

~~Rm. 51~~

43

ZASADY BUDOWY WARSZAWY

1938r

M. 1/100

**Referat na I konferencję w sprawie
ogólnego planu zabudowania**

"ZASADY BUDOWY WARSZAWY"

	<u>Stronice</u>
Część I : Wstęp	1
Część II: A. Czynniki rozwoju Warszawy	4
1. Ośrodek dyspozycji	"
2. " wyniały	8
3. " produkcji	9
4. Węzeł komunikacyjny	10
B. Istniejący organizm Warszawy wraz ze strefą wpływu	12
Część III. Budowa organizmu Warszawy	18
A. Zasady budowy	"
B. Podział miasta	23
I. Tereny budowlane	"
1. Dzielnice pracy	"
a) city	"
b) mieszane	23
c) przemysłowe	25
2. Dzielnice mieszkaniowe	"
a) Brzeg Warszawski	"
b) Brzeg Franki	27
II. Tereny niebudowlane	28
III. Komunikacja	29
1. Lądowa	"
a) układ drogowy	"
b) " kolejowy	31
2. Wodna	32
3. Powietrzna	"
Plastyka	"
Reasumacja	"

21
26

4

4

4

28 28

25 30

4

27 32

28 33

29 34

4

31 37

4

38

4

4

ZASADY BUDOWY WARSZAWY

Część I.

N a s t ę p :

1. Dziesięć zaledwie lat normalnego rozwoju miała Warszawa jako Stolica w roku zatwierdzenia ogólnego planu zabudowania. Krótki ten okres od 1921 do 1931 r. nie dawał dostatecznych podstaw do wyczerpującego wnioskowania o właściwych drogach i skali rozwoju miasta.

Cały szereg czynników i zagadnień, które powstały od tego czasu oraz braki uwidocznione w zatwierdzonym w r. 1931 ^{x)} ogólnym planie zabudowania w związku z rozwojem Państwa i jego Stolicy, jak również wyłączenie od zatwierdzenia pewnych części miasta ze strony b. Ministerstwa Robót Publicznych ^{xx)}, uczyniły z planu niedostateczne narzędzie do odpowiedniego ujęcia rozbudowy miasta.

2. Plan wymagał szeregu zmian i uzupełnień. Aby właściwie je przeprowadzić, należało zdać sobie sprawę o głównych przyczynach, które je wywoływały gdyż to pozwoliło na znalezienie drogi do nowych rozwiązań.

A więc wymieniając te przyczyny, na czoło należało wysunąć:

a) niedocenicenie potrzeby zasadniczego ujęcia zagadnienia wielkiego rozwoju Warszawy i jej aglomeracji, jako budowy nowoczesnej Stolicy dla potrzeb nowopowstałego Państwa;

dalej należało wymienić:

b) skorsze obświetlenie rozwoju Warszawy i szeregu zagadnień przez studia nad racjonalnym planem zabudowania Okręgu Warszawskiego;

x) Plan m.st. Warszawy 1: 10 000 - zatwierdzony
xx) Plan m.st. Warszawy 1: 10 000 - z niezatwierdzonymi terenami i arteriami

- c) potrzeba poprawienia głównego układu węzła drogowego i komunikacji szybkiej zbiorowej, urządzeń portowych i komunikacji wodnej oraz sieci lotnisk z nawiązaniem do studiów w regionie;
 - d) potrzeba studiów nad węzłem kolejowym w celu odpowiedniejszego przystosowania go do potrzeb ludności Stolicy;
 - e) potrzeba uwzględnienia w planie zasad O.P.L.G.;
 - f) potrzeba odpowiedniego obciążenia nieskażonych terenami sportowymi, zielonymi, według norm P.U.W.P. oraz innymi urządzeniami użyteczności publicznej;
 - g) konieczność stworzenia strefy izolacyjnej wolnych i ekstensywnie zabudowanych terenów wokół organizmu miasta;
 - h) potrzeba przeprowadzenia decentralizacji w układzie miasta drogą tworzenia samodzielných dzielnic, w celu odciążenia śródmieścia;
 - i) procesy, zachodzące w formowaniu się "city", ośrodka głównego Warszawy, które wywnężyły na owoże w niedostatecznej skali potraktowaną sprawę ujęcia tej dzielnicy w planie i budowy jej, jako centrum nowoczesnej metropolii;
 - j) zmiany w południowej części miasta, w związku z opracowaniem Dzielnicy J. Piłsudskiego oraz zagadnicia innych założeń reprezentacyjnych, jak tereny sportowe na Sikiorkach, Al. na Skarpie i t.p.
 - k) sprzedaż terenów wojskowych w związku z akcją P.O.W.;
 - l) potrzeba zmiany sposobu zabudowy i użytkowania niektórych terenów na skutek studiów szczegółowych;
3. Dla ujęcia sprawy planu ogólnego na właściwą skalę, należałoby stwierdzić, że zagadnicie budowy i przebudowy Warszawy jako Stolicy, nie istniało od czasów Saskich i Stanisława Augusta. Przez XIX i początek XX wieku miasto rosło samo, mniej lub więcej udanymi fragmentami, bez myśli o

całości i stworzenia szerokich podstaw dla dobrze funkcyj-
nującej metropolii.

Założenia na miarę Stolicy, zrealizowane za czasów
Saskich dla skali ówczesnych potrzeb, muszą do dziś służyć
w dodatku jeszcze w formie znieszonej przez XIX wiek, mo-
wya, wielkim wymaganiom i przeciw w okresie ich powstania,
potrzeby ośrodka dyspozycji stołecznej kaspakają pałac kró-
lewski i kilka rezydencji magnackich, gdy obecnie składa się
na potężny zespół dyspozycji polityczno-administracyjnej,
gospodarczej, społecznej, zagadnienie ośrodka kultury i na-
uki, ogromne zagadnienie ośrodka wymiany i produkcji, wielkie
zagadnienie węzła komunikacyjnego.

Ilość i rozmiar funkcji w mieście narasta.

Dla podolania masowym ruchom, muszą być wprowadzone
nowe i liczniejsze środki komunikacji zbiorowej i szybkiej.
Przystosowuje się, przebudowuje i stwarza nowe urządzenia i
budynki dla potrzeb ośrodka dyspozycji, wymiany i produkcji.
Wyszukuje się doraźnie przestrzeni dla pomieszczenia zbioro-
wych występów z różnych okazji, szczególnie obchodzonych w
Stolicy.

Włożenie tego wszystkiego w stare ramy istniejącego
centrum śle i ciasno zabudowanego, o złej komunikacji, nie
można bez bardzo drogiej i bolesnej operacji i to z wątpli-
wym wynikiem, z powodu ograniczonych możliwości. Przeprowa-
dzenie uszkowienia w dopuszczalnym, a koniecznym zakresie,
wystarczy zaledwie dla zaspokojenia lokalnych potrzeb tej
części miasta.

Podniesienie zaś jej do roli głównego centrum przyz-
wej metropolii, której ludność samego miasta wkrótce dru-
krotnie, a z aglomeracją, blisko czterokrotnie, przy jedno-
czesnym zwielokrotnieniu się jego sądu i, byłoby niesłusz-

nya i zgubnym dla prawidłowego rozwoju miasta.

Zaledwie 20-letni okres rozwoju Warszawy, jako nowoczesnej Stolicy, postawił tyle wymagań, które zaraz musiały być zaspokojone, że potrzebne inwestycje nie mogły znaleźć miejsca w starych ramach. Niemożliwością było przekształcenie w tym czasie starożytnego centrum, a jednocześnie brakło do ostatnich lat nowego Łódzka, nowych ram dla ujęcia i podporządkowania wszystkich poczynań, zadaniu budowy nowej Stolicy, według jednolitych myśli i zasad. Doprowadziło to do utraty bez efektu dużej części dorobku miasta, często jednocześnie przekreślając wprost wyjątkowe warunki Warszawy dla niemal idealnego rozwiązania jej organizmu, jako wielkiej metropolii tak pod względem budowy "cioty" i dzielnic miejskich, jak również całego Okręgu, podlegającego urbanizacji pod wpływem miasta.

