

# BIULETYN

KWIECIEŃ 1933  
ROK I — NUMER 2

# URBANISTYCZNY

ORGAN TOWARZYSTWA URBANISTÓW POLSKICH  
WARSZAWA, KOSZYKOWA 55

KOMITET REDAKCYJNY: ARCH. ARCH. HELENA KURKIEWICZ,  
JÓZEF REŃSKI — REDAKTOR ARCH. STANISŁAW RÓŻAŃSKI

## *Małe miasta.*

*Miasta małe niewydzielone z powiatów są w wielu wypadkach zaniedbane i zacofane pod względem urbanistycznym. Powody tego stanu są rozliczne.*

*Po zaborcach głównie rosyjskim i austryjackim nasze małe miasta w stosunku do miast Europy zachodniej pozostały daleko w tyle w zakresie inwestycji, urządzeń kulturalnych, higienicznych, komunikacyjnych, budownictwa dla celów ogólnych, sposobu zabudowy i t. p.*

*Braki te spotęgowane pożogą wojenną starano się tu i ówdzie uzupełnić z wielkim zapałem i energją, ale bez szerszego ogólnego programu. Oczywiście ogólne warunki ekonomiczne po wojnie nie pozwoliły zadość uczynić rozlicznym potrzebom.*

*Należy dalej zauważyć, iż miasta małe nie mają pełnego samorządu i podlegają nadzorowi wydziałów powiatowych. Wydziały te z natury rzeczy prowadzą politykę terytorjalną, powiatową i zwykle mniej, a często zbyt mało, troszczą się o wytworzenie własnych powiatowych centrów handlowych i kulturalnych, jakimi są małe miasta.*

*Te ujemne warunki mogą się jeszcze z biegiem czasu pogorszyć.*

*Stopniową bowiem racjonalną poprawę w urządzaniu i zabudowie miasta można uzyskać tylko drogą opracowania programu, jednoczącego wszystkie poczynania. Program taki w gospodarce miejskiej może być przemyślany i ułożony tylko łącznie z planem miejskim.*

*I tutaj właśnie napotykamy zwykle na jeszcze większe przeszkody. Przeważnie bowiem mieszkańcy miast naszych, i to nietylko małych, nie rozumieją potrzeby i istoty planowania. Szczupła garstka miejscowej inteligencji często zdala stoi od współczesnych poglądów na rozwój miast i ich gospodarkę. Osobiste wpływy osób zainteresowanych mogą odegrać dużą rolę w ujęciu poszczególnych problemów i fragmentów planu, opinia zaś*



publiczna w małym mieście zwykle nie jest wyrobioną w tym względzie i nie tworzy dość silnej przeciwwagi.

W tym stanie rzeczy, jeśli nawet postanowiono sporządzenie planu, powierza się często jego wykonanie ludziom, którzy nie mają za sobą prac z tego zakresu, stojących na odpowiednim poziomie.

Wykonany plan nieekonomicznie, nieracjonalnie ujmuje przyszły rozwój miasta. Uchwala go wydział powiatowy również nieposiadający w swym gronie prawie z reguły ludzi, mających w planowaniu miast odpowiednią wiedzę i doświadczenie.

W rezultacie tak sporządzony plan, decydujący zasadniczo o przyszłym rozwoju miasta i racjonalnej gospodarce, zatwierdzany jest przez Urząd Wojewódzki. To jest ostatnia instancja, gdzie rażące często braki planu mogą być jeszcze usunięte, względnie plan na nowo przepracowany. Jednak i w tym momencie dostaje się on, prawie że z reguły, do rąk urzędnika, który także nie ma doświadczenia w planowaniu miast.

Tak więc przyszłość naszych małych miast, racjonalność ich wielomiljonowych wydatków na inwestycje, urządzenia higieniczne, komunikacyjne, budynki o charakterze publicznym, dalej ich sposób zabudowy — zależą często tylko od szczęśliwego przypadku.

W tych warunkach należy coraz liczniejszym miastom małym, przystępującym do sporządzenia planu, przyjść z pomocą.

Najrealniejszą pomoc, w dzisiejszych warunkach, może dać Rząd, kreując przy Urzędach Wojewódzkich stanowiska urzędników fachowych do spraw urbanistycznych, podobnie jak istnieją fachowcy do spraw drogowych, wodnych lub pomiarowych mimo, iż n. p. plany pomiarowe stanowią tylko podkład do planów zabudowania i nie decydują o przyszłym rozwoju miast.

Ze wszech miar wskazaną jest również rzeczą, ażeby Urzędy Wojewódzkie rozpatrywały, zaraz na początku prac nad planem, programy wstępne do planów poparte szkicami.

Zaoszczędzi to niewątpliwie miastom dużo kosztów, czasu, a często uniknie się w ten sposób wielu braków i błędów.

Dużą pomoc w tym względzie może również okazać poradnia urbanistyczna przy Związku Miast.

Ten stan rzeczy skłonił Redakcję do jaknajspiesniejszego wydania pierwszego numeru biuletynu, poświęconego małym miastom mimo, iż nieposiadaliśmy dostatecznej ilości materiału zarówno planowego, jak i statystycznego. W przyszłości będziemy się starali powrócić jeszcze nieraz do tego tematu, dążąc do usunięcia braków, jakie niewątpliwie ten numer posiada.

Stanisław Różański.

## Pomiary powierzchni, plany zabudowania, własność terenów w miastach polskich.

Z inicjatywy departamentu budowlanego byłego Ministerstwa Robót Publicznych Główny Urząd Statystyczny w okresie 1931 — 1932 zebrał i opracował szereg danych dotyczących fundamentalnych zagadnień gospodarki miast.

Część tych danych opublikowano przed kilkoma dniami w wydawnictwie Głównego Urzędu Statystycznego p. t. „Statystyka samorządowa“. Opracowanie Głównego Urzędu Statystycznego ilustruje stan zaopatrzenia naszych miast, liczących według spisu z r. 1921 <sup>1)</sup> powyżej 5000 mieszkańców, w plany pomiarowe i plany zabudowania, jako też zawiera ciekawe materiały o własności gruntowej w obrębie granic administracyjnych miast. Znaczenie tej pracy jest wielkie.

Potrzeba zbadania wyżej wskazanych zagadnień odczuta już była od dawna. Czyniono też próby zebrania niezbędnych danych. Ostatnio próba taka na większą skalę podjęta została w r. 1928 przez Związek Miast. Opracowaniem zebranego materiału kierował p. T. Toeplitz. Wyniki opracowania tej ankiety ogłoszone zostały w Kwartalniku Sam. Terytorjalny, rok 1932, zesz. 1/2.

Opracowanie to zawiera wiele cennego materiału i pogłębia naszą znajomość fundamentalnych zagadnień gospodarki komunalnej.

Ankieta, którą w roku 1928 rozesał i zebrał Związek Miast, dotyczyła własności gruntów w granicach administracyjnych miast, nie ujmowała ona:

- 1) sprawy posiadania przez miasta planów pomiarów i planów zabudowy,
- 2) jakości terenów wewnątrz granic administracyjnych miejskich z punktu widzenia ich przeznaczenia i prawa własności.

Ankieta Głównego Urzędu Statystycznego ujęła nie tylko oba wyżej wskazane zagadnienia ale również zebrała szereg danych, charakteryzujących posiadane przez miasta plany pomiarowe i plany zabudowy. Rzeczowy zakres publikacji Głównego Urzędu Statystycznego jest więc znacznie szerszy od publikacji opartej na ankiecie Związku Miast.

Ankieta Związku Miast zamierzała objąć wszystkie miasta w Polsce,

---

1) Ankietę rozesałano przed spisem z 1931 r.

zamierzenie to nie zostało jednak zrealizowane, na 626 zapytywanych miast odpowiedzi udzieliło 301. Ankieta Głównego Urzędu Statystycznego postawiła sobie za cel zebranie danych o miastach z ludnością powyżej 5.000 mieszkańców. Miast tych było według spisu ludności z 1921 r. — 270 <sup>1)</sup>. Na zapytanie, dotyczące planów pomiarowych i planów zabudowy, otrzymano 265 pełnowartościowych odpowiedzi, na pytanie, dotyczące własności gruntowej miejskiej, 189 odpowiedzi.

Jak widzimy odnośnie pierwszego zagadnienia otrzymano prawie kompletny materiał (99%), odnośnie drugiego zagadnienia nieco więcej niż 2/3 odpowiedzi (70%). Odpowiedzi na pytania, dotyczące posiadania planów pomiarowych i ich jakości, były łatwe. Miasto musiało sobie zdać sprawę z tego czy, i jaki plan posiada. Okazało się natomiast, że długi szereg miast nie posiada prawie żadnych danych o sposobie użytkownia powierzchni miejskiej i o tytułach własności gruntów w obrębie granic miasta.

Na pytanie, dotyczące ogólnej wielkości powierzchni zabudowanej, nie odpowiedziało 48 miast, przyczem 39 miast nie umiało określić, jak wielkim jest obszar terenów zabudowanych, będących własnością gminy, 54 miast nie umiało określić, jak wielkim jest obszar terenów zabudowanych, będących własnością państwa, 62 miasta nie umiały określić, jak wielkim jest obszar terenów zabudowanych, będących własnością osób prywatnych. 40 miast nie umiało odpowiedzieć na pytanie, dotyczące ogólnego obszaru zajętego przez arterje komunikacyjne i place. Ilość miast, nieznających szczegółów tego zagadnienia (jakość jezdni, chodników), jest większa i waha się od 46 do 50.

Również wiele miast nie posiada danych dotyczących wielkości przestrzeni zajętej przez zieleńce i cmentarze. Ilość tych miast, zależnie od rodzaju pytania, waha się od 39 do 40.

Nie znają miasta również obszaru terenów niezabudowanych: ogólnego — 67 miast, będącego własnością gminy — 34 miasta, stanowiącego własność państwa — 52 miasta, należącego do osób prywatnych 60 miast.

Wiele miast nadesłało materiał bardzo niekompletny. W rezultacie po bardzo mozolnych wyjaśnieniach zakwalifikowano do opracowania materiał nadesłany z 189 miast. W poszczególnych grupach województw odsetek zakwalifikowanych odpowiedzi, jak to wynika z załączonego zestawienia, nie był jednakowy.

---

<sup>1)</sup> Ankietę rozsyłano przed spisem z 9.XII.1931 r.

	Ilość miast zapytywa- nych	Ilość pełno- wartościow- ych odpow- iedzi	Odsetek pełnowar- tościowych odpowiedzi
	1	2	3
woj. centr. . . .	126	88	69,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
woj. wschodnie . .	24	13	54,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
woj. zachodnie . .	47	33	70,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
woj. połudn. . . .	72	55	76,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Stwierdzić trzeba, że brak danych pełnowartościowych występuje w miastach zupełnie niezależnie od ich wielkości i że nawet duże miasta z ludnością powyżej 100.000 mieszkańców Łódź, Częstochowa, Sosnowiec, Wilno, Bydgoszcz, Katowice nie nadesłały pełnowartościowych danych.

Jakiż obraz zaopatrzenia miast naszych w plany pomiarowe i w plany zabudowy rysują nam wyniki ankiety, zainicjowanej przez departament budowlany b. Ministerstwa Robót Publicznych? Podajemy tu dwa zestawienia, charakteryzujące oba zjawiska.

Liczby zestawień tych mówią same za siebie, głośno i wymownie i nie wymagają obszernych komentarzy. Wynika z nich jasno i wyraźnie fatalny stan zaopatrzenia miast polskich w to, co nazwać trzeba fundamentem racjonalnej gospodarki. Każda racjonalna gospodarka wymaga planu. Oparty na dobrych pomiarach plan zabudowania miasta nie wyczerpuje wszystkich momentów planowania w gospodarce komunalnej, ale ponieważ cała ta gospodarka odbywa się na powierzchni miasta, więc plan gospodarki powierzchnią jest fundamentem innych fundamentów gospodarki komunalnej. Nasze zarządy miast i lokalne władze nadzorcze nie zdają sobie dość jasno sprawy z tego. To też wiele rzeczy dzieje się u nas bez planu, chaotycznie, z dnia na dzień, naprzekór temu co w przyszłości ustalić będzie musiał plan zabudowania. Budujemy bez fundamentów, rozwijające się życie wymagać będzie nie raz i nie dwa burzenia tego, co bez planu budowano, **odrabiania dokonanych faktów**. W rozmaitych kierunkach zaleca się oszczędność w gospodarce komunalnej, ale mało pamięta się o tem, że za grosze zaoszczędzone na szybkości i dobroci wykonania pomiarów i planów zabudowy, płacić trzeba będzie kiedyś setki złotych. Rozumiem właśnie, że postulatem zrjonalizowania gospodarki powinno być sporządzenie planów zabudowy na podstawie pomiarów. Ogrom pracy czeka w tej dziedzinie polskich inżynierów urbanistów we wszystkich dzielnicach Polski, a szczególnie w województwach centralnych i wschodnich, gdzie brak planów pomiarowych i zabudowy jest przede wszystkim następstwem braku samorządu w tych miastach przed odzyskaniem niepodległości.

