

WYJAŚNIENIA DO KONCEPCJI UKŁADU NIECIĄGŁEGO

MIASTA WARSZAWY.

Zasadz. War-
szawskiego
Zespołu
Miejskie-
go.

Warszawa położona jest w centrum związanego z nią wielkiego obszaru gospodarczego i jednocześnie łącznikiem pomiędzy opóźnioną w rozwoju częścią wschodnią, a posiadającą wysoką kulturę materialną częścią zachodnią kraju. Przypada jej również w udziale rola poważnego węzła komunikacyjnego w systemie głównych dalekobieżnych szlaków Europy Środkowej. W tym szczęśliwym, z punktu widzenia dynamiki gospodarczej, usytuowaniu Warszawy zawiera się olbrzymi potencjał możliwości. Narzuca to powierzenie Warszawie szeregu zadań w planie układu ogólnokrajowego. Zadania te wyodrębniają cztery główne grupy czynności charakteryzujące "prace" Warszawy:

1. Głównego ośrodka dyspozycji kraju (w tym również ośrodka twórczości kulturalnej),
2. ważnego węzła komunikacyjnego układu środkowo-europejskiego,
3. jednego z ważniejszych ośrodków produkcji przetwórczej,
4. najważniejszego ośrodka wymiany.

W wyniku pełnienia tych funkcji jest Warszawa największym w kraju skupiskiem ludzkim i centrum konsumpcji wysoko jakościowej.

Rolę taką Warszawa zawsze, niezależnie od warunków politycznych, a nawet wbrew nim spełniała w większym lub mniejszym zakresie i właśnie w tym charakterze jest ona dla kraju, niezależnie od jego zasięgu terytorialnego, ~~przez~~ potrzebna.

Dla wykonania tych zadań pewna część kraju musi być podporządko-



WSZELKIE PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE.
W ciągu dwóch lat praca nie może być kopiowana
lub wykorzystywana we fragmentach bez zgody
Instytutu Urbanistyki i Architektury.
na upływie tego okresu bez zgody auto.

wana bezpośrednim interesom Warszawy. Ten obszar "współżycia miasta Warszawy" z otaczającą go przestrzenią w największym potrzebnym jej zasięgu terytorialnym nazywaliśmy "WIELKIM REGIONEM WARSZAWY".

Przy świadomym podziale całej powierzchni kraju na jednostki składowe-regiony, współczesne planowanie przestrzenne kraju dąży do wyodrębnienia wyspecjalizowanych jednostek terenowych, których struktura podporządkowana będzie funkcji głównej, t.zw. "dominancie", najbardziej właściwej dla każdego z tych jednostek planowania.

Sprawa rozmiarów i granic tych jednostek jest zagadnieniem wtórnym, które musi być opracowane w zależności od swej "dominandy" tak, aby cały podlegający opracowaniu teren stanowił całość organiczną. "Dominanta" czyli funkcja czołowa jest bezsprzecznie funkcją główną, ale nie jedyną, to też jednostka terenowa musi być wybrana w ten sposób, aby pozostałe funkcje poboczne wykonywane w jej ramach - jakkolwiek podporządkowane funkcji naczelnej - znalazły również swój pełny wyraz przestrzenny.

Region Warszawski został wyodrębniony z zespołu regionów stanowiących obszary kraju na podstawie funkcji dyspozycyjnych w zakresie administracyjnym, gospodarczym, społecznym, politycznym i kulturalnym dokonywujących się w jego rdzeniu - mieście.

Regionowi Warszawy musi więc być nadana struktura dostosowana przede wszystkim do potrzeb miasta, a więc umożliwiająca

najlepsze wykonywanie swych funkcyj. "Wielki Region Warszawy" poza tym musi/zawierać dla potrzeb własnych strefy miejskie, rolne i leśne, tereny przemysłowe i żywicielskie, wreszcie strefy przeznaczone na odnawianie sił i życie społeczne jego mieszkańców.

Wielki Region Warszawy niewątpliwie posiada swe własne życie wewnętrzne, niezależne od życia Warszawy. Jednak wo współżyciu poszczególnych obszarów wewnątrz regionu z otaczającą je przestrzenią musi dominować współżycie z miastem Warszawą, a wśród ich zadań w stosunku do całego kraju dominuje udział w wykonywaniu zadań Warszawy. Dostosowany do tej jego funkcji podział i wzajemne powiązanie układu terenów Wielkiego Regionu może ułatwić i zorganizować "życie" organizmu wielkiego miasta przez wytworzenie sprzyjającego mu środowiska. (W ujęciu administracyjnym odpowiada temu pojęciu "Województwo Ziemięskie").

Oznaczenie powierzchni Wielkiego Regionu Warszawy zbliża nas wybitnie do celu naszych poszukiwań: przestrzennego rozwiązania zagadnienia miasta Warszawy. Zagadnienie to we właściwej swej przestrzennej, gospodarczej i społecznej organizacji tkwi potencjalnie w obszarze Wielkiego Regionu.

Układ miejski jest bezsprzecznie najważniejszą przestrzenią szkieletową Wielkiego Regionu, jego obszarem centralnym, zawierającym rdzeń lub jądro układu - miasto - rozwijające się w polu działania centralnego węzła komunikacyjnego i stanowiące największe napięcie procesów, urbanizacyjnych zachodzących na obszarze całego Regionu.

Obszar układu miejskiego jest jednocześnie największym zagęszczeniem osadnictwa w obrębie Wielkiego Regionu.

Potężne działanie tak wielkiego zbiorowiska ludzkiego, jakim jest Warszawa, wybiega poza bezpośredni obszar elementów czysto "miejskich" (objętych granicą administracyjną miasta), wyznaczając w obrębie Wielkiego Regionu strefę bezpośrednich interesów wpływów miasta, strefę aglomeracji Warszawy. Strefa ta jest jak gdyby dopełnieniem i rozwinięciem pojęcia miasta i jego potrzebom bezpośrednim służy.

Oddziaływanie miasta Warszawy na region nie jest jednakowo silne na całej przestrzeni, w ujęciu schematycznym wzrasta ono w kierunku koncentrycznym. Na pewnej linii oddziaływanie to staje się tak silne, że zanika życie własne miejscowości położonych wewnątrz tej linii, pojęcia współdziałania i współżycia z Warszawą stają się nie wystarczającymi, przestrzeń ta bowiem jest użytkowana bezpośrednio dla potrzeb miasta, stanowiąc konieczną dla racjonalnego rozwoju organizmu miejskiego "przestrzeń życiowa". W ten sposób w obrębie W.R.W. zaznacza się istnienie strefy "bezpśrednich interesów i wpływów miasta", stanowiącej jak gdyby Region w węższym zakresie, której zasięg jesteśmy w stanie, po odpowiednich studiach, wyznaczyć.