Wydaje się w tych warunkach właściwym rozwiązaniem problemu Stolicy w Warszawie, droga założenia głównego centrum stołecznego na nowym miejscu i skoncentrowanie budowy całego organizmu miasta wraz z bliską aglomeracją w oparciu o ten nowy punkt.

Aby znaleźć wielkość, kierunek i zakres rozwoju miasta oraz właściwe miejsce dla nowego ośrodka i ująć to w planie zabudowania, trzeba przede wszystkim określić podstawowe czynniki rozwoju Stolicy, a potem zbadać, jak się działają te czynniki wyrosło w czasie istniejącego miasta i wykryć, jakie zachodzą procesy zmian w jego strukturze.

Zniemy to będzie można przede wszystkim zauważyć na podstawie danych o rozwoju zaludnienia dzielnic, kierunków natężenia ruchu budowlanego oraz wpływu dokonywanych i przewidywanych wielkich inwestycji.

Przy postawieniu zasady budowy nowej Stolicy jej potrzeby można oprzeć na maksymalnym dopuszczalnym jej zaludnieniu, nie unikając, w jakim okresie czasu to nastąpi, gdyż należy przewidzieć, że proces rozwoju Stolicy może trwać jeszcze wieki i odbywać się wówczas winien, jednak pod względem zaludnienia na obszarze daleko wykraczającym poza dzisiejsze granice miasta i strefę bezpośredniego wpływu. Same miasto natomiast, osiągnęwszy maksymalne zaludnienie, rozwijać się będzie stale, pod względem swego charakteru, który coraz mniej będzie wiejski, a coraz bardziej wielkim ośrodkiem dyspozycji dla zurbanizowanego Okręgu Warszawskiego.

Plan ogólny zabudowania wraz z dokonanymi zmianami i uzupełnieniami winien być programem maksymalnym, szerokimi wytycznymi, w ramach których mogą być właściwie stworzone okresowe plany inwestycyjne i szczegóły, no-ogólne.

część II.

A. Czynniki rozwoju.

Rozkwit Warszawy jest wynikiem jej znaczenia jako ośrodka dyspozycji, produkcji i węzła komunikacyjnego. Rolę tych sił napędowych można stwierdzić na podstawie krótkiego zestawienia udziału Stolicy w tych zasadniczych dziedzinach życia społecznego z liczbą ludności Warszawy wynoszącą 5.6 % w stosunku do całej ludności Polski.

1. Ośrodek Dyspozycji.

Dyspozycja administracyjno-polityczna. Rolę Warszawy, jako Stolicy, określa przede wszystkim to, że jest ona siedzibą najwyższych władz wykonawczych i ustawodawczych państwa, jak również całego aparatu administracji państwowej, obejmującego swoim działaniem wszystkie dziedziny

życia kraju.

Wzrost koncentracji dyspozycji w innych dziedzi-
nach życia społecznego jest właśnie wynikiem istnienia
ośrodka dyspozycji administracyjno-politycznej.

Z istnieniem tego ośrodka jest również związany
fakt skupienia w niej przedstawicielstw politycznych i
handlowych większości państw (na terenie miasta znajduje
się np.: 7 ambasad, 27 poselstw, i 17 konsulatów).

Pewne światło na rozmiar tego ośrodka i znaczenie
jego dla życia miasta może rzucić to, że stwarza on war-
sztat pracy dla wielkiej armii pracowników, zatrudnionych
w służbie publicznej, wynoszącej około 100 000. Jest to
jedna piąta ^{x)} wszystkich czynnych zawodowo w Warszawie
i liczba ta stale wzrasta.

Znaczenie wystąpień zbiorowych, związanych z wszel-
kiego rodzaju uroczystościami oficjalnymi w siedzibie
najwyższych władz państwowych ma ogromny wpływ na cały
kraj i na skutek tego bywają planowo przygotowywane wiel-
kie zjazdy do Stolicy.

Większe wystąpienia gromadzą dziesiątki, a nawet
setki tysięcy uczestników z pośród mieszkańców miasta i
przyjezdnych. Potrzeba dużych przestrzeni dla tych wystą-
pień i urządzenia ich w odpowiedniej formie wymaga wiel-
kich specjalnie urządzonych terenów reprezentacyjnych w
mieście.

Dyspozycja w zakresie spraw gospodarczych.

Warszawa jest ośrodkiem skupiającym szereg czynni-
ków dyspozycji gospodarczej o zasięgu krajowym.

x) struktura ludności tablica.

W Warszawie mają swoją siedzibę zarządy licznych przedsiębiorstw przemysłowych, państwowych i prywatnych, rozrzuconych po całym kraju. Osiedlenie władz kierowniczych przemysłu w stolicy jest poddyktowane korzyściami, jakie dają osobista ich interwencja przy uzyskaniu kredytów, załatwianiu transakcji handlowych, względy reprezentacyjne i t.p.

W 1929 r. przedsiębiorstwa, których siedziby władz mieściły się w Warszawie (razem z Warszawiankami), wpłaciły 1/4 całego podatku obrotowego, ściągniętego z przemysłu w kraju. Przedsiębiorstwa górnicze i hutnicze, mające swe zarządy w Warszawie wykazały prawie 25% obrotu tych gałęzi w całym kraju.

Gdyby udział kapitałów krajowych w przemyśle polskim był większy (obecnie nie sięga połowy), można byłoby się spodziewać jeszcze większego skupienia władz kierowniczych w Warszawie.

Koncentracja władz kierowniczych życia gospodarczego kraju w stolicy przejawia się poza tym w wyższej formie organizacyjnej pod postacią związków, stowarzyszeń centrali i t.p. Jak np. Centralny Związek Przemysłu Polskiego, który reprezentuje interesy prawie całego przemysłu krajowego. Niezależnie od tego związki poszczególnych gałęzi przemysłowych obierają swe siedziby w Warszawie. W ten sposób reprezentowane są w stolicy przemysły: metalowy, chemiczny, elektrotechniczny, spożywczy, konfekcyjny i inne.

W Warszawie działają również związki i stowarzyszenia kupieckie, organizujące kupców różnych branż handlu o zasięgu krajowym.

Warszawa jest również ośrodkiem dystrybucji kredytu

ki Czerwony Krzyż i inne).

O znaczeniu, jakie odgrywa Warszawa, jako ośrodek dyspozycji w zakresie spraw społecznych może świadczyć fakt, że Stolica ogarnia ok. 30 % pracowników, zatrudnionych w organizacjach społecznych całego kraju.

Ośrodek rozwoju kulturalnego.

Warszawa jest ważnym ośrodkiem promieniowania kulturalnego. Wpływ jej nie ograniczają się tylko do obszaru Polski, ale nawet wykraczają często daleko poza granice państwa.

W zakresie krajowym Stolica jest przede wszystkim wielkim skupieniem wydawniczym. Ukazuje się tu przeszłe połowa książek i broszur wydawanych w całym kraju (w 1933 r. - 55.7%) Tu również drukuje się ponad 1/3 wszystkich czasopism. Podobna koncentracja dokonuje się również w dziedzinie życia naukowego. W Warszawie pracuje przeszłe 1/3 (37.3 %) sił naukowych, zatrudnionych przez wyższe uczelnie w kraju. Z podród dzieł naukowych ponad 60 % stanowią wydawnictwa warszawskie.

Warszawa skupia prawie 40 % wszystkich pracowników zatrudnionych w nauce, literaturze i sztuce w całym kraju.

Przytoczone tu cyfry tylko częściowo odzwierciedlają wpływ stolicy na życie kulturalne Polski. W istocie są one znaczące większe i liczbowo nie dają się określić w dostatecznej mierze.

2. Ośrodek wymiany.

Drugim czynnikiem rozwoju Warszawy jest rozwój ośrodka wymiany.

Dwa zasadnicze składniki handlu warszawskiego : handel hurtowy i handel detaliczny, wymagają stworzenia odpowiednich

warunków dla swego dalszego rozwoju, odpowiadającego stanowi-
sku Stolicy w kraju.