## Zestawienie 1.

## Plany pomiarowe miast.

		Ogółem	Woj. centralne	woj. wschodnie	Woj. zachodnie	Woj. południowe		
Liczba miast	Ogółem . . .	269	126	24	47	72		
	Opracowano . .	265	123	24	47	71		
liczba miast posiadających plany pomiarowe		114 *)	37	11	32	33		
w t e m	Sporządzone w czasie	do 1914	73	20	3	26	24	
		1914 — 16/II 1928	25	13	4	1	7	
		po 16/II 1928—1931	16	5	4	5	2	
	Obejmujące	obszaru w granicach administracyjnych	od 80% — 100%	58	18	5	15	20
			od 50% — 80%	15	4	2	5	4
			od 25% — 50%	12	6	2	3	1
			poniżej 25%	29	10	2	9	8
	liczba miast	nieposiadających planów pomiarowych	108	54	11	13	30	
posiadają w opracowaniu plany pomiarowe		33	24	2	2	5		
brak odpowiedzi na ankietę		10	7	—	—	3		

\*) bez Warszawy, która posiada plany pomiarowe, sporządzone w różnej skali i różnym czasie dla poszczególnych dzielnic, począwszy od r. 1896 i stale uzupełniane aż do r. 1931, obejmujące w tym ostatnim roku 32.000 ha, w tem okolice Warszawy.

## Zestawienie 2-gie.

## Plany zabudowania miast.

		Ogółem	Woj. centralne	Woj. wschodnie	Woj. zachodnie	Woj. południowe		
Liczba miast	Ogółem . . . .	269	126	24	47	72		
	Opracowano . .	265	123	24	47	71		
liczba miast posiadających plany zabudowania		71 *)	18	4	28	21		
w t e m	Sporządzone w czasie	do 1914	37	7	2	20	8	
		1914 — 16/II 1928	22	6	1	6	9	
		po 16/II 1928—1931	12	5	1	2	4	
	Obejmujące	obszaru w granicach administracyjnych	od 80% — 100%	12	2	—	6	4
			od 50% — 80%	8	4	—	3	1
			od 25% — 50%	23	7	2	6	8
			poniżej 25%	28	5	2	13	8
	liczba miast	nieposiadających planów zabudowania		150	82	16	15	37
posiadających w opracowaniu plany zabudowania		31	16	4	4	7		
brak odpowiedzi na ankietę		13	7	—	—	6		

Z zestawienia 2-go wynika, że szybsze tempo przyjęły u nas plany pomiarowe i regulacyjne dopiero po roku 1928, to jest po ukazaniu się rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli. Sądzę jednak, że przy zmienionej nowelizacji tego prawa

\*) bez Warszawy, która posiada plan zabudowania sporządzony w r. 1930, obejmujący obszar 12.000 ha.

należy inaczej ująć postanowienie art. 24, dotyczące obowiązkowego terminu sporządzenia planu zabudowania. Rozumiem, że w ciągu 5-ciu lat obowiązywania postanowień tego artykułu zebrano dosyć materiału, pozwalającego na dokładniejsze sprecyzowanie w czasie obowiązku sporządzenia planów zabudowania przez poszczególne miasta. Sądzę, że ustalono już właściwe tendencje rozwojowe i tempo rozwoju życia miast i że indywidualnie można poklasyfikować miasta na takie, dla których plan zabudowy jest palącą koniecznością i na takie, które mogą sporządzać swój plan zabudowania w wolniejszym tempie. Obowiązek zrobienia czegoś bez wskazania określonego terminu wykonania obowiązku, nawet wtedy, gdy ktoś w pewnym momencie może nakazać wykonanie obowiązku w określonym terminie, nie jest naogół traktowany jako obowiązek pilny. Świadomość nie wiąże jego wykonania z żadnym terminem, a tam, gdzie niema zrozumienia wagi danej pracy dla związku komunalnego, realizacja odwleka się w nadziei, że czynnik zewnętrzny nie wkroczy. Ciasnota widnokągu i lenistwo myślowe mogą w poszczególnych wypadkach zbyt łatwo zwyciężyć i przyczynić miastu niepowetowane straty.

Przejdziemy teraz do wyników ankiety, charakteryzujących zużycie powierzchni i własność gruntową miejską w obrębie granic administracyjnych miast. Podajemy tu nie liczby absolutne a liczby względne, wyrażające odsetek danej kategorii gruntu w stosunku do całej powierzchni miasta.

W zestawieniu rzucają się więc dwa fakty:

1) Miasta nasze posiadają w granicach swych, znaczne obszary niezabudowane: tereny zabudowane wynoszą dla całej Polski w poszczególnych grupach miast od 7,4% do 16,2% ogółu powierzchni. W miastach zagranicznych stan tych spraw jest następujący.

		%% powierzchni zabudowanej
Berlin (stary)	1926	47,0
Monachjum	1926	22,2
Kolonja	1924	11,6
Wrocław	1926	31,4
Stuttgart	1926	12,6
Kopenhaga	1919	24,0
Helsingfors	1924	10,8
Budapest	1924	16,2
Turyń	1924	10,0
Oslo	1924	35,5
Amsterdam	1926	5,8



## Zestawienie 3-cie.

Powierzchnia miast w granicach administracyjnych miasta.  
Liczby względne.

		Ogółem	Woj. centralne	Woj. wschodnie	Woj. zachodnie	Woj. południowe
Ogółem . . . . .		269	126	24	47	72
Opracowanych . . . . .		189	88	13	33	55
Ogólna powierzchnia miast w granicach administr. 1.1.31		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Tereny zabudowane		9,8	11,2	19,3	10,3	6,3
Arteria komunikacyjna		2,3	2,0	2,2	4,6	1,8
w t e m	jezdni razem	2,1	1,8	2,1	4,1	1,6
	chodniki	0,2	0,2	0,1	0,5	0,2
Parki ogrody i skwery publiczne		0,4	0,3	0,2	1,3	0,4
Cmentarze		0,4	0,3	0,5	0,6	0,3
Tereny niezabudowane		87,1	86,2	77,8	83,2	91,2
w t e m	gminne	9,3	8,4	6,4	13,6	9,3
	państwowe	5,1	3,2	7,5	9,5	5,1
	prywatne	72,7	75,6	63,9	60,1	76,8

Pod tym więc względem miasta nasze nie są upośledzone.

2) Ogromna większość terenów niezabudowanych jest w Polsce w rękach prywatnych.

Miasta nasze nie są panami sytuacji terenowej, ich możliwość prowadzenia racjonalnej polityki terenowej jest bardzo ograniczona.

Jedynie na terenach województw zachodnich sytuacja przedstawia się nieco lepiej.

W Niemczech własność nieruchoma miejska wynosi:

#### Zestawienie 4-te.

	%%
1. Lipsk	31,6
2. Drezno	16,0
3. Magdeburg	17,8
4. Frankfurt n/M.	36,4
5. Karlsruhe	30,4
6. Erfurt	16,6
7. Freiburg	65,9
8. Rostock	77,5
9. Brandenburg	40,2

Uważny czytelnik wyczyta sobie z naszych zestawień dalsze wnioski. Szczupłość miejsca, przeznaczonego na to sprawozdanie, nie pozwala nam na bardziej szczegółowe zobrazowanie wyników ankiety Głównego Urzędu Statystycznego.

Jan Strzelecki.

---

## Podstawy do planu zabudowania miasta.

Zaledwie drobna część miast naszych zdobywa się w dzisiejszych trudnych czasach na wysiłek sporządzenia planu zabudowania. Niewątpliwie ważną przyczyną są warunki ekonomiczne kraju i dotkliwy, szczególnie w małych miastach, brak odpowiednich funduszków. Ogromną rolę odgrywa tu jednak i brak zrozumienia konieczności sporządzenia planu zabudowania. Społeczeństwo nasze jest pod tym względem wybitnie nieuświadomione. Bezpośrednim impulsem, skłaniającym zazwyczaj władze samorządowe do powzięcia decyzji sporządzenia planu zabudowania, jest konieczność uzyskania prawnej podstawy przy zatwierdzaniu drobnych parcelacji i pozwoleń na budowę. Jest to bezwarunkowo powód ważny. Zaniedbanie tej sprawy grozić może miastu poważnymi konsekwencjami w przyszłości. Plan zabudowania, rozwiązujący problem racjonalnej parcelacji, dający

uporządkowanie dzielnic istniejących i zabudowanie nowych, jest bezwzględnie nieodzowną koniecznością. Sporządzenie takiego planu wydaje się powierzchownie sprawą niezmiernie prostą. Cóż łatwiejszego bowiem, mając pomierzony teren, pokrajać go ulicami na bloki, a bloki na parcele. Niestety, zbyt wiele mamy przykładów miast małych i osiedli, które, ponosząc **cały ciężar kosztownych pomiarów**, zbagatelizowały pracę sporządzenia planu zabudowania, oddając ją w niepowołane ręce, lub zaniedbując zebranie odpowiednich danych do ułożenia programu.

Należy jasno zdać sobie sprawę, iż okres przed ostatecznym opracowaniem planu zabudowania, okres, w którym trwają zdjęcia pomiarowe, jest najodpowiedniejszym do przygotowania **planu zagospodarowania miasta**. Powstać musi w tym okresie projekt koniecznych inwestycji, których realizacja może być narazie z braku funduszy powstrzymana, a które jednak konsekwentnie będą się mieściły w ramach planu zabudowania. Nie trzeba chyba udowadniać ile szkody przynieść może rozbieżność planów budowlanych, sieci kolejowej, elektrycznej, kanalizacyjnej i t. d., jakie niepowetowane straty wyniknąć mogą ze złego ustosunkowania koncepcji poszczególnych inwestycji.

Racjonalne przeprowadzenie prac wstępnych przed przystąpieniem do sporządzenia właściwego planu zabudowania miasta jest nieodzownym warunkiem uzyskania życiowego rezultatu. Równoległe do prowadzonych prac pomiarowych, które są techniczną podstawą planu, praca urbanisty iść musi w kierunku stworzenia dobrze pomyślanego **programu**. Dokładne przeanalizowanie dotychczasowego rozwoju miasta, zbadanie jego potrzeb i dalszych możliwości rozwojowych, zaznajomienie się z rolą, jaką miasto odgrywa w kraju, a w szczególności w swoim regionie, — oto podstawa, na której opierać się musi program.

Zrozumienie konieczności stworzenia dobrze opracowanego programu, — to pierwszy warunek do uzyskania realnej, odpowiadającej życiowym potrzebom miasta, pracy. Plan wykonany przez najbardziej utalentowanego urbanistę będzie tylko pięknym obrazkiem, jeśli nie oprze się na życiowym programie. Stworzenie programu w równej mierze obciąża urbanistę, jak i odpowiednie władze samorządowe. Urbanista stawia pytania, — władze samorządowe zbierają dane statystyczne, układają program zagospodarowania, inwestycji. Przed przystąpieniem do sporządzenia właściwego planu zabudowania, program, opatrzone odpowiednim szkicem, winien być akceptowany przez odpowiednie **władze zatwierdzające**. Przy układaniu programu nieocenione usługi oddaje **kwestjonariusz**, ułatwiający władzom samorządowym przeprowadzenie badań w ściśle określonym kierunku. Kwestjonariusz musi być opracowany odpowiednio do

typu i charakteru danego miasta (miasto handlowe, przemysłowe, miasto - uzdrowisko). Pewna normalizacja kwestjonariusza jest konieczna. Znormalizowany winien być szkielet jego budowy, zasadnicze pytania, które muszą występować stale, niezależnie od charakteru miasta. Zróżniczkowanie polegać będzie na wyodrębnieniu indywidualnie rozwiniętego działu zagadnień specjalnych. Rolą urbanisty jest zastosowanie odpowiednio opracowanego kwestjonariusza, z wyraźnym podkreśleniem, do jakich zagadnień projektujący przywiązuje największą wagę. Od sposobu skonstruowania kwestjonariusza zależy niejednokrotnie dobra lub zła odpowiedź. Samorządy miast małych nie zawsze mogą sobie pozwolić na odpowiednią ilość zdolnych i wykwalifikowanych pracowników, to też forma kwestjonariusza odgrywa bardzo poważną rolę. Nie może on być zbyt długi, ani też monotony. Zapytania muszą być przejrzyste, odrzucony cały balast pytań zbędnych, które niejednokrotnie dużo pracy przysparzają samorządom, a nie mają żadnego wpływu na ukształtowanie projektu.

