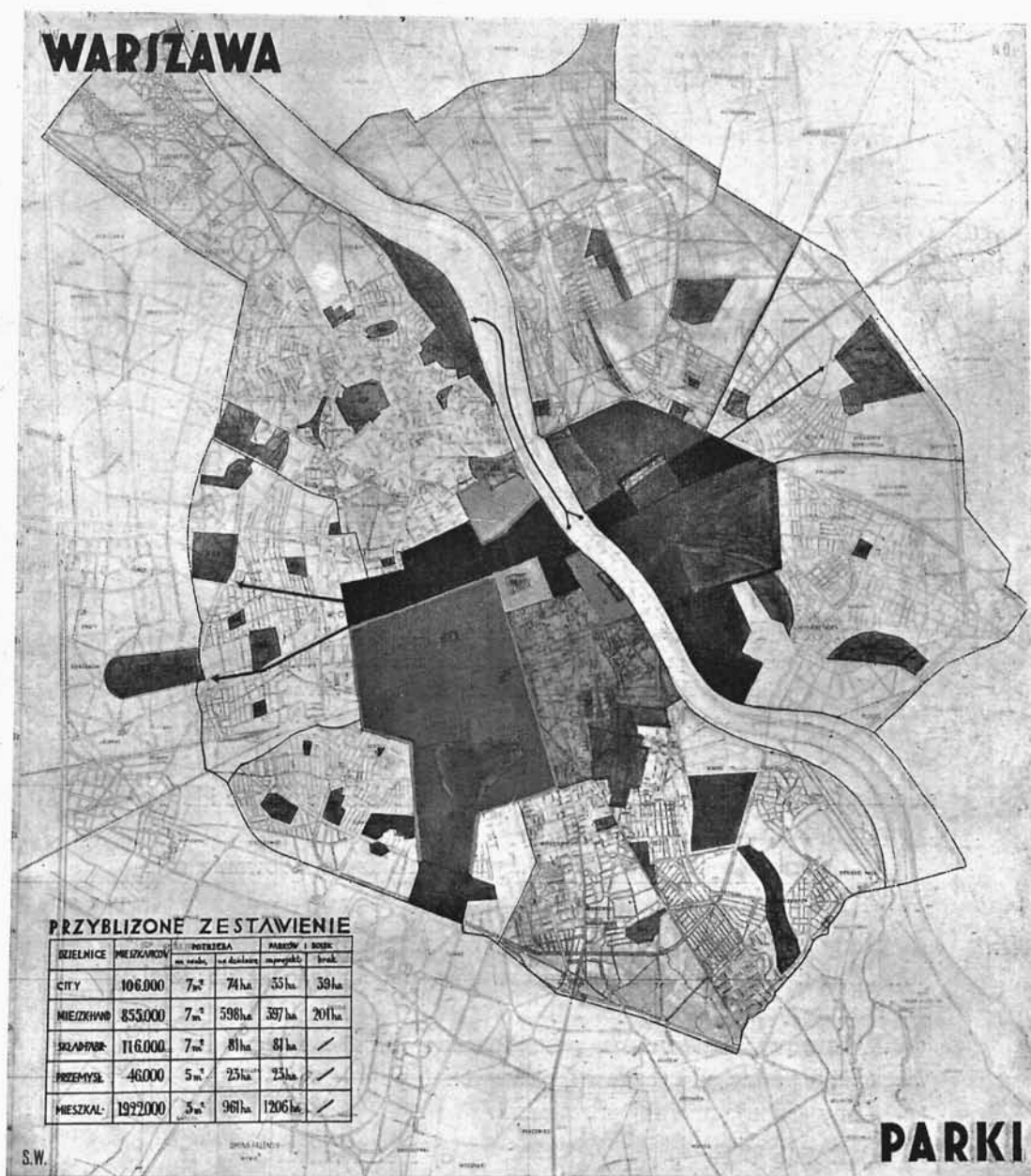
Szpitalne, rozrzucone obecnie po całym mieście w dzielnicach mieszkalno-handlowych, zgrupowane są teraz w specjalnej dzielnicy na północo-wschodzie Warszawy.

2. Ujęcie miasta w ramę Rezerwaty.

Organizm miasta jako całość jest oddzielony od rozwijających się w pobliżu osiedli pierścieniem rezerwatów, czyli przestrzeni, wolnej od intensywnej zabudowy (Rys. 28).

Przestrzeń ta, oddzielająca miasto od całego szeregu letnisk, miast-ogrodów, i miast-satelitów, których rozwój i przeznaczenie określili plan regionalny, jest konieczna tak ze względów higienicznych, jak gospodarczych, ekonomicznych i t. p.