Strefę tę wraz z zawartym w niej miastem nazwiemy "MAŁYM REGIONEM WARSZAWY", lub strefą jej aglomeracji, co w ujęciu administracyjnym odpowiada temu pojęciu "Województwo Stołeczne".

Cechą wyróżniającą obszar aglomeracji Warszawy od otaczającej przestrzeni Regionu Wielkiego jest określony stopień

~~niezależny~~ urbanizacji całej jej powierzchni, niezależny od jej zainwestowania, jak również od takich czynników, które nie wyraziły się jeszcze w stanie zainwestowania, lecz nie hamowane spowodowały je.

Jak widzi się z rozważań powyższych Region Warszawy powinien być objęty jednolitym planem i stanowić organiczną całość z terenem układu miasta, zorganizowaną strefą jego wpływu, ~~która~~ powinien zawierać tereny żywicielskie bliskiego zaplecza, tereny wypoczynkowe, turystyczne, zdrowotne, obszary rolne i obszary leśne i musi być tak zakreślony, aby dominujący cel jego istnienia - miasto wraz ze swym ośrodkiem dyspozycji w skali państwowej, regionalnej i miejskiej mogło znaleźć pełne zaspokojenie swych istotnych potrzeb.

Miasto, punkt centralny Regionu stołecznego.

Każde skupienie ludzkie, niezależnie od swej wielkości, jest układem urządzeń materialnych i ludzi. Przestrzeń, na której odbywa się życie tego skupienia, jest to obszar użytkowany przez ludzi zamieszkałych, lub zatrudnionych w obrębie skupienia niezależnie od charakteru umieszczonych na nim urządzeń materialnych, a w szczególności od stanu zabudowy.

A zatem przestrzeń Małego Regionu Warszawy (względnie Nowego Regionu Stołecznego) jest to przestrzeń w decydującym zakresie użytkowana przez mieszkańców Warszawy, lub ludzi czerpiących z Warszawy źródła utrzymania, a więc ludzi eksploatujących jej urządzenia materialne istniejące, względnie te, które - w myśl

sporządzonych planów - mają być użytkowane w przyszłości. Należą tu więc istniejące i planowane różnostopniowe skupienia jednostek zamieszkania człowieka, miejsca jego pracy, odpoczynku, regeneracji sił, powiązań społecznych, urządzenia komunikacyjne, układy przemysłowe, wreszcie obszary żywicielskie.

Racjonalna organizacja przestrzeni miasta wymaga, aby jego rozwój odbywał się nie na całej przestrzeni Małego Regionu (wyznaczonego przez określone cechy jego przestrzeni, wyodrębnione z obszaru Wielkiego Regionu na podstawie przyjętych kryteriów), lecz na pewnej podlegającej wyznaczeniu ~~części~~ części tej przestrzeni, koniecznej i dostatecznej dla przestrzennej organizacji współcześnie pojmowanego układu miasta.

Reszta zaś obszaru Małego Regionu powinna zostać strefą izolacyjną i dlatego zachodzące na niej procesy urbanizacyjne powinny być hamowane.

Tereny te powinny stanowić obszar, na którym, w oparciu o plan regionalny i specjalne przepisy prawne, miasto mogłoby się uchronić od skutków nieskondynowanej z jego potrzebami akcji sąsiednich gmin, prywatnej spekulacji terenowej i niespodzianek ze strony władz nadrzędnych w dziedzinie takich inwestycji, któreby stały w sprzeczności z przewidywaną strukturą miasta. Ponadto bezplanowe oddziaływanie czynników tych stanowiłoby groźbę "samorzutnego dojrzewania terenów" w strefie otaczającej miasto do włączenia ich w obszar układu terenów miejskich.

Hamowanie procesów urbanizacyjnych na nieprzeznaczonych do zabudowy terenach Małego Regionu Warszawy odbywać się musi

przy pomocy środków administracyjnych; dlatego właśnie obszar M.R.W. musi być jednocześnie osobnym obszarem administracyjnym t.j. Województwem Stołecznym.

Zahamowanie dynamiki tych silnie zurbanizowanych terenów stworzy trwałą zaporę, zapewniającą należyty rozwój tej części Małego Regionu, która stanowi pełny właściwy obszar współczesnego "miasta".

Układ przestrzenny, który rozwiniemy na tym obszarze będziemy odtąd nazywali "Warszawskim Zespołem Miejskim".

Tak więc całkowita powierzchnia Małego Regionu składa się: 1) z powierzchni miasta (do określenia) oraz 2) z powierzchni terenów, które powinny zabezpieczyć ustrojowi miasta należyty rozwój wg. planowo nakreślonych etapów.

Zarówno obszar Wielkiego jak i Małego Regionu Warszawy wyznaczamy na podstawie własności przestrzeni przyjętych według ustalonych kryteriów określających stopień nasilenia procesów urbanizacyjnych, zachodzących na tym terytorium i określających ten stan - i tak:

1. Na pojęcie stanu zurbanizowania jakiegoś obszaru składają się następujące elementy:

- a) pewne cechy osobiste jednostki ludzkiej związanej z tym obszarem (zagadnienie demograficzne),
- b) pewien stan urządzeń materialnych (badanie fizjograficzne, charakter krajobrazu kulturalnego),
- c) pewien charakter działalności człowieka (zagadnienie ekonomiczne),
- d) pewien typ stosunków (zagadnienie socjologiczne).

2. Stan zurbanizowania jakiegoś obszaru może więc być określony na podstawie studiów obejmujących przynajmniej trzy grupy zjawisk:

- a) demograficzne,
- b) gospodarcze,
- c) społeczne.

Każda z tych grup posiada szeroki wachlarz zagadnień, w których powiązanie ze stanem urbanizacji może być prostsze lub bardziej złożone, może być również łatwiej lub trudniej dostrzegalne.

3. Z pośród wielkiej liczby zagadnień powyższych trzech grup zjawisk, które mogłyby charakteryzować stan urbanizacji zostały wybrane trzy:

- a) struktura źródeł utrzymania,
- b) stan gęstości zaludnienia,
- c) wielkość przyrostu ludności

w przekonaniu, że

- a) zależność między strukturą źródeł utrzymania, stanem gęstości zaludnienia i wielkością przyrostu ludności z jednej strony, a stanem zurbanizowania z drugiej strony jest względnie łatwo uchwytne;
- b) obraz stanu zurbanizowania, uzyskany na podstawie analizy powyższych trzech cech, nie może być sprzeczny w stosunku do obrazu, jaki może stworzyć pełna analiza stanu rzeczywistego.