Trudno w niniejszym artykule definiować ściśle jakie zapytania zawierać winien dobrze skonstruowany kwestjonariusz, sprawa ta wymaga specjalnego omówienia i opracowania. Podkreślić tu należy jedynie najważniejsze punkty. Kwestjonariusz winien ułatwić i usystematyzować następujące badania:

1) studja warunków naturalnych obszaru objętego planem, jak również przyległych do tego obszaru przestrzeni (warunki geograficzne, geologiczne, topograficzne, meteorologiczne, estetyczne);

2) studja nad ludnością (przyrost naturalny, śmiertelność, emigracja, migracja, stan ludności pod względem oświaty, zdrowotności, poziomu gospodarczego, kulturalnych potrzeb);

3) studja nad stanem technicznym terenu:

a) urządzenia komunikacyjne, drogi, mosty, koleje, kanały i t. d.,

b) budynki publiczne, mieszkaniowe, przemysłowe, gospodarcze,

c) urządzenia kanalizacyjne, wodociągowe, sieć elektryczna, gaz i inne inwestycje,

d) ogrody, parki, urządzenia sportowe.

Wymienione trzy grupy studjów przeprowadzone winny być pod kątem widzenia:

a) stanu istniejącego badanego miasta z uwzględnieniem jego przeszłości (zabytki, pamiątki historyczne),

b) zamierzeń na przyszłość (projektów budowlanych, inwestycyjnych i t. d.).

Odrębny dział kwestjonariusza poświęcony winien być zagadnieniom regionalnym. Trudno bowiem już dzisiaj pomyśleć o sporządzeniu planu

zabudowania najmniejszego nawet miasta lub osiedla, bez zaznajomienia się z rolą jaką odgrywać ma ono w swoim regjonie. Jeżeli badany teren leży w zasięgu któregoś z istniejących biur planu regionalnego, sprawa przedstawia się prosto, wystarczy uzgodnienie planów z odpowiednimi władzami. Jeśli natomiast wyżej wymienianego biura niema jeszcze na badanym terenie, zainteresowany urbanista musi sam z pomocą miejscowych władz samorządowych przeprowadzić odpowiednie studia.

Ścisła współpraca urbanisty z samorządem przyczyni się niewątpliwie do nadania konkretnych podstaw twórczej kompozycji planu.

Inż. arch. Helena Kurkiewicz.

---

## Plany pomiarowe.

Jedną z zasadniczych podstaw do opracowania ogólnego i szczegółowego planu zabudowania miasta jest plan pomiarowy. Miasta nie posiadające planów pomiarowych, ogłaszają konkursy na wykonanie pomiarów i planów, przyczem do udziału w konkursie mogą być dopuszczeni jedynie **mierniczowie przysięgli**, którym przysługuje wyłączne prawo wykonywania pomiarów sytuacyjnych i wysokościowych (dziennik Ust. R. P. Nr. 46 poz. 454 tekst jednolity z roku 1928). Umowa Magistratu z mierniczym przysięgłym powinna być sporządzona według wzoru zalecanego przez Urząd Wojewódzki, przyczem nie niskość ceny powinna decydować o wyborze mierniczego, lecz gwarancja osobista, że prace te będą sumiennie i terminowo ukończone. Umowa na pomiary winna być załatwiona przez Urząd Wojewódzki, którego organa techniczne przeprowadzają perjodyczne kontrole robót mierniczego, a po ukończeniu tychże przejmują od niego cały elaborat pomiarowy i oddają Magistratowi do dalszego użytku.

Prace pomiarowe podzielić można na następujące etapy:

1. triangulacja,
2. poligonizacja,
3. zdjęcie i pomiar szczegółów,
4. niwelacja i plan warstwicowy,
5. sporządzenie planów w podziałce 1:1000 i fotograficznych pomniejszeń 1:4000,
6. obliczenie i zestawienie rejestrów powierzchniowych.

O ile miastu zależy na szybkim opracowaniu ogólnego planu zabudowania, można po ukończeniu triangulacji i poligonizacji (1-sza i 2-ga) wy-

konać (3) zdjęcia i pomiar szczegółów sposobem aerofotogrametrycznym i sporządzić fotoplany posiadające do planów ogólnych wystarczającą dokładność (okólnik Min. Spraw Wewn. z dnia 22 października 1932 r.) Nr. BO — 61/3). Fotoplany muszą być jednak uzupełnione warstwicami terenowymi, opartymi na sieci reperów niwelacyjnych.

Koszty podkładu geodezyjnego do przetworzenia fotoplanów w podziale 1:500 wynoszą 6 — 12 złotych za hektar, sporządzenie przetworzonych fotoplanów w podziale 1:5000 łącznie z warstwicami na nich wykreślonymi wynoszą 3 — 5 zł. za hektar.

Dalsze etapy prac pomiarowych (5 i 6) mają znaczenie dla szczegółowego planu zabudowania oraz innych działów racjonalnej gospodarki miejskiej (wymiar podatków gruntowych i t. p.).

Mierniczy przysięgły jest wolnozawodowcem, pomiary i plany miast powinien jednak wykonywać ściśle według obowiązujących „przepisów pomiarowych“ byłego Ministerstwa Robót Publicznych, nad czym czuwają Urzędy Wojewódzkie. Za niesumienne, nieterminowe lub nieprawidłowe wykonywanie powierzonych mierniczemu prac, może on być pociągnięty przez odnośnego wojewodę do odpowiedzialności osobistej. Wykazy mierniczych przysięgłych znajdują się w Urzędach Wojewódzkich, względnie są do nabycia w Administracji „Przeglądu Mierniczego“.

Koszty pomiarów miast wahają się w zależności od wielkości powierzchni i warunków terenowych pomiędzy 30 — 50 zł. za hektar, oprócz kosztów robocizny i materiałów, które wynoszą około 15% wynagrodzenia mierniczego.

Inż. F. A.

---

## Radomsko.

### Wstępny plan programowy zabudowania oraz fragment szczegółowego planu miasta t. zw. Kowałowiec.

Całość pracy związanej ze sporządzeniem planu zabudowania m. Radomska, stosownie do wytycznych ustalonych wspólnie z magistratem, podzielona została na cztery części:

- 1) programowy plan wstępny,
- 2) szkic ogólnego planu zabudowania dla całego obszaru miasta,
- 3) projekt ogólnego planu zabudowania (do zatwierdzenia),

4) szczegółowy plan części miasta t. zw. Kowalowiec.

Dla wykonania tych prac sporządzone miały być następujące plany pomiarowe: pierwszy w podziałce 1:5000, obejmujący cały obszar miasta, oraz drugi w podziałce 1:2000 dla fragmentu miasta.

Niestety z powodu trudności finansowych miasta plany pomiarowe wykonane zostały tylko dla fragmentu miasta (Kowalowca i Młodzewa).

Powstały więc pytania dotyczące ustalenia programu dla tej części miasta, zasięgu terenów budowlanych i wolnych od zabudowy, nawiązania się do sieci komunikacji istniejącej, oraz tej, która zostanie zaprojektowana w planie całego miasta.

W rozwiązaniu tego zagadnienia postanowiono wykonać przedewszystkiem pierwszą część zamierzonych początkowo prac t. j. programowy plan wstępny posiłkując się wszelkimi, dostępnymi narazie danymi. Materiały, które dało się uzyskać, były następujące:

a) kwestjonarjusz złożony przez projektującego, obejmujący 52 pytania, na które odpowiedział magistrat;

b) plan miasta w podziałce 1:10000 ze wskazaniem głównych dróg komunikacyjnych, oraz natężenia istniejącego zabudowania pokazanego sposobem graficznym; plan ten sporządzony został na podstawie rozpoczętych pomiarów miasta i oparty na ciągach poligonalnych i szkicach polowych;

c) mapy sztabowe w podziałce 1:25000;

d) plan fragmentu miasta „Kowalowiec i Młodzewo“ w podziałce 1:2000.

Wymieniony kwestjonarjusz dostarczył szereg materiałów statystycznych i szczegółów charakteryzujących rozwój miasta, wreszcie wyraził życzenia i zamierzenia miasta. Dane te, jako nader charakterystyczne i ciekawe dla rozwiązania całości zagadnienia, podaję w krótkości.

Ilość ludności 21.500 os. Obszar miasta w granicach pomiarowych ok. 1460 ha. Miasto ma charakter wybitnie przemysłowy, handel nie odgrywa poważniejszej roli, chociaż handlem zajmuje się poważna ilość mieszkańców, a to z powodu znikomej ilości większych przedsiębiorstw handlowych. Gospodarstwa rolne, których jest niewiele należy zaliczyć do gospodarstw małorolnych. Na terenie miasta znajduje się 5 wielkich fabryk, a mianowicie: 3 fabryki mebli giętych (Thonet-Mundus, Mazowja, Ksawerów Wünsche'go), jedna fabryka maszyn (Kryzel i Wojakowski) i jedna fabryka drutu, śrub i narzędzi rolniczych (Tow. akc. Przemysłu Metalurgicznego). Ponadto są w mieście 4 cegielnie i 4 tartaki. W fabryce mebli giętych pracuje około 2200 robot. i 240 prac. umysł., w przemyśle metalowym — 1100 rob. i 140 prac. umysł. Przemysł drzewny i metalowy ze-

środkował się na terenach przylegających do linii kolejowej. Przemysł drzewny jest przeznaczony na zbytno zagranicę, przemysł zaś metalowy zaspakaja rynek wewnętrzny: Wszystkie fabryki zaopatrują się w surowce poza Radomskiem, do którego dostarczane są kolejami, to też (za wyjątkiem fabryki Ksawerów) wszystkie posiadają tory przemysłowe.

Tartaki znajdujące się w mieście, a powstałe dzięki obfitości drzewa budulcowego w pobliskich lasach, produkują przeważnie na eksport. Cegielnie fabrykują ręcznie ok. 7 milionów szt. cegły rocznie. Odbiorcami produkcji ceramicznej są w większej części rolnicy.

Dalej kwestjonariusz wskazuje, iż miasto posiada:

mieszkań 1-o izbowych	2573	w	tem	mieszkańców	10241,
„ 2-u i 3-y izbowych	1929	„	„	„	9689,
„ większych	258	„	„	„	1530.

Ten stosunek nie potrzebuje komentarzy. Widać wyraźną potrzebę budowy małych mieszkań.

Inicjatywę w kierunku rozwoju budownictwa mieszkaniowego podjął ma zamiar wyłącznie magistrat, ponieważ ani władze państwowe ani samorząd nie przewiduje żadnych w tym kierunku inwestycji.

Magistrat ma zamiar sprzedawać na bardzo dogodnych warunkach parcele budowlane na t. zw. Kowalowcu, zorganizować spółdzielnie mieszkaniowe i popierać ruch spółdzielczy budowlano mieszkaniowy. Z powodu braku poważniejszych źródeł dochodu, magistrat nie projektuje w najbliższej przyszłości budowy mieszkań we własnym zakresie.

Tereny przeznaczone na rozbudowę przez miasto wynoszą ok. 130 ha.

Dalej kwestjonariusz wskazuje na trudności miasta z powodu przecięcia go liniami kolejowymi i braku odpowiednich przez nie przejazdów.

W sprawie szkolnictwa, sportów, parków, zieleńców i t. p. kwestjonariusz wskazuje na braki w tej dziedzinie, szczególnie charakterystyczny jest zupełny brak ogrodów miejskich; miasto posiada jedyny park o powierzchni 2500 mkw.; pozatem niema ogródków działkowych, odpowiednich boisk, ogródków dla diatwy i t. p.

Dane dotyczące stanu sanitarnego miasta przedstawiają sytuację nader prymitywną: miasto nie posiada kanalizacji ani wodociągów, natomiast zanieczyszczona rzeczka Radomka, płynąca przez centrum miasta, stwarza warunki nader niehygieniczne, co wskazuje na konieczność jej uregulowania i pogłębienia.

Kwestjonariusz wskazuje również na nienormalny rozwój miasta, który rozpoczął się wraz z rozwojem przemysłu t. j. mniej więcej przed 40 laty. Rozbudowa postępowała wzdłuż głównych dróg, poczem została zahamowana przy tych arterjach komunikacyjnych, do których przylegały obszerne



tereny miejskie. Nie mogły one być rozporcelowane, bo były obciążone prawami serwitutowymi. Dlatego ruch budowlany został skierowany na krańce miasta, gdzie przy ulicach specjalnie wyznaczonych dla zabudowy, często o szerokości zaledwie 4 mtr., stawiano budynki mieszkalne. Stąd zabudowa na krańcach miasta jest bardzo chaotyczna.