Jakie znaczenie ma handel stołeczny, wykazuje jego udział
w całym handlu krajowym. W 1928 r. wynosił on ok. 7 % przedsię-
biorstw, 21 % obrotów i 16 % dochodów. W Warszawie działa ok.
40 % przedsiębiorstw hurtowych całego kraju. Banki, kantory
wymiany i spółdzielnie kredytowe ogarniają ok. 50 % obrotów
(47 %) i tyleż dochodów (49 %). Towarzystwa ubezpieczeniowe
prawie 70 % (68.5 %) obrotów i niemal połowę (48.9 %) docho-
dów.

W handlu maszynami, narzędziami i artykułami technicznymi
oraz instrumentami optycznymi, chirurgicznymi, fotograficznymi,
elektrotechnicznymi i radiotechnicznymi - Warszawa wykazuje
przez całość obrotów i ok. 40 % dochodów.

Szczególnych urządzeń i ich planowego ujęcia wymaga
charakterystyczny dla wielkiego miasta hurtowy handel spoty-
wczy, który będąc źródłem (aparatem) wykrywania Stolicy, jest
jednocześnie jednym z podstawowych czynników jej normalnego
funkcjonowania. Podobnego ujęcia potrzebuje hurtowy handel wyt-
worami innych gałęzi przemysłu, reprezentowany w Stolicy pod
postacią większych hurtowni lub centralnych biur sprzedaży, co
raz częściej organizowanych przez zrzeszenia producentów.

3. Ośrodek Produkcji.

Oddalenie Warszawy od źródeł podstawowych surowców oraz struk-
tura rynku warszawskiego, charakteryzującego się stosunkowo
wyższą niż w innych miastach polskich cenowością, zróżnicowa-
niami potrzeb i pojemnością, sprawiają, że w Warszawie korzystne
warunki rozwoju mają te działy produkcji, które zdolne są
ponieść wysokie koszty robocizny, wymagają w dużym stopniu
siły wykwalifikowanych i które wytwarzają towar stosunkowo dro-

townej. Tu grupują się banki państwowe, komunalne i prywatne, mające znaczny wpływ na życie gospodarcze kraju. W 1936 r. zśród 43 banków, działających w kraju, 15 siedzibę się w Warszawie. W 1933 r. kredyty krótkoterminowe Banku Państwowego, banków państwowych i komunalnych wynosiły przeszło 60% ogółu kredytów, udzielonych w kraju. Banki prywatne i oddziały banków, mieszczące się w Warszawie, udzieliły w tym samym roku prawie 40% wszystkich kredytów krótkoterminowych, przyznanych przez wszystkie banki w kraju.

W Warszawie ma swoją siedzibę również Związek Banków w Polsce.

Przez koncentrację władz kierowniczych życia gospodarczego pod postacią zarządów przedsiębiorstw, ich związków, stowarzyszeń i t.p. organizacji, przez centralizację w zakresie finansowym oraz przez to, że stąd płyną wszystkie decyzje rządowe w dziedzinie polityki gospodarczej, Warszawa zdobywa sobie kierownictwo & kontrolę nad życiem gospodarczym kraju.

Ośrodek dyspozycji społecznej.

Duże znaczenie posiada Stolica jako ośrodek dyspozycji w zakresie spraw społecznych.

Warszawa jest centralną siedzibą Funduszu Pracy, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, Inspekcji Pracy i wielu innych instytucji opieki społecznej.

Warszawa jest również ośrodkiem zorganizowanego życia pracowniczego całego kraju, gdzie swoje przedstawicielstwa mają robotnicy i pracownicy umysłowi poszczególnych gałęzi życia gospodarczego, zrzeszeni w związkach zawodowych.

Warszawa jest również siedzibą ważniejszych stowarzyszeń i związków o celach społeczno-zdrowotnych (jak np. Pols-

gi w porównaniu do swej objętości. Zatem Warszawa jest i należy przypuszczać będzie w dalszym ciągu ogniskiem przemysłu precyzyjnego i wysokowartościowego. Należy tu np. z przemysłu szklanego: wyrób lusterek i szlifiernie szkła, z metalowego: wyrób maszyn, aparatów, instrumentów precyzyjnych, z chemicznego: produkcja artykułów farmaceutycznych, kosmetycznych z skórzanego: wyrób artykułów rymarskich i siodlarskich, galanterii skórzanej, oraz przemysły: korkowy, zabawkaraki, poligraficzny i elektrotechniczny.

O znaczeniu wymienionych działów produkcji świadczą może ich wysoki udział w takich samych działach produkcji całego kraju. Stosunek ten wynosi przeszło 27 % zakładów oraz przeszło 30 % przepracowanych robotniko-dni.

Przez przemysł precyzyjnego i wysokowartościowego, trwałe podstawy rozwoju posiadają przemysły: spożywczy (fabryki, cukrów i czekolady, wódek gatunkowych i t.p.) i odzieżowy (krawiectwo, wyrób galanterii, kapelusznictwo i t.p.), oparte na wielkim skupieniu konsumentów jakie tworzy Warszawa. W stosunku do przemysłu spożywczego i odzieżowego całego kraju wykazują one około 23 % zakładów i 24 % przepracowanych robotniko-dni.

Przemysł ciężki i surowcowy (np.: huty, odlewnie, fabryki nawozów sztucznych, przędzalnie, farbiarnie, garbarnie, przemysł drzewny i t.p.) nie ma prawie znaczenia w stosunku do produkcji krajowej, wykazując 3 % zakładów i tyleż przepracowanych robotniko-dni.

Charakter zakładu jest więc pierwszym czynnikiem, decydującym o tym, czy powstanie on i będzie rozwijał się w obrębie Warszawy. Np. w Warszawie przemysł metalowy, maszynowy i elektrotechniczny obejmują około 19 % ogółu zatrudnionych

w przemyśle warszawskim, zaś w Berlinie już ok. 27 % i przeciwnie przemysł włókienniczy zatrudnia w Warszawie 5%, a w Berlinie niecałe 2 %.

Drugim czynnikiem, który wpływa na to, czy zakład będzie się rozwijał w obrębie miasta, są ceny terenów.

Wysokie ceny gruntów w mieście powodują przesuwanie się przemysłu, wymagającego większych terenów, poza granice miasta albo do dzielnic przemysłowych, jeżeli takie są w mieście przewidziane.

Ostatnio względy obrony przeciwlotniczej wymagają stosowania pewnych rygorów w stosunku do przemysłu, np.: pasy zieleni, wzmocniona budowa i t.p., co dodatkowo podraża inwestycje przemysłowe i pobudzać będzie do przesiedlania się na tańsze tereny.

Ogólnie należy stwierdzić, że zgodnie z dotychczasowym kierunkiem rozwoju przemysłu warszawskiego i panującymi tendencjami w rozmieszczeniu zakładów przemysłowych, pożądanym byłoby w Warszawie popieranie przemysłu włókiennego dla Stolicy, a więc przede wszystkim przemysłu precyzyjnego i wysokowartościowego, przy jednoczesnym tworzeniu warunków, ułatwiających także zachodzące w jego rozmieszczeniu, jak lokowanie się zakładów małych i średnich w odpowiednio ujętych dzielnicach mieszkanych przemysłowo-mieszkalniowych oraz przesuwanie się zakładów wielkich do dzielnic czysto przemysłowych.

4. Węzeł komunikacyjny.

Węzeł komunikacyjny Warszawy tak pod względem komunikacji lądowej ~~transportowej~~ jak wodnej i powietrznej jest, czy może być ważnym ogniwem dla komunikacji międzynarodowej w wymianie między zachodem i wschodem Europy oraz między południem i północą środkowej Europy od morza Czarnego i

Adriatyku z jednej do Bałtyku z drugiej strony.

Przez usprawnienie sieci dróg włączonych i w kraju może odegrać Warszawa wielką rolę w transzycie międzynarodowym i zapocząć duże korzyści gospodarcze.