Określenie w ten sposób stanu przestrzennego urbanizacji opiera się na badaniu istniejącego obecnie układu sił. W wielkim stopniu jest on wynikiem dawnych działań planowych, przede wszystkim zaś układu komunikacyjnego. Przyszłe linie komunikacyjne również będą oddziaływać na przyległe do nich tereny, co należy uwzględnić w określeniu granic projektowanych obszarów zurbanizowanych.

Tak więc określona już powierzchnia Małego Regionu składa się niewątpliwie z dwóch obszarów 1) powierzchni miasta i 2) powierzchni "nie miasta" i co za tym idzie układ wielokrotnie nieoznaczony zaczyna zbliżać się do wyeliminowania wielu dających się wyznaczyć czynników do kapitalnego zagadnienia - zagadnienia zasięgu terytorialnego układu miejskiego Warszawy.

Możemy związek ten wyrazić symbolicznie

$$\text{pow. M.R.} = \text{pow. M} + \text{pow. Nm.}$$

(powierzchnia Małego Regionu równa się powierzchni miasta plus powierzchnia niemiasta),

gdzie M stanowi całkowitą powierzchnię W.Z.M. i składa się z kolei z dwóch czynników: 1) obszaru miasta dzisiejszego w jego formalnej granicy administracyjnej oraz 2) obszaru terenów, o które należy powiększyć istniejące dziś miasto, ażeby otrzymać PEŁNY ORGANIZM WIELKOMIEJSKI. W organizmie tym wszystkie elementy składowe miasta musiałyby się pomieścić i harmonijnie współpracować.

a zatem Warszawski Zespół Miejski

$$\text{WZM} = \text{M}_1 + \text{M}_2,$$

gdzie M_1 jest znaną powierzchnią dzisiejszego miasta, a M_2 wyraża powierzchnię, o którą należy powiększyć jego obszar.

Jak widać z powyższego w określeniu obszaru elementu M_2 tkwi punkt ciężkości całego zagadnienia. Na tym właśnie pełnym obszarze miasta musi rozpocząć się celowa praca nad rozwikłaniem splotu różnorodnych, a często przeciwstawiających się sobie problemów - twórcze i istotne usiłowanie rozładowania dzisiejszego chaosu.

Obszar zagadnienia układu miejskiego Warszawy.

Jest to strefa, która może zawierać układ miasta w jego należytej przestrzennej i gospodarczej organizacji. Zagadnienie to, wybiegające poza bezpośredni obręb dzisiejszych granic administracyjnych miejskich, obejmuje miasto wraz z nieuporządkowanym obszarem samorzutnie rozwijającej się aglomeracji Warszawy.

Miasto, chcąc się swobodnie i racjonalnie rozrastać, musi podporządkować swym potrzebom najbliższą strefę bezpośrednio okalających je obszarów. Musi ono dysponować dostateczną ilością terenów dla pełnego rozwinięcia zespołu obszarów, stanowiących bezsporne elementy współcześnie pojmowanego układu miasta, a więc pełne wyczerpanie zapotrzebowania miasta w zakresie terenów, przeznaczonych na pracę, mieszkanie, odpoczynek, organizację współżycia społecznego jego mieszkańców, oraz zachowanie pewnych rezerw dla nieznanых potrzeb przyszłości.

Posiadanie przez miasto do swej dyspozycji obszaru, potrzebnego dla jego pełnego rozwoju, pozwala uchronić gospodarkę miejską od skutków spekulacji gruntowej i nieskoordynowanej z potrzebami miasta akcji ²sąsiedzkich gmin - tym samym od groźby "samorzutnego dojrzewiania" terenów do włączania ich w obszar miejski.

Koncepcja obszaru Warszawskiego Zespołu Miejskiego.

Przechodzimy teraz do omówienia zasadniczego elementu okręgu, a mianowicie samego miasta.

Nurtujące w nas pojęcie nowego, lepiej przystosowanego do współczesnych zadań miasta nie pokrywa się z obszarem dzisiejszych miast, zawartych w pełnej dowolności linii formalnych granic administracyjnych.

Istniejące skupiska ludzkie: wielkie miasta i zurbanizowane okregi - tworzyły się, z małymi wyjątkami, na skutek działania nie szeregu niekontrolowanych i nieopamowanych bodźców. Ich powstanie, rozwój i ogólna struktura pełne są przypadkowości i chaosu.

Typowym przykładem, niejako symbolem tego "złego dziedzictwa" okresów minionych w ogromnej większości dzisiejszych skupień miejskich jest ulica, na której wśród bloków mieszkalnych wtłoczone są fabryki, sklepy, urzędy, biura, szkoły, szpitale, lokale rozrywkowe i wszelkie inne urządzenia gospodarcze, kulturalne, administracyjne, społeczne. Ulica taka służy nieraz jednocześnie jako wielka arteria ruchu towarowego, miejsce spacerów, a przy okazji pewnego rodzaju hale targowe. Wszelkie funkcje miasta oraz człowieka, który je zamieszkuje, są tu pomieszane, zgniecione i wzajemnie skrapowane. Jest to typowa "dzielnica mieszana" - anachronizm gospodarczy, uniemożliwiający racjonalną organizację jakiegokolwiek odcinka życia.

Struktura miast XIX w. była wynikiem najdalej posuniętej

ekonomii miejsca, powodującej ciasnotę, przeciwieństwem której jest dojrzewająca świadomość potrzeby rozluźniania elementów współczesnego miasta, tworzącego w ostatecznej konsekwencji układ rozprószony, nieciągły, konstelacyjny.

Dotychczasowa zasada stłaczania dawnych miast i jednocześnie duże możliwości rozpraszania elementów współczesnego miasta wynika nie tylko z różnic stanów techniki, lecz i z różnic w stopniu uświadomienia potrzeby założeń społecznych, w stanie uspołecznienia podstawowego elementu zbiorowości człowieka.

Mianowicie:

1) W dziedzinie techniki silnik o napędzie parowym, który stworzył przewrót w organizacji miast końca XIX w., z coraz większym skutkiem wypierany jest w XX w. przez silnik elektryczny i spalinowy.

Działanie epokowych tych wynalazków wystąpiło na widownię w czasie, gdy oblicze miast było jeszcze ukształtowane przez parę. Skuteczne zastosowanie ich daje zupełnie inne możliwości w sposobach organizacji przestrzennej układów przemysłowych i miejskich, nie stwarzając konieczności koncentracji ich urządzeń oraz wydajnie umożliwiając szybki i ekonomiczny transport, sprzyjający rozproszeniu. W tym samym kierunku działają nowoczesne urządzenia teletechniczne.

