

BIULETYN URBANISTYCZNY

T R E Ś Ć

L. TOMASZEWSKI — OPINIOWANIE
PLANÓW ZABUDOWANIA — STR. 6

J. REŃSKI — UWAGI W SPRAWIE OPI-
NIOWANIA PLANÓW ZABUDOWANIA
— STR. 10

WYTYCZNE OPINIJ O PL. ZAB. LU-
BLINA I OTWOCKA — STR. 17

KRONIKA — STR. 40

BIBLIOGRAFIA — STR. 56

2

LIPIEC 1937

BIULETYN LIPIEC 1937 URBANISTYCZNY ROK V — Nr 2

WYDAWANY PRZEZ ZWIĄZEK MIAST POLSKICH
I TOWARZYSTWO URBANISTÓW POLSKICH

T R E Ś Ć

L. TOMASZEWSKI — OPINIOWANIE
PLANÓW ZABUDOWANIA — STR. 6

J. REŃSKI — UWAGI W SPRAWIE OPI-
NIOWANIA PLANÓW ZABUDOWANIA
— STR. 10

WYTYCZNE OPINIJ O PL. ZAB. LU-
BLINA I OTWOCKA — STR. 17

KRONIKA — STR. 40

BIBLIOGRAFIA — STR. 56



Ś. p. dr J ó z e f Z a w a d z k i

Przewodniczący Komisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich.

W dniu 23 maja 1937 r. zmarł dr Józef Zawadzki.

Człowiek o szerokim umyśle, dużej miary działacz społeczny, lwią część swego życia poświęcił zagadnieniom samorządowym.

Lekarz z zawodu, nie poprzestał na udzielaniu pomocy lekarskiej jednostkom, ale od najwcześniejszych lat swojej praktyki pracę swoją kształtował tak, by przynosiła ona korzyści szerokim warstwom społeczeństwa. Widząc, jakie skutki dla zdrowia i życia ludzkiego pociąga za sobą opóźnienie pomocy lekarskiej, kładzie w 1897 r. podwaliny pod Towarzystwo Doraźnej Pomocy Lekarskiej, wszystkim dziś znane pod nazwą Pogotowia Ratunkowego.

Pomimo pochłaniającej pracy zawodowej i społeczno - zawodowej, dr Józef Zawadzki bierze żywy i wydatny udział w pracy na polu samorządowym. Radny miasta stołecznego Warszawy, jego wiceprezydent a ostatnio wiceprezes Komisji Rewizyjnej, przez szereg lat trzyma rękę na pulsie tego miasta, służy radą w kształtowaniu jego rzeczywistości.

Od chwili założenia Związku Miast Polskich jest jego członkiem i uczestniczy w jego pracach. Jako członek Zarządu Związku następnie jego Prezes a wreszcie przewodniczący Komisji Urbanistycznej Związku, głęboki zwolennik i znawca idei samorządu i jego celów, opracowuje przedłożony Sejmowi projekt ustawy o ustroju miejskim, w licznych artykułach naświetla i dyskutuje aktualne zagadnienia samorządu polskiego. Jako wykładowca komunalnej polityki gospodarczej w Szkole Nauk Politycznych wpaja w swych słuchaczy przekonanie o doniosłej roli samorządu w organizmie państwa.

Na stanowisku Przewodniczącego Komisji Urbanistycznej Związku Miast wykazuje żywe zainteresowanie sprawami rozwoju i uporządkowania miast polskich, zwłaszcza pod kątem widzenia możliwości i ich potrzeb gospodarczych oraz warunków zdrowotnych.

Ś. p. Teodor Toeplitz

Członek Komisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich,
członek Zarządu Towarzystwa Urbanistów Polskich.

W dniu 26 kwietnia 1937 r. zmarł Teodor Toeplitz.

Wybitny instynkt społeczny Teodora Toeplitza skierował Jego zainteresowania w kierunku pracy nad organizacją jednego z podstawowych elementów bytu człowieka: jego siedziby. Tej umiłowanej dziedzinie poświęcił swoją wielką i głęboką wiedzę, ofiarną i wydajną pracę. Zainteresowaniem swym obejmował całokształt współczesnych zagadnień — od planowania regionalnego, poprzez budowę miast, aż do budowy mieszkań i izby. Jego zapał i entuzjazm udzielał się wszystkim, którzy z Nim współpracowali, nieraz wspomagani radą, opartą na wnikliwej inteligencji i prawdziwej wiedzy. Sąd Teodora Toeplitza był niezwykle jasny. W Jego ujęciu najtrudniejsze problemy stawały się proste i niewątpliwe.

Działalność Teodora Toeplitza przejawiała się w pracy na terenie życia samorządowego, spółdzielczości budowlanej, budownictwa mieszkaniowego, oraz w pracy naukowej, jako pisarza i czynnego członka Towarzystwa Urbanistów Polskich.

W ciągu 9 lat Teodor Toeplitz pełnił obowiązki radnego i ławnika m. st. Warszawy. Na tym stanowisku, w r. 1916, inicjuje zajęcie przez samorząd terenów podmiejskich opuszczonych przez wojskowe władze rosyjskie. Miasto, dzięki Jego inicjatywie, zagospodarowało te tereny zakładając sady i częściowo je zalesiając. Stworzony w ten sposób fakt dokonany wobec władz okupacyjnych niemieckich, oddał do dyspozycji miasta tereny, których posiadanie miało być podstawą świadomej polityki terenowej i zaczątkiem pierścienia rezerwatów zieleni, otaczającej miasto. Myśl stworzenia takiego pierścienia zieleni znajduje powszechne zrozumienie dopiero obecnie, w świetle dzisiejszych pojęć urbanistyki.

Niezapomniane są osiągnięcia pracy Toeplitza na polu budownictwa mieszkaniowego, zwłaszcza robotniczego. Toeplitz był pionierem budownictwa spółdzielczego i twórcą Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, Prezesem Zarządu Związku Spółdzielni i Zrzeszeń Pracowniczych, członkiem Rady Nadzorczej i Prezesem Sekcji Spółdzielni Mieszkaniowych tego Związku.

W r. 1929 Toeplitz zakłada Polskie Towarzystwo Reformy Mieszkaniowej, należąca do Międzynarodowego Związku do Spraw Mieszkaniowych, w którym piastował godność Vice-Prezesa. W ciągu ośmioletniej, pełnej inicjatywy, pracy na terenie Polskiego Towarzystwa Reformy Mieszkaniowej był propagatorem i jednym z założycieli Towarzystwa Osiedli Robotniczych.

W dziedzinie urbanistyki i polityki terenowej i budowlanej Toeplitz wyróżniał się niebywałą intuicją i inicjatywą. Od roku 1928 jest jednym z najbardziej czynnych członków Towarzystwa Urbanistów Polskich, w którym w ciągu kilku lat pełni obowiązki członka Zarządu i Vice-Prezesa.

Wykłada na Wolnej Wszechnicy Polskiej, publikuje w prasie fachowej szereg cennych artykułów i bierze czynny udział we wszystkich ważniejszych konferencjach i zjazdach urbanistycznych w kraju i zagranicą.

Do ostatniej chwili należał do Komisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich.

Niezmiernie jest ceniony jako członek jury w szeregu konkursów urbanistycznych m. in. na plan zabudowania Poznania i Katowic.

Złożony ciężką niemocą, na kilkanaście godzin przed zgonem, niepokoi się nie-
możnością stawienia się na posiedzenie Sądu Konkursowego na rozplanowanie m. Równego i prosi, aby sekretarz konkursu informował go o pracach sądu.

Jego żywy umysł kazał Mu interesować się również stroną techniczną zagadnień urbanistyki i budownictwa. Kiedy zabierał głos na zebraniach fachowych zwykły był podkreślać, że nie jest architektem; a jednak z powołania Teodor Toeplitz był architektem. Był nim przez przedziwnie konstrukcyjny sposób myślenia, przez pasję do budowania, do tworzenia, do wprowadzania ładu i estetyki w rozwój miast — przez umiłowanie piękna.

Unikając stanowisk i tytułów (znany wśród tych z którymi się stykał po prostu jako pan Toeplitz) był w istocie najbardziej pełen inicjatywy, najbardziej czynny i uczynny i to są przyczyny, dla których Towarzystwo Urbanistów Polskich tak dotkliwie odczuło jego stratę.



Zagadnienie sporządzania planów zabudowania miast i osiedli, tak niezmiernie ważne w epoce dzisiejszej, dążącej świadomie do planowej gospodarki, niejednokrotnie poruszane już było na łamach Biuletynu Urbanistycznego. W numerze niniejszym pragniemy zaznajomić czytelników z doniosłym posunięciem w dziedzinie sporządzania planów zabudowania, mianowicie z zagadnieniem ich opiniowania przez Komisję Urbanistyczną Związku Miast Polskich. Opinia Komisji Urbanistycznej oparta na studiach specjalnych powołanych rzeczoznawców jest dopełnieniem pracy twórczej urbanistów projektujących plan zabudowania, a jednocześnie krytyczną oceną tej pracy.

Wynikiem dobrze opracowanej opinii musi być podniesienie poziomu nie tylko opiniowanego bezpośrednio planu, lecz również i samej metody opracowywania planów zabudowania.

Poświęcając niniejszy numer Biuletynu zagadnieniom opiniowania sporządzanych planów zabudowania, pragniemy udostępnić projektującym urbanistom jak również i władzom miejskim wejście w sposób i metody pracy stosowanej przy opiniowaniu.

Przy opracowywaniu pierwszych opinii — rzeczoznawcy Związku Miast Polskich nie mieli przykładów sposobu ujęcia tego rodzaju pracy, to też metoda opiniowania, a zwłaszcza jej zakres, stosowane w pierwszych opiniach były różnorodne.

Szereg opinii wykonanych przez rzeczoznawców w ciągu ostatnich lat i uzyskany w ten sposób zasób doświadczenia umożliwia obecnie rozpoczęcie prac nad ustaleniem metod opiniowania. Numerem niniejszym rozpoczynamy dyskusję w omawianej dziedzinie. Szersza wymiana poglądów umożliwi pogłębienie doświadczenia w tej sprawie i wpłynie niewątpliwie na ustalenie racjonalnych metod pracy.

Głosy fachowców, którzy zetknęli się bezpośrednio z opiniowaniem jako rzeczoznawcy czy też jako zgłaszający plany do opinii na Komisję Urbanistyczną Związku Miast, — będą tu niezmiernie cennym materiałem.

Opiniowanie planów zabudowania przez Komisję Urbanistyczną Związku Miast Polskich

Plan zabudowania stanowi jak gdyby konstytucję rozwoju miasta, normującą procesy uporządkowania obecnego stanu oraz dalszego rozwoju miasta i jego urządzeń.

Przystąpienie do sporządzenia planu zabudowania nakłada na miasto obowiązek przeprowadzenia gruntownego „rachunku sumienia“ popelnionych błędów w dziedzinie sposobu użytkowania terenów i zabudowy dzielnic, układu sieci komunikacyjnej miejskiej, rozmieszczenia terenów zieleni oraz wszelkich budynków i urządzeń użyteczności publicznej.

Równocześnie z powyższą analizą stanu istniejącego, przy sporządzeniu planu zabudowania układa się program wszelkich potrzeb i zamierzeń terenowych i inwestycyjnych, zarówno gminy miejskiej jak i zainteresowanych władz państwowych.

Wreszcie na podstawie obu tych analiz — stanu istniejącego i przewidywanych potrzeb oraz przestudiowania możliwości warunków miejscowych — sporządza się właściwy plan zabudowania, stanowiący techniczne i przestrzenne ujęcie programu rozwoju miasta.

Powyższe uwagi dostatecznie charakteryzują doniosłą rolę planu zabudowania w życiu miasta i podkreślają konieczność zastosowania wszelkich możliwych usiłowań i środków ostrożności, aby sporządzony plan był oparty na wnikliwych studiach stanu istniejącego oraz potrzeb miasta, oraz aby wnioski wyciągnięte z tych studiów odpowiadały obecnemu poziomowi wiedzy i doświadczenia w omawianej dziedzinie.



Sporządzenie planu zabudowania jest zagadnieniem niezmiernie trudnym i skomplikowanym, wymagającym uwzględnienia szeregu czynników z różnych dziedzin wiedzy.

Plan zabudowania powinien być przede wszystkim realny, to znaczy dostosowany do lokalnych warunków terenowych i społecznych oraz możliwości gospodarczych i technicznych. Równocześnie plan zabudowania nie może być krótkowzroczny i „pesymistyczny“, gdyż niejednokrotnie rozwój miasta wyprzedza zbyt ostrożne przewidywania, a wtedy życie i potrzeby miasta wyłamują się z ram takiego, zbyt wąsko ujętego planu.

Plan zabudowania powinien uwzględniać wszelkie, możliwe do przewidzenia potrzeby miasta. Oczywiście przewidywania te nie mogą sięgać zbyt daleko, np. znacznie wykraczać poza ustalony w rozporządzeniach okres 30 lat, gdyż ewolucja form życia społecznego, zmiany warunków gospodarczych oraz postępy techniki mogą po tym okresie wprowadzić zbyt wielkie zmiany w stosunku do naszych przewidywań.

Żaden plan zabudowania nie może być idealnym rozwiązaniem i doskonałą syntezą wszystkich wymienionych, nieraz sprzecznych czynników. Powinien być jednak możliwie najlepszym rozwiązaniem, wykorzystującym obecny poziom wiedzy i doświadczenia — nie może zawierać błędów, dających się stwierdzić już w momencie jego sporządzenia lub zatwierdzenia.

Opracowanie planu zabudowania miasta jest czynnością tak skomplikowaną i nastrojącą tak wiele trudności, że pokonanie ich przekracza możliwości jednego człowieka — nawet dobrego fachowca w omawianej dziedzinie, bowiem zawsze taki plan — dzieło umysłu jednego autora — może grzeszyć jednostronnością ujęcia poszczególnych zagadnień.

Przeciwnie, plan zabudowania — dzieło zbiorowe — sporządzony przez kilku specjalistów, poddany następnie krytyce fachowej osób, które nie współpracowały przy jego sporządzaniu ani w charakterze projektodawców urbanistów, ani też władz miejskich — daje co najmniej prawdopodobieństwo rozwiązania w sposób możliwie najstosowniejszy podstawowych zagadnień rozwoju miasta.

Wspomniana krytyka jako świeża, samodzielna, niezależna od szeregu przypadkowych i często niesłusznych sugestyj, powstających zazwyczaj wśród autorów planu lub władz miejskich w trakcie opracowywania planu zabudowania, jest poważnym sprawdzianem słuszności podstawowych jego założeń.



Powyższą zasadę uwzględnia metoda pracy Komisji Urbanistycznej Związku Miast w dziedzinie opiniowania planów zabudowania: przede wszystkim jeden lub dwóch rzeczoznawców, wyznaczonych przez Komisję Urbanistyczną kolejno spośród zarejestrowanych przy niej bada możliwie wszechstronnie, czy wytyczne planu odpowiadają możliwościom istniejącym w terenie. Opracowanie opinii na podstawie powyższych badań zleca Komisja w miarę możności rzeczoznawcom znającym lokalne warunki i zatrudnionym w miastach najbliższych.

Powyższy rzeczoznawca (lub rzeczoznawcy) opracowują referat krytyczny, party materialem cyfrowym, a niekiedy i planem szkicowym, obrazującym tezy opinii, (oczywiście taki szkic nie może być uważany za kontrprojekt, gdyż zazwyczaj przytrzymuje się koncepcji pierwotnej autora i wykazuje jedynie niezbędne zdaniem rzeczoznawcy korektywy tej koncepcji).

W trakcie badania miasta i planu (wraz z wszelkimi załącznikami) rzeczoznawca powinien utrzymywać kontakt z władzami miejskimi i projektodawcami planu, aby uzyskać wszelkie niezbędne dodatkowe materiały i wyjaśnienia. Opracowana na piśmie opinia zostaje (co najmniej na tydzień przed jej zreferowaniem na posiedzeniu) przedstawiona autorom projektu, dla umożliwienia opracowania „obrony“ lub też częściowego uzgodnienia odmiennych poglądów rzeczoznawców i autorów.

Rozpatrzenie opracowanej w ten sposób opinii następuje albo na posiedzeniu Komisji Urbanistycznej (ewentualnie dla miast mniejszych — na posiedzeniu Podkomisji), odbywanym w Warszawie, albo też na posiedzeniu zwołanym przez Zarząd Miasta w mieście, którego dotyczy opinia (ewentualnie też w mieście — siedzibie Urzędu Wojewódzkiego).

W tym drugim wypadku Komisję Urbanistyczną Związku Miast reprezentuje co najmniej 2-ch członków Komisji oraz Kierownik Referatu Urbanistycznego (lub jego zastępca).

Z natury rzeczy zaproszenia do wzięcia udziału w posiedzeniu są kierowane do delegatów właściwych władz: Departamentu Techniczno - Budowlanego Ministerstwa

Spraw Wewnętrznych. Urzędu Wojewódzkiego oraz Starostwa (dla miast niewydziałonych).

Posiedzenia posiadają charakter dyskusyjny. Porządek obrad przewiduje referat autorów planu, koreferat rzeczoznawców, dyskusję, prowadzoną według kolejności tez opinii rzeczoznawcy oraz głosowanie orientacyjne, umożliwiające ustalenie poglądów większości obecnych na posiedzeniu.

Protokół posiedzeń odbywanych w Warszawie prowadzi Referat Urbanistyczny Związku Miast, zaś protokoły posiedzeń, zwoływanych poza Warszawą prowadzą właściwe władze miejskie i nadsyłają go następnie do Referatu Urbanistycznego Związku Miast dla uzgodnienia z członkami Komisji Urbanistycznej, którzy brali udział w posiedzeniu.

Niezbędnym warunkiem celowości wydania opinii jest opiniowanie szkiców programowych planów zabudowania, a nie całkowicie ukończonych już projektów planów zabudowania (przeprowadzonych przez uchwały władz miejskich, procedurę zbierania zarzutów itp.), gdyż w tym drugim wypadku trudniejsze jest wprowadzenie zmian, załeczonych przez Komisję. Jednakże nie jest słuszne zgłaszanie do opinii nieskrystalizowanych jeszcze zamierzeń, gdyż w zasadzie opiniowaniu powinien być poddany ukończony program planu zabudowania, łącznie ze wszelkimi wymaganymi załącznikami i oczywiście projektem szkicowym.

Ważne jest również terminowe opracowanie i rozpatrzenie opinii, aby nie przewlekać ogólnego trybu postępowania przy sporządzaniu planów zabudowania; z powyższych względów Regulamin Opiniowania Planów Zabudowania przewiduje na opracowanie opinii 4 — 6 tygodni czasu.

Rozpatrywanie opinii na Komisji Urbanistycznej w Warszawie wskazane jest ze względu na to, że Referat Urbanistyczny może uprzednio uzupełnić opinię uwagami fachowców z różnych dziedzin (wodociągi i kanalizacja, kolejnictwo itp.). Ponadto w posiedzeniu odbywanym w Warszawie, może wziąć udział większa liczba członków Komisji Urbanistycznej, jak również łatwiejsze jest zapewnienie udziału w posiedzeniu przedstawicieli Wydziału Zabudowania Osiedli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i przedstawicieli zainteresowanych władz centralnych.

Jednakże za zwołaniem posiedzenia w mieście, którego dotyczy opinia, przemawia możliwość sprawdzenia pewnych zagadnień w terenie, oraz większa ilość przedstawicieli miasta i władz miejscowych, którzy mają wziąć udział w obradach. Z powyższych względów Komisja Urbanistyczna opiniuje plany zabudowania zarówno na posiedzeniach, odbywanych w Warszawie, jak i na posiedzeniach organizowanych w opiniowanych miastach lub siedzibach Urzędów Wojewódzkich. Jednakże Komisja ustaliła, iż jej członkowie nie będą brali udziału w rozpatrywaniu planów zabudowania, o ile nie będzie zachowany normalny tryb postępowania, to znaczy o ile plan zabudowania nie będzie uprzednio zbadany i zreferowany przez rzeczoznawcę, delegowanego przez Związek Miast Polskich.

Jest to podstawowy warunek celowości rozpatrywania komisyjnego planów zabudowania, gdyż jedynie wtedy obrady są prowadzone programowo według kolejności tez opinii i dotyczą istotnych zagadnień i różnic poglądów. Natomiast doświadczenie wykazało, iż bez koreferatu o projekcie, opracowanego przez rzeczoznawcę przed posiedzeniem, rozpatrywanie planów na posiedzeniach, odbywanych nawet z udziałem wybitnych fachowców, jest niecelowe: zbacza na rozpatrywanie szczegółów i fragmentów mniejszej wagi lub powoduje nieporozumienia wskutek nieznanomości terenu i warunków lokalnych ze strony biorących udział w posiedzeniu.

Opinie Komisji Urbanistycznej nie mają charakteru wiążącego dla władz miejskich lub władz powołanych do zatwierdzenia planów, gdyż słuszne nieraz zalecenia mogą się okazać z różnych względów trudne do wykonania. Jednakże szczegółowe zbadanie planu i oświetlenie ważniejszych zagadnień w dyskusji daje pewność, iż przy opracowywaniu planu nie przeoczono ważniejszych czynników oraz że nie popełniono istotniejszych błędów. Wreszcie wyniki opinii i materiał, uzyskany w toku dyskusji, mogą być bardzo cenne i pomocne również dla władz miejskich przy uchwalaniu planu na Radzie Miejskiej.

Doceniając ważną rolę powyższego opiniowania planów zabudowania, jako niezbędnego sprawdzianu założeń planu przed jego ostatecznym uchwaleniem i skierowaniem do władz powołanych do zatwierdzenia, Związek Miast dąży do możliwego obniżenia kosztów opracowania opinii; między innymi postanowił, iż kosztą posiedzeń Komisji Urbanistycznej, zwołanych w Warszawie,, nie obciążają opiniowanej gminy, która w tym wypadku pokrywa jedynie kosztą wyjazdu w teren rzeczoznawców i opracowania przez nich referatu. Natomiast w razie rozpatrywania opinii na posiedzeniu zwołanym poza Warszawą — gmina ponosi ponadto kosztą wyjazdów i diet 2-ch członków Komisji Urbanistycznej.

W każdym razie kosztą powyższe, wynoszące w zależności od wielkości miasta kwotę kilkuset złotych (w wyjątkowych wypadkach 1.000 do 1.500 zł), stanowią bardzo niewielki odsetek kosztów sporządzenia planów pomiarowych i planów zabudowania, oraz znikomy odsetek kosztów realizacji planu, wobec czego, tym bardziej należy uznać powyższy wydatek za celowy i stanowiący istotną część kosztów sporządzenia planu. Z tych względów zainteresowane gminy równorzędnie z pożyczkami, zaciąganyymi na pomiary i sporządzanie planów zabudowania mogą zaciągać pożyczki na kosztą sporządzania opinii.

Powyższy tryb postępowania przy opiniowaniu przez Komisję Urbanistyczną jest w zasadzie analogiczny do opiniowania projektów budowy wodociągów i kanalizacji przez Kolegium Rzeczoznawców istniejącego przy Związku Miast Biura Studiów Budowy Wodociągów i Kanalizacji.

Miasta często popełniają zasadniczy błąd, usiłując opracowywać projekty wodociągów i kanalizacji przed ustaleniem wytycznych ogólnego planu zabudowania oraz przed zaopiniowaniem tych wytycznych przez Komisję Urbanistyczną. Powyższa niewłaściwa — aczkolwiek niekiedy niezależna od woli miasta i wynikająca ze znacznego opóźnienia prac nad pomiarami — kolejność postępowania, powoduje znaczne trudności zarówno dla miast, jak i instytucji opiniujących lub zatwierdzających te projekty.

Zgodnie z rozporządzeniami Prezydenta Rzplitej z dnia 16.III.1928 r. „O zaopatrywaniu ludności w wodę“ (art. 8 ust. 2) oraz „O usuwaniu nieczystości i wód opadowych“ (art. 4 ust. 3) projekty wodociągów i kanalizacji w zasadzie powinny być oparte conajmniej na wytycznych planu zabudowania.