W sieci krajowej Warszawa odgrywa rolę nie tylko z tej racji, że jest stolicą polityczną i gospodarczą kraju, ale i ze względu na swoje położenie geograficzne i dogodne położenie w stosunku do sieci komunikacyjnej kraju. Najkrótsza droga lądowa, wodna i powietrzna, łącząca: a) zagłębia węglowohutnicze z Okręgiem Białostockim i Wileńskim, b) zagłębie boryslawskie i okręg wołyński z Odyną, c) poznańskie i Złotą ze wschodem kraju, d) Centralny Okręg Przemysłowy z północą - przechodzi przez Warszawę.

Węzeł kolejowy. W komunikacji pospiesznej udział Warszawy wyraża się cyfrą 11.5 % ogólna przewozów krajowych. W 1933 r. sprzedano ogółem ok. 7 % (6.5) biletów, wydanych przez wszystkie linie kolejowe w kraju. Znacznie wyższy procent wykazuje ruch podmiejski, który wynosił ok. 30 % (29.5% krajowego ruchu podmiejskiego).

Obroty towarowe kolejowe. Ładanie przesyłek handlowych w obrocie wewnętrznym oraz przyjęcie z portów i zagranicy w r. 1933 wyniosło 9.5 % odbioru całego kraju. Łącznie zaś z przesyłkami gospodarczymi w związku z przebudową węzła przekazyło 10 %.

Ze względu na brak danych, co do pracy węzła drogowego, można jednak stwierdzić, że znaczenie jego dla kraju jest ogromne i stale rośnie w miarę rozwoju trakcji motorowej.

W transzycie lądowym ważnym jest udział Warszawy jako ośrodka przedsiębiorstw ekspedycyjnych. W 1932 r. czynnych było w Stolicy 12.3 % przedsiębiorstw eksp. całego kraju, z po-

Śródmieście wickarych, t.j. I i II kategorii przeszło 20 % (20.4 %).

Obrót warszawskich przedsiębiorstw ekspedycyjnych wynosił w 1928 r. - 1/3 całego obrotu krajowego w tym dziale gospodarki.

Przytaczanie danych przewozów wodą jest zbędne, ze względu na zupełne zaniedbanie w tej dziedzinie, należy jedynie podkreślić, że są ogromne możliwości rozwoju wielkiego węzła dróg wodnych i to o znaczeniu międzynarodowym. Może on być źródłem wielkich korzyści dla miasta i państwa, ale rozwój jego zależy od rozwoju sieci dróg wodnych kraju.

Nawniez bez cyfr porównawczych można stwierdzić, że Warszawa jest głównym węzłem komunikacji powietrznej kraju i jednym z najważniejszych w Europie.

B. Istniejący organizm Warszawy.

WRAZ z strefą wpływu.

Obecny organizm miasta ^{x)} składa się ze Śródmieścia, powstałego w wyniku silnego rozwoju w XII wieku i na początku XI wieku, oraz nowozarysowujących się dzielnic mieszkaniowych już z okresu samodzielnosci politycznej kraju. Warszawa do dziś nie zdołała się rozprostować z więzów, jakie jej były narzucone przez pierścień przeszkód, na który składała się Cytadela, kolej obwodowa i pola ćwiczeń, cmentarze powązkowskie, stacja towarowa główna, linia wiedeńska, Pole Mokotowskie, Rydygigi, Skarpa i Wisła. Brakło racjonalnych podstaw dla pokonania tych przeszkód, które dziś mogą zapewnić miastu wielkie korzyści, gdyż jakkolwiek bardzo ujemnie wpływały na rozwój i zabudowę zamkniętego w ten sposób terenu, to jednocześnie rezerwowały przestrzenie pod dobre zorganizowanie rozwoju na przyszłość.

x) Plan istniejących terenów zabudowanych, plan 1:10 000.



Wedł istniejącego Śródmieścia Warszawy nie potrzeba opisywać, gdyż są znane, tak co do nadmiernej gęstości zabudowy, jak i co do braku węzła komunikacyjnego ^{x)} z powodu przecięcia miasta kompleksami urządzeń kolejowych w jednym poziomie z komunikacją drogową, wąskich arterii i mało płynnych ich przebiegu, tak dla kierunków północ-południe (ciąg Krakowskiego Przedmieścia i Marszałkowskiej nie mają dobrej nawiązania na północ), jak i w kierunku wschód - zachód (ciąg ul. Polskiej, zasiechniony halami Mirowskimi i o skomplikowanym przejściu na most Kierbedzia).

Dla późniejszego obrazu miasta koniecznym jest określenie ^{xx)} dzisiejszego podziału funkcjonalnego i tendencji do zmian w jego strukturze. Ważnym jest rozwój stożeczności i cityzacji Warszawy oraz sposób, w jaki ten proces wyraża się geograficznie w planie miasta.

Na podstawie rozmieszczenia instytucji charakterystycznych dla stolicy i city, biorąc pod uwagę jednocześnie środek ciężkości zbitej masy gęsto zabudowanych terenów ^{xxx)} Śródmieścia, zawartych w wymienionym już pierścieniu, można stwierdzić, że dzisiejszy ośrodek główny mieścił się wokół założenia Saskiego i przy przecięciu się osi tego założenia z Krakowską; Przedmieściem. Oczywiście nie jest on wykrystalizowany w sposób wyraźny i rozciąga się w sposób rozproszony wzdłuż całego ciągu Krakowskiego Przedmieścia i Nowego Świata, jak również w stronę dworca głównego.

Charakterystyczną częścią ośrodka stożecznego jest dzielnica biuro-handlowa-city. Dość ściśle określić ją można na podstawie badań nad zmianami w zaludnieniu, ponieważ

x) Schemat funkcjonalny stanu istniejącego, plan 1:10 000

xx) Istniejący układ głównych arterii Warszawy, plan 1:20000

xxx) Istniejący stan zabudowania miasta, plan 1:10 000.

następstwem krystalizowania się city jest emigracja mieszkańców z okręgów objętych tworzącą się dzielnicą biurowo-handlową.

Zjawisko wyludnienia się daje się zaobserwować już od dawniejszego czasu w wielu miastach.

W Londynie w ciągu 120 lat ludność stała city zmniejszyła się o 114 tys., czyli co 10 lat ubywało mniej więcej 9.5 tys. mieszkańców.

W Berlinie w ciągu 10 lat zaludnienie city zmniejszyło się o 32 tys., w Hamburgu o 18 tys., w Pradze (1921-31) o 16 tys.

W Warszawie w ciągu dziesięciu lat (1921-1931) zaludnienie city (okręgi wyludniające się) zmniejszyło się o 3.5 tys. mieszkańców.

Niewielkie stosunkowo wyludnienie Śródmieścia Warszawy wskazuje w pewnym stopniu na trudności, jakie napotyka na swej drodze krystalizowanie się dzielnicy biurowo-handlowej, spowodowane na tym, że brak dostatecznej ilości tanich mieszkań w dzielnicach mieszkalnych z jednej strony, z drugiej zaś mała koncentracja urzędów, hamuje odpływ mieszkańców z city, a tym samym powoduje niedostateczną podaż lokali na cele biurowo-handlowe. Zbudowywanie się dzielnic mieszkaniowych powinno przyspieszyć proces zwalniania lokali mieszkalnych w Śródmieściu i zmianę ich charakteru z mieszkaniowego na zarobkowy.

Otóż okręgi wyludniające się w Warszawie ^{x)}, zawarte są jeden między ul. Królewską, Marszałkowską, Al. Jerozolimskimi i Nowym Światem, przy tym tempo wyludnienia części północnej w okresie 1921-1931 wyniosło ok. 10 p.t.j. normę zbliżoną do stolic zachodnio-europejskich, - jest to okręg przy obecnym cent-

x) Plany ludnościowe Warszawy 1: 20000.

run i drugi ośrodek przy dworcu głównym między Al. Jerozolimską, Al. Niepodległości (Chałubińskiego), Piłsa i Kruczkę.