2) Studia socjologiczno-społeczne nad zależnością zjawisk kulturalnych i więzi społecznych od sposobów rozmieszczenia i organizacji skupień ludzkich, przyczyniły się niemało do rozrostu zagadnień wiedzy urbanistycznej. Wiedza ta wyszła

już bezpowrotnie z okresu biernego stwierdzenia i systematyki czynników powstania i rozwoju miast - przechodząc do prób ustalania tendencji praw rządzących tymi skupieniami.

Ustaliwszy je usiłuje przewidywać właściwą linię rozwoju i wynikające z niej skutki społeczne, wydatnie rozszerzając naukowe podstawy planowania miast.

Wydaje się zatem, że w powyższym okresie obecnym świadomego kształtowania zasad planowania gospodarki społecznej nic nie stanie na przeszkodzie wprowadzeniu nowych zdobyczy nauk technicznych, ekonomicznych i społecznych do samego procesu planowania terytorialnego. To też praca samego tylko inżyniera przy sporządzaniu planu nie jest już wystarczająca. Przy wybitnym zwiększeniu zakresu studiów, potrzebnych do ujęcia całokształtu zagadnienia miasta, regionu czy też kraju

✓ Rozpoznanie techniczne musi wynikać z rozpoznania, opartego na szerokiej podstawie studiów socjologicznych i ekonomicznych na danym obszarze. Za tło realne dla tych grup rozpoznania należy przyjąć wnioski wynikające z rozpoznania warunków fizjograficznych.

Nic też dziwnego, że planowanie współczesne musi dać rezultaty zupełnie różne od dotychczasowych prac w tym zakresie. Studia nad zasięgiem terytorialnym miasta powinny nas doprowadzić do ustalenia jego pojemności. Dla wyznaczenia tego pojęcia potrzeba co najmniej skoordynowania trzech kryteriów:

- 1) technicznego,
- 2) ekonomicznego i
- 3) socjologicznego.

Optimum każdego z tych trzech kryteriów oddzielnie jest inne i wydaje się, że dopiero synteza ich może wyznaczyć właściwą wartość optimum pojemności miasta dla danego przekroju w czasie.

W zastosowaniu dla naszego zagadnienia studia pomocnicze wykazały, że Warszawa w stosunku do czasu posiada przyspieszone tempo rozwoju, w stosunku zaś do przestrzeni dużą aktywność wyrażoną we wciąż zwiększającym się obszarze, objętym jej granicami administracyjnymi.

Studia nad formalnym obszarem miasta wykazały, że jego granica rzeczowa leży nazewnątrz granic administracyjnych miasta i że formalny obszar miejski jest zbyt szczupły, by pomieścić zarówno jego LUDNOŚĆ, jak i te wszystkie urządzenia, które niezbędne są do należytego działania organizmu wielkomiejskiego.

Możemy stwierdzić dalej, że musi jednakże istnieć takie terytorium, któreby było dostateczne na pomieszczenie wszystkich funkcji miejskich.

Rozmiary i granice tej przestrzeni wynikają z celowo pomyślanej budowy Warszawskiego Zespołu Miejskiego. W granicach tych powinny być rozmieszczone wszystkie elementy struktury wielkiego miasta i wszystkie zasadnicze funkcje życia człowieka w gromadzie muszą być odpowiednio zlokalizowane.

Ponieważ zaś czynnik odległości, dzięki współczesnej technice transportu, przestał odgrywać decydującą rolę, plan przewiduje daleko idące wyszyskania tej okoliczności. Zastosuje mianowicie zasadę racjonalnego rozmieszczenia i ukształto-



wania na określonej uprzednio przestrzeni poszczególnych zróżnicowanych funkcjonalnie elementów miasta.

Będzie to poniekąd graficznym rozwiązaniem "równania miasta", które oznaczamy następującym symbolem:

$M - f/A, B, C, d, e, f, g \dots \dots \dots f/s/$

gdzie A, B, C - funkcje życia człowieka^{x/} (indywidualnego i zbiorowego)

- d - układ komunikacyjny
- e - stan zastany (materialne przejawy dawnej działalności człowieka)^{x/}
- f - warunki fizjograficzne,
- g - momenty estetyczne (ukształtowanie krajobrazu)
- f/s - funkcja życia GROMADY (społeczeństwa miejskiego).

Zauważmy, że czynnik f/s jest funkcją innego stopnia w stosunku do pozostałych czynników naszego "równania".

Rozwiązując to równanie zakładamy również, że ogólny efekt pracy całego ustroju miasta odbywać się musi kosztem jak najmniejszych strat energii (sił twórczych człowieka i terenu), co jest poniekąd podstawową tezą funkcjonalizmu organicznego.

Moglibyśmy dowodzić, że w istocie swej funkcjonalizm organiczny dąży do podniesienia wydajności pracy każdego z elementów układu terenowego przez należyte jego zlokalizowanie w przestrzeni.

Przechodzimy obecnie do ustalenia przestrzennej hipotezy roboczej czyniącej zadość treści przytoczonego wyżej symbolicznego "równania miasta". Przyjmujemy tezy, że szerokie zastosowanie

x) Wpływy historyczne na rozwój miasta wyrażają się albo w stanie psychologicznym człowieka (A B C) albo w stanie urządzeń materialnych (e).

wanie energii elektrycznej i transportu motorowego sprzyja wybitnie idei dekoncentrowania miasta oraz, że studia nad racjonalnym rozmieszczeniem elementów pracy, zamieszkania i wczasów oraz ich wzajemnego stosunku dają podstawy do ograniczenia wybitnego zbędnych ruchów towarów i osób. Te możliwości techniczne łącznie z przewrotem pojęć dotyczących organizacji skupień ludzkich, opartych na pracach badawczych z dziedziny socjologii i ekonomii - stara się wykorzystać nowoczesna urbanistyka.