Niewątpliwie w ciągu najbliższych lat ten stan rzeczy ulegnie poprawie, do czego zresztą dąży obecnie Fundusz Pracy i Komunalny Fundusz Pożyczkowo - Zapomogowy uzależniając udzielanie pożyczek na budowę wodociągów i kanalizacji od zaawansowania prac nad planem zabudowania. Zgranie prac obu tych grup projektów oraz ich łączne badanie wpłynie na jakość zarówno projektów planów zabudowania jak i projektów wodociągów i kanalizacji.

Leonard Tomaszewski.

Uwagi w sprawie opiniowania planów zabudowania

Opiniowanie planów zabudowania sprowadza się do skontrolowania kolejnych faz pracy tworzenia planu zabudowania. W szczególności:

1) analizy stanu istniejącego (tzw. studiów) i słuszności wyprowadzonych z niej wniosków, które, uzupełnione w odniesieniu do danego miasta programem zamierzeń o znaczeniu państwowym, regionalnym lub lokalnym, dają ocenę wytycznych rozwoju miasta;

2) sposobu, w jaki określone w dyspozycji rozwojowej poszczególne funkcje organizmu miasta zostały ujęte przestrzennie w planie zabudowania;

3) sposobu, w jaki różne funkcje i przeważnie sprzeczne czynniki zostały w planie zabudowania skoordynowane.

Jasnym jest, że opiniujący mogą dojść do innych wniosków, oceniając odmiennie już w pierwszym etapie pracy dyspozycję rozwojową miasta, (co oczywiście wpłynie zasadniczo na konstrukcję samego planu) — jak również mogą zaproponować korzystniejsze, ich zdaniem, rozwiązania przestrzenne dla poszczególnych funkcji miasta i ich koordynacji w planie zabudowania.

Dzięki dekonanemu u nas znacznemu postępowi zarówno w dziedzinie teorii planowania miast, jak i w zakresie projektowania i realizacji, skryształizowały się kryteria, szeregi też „żelaznych“ wzrosły i wymagania w stosunku do planu zabudowania znacznie się podniosły. Dlatego też, jeśli chodzi o zagadnienie opiniowania planów zabudowania, aktualnym jest krytyczne rozważenie dotychczasowych metod opiniowania.

Ogólny plan zabudowania jest graficzno - opisowym wyrazem przewidywań rozwoju miasta, których jednak zupełnie ściśle określić nie może. Tym nie mniej plan zabudowania będzie tym lepszy, im mniejszy będzie zawierał odsetek błędnych dyspozycji.

Ogólny plan zabudowania jest techniczny'n projektem, ujmującym przede wszystkim zagadnienia gospodarcze, z tego względu współpraca ekonomistów, czy to przy sporządzaniu, czy przy opiniowaniu planu zabudowania, jest nieodzowna (po tej linii szła dotychczasowa działalność Komisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich).

Każde osiedle ludzkie, od najmniejszych osad do wielomilionowych kolosów, charakteryzują trzy funkcje podstawowe: p r a c a, m i e s z k a n i e, w y p o c z y n e k oraz ich funkcja pochodna — k o m u n i k a c j a.

Zagadnienia opiniowania planów zabudowania omówimy, analizując kolejno trzy zasadnicze, wymienione na wstępie, grupy prac przy tworzeniu planu zabudowania.

1. Ustalenie zasad rozwoju miasta.

Część pierwsza pracy opiniowania planu zabudowania polega na kontroli jakościowej i ilościowej poszczególnych funkcji miasta, przeprowadzonej w następujących 3-ch kolejnych fazach:

- 1) analiza stanu istniejącego,
- 2) analiza programowych zamierzeń o znaczeniu państwowym, regionalnym lub lokalnym,
- 3) ustalenie dyspozycji rozwojowej osiedla.

Przy ustalaniu dyspozycji rozwojowej poszczególne funkcje miasta (praca, mieszkanie, wypoczynek i komunikacja) zostają wyrażone liczbowo, nadto zostaje przeprowadzone zróżniczkowanie poszczególnych zadań. Funkcje, których natężenie przekracza zapotrzebowanie lokalne -- są miarodajne dla określenia typu osiedla, przy czym funkcja, dominująca spośród wymienionych, decyduje o jego typie i charakterze. Przykłady: osiedle -- ośrodek wytwórczości (przewaga funkcji pracy), osiedle -- mieszkaniowe (dominująca funkcja -- mieszkanie), osiedle -- uzdrowisko (przewaga funkcji -- wypoczynku). Precyzując dalej, stwierdzamy, że charakter osiedlom nadają przede wszystkim poszczególne rodzaje pracy: osiedle przemysłowe, handlowe, rzemieślnicze, administracyjne, ośrodek kulturalno - naukowy.

Funkcje, przekraczające zapotrzebowanie lokalne, a rozpatrywane pod kątem widzenia ich zasięgu, określają rolę badanego osiedla: a) w strefie wpływu osiedla, b) w regionie (części kraju o specjalnym charakterze), c) w państwie.

Określenie typu osiedla jest niezmiernie ważne, jest bowiem punktem wyjścia do daleko idących wniosków, mianowicie podporządkowania wszystkich prawie innych funkcji tej funkcji najważniejszej, dzięki której miasto powstało i żyje, a która decydować będzie o jego przyszłym rozwoju.

W labiryncie zagadnień, rozwiązywanych przez plan zabudowania, teza ta często się ztraca.

Tak np. rzeczoznawcy Komisji Urbanistycznej w opinii swej o planie zabudowania Otwocka, oparli niemal wszystkie wnioski na stwierdzeniu, że autorzy projektu w zbyt małym stopniu uwzględnili dominującą funkcję tego osiedla, która stanowiła właściwą podstawę egzystencji i decydowała o jego rozwoju.

Szczegółowe wnioski dotyczyły więc umożliwienia tej funkcji najlepszego rozwoju przez ograniczenie wzrostu miejscowego przemysłu, wybitne zmniejszenie gęstości zabudowania, zwiększenie przestrzeni niezabudowanych, zieleni publicznej itp.

Oczywiście wypadki tak wyraźnego charakteru osiedla nie są częste, zazwyczaj występują 2 lub 3 funkcje o zbliżonym nasileniu.

Wśród dotychczas opiniowanych przez Komisję Urbanistyczną planów -- przykładem miasta stutysięcznego o charakterze mieszanym był Lublin, w którym poszczególne rodzaje funkcji pracy występują w podobnym stopniu: ośrodek administracyjny i kulturalny, przemysł, wreszcie handel. Wszystkie te funkcje wykazały natężenie, przekraczające zapotrzebowanie lokalne (miejskie). Natężenie to w zasadzie związane jest z charakterystycznym okręgiem rolniczym (regionem).

Opinia o planie zabudowania powinna wypowiedzieć się o słuszności przyjętych wytycznych rozwoju, uwzględniając w nich następujące czynniki: 1) wielkość osiedla i jego pojemność, 2) warsztaty pracy według poszczególnych gałęzi wytwórczości, 3) zapotrzebowanie na cele budowlano - mieszkaniowe, 4) obszary i urządzenia wypoczynkowe (sport, parki itp.), 5) urządzenia użyteczności publicznej, 6) urządzenia sieci ko-

munikacyjnej. Każda z wymienionych funkcji powinna przedstawiać liczbowo zapotrzebowanie dla celów:

1) lokalnych samego osiedla lub jego dzielnicy, 2) strefy wpływu osiedla, 3) regionu, 4) państwa.

2. Ujęcie przestrzenne poszczególnych funkcji w planie zabudowania miasta.

Drugim z kolei działem pracy opiniodawczej jest ocena dyspozycji przestrzennej, czyli ujęcia w planie zabudowania omawianych powyżej funkcji miasta. Funkcje te, wyrażone w dyspozycji rozwojowej jedynie liczbowo, wymagają odpowiedniego ujęcia w planie i mogą być różnorako przeliczone na zapotrzebowanie terenowe. Przykład: z dyspozycji rozwojowej miasta wynika potrzeba przewidzenia mieszkań dla 5.000 robotników, zatrudnionych w powstającym przemyśle; wielkość potrzebnych terenów dla założenia tej dzielnicy mieszkaniowej może wahać się w b. szerokich granicach, wynoszących nawet do 100% i więcej, zależnie od przyjętego sposobu zabudowania (luźnego, grupowego, zwarteo), ilości kondygnacji, typu mieszkań, zainwestowania terenów itp. Rozmieszczenie terenów o określonej wyżej wielkości może być również rozmaicie rozwiązane czy to w postaci jednej dzielnicy, czy też kilku odrębnych. Oba te momenty decydują o konstrukcji miasta.

Najistotniejszym i najdonioślejszej wagi, z punktu widzenia konstrukcji miasta, jest generalny podział jego obszaru na tereny budowlane, odpowiadające przeważnie funkcji pracy i mieszkania, oraz tereny niebudowlane (funkcja odpoczynku, z wyjątkiem terenów uprawy rolnej lub ogrodniczej, służących zarazem funkcji pracy). Podział ten ma znaczenie niemal decydujące pod względem gospodarczym i zdrowotnym, zaś w znacznym stopniu wpływa na rozwój miasta pod względem kształtowania sieci komunikacyjnej, zasady podziału administracyjnego, dekoncentracji ośrodka głównego itp.

Na baczniejszą, niż to się działo dotychczas, uwagę zasługuje wzgląd gospodarczy. Skoro bowiem plan zabudowania określa tereny niepotrzebujące inwestycji (niebudowlane), w przeciwieństwie do terenów, które wymagają wielu kosztownych urządzeń (budowlanych), tym samym określa program wkładów finansowych w urządzenie terenów. Zmusza to do zastanowienia się, jakie ma być wyposażenie w inwestycje poszczególnych rodzajów terenów budowlanych, aby były gospodarczo usprawiedliwione obciążenia finansowe, które w tej lub innej formie, z tytułu wykonania urządzeń i późniejszej ich konserwacji, spadną na barki obywateli, zamieszkujących określony teren.

Dlatego też, nie tylko pod kątem znalezienia najlepszych form przestrzennych lecz również pod kątem opłacalności związanych z tym inwestycji, należałoby rozpatrywać następne, istotne przy opiniowaniu, zagadnienia dalszego różniczkowania terenów budowlanych w zależności od poszczególnych funkcji — na tereny przemysłowe, dzielnicę handlową, dzielnicę mieszaną, (tzn. dopuszczającą powstanie warsztatów rzemieślniczych i przemysłu nienciażliwego), dzielnicę wyłącznie mieszkaniową oraz zagadnienie gęstości zaludnienia. Ponieważ w naszych warunkach struktura poszczególnych rodzajów terenów budowlanych, za wyjątkiem terenów przemysłowych, nie jest wybitnie zróżniczkowana pod względem przeciętnych norm zamieszkania — stwierdzić należy, że gęstość zaludnienia jest czynnikiem, wywierającym niemal decydujący wpływ na jakość wyposażenia inwestycyjnego i jego rentowność.

Roźpiętość zaludnienia np. od 50 mieszkańców na ha do do 500 mieszkańców na ha, poważnie każe się zastanowić nad tym, na jakie uzbrojenie terenu w każdym z tych

poszczególnych wypadków możemy się zdecydować. Chodzi tu przede wszystkim o najdroższe inwestycje: urządzenia do odprowadzenia ścieków i urządzenia do zaopatrywania w wodę. Przy odpowiednio małej gęstości zabudowania — teren skanalizowany przy pomocy racjonalnych urządzeń lokalnych i zaopatrzony w dobre studnie będzie w naszych warunkach stanowił optimum jeszcze przez długi szereg lat.

Reasumując, należy stwierdzić, że z punktu widzenia celowości ogólnego planu zabudowania, miarodajne jest nie takie lub inne strefowe sprecyzowanie sposobu zabudowania, lecz gęstość zaludnienia, jako czynnik warunkujący szereg procesów gospodarczych.

Ten moment przy opiniowaniu planów zabudowania nie może być pomijany. Wybór sposobu rozmieszczenia 300 mieszkańców na hektarze (np. czy ustalić zabudowanie o 2 kondygnacjach przy 30% dopuszczalnej pow. zabud., czy 3 kond. przy 20%, lub 4 kond. przy 15% itd.) jest przy opiniowaniu ogólnego planu zabudowania zagadnieniem nieistotnym. Jest to właściwie zagadnienie plastyczne, które może być rozwiązane dopiero w szczegółowych planach zabudowania. Przez określenie pewnej gęstości zaludnienia nadajemy terenowi odpowiednie uprawnienia budowlane, powodując takie lub inne jego uzbrojenie. Uprawnienia budowlane i uzbrojenie terenu głównie oddziałują na powstanie i podnoszenie się renty gruntowej, a przeciw kształtowanie się, wysokość i rozmieszczenie terytorialne tejże renty nie jest dla gospodarki miasta i jego rozwoju rzeczą obojętną.

Przytoczone czynniki, jak: przeznaczenie poszczególnych terenów budowlanych (dzielnica wyłącznie przemysłowa, dzielnica mieszana, dopuszczająca urządzenie warsztatów i sklepów, dzielnica wyłącznie mieszkaniowa), gęstość zaludnienia, uzbrojenie terenów i związany z tym rozwój przemysłu, handlu i rzemiosła, wreszcie renta gruntowa — tworzą łańcuch procesów gospodarczych, kształtujących rozwój miasta.

To też właśnie pod kątem widzenia gospodarczej strony tych procesów powinien być analizowany i opiniowany każdy ogólny plan zabudowania.

Aczkolwiek ustalanie terenów, które nie mają być zabudowane, jest z punktu widzenia konstrukcji miasta, elementem planu niemal najistotniejszym, a opiniowanie drobiazgowego zróżniczkowania przeznaczenia tych terenów wydaje się zbędne — (parki, boiska, uprawa rolna, lasy) — tym niemniej uważam za konieczne wypowiedanie się rzeczoznawców w sprawie układu i wielkości terenów cmentarnych, jak również w sprawie głównych pasów zieleni publicznej.

Kwestia ta stanowi o uaktywnieniu roli obszarów niebudowlanych (przez ich udostępnienie) a ponadto zagadnienie to wiąże się z plastyką miasta, z rzeźbą terenu i pejzażem. Problem pasów zieleni publicznej, jako zagadnienie plastyczne, jest w skali ogólnych planów zabudowania o wiele bardziej rozwiązalny, niż architektoniczne kształtowanie projektowanych zabudowań, które właściwie może mieć miejsce dopiero przy opracowywaniu planów szczegółowych.

Jeśli chodzi o tereny pod budynki użyteczności publicznej — niewątpliwie słuszną będzie zasada wypowiedania się rzeczoznawców jedynie w sprawie projektowanych terenów pod ważniejsze zakłady użytku publicznego, jak elektrownie i gazownie, zakłady wodociągowe - kanalizacyjne, rzeźnię, chłodnię, targowiska, szpitale, poza tym zaś odnośnie większych założeń — zespołów budynków użyteczności publicznej, ośrodka administracyjnego itp.

Wreszcie, co do zagadnień komunikacyjnych, oczywistym jest, że sprawy węzłów kolejowego, wodnego, drogowego, kolejkowego, układu sieci arterii ruchu kołowego w mieście i placów komunikacyjnych, są pierwszorzędnej wagi dla konstrukcji miasta.

Prócz określenia odnośnych zapotrzebowań terenowych — najistotniejszym jest zastosowanie tych komunikacji do układu miasta.

3. K o o r d y n a c j a z r ó ż n i c z k o w a n y c h f u n k c y j n i e t e r e n ó w m i a s t a.

Koordinacja i powiązanie kompozycyjne różnorodnych funkcji — tym samym różnorodnych przestrzeni w mieście, niezbędnych do wypełnienia tych funkcji, niekiedy sprzecznych, — jest najistotniejszą częścią pracy twórczej urbanisty i największą tej pracy trudnością.

Można bowiem doskonale postawić dyspozycję rozwojową miasta, można trafnie przejść od niej do ustalenia zapotrzebowania terenów, a jednak, niezależnie od tego, zaprojektować wadliwie konstrukcję miasta. Celem bowiem planowania miast jest rozwiązanie, umożliwiające skoordynowanie wszystkich funkcji miasta dla osiągnięcia maksymalnej sprawności jego całości, przy zachowaniu nietyle maksimum, ile optimum warunków dla rozwoju poszczególnej funkcji.

Tak np. maksimum warunków dla rozwoju handlu może dać zupełna swoboda urządzania sklepów, targowisk itp. na całym obszarze miasta. Jednak z uwagi na inne funkcje miasta, jak mieszkanie, wypoczynek lub komunikacja — swoboda ta musi być ograniczona, a zgrupowanie urządzeń handlowych w pewnych ośrodkach i przy niektórych ulicach będzie stanowić optimum warunków rozwoju tej funkcji.

I odwrotnie. Idealem z punktu widzenia czystej funkcji mieszkalnictwa byłaby niedopuszczalność umieszczania w obrębie dzielnic mieszkaniowych jakichkolwiek urządzeń handlowych, jednak względy zapewnienia funkcji handlu odpowiednich warunków, skłaniają do dopuszczenia tych urządzeń w określonych wyżej częściach dzielnic mieszkaniowej.

Podobnie mogą się okazać konieczne pewne ograniczenia maksymalnych udogodnień komunikacji, jak np. prostoliniowości tras, idealnej przelotowości itp., ograniczenia podyktowane względami na fakt oddziaływania innych funkcji miasta w kierunku osiągnięcia słusznego kompromisu.

Dlatego też ogólny wzajemny układ terenów budowlanych, niebudowlanych i sieci komunikacyjnej, podział dzielnicowy i układ poszczególnych dzielnic oraz koordinacja tych założeń z pozostałymi funkcjami (komunikacja, wypoczynek itp.) — stanowić powinny trzon zagadnień, podlegających wnikliwemu opiniowaniu.

N o r m y e l e m e n t ó w p l a n ó w z a b u d o w a n i a.

Sprawą, powodującą znaczne trudności przy opiniowaniu planów zabudowania i, jak wykazała dotychczasowa praktyka, wywołującą szereg sprzeczności między autorami planów z jednej strony, rzeczoznawcami — z drugiej, a członkami Komisji Urbanistycznej — z trzeciej strony — jest brak dostatecznie skryształizowanych danych normatywnych, uznanych za względnie wiążące przy sporządzaniu planów zabudowania.

Przeciętne teoretyczne normy zapotrzebowania terenów są w wielu dziedzinach planowania ustalone przez zagranicznych badaczy i projektodawców, i w licznych krajach posiadają moc obowiązujących przepisów.

Niewątpliwie przy stosowaniu tej czy innej normy, muszą być brane pod uwagę różnorakie warunki miejscowe, typ miasta itd., tym nie mniej ustalenie pewnych minimum, poniżej których przy rozbudowie naszych osiedli nie wolno było schodzić, jest

ze wszech miar wskazane. Nie mamy konkretnych norm zapotrzebowania, (licząc na 1 mieszkańca) urządzeń drobnego przemysłu i rzemiosła, urządzeń wypoczynkowych, sportowych i kulturalno - rozrywkowych. Nie wiemy też jakie jest zapotrzebowanie terenowe poszczególnych rodzajów przemysłu i jakie one dają zatrudnienie. Nie znamy norm zapotrzebowania urządzeń handlowych, jak sklepy lub targowiska, choć niewątpliwie normy te możnaby wyprowadzić w zależności od form organizacyjnych miejscowego handlu, podobnie jak normy urządzeń komunikacyjnych i placów postojowych — od stopnia motoryzacji ruchu. Wreszcie stosujemy bardzo różne metody obliczania pojemności planów zabudowania.

Do jak rozbieżnych wyników dojść można w takich warunkach, świadczyć może fakt, iż przy opiniowaniu planu zabudowania jednego z miast, pojemność planu wg obliczeń rzeczoznawców wynosiła dwukrotnie więcej, niż obliczona metodą zastosowaną przez autora planu.

Sprawa ta jest zasadniczej natury, powstaje bowiem pytanie, czy na dany czasokres nie zaprojektowano dwukrotnie większego miasta, niż to wynika z potrzeb, co pociągnęłoby za sobą potężnej wagi następstwa dla gospodarki miasta.

Z tych względów uważam za rzecz palącą ustalenie jednej obowiązującej metody przeliczania gęstości zabudowania, oznaczanej w różny sposób w planach zabudowania (dopuszczalny % zabudowania działek oraz ilość kondygnacji, a ponadto przy szczególnych planach zabudowania wewnętrzne linie zabudowania).

Najbardziej wskazanym wydaje się operowanie normą zapotrzebowania powierzchni zabudowanej na jednej kondygnacji, obliczonej na 1 mieszkańca.

Jednakże posługiwanie się, jak dotąd u nas, normą zachodnio - europejską (20 m² pow. zabudowanej jednej kondygnacji na 1 mieszkańca) nie jest słuszne, jak na nasze stosunki mieszkaniowe, przynajmniej w okresie tych 30 lat, na który obliczamy większość sporządzonych planów zabudowania.

Wymieniona norma bowiem odpowiada niemal normie jednego mieszkańca na izbę, gdy tymczasem mieszkania małe w miastach polskich wynoszą 80% i więcej ogólnej ilości mieszkań; tak np. w 1919 r. mieszkania 1 — 3 izbowe stanowiły w Warszawie 81,5%, przy czym zaludnienie na izbę wynosiło: w mieszkaniach 1-o izbowych (przeważnie izba kuchenna) — 3,62 osób, 2-u izbowych — 2,34 osób, 3-y izbowych — 1,79 osób, przeciętnie zaś dla całego miasta — 2,06 osób. Lata późniejsze wykazują jeszcze pogorszenie tego stanu, o czym świadczy odsetek mieszkań 1-o izbowych, który w 1931 roku osiągnął cyfrę 42,6% wszystkich mieszkań, przy zaludnieniu przeciętnym, wynoszącym 4 osoby na izbę. W innych miastach, za wyjątkiem miast województw zachodnich, stosunki mieszkaniowe są podobne.

Przeciętne zaludnienie na izbę we wszystkich miastach polskich wynosiło w 1921 roku 3,4 osoby.

Z powyższego wynika, że gdybyśmy chcieli poprawić stosunki mieszkaniowe w miastach, doprowadzając gęstość zaludnienia do 1 mieszkańca na izbę, musielibyśmy zbudować drugie tyle mieszkań, ile ich posiadamy obecnie i to tylko dla zaspokojenia potrzeb obecnej ilości mieszkańców miast; świadczy to o nierealności normy 1-ej osoby na izbę, czyli 20 m² pow. zabudowanej jednej kondygnacji na mieszkańca, przy obliczeniach, przeprowadzanych na najbliższe 20 — 30 lat. Na poparcie twierdzenia, że norma ta jest za wysoka, mogą służyć dane o przeciętnym zaludnieniu na izbę w domach, zamieszkałych przez ludność mniej zamożną, stanowiącą gros ludności miejskiej. Jedyna na szerszą skalę instytucja społeczna budowy domów robotniczych Towarzystwo Osiedli Robotniczych w swych mieszkaniach „luksusowych“, jak na nasze wa-

runki mieszkaniowe warstw robotniczych, nie może przekroczyć normy 10 — 13 m² pow. zabudowanej jednej kondygnacji na mieszkańca.

Z przytoczonych rozważań wynika, że norma 15 m² pow. zabudowanej jednej kondygnacji na mieszkańca byłaby najwłaściwszą przy obliczeniach przyszłej pojemności miast (z wyjątkiem miast województw zachodnich), zwłaszcza zaś miast o dużym odsetku ludności słabej finansowo.

Dlatego też słusznym byłoby uwzględnić tę, zbliżoną do naszych możliwości, normę, przy sporządzaniu planów zabudowania, inaczej bowiem przesadzać będziemy w określaniu potrzebnych terenów budowlanych, a przez rozproszenie rozwoju miast na obszar zbyt wielki, podważymy realność sporządzonych planów.