Pierścień rezerwatów poza obrębem zabudowy przeprowadzony został w ten sposób, że obejmuje obszary wolne od zabudowy — jak



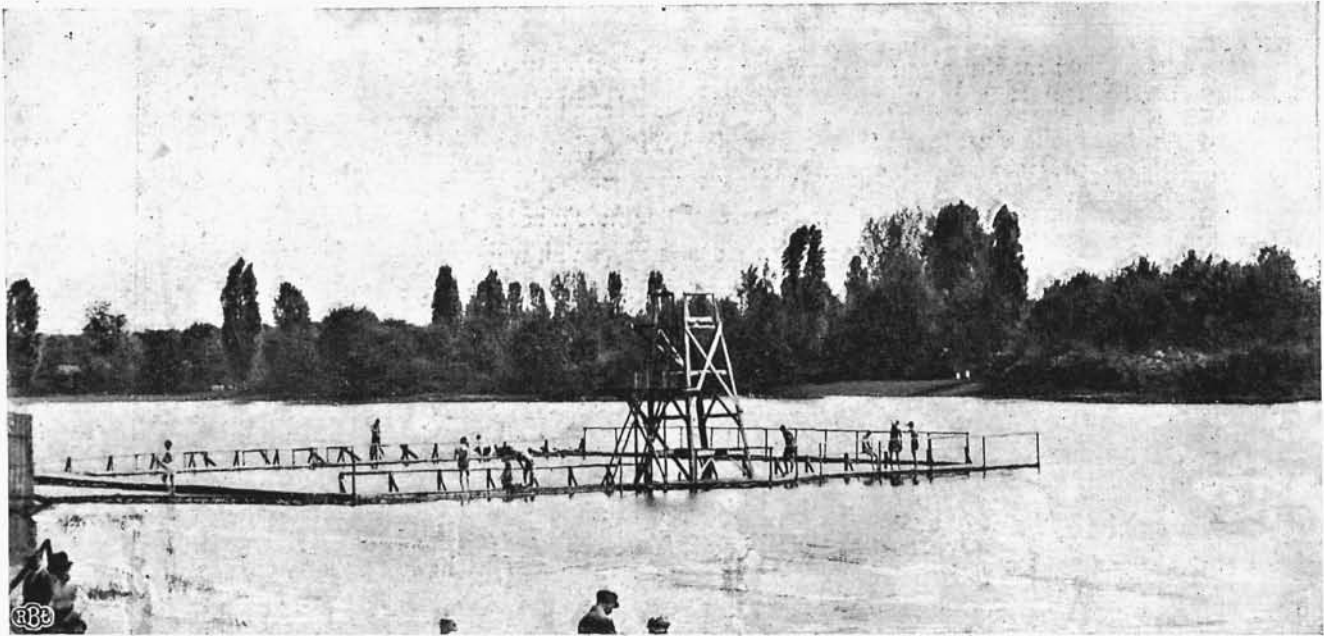
Rys. 32. Studium parków i boisk sportowych w planie m. stol. Warszawy.

Studjum parków i boisk sportowych wykazało brak 240 ha parków dla mieszkańców śródmieścia. Brak ten musi być wyrównany założeniem większej ilości zieleni na peryferjach i lasami podmiejskimi.

od południa lotnisko na Okęciu i pole wyścigowe w Służewcu; na zachodzie tereny wojskowe, przeznaczone dla ćwiczeń; na północ-wschodzie las państwowy; prócz tego tereny nisko położone, zalewowe w dolinie Wisły (Rys. 31).

W ten sposób można powiedzieć, że około 30% powierzchni rezerwatu, spełniając funkcje ogólne, zostaje równocześnie wolne od zabudowy. Pozostała część rezerwatów przeznaczona jest głównie na gospodarstwa ogrodowe i rolne.

Projektowany rezerwat obejmuje kilka istniejących ośrodków



Rys. 33. Fragment jednego z parków m. stol. Warszawy.
 Nowoczesne parki stają się nie tylko miejscem wypoczynku i przechadzki, lecz mieszczą na swych terenach urządzenia sportowe, jak place do gier, boiska, pływalnie, bieżnie i t. p.

mieszkalnych, lecz są one tak małe i tak luźno zabudowane, że idei rezerwatów nie zniszczą.

W rezerwacie przewiduje się jedynie silniejsze obudowanie arterij wypadowych ze względów gospodarczych.

3. Kliny zieleni.

Kliny zieleni, przebijając się w głąb organizmu miasta, dostarczają powietrza z wolnej przestrzeni rezerwatów, podchodząc aż do dzielnic handlowych i City. (Rys. 28).