Ponieważ czynnik odległości przy nowoczesnej technice przestał odgrywać decydującą rolę, można pozwolić sobie na celowe rozmieszczenie w przestrzeni poszczególnych elementów miejskich. Te elementy nie będą stanowiły już części jednolitej masy miejskiej, lecz staną się niejako wyodrębnionymi skupieniami, połączonymi związkami współzależności funkcjonalnej. Każdy z tych elementów wykonywać będzie określoną funkcję główną, która stanie się jego "dominantą", będzie członem w pewnym sensie samowystarczalnemu zespołu, stanowiącego ograniczoną całość. Przechodzimy więc od pojęcia zwartego miasta, o zewnętrznej jednolitości i strukturalnym chaosie, do pojęcia rozrzuconego, zróżnicowanego zespołu miejskiego, o wewnętrznej logicznej strukturze. Zamiast dawnego pojęcia dzielnic, będących w znacznej mierze sztucznym zlepkiem administracyjnym niezróżnicowanych funkcji, będziemy mieli teraz zespoły dzielnic, z których każda jest czymś odrębnym, gdyż odrębnymi są wykonywane przez nie funkcje.

Układ skupień ludności, tworzących odrębne dzielnice,

nie będzie jednakowy na całym obszarze zespołu miejskiego. Dzielnice będą gęściej zgrupowane w środku zespołu, w miarę zaś oddalania się odeń, będą coraz bardziej rozsunięte, koncentracja terenów zabudowanych będzie słabnąć, przestrzeń między dzielnicami wypełniać będą coraz szersze pasy i coraz większe obszary zielone. Największe zgrupowanie skupień będzie w centrum tj. tam, gdzie zainteresowanie dochodzi do największego zagęszczenia. Tutaj znajdzie się wielkomiejskie "city", ześrodkowujące funkcje dyspozycji na różnych stopniach. Na peryferiach natomiast będą dzielnice pracy i dzielnice zamieszkania, stanowiące bilansujące się układy wyspowe. Proponowana struktura pozwoli racjonalnie rozlokować miejsca pracy, zamieszkania, wypoczynku i współżycia społecznego człowieka pod kątem wyeliminowania zbędnych przepisów oraz wyszukać odpowiednie przestrzenie na cele specjalne, dla których nie było miejsca w przypadkowych granicach dotychczasowego miasta.

Ten pomyślany układ miejski opierać się będzie na ustalonej konstrukcji, w obrębie której pomieści się węzeł układu komunikacyjnego z możliwością rozbudowy, dostatecznej dla jego największego przewidywanego rozwoju. Obszar ten zawierać będzie dzisiejsze miasto w jego przypadkowych granicach administracyjnych oraz znaczną część aglomeracji, która łącznie z ośrodkiem centralnym stanowić będzie przestrzeń zorganizowaną dla wykonywania określonych funkcji układu miejskiego. W granicach tego układu miejskiego będą rozmieszczone wszystkie elementy struktury wielkiego miasta i zlokalizowane

wszystkie główne funkcje człowieka, niezależnie od "dominanty" danego terenu: funkcje mieszkania, pracy, wczasów i więzi społecznej.

Realizacja planu W.Z.M. pozwoli na prawidłowe formowanie się poszczególnych elementów już od pierwszych chwil ich powstania, ułatwi więc racjonalne kształtowanie się i lokalizację poszczególnych elementów aparatu miejskiego.

Zespół elementów w tych ramach wspólnej organizacji i planowej współpracy zapewni najekonomiczniejsze, pod względem zużycia energii (rozumianej w najszerszym tego słowa znaczeniu) działanie skomplikowanego organizmu wielkiego miasta.

To przekształcenie miasta stać się powinno planem na najbliższą przyszłość, będąc wynikiem dalekosiężnego przewidywania działania sił i procesów miastotwórczych. Przekształcenia te osiągniemy przez racjonalne rozmieszczenie i ukształtowanie zróżniczkowanych funkcjonalnie elementów. Nie będziemy jednak próbowali dokonać tego w obrębie granic dzisiejszego miasta, gdyż w granicach tych nie mieści się już obecnie większość powierzchni elementów o charakterze niewątpliwie miejskim.

Proponowany układ miejski, zawierający dzisiejszy obszar miasta wraz z częścią strefy aglomeracji Warszawy nazywamy Warszawskim Zespołem Miejskim.

Główne tezy określające strukturę zespołu

miejskiego.

1. Miasto powinno obejmować przestrzeń większą niż obecny, wyznaczoną przez jej granice administracyjne, celem umożli-

wienia pomieszczenia wszystkich elementów przestrzennych (całkowitej treści) współcześnie pojmowanego miasta, a więc:

obszarów zamieszkania
obszarów pracy
obszarów wypoczynku
obszarów więzi społecznej
oraz układu komunikacyjnego.

2. W granicach układu miejskiego należy wyznaczyć ściśle oznaczone obszary, przeznaczone na mieszkanie, pracę, wczasy, komunikację, (ewent. rezerwy terenowe na nieznane potrzeby przyszłości).

3. Rozmieszczenie planu terenów budowlanych na obszarze zespołu miejskiego powinno mieć charakter układu konstelacyjnego, którego ukształtowanie pomyślane byłoby tak, aby jak najbardziej ograniczyć ilość przejazdów w obrębie zespołu miejskiego.

4. Należy dążyć do ograniczenia ruchu towarów i osób w obrębie układu miejskiego przez należyte rozmieszczenie podstawowych elementów miasta.

5. Obszary mieszkaniowe należy rozmieścić tak, żeby ludność zamieszkująca je była związana w sposób nakożystniejszy z obszarami pracy.

6. Należy ustalić zasadę "wzajemnego bilansowania" się ruchów ludności z obszarów pracy i zamieszkania przez wytworzenie lokalnych układów "praca-mieszkanie" w obrębie zespołu miejskiego.

Racjonalny układ "praca-zamieszkanie" ograniczy zbędny ruch ludności przez:

- a) związanie wewnątrz samych dzielnic mieszkaniowych, zawodowo czynnej ludności z warsztatami pracy rzemieślniczej i przemysłowej oraz z pełnym układem urządzeń obsługi (związanie I-go stopnia);
- b) zbliżenie do dzielnic zamieszkania wyspecjalizowanych ośrodków pracy przemysłowej lub innych tak, aby utworzyć wzajemnie bilansujące się układy pracy i zamieszkania w skali dzielnicowej (związanie II-go stopnia);
- c) takie wzajemne rozmieszczenie wszystkich elementów układu konstelacyjnego, by możliwie wyzyskać związki współzależności występujące tak pomiędzy poszczególnymi specjalizowanymi elementami, jak również pomiędzy nimi a obszarem centralnym (śródmieście), (związanie III-go stopnia);
- d) racjonalne i celowe powiązanie układu komunikacji ogólnomiejskim układem komunikacji regionalnym i ogólnokrajowym.

7. Obszary rezerwowe dla nieznanych dziś potrzeb przyszłości o ile obejmują one tereny nadające się pod kulturę rolniczą do czasu zmiany ich sposobu użytkowania, należy zachować w użytkowaniu intensywnej gospodarki rolnej.