Powyższy przykład metod obliczania jednego z wielu elementów planów zabudowania, mianowicie pojemności planów zabudowania — wykazuje, jak wielkie bywają rozbieżności w praktyce przy braku obowiązujących przepisów i jak doniosłe skutki brak ten może za sobą pociągnąć.

Na pewną poprawę w dziedzinie krystalizowania się danych normatywnych wpłyną niewątpliwie, świeżo wyszłe z druku: „Zasady sporządzania planów zabudowania“, opracowane przez nac. inż. A. Kuncewicza przy współudziale nac. G. Szymkiewicza, zawierające szereg norm i minimów, przystosowanych do naszych warunków.

Niemniej jednak właściwe rozwiązanie zagadnienia może dać dopiero instrukcja o charakterze obowiązujących przepisów wykonawczych, ustalająca sposób ujęcia poszczególnych zagadnień i norm elementów planów zabudowania

Józef Reński.



Dla zobrazowania procesu opiniowania planów zabudowania przez Komisję Urbanistyczną Związku Miast Polskich oraz wpływu jej na kształtowanie się planów zabudowania, podajemy poniżej, jako dwa przykłady, opinię o planie zabudowania Lublina (w ujęciu inż. J. Reńskiego) oraz miasta - uzdrowiska Otwocka (w ujęciu inż. K. Liera).

L u b l i n

Plan zabudowania m. Lublina był opiniowany w 1933 r. przez Komisję Urbanistyczną Związku Miast Polskich na podstawie referatu trzech rzeczoznawców: dyr. Jana Strzeleckiego, inż. arch. Jana Chmielewskiego oraz inż. arch. Stanisława Filipkowskiego.

Referat został opracowany na podstawie planów i załączników, przedstawionych przez Zarząd Miasta do zaopiniowania, materiałów zebranych dodatkowo z wykorzystaniem innych źródeł (zwłaszcza statystycznych) oraz na podstawie sprawdzenia stanu faktycznego na miejscu. Jako graficzny wyraz opinii dołączono schemat planu zabudowania *).

Celem umożliwienia porównania trzech stadiów kształtowania się planu zabudowania Lublina oraz dla ich większej czytelności, reprodukuje poniżej trzy plany — schematy opracowane według tej samej techniki graficznej; schematy te obrazują zasadę podziału terenów według przeznaczenia i układ główny sieci komunikacyjnej.

Schemat pierwszy jest odzwierciedleniem zasad planu zabudowania Lublina, sporządzonego przez Zarząd Miasta w latach 1930 — 32.

Schemat drugi zobrazowaniem tez opinii Komisji Urbanistycznej Związku Miast.

Schemat trzeci odzwierciedla zasady planu zabudowania Lublina po skorygowaniu go pod wpływem opinii.



Lublin, miasto o przeszło 100 tys. mieszkańców, zalicza się w statystykach do grupy miast większych; charakterystycznym jednak jest nie wielkość tego miasta, lecz jego różnorodna funkcyjność, która jest typowa dla wielu naszych miast; żadna z zasadniczych funkcji nowoczesnego miasta ani żaden z rodzajów produkcji dóbr materialnych lub duchowych nie występuje tu dominująco.

Lublin jest administracyjnym, kulturalnym i gospodarczym centrum określonego okręgu (regionu) rolniczego.

Przemysł i handel wiążą się z rolniczym podłożem okręgu i jego potrzebami.

*) Projekt planu zabudowania został opracowany w biurze Zarządu Miejskiego pod kierunkiem inż. Ignacego Kędzińskiego.

Czynniki wpływające decydująco na konstrukcję planu zabudowania, a wyprowadzone przez rzeczoznawców z przeprowadzonej analizy stanu istniejącego i uzupełnione generalnymi zamierzeniami (w streszczeniu) brzmią:

P o ł o ż e n i e g e o g r a f i c z n e. Odwieczny szlak komunikacyjny Bałtyk — morze Czarne jest najważniejszym dla ruchu przez Lublin; jest on jednak obecnie martwy. Realnie można mówić o ruchu na odcinku jego w granicach Polski, a więc o szlaku Gdynia — Lwów lub Warszawa — Lwów.

W dalekiej przyszłości zarysowują się kierunki:

Berlin — Kijów, Wiedeń — Moskwa (Kraśnik — Łączna), ale to są możliwości, które nie wynikają ani z przeszłości, ani z oceny teraźniejszych stosunków, a tylko z geograficznego położenia miasta.

Inne kierunki dalekobieżne (szosy na Lubartów i na Biłgoraj) mają dzisiaj znaczenie regionalne. Dotychczasowy węzeł kolejowy dla szlaków Warszawa — Lwów, Warszawa — Kowel i Rozwadów — Siedlce wymaga wydatnego usprawnienia na linii Warszawa — Lwów (obecnie przez Rozwadów).

T o p o g r a f i a t e r e n u. Decydującą rolę w ukształtowaniu plastycznym miasta stanowią: faldy terenowe i wzgórza oraz rzeczki Bystrzyca z lewobrzeżnym dopływem Czechówka i prawobrzeżnym Czerniejówką, otoczone podmokłymi łąkami.

R o z w ó j m i a s t a. Staromiejskie jądro Lublina położone jest w widłach między Bystrzycą a Czechówką na najwybitniejszej wyniosłości wzgórz, zakończonego stromo od strony wschodniej. Rozwój średniowiecznego miasta szedł głównie w kierunku zachodnim i północnym (trakt na Lubartów). Położenie starych części Lublina nadaje jego sylwecie wybitne piętno i charakter, co należy jak najsilniej uwypuklić w dalszym rozwoju miasta.

Nową dzielnicą jest część miasta położona na prawym brzegu Bystrzycy i na południe od torów kolejowych (dworzec kolejowy, zakłady przemysłowe).

W stanie obecnym tereny zabudowane tworzą niejako kształt gwiazdy, której środek stanowi śródmieście, zaś promienie — szlaki komunikacyjne, między którymi ciągną się tereny wolne. Jest to bardzo ważny moment do wykorzystania w planie zabudowania.

Poza granicami administracyjnymi miasta rozwija się szereg osiedli; tuż przy wschodniej granicy — Sławinek o charakterze letniskowo - willowym — organizm już dzisiaj silnie z miastem związany, opodal — rozparcelowany folwark Czechówka.

S t a n u ż y t k o w a n i a t e r e n ó w. Na 3100 ha obszaru miasta, 1700 ha stanowią łąki, sady. Powierzchnia zieleńców, parków publicznych i boisk (17 ha) nie stoi w żadnym stosunku do potrzeb.

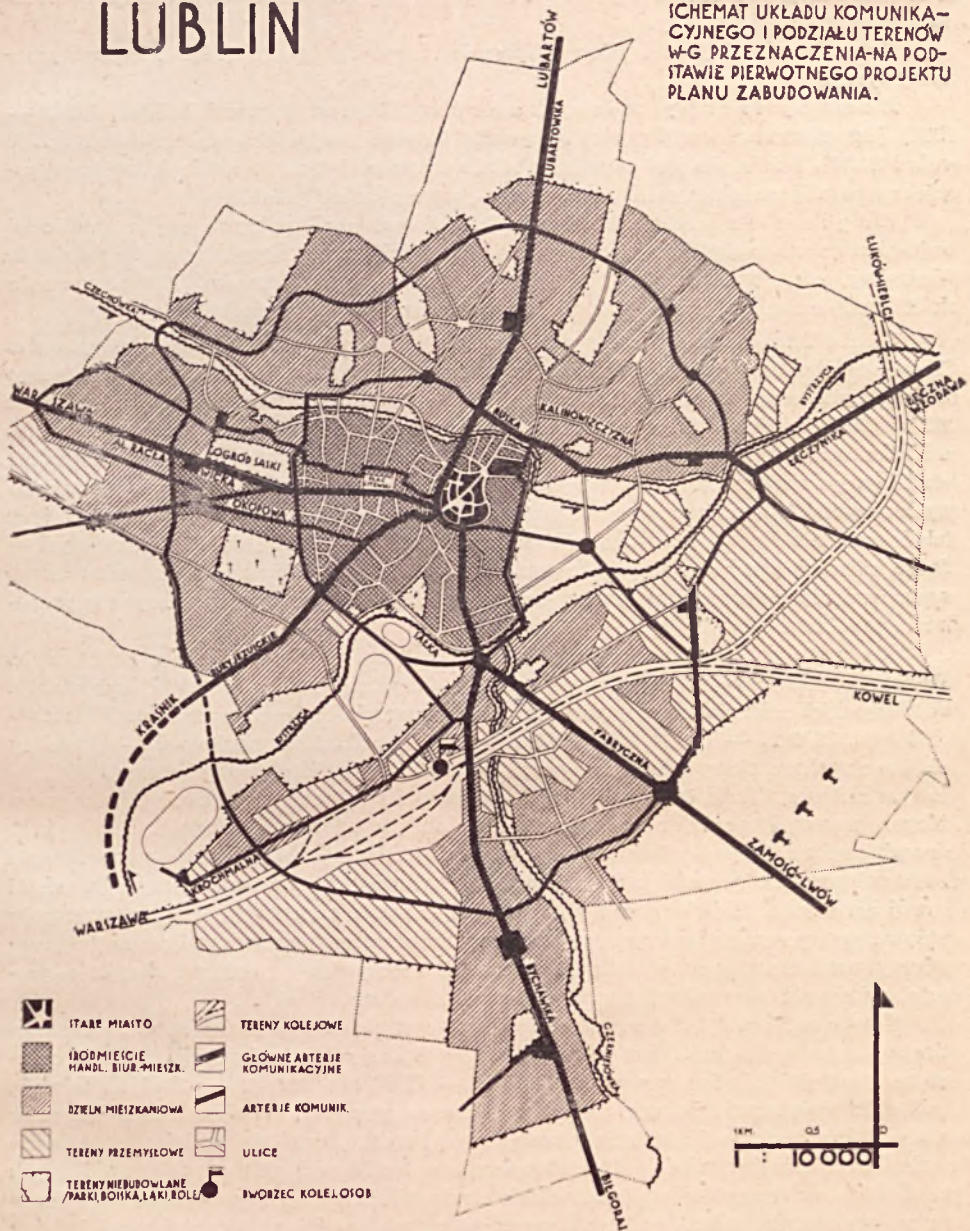
S t o s u n k i w ł a s n o ś c i o w e. Państwo i gmina rozporządzają nieznacznymi wolnymi przestrzeniami (gmina 39 ha, państwo 53 ha), co jest momentem utrudniającym znacznie swobodę w planowaniu.

I n w e s t y c j e. Ilość gmachów szkolnych i kąpielisk — niewystarczająca. Placów targowych — mało. Brak hali targowej. Stan arterii komunikacyjnych jest zły. Przebieg arterii tranzytowych niewłaściwy. Brak jest dobrych połączeń dzielnic ze sobą i dzielnic z dworcem kolejowym. Brak mostów — koniecznych w mieście, podzielonym na części trzema rzekami. Dworzec kolejowy osobowy i lotnisko są źle sytuowane. Obecne lotnisko jest małe i położone na pochyłości.

Z a l u d n i e n i e. Ludność w 1931 r. wynosiła 112,539 mieszkańców. Gęstość zaludnienia — 37 osób na ha powierzchni administracyjnej i 190 osób na ha powierzch-

LUBLIN

SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO I PODZIAŁU TERENÓW W-G PRZEZNACZENIA-NA PODSTAWIE PIERWOTNEGO PROJEKTU PLANU ZABUDOWANIA.



Rys. 1. Schemat planu zabudowania Lublina opracowanego w latach 1930 — 32 przez Zarząd Miejski.
 Dess. 1. Schéma du plan d'aménagement de Lublin élaboré par la Municipalité de la ville en 1930 — 1932.

ni zabudowanej, świadczy o ogromnym skupieniu się ludności i wskazuje na konieczność rozluźnienia zabudowy.

Sytuacja mieszkaniowa, jak w większości miast Polski, zła (74% mieszkań przeludnionych).

R o z w ó j l i c z b y m i e s z k a ń c ó w. Przyrost ludności Lublina (1921 — 1931) jest nieznacznie większy od przyrostu ludności województwa lubelskiego (19% wobec 18,3%). Lublin nie jest ośrodkiem silnie przyciągającym do siebie ludność; wykazuje on rozwój wolniejszy od przeciętnego rozwoju miast polskich.

R e g i o n l u b e l s k i. Region lubelski na ogół pokrywa się z granicami województwa za wyjątkiem północnych jego części grawitujących na zachodzie do Warszawy, a na wschodzie do Polesia. — Ludność województwa w 1931 r. wynosiła ok. 2,5 miliona mieszkańców. Charakter gospodarczy — wybitnie rolniczy.

S t r u k t u r a z a w o d o w a l u d n o ś c i L u b l i n a i j e g o r e g i o n u. Charakter struktury zawodowej ludności miasta w stosunku do bliższego i dalszego otoczenia nie uległ w ciągu ¼ wieku (1897 — 1921) zasadniczej zmianie. W roku 1897 i 1921 Lublin wykazuje słabsze uprzemysłowienie od przeciętnego dla miast b. Królestwa Kongresowego (woj. centralnych), nie wyróżniając się pod tym względem istotnie z pośród innych miast swego regionu. Miasto nie wyróżnia się rozwojem przemysłu, handlu i organizacji komunikacji, zaś odsetek ludności żyjącej z pracy w tych dziedzinach nie uległ istotnej zmianie w okresie 1897 — 1921. (W 1921 r. przemysł — 30,6% ludności, handel — 24,4%, komunikacja — 10,4%). Wskazuje to na wolne tempo wewnętrznych przeobrażeń struktury zawodowej ludności pod wpływem rozwoju gospodarczego miasta.

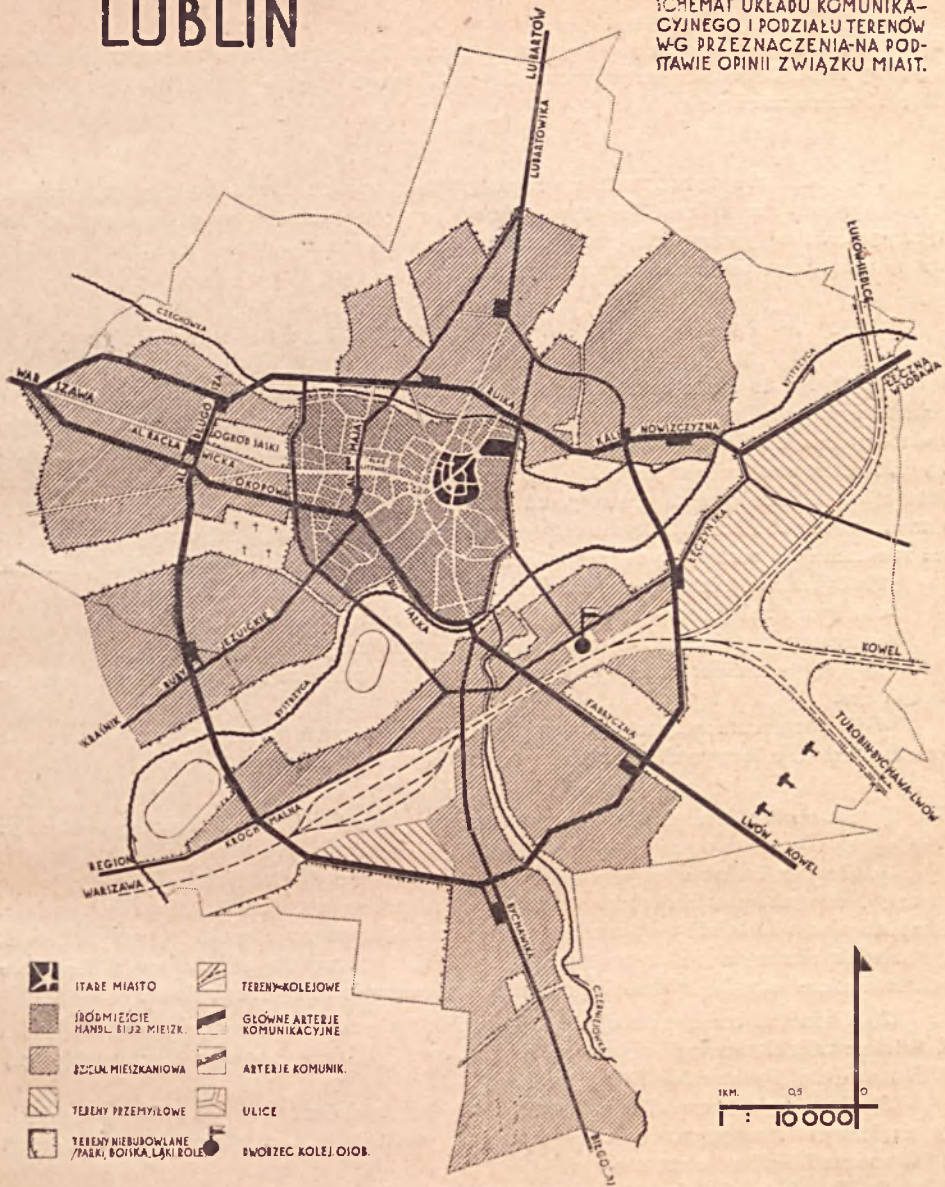
R o z w ó j i c h a r a t e r p r z e m y ś l u. Przeważają zakłady małe. Większych zakładów jest zaledwie 7 (przemysł metalowy, spożywczy i budowlany). We wszystkich zakładach przemysłowych wraz z rzemieślnikami pracowało: 1890 r. — 5.290 rob., 1899 r. — 12.000 rob., 1921 r. — 10.785 rob., 1933 r. około 6 — 7 tysięcy rob. Przemysł metalowy (maszyny, wagi) powstał i rozwijał się dzięki stosunkom handlowym z Rosją. Około 80% produkcji lokowano na rynkach rosyjskich, z zamknięciem których przemysł, pracując na potrzeby lokalne, stracił tempo rozwoju. Lublin jako ośrodek regionu typowo rolniczego, który, poza urodzajną glebą i silnie rozrzedzonym drzewostanem, nie posiada żadnych bogactw naturalnych, nie może liczyć na wielki rozwój przemysłu. Najwięcej danych do trwałego rozwoju posiadają gałęzie przemysłu spożywczego, przerabiające surowce rolnicze pochodzenia miejscowego i przemysł przetwórczy uszlachetniający, w którym o wartości rzeczywistej produktu decyduje precyzja wykonania, a gros tych kosztów stanowi robocizna.

S y t u a c j a f i n a n s o w a m i a s t a. Wobec zadłużenia zagranicznego miasto nie może się obejść bez pomocy Państwa i korzysta z subwencji. Dochody miasta na głowę mieszkańca wzrastają: 1925 r. — 27,57 zł, 1931/32 — 42,47 zł. Istnieją możliwości zwiększenia jeszcze dochodów, licząc na głowę mieszkańca, lecz zwiększenie to nie będzie znaczne i nie będzie następowało szybko, tym nie mniej plan zabudowania jest niezbędny, choćby dla zabezpieczenia możliwości przyszłych prawidłowych rozwiązań, koniecznych dla udoskonalenia życia miejskiego i jego gospodarki. Praktyczne wykonanie zabezpieczonych przez plan możliwości następować musi kolejno w zależności od środków, którymi rozporządzać będzie miasto.

T e n d e n c j e r o z w o j u. O ile nie nastąpi jakaś nieprzewidziana zmiana stosunków — Lublin rozwijać się będzie nadal, jako administracyjne kulturalne i gospodarcze centrum regionu rolniczego. Przemysł i handel miasta wiązać się będą

LUBLIN

SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO I PODZIAŁU TERENÓW WG PRZEZNACZENIA NA PODSTAWIE OPINII ZWIĄZKU MIAST.



Rys. 2. Schemat planu zabudowania Lublina wg opinii Zw. Miast Pol. Skupienie terenów przeznaczonych pod zabudowę, — wprowadzenie pasów zieleni w głąb miasta; — skupienie i wyraźna izolacja dzielnic mieszkaniowych od przemysłu; — uzupełnienie sieci kolei żelaznych linią na Lwów; — przesunięcie dworca kolejowego na wschód.

Dess. 2. Schéma du plan d'aménagement de Lublin. Thèses de l'opinion du Comité Urbaniste de l'Union des Villes Polonaises: division exacte de la superficie de la ville en terrains couverts de constructions et terrains non construits; — introduction de terrains de verdure et isolation du quartier industriel des quartiers d'habitation; — supplément du réseau des voies ferrées par la ligne de chemin de fer sur Lwów; — déplacement vers l'est de la gare destinée aux voyageurs.

z rolniczym podłożem okręgu i jego potrzebami. Zapewni to miastu wolny, ale stały i pewny rozwój. Należy przewidywać, że po 25 latach (r. 1958) Lublin osiągnie około 175.000 mieszkańców.



Na podstawie wytycznych, wypływających z analizy stanu istniejącego, generalnego programu, zamierzeń i oceny tendencji rozwojowych miasta na tle rozważań dotyczących zasad planowania, rzeczoznawcy postawili następujące wnioski w stosunku do opiniowanego planu zabudowania m. Lublina:

A. W stosunku do całości miasta należy:

1) Dążyć do ograniczenia terenów zabudowanych w granicach administracyjnych miasta i przeciwdziałać nadmiernemu skupieniu się ludności przez skierowanie części ludności do osiedli satelitów, leżących dzisiaj poza granicami miasta. Osiedla te powinny być ustawowo wciągnięte w strefę bezpośredniego wpływu miasta, przy czym sfera interesów miasta oznacza obszary, na których sposób użytkowania gruntów i zakładania, zmiana lub kasowanie wszelkiego rodzaju urządzeń mają lub mogą mieć żywotne znaczenie dla zdrowotnych, gospodarczych, mieszkaniowych i innych potrzeb miasta.

2) Organizm miasta podzielić w sposób zdecydowany na:

a) tereny zabudowane, wymagające kosztownych urządzeń i inwestycji,

b) tereny niezabudowane, niewymagające tych urządzeń.

3) Tereny zabudowane sytuować wzdłuż kierunków radialnych układu komunikacyjnego.

4) W organizm miasta wprowadzić kliny przestrzeni wolnych, wychodzących ze środka miasta, a łączących się z terenami zamiejskimi (pola, lasy, łąki).

B. W stosunku do przestrzeni zabudowanych należy:

1) Tereny budowlane wyodrębnić w poszczególne dzielnice miasta, nadając im zwarty i zdecydowany charakter w zależności od ich sytuacji i roli, jaką mają spełnić. Przedstawiony do opinii plan nie rozwiązuje w dostatecznym stopniu tego zagadnienia, jakkolwiek słusznym jest proponowany podział terytorialny miasta na podlegające ochronie stare miasto, śródmieście, dzielnice mieszkaniowe i przemysłowe.

2) Uznać za racjonalne ujęcie śródmieścia na przewidzianym w planie obszarze. Z dzielnic mieszkaniowych dobrze są usytuowane dzielnice przy Alei Raclawickiej, ul. Lubartowskiej, Bychawskiej i Fabrycznej.

3) Dążyć do mocniejszego wyodrębnienia dzielnicy przy ul. Rury Jezuickiej (z częściowym nawet przekroczeniem granic miasta) oraz dzielnicy między nowym cmentarzem i Kalinowszczyzną.