W samych rezerwach przedłużeniem klinów zieleni są powierzchnie, wolne od zabudowy, parkowe i t. p.

Kliny grupują na swej przestrzeni:

- | | |
|-----------------------------|---------------|
| a) Dolinę Wisły. | c) Rezerwaty. |
| b) Parki i ogrody sportowe. | d) Cmentarze. |

a) *Dolina Wisły*

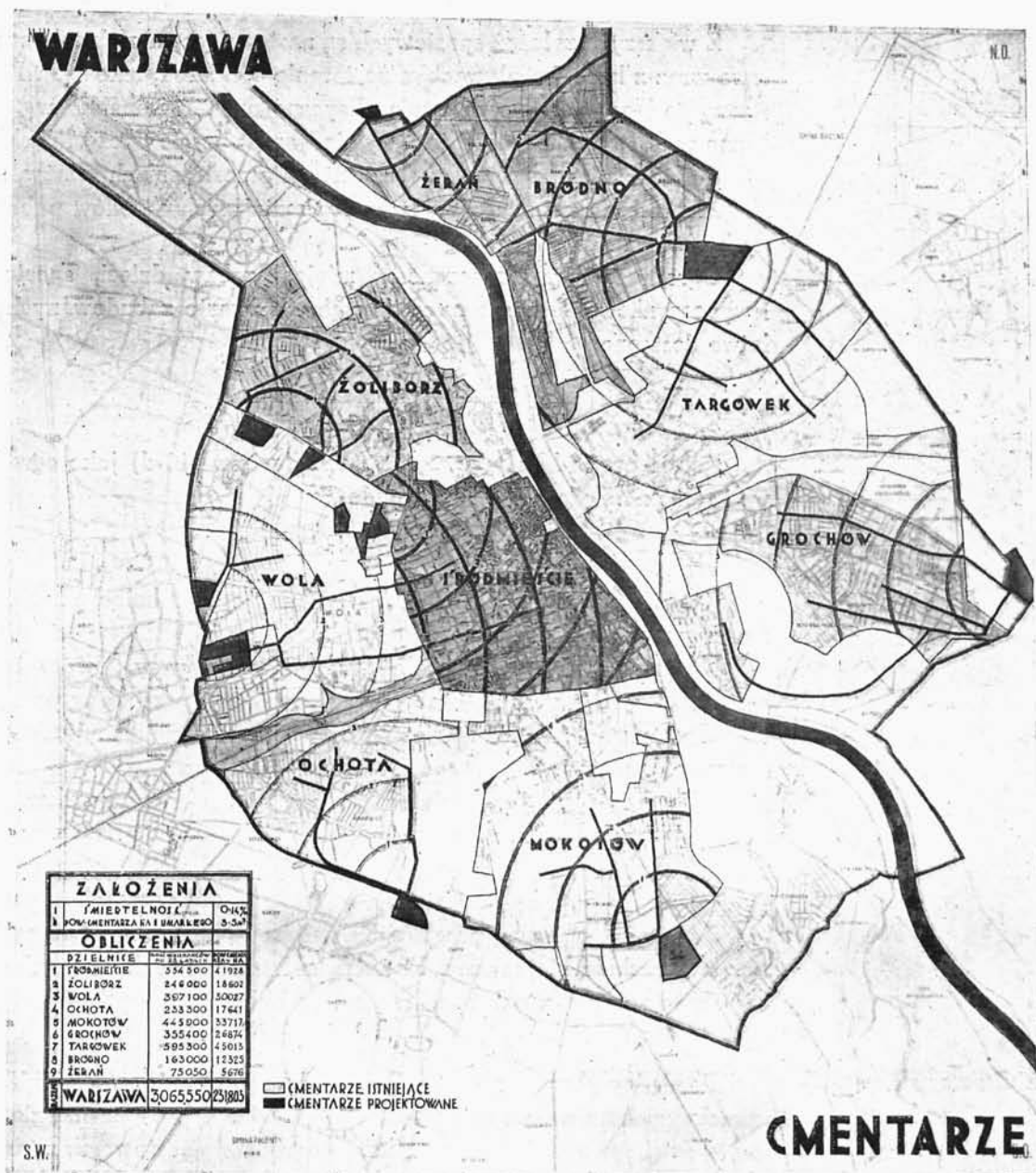
Największym basenem powietrza i to przenikającym sam środek miasta jest dolina Wisły.

Na całej przestrzeni biegu rzeki w obrębie miasta i rezerwatów, wybrzeże zostało ujęte w bulwary, dla udostępnienia Wisły jak najszerszemu ogółowi mieszkańców.