Prócz tych okręgów są okręgi martwe, to znaczy, nie wykazujące żadnych zmian, sięgające aż do Belwederu. Można więc powiedzieć że city warszawskie ciąży raczej w kierunku dworca głównego i na południe, jeśli chodzi już o same rozmieszczenie okręgów wyludniających się, a nie w kierunku istniejącego ośrodka głównego. Silniej tu występuje przy rozpatrzeniu okręgów wyludniających się i martwych na krótszym odcinku czasu między rokiem 1926 i 1931, gdzie zwiększa się obszar wyludniający przy dworcu głównym o okrąg po stronie północnej, zawarty między Al. Jerozolimską, Sounową, Pańską - Świętokrzyską i Marszałkowską. O tym procesie przesuwania się i krystalizowania dzielnicy biurowo-handlowej, może świadczyć przesuwanie się i powstanie szeregu instytucji charakterystycznych dla city (Bank Kolny, Akceptacyjny, Centrala telefonów międzymiastowych, Ministerstwo Komunikacji). Jednakże brak danych, co do tego zjawiska, zmusza do oparcia twierdzenia, - że w Warszawie istnieje proces krystalizowania się city i przesuwania się punktu głównego zainteresowań w miście w kierunku okolicy dworca głównego, - na danych ludnościowych, które pozwalają wnioskować słusznie, gdyż są wynikiem głębszych procesów gospodarczych.

Z innych dzielnic, które można wyróżnić w obecnym organizmie miasta, to dość wyraźnie w swym charakterze dzielnica mieszana, przylegająca z północy i zachodu do obecnego ośrodka głównego, z okolicą północną o przewadze handlowo-mieszkalniczej i zachodnią przemysłowo-mieszkalniczą. Dzielnica ta rozpięta między urządzeniami gospodarczymi tego typu, jak stacja Ładunkowa główna i stacja Ładunkowa Sudańska, jest głównym ośrodkiem handlowo-przemysłowym miasta.

wspomniany obszar odznacza się prócz tego tym, że posiada rekordowe zagęszczenie ludności w stosunku do innych miast świata. Niektóre bloki w północnej części Śródmieścia osiągnęły około 300 mieszkańców na hektar netto terenu (bez ulic) i około 1 900 brutto przy 65 % pow. zabudowanej (netto) oraz około 9 m.kw. na 1 mieszkańca powierzchni mieszkaniowej brutto (mury, klatki schodowe i t.p.), nie odliczając lokali w użytkowaniu handlowym i rzemieślniczym. Cyfry te uwiadcniają niesłychane przeludnienie, jeżeli porównamy je z przyjętą normą średnią 20 m.kw. powierzchni na 1 mieszkańca. (Dla mieszkań robotniczych około 15 m.kw., dla zamieszkałych około 40 m.kw. Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa, posiadająca mieszkania różnych typów wykazuje taką średnią).

Inne części tej dzielnicy wykazują zagęszczenie około 1 000 i więcej mieszkańców na hektar terenów ściśle zabudowanych.

Niesłychane przeludnienie i zagęszczenie całej obecnej Śródmiejskiej dzielnicy komplikuje zagadnienie komunikacji w mieście na skutek dużej liczby ludności na stosunkowo małym obszarze, a mianowicie 770 000 mieszkańców na 1450 ha o niedostatecznej sieci ulicznej, oraz wpływa na pogorszenie warunków higienicznych i bezpieczeństwa w wyniku złej i gęstej zabudowy.

Jednym z zagadnień, ale o zasadniczym znaczeniu dla dobrego rozwiązania Śródmieścia, jest konieczność jego częściowego wyludnienia.

Przyjęcie tej zasady jedynie pozwoli na wybrnięcie z trudności zaspokojenia potrzeb tej dzielnicy i zapewni korzyści przez:

a) przeznaczenie na bardziej rentowne jej użytkowanie niż

mieszkanie, bo zamiarę w dużej części na warstat
pracy;

- b) mniejsze potrzeby w dziedzinie obciążenia mieszkań-
ców stałych tej dzielnicy w niezbędne użyteczności
publiczne, a co za tym idzie, możliwość oszczędności
na koniecznych zakupach drogich terenów pod te uży-
teczności;
- c) poprawa warunków higienicznych i bezpieczeństwa;
- d) mniejsze komplikacje w komunikacji.

Możliwość założenia procesu wyłączenia dzielnicy naj-
gęściej zaludnionej, która dziś pomimo to wykazuje jeszcze
dość znaczne przyrosty, istnieje, dzięki przewidywanym w niej
generalnym inwestycjom publicznym (drogi, np. rozciągnięcia tej
schorzonej części organizmu miasta przez Al. Niepodległości),
które podrobną zamieszkiwanie i spowodują emigrację mieszkań-
ców.

Jeżeli chodzi o istniejące dzielnice ściśle przemysłowe
to w zupełnie inny ta forma nie ma ich. Wyraźniej zarysowa-
je się taż dzielnica na Woli o pow. około 70 ha oraz na Gro-
chowie.

Przyszłe dzielnice mieszkaniowe, właśnie do tego się
zarysowują. Należy się mieć wyraźnej konstrukcji. Wylakły się
z zamkniętego planowania, w sposób dość przypadkowy, wąskimi
przesmykami wzdłuż arterii wypadowych. Tempo ich wzrostu jest
bardzo silne. W ostatnich latach w ruchu budowlanym na czoło
wyszła się dzielnica Mokotów? Aby zdać sobie sprawę z siły
rozwoju Warszawy całości, należy, do badań miasta w jego
granicach administracyjnych, zresztą, dość przypadkowych, dość
chociaż krótkie zilustrowanie wpływu miasta na obszar, który
pod jego wpływem podlega urbanizacji, t.j. region bezpośre-

x) ni .Obszar ten można określić dziś zasięgiem o promieniu około 35 km. od dworca Głównego, to jest odległością jaką można przebyć w ciągu 45 minut, przyjętych jako czas najbliższy dla dojazdu ludności mieszkającej w regionie, a pracującej w mieście.

Otóż obszar ten wykazuje wzrost zaludnienia w okresie dziesięciolecia 1921 - 1931 z około 380 tys. do około 580 tys., wynosi to około 53 %, podczas, gdy samo miasto wzrosło w tym czasie z około 940 tys. do 1 miliona 170 tys., to jest około 25 %, a ludność całego kraju około 14 %.

Inne dane również potwierdzają ten silny rozwój aglomeracji miasta.

Jednocześnie gdy się zbada jak ten rozwój wyraził się geograficznie, to okaże się, że poszedł on wzdłuż linii kolejowych, i na bardzo wielkim obszarze. Rozproszenie tego rozwoju jest tak wielkie, że istniejąca aglomeracja Warszawy przewyższa rozmiarem aglomerację Berlina i Paryża ustępując Londynowi.^{xx)} Ale w aglomeracji Berlina znajduje się powyżej czterech, a Paryża powyżej 5 milionów mieszkańców, podczas, gdy w Warszawie około 1 milj. 800 tys.

Wydaje się, że obraz takiego rozwoju miasta jest wynikiem stosunkowo mało sprawnych urządzeń komunikacyjnych wewnątrz miasta w porównaniu z dość silnie;rozwinętym węzłem kolejowym czy kolejek podmiejskich.

W zasadzie jest to bardzo słaby proces decentralizacji, jednak wymaga on pełnowego ujęcia i to w organicznym powiązaniu z samym miastem, jako pewnego rodzaju jądrem całego obszaru, gdyż inaczej może ulec zagośdzeniu racjonalny

x) Mapa regionu - schemat 1: 100 000

xx) schematy miast: Berlina, Paryża, Londynu i Warszawy
1 : 100 000

rozwoju stolicy na daleką przyszłość; szczególnie przez chaotyczną zabudowę terenów przyległych do miasta.

Przykładami przypadkowego, nieujętego we właściwy sposób, rozwoju mogą być już wielkie stolice: Berlin, Paryż i Londyn.