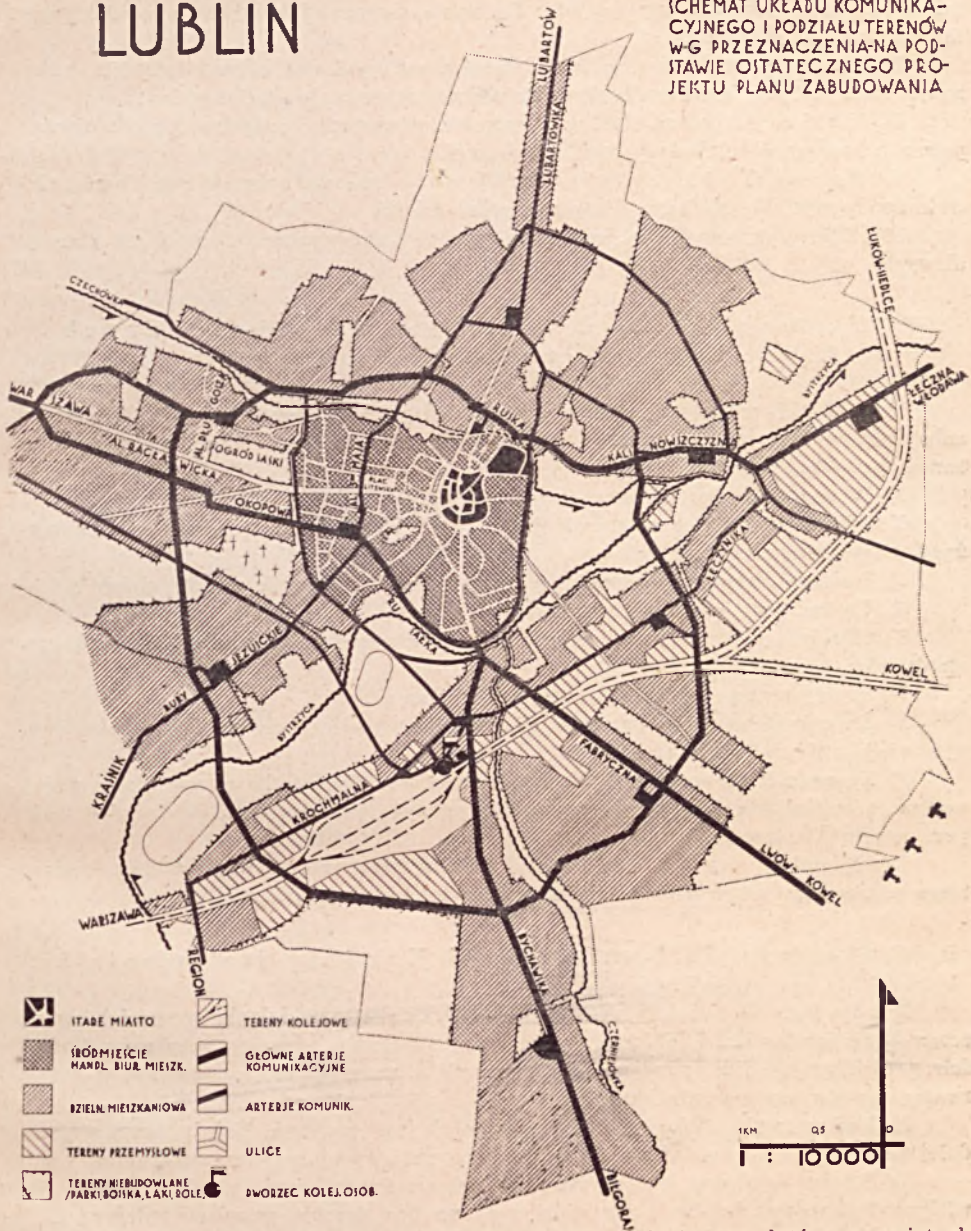
4) Uznać za niewskazane zabudowanie terenów nie posiadających dostatecznych warunków rozwojowych, a godzących w zasadę wprowadzenia przestrzeni wolnych, jak np. projektowana zabudowa terenów między Czechówką, a północno - zachodnią częścią miasta, oraz terenów poza nowym cmentarzem w kierunku wschodnim.

5) Wyrazić pogląd, że dzielnice przemysłowe są dobrze sytuowane, poważne jednak zastrzeżenie budzi nieuzasadnienie wielki obszar wschodniej dzielnicy przemysłowej.

6) Przyjąć za konieczne wyodrębnienie ośrodków w każdej z dzielnic zarówno

LUBLIN

SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO I PODZIAŁU TERENÓW W G PRZEZNACZENIA NA PODSTAWIE OSTATECZNEGO PROJEKTU PLANU ZABUDOWANIA



Rys. 3. Schemat planu zabudowania Lublina po uzgodnieniu postulatów wysuniętych przez opinię Komisji Urbanistycznej z możliwościami lokalnymi i decyzjami władz. (Pozostawienie dawnego węzła i stacji kolejowej).

Dess. 3. Schéma du plan d'aménagement de Lublin. Principes du plan après la correction d'après l'opinion du Comité Urbaniste: l'isolation du quartier industriel et des quartiers d'habitation; — introduction dans la ville de terrains de verdure.

mieszkańczych jak i przemysłowych. To samo dotyczy lokalnych targowisk przy dzielnicach mieszkaniowych.

7) Uznać za słuszny w zasadzie podział miasta pod względem strefowym, wskazanym jednak byłoby w ośrodkach dzielnicowych stosowanie strefy wyższej.

8) Uznać za konieczne obniżenie procentu powierzchni zabudowania dla zmniejszenia intensywności zabudowy niektórych stref.

9) Wprowadzić strefy o typie półwiejskim, o zabudowaniu luźnym (parter lub dwie kondygnacje) maksimum 5% powierzchni działki.

10) Nie precyzować procentu powierzchni zabudowania w strefach przemysłowych.

C. W stosunku do przestrzeni niezabudowanych należy:

1) Oddzielić poszczególne dzielnice pomiędzy sobą przestrzeniami wolnymi od zabudowy, wykorzystując wszelkie istniejące tereny wolne jak: parki, ogrody, cmentarze, łąki, place sportowe itp.

2) Wprowadzić nieprzerwane pasma zieleni do śródmieścia.

3) Wprowadzić poprzeczne izolacje terenów zabudowanych pasmami zieleni wiążącej kliny przestrzeni wolnej.

4) Izolować dostatecznie dzielnicę przemysłową od dzielnic mieszkaniowych.

5) Unikać przecinania terenów wolnych ciągami komunikacji.

6) Obniżyć spiętrzenie wód przy młynie Krauzego dla odpowiedniego wykorzystania łąk.

7) Proponowaną regulację Bystrzycy uznać za słuszną.

8) Rzeczkę Czechówkę przykryć ze względów sanitarnych, na ściśle zabudowanym odcinku dzielnicy staromiejskiej.

9) Zaznaczyć, że urządzenie kąpieliska na rzece Czechówka w miejscu proponowanym przez miasto jest ryzykownym. Wskazaniem jest przenieść je w górę rzeki poza rynek Wieniawski.

10) Przenieść ciasne i obudowane lotnisko leżące na spadku na dogodniejszy teren w kierunku południowo - wschodnim poza projektowaną ulicą obwodową.

D. W stosunku do komunikacji Komisja jest zdania że:

K o l e j e. 1) Lubelski węzeł kolejowy wymaga uzupełnienia go, projektowaną przez Ministerstwo Kolei linią na Lwów przez Turobin i Bychawę, przy czym podejście projektowanej linii powinno być przesunięte poza obręb proponowanego przez rzeczoznawców usytuowania lotniska.

2) Umieszczenie osobowej stacji kolejowej jest wadliwe. Należy przesunąć ją dalej na wschód i usytuować pomiędzy ul. Fabryczną i projektowaną Obwodową.

3) Stacja towarowa jest usytuowana dobrze. Przeniesienie stacji osobowej powiększy i usprawni działanie przewidzianych na tym terenie urządzeń kolejowych.

4) Należy przewidzieć skrzyżowanie torów kolejowych z arteriami ruchu miejskiego w różnych poziomach. Urządzenie skrzyżowania na Fabrycznej z torami kolejowymi w 2-ch poziomach jest koniecznym w chwili obecnej.

D r o g i. 5) Układ komunikacji w przedstawionym do zaopiniowania planie stwarza niepotrzebnie szereg węzłów o dużej ilości bloków. Koniecznym jest dążenie

do rozdziału ruchu i bezwzględne unikanie skrzyżowań o dużej ilości wylotów (redukcja punktów kolizji).

6) Wyloty poprzeczne na arterie komunikacyjne nie powinny być w mniejszych odległościach niż 300 m. (stosowanie ulic zbierających ewent. jezdni lokalnych).

7) Koniecznym jest jasne przeprowadzenie głównych kierunków komunikacji dalekobieżnej przez miasto, z ominięciem gęsto zabudowanego przedmieścia, lecz w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

8) Kierunek Warszawa — Lwów powinien mieć następujący przebieg: początkowo po projektowanej przez Magistrat trasie (ul. odciążającej równoległej do ulicy Raclawickiej), po tym ul. Okopową w kierunku ul. Rusałki do mostu, następnie przez most do ul. Fabrycznej.

9) Kierunek wschodnio-zachodni (ul. Raclawicka — droga na Łęczną) omijający śródmieście z północnej strony, winien mieć przebieg: obejście ze strony północnej terenów OO. Jezuitów do rynku Wieniawskiego częściowo po projektowanej ulicy, dalej projektowaną ulicą na północny brzeg rzeki Czechówki, po czym wzdłuż jej koryta na ul. Ruską, dalej projektowaną trasą przez Kalinowszczyznę i most na Bystrzycy na ul. Łęczyńską.

10) Kierunek północ-południe (ul. Lubartowska, ul. Bychawska), z ominięciem starego miasta od wschodniej strony, winien mieć przebieg: od projektowanego ośrodka przy ul. Lubartowskiej drogą Belwederczyków (ul. Unicką) (po wschodniej granicy ogrodów Kapituły katedralnej) na projektowaną trasę wewn. obwodowej, po czym włączenie jej na most na przeciw wylotu ul. Rusałki na ul. Zamojską.

11) Kierunek Kraśnik — Lubartów. Przebieg trasy: ul. Narutowicza, po czym koło szpitala wojskowego do ul. 3-go Maja (plac Litewski). Dalej na północ do ul. Lubartowskiej.

12) Kierunek Kraśnik — Łęczna. Przebieg trasy: ul. Krochmalną z nawiązaniem do ul. Łęczyńskiej.

13) Zewnętrzna obwodowa ma przebieg racjonalny w swej części, leżącej na południe od ul. Raclawickiej do ul. Kalinowszczyzna, w północnej zaś części, powinna zbliżyć się do śródmieścia, przechodząc częściowo proponowanym przez rzeczoznawców kierunkiem wschód-zachód (ul. Raclawicka — Łęczyńska).

14) Dworzec kolejowy powinien być tak umieszczony, aby jak najłatwiejsze było zrealizowanie połączenia go ze śródmieściem.

Koniecznym jest nastawienie osi wjazdowej na sylwetę starego miasta, podkreślając w ten sposób zasadniczy kierunek. Oczywiście koniecznym jest uzgodnienie usytuowania dworca z władzami kolejowymi.

15) Pożądanym byłoby przestudiowanie możliwości przeprowadzenia nawiązania placu Litewskiego z proponowanym przez rzeczoznawców dworcem kolejowym, najkrótszą drogą, z ominięciem placu Łokietka i ul. Królewskiej. Trasa mogłaby przebiegać wzdłuż ul. Bernardyńskiej, krzyżując się z ul. Zamkową (ewent. w 2-ch poziomach) i projektowaną wewnętrzną obwodową.

16) Przy proponowanym dworcu osobowym powinien być umieszczony również dworzec dla autobusów komunikacji regionalnej i miejskiej.

17) Należy przewidzieć przejrzyste połączenie dworca osobowego z lotniskiem.

18) Przewidziane w planie zabudowania place i węzły komunikacyjne są nieracjonalne, zarówno pod względem rozwiązania problemu ruchu, jak i ukształtowania przestrzennego. Zasadniczo wykluczyć należy stosowanie rozjazdów okrągłych.

19) Profile poprzeczne, zarówno ulic komunikacyjnych jak i mieszkaniowych pod względem stosowania szerokości jezdni traktować należy możliwie najskromniej.



Opinia Komisji Urbanistycznej Zw. Miast została częściowo wykorzystana przez Zarząd Miejski przy sporządzaniu ostatecznego planu zabudowania Lublina do zatwierdzenia.

Po rozpatrzeniu całego elaboratu planu zabudowania oraz opinii Komisji Urbanistycznej — Ministerstwo uznało za celowe i słuszne wykorzystanie w większym stopniu całego szeregu wytycznych myśli rzuconych przez rzeczoznawców.

Ostatecznie więc po przeprowadzeniu szeregu dalszych studiów Zarząd Miejski zmodyfikował niektóre założenia planu, czego wyrazem jest załączony trzeci schemat planu zabudowania.

Oczywiście — ostateczny plan zabudowania nie odtwarza idealnie myśli rzuconych schematycznie przez rzeczoznawców, bo nie było to celem opiniowania; natomiast przyjęte zasady opinii zostały przestudiowane pod kątem widzenia możliwości realizacyjnych i wreszcie ujęte w formę konkretnych nieschematycznych rozwiązań. Rzut oka na schematy drugi i trzeci (rys. 2 i 3) pozwala stwierdzić, iż zaproponowana przez rzeczoznawców zasada podziału dzielnicowego, układu głównej sieci komunikacyjnej i podziału na tereny według przeznaczenia — została utrzymana, a nawet rozwinięta.

Zasadnicze terażniejsze różnice między zasadą konstrukcji miasta, wyrażone przez rzeczoznawców (rys. 2), a zasadą ostatecznego planu (rys. 3) są następujące:

A. W stosunku do przestrzeni zabudowanych:

1) dzielnica położona między rz. Czechówką i północną granicą miasta została inaczej ukształtowana wobec dokonanych w terenie faktów (zaawansowana parcelacja gruntów prywatnych, częściowa ich zabudowa) oraz ze względu na doskonałą przydatność zdrowotną tych gruntów na cele zabudowy; obszar ten przeznaczono więc pod zabudowę, utrzymując jednak zasadę doprowadzenia klinów terenów niebudowlanych i zieleńcowych do śródmieścia;

2) nastąpiło sprecyzowanie granic dzielnic przemysłowych, przy zachowaniu zasady zmniejszenia ich powierzchni;

3) niektóre ośrodki dzielnicowe uległy drobnej modyfikacji, zaś z ośrodka na Lemszczyźnie (na północ od Czechówki) zrezygnowano z powodu trudności terenowych i własnościowych.

B. W stosunku do przestrzeni niezabudowanych:

1) zasada wprowadzenia do miasta klinów zieleni i innych terenów niebudowlanych, podzielenie w ten sposób dzielnic i izolowania ich od dzielnic przemysłowych została nie tylko utrzymana, ale i rozwinięta; odmiennie ukształtowane zostały kliny północne, co wynika z przyjętej zasady stworzenia dzielnicy mieszkaniowej na terenach położonych na północ od Czechówki; co do pozostałych klinów konstatujemy jedynie lokalne odchylenia;

2) pasma zieleni (łącznie poszczególne obszary zieleni) np.: cmentarz z Ogrodem Saskim i z łąkami nad Bystrzycą, ogród Bronowicki z łąkami, uległy drobnej modyfikacji podyktowanej względami na stan terenu (zabudowania, układ parcel, własności).

C. W stosunku do komunikacji:

Koleje. 1) nie uwzględniono trasy projektowanej na Lwów przez Turobin i Bychawę wobec braku konkretnych danych i decyzji Min. Komunikacji. Przeprowadzenie jej jednak nie będzie nastęrczało trudności z uwagi na pozostawienie wolnych od zabudowy terenów w południowo-wschodniej i południowej stronie miasta oraz przesunięcia lotniska po za granice miasta na tereny folwarku Felin;

2) nie przesunięto dworca osobowego na wschód między ul. Fabryczną i projektowaną obwodową wobec decyzji Min. Komunikacji o pozostawienie dworca osobowego w miejscu obecnym.

Drogi. 1) kierunek tranzytowy najważniejszy Warszawa — Lwów przebiega ul. Rusalki — ul. Okopowa, względnie Aleja M. J. Piłsudskiego — ul. Lipowa do ul. Skłodowskiej — z uwagi na dogodniejszy spadek ulic;

2) kierunek wschodnio-zachodni został lekko zmodyfikowany na odcinku na północ od al. Raclawickiej, zaś dalej wobec istniejących zabudowań i różnic terenowych do 15 m. przeprowadzony został nie wzdłuż rz. Czechówki, lecz trasą przesuniętą na północ;

3) kierunek północ-południe (ul. Lubartowska — ul. Bychawska) na odcinku od ul. Ruskiej do Bystrzycy przystosowano do realnych możliwości (budynki, ulice);

4) ulica obwodowa, łącząca poszczególne dzielnice, została zmieniona w części zachodniej w ten sposób, że nie nawiązuje się obecnie do ul. Długosza z powodu trudności terenowych (konieczny wiadukt na ul. Głębokiej położonej w wąwozie), lecz biegnie linią dolinową między wzgórzami do ulicy Sławinkowskiej, gdzie skręca na plac Wieniawski.

O t w o c e k

Plan zabudowania Otwocka był opiniowany przez Komisję Urbanistyczną Związku Miast Polskich na podstawie referatu rzeczoznawców inż. arch. Stanisława Różańskiego i Teodora Toeplitza.

Referat został oparty na wytycznych programu wstępnego opracowanego przez inż. Adama Paprockiego i Włodzimierza Brzozowskiego. Mimo tego, że plan zabudowania Otwocka jest w chwili obecnej w stadium opracowywania i nie można jeszcze ustalić w jakim stopniu opinia rzeczoznawców wpłynie na ostateczne jego ukształtowanie, zapoznanie się z tą opinią będzie interesujące ze względu na zastosowaną przez nich metodę i jej rezultaty.



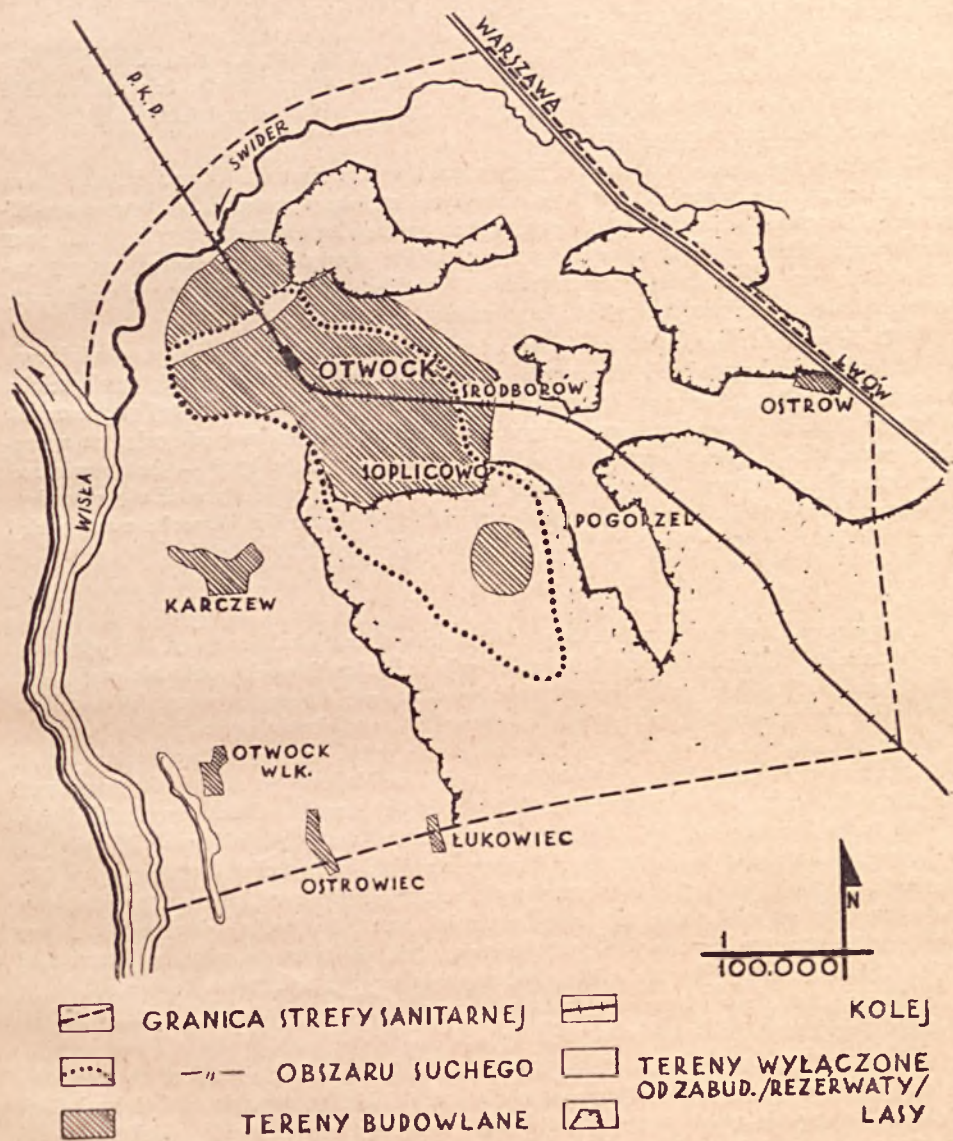
Projektujący plan zabudowania Otwocka, przy ustalaniu wytycznych do programu planu zabudowania, miał m. in. do dyspozycji zebrane przez siebie następujące dane:

1. Kwestionariusz sporządzony w grudniu 1932 roku przez projektującego, wypełniony przez Magistrat m. Otwocka w dniu 21 lutego rb. (zał. 1);
2. Dane statystyczne ze spostrzeżeń stacji meteorologicznej w Otwocku za rok 1932;
3. Wytyczne do planu zabudowania m. Otwocka uzyskane od biura planu regionalnego m. st. Warszawy.



Rzeczoznawcy oparli swoją opinię w sprawie planu zabudowania Otwocka przede wszystkim na studium geologicznym, opracowanym przez dr. S. Z. Różyckiego. Analiza tego studium, uzupełniona wnioskami z danych o rozmieszczeniu studzien i wartości wody studziennej pozwoliła rzeczoznawcom wysunąć konkretne postulaty, którym powinien odpowiadać plan zabudowania Otwocka, zarówno w zakresie przeznaczenia terenów jak i sposobu ich zabudowania.

SCHEMAT ORIENTACYJNY DO PLANU OGÓLNEGO UZDROWISKA OTWOCK



Rys. 4. Schemat orientacyjny położenia Otwocka.

Dess. 4. Schéma d'orientation du plan général de la station climatique Otwock.

Przede wszystkim jednak, na podstawie studium geologicznego, stwierdzającego wyjątkowe warunki obszaru Otwocka, została podkreślona zasadnicza funkcja miasta i racja jego istnienia: Otwock jest i powinien być uzdrowiskiem.

Po wstępie, w którym rzeczoznawcy charakteryzują metodę pracy, następuje charakterystyka i określenie granic rozwoju Otwocka.

Miasto Otwock nie ma żadnych podstaw dla samodzielnego gospodarczego rozwoju. Nie ma w nim żadnego przemysłu, nie jest ośrodkiem handlu jak np. pobliski Karczew, nie otaczają go grunty rolne, mogące być podstawą samodzielnego bytu choćby niewielkiej ilości mieszkańców.

Jedyną przyczyną powstania i jedyną możliwością rozwoju Otwocka, poza którą innych szukać nie powinien, jest jego charakter letniska i uzdrowiska, wywołany bliskością Warszawy oraz zupełnie specyficznymi warunkami klimatycznymi. Jeżeli przy planowaniu jakiegokolwiek miasta koniecznym jest wysunięcie na plan pierwszy zagadnień natury higienicznej, to w wypadku Otwocka — zagadnienia te stają się jedynymi, z którymi się bezapelacyjnie liczyć należy.

O ile w każdym mieście właściciele terenów uważają, iż produktem, nadającym się do sprzedaży (wynajmu) jest uzyskana przez budowę na ich terenach powierzchnia mieszkalna i dlatego dążą do wyprodukowania jak największej ilości tej powierzchni, o tyle w Otwocku muszą się liczyć z tym, że istotnym produktem podlegającym sprzedaży przez nich i stanowiącym dlatego jedyne źródło ich dobrobytu — jest powietrze. Zageszczenie zabudowy, które w innych wypadkach może niekiedy stać się powodem zwiększenia wartości dochodowej gruntów miejskich, w wypadku Otwocka musi pociągnąć za sobą nieomal całkowite pozbawienie ich tej wartości.