Na podstawie danych, wyżej wymienionych, uzyskanych zapomocą kwestjonariusza, oraz na podstawie planów i map wspomnianych w punktach b, c, d, wykonany został programowy plan wstępny.

Elaborat ten składa się z następujących planów i opisów:

1) Schemat dróg i zasięg granic miasta na planie sztabowym w podziale 1:25000.

2) Plan stanu istniejącego w podziale 1:10000.

3) Programowy plan komunikacji.

4) „ plan dzielnic i zieleńców.

5) „ plan stref, czyli wysokość i gęstość zabudow.

6) Opis programowy.

Programowy plan wstępny wskazał szereg dezyderatów, które mają być uwzględnione przy wykonaniu planu zabudowania, a które zawierają się w dwóch zagadnieniach: I. komunikacji, oraz II. podziału terenu dzielnicowego i strefowego.

### **Komunikacja.**

Program komunikacji wskazał na:

a) konieczność powiązania dwóch stron miasta podzielonego terenami kolejowymi,

b) celowe podkreślenie i zróżniczkowanie dróg dalekobieżnych wpadających promieniowo do miasta, ich wzajemne połączenie ulicami okrężnymi i odciążającymi, za pomoca dwóch arteryj, bliższa środka miasta (w promieniu 500 do 1000 mtr. od środka), oraz dalsza (w promieniu 1000 do 1800 mtr.).

c) na należyte uwzględnienie drugorzędnych ulic komunikacyjnych, dzielących zbyt wielkie bloki budowlane.

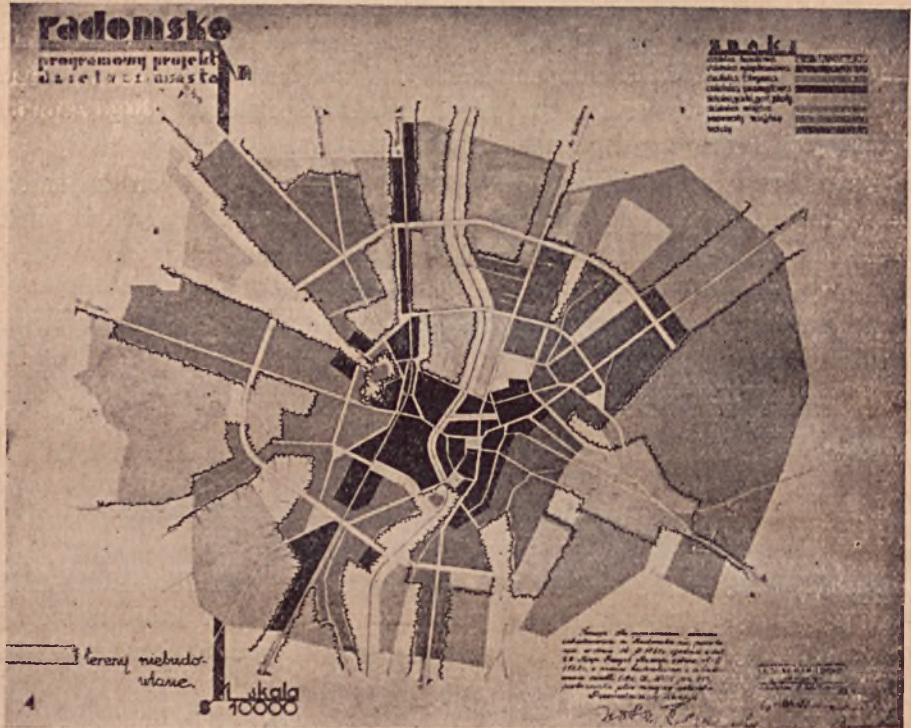
d) skasowanie niektórych ulic.

e) uwzględnienie miejsc na dworce kolejowe, autobusowe, oraz terenu pod lotnisko.

f) zasady stosowania odpowiednich szerokości ulic.

### **Podział terenu dzielnicowy i strefowy.**

Zagadnienia ujęte graficznie w następujących dwóch planach:



Rys. Nr. 1.

Radomsko. Programowy projekt dzielnicy miasta. Proj. inż. architektki: Adam Paprocki i Jan Chmielewski.

- a) w programowym projekcie dzielnic,
- b) w programowym projekcie strefowym.

Rozważając dezyderaty tych dwóch zagadnień opis programowy daje zasadnicze wytyczne, dotyczące podziału miasta na dwa obszary: zabudowany i niezabudowany, przyjmując obszar miasta w zasadzie w granicach pomiaru t. j. 1460 ha. Ponieważ w opisie tym mieści się właściwie całe rozważanie wstępne dla ustalenia programu rozbudowy miasta, podaję go prawie in extenso: „Miasto dzielimy na zasadnicze dwa obszary: zabudowany i niezabudowany. Obszar pierwszy zabudowany rozpada się na dzielnice:

- a) fabryczne (zabudowania fabryk),
- b) przemysłową (składy, tartaki, rzeźnia i t. p.),
- c) handlową (mieszana),
- d) mieszkaniową.

Obszar drugi (niezabudowany) stanowią:

e) dzielnica wiejska,  
f) rezerwy terenowe (miejskie, tereny rolnicze, cmentarze),  
g) parki, tereny sportowe, zieleńce (skwery), place zabawowe (szkolne i dziecięce) i t. p.

h) ulice, place miejskie, targowice, rynki, i t. p.

Obszar poszczególnych dzielnic podany geograficznie obliczony został tak dla dzielnic jak i stref w sposób następujący: zabudowany obszar miasta wynosi w przybliżeniu ok. 360 ha, przyczem ok. 22% t. j. ok. 70 ha stanowią tereny fabryczne i przemysłowe, 40% t. j. ok. 150 ha tereny zabudowane bardziej zwarto, jak śródmieście, ośrodki poszczególnych części miasta i wzdłuż dróg komunikacyjnych, wreszcie 38% t. j. ok. 130 ha zajmują tereny zupełnie luźno zabudowane. Pozostały obszar miasta w granicach pomiaru t. j. ok. 1120 ha jest wolny od zabudowania i faktycznie nie stanowi miasta ale raczej rezerwat terenów rolnych wiejskich i należących do miasta.

Gdyby więc teoretycznie przyjąć na 100 osób tylko 1 ha, to przy obecnym stanie zaludnienia t. j. ok. 21.500 osób, obszar zabudowany winien wynosić wraz z ulicami ok. 215 ha, obszar zaś parków, zieleńców i t. p. wynosić powinien ok. 20 ha, tymczasem, jak to widzimy z danych kwestjonariusza, obszar tych ostatnich wynosi zaledwie kilka ha. Wobec tego już obecny stan wymaga należytego odciążenia zabudowania oraz uwzględnienia należytych obszarów dla parków, terenów sportowych i t. d.

Pragnąc jednak ustalić rozbudowę miasta musimy przyjąć rozwój miasta na okres conajmniej 20 do 40 lat, oraz oprzeć się na stałym choćby tylko przyroście ludności w wysokości 3% rocznie. W ten sposób za lat 40, teoretyczna ilość ludności, wynosić będzie, obliczona na podstawie rachunku procentu składanego i przyjmując za punkt wyjścia obecną ilość mieszkańców (21500), okrążyło 72000 os. t. j. w roku 1970 zapotrzebowanie powierzchni zabudowania wynosić będzie  $72000:100 = 720$  ha, pozostałe więc tereny nawet w ciągu tego okresu czasu nie potrzebują być zabudowane i winny być pozostawione bądź jako rezerwy miejskie, wolne od zabudowania, bądź pozostać nadal w charakterze wiejskim, wreszcie część ich wyzyskana na potrzeby parków, ulic, zieleńców, terenów sportowych.

Podwyższając teoretycznie procent dzielnicy fabrycznej do 30% i stwarzając pojęcie dzielnicy przemysłowej t. j. terenów dla składów, tartaków, administracji fabrycznej i t. p. i dla tych przyjmując 10% zabudowania, otrzymamy teoretyczną tablicę dla obszaru zabudowania w roku 1930, a mianowicie: obszar zabudowany wyniesie 720 ha z tego odchodzi 10% na ulice czyli obszar ściśle zabudowany wyniesie 648 ha, w tem dzielnica:

mieszkaniowa	50%	324 ha
handlowa	10%	64,8 ha
przemysłowa	10%	64,8 ha
fabryczna	30%	194,4 ha

Tereny niezabudowane powinny stanowić powierzchnię 1480 ha — 720 ha = 760 ha w tem:

rozbudowa ulic i placów 5% 36 ha,

zieleńce, parki, szkoły (jako minimum) 7 mkw  $\times$  72000 = ok. 51 ha  
pozostałe tereny niezabudowane 674 ha.

Powyższe obliczenie zrewidowane zostało jednak graficznie, biorąc pod uwagę zarówno wykazany w planie stanu istniejącego zasięg zabudowania, jak również redukcję względnie korektę jego według powierzchni wykazanych w planie, proponuje się następujący powierzchniowy podział dzielnic i terenów wolnych od zabudowania:

Obszar zabudowany	ok. 608 ha	Obszary wolne od zabudowania	zieleńce, szkoły, parki, place sportowe i t. p.	ok. 167 ha
dzielnica mieszkaniowa 60%	ok. 365 ha	rezerwy miejskie, dzielnice wiejskie — rolnicze,	cmentarze i t. p.	ok. 642 ha
„ handlowa 3,7%	ok. 23,6 ha			
„ przemysłowa 3,7%	ok. 23,6 ha			
„ fabryczna 24,7%	ok. 135 ha			
ulice i place 10%	ok. 60,8 ha			

Ponieważ, jak z poprzedniej tablicy wynika, na parki i zieleńce wystarczy teoretycznie 51 ha, różnica winna być uważana jako rezerwa terenów pod dalszą rozbudowę w razie znacznieszego przyrostu ludności, natomiast liczba 642 ha dla terenów rezerwowych winna być stanowczo zachowana.

Według ostatniej tabeli procentowy stosunek dzielnic zabudowanych i obszarów wolnych od zabudowania przy projekcie planu zabudowania zachowany być winien w sposób następujący:

dzielnica mieszkaniowa	ok. 24,7%	} 28,4%
„ handlowa	ok. 3,7%	
„ fabryczna	ok. 9%	} 12,7%
„ przemysłowa	ok. 3,7%	
ulice i place	ok. 4,1%	
zieleńce	ok. 11,3%	
rezerwy terenowe	ok. 46%	

Biorąc za podstawę ten proponowany procentowy stosunek dzielnic, plan programowy dzielnic (rys. 1) ustalił ich układ w sposób następujący:

1) Śródmieście istniejące i ośrodki nowopowstałych dzielnic zaliczone zostały do dzielnicy handlowej (mieszanej).

2) Części zachodnie miasta, oraz południowe i południowo - zachodnie mają tworzyć dzielnice mieszkaniowe.

3) Dzielnice wschodnie miasta, których konfiguracja terenowa i charakter rolny nie zapowiadają ich szybkiego rozwoju, jak również ze względu na fakt posiadania przez miasto dostatecznej ilości terenów które nawet za lat 40 nie powinny być zabudowane, pozostawia się jako niebudowlane o charakterze wiejskim.

4) Tereny fabryczne mają zachować swoje dotychczasowe położenie w północnej części miasta, jako korzystnie sytuowanej ze względu na panujące wiatry z kierunków południowych i zachodnich, jak również ze względu na położenie przy torach kolejowych. Rozbudowa tych terenów powinna nastąpić jedynie w kierunku na północ po obu stronach torów kolejowych.

5) Dalej wprowadzone zostało określenie dzielnicy przemysłowej, która ma zbliżone przeznaczenie do poprzedniej dzielnicy fabrycznej, uzupełnia ją mianowicie terenami pod składy, biura fabryczne i t. p.

6) Przewiduje się większe rezerwy miejskie w dzielnicy Miłaczki, oddzielając w ten sposób pasem zieleni wschodnią część miasta od terenów fabrycznych. Równocześnie wprowadza się zieleni w głąb miasta klinami łączącymi się bezpośrednio z lasami należącymi do miasta, a położonymi na północ od niego.

Podział strefowy zobrazowany graficznie na odpowiednim planie wskazuje na sposób i wysokość zabudowania. Przy opracowywaniu ogólnego planu miasta musi być sprecyzowany rodzaj zabudowania i jego gęstość. Przyjęte zostały wysokości zabudowania od 1-ej do 4-eh kondygnacji, jednak należy możliwie najdłużej nie dopuścić do przekraczania 3-eh kondygnacji. Gęstość zabudowania w stosunku do wysokości i powierzchni zabudowanej terenu (intensywność) ujęta będzie w osobną tabelę przy projekcie ogólnym zabudowania miasta, jako podstawa do przepisów miejscowych.