Aby takiemu rozwojowi zapobiec, to jest w niezmiernie przerwanej, narastającej stale masie zabudowanych terenów, komplikującej, w niezłychony sposób zagadnienie komunikacji, higieny, bezpieczeństwa, należy dążyć do wydzielenia organizmu miasta w granicach odpowiednio już przystosowanych do dynamiki rozwoju, za pomocą pasa terenów wolnych, lub ekstensywnie zaludnionych t.j. strefy izolacyjnej. Tak wydzielone miasto, będzie spełniało rolę centrum całego obszaru aglomeracji Warszawy, zaś drogę racjonalnego podziału funkcjonalnego miasta i jego regionu na miejsca pracy, mieszkania i wczasów, uprości zagadnienie komunikacji, potępi budowę miasta i umożliwi życie mieszkańcom w dobrych warunkach.

Część III.

Budowa organizmu Warszawy.

A. Zasada budowy.

Aby dojść do możliwie najskusniejszej zasady ujęcia rozwoju wielkiego miasta i nadania mu najodpowiedniejszej konstrukcji, trzeba rozważyć, co jest bardziej racjonalnym: Czy zasada pozostawienia istniejącego ośrodka głównego, jako przyszłego centrum, wokół którego rozbudowywać się będzie miasto, czy też zasada przesunięcia ośrodka w inne miejsce?

Pierwsza ma tę dobrą stronę, że nawiązuje do istniejącego zainvestowania, ale jednocześnie grozi wielkimi komplikacjami, przy zaspokajaniu narastających potrzeb z powodu ciasnoty, jako pozostałości czasów, operujących inną skalą,

wymagań. Wymaga kosztownego przekształcenia, grozi długim okresem form przejściowych, może być zawadna w wyniku, z powodu przeważnie ograniczonych możliwości tych przekształceń.

Druga zasada ma wielkie zalety. Pozwala na odpowiednie, we właściwej skali wielkich potrzeb nowoczesnego city, urządzeń centrum z daleką perspektywą rozwoju. Przewidzi rozwój śródmieścia w jednym kierunku na odpowiedniejsze tereny i grupując życie miasta wokół nowego ośrodka odciągnie jednocześnie ośrodek stary. Pozwala również wskutek tego na potraktowanie starego ośrodka jako tylko pewnej części przyszłego centrum, które posiada wówczas pracy, oczywiście po odpowiednim przygotowaniu go do tej roli.

Niezależnie od tego przesunięcie świadome i planowe ośrodka może zapewnić miastu wielkie korzyści przy polityce terenowej, gdyż zabudowa i wartość terenu użyty się w stosunku do nowego ośrodka.

Otóż Warszawa ma wyjątkowe warunki dla przyjęcia zasady drugiej przy ustawianiu jej konstrukcji. Przede wszystkim istnieje, jak to zostało już omówione, tendencja do samorzutnego przesunięcia się city? Takie procesy zresztą zachodzą w innych wielkich miastach, tylko bez próby świadomego ich ujęcia i nadania odpowiednich form, tak, że zostają utracone możliwości wykorzystania tego zjawiska.

Ośrodek główny Warszawy zaczyna się krystalizować w okolicach Dworca Głównego, przesuwając się na południe - zachód od istniejącego dziś w okolicach Placu Józefa Piłsudskiego^{x)}.

Równowagę układu miasta w stosunku do starego centrum zachwiała Dworzec Główny na linii średnicowej, układ arterii Al. Jerozolimskiej, ul. Marszałkowska oraz inne dokonane inwesty-

x) schemat przesunięcia plan 1: 10 000 ze stacją istniejącym zabudowy.

oje. Brak równowagi zostanie jeszcze bardziej pogłębiony na korzyść kierunku południowo-zachodniego przez wielkie inwestycje przewidywane, jak Al. Niepodległości, założenia reprezentacyjna dzielnicy Józefa Piłsudskiego, południowa kolej obwodowa, wymieniając tylko najbardziej zasadnicze.

Dla jasności obrazu można powiedzieć upraszczająco, że istniejąca część Śródmieścia Warszawy, pochodząca przeważnie z XIX wieku, zawarta jest w półkolu, zakreślonym linią istniejącą obwodową, którego średnicę stanowi linia średnicowa kolei.

Ponieważ przewiduje się drogę takie półkole kolei obwodowej od południa, nasuwa się porównanie: Istnieje pod względem zabudowania dzielnice centralnych dopiero połowa Warszawy, stojąc przed zagadnieniem zbudowania drugiej połowy.

Na północ od Al. Jerozolimskiej zostaje Warszawa z okresu barstoczości (niewoli) i sanieśbania planowego w wieku XIX, oparta na osi Saskiej. Na południe buduje się i budować będzie nowa Warszawa z okresu samodzielnosci politycznej, oparta na osi Al. J. Piłsudskiego.

Oczywiście pracować będą wspólnie, tylko nasuwa się dla nich podział funkcji. Część północna zachowa funkcje gospodarcze i wymagać będzie stopniowego leczenia swego schorzałego organizmu, część południowa stworzy ośrodek administracyjno-biurowy, naukowy o zdecydowanie wyraźnym charakterze reprezentacyjnym. Pomiędzy nimi wykształci się ośrodek największego ruchu w mieście w otoczeniu dworca głównego.¹⁾

Miejsce to nadaje się na przyjęcie go jako punktu centralnego dla przyszłego ośrodka głównego Warszawy-city, a celem idzie całego organizmu.

Przy tym należy dodać, że pod pojęciem "city" rozumieć należy zespół instytucji tak bankowych, jak biur administracji

1) schemat projektowanego podziału miasta 1: 10 000

państwowej, domów towarowych, hoteli, wielkich sklepów i t.p. a więc nie typu city Londyńskiego, czysto bankowego, ale raczej zblizonego do city Paryża, czy Berlina, gdzie poszczególne części city mają różne funkcje.

Możliwości odpowiedniego postawienia tego punktu, jak również całej części południowej są ogromne. Dziś mamy tu tereny jeszcze w dużej części niezabudowane, przeważnie w rękach publicznych. W razie braku w tych warunkach zdecydowanego przedstawienia centrum, oczywiście w rozumieniu przewidywanym już dziś w planie zabudowania sążółki w odpowiedniej skali i to nie na nasze potrzeby, ale dalekiej przyszłości, niespotykane wprost w rozwoju wielkich miast dogodne warunki zostaną stopniowo pochłonięte, zalane przez ewolucyjny rozwój stopniowego narastania miasta. A jak szybko oblicze miasta się zmienia mamy przykład w samej Warszawie. Trudno uwierzyć, że zaledwie 40 lat temu istniał w samym centrum dzisiejszym, między Marszałkowską, placem Napoleona, ul. Przeskok, Świętokrzyską i Zgoda, szpital Dzieciątka Jezus, na obszarze ok. 70 tys. m.kw.

Przyjęcie nowego punktu centralnego wpłynie na układ city i całego organizmu Warszawy. Zasięg gospodarczy i komunikacyjny ułoży się w stosunku do nowego centrum. Jako wynik ujawnia się potrzeba rewizji poglądu na traktowanie dzielnic zachodnich (Włochy) i południowych (Służewiec), jako leżących w tej samej odległości, co Bielany i Grochów - silnie się dzielnicą rozbudowującej.

Dopiero skonstruowany w stosunku do nowego centrum organizmu miasta z zachowaniem równowagi gospodarczej i komunikacyjnej, może być wydzielony strefą izolacyjną od aglomeracji.

Podstawowymi kierunkami rozwoju i konstrukcji miasta, będącymi linie naturalnego i historycznego układu, to jest równoległa

Je i prostopadłe do Wisły. Taką też budowę posiada region i ty
samym dobrze wiąże się ze swym centrum, jakim jest miasto. ^{x)}

B. Podział miasta.

I. Tereny budowlane

1. Dzielnice pracy

a. C i t y.

Nowy ośrodek dyspozycji zostaje założony też na skrzyżowaniu kierunków najsilniejszej żywotności całego obszaru Warszawy, które ułożą się według nowoczesnych, częściowo realizowanych, częściowo istniejących arterii: Al. Niepodległości (N - S) i Al. Jerozolimskiej (W - O).