Bogactwo Otwocka powstałe bez udziału człowieka, jako bezcenny dar przyrody, nie jest niestety niezniszczalne. Już dzisiaj całe dzielnice Otwocka wskutek wadliwego zabudowania nie tylko straciły swą wartość leczniczą, ale stanowią tereny, które można śmiało nazwać zatrutymi. Do takich należy przede wszystkim dzielnica, leżąca pomiędzy terenem kolejowym a ulicą Szkolną, to znaczy cała połać dawnego Otwocka, na zachód od dworca kolejowego. Poza tym skażoną wodę znajdujemy w studniach, rozsianych po całym Otwocku, — wszędzie gdzie istnieją małe parcele. Jakżeż ten rozkład studzien głośno krzyczy na tle kompetentnego zdania dra Cybulskiego: „Woda jest w Otwocku dobra, czysta, pozbawiona drobnoustrojów, bo przechodzi przez grubą filtr piasku“; w istocie taką ją dała przyroda, ale co z nią zrobiła wadliwa zabudowa! Musi to wpłynąć na wnioski nasze dotyczące wielkości parcel i odsetku zabudowania. Plany regulacyjne Otwocka powinny nie tylko nie dopuścić do dalszego niszczenia wartości, które Otwock przedstawia, ale także choć w części usunąć dokonane już zło.

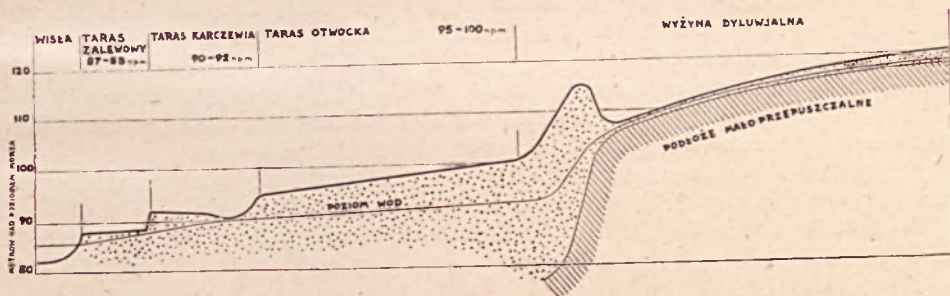
W dalszym ciągu rzeczoznawcy charakteryzują na podstawie pracy dr. Różyckiego morfologię terenów Otwocka.

Otwock leży w miejscu gdzie Wisła wchodzi do rozległej niziny nadrzecznej, utworzonej w widłach Wisły i Bugo - Narwi (rys. 4 i 5). Poczynając od Osieka i Góry Kalwarii krawędzie płaskowyżu dyluwialnego zaczynają się od siebie oddalać — i na prawym brzegu, od którego Wisła się odsuwa ku zachodowi, pojawia się szereg tarasów piaszczystych — powstałych w różnych momentach dziejów doliny Wisły.

Najniżej leży najmłodszy z nich — zalewany przez współczesną Wisłę w czasie wylewów, tzw. taras zalewowy, wznoszący się 2 do 3 metrów ponad średni poziom

wód w rzece (85 mtr. n. p. morza). Ponad nim — oddzielony od tarasu zalewowego stopniem o wysokości 3 m. — wznosi się piaszczysty, drobnymi wydmkami pokryty taras, na którym leży Karczew (90 — 92 m n. p. morza) — jest to ścisły odpowiednik tego tarasu, na którym zabudowana jest Praga („taras praski“). Trzeci z kolei — leżący już 10 do 15 m ponad poziom Wisły (95 — 100 m n. p. morza) taras — zbudowany jest z piasków średniej grubości ziarna. Warstwa tych piasków osiąga tu znaczną grubość i wynosi przeszło 30 mtr. Na tym właśnie tarasie leży uzdrowisko Otwock i Świder.

We wschodniej części tego tarasu napotykamy szereg wałów wydmych, wznoszących się do dwudziestu paru metrów ponad otaczający teren; wały te wkraczają na następny z kolei poziom — zawierając granice między tarasem Otwocka i wyżej leżącym płaskowyżem dyluwialnym (rys. 5).



Rys. 5. Przekrój geologiczny tarasu otwockiego. Dess. 5. Profil géologique de la terrasse d'Otwock.

Płaskowyż dyluwialny — w przeciwstawieniu do niżej leżących piaszczystych tarasów rzecznych — zbudowany jest z utworów moreny dennej lodowca, to znaczy ze słabo przepuszczalnych glin. Tylko powierzchnie występują tu tzw. piaski wierzehnie, powstałe z przemycia utworów morenowych.

Warunki hydrologiczne na omawianym terenie przedstawiają się następująco: rzeka Świder obramia te tereny od północy i wschodu, przyjmując wody z dużej części nieprzepuszczalnej wyżyny. Woda podskórna na granicy wyżyny dyluwialnej zapada w formie wodospadu głęboko w piaski tarasu otwockiego, który skutkiem tego nie posiada zupełnie wód powierzchniowych. Po przebyciu tarasu otwockiego woda ta znajduje się znów w pobliżu powierzchni tarasów dolnych, które są podmokłe i podtapiane.

O wartości zdrowotnej Otwocka decyduje nie tylko znaczna grubość przepuszczalnej warstwy piasku — ale także zespół warunków, na które składają się przede wszystkim:

- 1) Położenie jako najwyższego tarasu piaszczystego (riecznego) wyniesionego

10 do 15 m ponad poziom Wisły (taras następny II Pragi i Karczewia — tylko 5 mtr. n. p. Wisły).

2) Mała ilość zbierających się wód na wyżynie dzięki dolinie Świdra, która odprowadza większość wód spływających z płaskowzgórza dyluwialnego i wobec tego mały dopływ wód z wyżyny.

3) Znaczna grubość (ponad 30 m) warstwy piasków o średniej grubości ziarna.

4) Brak w nich wkładów zbyt drobnoziarnistych i ilastych.

5) Dobry odpływ wód podziemnych na krawędzi tarasów niższych.

Nieobecność któregokolwiek z pierwszych czterech czynników decyduje o zmianie warunków na niekorzyść.



Z kolei musimy ustalić jakie są naturalne granice uzdrowiska otwockiego.

Z góry musimy sobie powiedzieć, że odpada cały obszar wyżyny i tarasów niżej leżących (taras Karczewia i taras zalewowy). Brany może być tylko w rachubę tak zwany taras Otwocka i to przede wszystkim ta jego część, która nie ma zupełnie odpływu powierzchniowego z powodu dużej chłonności piasków.

Z pośród całego wskazanego obszaru — jako najbardziej korzystny — trzeba wybrać jego część centralną zaznaczoną kropkowaniem na mapie nr 4, której część północną zajmuje współczesny Otwock.

Ten właściwy obszar można tylko częściowo rozszerzyć do granic obszaru bez odpływu powierzchniowego, z uwzględnieniem konieczności robót dodatkowych na tym obszarze oraz odwodnienia sąsiednich terenów tarasu dolnego i wyżyny.

Reasumując, musimy powiedzieć, że z całego obszaru, który może wchodzić w rachubę, jako mający warunki zdrowotne zbliżone do Otwocka, może być wzięty pod uwagę teren o powierzchni 20 do 30 km kw. Z tego trzeba odliczyć około 10 km kw., jako już zajętych obecnie, pozostają więc jeszcze tereny Soplicowa i częściowo lasy majątku Otwock.

Z rozważań geologicznych i hydrologicznych, mających w danym wypadku znaczenie zasadnicze, wynika jasno, że opracowanie planu, a zwłaszcza programu do planu, nie może się odbywać tylko w przypadkowych granicach administracyjnych, co zostało zresztą podkreślone już w opinii przewodniczącego Komisji Planu Regionalnego. W szczególności nasuwają się następujące tezy:

1) Należy ustalić racjonalne granice rozwojowe uzdrowiska Otwock.

2) Należy ustalić strefę ochronną, oddzielającą Otwock od innych terenów budowlanych i osiedli, przy czym pas ochronny powinien być ustalony jako granice ochrony sanitarnej zgodnie z art. 12 Ustawy o uzdrowiskach z dn. 2 marca 1922 r.

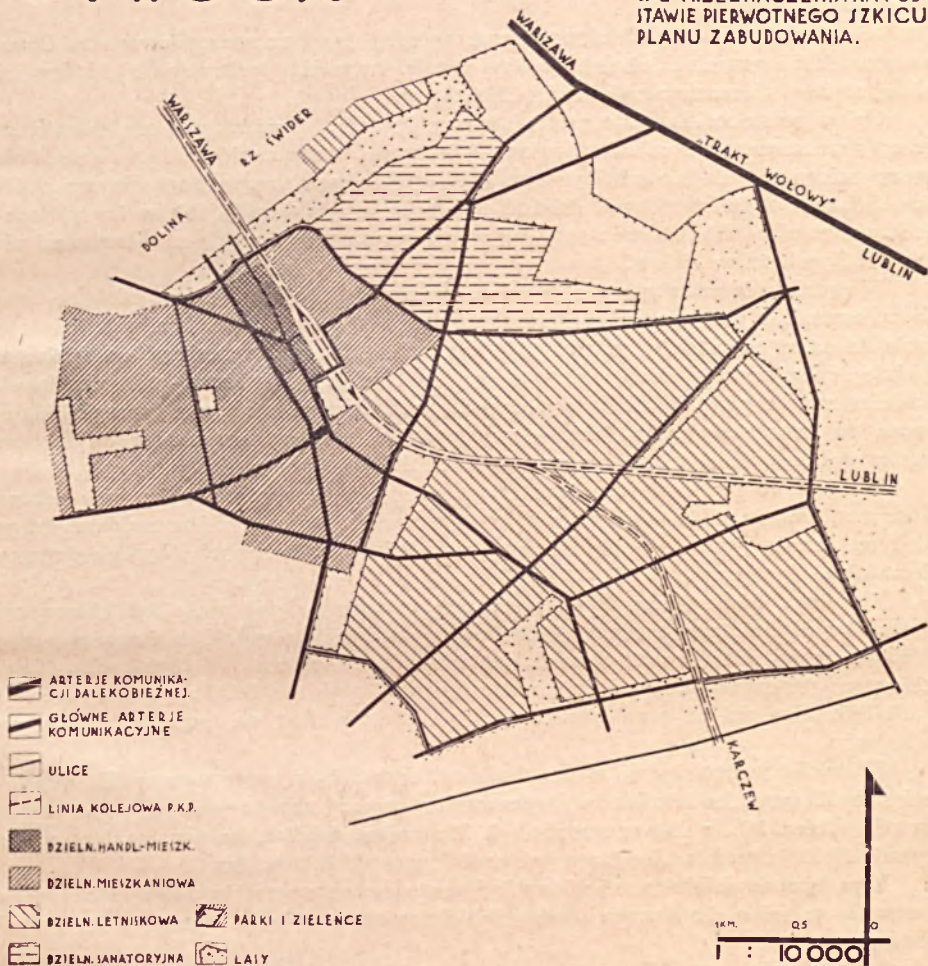


Granice terenów budowlanych Otwocka, mającego charakter uzdrowiskowy, a częściowo i letniskowy, nie powinny w żadnym razie przekraczać wyżej oznaczonych granic tarasu otwockiego, a trzymać się raczej granic obszaru suchego na piaskach chłonnych (między innymi z powyższego wynika, że dzielnica sanatoryjna rozwija się w kierunku niewłaściwym i usytuowanie jej należałoby poddać rewizji, tym bardziej, że obszar suchy nie został jeszcze w całości wykorzystany).

Granica ochrony sanitarnej, określona przez protokół Komisji z dnia 29 lipca 1923 r. jest niedostateczna i powinna być rozszerzona, biegnąc wzdłuż rzeki Świdra od jej ujścia aż do przecięcia się z szosą na Dęblin, obejmując również pas odpowiedniej szerokości po prawym brzegu Świdra, następnie szosą na Dęblin aż do Ostrowa, linią

OTWOCK

SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO I PODZIAŁU TERENÓW W-G PRZEZNACZENIA-NA PODSTAWIE PIERWOTNEGO SZKICU PLANU ZABUDOWANIA.



Rys. 6. Schemat pierwotnego planu zabudowania Otwocka. Dess. 6. Schéma du plan d'aménagement d'Otwock.

biegnącą mniej więcej przez Celestynów, Łukowiec, Ostrowiec, Otwock Wielki do Wisły, wreszcie brzegiem Wisły do ujścia Świdra.

Granica ta idzie mniej więcej wzdłuż działu wodnego zlewiska interesującego Otwock. Takie rozszerzenie granic ochrony sanitarnej w niczym nie narusza interesów mieszkańców i właścicieli strefy, nie pociąga żadnych kosztów dla gminy, a jednak stanowi poważne zabezpieczenie dla terenów o tak wielkiej wartości jak tereny otwockie.

W związku z tym należałoby program wstępny do planu szczegółowego m. Otwocka przerobić i uzupełnić, obejmując nim przede wszystkim tereny Świdra, który już dzisiaj stanowi nierozzerwalną całość z Otwockiem.

Opierając się na charakterystyce obszaru Otwocka, rzeczoznawcy stwierdzają, że tereny przeznaczone na zabudowę winny obejmować także Świder oraz ewentualnie tereny leżące na południe od Soplicowa, stanowiące część tzw. suchego obszaru. Różnica charakteru poszczególnych dzielnic nie może być tak ostrą, jak w innych miastach, nawet ośrodki handlowe muszą się odznaczać pewną luźnością zabudowania i nie mogą być pozbawione zieleni.

W wyniku dotychczasowych dociekań należałoby stworzyć jedną dzielnicę handlową, centralnie umieszczoną w stosunku do całego kompleksu (niezależnie od tego każda dzielnica posiadałaby własny mały ośrodek handlowy), ograniczyć do minimum dzielnicę mieszkaniową, nie tworząc specjalnie dzielnicy handlowo - mieszkaniowej. Dzielnicę sanatoryjną umieścić na terenach, posiadających najlepsze warunki higieniczne, na tarasie otwockim (obecnie przypadkowe zgrupowanie sanatoriów leży na granicy suchego obszaru i nie ma warunków do dalszego rozwoju).

Wobec niewłaściwego rozmieszczenia niektórych sanatoriów na krańcu suchego obszaru należałoby projektowany rozwój w tym miejscu ograniczyć i przewidzieć drugą dzielnicę sanatoryjną z uwzględnieniem warunków geologicznych, hydrologicznych i leczniczych (patrz rys. 7).

Frontowa linia zabudowania w dzielnicy sanatoryjnej nie może być bliższą niż 50 metrów od linii regulacyjnej. Odległość ta daje się uzasadnić zarówno potrzebą oddalenia ruchu ulicznego od chorych, jak i izolowania chorych od tego ruchu. Należałoby też przestrzegać, by chorzy nie przebywali stale na leżakach umieszczonych w bliskiej odległości od drogi publicznej, jak obecnie jest na porządku dziennym w Otwocku.

W dzielnicy letniskowej można budować domy, bądź przeznaczone dla pensjonatów, bądź domy jednorodzinne. Dopuszczalny procent zabudowania w tej dzielnicy wynosić winien 3%, a intensywność¹⁾ 6. Minimalna działka dla pensjonatów winna wynosić 10.000 mtr. kw., dla domu jednorodzinnego 5.000 mtr. kw.

Poza tym do dzielnicy tej winny być dostosowane wszystkie przepisy sanitarne i porządkowe, jakie obowiązywać będą w dzielnicy sanatoryjnej. To samo dotyczy linii zabudowania.

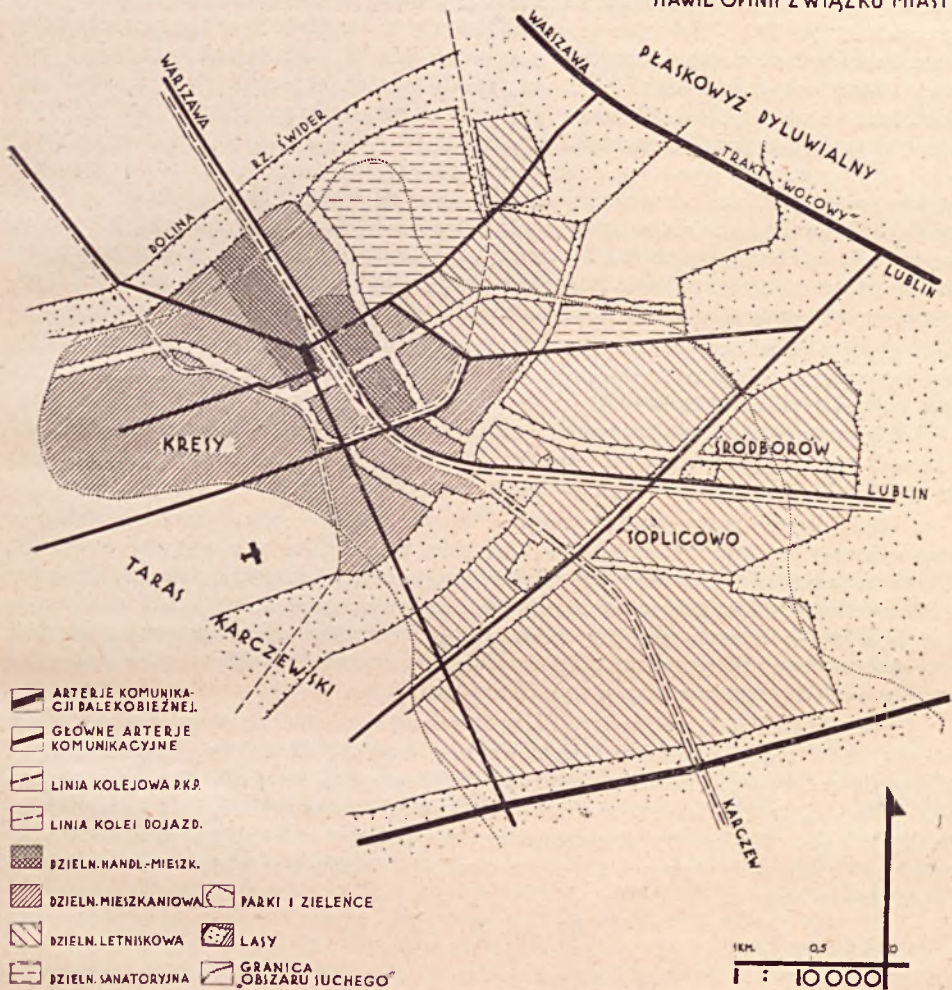
Na terytorium szeroko pojętego uzdrowiska Otwocka należałoby ustalić 2 główne dzielnice letniskowe: jedną wymienioną w programie oraz drugą, którą stanowi letnisko Świder i osiedle na gruntach wsi Rycice, niewątpliwie logicznie związane z Otwockiem w jedną całość.

Dzielnica mieszkaniowa zgodnie z zamierzeniami programu ma być zamieszkałą przede wszystkim przez stałych mieszkańców, zarobkujących w sposób inny, aniżeli

1) Czyli odsetek powierzchni zabudowanej pomnożony przez ilość kondygnacyj.

OTWOCK

SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO I PODZIAŁU TERENÓW WŁG PRZEZNACZENIA NA PODSTAWIE OPINII ZWIĄZKU MIAST



Rys. 7. Schemat planu zabudowania Otwocka według opinii Zw. Miast Polskich. Opinia przewiduje silniejsze rozciągnięcie miasta pasami zieleni, zachowanie istniejącej dzielnicy sanatoryjnej i założenie nowej w południowej suchej części tarasu otwockiego (poza granicami rysunku).

Dess. 7. Schéma du plan d'aménagement d'Otwock d'après les thèses de l'opinion du Comité Urbaniste de l'Union des Villes Polonaises.

wynajem mieszkań. Dlatego dla dzielnicy tej mogą być stosowane ulgowe warunki: prowadzenie handlu i warsztatów rzemieślniczych, niezbędnych dla obsługi chorych, letników i nielicznych stałych mieszkańców Otwocka, powinno być dozwolone; wielkość działek może być ograniczona do 1000 mtr. przy zabudowie 20% i wskaźniku intensywności 0,20. W dzielnicy tej dopuszczalne jest trzymanie zwierząt domowych z tym jednak, by zabudowania gospodarcze nie przekraczały 5% powierzchni działki (poza przewidzianymi 20%). Dzielnica ta w naszym ujęciu obejmuje dzielnicę mieszkaniową i handlowo-mieszkaniową, przewidzianą w programie. W dzielnicy mieszkaniowej ilość ulic istniejących należy zmniejszyć znacznie — można skasować niemal co drugą, powiększając nieco głębokość parcel z ewentualnym pozostawieniem wąskich drózek pieszych w środku powiększonych bloków.

Główny ośrodek handlowy, zgodnie z zamierzeniami programu, dzieli się na dwie części: jedna, położona z zachodniej strony toru kolejowego, stanowi obecnie najbardziej znieudbaną i zanieczyszczoną część Otwocka, wymagającą sanacji. Nie wolno zapominać, że choroby nagminne nie zatrzymują się nigdy u granic, wskazanych przez władze administracyjne. Miasto, które chce być uzdrowiskiem musi być zdrowym i pociągającym we wszystkich swoich dzielnicach.

Ośrodek handlowo - reprezentacyjny, znajdujący się z drugiej strony toru mógłby być przesunięty w kierunku Świdra po ulicę Samorządową i ewent. ograniczony z drugiej strony do ulicy Leśnej.

Wobec tego, że skanalizowanie ośrodka handlowego jest niezbędne dla zachowania uzdrowskiego charakteru Otwocka, byłoby słusznym, by koszty tej inwestycji w części tylko były poniesione przez właścicieli terenów ośrodka.

Autor szkicu planu regulacyjnego Otwocka słusznie nie przewiduje dzielnicy przemysłowej ani żadnych terenów, w którychby było dozwolonym wznoszenie fabryk. Dr. Szczepański w swej pracy „Otwock jako miejscowość lecznicza“ podnosi jako jeden z siedmiu warunków, którym musi odpowiadać miejscowość klimatyczna w nizinach, nadająca się do leczenia gruźlicy: brak fabryk i innych urządzeń mogących ujemnie wpłynąć na czystość powietrza. Jeżeli więc Otwock ma być uzdrowiskiem, musi się zrzec przemysłu, nawet w jego nieszkodliwej postaci.

Ponieważ Otwock, dzięki wyjątkowym warunkom naturalnym ma służyć wyłącznie dla celów uzdrowskich i częściowo letniskowych, nie należy dopuścić do osiedlania się w obrębie uzdrowskiego ludzi, którzy nie przybyli tutaj dla poratowania zdrowia, albo też takich, którzy nie obsługują potrzeb leczących się. „Nieznaczone zaludnienie“ jest zdaniem dra Szczepańskiego zasadniczym warunkiem uzdrowskiego. Nie należy więc dążyć do wytworzenia się normalnego skupienia miejskiego o dużej ilości mieszkańców stałych.



Zagadnienie zieleni i wolnych przestrzeni dla Otwocka może być rozwiązane w sposób oszczędny dzięki temu, że całe miasto zostaje potraktowane jako miasto położone w lesie, w którym powierzchnia zabudowy nie przekracza kilku procentów. Przepisy miejscowe winny ustanowić warunek utrzymania stanu zadrzewienia każdej parceli budowlanej. Każdy z mieszkańców i przyjezdnych posiadać będzie dostateczną ilość zieleni wokół swego mieszkania i korzystać z powietrza wszystkich sąsiednich parcel. Rozmieszczenie zieleni publicznej może być wobec tego zredukowane do niewielkiej ilości parków, położonych przede wszystkim w dzielnicach o bardziej intensywnym zabudowaniu.