W dalszym ciągu program postawił dezyderaty co do uwzględnienia i rozmieszczenia parków, terenów sportowych, ogródków dziecięcych i t. p. jak również placów i targowisk. Omawia sprawę regulacji rzeki i wreszcie daje wytyczne, dotyczące powierzchni budynków użyteczności publicznej jak szkoły (30), kościoły, szpitale, koszary i t. p.

Na tem wyczerpuje się całkowicie pierwszy punkt wytyczonego podziału całości pracy, związanej ze sporządzeniem ogólnego planu zabudowania miasta Radomska, t. j. programowy plan wstępny.



Rys. Nr. 2.

Plan zabudowania Kowalowca i Młodzowa (północno - wschodni fragment m. Radomska). Proj. inż. architektki: Adam Paprocki, Helena Kurkiewicz, Jan Chmielewski.  
Rys. Nr. 3.

Materiał tą drogą uzyskany, jako generalne ujęcie zagadnienia, jest podstawą do dalszej, bardziej sprecyzowanej, pracy, jaką jest druga z kolei część zamierzonego programu t. j. szczegółowy plan części miasta t. zw. Kowalowca. Kowalowiec jest to północno-zachodnia dzielnica miasta, ograniczona: od południa szosą Brzeźnicką, od wschodu liniami kolejowymi Warszawa — Częstochowa. Leżąc w granicach miasta, łączy się z niem w organiczną całość.

Zatem dzielnica ta otrzymuje koncepcję projektu sieci komunikacyjnej, jak również podział terenu pod względem przeznaczenia, dostosowane ściśle do programowego planu wstępnego miasta.

Plan szczegółowy terenów Kowalowiec wykonany został na planie pomiarowym, dostarczonym przez miasto, sporządzonym w podziale 1:200 (rys. 2).

Nadmienić należy, że:

- 1) Obszar tych terenów wynosi łącznie 270 ha.
- 2) Stosownie do sieci komunikacji, szczegółowy projekt uwzględnia dwie arterje okrężne Nr. 1 i Nr. 2.

Arteria Nr. 1, biegnąca bliżej centrum miasta, z jednej strony łączy się bezpośrednio z ulicą Młodzewską, gdzie przewiduje się przejazd kole-

jowy ew. przejście dla pieszych, z drugiej strony przecina szosę Brzeźnicką i jako nowoprojektowana arterja biegnie ku centrum dawnego miasta.

Arterja Nr. 2 posiada charakter wybitnie spacerowy. Biegnie od przejazdu kolejowego przy Młodzowie, przecina tereny Kowalowca przeznaczone na park miejski i sportowy, dalej zdąża ku szosie Brzeźnickiej oraz na południowy wschód ku szosie Krakowskiej.

Poza temi dwoma arterjami Kowalowiec otrzymuje siatkę ulic mieszkaniowych o znaczeniu czysto lokalnem.

3) Zgodnie z omówionym w programie podziałem terenów pod względem przeznaczenia, Kowalowiec otrzymuje 2 zasadnicze obszary:

zabudowany .....	55,5%	całości
niezabudowany .....	44,5%	„

przyczem zaznacza się, że taki właśnie stosunek terenów jest wynikiem rozważań ogólnoprogramowych.

W szczegółach zestawienie przedstawia się jak następuje:

a) dzielnica mieszkaniowa i handlowa zabudowanie zwarte i półzwarte .....	7 ha	2,6%
b) dzielnica mieszkaniowa zabudowanie luźne ....	112 ha	41,6%
c) dzielnica fabryczno-przemysłowa .....	24 ha	8,9%
d) tereny użyteczności publicznej szkoły, szpitale i t. p. ....	7 ha	2,6%
e) rezerwy terenowe (rolne) .....	28 ha	10,3%
f) lasy .....	23 ha	8,5%
g) parki, zieleńce, ogrody sportowe .....	27 ha	10,0%
h) place, targowiska, ulice .....	42 ha	15,5%

---

Razem .... 270 ha 100,0%

Analiza przebiegu prac, które przeprowadziłem dotychczas w związku ze stopniowym sporządzaniem planu zabudowania miasta Radomska, nasuwa szereg uwag ogólnych.

Omawiana sprawa jest nader charakterystycznym wypadkiem w dzisiejszym ciężkim położeniu finansowym gmin miejskich, kiedy miasto, mimo całkowitego zrozumienia potrzeby posiadania racjonalnego planu zabudowania, nie może się zdobyć na sfinansowanie całości prac związanych z tem zagadnieniem.

Otóż Radomsko, dzięki odpowiedniemu ułożeniu programu prac, zdołało pokonać trudności finansowe, sporządzając narazie wstępny plan programowy, który pozwala dalej wytyczne w nim osiągnięte realizować

nawet stopniowo we fragmentarycznych planach szczegółowych miasta w miarę niezbędnych potrzeb, jak również stopniowych możliwości finansowych. (W Radomsku plan Kowalowca).

Tego rodzaju rozwiązanie zagadnienia daje jeszcze te korzyści, że miasto otrzymuje podstawę do racjonalnej gospodarki w zakresie rozwoju i rozbudowy, a co najważniejsze ma ono możliwość przetrwać według otrzymanych wskazań zagadnienia polityki terenowej (zachowanie lub zdobywanie do dyspozycji miasta terenów, względnie ich pozbywanie się), która łączy się ściśle z programem inwestycyjnym miasta. Dalej jest podstawą do racjonalnej gospodarki w dziedzinie komunikacji.

Dzięki takiemu rozwiązaniu miasto nie jest zmuszone odkładać tak wybitnie żywotnych i naglących spraw na dalszą przyszłość z wyraźną stratą dla swego rozwoju i kultury, które jaknajszybciej stanąć powinny na należytych poziomie cywilizacji środkowo-europejskiej.

Adam Paprocki  
inż. arch.

---

## Plan zabudowania miasta Kobrynia.

Kobryń to typowe małe miasto, jakich wiele spotykamy na wschodnich krańcach Rzeczypospolitej. Wady i niedole Kobrynia — to zwykłe wady naszych miast. Przystępując do sporządzania planu zabudowania Kobrynia, stajemy przed szeregiem problemów, które w równym stopniu dotyczą wielu innych miast. Dlatego też warto poświęcić kilka uwag tym ogólnym niedomoganiom.

### Ogólne wady w założeniu małych miast.

Jednym z większych niedomagań jest źle rozwiązana komunikacja, w większości wypadków chaotyczna. Wszystkie prawie drogi w małych miastach przechodzą przez śródmieście i zawsze prawie przez rynek. Uczuwa się dotkliwy brak ulic, któreby pozwalały ominąć śródmieście i często wydatnie skrócić drogę jezdnią czy pieszą. Zatory w naszych rynkach i ulicach przyrynkowych są dowodem nieracjonalnego rozwiązania komunikacyjnego.

Ogólną wadą naszych małych miast jest nadmierne zgęszczenie śródmieścia w stosunku do dalej położonych terenów. Warunki mieszkaniowe



ghetta w większości miast naszych wystarczająco uzasadniają potrzebę sporządzania planów zabudowania. Brak rozgraniczenia strefowego powoduje często usytuowanie w blokach mieszkaniowych szkodliwego lub uciążliwego przemysłu (np. garbarni).

Okropny stan sanitarny stoków rzecznych jest niestety w naszych małych miastach zbyt częstym objawem. Rzeki, które dobrze ujęty plan zabudowania podkreślić winien jako ozdobę miast i osiedli, są dzisiaj zbiorem nieczystości, zatruwających nie tylko miasto, ale i jego okolice.

Miastom naszym, otoczonym bezmiarem lasów, pól i zieleni, brak jest całkowicie ogrodów publicznych, parków, placów sportowych, kąpielisk i plaż. Niedosć na tem, brak jest odpowiednich dróg, umożliwiających spacerować ku pobliskim lasom. Gdyby przy obecnym stanie rzeczy, wszyscy właściciele ogrodzili w miastach swoje realności i przestrzegali skrupulatnie praw, dotyczących własności gruntów, nie byłoby napewno miejsca ani na zabawy wśród zieleni, ani na spacerować w miastach. Zabawy dzieci i młodzieży odbywają się przeważnie na chwilowo bezpiecznych zieleńcach i ugorach.

Nieliczne ośrodki przemysłu w małych miastach wymagają też rozważenia z punktu widzenia racjonalnej sytuacji. Przez pryzmat rzeczywistości trzeba rozważyć te zagadnienia — specjalnie w obecnych kryzysowych czasach, wymagających zmniejszenia wszelkich zbytecznych kosztów produkcji i transportów.

W opracowaniu planu zabudowania miasta Kobrynia starałem się wskazać, jak usuwać powyższe wady, wraz z wieloma jeszcze lokalnymi niedomaganiami. Aby zadość uczynić bieżącym potrzebom miasta, które wymagają wyznaczenia też ulic mieszkaniowych i linii zabudowań, oraz by dać wytyczne dla dalszego jego pełnego rozwoju, — plan miasta Kobrynia opracowany został jako szczegółowy, mimo obowiązku wykonania tylko planu ogólnego. Plan szczegółowy, przedstawiony w reprodukcji, wykonany został dla całości w skali 1:2.000, ponadto ważniejsze fragmenty (np. centrum) opracowano w skali 1:1000.

### **Kobryń — jego warunki naturalne, ludność, zabudowanie i przemysł.**

Miasto Kobryń leży w obecnym województwie poleskiem przy trakcie Brześć n. B. — Baranowicze, liczy 11.000 mieszkańców i zajmuje około 630 ha. Przez teren miasta, okalając wyżej wzniesione śródmieście, przepływają rzeki: Muchawiec, Kobrynka i mała rzeczka Litewka. Miasto nie posiada wodociągów ani kanalizacji. Wody użytkowej dostarczają studnie, zaś wody opadowe spływają do wymienionych wyżej rzek.

Przemysł Kobrynia jest dość silnie rozwinięty. W obrębie miasta znajdują się trzy młyny parowe, dwie olejarnie, fabryka gilz, garbarnie, przędzalnie wełny oraz tartak. Opodal położone są trzy betoniarnie i cztery cegielnie. Jako odrębny dział gospodarstwa przemysłowego, podkreślić należy szeroko w okolicy rozwiniętą hodowlę cieląt rzeźnych. Pozatem ludność trudni się gospodarstwem rolnem, oraz drobnym handlem.

Miasto posiada 1082 budynki mieszkalne oraz około 1200 niemieszkalnych. W centrum przeważają budynki murowane, na krańcach drewniane. Rynek obudowany jest systemem zwartym, domami przeważnie jednopiętrowymi. Poza rynkiem jest tylko kilka grup domów o dwu kondygnacjach, reszta to domy parterowe o luźnej zabudowie.

Pomiary miasta sporządzone w skali 1:2.000, oraz 1:1000 objęły 224 ha terenów zabudowanych oraz 407 ha wolnych od zabudowy.

### Opis planu zabudowania m. Kobrynia.

#### 1) komunikacja dalekobieżna — kolej, rzeka, autobusy.

W celu uporządkowania ruchu w ulicach śródmieścia i uproszczenia komunikacji dalekobieżnej, niezbędne okazały się nowe arterje odciążające, na zachodzie i wschodzie miasta. W tym celu zaprojektowano nowe połączenie z dworcem kolejowym, w przedłużeniu obecnej ulicy Kolejowej, przez nowy most na rzece Muchawiec do związania z szosą Włodawską. Analogicznie zaprojektowano na wschodzie przedłużenie drogi z Magdalina, przez nowy most, do połączenia z szosą Bobrujską. Ulice Nr. 12 i 13 stwarzają również nowe, krótkie i jaśniejsze połączenie śródmieścia z dworcem i zabezpieczają drugim mostem konieczne związanie obu części miasta rozdzielonych rzeką.