Opis założenia roboczego W.Z.M.

W przybliżeniu najszerszym całkowity obszar projektowanego rozproszonego układu miasta będzie obejmował dwie zasadnicze grupy terenów: 1) tereny skupień ludności, lokalizujące funkcje mieszkania i pracy, oraz 2) tereny, na których powstaną urządzenia umożliwiające należyta organizację przestrzeni, przeznaczona na pozostałe funkcje zespołu miejskiego.

Stosunek powierzchniowy tych obydwu grup terenowych kształtuje się mniej więcej jak 25% i 75%.

Już pobieżny rzut oka na stosunek procentowy obydwu tych grup wyjaśnia nam strukturę miasta: przestrzenie zabudowane nie będą stanowiły już jednolitej masy dawnego miasta, lecz staną się wydzielonymi elementami ogólnej gospodarki miejskiej, obejmującej cały obszar zespołu, a połączone ze sobą i z przestrzeniami niezabudowanymi więzami współzależności.

Na tych obszarach grupy drugiej rozmieszczone są inne, niezabudowane elementy miasta, t.j. przestrzenie wypoczynkowe, żywicielskie, urządzenia komunikacyjne, z uwzględnieniem zachowania koniecznych rezerw terenowych na pomieszczenie nieznanych potrzeb bliższej i dalszej przyszłości.

Przy określeniu granic Warszawskiego Zespołu Miejskiego nie opuścimy żadnego z elementów gospodarki miejskiej, niezbędnego do wyznaczenia współcześnie rozumianego "życia miasta", na które w obębie dotychczasowych granic administracyjnych często lub z reguły brakowało miejsca.

W szczególności zaś w projektowanej strukturze Warszawskiego Zespołu Miejskiego (W.Z.M.) rozróżniamy następujące grupy terenowe, biorąc za podstawę podziału niejednakowe wyposażenie ich w urządzenia techniczne.

Charakteryzujemy je w sposób następujący (uważając przytoczone definicje za tymczasowe, robocze):

I. Tereny skupień ludności obejmujące skupienie ludności dla celów a) mieszkania, b) pracy, c) wczasów.

na terenach tych projektowane są wszystkie większe skupienia w układzie W.Z.M., a więc:

- a) dzielnice, osiedla i kolonie mieszkaniowe (z wyjątkiem osiedli związanych z gospodarką na obszarach uprawy rolnej),
- b) Specjalizowane obszary pracy,
- c) Osiedla wypoczynkowe i obszary zdrowia.

Prawkłowe działanie tych skupień ludności wymaga intensywnego wyposażenia terenu w inwestycje techniczne jak urządzenia komunikacyjne i telekomunikacyjne, energetyczne, kanalizacyjne i t.p.

Obszary te charakteryzować będzie bezsprzecznie duży stopień zainwestowania technicznego, przypadający na jednostkę terenu tej grupy.

II. Tereny grupy drugiej obejmują obszary uprawy rolnej, zieleni ochronionej (urządzonej lub nieurządzonej) lasy, obszary przeznaczone na komunikację kołową i wodną.

Na tych obszarach znajdować się będą urządzenia wypoczynkowe, tereny turystyczne, rezerваты przyrody oraz rezerwy terenowe dla nieznaných potrzeb przyszłości.

Wyposażenie techniczne jednostki powierzchni tej grupy jest znacznie mniej intensywne niż grupy pierwszej.

Odrębne traktowanie tych grup terenowych pod względem wyposażenia technicznego wynika z przyjętej zasady ekonomii w inwestowaniu układu miejskiego.

Obie te grupy różne pod względem struktury i roli jaką spełniają w układzie miejskim, oparte są na wspólnym szkieletcie konstrukcyjnym, wynikającym z układu głównych komunikacji lądowych i wodnych W.Z.M.

Zarówno układ komunikacji głównych jak i lokalizacji poszczególnych elementów opisanych grup terenowych nastawione są na możliwie największą redukcję zbędnych ruchów towarów i osób w układzie W.Z.M.

Przewidywane w projekcie obszary mieszkaniowe nie wyczerpują jeszcze całkowitej ilości ludności mieszkającej w granicach W.Z.M.

Znaczny bowiem procent ludności związany będzie miejscem zamieszkania z obszarami pracy specjalizowanej, obszarami wczasów i układów więzi społecznej oraz z obszarami intensywnej gospodarki ogrodniczo-warzywniczej na terenach żywicielskich zespołu miejskiego.

Widzimy z powyższego, że możliwości przystosowania chłonności zespołu do różnych planowanych pojemności ludnościowych w etapach realizujących zespół ~~jest~~ są olbrzymie.

Pod tym względem układ zasługuje również na określenie go mianem układu elastycznego o dużych możliwościach adaptacyjnych.

Obszary specjalizowane.

Część powierzchni układu W.Z.M. przeznaczona jest na pomieszczenie obszarów wszystkich tych dziedzin pracy, która będzie wykonywana w Warszawie.

Obszary te odgrywają podstawową rolę w projektowanym układzie W.Z.M. i dlatego też nie mogą być bez naruszenia ogólnej równowagi planowanej struktury miasta usunięte poza obręb jego granic.

Projektowane obszary pracy stanowią zróżnicowany funkcjonalnie układ wynikający z roli Warszawy w stosunku do produkcji i rozdziału dóbr materialnych i niematerialnych oraz (pewnej określonej ilości) usług w zakresach ogólnokrajowym, okręgowym (regionalnym) i miejskim.

a więc podział obszarów pracy na tereny: 1) produkcji, 2) rozdziału, 3) obsługi, 4) rzemiosła.

Przewidujemy w układzie W.Z.M. następujące obszary pracy specjalizowanej:

A. Obszary ośrodków dyspozycji centralnych.

Stanowią one będą scharmonizowany zespół wielostopniowych układów dyspozycji w zakresie gospodarczym, administracyjnym, politycznym i społecznym, a także ośrodków twórczości w dziedzinie nauki i sztuki.

B. Obszary przemysłowe.

Obszary te wystąpią w obrębie W.Z.M.

1. na terenach dzielnic mieszkaniowych (T.S.M.)

Będą to te wszystkie zakłady, których lokalizacja nie wymaga wydzielenia w osobne grupy oparte o urządzenia specjalne, a nie stanowiąc z natury swej uciążliwego sąsiedztwa w dzielnicy M, przyczynią się niewątpliwie do zmniejszenia zbędnego ruchu ludności miasta zatrudniając ludność danej dzielnicy na miejscu.