Przede wszystkim więc narzuca się konieczność nie tylko zachowania resztek lasu, położonego niedaleko stacji w części handlowej, ale rozszerzenia tego lasu i to możliwie w jak największych gospodarczo dopuszczalnych rozmiarach. Ważnym to jest ze względu na stworzenie miejsca odpoczynku dla mieszkańców i osób zajętych w dzielnicy handlowej, a także dla podkreślenia charakteru uzdrowiska dla wszystkich przyjeżdżających do Otwocka, a nawet dla osób przejeżdżających koleją czy kolejką, które Otwock przecinają.

Dzielnica pensjonatowo - letniskowa także wymaga istnienia pewnej ilości parków publicznych. Szerzej potraktować należy pas zieleni oddzielający Świder od Otwocka, zwłaszcza wzdłuż rzeki Świder. Ze względu na duże rozmiary terenów budowlanych należy dążyć do rozszerzenia klina zieleni, zakończonego parkiem miejskim i kasysem.

Klin ten rozdzieli tereny budowlane na dwie części, jednak jego zieleń niekoniecznie musi w całości nosić charakter publiczny. Od strony Soplicowa należałoby ograniczyć tereny budowlane, zachowując zwłaszcza ładne wzgórze wydmowe (polana jałowcowa) na południo - wschód od st. Śródborów, jako tereny niebudowlane.

W razie założenia w lasach otwockich, na terenie obszaru suchego, nowej dzielnicy sanatoryjnej, należałoby oddzielić ją od terenów budowlanych Soplicowa pasem leśnym szerokości conajmniej 1 km.

Wszystkie lasy w strefie ochrony sanitarnej Otwocka należy bezwzględnie zachować jako rezerwy leśne, one bowiem stanowią jeden z podstawowych warunków klimatycznych Otwocka.



Charakter miasta wymaga także szczególnego potraktowania dróg komunikacyjnych. Ulice jezdne powinny być odległe od domów zarówno ze względu na kurz i gazy spalinowe, jak i na hałasy komunikacji coraz bardziej zmotoryzowanej. Może to być osiągnięte przez silne rozszerzenie tych arterii, których tylko część zostaje zachowana dla jezdni, a reszta potraktowana jako pasy zieleni, wśród których wije się ścieżka spacerowa.

Ten sposób przeprowadzenia arterii komunikacyjnych, zwany w Stanach Zjednoczonych „freeway“ coraz częściej stosowany jest w Anglii przy planowaniu miast ogrodów (Letchworth H. Compner, Wythensaw H. Mannestren). Jednakże sposób ten nie mógłby być stosowanym ogólnie ze względu na znaczny koszt wykupu, a w przyszłości i utrzymania tych pasów publicznej zieleni. Dlatego wydaje się raczej być wskazanym utrzymanie dróg i jezdni w skromnych granicach przy jednoczesnym odsunięciu linii zabudowania z każdej strony conajmniej o 20, a często o 50 mtr.

Jednocześnie koniecznym jest zabezpieczenie ścieżek spacerowych szerokości około 1 mtr. — 2½ mtr., które przechodząc zupełnie niezależnie od dróg jezdnych na tyłach posesji, przy silnie odsuniętych tylnych liniach zabudowy, stworzyłyby na terytorium całego uzdrowiska drugą sieć komunikacyjną, przecinającą się z siecią uliczną możliwie w bezpiecznych punktach. Istnienie takiej sieci o charakterze spacerowym dopiero nadałoby całemu uzdrowisku charakter jednego spacerowego parku, w którym względnie już nieliczne terytoria byłyby przeznaczone na zieleń rekreacyjną publiczną i tereny sportowe oraz place zabaw dla dzieci.

Sieć ścieżek spacerowych, pożądana w każdym osiedlu jest niezbędna w Otwocku, gdzie dla niektórych chorych spacer są uznany sposobem leczenia.

Utworzenie takiej sieci spacerowej pieszej ułatwione jest przez istnienie szeregu ulic przeznaczonych tylko dla pieszej komunikacji, którą należy zachować i przedłużyć środkami bloków, nadając im charakter ciągły od stacji i środka miasta do parków, plaży i lasów.

Realizacja planu zabudowania wymaga posiadania przez miasto własności gruntowej.

Otwock jako miasto, które powstało stosunkowo niedawno, w czasach, w których wykonanie najniezbędniejszych zamierzeń nieomal zawsze przekraczało możliwości finansowe, znajduje się w jak najgorszym położeniu w dziedzinie własności gruntowej, stanowiącej własność gminy miejskiej. Nie posiadając żadnych terenów w chwili rozpoczęcia gospodarki, samorząd Otwocka nie mógł stworzyć żadnych zapasów, ograniczając się do kupowania tych gruntów, które w danej chwili dla ściśle określonego celu były mu potrzebne. To też realnie patrząc, należy skonstatować, że Otwock żadnych gruntów w tej chwili nie posiada i dlatego realizacja planu zabudowania Otwocka nie jest łatwą. Czynna polityka gruntowa miejska wymaga zdobycia terenów, które mogłyby służyć dla celów użyteczności publicznej bądź bezpośrednio, bądź drogą wymiany na inne tereny, znajdujące się w rękach prywatnych. Sytuacja Otwocka jest jeszcze o tyle utrudniona, że nie tylko gmina m. Otwocka, ale żadne osoby prawa publicznego z wyjątkiem Magistratu m. st. Warszawy, nie posiadają terenów w Otwocku, lub w jego sąsiedztwie. Otwock może więc otrzymać tereny tylko drogą zakupu, lub daru od osób prywatnych. Jedyny czas, kiedy miasto może względnie łatwiej otrzymać tereny, to jest chwila zatwierdzenia planu zabudowania. Pożądanym więc jest, aby czas ten był odpowiednio wyzyskany i by miasto zapewniło sobie nie tylko bezpłatne otrzymanie wszystkich terenów potrzebnych dla celów użyteczności publicznej w nowopowstających dzielnicach, ale by mogło nabywać na warunkach ulgowych także i tereny, którymi mogłoby dysponować odstępując je w drodze wymiany za inne tereny, potrzebne dla spełnienia zadań gminy. Podobna polityka leży nie tylko w interesie miasta i ogółu mieszkańców, ale i w interesie właścicieli gruntów podlegających parcelacji. Rozmieszczenie instytucji użyteczności publicznej, szczególnie parków i zieleni, podnosi wartość pozostałych parcel. Posiadanie przez miasto gruntów w danej okolicy przyspiesza skierowanie do niej inwestycji miejskich. W istocie więc właściciele terenów ofiarujący miastu ich część nie ponoszą żadnej ofiary, jedynie tylko dobrze rozumieją swój interes. To też nigdzie miasta tyle darów nie otrzymują co w Stanach Zjednoczonych A. P. U nas na takie zrozumienie interesu własnego trudno liczyć, miasto więc musi zdobyć środki na zakup terenów niezbędnych do zrealizowania planu, w drodze opodatkowania terenów podlegających parcelacji.

Jest zupełnie uzasadnione, ażeby tereny, które wcześniej od innych podlegają zabudowaniu były obciążone bardziej aniżeli niepodlegające zabudowaniu wcale, lub też mające być zabudowanymi znacznie później. Miejski statut podatków od terenów parcelacyjnych mógłby przewidzieć wpłatę podatków przy pierwszym przewłaszczeniu, tym samym nie obciążając wcale właściciela.

Za nabywane tereny miasto powinno płacić listami komunalnej pożyczki obligacyjnej, której wypuszczenie z pomocą Banku nie powinno przedstawiać zbyt trudności.

Powiększenie zadłużenia miasta jedynie w celu nabycia gruntu po obecnych niskich cenach wybitnie poprawi sytuację finansową miasta i polepszy położenie gwarantującej za miasto instytucji finansowej. W obecnych warunkach, nie posiadając

zapasu gruntów, miasto silnie odłużone z tytułu pożyczki Ulenowskiej ma bilans bardzo wątpliwie zrównoważony. Każdy zakup może sytuację finansową miasta tylko poprawić, gdyż uczyni zbędnymi zakupy po znacznie droższych cenach w chwili gdy potrzeba stanie się aktualną.

Reasumując rzeczoznawcy stawiają następujący wniosek:

Specjalny charakter Otwocka jako uzdrowiska wymaga, by plan ogólny, a zwłaszcza program:

- 1) uwzględnił warunki geologiczne,
- 2) był oparty na szerszym podłożu, ujmując w jedną całość Świder, Otwock oraz pozostałą część obszaru suchego i odpowiednio potraktował strefę sanitarną,
- 3) ustalał granice maksymalnego rozwoju terenów budowlanych i nie dopuszczał rozbudowy Otwocka jako normalnego miasta o wielkiej ilości mieszkańców,
- 4) ze specjalną pieczę traktował lasy, wody i drogi o charakterze spacerowym,
- 5) rozwinął sprawę dostarczania wody i skanalizowania części mieszkaniowej.

Komisja Urbanistyczna Związku Miast Polskich przyjęła jednomyślnie wnioski rzeczoznawców. Projektujący plan zabudowania również stwierdził zgodność swoich poglądów z wnioskami rzeczoznawców.

Stwierdzenie wpływu opinii rzeczoznawców na ostateczne ukształtowanie się planu zabudowania jest, jak to zaznaczyliśmy na wstępie, niemożliwe, wobec tego, że plan zabudowania jest obecnie w fazie opracowywania.

Gdyby jednak opinia praktycznie nie wprowadziła zasadniczych zmian w planie zabudowania, a miała jedynie potwierdzić słuszność założeń przyjętych w jego programie, to wartość jej trzeba uznać za niewątpliwą, jako przyczynek do ugruntowania i potwierdzenia słuszności zasadniczych decyzji, które miasto musi powziąć w chwili sporządzania planu zabudowania, mającego być podstawą zamierzeń na długi szereg lat.

POMOC TECHNICZNO - BUDOWLANA DLA MIAST.

Związek Miast Polskich, rozwijając w dalszym ciągu zakres pomocy technicznej dla miast, zapowiedzianej w komunikacie opublikowanym w nr 22 „Samorządu Miejskiego“ z 1935 r. (str. 1226) — uruchamia pomoc techniczną w dziedzinie zagadnień techniczno - budowlanych.

Miasta, zwłaszcza nie posiadające odpowiedniego personelu fachowego w dziedzinie budownictwa, będą mogły korzystać z pomocy Związku Miast Polskich w następującym zakresie:

1. Udzielanie porad i opinii w sprawach wyboru terenów pod budowę budynków i urządzeń użyteczności publicznej (szkoły, domy ludowe, elektrownie, rzeźnie, chłodnie, targowiska) oraz pod budownictwo mieszkaniowe, finansowane z funduszy publicznych.

2. Pomoc techniczna w zakresie projektowania budynków miejskich (użyteczności publicznej, przemysłowych, mieszkalnych) drogą porad przy ustalaniu programu projektów, w czasie opracowywania projektów oraz opiniowania gotowych projektów, zarówno nowych, jak i adaptacji istniejących.

3. Pomoc techniczna w zakresie wykonywania budynków drogą porad na temat sporządzania kosztorysów, zawierania umów z przedsiębiorcami, ujęcia konstrukcji budowli, doboru materiałów itp., oraz sposobu zorganizowania odbioru wykonanych robót (kolaudacja).

4. Poradnictwo w zakresie właściwości technicznych materiałów z uwzględnieniem materiałów nowych (konstrukcyjnych i zastępczych).

Pomoc w powyższym zakresie udzielana będzie na warunkach ogólnych, stosowanych przez Związek Miast Polskich, tj., drobne porady ustne i korespondencyjne będą bezpłatne, zaś w razie konieczności wyjazdu na miejsce inżyniera z Biura Związku Miast, liczyć będziemy koszty przejazdu w obie strony II kl., ryczałt na dojazdy zł 10 i diety po zł 20 dziennie.

O ile zajdzie potrzeba zlecenia wykonania pewnych prac rzeczoznawcy z poza biura Związku Miast Polskich, lub wysłania tego rzeczoznawcy w teren, będziemy liczyli nasze własne koszty. O wysokości tych kosztów miasta będą każdorazowo uprzednio powiadamiane celem ich akceptowania.

ROZDZIAŁ KREDYTÓW NA POMIARY I PLANY ZABUDOWANIA.

W dn. 30 kwietnia i 9 czerwca br. na posiedzeniach Komisji Pomiarów i Planów Zabudowania przy Polskim Banku Komunalnym, ustalono wnioski kredytowe na pomiary i plany zabudowania miast i innych osiedli, udzielanych przez Państwowy Fundusz Budowlany (Bank Gospodarstwa Krajowego), Fundusz Pracy oraz Komunalny Fundusz Pożyczkowo - Zapomogowy. Formalności związane z wypłatą przyznaných kredytów załatwiają bezpośrednio instytucje kredytodawcze.

POŻYCZKI DLA MIAST NA OPRACOWANIE OPINII O PROGRAMACH I PROJEKTACH PLANÓW ZABUDOWANIA.

Na posiedzeniu Komisji Pomiarów i Planów Zabudowania przy Polskim Banku Komunalnym w dniu 9 czerwca br. zostało ustalone, że Fundusz Pracy, na wniosek Związku Miast Polskich, będzie przydzielał pożyczki na koszt opracowania opinii o programach i projektach planów zabudowania oraz ich rozpatrzenia przez Komisję Urbanistyczną Związku Miast.

SKŁAD KOMISJI URBANISTYCZNEJ ZWIĄZKU MIAST POLSKICH NA ROK 1937/38.

W dniu 14 czerwca br., na posiedzeniu Zarządu Związku Miast Polskich, został zatwierdzony na rok bieżący następujący skład Komisji Urbanistycznej: dr Tadeusz Dalbor, Stanisław Gruszczyński — burmistrz m. Pruszkowa, Witold Mystkowski — prezydent m. Włocławka, inż. Wacław Nowak, inż. Adam Paprocki, dyr. Marcei Porowski lub w jego zastępstwie Stefan Zbrożyna (Zw. Miast Pol.), inż. Stanisław Różański, dyr. Jan Strzelecki, dziekan prof. Tadeusz Tolwiński, inż. Leonard Tomaszewski, inż. Eugeniusz Zaczyński — burmistrz m. Zakopanego.

POSIEDZENIE KOMISJI URBANISTYCZNEJ ZWIĄZKU MIAST POLSKICH.

Dnia 1 lipca 1937 r. odbyło się posiedzenie Komisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich, z następującym porządkiem obrad:

1. Przyjęcie protokółów 29 i 34-go posiedzenia Komisji Urbanistycznej.
2. Ukonstytuowanie Komisji Urbanistycznej i Podkomisji,
3. Przyjęcie nowego regulaminu Komisji Urbanistycznej,
4. Przyjęcie sprawozdania (rachunkowego i z działalności) Komisji Urbanistycznej i Referatu Urbanistycznego za r. 1936/37 oraz programu działalności na r. 1937/38,
5. Rozpatrzenie rozporządzenia M. S. Wewn. z dn. 10.VI.1937 r. (Dz. Ust. R. P. Nr 46, poz. 351) o zwolnieniu od obowiązku ponoszenia kosztów urządzenia ulic i placów oraz zmniejszeniu i odroczeniu uiszczenia wpłat z tego tytułu,
6. Rozpatrzenie projektu przepisów miejscowych o przekładaniu kosztów zamiany nawierzchni na ulepszoną (projekt zarządzenia Ministra Spr. Wewn.),
7. Rozpatrzenie umowy na opracowanie projektu planu zabudowania oraz cennika orientacyjnego opracowywania planów zabudowania,
8. Rozpatrzenie regulaminu oraz cennika kosztów opiniowania przez Komisję Urbanistyczną Związku Miast Polskich,
9. Uzupełnienie listy rzeczoznawców urbanistycznych Związku Miast Polskich.

UKONSTYTUOWANIE KOMISJI URBANISTYCZNEJ I PODKOMISJI.

Przewodniczącym Komisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich został wybrany, na miejsce ś. p. dr. Józefa Zawadzkiego, — dyr. Jan Strzelecki. Zastępcą przewodniczącego wybrano ponownie inż. Adama Paprockiego.

W skład Podkomisji Urbanistycznej, obok dyr. Strzeleckiego i inż. Paprockiego, weszli: Stanisław Gruszczyński (burmistrz m. Pruszkowa), inż. Stanisław Różański oraz dziekan prof. Tadeusz Tolwiński.

POPRAWKI DO „WZORU UCHWAŁY RADY MIEJSKIEJ O PRZEKŁADANIU NA WŁAŚCICIELI PRZYLEGŁYCH DZIAŁEK KOSZTÓW PIERWSZEGO URZĄDZENIA ULIC I PLACÓW“, WYNIKAJĄCE Z „ROZPORZĄDZENIA MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH Z DNIA 10 CZERWCA 1937 R. O ZWOLNIENIU OD OBOWIĄZKU PONOSZENIA KOSZTÓW URZĄDZENIA ULIC I PLACÓW, ORAZ ZMNIEJSZENIU I ODROCZENIU WPLAT Z TEGO TYTUŁU“ 1).

Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 46 z dn. 23 czerwca 1937 r., poz. 351, przynosi, oparte na podstawie art. 174 ust. 10 ustawy o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli, — Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych o zwolnieniach, zmniejszeniu oraz odroczeniach wpłat adiacentów z tytułu kosztów pierwszego urządzenia ulic względnie placów komunikacyjnych. Przepisy tego Rozporządzenia, w zasadniczej linii całkowicie zgodne z opracowanym i wydanym przez Związek Miast Polskich „Wzorem Uchwały Rady Miejskiej o przekładaniu na właścicieli przyległych działek na podstawie art. 174 prawa budowlanego kosztów pierwszego urządzenia ulic i placów“ — wykazują pewne różnice w szczegółach, które zestawiamy poniżej, i które należy uwzględnić przy redagowaniu uchwał Rady Miejskiej w powyższej sprawie:

I.

Na str. 17 „Wzoru Uchwały“ należy wykreślić tekst pkt. 5 (2) i zastąpić następującym (por. „Rozporządzenie“ § 4 (1)):

5. (2) W razie, gdy łączna szerokość jezdni i chodników jest większa od 20 m., przekłada się koszty urządzenia ulicy 20-metrowej szerokości, licząc 10 m na jezdnię i 10 m na oba chodniki.

II.

Na str. 17 i 18 „Wzoru Uchwały“, należy pkt. 5 (3) wykreślić i zastąpić brzmieniem (por. „Rozporządzenie“ § 4 (1)):

1) Miasta, które zakupiły w Związku Miast Polskich broszury „Wzoru Uchwały Rady Miejskiej...“ mogą, otrzymać niniejsze „Poprawki“ bezpłatnie. Nowonabywcy otrzymują „Poprawki“ załączone do każdego egzemplarza „Wzoru Uchwały“.

5. (3) Przekładane koszty nie mogą przekraczać w stosunku do kosztów urządzenia ulicy szerokości 20 m następujących odsetków tych kosztów:

Klasa	Wskaźnik przeciętnej intensywności zabudowania	Przekładany odsetek kosztu urządzenia ulicy 20-metrowej
I.	do 0,10	nie przekłada się
II.	od 0,10 do 0,50	od 20% do 100% interpolując liniowo (czyli: dla intensywności 0,10 — 20%, dla 0,11 — 22%, itd.)
III.	powyżej 0,50	100%

UWAGA: Zasadnicza różnica między ograniczeniami wg przepisów „Rozporządzenia” a ograniczeniami przyjętymi we „Wzorze Uchwały” polega na tym, że odsetek górnej granicy przekładanego kosztu w wypadku pierwszym zmienia się w zależności od zmiany wskaźnika intensywności, w sposób ciągły (np. dla intensywności 0,12 — wynosi limit kosztu 24%, dla 0,15 — 30%, dla 0,19 — 38%), podczas gdy w tabeli „Wzoru Uchwały” była przyjęta zasada zmienności blokowej (dla intensywności 0,12, 0,15, 0,19, — niezmienny limit 25% dopiero po przekroczeniu wskaźnika 0,20 — np. dla 0,21 — limit „skacze” na 50%).

Tabela limitów ciągłych przyjęta w „Rozporządzeniu” jest finansowo niewątpliwie dla miast korzystniejsza, niż ograniczenie przyjęte we „Wzorze Uchwały”. Niektóre jednak miasta ze względu na uproszczenie (zaokrąglenie wskaźników intensywności), mogą stosować tabelę ograniczeń o charakterze blokowym, o mocniejszym zagęszczeniu klas niż we „Wzorze Uchwały”, i opartą na zasadach „Rozporządzenia”. Jako przykład podajemy poniżej taką tabelę:

Klasa	Wskaźnik przeciętnej intensywności zabudowania	Przekładany odsetek kosztu urządzenia ulicy 20-metrowej
I.	do 0,10	nie przekłada się
II a)	0,10 — 0,15	20%
b)	0,15 — 0,20	30%
c)	0,20 — 0,25	40%
d)	0,25 — 0,30	50%
e)	0,30 — 0,35	60%
f)	0,35 — 0,40	70%
g)	0,40 — 0,45	80%
h)	0,45 — 0,50	90%
III.	100%	powyżej 0,50

III.

Na str. 19 „Wzoru Uchwały“, w wierszu 6 od góry, należy 5% zastąpić przez 10%.

IV.

Na str. 19 „Wzoru Uchwały“ należy brzmienie pktu 5 (5) zmienić (zgodnie z brzmieniem § 4 (3) „Rozporządzenia“) na:

(5) Ograniczenia wysokości przekładanych kosztów urządzenia ulic i placów komunikacyjnych w zależności od wysokości wskaźnika przeciętnej intensywności nie mają zastosowania, gdy:

a) na działkach lub nieruchomościach przyległych do ulicy lub placu dopuszcza się wnoszenie zakładów przemysłowych w myśl art. 10 pkt. 1 f) i g);

b) gdy działki przyległe do ulicy lub placu przeznaczone są do zabudowania luźnego budynkami zawierającymi chociażby po jednym mieszkaniu o 5-iu izbach lub większym.

W związku z powyższą zmianą należy na str. 21 „Wzoru Uchwały“ w wierszu 11 od góry skreślić słowo „willowym“.

V.

W punkcie 9 „Wzoru Uchwały“ na str. 23, 24 należy przeprowadzić następujące zmiany (por. „Rozporządzenie“ § 3 oraz § 5):

1) Tekst pkt. 9 (1) lit. a) skreślić i zastąpić następującym:

9. (1) Od ponoszenia kosztów urządzenia ulic i placów komunikacyjnych przekładanych na podstawie art. 174, zwolnieni są:

a) właściciele działek lub nieruchomości, na których w myśl prawomocnego planu zabudowania wnoszenie budynków jest zabronione (art. 46 ust. 1 pkt. a) i b)) lub ograniczone (art. 46 ust. 3) w ten sposób, iż intensywność ich zabudowania ma być mniejsza od 0,10;

b) właściciele działek lub nieruchomości, na których, na podstawie ustawy z dn. 28 stycznia 1932 r. o stosunkach prawnych w obszarach warownych i rejonach umocnionych (Dz. U. R. P. Nr 19, poz. 124) lub na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437), wnoszenie budynków jest zabronione lub ograniczone w stopniu określonym wyżej w punkcie a).

2) Na str. 23 w 4 wierszu od dołu oraz na str. 24 w 4 wierszu od góry, lit. b) zmienić na lit. c).

3) Na str. 24 w 3 wierszu od góry, lit. c) zmienić na lit. d); w wierszu 8 od góry, lit. d) zmienić na e).

4) Na str. 24 skreślić tekst lit. e) i zastąpić go następującym:

(2) Właścicielom działek, niezdatnych do zabudowania z powodów określonych w art. 175, uiszczenie przelożonych kosztów urządzenia ulic i placów komunikacyjnych odracza się bez doliczenia procentów zwłoki do czasu usunięcia wad, czyniących działki

niezdatnymi do zabudowania, bądź do czasu wzniesienia na nich budynków na podstawie pozwolenia władzy, udzielonego w myśl art. 175 ust. 2.

5) Na str. 24 w wierszach 7 i 13 od góry oraz 5 od dołu cyfry oznaczające ustępy (2) i (3) zamienić na (3) i (4).