Zieleń bulwarów nadwiślańskich zostaje miejscami znacznie poszerzona, gdyż przylegają do nich liczne parki i ogrody. Tereny wolnych przestrzeni w dolinie Wisły rozszerzają się znacznie przy granicach miasta i w obrębie rezerwatów, obejmując parki, urządzenia sportów wodnych i łąki nadbrzeżne.

b) *Parki i ogrody sportowe*

Największy procent powierzchni klinów zajmują parki i ogrody sportowe. Zieleń, zgrupowana w ten sposób, odgrywa właściwą rolę w organizmie miasta, potęgując dużymi powierzchniami swój cel.



Rys. 34. Studium rozmieszczenia cmentarzy m. stol. Warszawy.

Studjum projektowanych cmentarzy dzielnicowych, wykazujące odległość i usytuowanie cmentarzy w stosunku do dzielnic. (Średnia odległość 3 kilometry). Konduktury pogrzebowe docierają do cmentarzy z pominięciem arterij wypadowych.

Odpowiednia ilość parków i ogrodów sportowych została uwzględniona dla każdej z dzielnic mieszkaniowych na podstawie obliczeń i studjów (Rys. 32).

Obliczenia wykazały, że w śródmieściu brak jest dostatecznej ilości zieleni. Brak ten musi być częściowo wyrównany urządzeniami, ogrodami sportowymi wewnątrz bloków i ogródków dziecińczych, a głównie większymi obszarami parków i lasów za miastem.

Rola sportu, jako pierwszorzędny czynnik zdrowia, jest już tak powszechnie zrozumiana i wybitna w dobie współczesnej, że sport musi mieć przewidziane dla swego rozwoju odpowiednie tereny (Rys. 33).

Z większych założeń sportowych są następujące: urządzenia sportowe wraz z kanałem pływackim na terenie Siekierok, założenia Państwowego Instytutu Wychowania Fizycznego na Bielanach, wyścigi konne w Służewcu, reprezentacyjny stadjon na forcie Szczęśliwickim.

Oprócz zieleni, zgrupowanej w dużych przestrzeniach klinów, został przewidziany w mieście cały szereg mniejszych ogrodów publicznych i prywatnych.

Ogrody te są przeznaczone na miejsca zabaw dzieci, sportowe i wypoczynkowe. Rozrzucone w dzielnicach zwarto zabudowanych są łatwo dostępne.

c) *Rezerwaty*

Pewne partje klinów w myśl ustawy (artykuł 10-d) jako ogrodowe i rolne nie będą podlegały zabudowie.

d) *Cmentarze*

Kwestja cmentarzy w chwili obecnej jest jedną z bolączek stolicy, musiała więc być specjalnie opracowana (Rys. 34).

Przedewszystkiem daje się odczuć brak cmentarzy. Prócz tego, cmentarze istniejące są położone w ten sposób, że przeciętny pogrzeb ma do przebycia dziesięć kilometrów arterjami komunikacyjnymi, tamując ruch uliczny.

W obecnym planie regulacyjnym każda dzielnica mieszkaniowa otrzymuje swój cmentarz. Średnia odległość, jaką ma do przebycia kondukt pogrzebowy, wynosi trzy kilometry, poczem został uwzględniony dostęp arterjami drugorzędnymi.

Cmentarze stanowią przestrzenie zadrzewione, traktowane są jako powierzchnie higieniczne. Zostały umieszczone w klinach zieleni częściowo w rezerwach poza obrębem zabudowy.

4. *Bulwary i promenady.*

Pomiędzy klinami zieleni zostały zaprojektowane w dzielnicach mieszkalnych bulwary spacerowe i aleje. W ten sposób pasma zieleni wiążą dzielnice mieszkalne z parkami i ogrodami sportowymi, zgrupowanymi w klinach. To pozwoli mieszkańcom, udającym się na przechadzkę, czy ćwiczenia fizyczne, odbyć całą drogę z domu do ogrodów wśród zieleni. Głównym ciągiem bulwarów są pasy poforteczne.

5. *Lasy podmiejskie.*

Brak zieleni, jaki odczuwają miasta współczesne, zostaje złagodzony lasami podmiejskimi w tych miastach, gdzie takie lasy istnieją.

W pobliżu Warszawy znajdują się lasy rządowe i prywatne, które powinny być nie tylko zachowane, ale udostępnione i potraktowane jako miejsca spacerowe i wypoczynkowe.

W samych rezerwach na północo-wschodzie Pragi znajduje się las rządowy. Inne lasy prywatne i rządowe, zgrupowane dookoła Warszawy, przewidziane jest połączyć z miastem terenami, wolnymi od zabudowy i alejami spacerowymi.

Inż. Arch. *Marja Buckiewiczówna.*