2. w dzielnicach zaopatrzenia. Będzie to część zakładów przetwórstwa spożywczego współpracujących z urządzeniami dzielnicy zaopatrzenia.

3. w specjalnych dzielnicach przemysłowych obejmujących tereny skupień wytwórczości, które z ważnych powodów nie mogą być umieszczane na terenach projektowanych dzielnic mieszkaniowych lub innych.

Jako generalną wytyczną przy obliczaniu ilości terenów przemysłowych w układzie W.Z.M. należy przyjąć zasadę dopuszczalnego ze względów społecznych ograniczenia programu ~~programu~~ programu wytwórczości W-wy, ze względu na:

- I, Dominującą rolę czynnika dyspozycji w układzie W.Z.M.,
oraz
- II, Pożądane ograniczenie wielkości aglomeracji miasta.

Jednakże pewne gałęzie przemysłu ze względów lokalizacyjnych będziemy musieli przewidzieć lub pozostawić w układzie W-wy - nierzadko nawet jako jedyne w układzie przemysłu ogólnokrajowego.

W ten sposób po określeniu procentowego udziału W-wy

w przemyśle ogólnokrajowym - obszary przemysłowe przypadające na W.Z.M. rozmieścimy w trzech grupach:

1. obszarów obejmujących tereny skupień wytwórczości tych wszystkich zakładów, które muszą stanowić odrębny obszar pracy przemysłowej ze względu na:
 - a) uciążliwość dla otoczenia zakładów danego rodzaju produkcji,
 - b) konieczność lokalizacji pewnych zakładów przemysłowych w oparciu o układ ciężkiego transportu lądowego, wodnego lub energii,
 - c) opanowanie zbędnych ruchów surowca lub półfabrykatu przez stwarzanie zespołów zakładów współpracujących ze sobą.
2. Obszarów obejmujących część zakładów przetwórstwa spożywczego, wymagających centralizowania ich w obrębie specjalizowanych dzielnice zoopatrzenia Warszawy.
3. Obszarów obejmujących te wszystkie zakłady, które mogą być rozmieszczone w obrębie dzielnic mieszkaniowych, wiążąc w ten sposób znaczną część pracującej w nich ludności.

Grupa przemysłu układu warszawskiego prawdopodobnie obejmie gałęzie wytwórczości metalowej średniej, lekkiej, precyzyjnej, chemiczno-farmaceutycznej, konsumpcyjnej wzorcowej i szkoleniowej, a może być, że w pewnej mierze niektóre gałęzie przemysłu ciężkiego oraz metalurgię "małą", gatunkową oraz elektrometalurgię.

C. Komunikacja i transport.

Komunikacja i transport wynikają z bardzo poważnej roli węzła komunikacyjnego W-wy w systemie głównych powiązań dalekobieżnych Europy środkowej.

Obszary urządzeń komunikacyjnych w tej dziedzinie stanowią specyficzny układ terenów pracy (bez powierzchni samych)

tras) stwarzających warunki lokalizacyjne dla całego szeregu obszarów mieszkaniowych bazujących swą pracę na obsłudze urządzeń transportowych.

D. Obszary Zaopatrzenia.

Poszczególne dzielnice mieszkaniowe W.Z.M. są oparte o własne aparaty aprowizacyjne w skali dzielnicowej. Jednak wszystkie te elementy zaopatrzenia, które wymagają centralizacji i współpracy z pewnymi gałęziami przemysłu są przewidziane w projekcie jako ośrodki pracy specjalizowanej.

Stanowią one rdzeń aparatu aprowizacyjnego, opartego na dostarczaniu, magazynowaniu, przetwarzaniu i rozprowadzaniu produktów zaopatrzenia pracującego dla potrzeb ludności związanej z układem W.Z.M. oraz części ludności sąsiednich okręgów.

Jakkolwiek projektowane w obrębie tych dzielnic obszary przetwórstwa spożywczego powinny stanowić raczej część składową obszarów przemysłowych, to jednak, ze względu na szczególnie silny ich związek z konsumentem, wydaje się słuszniesze związanie przemysłu tego typu z ośrodkami wymiany. Osiągnie się tu niemal idealne powiązanie aparatu produkcyjnego z aparatem rozdzielczym.

W ten sposób obszary zaopatrzenia znajdują się na granicy właściwych terenów produkcji przemysłowej, a terenów wymiany, tworząc odrębną całość organizacyjną.

Zasada układu komunikacyjnego.

Układ komunikacyjny Wielkiego Regionu podporządkowany jest przebiegom głównych szlaków komunikacji ogólnokrajowej nawiązanych do wielkich kierunków europejskich komunikacji lądowej.

Mały Region Warszawy usytuowany jest w polu skrzyżowania się tych szlaków biegnących z zachodu na wschód oraz w najkrótszym i nadogodniejszym kierunku pomiędzy morzami Europy Środkowej.

Opierając się na tych założeniach ustalamy w obrębie W.Z.M. najmniejszą niezbędną ilość współpracujących z układem ogólnokrajowym kierunków oraz sposób ich wzajemnego powiązania.

Podane niżej schematy wyjaśniają kolejne etapy tworzenia się "schematu układu kierunkowego"; stanowiącego syntezę zagadnienia ruchu na obszarze W.Z.M. i Małego Regionu.

I. Na obszarze Regionu Warszawskiego wyodrębniają się DWA ZASADNICZE KIERUNKI równoległy i prostopadły do Wisły. DOMINUJACYM w dynamice rozwoju Warszawy jest kierunek równoległy do Wisły. Wytworzony w ten sposób układ wyraża się w schemacie jako KRZYŻ. Jest on racjonalny i wystarczający dla obsługi centrum Warszawy.

II. Dla obsługi dalszych terenów Warszawskiego Zespołu Miejskiego przyjęto wzbogacenie zasadniczych kierunków przez dwa inne, pomocnicze, o przebiegu przekątnym w stosunku do ramion krzyża.

III. Dla należytej obsługi centrum Warszawskiego Zespołu

Miejskiego wystarczają dwa zasadnicze kierunki; wobec tego - punkty włączenia kierunków pomocniczych rozsuwają się wzdłuż kierunku dominującego, poza obręb właściwego centrum.

IV. Kierunek zasadniczy, równoległy do Wisły, rozszczepia się na dwie gałęzie: lewobrzezną i prawobrzezną. Prawobrzeżne kierunki przekątne włączają się do gałęzi prawobrzeżnej - lewobrzeżne do gałęzi lewobrzeżnej. Punkty odgałęzienia poprzez Wisłę - przejściami poprzecznymi.