W kierunku północ-południe city rozciąga się na długości około 3 km od osi Saskiej do Al. J. Piłsudskiego w kierunku wschód-zachód od ul. Towarowej (N - S) do Nowego Świata na długości około 2.5 km. Kształt city, zblizony do rombu, którego przekątne stanowią Al. Niepodległości i Al. Jerozolimskie, oczywiście odpowiednio zniekształcony na skutek lokalnych warunków, przyjęty został na podstawie badań kształtowania się cengruntów, przy przecięciu się główniejszych arterii w mieście. Kształt ten pokrywa jest układem historycznych dróg Warszawy: Twardej, Koszykowej, Mokotowskiej i ciągu Bracka-Zgoda Bagno, które znalazły się w city w postaci przekątnych przetrz¹₁²₂tów między poszczególnymi częściami city tego o różnych funkcjach.

Dla ukształtowania środka komunikacyjnego city na skalę stolicy XX wieku, zostają przeznaczone, niezabudowane lub s¹abo dotychczas zabudowane tereny przy skrzyżowaniu Al. Niepodległości i Al. Jerozolimskiej, z możliwością rozwiązania tego skrzyżowania na wielką skalę w różnych poziomach i zapewnienia postoju dla kilku tysięcy aut.

Wysokość zabudowy city przyjęto do 10 kondygnacji z no-

runków

żliwością ustawienia w pewnych punktach domów wiel na podsta-
wie przestudiowania w planach szczegółowych zabudowania.

Przypuszczalna ilość zatrudnionych w tej dzielnicy wynie-
sie około 400 tysięcy, w tym z regionu około 95 tysięcy.

Gęstość zaludnienia miasta dla stałych mieszkańców oko-
ło 300 m/ha. Cyfra ta została przyjęta na podstawie gęstości
najbardziej wyludniającego się obwodu w obecnym city oraz na
podstawie porównania z gęstościami city paryskiego (od 200
do 400 osób na ha), czy podobnego berlińskiego. City londyń-
skie nie mogło być wzięte pod uwagę, gdyż posiada zaledwie
50 stałych mieszkańców na hektar, a pracujących 1600 na ha.

Gęstość zatrudnionych na hektar w ciągu dnia wyliczona
dla przyszłego city Warszawy na około 1500 prac./ha.

Dzielnica reprezentacyjna

Od strony wschodniej, wzdłuż historycznego traktu repre-
zentacyjnego, przylegać będzie do city historyczna dzielnica
reprezentacyjna, wzbogacona Aleją na ²Karpie i pod Skarpą
i rozciągać się będzie od miasta średniowiecznego, aż do Bel-
wedera. Od południa oprze się city i zwiąże z nowym załóte-
niem reprezentacyjnym wzdłuż Al. J. Piłsudskiego. Na przecięciu
tych dwóch szlaków reprezentacyjnych, jako swojego rodzaju
spiętrzenie funkcji reprezentacji występuje Plac na Rozdrożu.

Dzielnica reprezentacyjna pod względem zabudowy ma prze-
wagę charakteru dzielnicy handlowo-mieszkalniowej i jako mie-
szana posiada gęstość około 600 m/ha. Zabudowa 4 i 6 kondygn-
cji. Wyjątki na podstawie planów szczegółowych.

b. Dzielnice mieszane.

Korzystne warunki, jakie stwarsza wielkość i struktura
ryнку warszawskiego ^{za} (możność, zróżniczkowanie potrzeb i t.p.)
dla rozwoju przemysłu precyzyjnego i wysokowartościowego,

a z drugiej strony fakt bezplanowego i nieodpowiedniego rozmieszczenia zakładów tego typu w różnych częściach miasta, co jest niewątpliwą stratą gospodarczą, wskazuje na konieczność stworzenia dzielnicy mieszanej o przystosowanym typie zabudowy, w której mogłyby się grupować zakłady przemysłowe wspomnianego typu nieszkodliwe dla zdrowia i nieuciążliwe z jakiegokolwiek innych powodów dla mieszkańców tej dzielnicy.

Zadaniem dzielnicy mieszanej jest obsłużenie nie tylko potrzeb codziennych mieszkańców tej dzielnicy, ale i potrzeb całego miasta, regionu i kraju.

Rozwój tej dzielnicy ma pomyślne podstawy w zwiększeniu się w miarę wzrostu zaludnienia Warszawy, produkcji energii elektrycznej, potrzebnej na oświetlenie mieszkań, co pozwala na obniżenie ceny prądu używanego do ulicznych. W Paryżu już tylko 1/4 całego prądu używanego jest do oświetlenia mieszkań, gdy w Warszawie jeszcze blisko połowa.

Dzielnica mieszana będzie otaczać pasem dzielnicę city; poza tym przewiduje się ją na Pradze oraz w ośrodkach dzielnicowych. Pas otaczający dzielnicę city od wschodu i częściowo od połnocy & południa będzie wykazywał przewagę handlu nad przemysłem i rzemiosłem, natomiast w połnocno-zachodniej części śródmieścia, należy się liczyć z wytworzeniem się właściwego skupienia warsztatów drobno-przemysłowych o zasięgu nie tylko miejskim ale i regionalnym.

W związku z możliwością i potrzebą przesunięcia terenów przy ul. Towarowej (tereny fabryki "Warpmóz") pod urządzenie hal centralnych, można przewidywać wykształcenie się w pobliżu tych hal ogniska handlu o natężeniu znacznie silniejszym niż na to miejsce dziś wokół hal Mirowskich, tym bardziej, że ul. Towarowa nabierze w przyszłości charakteru wielkiej arterii gospodarczej. (Stworzenie nowego ośrodka pozwoli dopiero na

likwidacją hal).

Projektowana powierzchnia dzielnicy mieszanej = ok. 2.000 ha (1840 ha). Przypuszczalna ilość pracujących w tej dzielnicy w przemyśle, rzemiosle i handlu, wynosi ok. 465 tys. (370 tys. z miasta + 95 tys. z regionu). Gęstość zaludnienia w nocny w str. II - 4 i 6 kondygnacji 600 m/ha, w III - 3 kondyg. - 400 m/ha w dzień w str. II 700 m/ha zaś w III 450 m/ha.

WYŁUDNIENIE ŚRODMIASTOIA.

Na podstawie przyjętej gęstości zaludnienia dla City i wyproszonych gęstości dla dzielnic mieszanych otrzymuje się łączne wyludnienie dla istniejących przeludnionych dzielnic, po uwzględnieniu potrzeb, jakie wypadają z pomieszczenia pewnej liczby mieszkańców na wolnych jeszcze terenach w omawianych dzielnicach, z istniejących 770 tysięcy do około 530 tys., zatem różnica wyniosłaby około 240 tys. Taka liczba ludności miałaby wywędrować do dzielnic mieszkaniowych i regionu.

e. Dzielnice przemysłowe.

Dla przemysłu większych rozmiarów jak również eskolliwego dla zarobku mieszkańców i uciążliwego, szeregowe tereny na Soli, Grochowie i Żeraniu, o ogólnej powierzchni ok. 1.100 ha i ogólnej ilości pracujących - 97 tys. (z czego 82 tys. robotników i 15 tys. prac. umysłowych). Poprzednio przyjęto 1.150 ha. Dzielnice przemysłowe pomyślane są jako przeznaczona całkowicie na cele rozwoju przemysłu i dlatego budynki mieszkalne wzgl. pomieszczenia mieszkalne mogą tu się znajdować tylko w wypadkach wyjątkowych, gdy chodzi o dostarczenie mieszkań dla niezbędnej obsługi, dozoru i t.p.

Na Soli utrwalą się wyłącznie stan istniejącej zabudowy przemysłowej z możliwościami niewielkiej stosunkowo rozbudowy - jako tereny letącego w stosunku do osiedli mieszkalnych

niekorzystnie. Natomiast tereny na Grochowie i Żeraniu przeznaczone są, przy odpowiednim zaopatrzeniu ich w inwestycje pomocnicze (koleje, kanały i t.p.) na nieskrępowany rozwój przemysłu zdolnego rozwijać się w granicach wielkiego miasta stołecznego.