VI.

W punkcie 10 „Wzoru Uchwały“ na str. 25 wprowadzić następujące zmiany:
w wierszu 8 od góry wyrazy: dwie trzecie — zastąpić przez: połowę,
w wierszu 11 od góry ułamek $\frac{1}{5}$ zastąpić przez $\frac{1}{6}$,
w wierszu 12 od góry wyrazy: dwie trzecie — zastąpić przez: połowa,
w wierszu 15 od góry wyrazy: jednej trzeciej — zastąpić przez: połowy.

REGULAMIN OPINIOWANIA PROGRAMÓW I PROJEKTÓW PLANÓW ZABUDOWANIA PRZEZ KOMISJĘ URBANISTYCZNĄ.

(Przyjęty przez Kom. Urbanistyczną dn. 1.VII.1937 r.).

1. Zgłoszenia miast do wydania opinii są kierowane do Związku Miast, przy czym Referat Urbanistyczny potwierdza odbiór zgłoszenia i podaje do wiadomości miasta koszty opracowania opinii przez rzeczoznawców, przypuszczalny termin jej rozpatrzenia przez Komisję Urbanistyczną oraz nazwiska rzeczoznawców, wyznaczonych przez Podkomisję Urbanistyczną, prosząc miasto o zaakceptowanie i potwierdzenie na piśmie powyższych warunków.

2. Termin opracowania opinii przez rzeczoznawców łącznie z jej rozpatrzeniem na Komisji Urbanistycznej nie może przekraczać 10 tygodni z wyjątkiem miast większych (liczących obecnie ponad 50.000 mieszkańców), dla których ten termin jest ustalany indywidualnie. Termin liczy się od dnia potwierdzenia przez miasto na piśmie warunków wydania opinii (zgodnie z p. 1) oraz nadesłania przez miasto projektu i podstawowych danych, określonych przez Referat Urbanistyczny, który potwierdza odbiór nadesłanych danych, a zarazem niezwłocznie powiadamia miasto o tym, jakie jeszcze dane są niezbędne do wydania opinii.

Wszelkie przesunięcie terminów powyższych może nastąpić tylko za obopólnym porozumieniem.

3. Rzeczoznawca (przy wspólnym opracowaniu opinii — rzeczoznawca główny) obowiązany jest bezpośrednio zwracać się do miasta lub autorów projektu planu zabudowania o nadesłanie dodatkowych danych oraz wyjaśnienie różnych kwestyj, powstających przy opracowywaniu opinii.

Wszystkie projekty i dane oraz jeden egzemplarz opinii (przepisany na maszynie) ma być przez rzeczoznawcę nadesłany do Związku Miast w ciągu 8-iu tygodni od dnia przydzielenia mu sprawy i przekazania odnośnych materiałów. Pozostały okres czasu jest przeznaczony na rozpatrzenie i uzupełnienie opinii przez Referat Urbani-

styczny, ewentualnie również uzupełnienie opiniami specjalistów w dziedzinie inżynierii sanitarnej i komunikacyjnej), wreszcie powielenie i rozesłanie opinii i zwołanie Komisji Urbanistycznej.

4. Opracowane przez rzeczoznawców opinie o programach i projektach planów zabudowania są rozpatrywane na:

a) posiedzeniach Komisji Urbanistycznej, odbywanych w Warszawie (dla miast większych) lub,

b) posiedzeniach Podkomisji Urbanistycznej, odbywanych w Warszawie (dla miast mniejszych i opinii ponownych), lub

c) posiedzeniach wyjazdowych, organizowanych w opiniowanym mieście lub właściwym mieście wojewódzkim, przy czym w posiedzeniu tym powinno wziąć udział co najmniej 2-ch członków Komisji Urbanistycznej oraz kierownik Referatu Urbanistycznego lub jego zastępca.

Posiedzenia Komisji Urbanistycznej są prawomocne przy udziale połowy członków Komisji, Podkomisji Urbanistycznej są prawomocne przy udziale 3-ch członków.

5. Koszty posiedzeń Komisji lub Podkomisji Urbanistycznej, zwoływanych w Warszawie ponosi w zasadzie Związek Miast, natomiast instytucja zgłaszająca plan do opinii, ponosi koszty wyjazdów członków Komisji w razie rozpatrzenia opinii na posiedzeniu wyjazdowym (koszt przejazdu kl. II, w razie konieczności łącznie z dopłatą za sleeping, oraz diety i honoraria w wysokości łącznej za pierwszą dobę 80 zł, za następne po 60 zł) — liczone w sposób przyjęty w urzędach państwowych.

6. Należność rzeczoznawców za opracowanie opinii jest pokrywana przez instytucję zgłaszającą plany do opinii według kosztów ustalonych przez Referat Urbanistyczny na podstawie orientacyjnego cennika, przyjętego przez Komisję Urbanistyczną. Koszty te obejmują również diety za wyjazd rzeczoznawców w teren, przy czym instytucja, występująca o opinię, pokrywa ponadto jedynie koszty przejazdów (jednokrotnych, lub dwukrotnych) rzeczoznawców do opiniowanego miasta.

7. Rozrachunek z odnośnymi miastami i rzeczoznawcami prowadzi Związek Miast. Należność rzeczoznawców jest regulowana przez Związek Miast niezwłocznie po przyjęciu opinii przez Komisję lub Podkomisję Urbanistyczną. Wszelkie rachunki są wystawiane na Związek Miast Polskich.

CENNIK ORIENTACYJNY KOSZTÓW OPRACOWANIA OPINII PRZEZ RZECZOZNAWCÓW ZWIĄZKU MIAST POLSKICH O PROGRAMACH I PROJEKTACH PLANÓW ZABUDOWANIA ORAZ ZREFEROWANIA TYCH OPINII NA POSIEDZENIU KOMISJI URBANISTYCZNEJ.

1. Opłata stała 300 zł.

2. Opłata dodatkowa:

a) dla miast do 50.000 mieszkańców — 10 zł za każdy pełny 1 tys. mieszk.,

b) dla miast od 50.000 — 100.000 mieszkańców — dolicza się do opłat poprzednich 5 zł za każdy pełny 1 tysiąc mieszkańców ponad 50 tys. mieszk.,

c) dla miast ponad 100.000 mieszk. — dolicza się do opłat poprzednich 2,50 zł za każdy pełny 1 tys. mieszk. ponad 100 tys. mieszk.

Przykłady:

I. Koszt opiniowania projektu pl. zab. dla miasta o projektowanej ilości mieszkańców 30.000:

opłata stała	zł 300.—
opłata dodatkowa 30 x 10 = „	300.—
	<hr/>
Razem: zł	600.—

II. Koszt opiniowania projektu planu zabudowania dla miasta o projektowanej ilości mieszkańców 120.000.

opłata stała	zł 300.—
opłata dodatkowa 50 x 10 = „	500.—
50 x 5 = „	250.—
20 x 2,5 = „	50.—
	<hr/>
Razem: zł	1.100.—

U w a g i:

Cennik kosztów opiniowania został oparty na przykładach rzeczywistych kosztów.

Dla nawiązania cen do czynników możliwie prostych i najbliższej charakteryzujących ilość prac, jakie należy wykonać przy opracowywaniu i rozpatrywaniu opinii o projekcie planów zabudowania — w cenniku przyjęto jako zasadę obrachunku kosztów opiniowania ilość mieszkańców, którą ma zmieścić według programu dane miasto lub osiedle.

Ponieważ jednak przy wykonywaniu prac opiniodawczych istnieje pewna ilość kosztów stałych, niezależnych od wielkości miasta lub osiedla — cennik zawiera pewną opłatę stałą, do której dodaje się opłatę zmienną, zależną od przewidywanej ilości mieszkańców.

LISTA RZECZOZNAWCÓW URBANISTYCZNYCH ZWIĄZKU MIAST POLSKICH.

A. Rzeczoznawcy w sprawach projektowania i opiniowania planów zabudowania.

1. inż. Buckiewiczówna Maryla — Warszawa, Dział Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego,
2. inż. Chmielewski Jan — Warszawa, Biuro Planu Regionalnego,
3. inż. Dzięwoński Kazimierz — Kraków, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji,
4. inż. Feliński Roman — Warszawa, Wawelska 6,
5. inż. Filipkowski Stanisław — Gdynia, Komisariat Rządu, Wydział Zabudowy,
6. inż. Gawroński Kazimierz — Łódź, Biuro Planu Regionalnego,
7. inż. Graefe Jan — Katowice, Biuro Planu Regionalnego Zagłębia Górniczo - Hutniczego,
8. inż. Hein Brunon — Łuck, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Wołyńskiego,
9. inż. Jankowski Józef — Warszawa, Kochowskiego 2,
10. inż. Jasiński Henryk — Kraków, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania okręgu Krakowskiego,

11. inż. Juraniec-Jurewicz Adam — Łuck, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania okręgu Wołyńskiego,
12. inż. Kurkiewicz-Morsztynkiewiczowa Helena — Warszawa, Biuro Planu Regionalnego,
13. inż. Kwapiszewski Władysław — Warszawa, Dział Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego,
14. inż. Leyberg Waclaw — Łódź, Dział Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego,
15. inż. Lier Stefan — Warszawa, Biuro Planu Regionalnego,
16. inż. Lisowski Kamil — Gdynia, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Północnej części Województwa Pomorskiego,
17. inż. Michalski Władysław — Warszawa, Górnośląska 39,
18. inż. Paprocki Adam — Warszawa, Gdańska 4,
19. inż. Pękalski Roman — Poznań, Biuro Planu Regionalnego,
20. inż. Podlewski Władysław — Warszawa, Dział Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego,
21. inż. Reński Józef — Warszawa, Dział Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego,
22. inż. Różański Stanisław — Warszawa, Dział Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego,
23. inż. Sasaki Kazimierz — Warszawa, Wydział Nadzoru Budowlanego Zarządu Miejskiego,
24. inż. Śmigieński Władysław — Kraków, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta,
25. inż. Szwarzenberg-Czerny Władysław — Warszawa, Dział Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego,
26. prof. inż. Tołwiński Tadeusz — Warszawa, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej,
27. inż. Tomaszewski Leonard — Warszawa, Związek Miast Polskich,
28. inż. Tworowski Stefan — Warszawa, Dział Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego,
29. inż. Wieczorek Erwin — Częstochowa, Ogrodowa 15,
30. inż. Wieczorkiewicz Władysław — Warszawa, Biuro Pomiarów i Planów Zabudowania przy Warszawskim Wydziale Wojewódzkim,
31. inż. Zacharzewski Jan — Warszawa, Dział Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego,
32. inż. Zaczyński Eugeniusz — Zakopane, Zarząd Miejski.

B. Rzecznicy w sprawach opiniowania planów zabudowania.

33. dr Garbusiński Tadeusz — Warszawa, Bank Gospodarstwa Krajowego,
34. mgr Malessa Stanisław — Warszawa, Biuro Planowania przy gabinecie Vice-Premiera,
35. inż. Nowak Waclaw — Warszawa, Pierackiego 15,
36. inż. Rabczewski Włodzimierz — Warszawa, Dyrekcja Wodociągów i Kanalizacji,
37. inż. mgr Rudolf Zygmunt — Warszawa, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Departament Techniczno - Budowlany,
38. dyr. Strzelecki Jan — Warszawa, Towarzystwo Osiedli Robotniczych.

ROZSTRZYGNIECIE KONKURSU NA ROZPLANOWANIE MIASTA RÓWNEGO.

Nagroda I — inż. architektki Maryla Buckiewiczówna i Władysław Wieczorkiewicz (Warszawa).

Nagroda II — inż. architektki Marta Juraniec-Jurewicz, Adam Juraniec-Jurewicz oraz inż. Józef Wargala (Łuck).

Nagroda III — inż. architektki Józef Reński i Wacław Podlewski (Warszawa).

Nagroda IVa — inż. architekt Bolesław Malisz (Gdynia).

Nagroda IVb — inż. architektki Zbigniew Ichnatowicz i Kazimierz Pigulowski (Warszawa).

Wyróżnienie — inż. architektki Wojciech Onitsch i Jan Żmijewski (Poznań).

ZGŁOSZENIA O OPINIĘ O PLANIE ZABUDOWANIA.

Zgłoszono do opinii Związku Miast Polskich projekty planu zabudowania Płocka i Kutna oraz uzdrowiska Morszyn.

ZJAZD ZIEM GÓRSKICH.

W dniach 22 i 23 kwietnia br. odbył się w Warszawie Zjazd Ziem Górskich w sprawie planowania regionalnego obszarów górskich, zorganizowany przez Związek Ziem Górskich w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych. Porządek dzienny Zjazdu obejmował:

22 kwiecień 1937 r.:

Przed południem:

1. Zagajenie Zjazdu — prof. dr. Walery Goetel (Kraków).
2. Referat wstępny o ziemiach górskich w zespole ziem Rzeczypospolitej — prof. dr. Jerzy Smoleński (Kraków).
3. Planowanie krajowe i jego związek z planowaniem regionalnym — referat mgr. Stanisława Malessy.
4. Zagadnienie planowania regionalnego obszarów górskich — referat inż. Jana Chmielewskiego.
5. Dyskusja nad referatami.
6. Działalność biur planów regionalnych obszarów górskich — referat o charakterze sprawozdawczym — inż. Bronisław Rudziński.

Po południu:

7. Studia naukowe w planowaniu regionalnym — doc. dr. Bogdan Zaborski.
8. Badania geograficzne obszarów górskich — dr. Stanisław Leszczycki.
9. Dyskusja nad referatami.
10. Zagadnienia komunikacyjne i znaczenie dróg w obszarach górskich — inż. M. Okęcki.

23 kwiecień 1937 r.

Przed południem:

1. Zagadnienia prawne w planowaniu regionalnym — referat nacz. Gustawa Szymkiewicza, naczelnika Wydziału Administracyjno - Budowlanego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych.

2. Dyskusja nad referatem,

3. Zagajenie przeglądu sprawozdawczego i programowego — referat o udziale Związku Ziemi Górskich w planowaniu regionalnym — prof. dr. Walery Goetel.

4. Wytyczne programowe prac i sprawozdania kierowników biur planowania regionalnego: stanisławowskiego, lwowskiego, krakowskiego, katowickiego oraz Ziemi Górskich w Warszawie.

Po południu:

5. Geodezja w zastosowaniu do planowania regionalnego — inż. F. Piątkowski.

6. Plany zabudowania osiedli — inż. Stanisław Niemierko.

7. Poradnictwo budowlane biur regionalnych — inż. Henryk Jasieński.

8. Zamknięcie obrad: doc. dr Bogdan Zaborski.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH Z DNIA 8 STYCZNIA 1937 ROKU.

Dyskusja nad referatem p. Różańskiego na temat „Prace działu Regulacji Zarządu m. st. Warszawy“.

P. Toeplitz porusza kwestię podziału terenów i związanej z tym polityki podatkowej, zaznaczając, że koniecznym jest wprowadzenie opodatkowania terenów miejskich, opartego na wartości gruntów. Place nie podlegające zabudowie wolne byłyby od podatków, co usunęłoby poczucie krzywdy utrudniające planowanie i budzące nieufność dla prac urbanistycznych. Ze względu na to, stwierdza p. Czerny, że bardzo mało miast posiada prawomocne plany zabudowania, — podatek omawiany przez p. Toeplitza będzie fikcyjny. Utworzenie jednostek prawnych, stanowiących niepodzielne gospodarstwa zapobiegłoby dotychczasowemu dowolnemu dzieleniu gospodarstw, które w rezultacie prowadzą do realizacji „negatywu“ zamierzonego planu zabudowania na terenach rolnych.

P. Tołwiński zapytuje, jakie są zasadnicze zamierzenia w sprawie rozbudowy Warszawy. — Przed 20 laty Warszawa posiadała wyjątkową okazję racjonalnej rozbudowy, gdyż zaborcy pozostawili wielkie połacie niezabudowane, jak wybrzeże Wisły od połud.-wsch., Pole Mokotowskie i tereny po Cytadeli, które należało wyzyskać na kliny zieleni. Dziś zaś większość tych terenów została zabudowana w sposób chaotyczny.

W odpowiedzi p. Różański wyjaśnia, iż główną troską Biura Regulacji jest utrzymanie istniejących terenów zielonych i ich urealnienie. Zabudowę trudno cofnąć, — lecz w niektórych dzielnicach, jak np. na Pradze, na Sielcach proponowane jest zmniejszenie zabudowy. Warszawa w porównaniu z innymi wielkimi miastami ma stosunkowo niewielki obszar zabudowany, z chwilą więc utworzenia „pierścienia izolacyjnego“ na terenie regionu, Warszawa uzyska możliwe warunki rozwoju.

P. Tomaszewski porusza kwestię komunikacji, wysuwając konieczność uwzględnienia motoryzacji i ruchu szybkiego, nieprzerywanego. Wzorowe rozwiązanie głównych ciągów komunikacyjnych usprawniłoby odrazu sieć komunikacyjną Warszawy.

W dalszym ciągu p. Tołwiński stwierdza, iż należy utrzymać i podkreślić zasadę komunikacji zasadniczej W-wy pn.-pd. i wsch.-zach.

P. Czerny zauważa, że wielkie przebiecia nowych arterii nie będą możliwe do zrealizowania bez pomocy Państwa, — kosztem swym bowiem przerastają możliwości miasta, leżąc przy tym w wielkim stopniu w interesie ogólnopaństwowym.

Stworzenia wytycznych w planie zabudowania nadających Warszawie charakter wielkomiejski w znaczeniu zachodnio - europejskim domaga się p. Korngold. Ustalenie kwestii dachów, kominów itp. czynników, bardzo ważnych z punktu widzenia estetyki, stworzenie niewielkiej ilości stref, obejmujących duże połacie miasta, a uniemożliwiających skoki w zabudowie, da należyłą fizjognomię Warszawie.

P. Hryniewiecki wyraża zdanie, iż stosując zasadę zabudowy luźnej, wysokiej, niskoprocentowej można zapobiec szpeceniu miasta przez ściany szczytowe. W planach nowych dzielnic zasada taka winna być bezwzględnie stosowana.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH Z DN. 29 STYCZNIA 1937 R.

Referat P. Chmielewskiego „Prace Biura Planu Dzielnicy Marsz. J. Piłsudskiego“.

Na wstępie P. Chmielewski wprowadza słuchaczy ogólnie w zagadnienie oraz zapoznaje z genezą powstania biura, które powołane zostało do życia w styczniu 1936 roku, celem stworzenia planu nowej dzielnicy na podstawie wszechstronnych studiów, opartych częściowo o wytyczne konkursu na rozplanowanie Pola Mokotowskiego z 1935 r., przede wszystkim jednak na realnych możliwościach oraz na analizie zadań stawianych dzielnicy Marszałka J. Piłsudskiego.

Analiza ta, wynikająca ze studiów nad podziałem funkcjonalnym Warszawy, wykazuje, iż główną cechą dzielnicy Marsz. J. Piłsudskiego jest rola jej, jako ośrodka dyspozycji ujmowanego w skali państwowej.

Wynikają stąd następujące zasadnicze postulaty, ujęte w formę wielkich założeń urbanistycznych:

1) Dążenie do skupienia na terenie dzielnicy instytucji dyspozycji państwowej oraz instytucji współpracujących.

2) Nadanie dzielnicy Marsz. J. Piłsudskiego szarmonizowanego wyrazu plastycznego.

3) Przeznaczenie dostatecznej ilości terenów przewidzianych na uroczystości, powodujące skupienie wielkich mas ludności.

4) Przerzucenie do nowej dzielnicy części city Warszawy o charakterze reprezentacyjnym.

5) Wyposażenie dzielnicy w zieleń, odpowiadającą potrzebom miasta oraz wyjątkowemu przeznaczeniu dzielnicy.

6) Zaspokojenie istotnych potrzeb budowlanych miasta wszędzie tam, gdzie nie występuje potrzeba rezerwowania terenu dla funkcji zasadniczych dzielnicy.

7) Stworzenie sieci komunikacyjnej, odpowiadającej funkcjonalnemu rozwojowi Warszawy.

W myśl tych podstawowych postulatów rozwijają się prace Biura, które w obecnej fazie opracowało już główne wytyczne założenia urbanistycznych i sieć komunikacyjną wyrosłą z zasadniczego układu miasta, oraz rozwiązuje szereg fragmentów w większej skali, ze względu na konieczność szybkiej ich realizacji.

Referat p. Chmielewskiego uzupełniony był licznymi przezroczami planów i charakterystycznych perspektyw ciekawszych punktów dzielnicy.

P. Tolwiński podkreśla, iż wyjątkowo szczęśliwa sytuacja — w centrum miasta tereny wolne i stanowiące własność instytucyj użyteczności publicznej, — obowiązuje do ostrożnego dysponowania terenami.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH Z DNIA 26 LUTEGO 1937 R.

Referat płk. inż. Józefa Siłakowskiego pt. „Czynniki militarne w urbanistyce“.

Na wstępie płk. Siłakowski zaznacza, że ze względu na bardzo szeroki zakres tematu, referat obejmie tylko zagadnienia obrony przeciwlotniczej oraz, że podane zasady sformułowane zostały na podstawie poglądów indywidualnych prelegenta.

Czynnik militarny w urbanistyce polega na zwiększeniu bezpieczeństwa, nie zaś na całkowitym zabezpieczeniu miast przed nieprzyjacielem.

Chcąc określić sposoby przeciwdziałania należy przede wszystkim wiedzieć, co wywołuje zrzucenie bomby burzającej, a więc:

- 1) w związku z eksplozją następuje podmuch, który działa w niezbyt szerokim promieniu (do 60 m);
- 2) fala wybuchowa, działająca w promieniu kilku kilometrów, podobna poniekąd do fali radiowej;
- 3) wstrząs, działający na dziesiątki kilometrów;
- 4) działanie odłamkowe pocisku, spotęgowane działaniem odłamków zburzonych budynków;
- 5) działanie akustyczne, wpływające psychicznie na ludność.

W planowaniu miast głównymi środkami przeciwdziałania będą:

- 1) rozrzucenie celów, tj. obiektów budowlanych;
- 2) zwiększenie odporności poszczególnych budowli, przez opancerzenie ich płytami żelbetowymi o grubości min. 1,5 m;
- 3) budowa schronów dla ludności cywilnej;
- 4) maskowanie, czyli wprowadzanie zarysów, dających się zniekształcać lub powtarzać, budowa fałszywych obiektów, przy czym wskazane są nierówności i spadki terenowe.

Z punktu widzenia obrony przeciwlotniczej, główne arterie komunikacyjne nie powinny być obudowane, co łatwiej da się osiągnąć przy nieregularnym kształcie osiedli.

Dla osiedli przyfabrycznych wskazane jest odsunięcie ich o min. 150 m od ośrodka przemysłu, będącego celem lotnika.

City w miastach należy zakładać w nowych dzielnicach, zabudowując je niskim procentem, np. do 20%, chroniąc je w ten sposób od strat, wynikłych z bombardowania do max. 2% strat ogólnych.

W dyskusji zabiera głos p. starosta Gajewski, kwestionując ze względu na koszty niski procent zabudowy, jednak p. Toeplitz popiera stanowisko prelegenta, zwracając uwagę, że dotychczasowy sposób zabudowy nie opierał się na żadnych dostatecznie uzasadnionych przesłankach ekonomicznych, zaś postulaty prelegenta pokrywają się w zupełności z wymaganiami nowoczesnej urbanistyki.

W zakończeniu dyskusji płk. Siłakowski wypowiada się za zabudową wznwyż, kwestionując opłacalność zabudowy rozrzuconej i równocześnie niskiej. Powstała możliwość budowy ostrosпадowych dachów.

Wolne wnioski:

P. Weker składa wniosek wzywający T. U. P. do przyczynienia się do ratowania zabytkowych i pejzażowych walorów Sandomierszczyzny, której grozi obecnie w związku z nowym planem gospodarczym zeszpecenie i zniekształcenie.