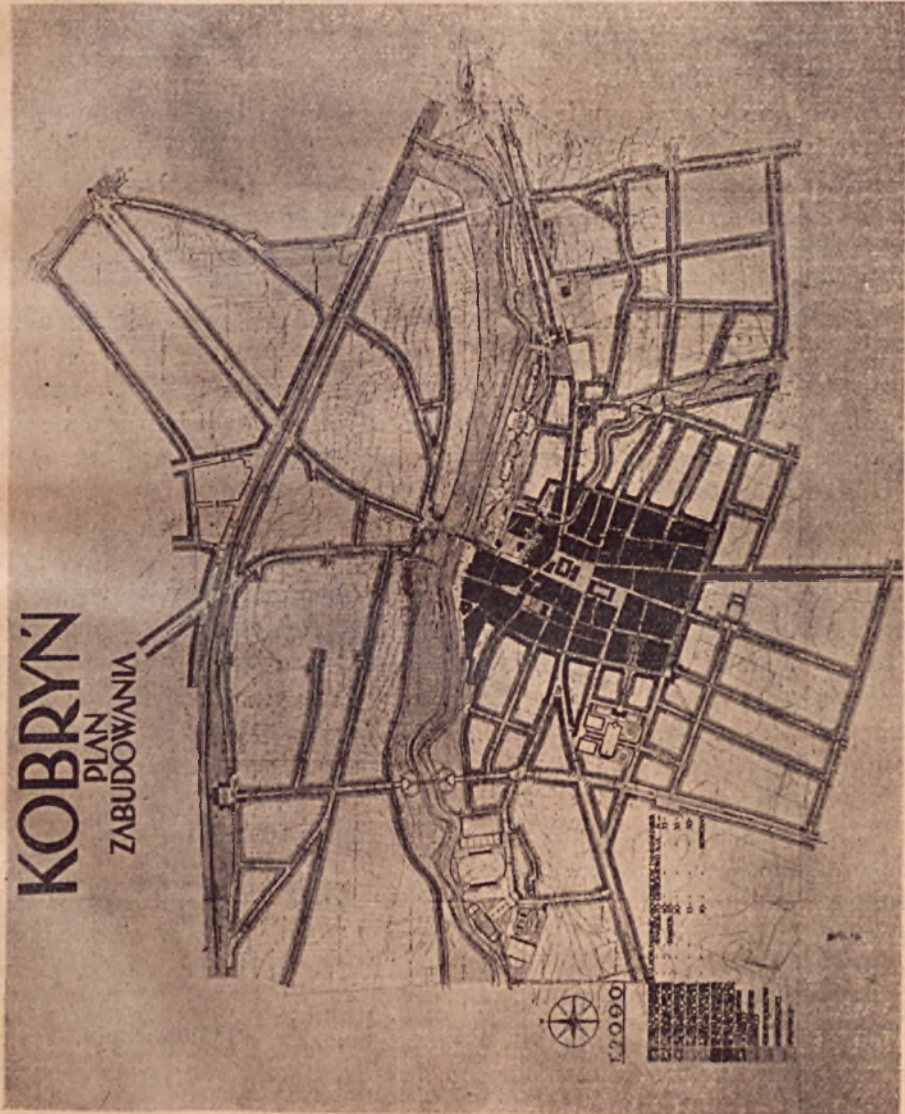
Obecne połączenie tylko jednym mostem jest niewystarczające, gdyż w razie zniszczenia go, śródmieście zostaje odcięte od kolei. Również od południa i od północy zaprojektowano szlaki komunikacyjne, odciążające śródmieście.

Wyżej wymienione cztery szlaki odciążające dają w połączeniu zewnętrzny wielki pierścień okrężnych dróg.

W celu ułatwienia komunikacji kolejowej przewidziano uporządkowanie placu przed dworcem osobowym, zaprojektowano racjonalne przejazdy przez tory kolejowe, wyrównano granice terenów kolejowych, oraz zaprojektowano lepsze i bezpośrednie połączenie dworca z miastem.

Rzeka Muchawiec jest obecnie spławna i ma połączenie przez kanał z Pińskiem. W planie zaprojektowano zatem regulację Muchawca w obrębie miasta, oraz przewidziano w pobliżu rzeki specjalny port, jako miejsce

wyładunkowe z odpowiednim dostosowaniem przyległych terenów do potrzeb portowych. Przewidziano tu dzielnicę warsztatowo - składową, wraz z halą targową, placem portowym i budynkami portowymi. Zaprojektowano również łatwe połączenie tych terenów z miastem i regulację pozostałych rzek.



Rys. Nr. 3.

Kobryń. Plan zabudowania. Proj. inż. arch. Roman Feliński.

Wobec znacznego ruchu autobusowego przewidziano specjalny plac dla postoju autobusów z dworcem autobusowym przy ulicy Traugufa na południe od rynku. Z tego placu umożliwiony jest wyjazd autobusów we wszystkich kierunkach.

## 2) Komunikacja lokalna.

Poprawiono siatkę ulic dla komunikacji lokalnej i ujęto śródmieście obwodowymi zadrzewionymi ulicami, łącząc je z istniejącymi zieleńcami. Nad brzegami Muchawca zaprojektowano obustronne szlaki nadbrzeżne.

## 3) Strefy budowlane.

Życie handlowe skupia się dookoła rynku, oraz wzdłuż wychodzących z niego głównych ulic komunikacyjnych. Licząc się z naturalnym przyrostem ludności, plan zabudowania opracowany został dla dwa razy większej liczby mieszkańców, zatem i śródmieście handlowo - mieszkaniowe zostało zwiększone. Dla śródmieścia przewidziano dwie strefy, o zabudowaniu zwartem o dwu kondygnacjach i zabudowaniu grupowym.

Dla dzielnic mieszkaniowych ustalono strefę III o zabudowaniu luźnym, piętrowym lub parterowym i ogniotrwałym. Wobec znacznej ilości drzewa w okolicy, zwyczaju wznoszenia drewnianych budynków oraz złych warunków materialnych ludności, ustalono dla nieco dalszych dzielnic mieszkaniowych strefy o zabudowaniu luźnym, parterowym i nieogniotrwałym.

Obecne śródmieście posiada cały szereg wąskich i niehigienicznych zaułków i uliczek (okolice rynku, uliczki: Ratniańska i Rybna). Plan zabudowania przewiduje sanację tych bloków. Gdyby chciano zachować wszystkie istniejące zaułki, to przy koniecznym nadaniu im ustawowej szerokości 12 mtr., a chociażby tylko ulgowej mniejszej, niewieleby wówczas zostało z przyległych bloków i parcel. Zaprojektowano zatem łączenie po dwa płytkie bloki w jeden większy. Na obrzeżach ich dano ulice o ulgowej szerokości, a wewnętrzny zaułek zostawiono jako przejście bez prawa frontów dla domów.

## 4) Parki i zieleńce.

Zaprojektowano w planie założenie parku miejskiego z placami sportowymi, restauracją z oddzielnymi placami dla dzieci. Plan przewiduje osuszenie łąchy nad Muchawcem i wykorzystanie tej przestrzeni na założenie wielkiego ogrodu publicznego z przystanią dla wioślarzy. Trzecią grupę czysto sportową zaprojektowano w zachodniej części miasta. Tereny sportowe opracowano według norm Instytutu Wychowania Fizycznego, a komenda P. W. zaakceptowała pisemnie odnośne rozplanowanie. Tereny te zawierają między innymi stadjon, boiska, place tenisowe, pływalnię z plażami i strzelnicę.

## 5) Budynki użyteczności publicznej.

W planie przewidziano miejsca pod budynki użyteczności publicznej, jak: ratusz, szkoły, poczta, dom ludowy, hala targowa, rzeźnia, budynki sportowe i inne.

#### 6) Strefy przemysłowe.

Wzdłuż istniejącego toru kolejowego na północy miasta zaprojektowano strefy przemysłowe, które mogą uzyskać łatwo bocznice kolejowe. Na południe od toru, to znaczy bliżej miasta, przewidziano strefę przemysłu lekkiego, za torem umieszczono przemysł ciężki. Wobec panujących wiatrów, ewentualne wyloty będą zwiewane poza miasto.

#### Racjonalizacja czynności przemysłowych rzeźni.

Na tym wypadku wykażę jak plan zabudowania może wprowadzić racjonalizowanie czynności przemysłowych.

Obecnie czynności, związane z rzeźnią i transportem mięsa, są rozrzucone w trzech krańcach miasta. Na wschodnim krańcu poza cerkwią przy ul. Trzeciego Maja istnieje obecnie targowica bydłęca. Po zakupieniu tam bydła jest ono pędzone przez całe miasto głównymi ulicami i przez rynek do rzeźni położonej w zachodnim krańcu miasta przy obecnym stadjonie.

Transport mięsa odbywa się również głównymi ulicami na dworzec, położony na trzecim (północnym) krańcu miasta. Ten stan rzeczy powoduje niepotrzebną stratę czasu na transporty, oraz wywołuje zwiększenie kosztu o kilka groszy na kilogramie mięsa. Z tego powodu rzeźnicy unikali ostatnio zakupu i uboju w Kobryniu.

Plan zabudowania przewidział korzystną zmianę powyższych warunków. Na północy miasta, przy torze kolejowym, w strefie przemysłu ciężkiego, zaprojektowano rzeźnię z odpowiednim placem targowym. W ten sposób trzy czynności związane z rzeźnią są tu razem skupione. Zaznaczyć należy, iż obecna rzeźnia jest mała, drewniana i niewystarczająca, wobec czego w mieście zamierzona jest od dawna budowa nowej rzeźni.

#### Realizacja planu zabudowania.

W realizacji planu zabudowania zasadniczą pozycją jest wykonanie zaprojektowanej sieci ulic. Z tego względu siatka ulic winna być jaknajoszczędniej zaprojektowana celem zmniejszenia kosztów realizacji planu.

Według obliczenia powierzchnia ulic w projekcie planu zabudowania miasta Kobrynia wynosi 8,66% całej powierzchni planu (około 540.960 mtr. kw.). Z powyższej powierzchni ulic należy odliczyć powierzchnię ulic istniejących, wówczas do rzeczywistej realizacji pozostanie tylko około 240.000 mtr. kw. (24 ha).

Plan zabudowania przewiduje nowe ulice, mające wartości dla ogółu obywateli, przez stworzenie dla wszystkich mieszkańców dogodniejszych warunków komunikacyjnych. Poza powyższymi zaprojektowane są nowe ulice dające korzyści przede wszystkim właścicielom przyległych gruntów, otwierając im możliwość stworzenia nowych frontów budowlanych i parcelując korzystnie ich tereny.

Słuszne byłoby zatem, aby Rada miejska uchwaliła otwieranie tych ulic jedynie w wypadkach bezpłatnego oddawania gruntów pod ulicę przez zainteresowanych właścicieli terenów.

Po wyłączeniu tej kategorii ulic z ogólnych kosztów, do właściwej realizacji z funduszy całego miasta pozostanie bardzo nieznaczny procent ulic. Zatem koszt realizacji planu rozłożony na dwadzieścia lat nie będzie przekraczać finansowych możliwości miasta.

Odnosnie kosztów nawierzchni ulic, specjalnie zaś jezdni, zaznaczyć należy, iż dla oszczędności stosowano w projekcie jedynie rzeczywiste, konieczne wymiary jezdni. W celu poszerzenia oszczędnościowych pasów publicznych, przewidziano ogródki przed domami, które stanowić będą prywatną własność obywateli. Ogródki te umożliwią w razie potrzeby dalsze poszerzenie ulic.

Realizacja wszystkich ulic planu zabudowania wymaga usunięcia około 10 domków, przeważnie lichych i drewnianych. Koszty z tem związane będą, w stosunku do racjonalnego rozwoju miasta według planu zabudowania, bardzo nieznaczne.

Całość planu zabudowania została zaprojektowana z uwzględnieniem możliwości zrealizowania planu, — unikano tu projektowania kosztownych inwestycji, przerastających zasoby finansowe miasta.

dypl. inż. arch. Roman Feliński.

---

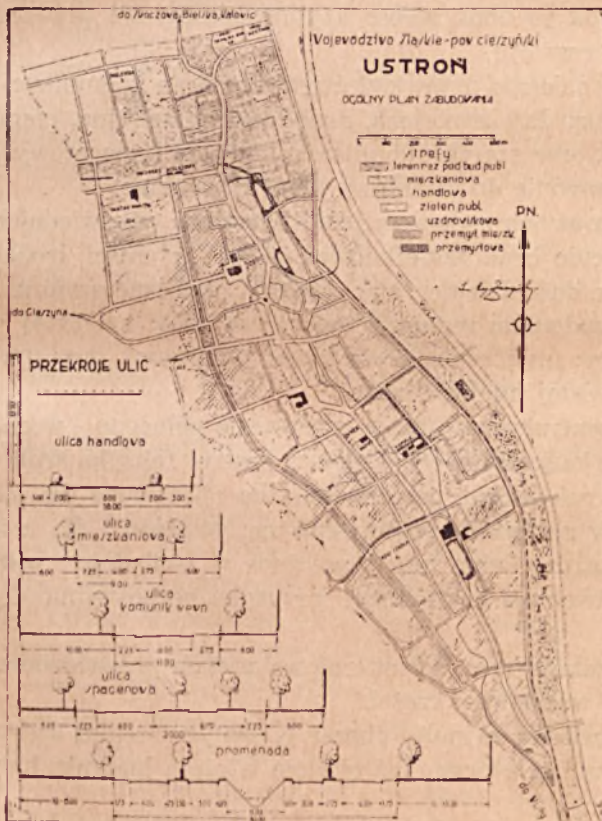
## Regulacja środkowej części gm. Ustron w pow. Cieszyńskim w woj. Śląskiem.