V. Na terenie Warszawskiego Zespołu Miejskiego powstaje ośmiem kierunków wypadowych, które doprowadzają do punktów węzłowych, pokrywających się z najbliższymi, większymi skupieniami ludności. Przez punkty węzłowe przechodzą również lewo i prawobrzeżne kierunki tranzytowe, równoległe do kierunku dominującego (równoległe do Wisły).

VI. Przez punkty węzłowe wprowadza się do Warszawskiego Zespołu Miejskiego wszystkie możliwe kierunki komunikacyjne. Każdy z punktów węzłowych zbiera kierunki z właściwego sobie wycinka przestrzeni.

VII. Schemat deformuje się przez odchylenia Wisły ku zachodowi, ~~a~~ jego przystosuje się do jej biegu (kierunek dominujący).

VIII. Schemat kierunkowy, nałożony na mapę stanowi podstawę do ustalenia tras dla poszczególnych rodzajów komunikacji.

Ustalony schemat układu komunikacyjnego jest zgodny z układem funkcjonalnym Warszawy i przewidywanym przeznaczeniem

terenów na proponowanych obszarach WZM, Małego i Wielkiego Regionów. Rozmiary tego obszaru są tak znaczne, że pod względem pojemności i innych warunków powinien on wystarczyć dla największego rozwoju Zespołu na przeciąg b. długiego okresu czasu. Również wystarczająca powinna być - w granicach realnego przewidywania - ilość projektowanych kierunków ruchu.

Na proponowanym obszarze WZM pozostaną ustalone nieliczne kierunki komunikacyjne wystarczające dla połączenia dzielnic centralnych tego obszaru z dzielnicami najbliższymi na jego krańcach.

Udział tych dzielnic w strukturze węzła komunikacyjnego WZM sprowadza się do roli bram, przez które wewnątrz układu łączyc się będzie z odpowiednimi wycinkami przestrzeni Małego i Wielkiego Regionów.

"Równanie miasta" - Funkcja życia gromady f/s/.

Wśród niewielu znanych nam dotychczas czynników na specjalną uwagę zasługuje tendencja do zaspakajania społecznych potrzeb gromady.

Konstatując materiał ilustrujący rozwój miast na przestrzeni dostatecznie dużego czasu, jesteśmy w stanie prześledzić działanie tego czynnika o zmiennym nasileniu w różnych formach rozwoju organizmów miejskich.

Pod wpływem narastających i komplikujących się potrzeb człowieka, obszar miast, jego struktura i wyraz plastyczny

ulega wybitnym przeobrażeniom.

Nie tak dawno jeszcze istniały siłą bezwładu bezduszne miasta schyłku XIX i pocz. XX w. Były one obrazem chaosu wynikającego między innymi przyczynami z niespołecznego podejścia do formowania organizmów wielkich miast.

Władze państwowe będące wykładnikiem wzrastającego i krzepnącego systemu gospodarki wielkiego kapitału, dawały nieograniczoną niemal swobodę poczynaniom poszczególnych obywateli miasta. Konsekwencją urbanistyczną zbyt daleko posuniętej ochrony interesów jednostek dążących na ogół do zapewnienia sobie jak największych zysków, wyrażały się w stopniowym zaniku współżycia społecznego mieszkańców, jakie rozwijało się w miastach starożytności, średniowiecznej renesansu. Jednocześnie w tym stanie rzeczy nowe zdobycze techniki, stosowane w żywo rozwijającym się przemyśle i jako napęd do urządzeń transportowych - z natury stosowanej energii (para wodna), powodowały potrzebę koncentracji elementów gospodarki wielkomińskiej.

Te właśnie dwa czynniki: zobycze techniki w połączeniu z zasadami niczym niekrepowanej gospodarki indywidualnej wytwarzały chaotyczne stłoczenia budynków na minimalnych przestrzeniach, dając na pierwszy rzut oka wrażenie pozornej jednorodności treści plastycznej miasta, jako zwarto zabudowanego obszaru wyraźnie przeciwstawiającego się otaczającym go terenom otwartym.

Automatyzm rozwoju procesów gospodarczych, rezultatem

których był bezkierunkowy i chaotyczny wzrost miasta tego okresu, sprawiał, że ilość mieszkańców, stanowiących "załogę" układu wielkonomiejskiego w większości wypadków szybko rosła. Jednocześnie rozwój więzi społecznej nie tylko nie mógł w odpowiednim stopniu towarzyszyć rozwojowi terytorialnemu miasta z braku dostatecznej ilości, urządzeń obsługi społecznej oraz jednostek sąsiedzkiego współżycia, lecz ulegał stopniowej atrofii na skutek zupełnie nowych i nieopanowanych jeszcze warunków życia wielkonomiejskiego. To też współczesna wiedza urbanistyczna w dziedzinie budowy miast świadomie dąży do koncepcji takich układów przestrzennych, któreby w sposób najbardziej celowy przetwarzały masowy energię terenu i człowieka na użytek zorganizowanych zbiorowości.

Wydaje się jednak, że świadome kierowanie przeobrażeniami ustroju miast, dążące do zmiany mechanicznych skupień ludności przez zorganizowane układy wyższego rzędu zaczyna się tam, gdzie więź społeczna zostaje uznana jako jedna z zasadniczych funkcji działania człowieka żyjącego w zbiorowości.

I właśnie dodanie tej funkcji do znanych uprzednio 3-ich funkcji człowieka - jednostki, planowicie pracy, zamieszkania i wreszcie stanowi dopiero warunki konieczne i dostateczne do skutecznego działania i rozwoju ustrojów wielkonomiejskich.

Podstawowe ustalenia dla planujących
zespoły miejskie.

1. Określenie położenia zespołu w stosunku do kierunków rozwojowych przestrzeni otaczającej.
2. Wyznaczenie optymalnego obszaru rozwoju dla danego zespołu miejskiego.
3. Wyznaczenie wewnętrznych tendencji dynamicznych zespołu.
4. Wyznaczenie "osi życia" zespołu (głównych kierunków współżycia zbiorowego).
5. Wyznaczenie funkcjonalnych ośrodków skupienia.
6. Wyznaczenie obszaru dzielnic centralnych układu wraz z obszarem śródmieścia.
7. Wyznaczenie lokalnych układów samobilansujących (praca-mieszkanie).
8. Określenie stopnia harmonijności (zgodności) i przeciwstawności funkcji w stosunku do siebie i do podłoża.
9. Określenie podstawowego układu sieci obsługi (pasma uzbrojenia technicznego terenu).
10. Określenie stosunku zespołu do obszarów i szlaków historycznych.
11. Ustalenie podstawowej koncepcji plastycznej miasta (w skali całego zespołu).