P. Gajewski wskazuje, że najważniejszą w tej sprawie byłaby ustawa o wyłączeniu gruntów.

P. Paprocki stwierdza, iż sprawa jest pilna i komunikuje, iż Zarząd T. U. P. zajmie się nią na najbliższym posiedzeniu.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH Z DNIA 12 MARCA 1937 R.

Inż. Kazimierz Dziewoński (Kraków) wygłosił referat pt. „Studium demograficzne jako podstawa planu strefowego miasta“ (na przykładzie planu zabudowania Krakowa).

P. Toeplitz uważa za potrzebne wziąć za jedną z podstaw strefowania podział mieszkańców pod względem stopnia zarobkowania.

Charakterystycznym jest to, stwierdza P. Czerny, że metody ściśle stosować można do miast mniejszych, o bardziej statycznym charakterze. Statystyka ta nie ma zastosowania do miast o szybkim rozwoju (np. Warszawa).

P. Tomaszewski uważa za konieczne badanie strony demograficznej miast i omawia sprawę stref mieszkaniowych i zagadnień stref mieszanych mieszkaniowo - przemysłowych.

P. Toeplitz podnosi sprawę starzenia się dzielnic i ich deklasowania (np. przerabianie mieszkań wielkich na małe), jako wyników demografii gospodarczej. Obok tego również silnie występuje tendencja tworzenia dzielnic mieszkaniowych na krańcach miasta.

P. Dziewoński nie uważa za słuszny podział miast na statyczne i dynamiczne. Zmiana charakteru dzielnic jest niepożądana ze względów gospodarczych, bo wywołuje stan niepewności i skłonność do spekulacji. Zadaniem planu zabudowania jest stabilizacja warunków gospodarczych. Plan zabudowania powinien przewidywać podział miasta na jednostki sąsiedzkie i do tego powinien być przystosowany podział administracyjny.

P. Okęcki podnosi sprawę przystosowania planów zabudowania do udogodnienia motoryzacji.

P. Dziewoński sądzi, iż przy zakładaniu głównych linii komunikacyjnych nie należy kierować się normami oszczędnościowymi, natomiast dla komunikacji miejscowej

stosować normy ściśle konieczne i liczyć się z koniecznościami gospodarczymi. Sprawa racjonalnego zabudowania jest sprawą nie tylko gospodarczą, ale wyrazem kultury mieszkaniowej.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH Z DNIA 9 KWIETNIA 1937 R.

Referat inż. arch. T. Wróbla i inż. O. Łucyka „Strefy ciążenia miejskich linii komunikacji zbiorowej“.

Na wstępie prelegent podkreśla wagę zagadnienia podziału sieci ulic na dwie główne kategorie: głównych arterii komunikacyjnych i ulic o charakterze lokalnym.

Problem ten w obecnym stanie badań urbanistycznych nie jest teoretycznie przygotowany; badacz spraw komunikacyjnych Lübke wyraża w sprawie gęstości głównych arterii komunikacyjnych tylko pewne sugestie, oparte na planach sieci ulic w miastach już istniejących. Podobnie drogą empiryczną doszedł do swoich konkluzji Sierks, wyznaczając dla głównych arterii komunikacyjnych w położeniu radialnym wzajemną odległość 600 m, w położeniu obwodowym 1000 m. Na tej podstawie ustalił swoją teorię stref ciążenia (Einflusszonentheorie) — głównych arterii komunikacyjnych, jako pasów terenów przyległych o szerokości 600 m wzdłuż arterii radialnych — i szerokości 1000 m wzdłuż arterii obwodowych.

Tak ustaloną teorię stref ciążenia przenosi Sierks w dziedzinę miejskich linii komunikacji zbiorowej, posługując się w swoich badaniach strefami w formie pasów o jednakowej szerokości. Podobne zapatrywania wypowiada Chiodi.

W rzeczywistości zmuszeni jesteśmy — w poszukiwaniu za strefą — przyjąć, że warunkiem korzystania z komunikacji zbiorowej, musi być pewna korzyść (zaoszczędzenia czasu), wobec czego zachodzi konieczność przyjęcia nie tylko linii komunikacji za oś strefy, ale nadto pewnego ośrodka (city), do którego mieszkańiec zdąża; w takim wypadku okazuje się, że strefa ciążenia nie jest polem jednakowej szerokości, rozciągającym się wzdłuż linii komunikacyjnej, lecz zewnętrzna jej granica tworzy z nią pewien kąt („rozwarcie strefy“), rosnący z przeciętną prędkością handlową danych urządzeń komunikacji zbiorowej. — Zasięg strefy maleje w miarę zbliżania się do „city“, spadając do zera w odległości, zależnej od prędkości handlowej, rośnie zaś w miarę oddalania się od „city“. Zewnętrzna granica strefy jest miejscem geometrycznym punktów, odpowiadających warunkowi: czas dojścia pieszo do „city“ równa się czasowi dojścia do przystanku i dojazdu (np. tramwajem). Wewnątrz tej granicy wartość strefy zmienia się w sposób ciągły, rosnąc w miarę zbliżania się do osi strefy, przy równoczesnym oddaleniu się jej początku od „city“. Mając dane: prędkość pieszą, prędkość handlową i częstotliwość pociągów, oraz przyjąwszy „city“, możemy wyznaczyć teoretyczny zasięg strefy dla każdej linii komunikacji zbiorowej.

Uwzględniając teraz, nie dowolne punkty na osi komunikacji zbiorowej, lecz tylko punkty odpowiadające przystankom, oraz wszelkie możliwe drogi piesze doprowadzające do przystanków, możemy wykreślić zasięg rzeczywistych stref ciążenia przez wyznaczenie punktów jednakowej odległości pieszej od przystanków, czyli wykreślając „izochrony dośrodkowe“ przystanków.

Taki wykres pozwala nam na dokładne określenie stopnia korzyści (przez zaoszczędzenie czasu) wszystkich mieszkańców znajdujących się chwilowo, czy też sta-

le — w rzeczywistej strefie ciążenia. Pozwala nam, również na badanie linii, dla dowolnie przyjętego „city“ pod względem socjalnym (ośrodek zasilany) i gospodarczym (strefa zasilająca) linii nie tylko istniejących, ale i projektowanych.

Okazuje się zatem, że rzeczywista strefa ciążenia linii komunikacji zbiorowej odbiega w zupełności od koncepcji „stref równoległych“ Sierksa, powszechnie dotychczas stosowanych w badaniach urbanistycznych.

P. Czerny stwierdza, iż zreferowana metoda może dać ciekawe rezultaty w odniesieniu do miasta z jego satelitami, pozwalając określić wartość poszczególnego satelity, racjonalny zasięg rejonu i komunikacji regionalnej.

Poza tym metoda ta może zakwestionować zasadę prostolinijności komunikacji, wprowadzając problem ciążenia drogi do satelity i odwrotnie.

P. Łucyk dodaje, że omówiona metoda pozwoli na wybór miejsca na dworzec w satelicie oraz na ekonomiczne przeprowadzenie trasy komunikacji zbiorowej.

P. Wróbel zauważa, że trudność metody polega na ustaleniu „city“; najłatwiej i najdokładniej jest przyjąć pewien punkt w mieście, np. dworzec kolejowy.



B i b l i o g r a f i a

„Urbanisme“

Nr 40/1935 (październik, listopad).

Numer poświęcony omówieniu francuskiego ustawodawstwa z dziedziny urbanistyki. Zawiera m. in. dosłowne brzmienie oraz omówienie następujących rozporządzeń prezydenta republiki francuskiej:

1. Rozporządzenie o planowaniu regionalnym z dn. 25 lipca 1935; (Décret relatif aux projets régionaux d'urbanisme).

2. Rozporządzenie zmierzające do ułatwienia realizacji planu regionalnego Paryża z dn. 25 lipca 1935 r. — (Décret tendant à faciliter le réalisation du projet d'aménagement de la Région Parisienne).

3. Rozporządzenie o kolejności realizacji założeń planu regionalnego Paryża z dn. 25 lipca 1933 r. — (Décret relatif à la coordination des mesures d'exécution du projet d'aménagement de la Région Parisienne).

4. Rozporządzenie o określeniu pewnych prac przewidzianych w planie regionalnym Paryża jako prace o charakterze użyteczności publicznej, związane z Obroną Narodową — z dn. 25 lipca 1935 r. — (Décret relatif à la déclaration d'utilité publique pour la Défense Nationale de certains travaux prévus au projet d'aménagement de la Région Parisienne).

5. Rozporządzenie o wywłaszczeniu dla celów użyteczności publicznej, z dn. 8 sierpnia 1935 r. — (Décret relatif à l'Expropriation pour cause d'utilité publique).

6. Rozporządzenie o osiedlach - ogrodach, z dn. 8 sierpnia 1935 r. — (Décret relatif aux lotissements — jardins).

7. Rozporządzenie o zakresie przepisów rozporządzenia o realizacji planu regionalnego Paryża (z dn. 25 paźdz. 1935 r.). — (Décret portant extension des dispositions du décret du 25 juillet 1935 relatif au plan d'aménagement de la Région Parisienne).

Nr 41/1935, 36 (grudzień, styczeń). Region Paryża.

Henri Sellier et Paul Brasseur: „Plan zabudowania regionu paryskiego poddany opinii samorządu“. („Le plan d'aménagement de la région parisienne devant les corps élus“).

„Plan zabudowania regionu paryskiego“. — („Le plan d'aménagement de la région parisienne“) — ogólne wytyczne stanowiące podstawy ukształtowania planu.

„Charakterystyka planu regionalnego — streszczenie studium programowego do planu regionu paryskiego. — („La notion du plan régional“).

„Plan regionalny a zużytkowanie terenów“. — („Le plan régional et l'utilisation du sol“).

„Zadrzewienie w planie regionalnym“. — („Les arbres dans le plan régional“).

„Zagadnienie komunikacji w planie regionalnym — Droga Triumfalna i Autostrada Zachodnia. Arterie wylotowe na wschód, południe i północ. Szlaki turystyczne i szlaki komunikacji regionalnej“. — („Le plan régional et la grande circulation. — La voie triomphale et l'Autostrade Ouest — La Route du Sud — La Route de l'Est — La Route du Nord. — Les voies touristiques et de grande circulation régionale“).

„Tereny wolne. Parki — Lasy — Tereny wyłączone spod zabudowy“. — („Les espaces libres — Parcs — Forêts — Terrains réservés“).

„Zużytkowanie terenów i normowanie zabudowy. — Przemysł. — Kształtowanie i ochrona krajobrazu. — Transport. — Urządzenia użyteczności publicznej“. („L'utilisation du sol et les réglemens de constructions. — Les Industries. — Eléments de Paysage. — Protection des Sites. — Les Transports. — Les services publics“).

W dodatku: M. J. Descontures: „Odprowadzanie i oczyszczanie wód ściekowych w regionie paryskim“. („Le traitement des eaux d'égout dans la Région Parisienne“).

Nr 42/1936 (lut).

Od Redakcji: „Urbanistyka a Kolonie Francuskie“ („Urbanisme et France d'Outre — mer“).

Ernest Dauger: „Krzywizny arteryj komunikacyjnych“. — („Circulation, circulaires et courbes“).

Albert Guérard: „Uwagi na temat Paryża...“ — („Reflexions sur Paris“).

A. Ménabréa: „Sprawozdanie z prac opiniowania projektu planu zabudowania Paryża“. — („A la Société Française des Urbanistes: Rapport Général sur le projet d'aménagement de Paris“).

Nr 43/1936 (marzec, kwiecień):

„Planowanie regionalne“. — („Urbanisme régional“).

Albert Guérard: „Planowanie regionalne w Stanach Zjedn.“. — („L'urbanisme régional aux Etats — Unis“).

Cesare Albertini: „Plan regionu wiejskiego“. — („Un plan régional rural“) — rozplanowanie Littorii.

D. Alf. Agache: Region „Costa do Sol“ (Portugalia — Region zachodnio - lizboński — między Tajo a Atlantykiem). — („L'aménagement de la „Costa do Sol““).

A. François: „Porównanie planu regionalnego i wspólnego planu zabudowania“. — („Comparaison du plan régional et du plan communal d'aménagement“). — Na podstawie prac Biura Planu Regionu Paryskiego.

C. Chalumeau: „Arterie objazdowe i tunele miejskie“. — („Les voies de circonvolution autor des villes et les tunnels urbains“). (Lyon).

Henryk Prost: „Plan regionalny Algieru“. — („Le plan régional d'Algier“).

Nr 44/1936 (maj).

Od Redakcji: „Trzeci narodowy kongres urbanistyczno - mieszkaniowy (w Lille). — Własność prywatna a urbanistyka“. — („Notre Troisième Congrès National d'Urbanisme et d'Habitation. — La propriété privée et l'urbanisme“).

Urbanistyka holenderska:

I. „Charakterystyka planu regionu północno - brabantkiego“. — („La notion de plan régional et le Brabant — Nord“).

II. Rozwój wytwórni „Philips“. — („La progression industrielle des Usines Philips“).

III. Eindhoven — miasto przemysłowe. („Eindhoven, ville industrielle, son aménagement“).

IV. „Kwestia mieszkaniowa“. — („Le problème de l'habitation“).

V. „Organizacja wypoczynku“. — („L'utilisation des loisirs“).

VI. „Higiena“. („Les services d'hygiène“).

VII. „Szkolnictwo“. — („L'enseignement“).

Nr 45/1936 (czerwiec): Urbanistyka holenderska:

J. H. Lambert: „Holandia i jej miasta“. — („Un plan national d'aménagement. La Hollande et ses villes“). — Treść: Charakterystyka zagadnienia. — Podstawy prawne. — Miasta na wzniesieniu natural-

nym. — Ziemie nowe i miasta Polderland'u. — Pierwszy plan regionalny: morze Haarlem'u. — Wielki plan regionalny przewidujący zamknięcie i osuszenie częściowe Zuyderzee. — Wielkie miasta Polderland'u. — La Haye — Amsterdam — Rotterdam.

Nr 46/1936 (lipiec, sierpień):

Studium Antoniego Socarda o planowaniu krajowym. — (Tony Socard: „Le „Pays“. — Expression naturelle du Zoning régional“).

Poza tym przynosi: Sprawozdanie z przebiegu III-go Kongresu Urbanistycznego w Lille i z wyjazdu jego uczestników do Holandii, oraz: artykuły:

Piotr Lang: „Miejscowości wypoczynkowe w Austrii“. — (Cités de Week-end en Autriche“).

A. H. Sabatier: „Tanie mieszkanie w Marokku“. — („Les habitations à bon marché au Maroc“).

J. W. Palançon: „Mieszkanie w Rio de Janeiro“. — („L'habitation à Rio de Janeiro“).

Nr 47/1936 (wrzesień):

„Własność prywatna a urbanistyka“. — Tezy kongresu urbanistycznego w Lille (lipiec 1936):

P. Remaury: „Własność prywatna a urbanistyka“. — („La propriété privée et l'urbanisme“).

Gaston Monsarrat: „Różne sposoby uczestniczenia własności prywatnej w pracach urbanistycznych“. — („Les divers modes de participation des propriétaires privés à l'oeuvre d'urbanisme“).

Trutié de Varreux: „Charakterystyka własności prywatnej we Francji. Jej pochodzenie, ewolucja, struktura obecna“. — („Caractères de la propriété privée en France. Ses origines, son évolution, sa constitution actuelle“).

Nr 48/1936 (październik):

Jakub Greber: „Mieszkanie jako przedmiot interesu publicznego“. — („L'Habitation, service d'intérêt public“).

Ed. Clavery: „Le Vésinet — Dwudziestaczwarta rocznica miasta - ogrodu“. — („Le Vésinet — quatre - vingt ans après sa création en cité - jardin“).

Nr 49/1936 (listopad):

E. Kloos: Opinie o regionie paryskim“. („Opinions sur le région parisienne“).

Ernest Blin: „Urbanistyka XVII w. w miasteczku burgundzkim...“. — („L'urbanisme au XVII siècle dans une petite ville de Bourgogne“).

Lubain Toneff: „Ekonomiczne i socjalne podstawy poczynań urbanistycznych w Sofii“. — („L'aspect économique et social de l'urbanisme à Sofia“).

Jan Royer: „Osiedle spółdzielcze: Paryż — Ogrody“. — („Une cité coopérative: Paris - Jardins“).

Nr 50/1936 (grudzień): Urbanistyka Węgierska.

J. F. Sebille: „Refleksje na temat Budapesztu...“. — Reflexions à propos de Budapest“).

Karol de Szendy: „Znaczenie ekonomiczne, socjalne i kulturalne Budapesztu“. — („L'importance économique, sociale et culturelle de Budapest“).

Jerzy Ottlik: „Budapeszt — Stolica i miasto wód“. — („Budapest — capitale et ville d'eaux“).

„Budapeszt — Charakterystyka geologiczna, topograficzna i klimatyczna. Historia rozwoju miasta. — Struktura urbanistyczna Budapesztu obecnie i w przyszłości (studia J. Vago). Śródmieście. Dzielnica „Taban“. Dworzec Zachodni“.

S O M M A I R E

Avant - propos:

Le numéro présent du „Bulletin Urbanistique“ fait connaître le problème des opinions rendues par le Comité Urbaniste sur les plans d'aménagement.

Ing. Leonard Tomaszewski: Opinions sur les plans d'aménagement du Comité Urbaniste de l'Union des Villes Polonaises.

Indépendamment de la ratification formelle du plan d'aménagement, le Comité Urbaniste de l'Union des Villes Polonaises donne une opinion professionnelle essentielle et non-obligatoire, au moment où il est encore facile d'introduire des changements dans le-dit plan.

Avant l'énonciation de l'opinion sur les plans d'aménagement par le-dit Comité, les experts nommés par lui, comparent les bases du plan d'aménagement principal avec les possibilités du terrain, rédigent un rapport appuyé par le matériel en chiffres, souvent aussi par l'esquisse du plan, résumant les thèses de l'opinion. L'opinion rédigée par écrit est présentée aux auteurs du projet pour la conformance ou la rédaction de la défense. L'examen de l'opinion a lieu au cours d'une séance du Comité Urbaniste de l'Union des Villes Polonaises à Varsovie ou dans la Ville à laquelle se rapporte la-dite opinion, où le Comité Urbaniste est représenté au moins par deux de ses membres, par le Directeur du ressort Urbanistique de l'Union des Villes, le représentant du Département Techno-Constructif du Ministère de l'Intérieur, de l'Office du Woïwodat et du Staroste. L'opinion sur les esquisses des plans de construction, examinés d'avance et accompagnés d'un rapport de l'expert, délégué par l'Union des Villes Polonaises, est la condition essentielle du but de la-dite opinion.

Ing. Joseph Reński: Remarques concernant le problème des opinions sur les plans d'aménagement.

Les opinions sur les plans d'aménagement aboutissent au contrôle de trois phases successives de l'élaboration des-dits plans.

1-o L'établissement du développement d'une ville doit être basé sur l'analyse de son état actuel ainsi que sur l'analyse des intentions énoncées dans le programme. En établissant la disposition du développement, les fonctions respectives de la ville (travail, logement, repos et communication) sont énoncées numériquement et une différenciation de tous les problèmes est établie. Les fonctions dont la tension surpasse les besoins locaux, servent de règle pour la définition du type de la ville.

2-o L'étape suivante, c'est l'évaluation de la perception stéréognostique dans le plan d'aménagement des fonctions établies numériquement. Une répartition générale de la superficie de la ville en terrains constructifs et non-constructifs est la plus efficace. La destination des terrains de construction respectifs, la densité de la population, l'armement du terrain et le développement du commerce, de l'industrie et des métiers, ont une grande influence sur le développement de la ville. Dans les problèmes de communication, l'adaptation de la communication à la disposition de la ville est essentielle.

3-o Enfin, il faut coordonner les fonctions d'une ville, souvent opposées.

Règles des éléments des plans de construction.

L'auteur considère comme indispensable de fixer une série de règles, entre autres une méthode unique obligatoire du compte de la densité de construction. Les règles des pays de l'Europe occidentale: 20 m² de superficie construite d'un étage par habitant, sont irréelles pour la Pologne, pour le moment, — voilà pourquoi l'auteur propose la règle de 15 m² de superficie construite d'un étage sur 1 m².

Exemples d'opinions.

Lublin — l'opinion se rapporte spécialement à l'introduction de langues de verdure dans la ville ainsi que des principes de communication. Au texte sont adjoints trois schémas représentant: Dessin 1: bases du plan d'aménagement de Lublin élaboré par la Municipalité de la ville en 1930 — 1932; Dessin 2: thèses de l'opinion du Comité Urbaniste de l'Union des Villes Polonaises; une division exacte de la superficie de la ville en terrains couverts de constructions et terrains non-constructifs; introduction de terrains de verdure et isolation du quartier industriel des quartiers d'habitation; supplément du réseau des voies ferrées par la ligne de chemin de fer sur Lwów; déplacement vers l'est de la gare destinée aux voyageurs; Dessin 3: bases (principes) du plan d'aménagement de Lublin, après la correction: l'indication précise des limites et l'introduction de l'isolation des quartiers industriels et des quartiers d'habitation, introduction dans la ville de terrains de verdure.

Otwock. — Les experts le considèrent exclusivement comme station climatérique (situation sur un terrain sablonneux d'une couche de 30 m), ce qui exclut complètement l'industrie. — Dessin 4: schéma d'orientation du plan général de la station climatérique Otwock; Dessin 5: profil hydrologique des environs d'Otwock; Dessin 6: schéma du réseau de communication et du partage des terrains conformément à leur destination, basé sur l'esquisse primitive du plan d'aménagement; Dessin 7: le même schéma basé sur l'opinion de l'Union des Villes Polonaises.

KOMITET REDAKCYJNY: DR TADEUSZ DALBOR, INŻ. HELENA KURKIEWICZ,
INŻ. KAZIMIERZ LIER, INŻ. JÓZEF REŃSKI, INŻ. LEONARD TOMASZEWSKI.
PRZY WSPÓŁPRACY: TADEUSZA GUZOWSKIEGO I INŻ. JANINY PAŃCZAKIEWICZOWEJ.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Zgoda 10 (Zw. Miast Polskich) tel. 542.18.

WYDANO NAKŁADEM ZWIĄZKU MIAST POLSKICH:

ZASADY SPORZĄDZANIA PLANÓW ZABUDOWANIA

napisał **Inż. Adam Kuncewicz**, p. o Naczelnika Wydziału Zabudowania Osiedli w M-stwie Spraw Wewnętrznych, w części dotyczącej zagadnień o charakterze admin.-prawnym opracował **Gustaw Szymkiewicz**, Nacz. Wydz. Administracyjno-budowlanego w M-stwie Spraw Wewn.

Cena 3 zł łącznie z kosztami przesyłki.



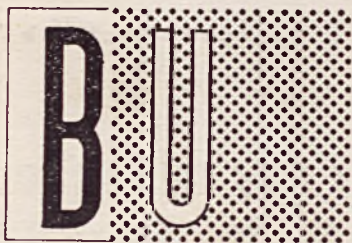
Wzór uchwały rady miejskiej o przekładaniu na adiacentów na podstawie art. 174 prawa budowlanego kosztów urządzania ulic i placów

wraz z „Poprawkami“ uzgadniającymi tekst „Wzoru uchwały“ z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 10 czerwca 1937 r. o zwolnieniach i odroczeniach opłat adiacenckich z tytułu pierwszego urządzenia ulic i placów miejskich

**Cena: pierwsze dwa egzemplarze — po 1 zł za egz.,
następne 10 egzemplarzy — po 0,80 zł za egzempl.,
dalsze egzemplarze — po 0,50 zł za egzemplarz łącznie z kosztami przesyłki.**



Zamówione broszury wysyła się po wpłaceniu należności na konto Związku Miast Polskich w P. K. O. nr 873, bądź też za zaliczeniem pocztowym.



DRUKARNIA SAMORZ. INSTYT. WYDAWN.
WARSZAWA, MIODOWA 6. TELEF 682-18