W południowo - zachodnim kącie Polski, na stokach Góry Baraniej, bierze początek rzeka Wisła, która w górnym swym biegu płynie z południa na północ stosunkowo wąską doliną. Północną granicę tej doliny stanowią dwa szczyty: „Wielka Czantorja“ i „Równica“.

U podnóży tych szczytów, na stosunkowo lekko nachylonych zboczach,

istnieje gmina Ustroń, stanowiąca bramę wejściową do doliny G. Wisły.

To położenie geograficzne nadaje miejscowości różnorodny charakter. Znaczny spadek rzeki Wisły i wskutek tego łatwość uzyskiwania środka popędowego jest silnym bodźcem do powstawania mechanicznych zakładów przemysłowych. Położenie w dolinie górskiej o bardzo malowniczych i zacisznych dolinkach bocznych, oraz istnienie prywatnego zakładu kąpieli borowinowych czynią z Ustronia miejscowość kuracyjno - letniskową. Wreszcie Ustroń, który do niedawna był ostatnią stacją linii kolejowej, prowadzącej w dolinę Wisły, stał się znaczniejszym ośrodkiem handlowym i punktem zaopatrzenia dla tej doliny.



Rys. Nr. 4.

Ustroń. Ogólny plan zabudowania. Proj. inż. Eugenjusz Zaczyński.

Pod względem administracyjnym Ustroń jest gminą miejską o charakterze wiejskim, liczącą obecnie ponad 5.000 stałych mieszkańców.

Ilość kuracjuszków i letników w ciągu ostatnich lat wynosi około 3.000 osób w ciągu roku i wykazuje stały nierównomierny wzrost, wahający się od 7 do 22 proc. rocznie.

Omawiana regulacja obejmuje środkową część Ustronia, o pow. 270 ha, t. j. około 7 proc. powierzchni całej gminy. Jest to jednak część środkowa najważniejsza, wykazująca najsilniejsze tendencje rozwojowe i wymagająca najszybszej regulacji.

Stosownie do wspomnianego potrójnego charakteru miejscowości i linii rozwoju, która pójdzie niewątpliwie we wszystkich 3 kierunkach, zadaniem regulacji jest podzielić omawiany teren na odpowiednie strefy (dzielnice) i tak je obok siebie usytuować, by nie przeszkadzały sobie w naturalnym rozwoju.

Następnie należało przewidzieć nowe arterje komunikacyjne, któreby odciążyły jedyną, dziś istniejącą, drogę komunikacyjną, biegnącą z północy na południe, oraz szereg ulic mieszkaniowych i spacerowych, dzielących teren na odpowiednie do zabudowy bloki budowlane.

Niemniej ważnym zadaniem jest stworzenie odpowiednich ciągów zieleni, gdyż obecnie brak jakiejkolwiek zieleni w części środkowej zmusza kuracjuszków do dość dalekich wycieczek na okoliczne wzgórza.

Wreszcie zadaniem regulacji było przewidzieć należytej wielkości place pod konieczne urządzenia użyteczności publicznej, oraz uregulować sposób zabudowy całej miejscowości.

Strefa przemysłowa zajmuje przeważnie północno - wschodnie tereny, na których znajduje się obecnie między innymi fabryka śrub i gwoździ.

Strefa mieszkaniowa, przeznaczona na mieszkania dla stałej ludności, zatrudnionej w zakładach przemysłowych, względnie dla ludności bezrolnej, zajmuje bardzo ładne tereny położone w zachodnio - północnej części, poza torem i dworcem kolejowym i przytyka bezpośrednio do strefy przemysłowej.

Strefa przemysłowo - mieszkaniowa została przewidziana na terenach położonych we wschodniej części.

Strefa handlowa zajmuje obszar w samym środku uzdrowiska, w sąsiedztwie rynku, na którym już obecnie istnieją budynki handlowo - mieszkalne.

Strefa uzdrowskowa zajmuje całą część południową, a w stronie zachodniej została połączona w sposób bezpośredni z dworcem kolejowym.

Co do obszaru zajmują poszczególne strefy następującej powierzchni:



S t r e f a	Z a j m u j e	
	powierzchnię ha	0/0 regulowanego terenu
przemysłowa . . . . .	46,00	17,0
mieszkaniowa . . . . .	16,00	6,0
przemysłowo-mieszkaniowa . .	21,00	7,9
handlowa . . . . .	13,00	4,8
uzdrowiskowa . . . . .	174,00	64,3
R a z e m . . . . .	270,00 ha	100,0 0/0

Ulice, przewidziane w niniejszym planie, ze względu na ich przeznaczenie należy podzielić na: tranzytowe, handlowe, mieszkaniowo - spacerowe i przejścia dla pieszych.

Obecnie przez Ustroń przechodzą dwie drogi tranzytowe, z których jedna prowadzi z północy na południe (Katowice — Bielsko — Skoczów — Ustroń — Istebna), a druga z zachodu na południe (Cieszyn — Ustroń — Wisła). Obie te drogi łączą się razem w Ustroniu powyżej kościoła ewangelickiego.

Celem przeprowadzenia ruchu tranzytowego ze Skoczowa do Wisły, z którego Ustroń niema zbyt wielkich korzyści, zaprojektowano nową arterję komunikacyjną, wyprowadzoną z drogi Skoczów — Ustroń, jeszcze na terenie sąsiadującej od północy gminy Hermanice.

Drogę komunikacyjną z Cieszyna doprowadzono najkrótszą trasą do nowej arterji.

Główną ulicę handlową stanowi dzisiejsza droga państwowa ze Skoczowa.

Jako główną oś nowej, zachodniej dzielnicy uzdrowiskowej, która ma połączyć uzdrowisko w sposób bezpośredni z dworcem kol. zaprojektowano nową arterję o charakterze reprezentacyjno - wypoczynkowym.

Szczególną uwagę poświęcono rozwiązaniu problemu zieleni, który w planie regulacyjnym każdego uzdrowiska jest zagadnieniem o pierwszorzędnej znaczeniu. Część zieleni wykształcono w postaci promenad ulicznych, poprzerywanych placami odpoczynkowymi i parkami. Promenady tworzą 5 prawie zamkniętych pętli zieleni o długościach od 1,5 do 5-ciu km. Głównym celem wszystkich spacerów w Ustroniu będzie Wisła.

Następnie powiększono „Park Kuracyjny“, a staw naprzeciw hotelu kuracyjnego ujęto w ramę zieleni i stworzono wypoczynkowy ogród.

Uwzględniając wszystkie promenady i zieleńce na placach, otrzymu-

jemy całkowitą powierzchnię zieleni wynoszącą 36,40 ha, t. j. 13,5 proc. całego regulowanego obszaru.

Na zakończenie zauważa się, że niniejszy plan regulacyjny jest planem ogólnym, którego celem jest wytyczenie ogólnych zasad i kierunków rozwoju, oraz zabudowy środkowej części Ustronia. By jednak ułatwić realizację tego planu, winna Gmina rozpocząć możliwie natychmiast odpowiednią gospodarkę terenową, której zadaniem będzie skupienie w rękach Gminy jaknajwiększej ilości gruntów i to tak zarezerwowanych na cele publiczne jak i prywatne.

Inż. Eugenjusz Zaczyński, Katowice.

---

## Gospodarka miast a plany zabudowania.

Plan zabudowania (regulacyjny) jest nie tylko technicznie wyrażonym sposobem uporządkowania istniejącego stanu miasta, lecz również wytyczną jego rozwoju. Zakreślony w ten sposób program rozwoju powinien być oparty na dokładnym przestudjowaniu najżywoźniejszych interesów miasta i uwzględniać musi różnorakie jego potrzeby gospodarcze, kulturalne, zdrowotne i t. p. Fakt jednoczesnego ujęcia i skoordynowania wszystkich zamierzeń, dotyczących różnych dziedzin życia, nadaje planom zabudowania szczególnie doniosłe znaczenie; stają się one podstawą gospodarki miejskiej, pozwalając przy realizacji planu na stopniowe polepszanie warunków miasta w zakresie racjonalnego gospodarczego wyzyskania terenów, usprawnienia komunikacji, poprawy stosunków zdrowotnych, planowej i celowej rozbudowy inwestycji, urządzeń, zakładów i budynków użyteczności publicznej. Rysem znamionym gospodarki, opartej o plan zabudowania, jest to, że daje ona polepszenie warunków w różnych dziedzinach drogą poprawy choćby w jednej dziedzinie, dzięki ujęciu całości zagadnień w planie zabudowania. Wybudowana rzeźnia, koszary wojskowe lub szpital, usytuowane z punktu widzenia gospodarczego korzystnie, mogą się okazać uciążliwe dla komunikacji w mieście lub wręcz szkodliwe pod względem zdrowotnym, podczas gdy to samo zagadnienie w wypadku planowej gospodarki zostaje rozwiązane pomyślnie pod każdym względem.

Drugą cechą gospodarki, opartej o plan zabudowania, jest celowość i produkcyjność każdego wydatku. Każdy metr nowej jezdni, każda płyta

chodnika stanowią niezbędne cegielki, dorzucane stopniowo do scharmonizowanej budowli. Obecnie coraz więcej miast przystępuje do opracowania planów zabudowania, jednakże sumy wydawane na pomiary i plany regulacyjne są stosunkowo nikle. Na r. 1932/33 miasta, liczące mniej, niż 25 tys. mieszkańców, preliminowały na ten cel 315.856 zł. w budżetach zwyczajnych, t. j. zaledwie 0,36% oraz 141.407 zł. w budżetach nadzwyczajnych, t. zn. 1,21%.

Należy stwierdzić, że uzyskanie planów zabudowania nie przekracza nawet ograniczonych obecnie możliwości finansowych miast. Nowe metody pomiarów miast (fotoplany) wydatnie obniżają koszty pomiarów. Łączne wydatki na pomiary i sporządzenie planów zabudowania dla małego miasta obracają się dziś w średnich cyfrach 10 — 25 tys. zł. Jeśli wziąć pod uwagę, że suma ta rozkłada się na kilka lat, roczne obciążenie miasta z tego tytułu okaże się niewielkie. Małe miasta są pod względem planów o tyle w szczęśliwszem położeniu, niż większe, że mogą sporządzać odrazu ogólny i szczegółowy plan zabudowania, co dla obiektów urbanistycznych niewielkich może być przeprowadzane bez szkody dla planów, a z pożytkiem dla kasy miejskiej.

Niemal każdy problem planu zabudowania wiąże się ze zdrowotnością i komunikacją. Oczywista — nie może to być obojętne i dla miast małych, które prawie szóstą część budżetów zwyczajnych i nadzwyczajnych poświęcają tym właśnie działom gospodarki. W r. 1930/31 miasta małe (poniżej 20 tys. mieszkańców) wydały na zdrowotność i komunikację zgórą 16 milj. zł. t. j. 14% ogółu wszystkich wydatków.

Ujemne skutki gospodarki bezplanowej objawiają się przede wszystkim w odniesieniu do zagadnienia racjonalnego wyzyskania terenów. Jakkolwiek rozpatrywać małe miasto, czy stanowiące ośrodek przemysłowy, handlowy, czy centrum rolniczego okręgu lub siedzibę władz i urzędów — wyodrębnić można w jego ustroju trzy organa, odpowiadające najrezerwat rolny lub leśny) oraz obszary ze względów zdrowotnych nienaważniejszym funkcjom miasta: 1) tereny przeznaczone na warsztaty pracy (handel, przemysł), 2) tereny mieszkaniowe, 3) tereny niebudowlane, niezbędne dla miasta ze względów zdrowotnych (parki, boiska sportowe, rezerwat rolny lub leśny) oraz obszary ze względów zdrowotnych nienadające się do zabudowy np. podmokłe lub zalewowe. Brak podstawy prawnej w postaci planu zabudowania uniemożliwia samorządom miejskim kierowanie rozwojem miasta i pozbawia je ingerencji w sprawach rozbudowy. Skutki tego rodzaju gospodarki obserwujemy w większości naszych miast i miasteczek.

Poruszając sprawę terenów mieszkaniowych, podkreślić należy zna-

czenie czynników, które w miastach, rozbudowywujących się bez planu, podważają całą gospodarkę miast, są to: chaotyczny prywatny ruch budowlany oraz gorączka parcelacyjna, która objawia się najsilniej w wielkich środowiskach miejskich, wszelako ostatnio ogarnęła i miasta mniejsze. Nowe zabudowania powstają na terenach nieodpowiednich, często na tanich gruntach błotnistych lub zalewowych, tworzą grupy domów, znajdujących się wprawdzie w granicach administracyjnych miasta, ale rozrzuconych bezładnie przeważnie poza obrębem zabudowanej części miasta. Nieujęte żadnym planem zabudowania parcelacje i budownictwo prywatne stawiają gminy miejskie wobec problemów często nie do rozwiązania.

Jedno z miast o obszarze około 1000 ha i 12.000 mieszkańców posiada 700 ha rozparcelowanych terenów, przyczem nowe zabudowania rozsypane są chaotycznie na całym obszarze. Stan istniejący wymaga urządzenia około 100 ha ulic i placów, podczas gdy przy racjonalnej gospodarce, opartej o plan zabudowania, wymienione miasto, przy przewidywanym jego wzroście do 25.000 mieszkańców, może być w zupełności obsłużone przez urządzenie niespełna 30 ha ulic i placów.

Nieujęty ramami planu zabudowania rozrost miast sprowadza się właściwie do przeznaczania na cele budowlano - mieszkaniowe wszystkich wolnych terenów w granicach miasta. Miasto o 10.000 mieszkańców urządza się tak, jakgdyby było miastem stutysięcznym.

Jednocześnie wychodzą na jaw wszystkie błędy w dziedzinie komunikacyjnej. Sieć ulic okazuje się kilkakrotnie zaduża. Wielkie zagadnienia, jak węzły komunikacyjne, racjonalnie przeprowadzenie przez miasto dróg o silnym ruchu dalekobieżnym i t. p. pozostają nierozwiązane. Podobnie przedstawia się sprawa parków i zieleni w miastach.

Są małe miasta, które obsadziły drzewkami wszystkie ulice, uliczki i zaułki, jednocześnie jednak nie posiadają ani metra kwadratowego parku publicznego, ogrodu dla dzieci lub boiska sportowego. Niezawodnie — przy tych samych wkładach pieniężnych można było realizować stopniowo racjonalne założenia wypoczynkowe, spacerowe i sportowe.

Z zagadnieniem zieleni wiąże się sprawa wyzyskania wybrzeży rzek i strumieni. Istniejący w tym względzie stan w małych miastach jest nad wyraz opłakany. Doliny rzek zamiast stać się środkiem, potęgującym zdrowotność miast, spełniają rolę składów śmiecia i zbiorników nieczystości. Poprawę tego stanu może dać tylko uprawomocnienie planów zabudowania i oparta na tej podstawie konsekwentna praca nad uporządkowaniem rzek.

Szczególne znaczenie gospodarcze planów zabudowania objawia się w pełni przy pracy inwestycyjnej miast, budowie gmachów szkolnych,

przedsiębiorstw dobra publicznego, ratuszy i t. p. Znaczny dorobek małych miast na tem polu wykazała Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu. Obecnie działalność inwestycyjna jest silnie ograniczona, temniej na podkreślenie zasługują nawet ostatnio wydatkowane sumy. Okazuje się bowiem, że niektóre inwestycje są nieuniknione. Z danych o budżetach nadzwyczajnych miast wynika, że samorząd miast, liczących poniżej 20.000 mieszkańców, wydatkował na inwestycje w r. 1930/31 — ponad 31 milj. zł.

Poczynania inwestycyjne nie są jednak koordynowane, idą najczęściej po linii najmniejszego oporu, obserwujemy więc powstawanie szkół, rzeźni, szpitali w miejscach najmniej odpowiednich, jedynie dlatego, że tam rozporządzano przypadkowo wolnym placem miejskim. Buduje się za duże pieniądze piękne gmachy użyteczności publicznej, nie troszcząc się zupełnie o związaną ich z komunikacją i otoczeniem. Planowe realizowanie inwestycji staje się sprawą pierwszorzędną wagi, stworzenie jednak planu zainwestowania miasta bez planu zabudowania jest niemożliwe. Jedną z głównych przyczyn, dla których miasta dziś odczuwają boleśnie skutki silnego w latach 1926 — 1929 rozpędu inwestycyjnego, był brak planów zabudowania, któreby mogły być służyć za podstawę tej akcji.

Należy stwierdzić, że dorywcze poczynania, zależne od przemijających konjunktur, chwilowego nastawienia na dane zagadnienie czynników kierowniczych w samorządzie, nie zastąpią nigdy systematycznej pracy nad realizacją programu rozwojowego miasta, opartego o całokształt zagadnień, jakim jest plan zabudowania.

Zrozumienie tych spraw uchroni małe miasta od wielu błędów i skieruje ich gospodarkę na racjonalne tory.

Inż. arch. Józef Reński.



14 marca b. r. zmarł w Warszawie ś. p. inż. Czesław Rudnicki, były kierownik Biura Regulacji Magistratu m. st. Warszawy, członek Towarzystwa Urbanistów Polskich.

Ś. p. inż. Czesław Rudnicki pracował od 1891 r. nad stworzeniem podstaw racjonalnej zabudowy stolicy, początkowo jako inż. Wydziału Budowlanego, a w latach 1921 — 1926 jako Kierownik Biura Regulacji miasta. W roku 1928 napisał monografię pod tytułem „Regulacja i Zabudowa m. st. Warszawy”.

Za wieloletnią działalność na polu urbanistyki i pracę nad racjonalnym rozwojem stolicy odznaczony został złotym krzyżem zasługi.

Obdarzony prawym charakterem, uczynny, zawsze pelen zapału do pracy — jednal sobie serca wszystkich współpracowników i podwładnych.

Cześć Jego pamięci.

---

# K r o n i k a .

## Historja Towarzystwa Urbanistów Polskich.

Inicjatorem założenia Towarzystwa Urbanistów Polskich był profesor Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej dr. Oskar Sosnowski.

Towarzystwo założone zostało w roku 1923 przy Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Obecnie więc rozpoczęło Towarzystwo dziesiąty rok swego istnienia przyczem ilość członków z dziesięciu wzrosła do 78. W kontakcie z Towarzystwem w charakterze gości stałych pracuje 73 osoby oraz 14 instytucyj.

W dziesięcioletnim okresie swego istnienia na zebraniach ogólnych Towarzystwa wygłoszonych zostało 160 referatów naukowych i sprawozdawczych z zakresu planowania miast i osiedli, spraw regionalnych, opinji o planach zabudowy oraz kwestji organizacyjnych.

W celu propagandy zagadnień Urbanistycznych, Towarzystwo Urbanistów Polskich zwołało trzy konferencje: w Krakowie i Katowicach (1930 rok) o charakterze ogólnym, w Gdyni (1931 r.) na temat zagadnień Gdyni miasta i portu, w Warszawie (1932 r.) w sprawach regionalnych. Członkowie Towarzystwa Urbanistów Polskich brali również czynny udział w organizacji kursów urbanistycznych przy Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej w roku 1932.

Współpracując z samorządami Towarzystwo ogłosiło i przeprowadziło 8 konkursów urbanistycznych.

Przedstawiciele Towarzystwa przyjmowali czynny udział w opracowaniu wszelkich aktualnych zagadnień urbanistycznych.

Towarzystwo Urbanistów Polskich jest członkiem Międzynarodowego Towarzystwa Urbanistów.

W ostatnich czasach powstała sekcja Towarzystwa w Łodzi. Poznań, Katowice i Gdynia są w stadjum organizacji.

## Zdjęcia aerofotogrametryczne.

Metoda aerofotogrametryczna, polegająca na sporządzaniu planów na podstawie zdjęć lotniczych, stosowana od 1930 r. przez Polskie Linje Lotnicze „Lot” do pomiarów miast, jest coraz częściej używana. Dotychczas z małych miast i osiedli zostały opracowane tą metodą plany: Celestynowa, Iwawiec, Kosowa Poleskiego, Marek, Różany i Wyszkowa. W b. r. narazie zgłosiły zamiar przystąpienia do pomiaru: Aleksandrów, Kamieniec Litewski, Kostrzyń, Krośnice, Mosina, Mszczonów, Serock, Sierps, Sęszew, Tomaszów i Wołomin.

## Teoria urbanistyczna w Polsce.

Nauczanie z zakresu wiedzy urbanistycznej odbywa się w Polsce jeszcze w skromnym zakresie. Brak nam Wydziału Urbanistycznego przy Politechnice.

Stosunkowo najlepiej postawioną jest Katedra Budowy Miast przy Wydziale Architektonicznym Politechniki Warszawskiej. Katedra Budowy Miast istnieje również przy Wydziale Architektury Politechniki Lwowskiej i Wydziale Geodezyjnym Politechniki Warszawskiej. Poza to Budowa Miast oraz polityka gruntowa wykładana jest na kursach administracji komunalnej Wolnej Wszechnicy Polskiej w Warszawie.

W roku 1932 odbył się specjalny kurs urbanistyczny przy Politechnice Warszawskiej dla urzędników państwowych i samorządowych.

Jedynym Towarzystwem o charakterze naukowym w tym zakresie jest Towarzystwo Urbanistów Polskich w Warszawie, którego sekcje ostatnio organizują się na prowincji.

Pozatem teoretyczne rozważania prowadzone są przy biurach regionalnych Warszawy i Łodzi oraz przy urzędach regulacyjnych Warszawy, Łodzi. Poznania częściowo w Katowicach i Gdyni.

### Komisja Urbanistyczna przy Związku Miast.

Istniejąca przy Związku Miast Polskich — Komisja Urbanistyczna — utworzona została w celu udzielania miastom fachowej pomocy i porady w dziedzinie planowania i zabudowania. Zadaniem Komisji jest:

1) udzielanie miastom porad ustnych i pisemnych, związanych ze sprawami pomiarów, planowania i zabudowy miast, oraz instrukcyj i wskazówek, dotyczących sposobu racjonalnego przeprowadzenia tych czynności,

2) wydawania na żądanie zarządów miast opinii o planach zabudowania, sporządzonych przez miasta, bądź wykonanych na zlecenie miast lub władz,

3) zbieranie danych statystycznych, dotyczących potrzeb miast, opracowywanie referatów i odczytów na zjazdy miast w dziedzinie planowania i zabudowy miast oraz opinjowanie o projektach ustaw w tej dziedzinie.

Komisja prowadzi listę rzeczoznawców oraz architektów - urbanistów, uzdolnionych do wykonywania i opinjowania planów zabudowania miast. Prace urbanistów i rzeczoznawców wynagradzane są w-g norm uchwalonych przez Komisję i zatwierdzanych przez Zarząd Związku Miast.

### Nowelizacja Prawa Budowlanego.

W związku z zamierzoną przez M. S. Wewn. nowelizacją Prawa Budowlanego z roku 1928 zwołana przez Tow. Urbanistów Polskich Komisja opracowała wnioski, dotyczące poważnych zmian pierwszej części Prawa Budowlanego.

### Konkurs na plan zabudowania Krynicy.

Termin składania prac konkursowych został odroczone. Wszelkich wiadomości udziela Sekretarz Konkursów Józef Janowski, Warszawa, Żolibórz, ul. Kochowskiego Nr. 2.

# BIURO ZWIĄZKU MIAST POLSKICH

Warszawa, Al. Ujazdowskie 47,  
tel.: 8-11-51, 8-11-91.

- 1) udziela porad prawnych w sprawach ogólnej administracji i gospodarki finansowej samorządu miejskiego;
- 2) udziela instrukcyj i porad w sprawach prowadzenia zakładów i przedsiębiorstw, organizacji biurowości i rachunkowości magistratów i zakładów miejskich;
- 3) udziela porad i opinij w sprawie podniesienia stanu sanitarnego miast, zaopatrywania miast w wodę, usuwania ścieków i oczyszczania miast, urządzania plantacyj miejskich, organizacji służby zdrowia, szpitalnictwa, nadzoru weterynaryjnego, urzędzenia rzeźni, bekoniarni i t. p.;
- 4) przeprowadza lustracje w tym zakresie;

Wszelkie czynności, nie wymagające wyjazdu specjalistów na miejsce, zastępstwa przed N. T. A. oraz w sądach, i nie pociągające za sobą specjalnych wydatków — dokonywane są bezpłatnie.

Miasta we własnym interesie w każdym wypadku wątpliwości w stosowaniu ustaw, przy zamierzeniach inwestycyjnych, przy opracowywaniu planów regulacyjnych i t. d. powinny zgłaszać się o porady i wyjaśnienia do Związku Miast, jako do własnej organizacji.