2. Dzielnice mieszkaniowe.

5. Brzeg Warszawski

Od zwartej masy terenów zabudowanych dzielnicy średnio-średniej (city i przyległa mieszana), w celu przeprowadzenia zasady decentralizacji oderwane zostają w miarę możliwości samodzielne większe dzielnice mieszkaniowe z własnymi ośrodkami o zabudowie mieszanej, zaopatrzone w niezbędne urządzenia użyteczności publicznej, jak hala targowa rejonowa, ratusz dzielnicowy, straż pożarna i t.p.

Dla stref mieszkaniowych w myśl przyjętej zasady dla wszystkich dzielnic, określone zostały strefy według gęstości zaludnienia i gęstości zabudowania. Gęstość zaludnienia niezbędną jest dla zbadania potrzeb mieszkańców, gęstość zabudowania dostosowana do potrzeb gospodarczych oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego i higieny.

W dzielnicach mieszkaniowych wyróżniamy strefę o zabudowie 4 i 6 kond. swartych i zaludnienia około 700 m/ha; jest to największa gęstość zaludnienia przyjęta w planie. Dalej strefę o 3 kond. swartych i zaludnienia 450 m/ha, o 3 kond. luźnych lub grupowych 250 m/ha & o 2 kond. luźnych lub grupowych o 150 m/ha.

Z większych dzielnic mieszkaniowych na północ od istniejącej kolei obwodowej zarysowuje się wyraźnie duża dzielnica mieszkaniowa o zaludnieniu około 250 tys. mieszkańców z ośrodkiem przy zbiegu Al. Niepodległości i Al. Mickiewicza (składają się z Żoliborza, Marymonta, Bielan i Powązek).

Na południu, na górnym tarasie, Mokotów w sąsiedztwie dzielnicy reprezentacyjnej z ośrodkiem przy al. Madalińskiego

i Al. Niepodległości i dalej na południe Henryków i Szutewiec z ośrodkiem przy zbiegu Al. Niepodległości i ul. Paławskiej.

Na dolnym tarasie, pas Milanowa, Czerniakowa, Sielce z samodzielnymi ośrodkami.

Na wchodzie całe Powiśle, które zmieni charakter mieszkaniowy dzielnicy, na mieszkaniową.

b. Brzeg Praski.

Na Pradze Saskiej Łąka wraz z otaczającymi ją terenami zielonymi i reprezentacyjnymi, stanowi samodzielną część, związaną silnie ze śródmieściem.

Dalej wyraźnie występuje stary ośrodek Pragi na północ od linii kolei średnicowej w granicach obwodowej oraz nowa dzielnica na południowo-wschód od linii średnicowej i Dworca Wschodniego, cały kompleks Grochowa z ośrodkiem przy zbiegu ul. Grochowskiej i Al. Waszyngtana.

Na wschód od linii kolejowej obwodowej i mławskiej, między ośrodkiem przemysłowym na Żeraniu i Grochowie rozciąga się pas osiedli robotniczych.

Ogólne zaludnienie Warszawy w granicach miasta przewidziane jest na około 2 milj. 150 tysięcy, zaś na obszarze, objętym planem zabudowania około 2.5 milj.

W planie ogólnym dzielnice mieszkalne przeznaczone są zasadniczo na cele zamieszkiwania.

Nie znaczy to jednak, że w dzielnicy mieszkalnej będziemy mieli tylko lokale mieszkalne. W dzielnicy mieszkaniowej winien znaleźć miejsce handel, rzemiosło oraz drobny przemysł, związane z potrzebami tej dzielnicy.

Projektowane dzielnice mieszkalne, oprócz ośrodków dzielnicowych, skupiających handel, rzemiosło i drobny przemysł, będą posiadały sieć ośrodków spożywczych, składających się z wszelkiego rodzaju sklepów spożywczych i ośrodków wyższego rzędu, grupujących handel artykułami wszelkiego rodzaju, jak

również rzemiosło o charakterze "naprawiającym".

Handel i rzemiosło rozmieszczone zasadniczo w ośrodkach w dzielnicach mieszkalnych będzie zaspakajając głównie codzienne potrzeby ich mieszkańców.

Dzielnica mieszkalna będzie się tym różniła od dzielnicy mieszanej, że handel, rzemiosło i drobny przemysł dzielnicy mieszkalnej będzie obsługiwał mieszkańców danej dzielnicy i to głównie ich potrzeby codzienne, gdy natomiast dzielnica mieszana będzie zaspakajając nie tylko potrzeby mieszkańców w tej dzielnicy, ale potrzeby mieszkańców całego miasta, a nawet regionu.

Oznaczone w planie ogólnym dzielnice mieszkalne obrazują zatem tereny, na których, przy przewadze lokali mieszkalnych, uwzględnione są również zakłady handlowe, rzemieślnicze i drobno-przemysłowe.

Przeorysować zaś w odpowiedni sposób rozmieszczenie tych zakładów będą plany szczegółowe zabudowania na podstawie ogólnych wytycznych.

II. Tereny niebudowlane.

Organizm miasta i rozwój terenów budowlanych zostaje ograniczony pasem izolacyjnym terenów zielonych, który traktowany jest jako nieodłączna część samego miasta i mieszkańcy potrzebne tereny zielone, jak również tereny niebudowlane o przeznaczeniu specjalnym, jak: lotniska, pola ćwiczeń, szpitale i t.p.

Wszystkie dzielnice zostają obsługiwane terenami sportowymi i zielonymi dzięki zasadzie podziału terenów budowlanych miasta ośmioma klinami o szerokości min. 0.5 km i szternastoma drenażami zieleni o szer. min. 100 mtr., według norm i zasięgów, przewidzianych przez P.U.W.F.

Obsługa przestrzeniami wycieczkowymi i letniskowymi, prze-

widuje się za pomocą kierowania ludności, zamieszkującej północną część miasta od Al. Jerozolimskiej do lasów Bielańskiego, Młocińskiego i Puszczy Kampinoskiej; południową część do Łąk doliny Wilanówki i lasu Kabackiego; całą Pragę do lasów Rembertowskich i Pustelnika.

III. Komunikacja.

1. L ą d o w a .

a. Układ drogowy.

Układ komunikacyjny miasta ze względu na charakter dzielnic, oraz sprawność i ekonomię pracy srośniczkowanych co do swego charakteru połączeń komunikacyjnych, projektuje się znacząco ulepszyć przez oparcie go na funkcjonalnym działaniu zespołu trzech głównych arterii o kierunku północ - południe i trzech arterii wschód - zachód, które ściśle nawiązują do organizmu całej Warszawy oraz podstawowego układu komunikacji krajowej i międzynarodowej.

Głównym połączeniem i osią alei zespołu komunikacyjnego kierunku W - Z jest al. Jerozolimska oraz jej przedłużenia. Znaczenie jej wzrosło w stosunku do historycznego założenia ul. Wolskiej od czasu powstania centralnego dworca kolejowego i skoncentrowania w ten sposób na niej największego ruchu osobowego. Nawiązanie do autostrad W i Z nadaje jej szczególnie ważne znaczenie, a jednocześnie ze względu na swoją przepuszczalność i centralne położenie w mieście, staje się ona najbardziej odpowiednia do spełnienia głównej roli w zespole o kierunku W - Z. Współpracującym połączeniem z aleją Jerozolimską pozostanie historyczne założenie ul. Wolskiej, która przez wybudowanie w najbliższej przyszłości mostu na Karowej oraz tunelu pod pl. J. Piłsudskiego i ogrodem Saskim, zapewni płynne połączenie dla północnej części śródmieścia Warszawy i dzielnicy handlowej Pragi, mając przewagę ruchu o charakterze gospo-

gospodarym.

Głównym połączeniem dla południowej części śródmieścia o charakterze reprezentacyjnym, w kierunku wschód - zachód będzie aleja J. Piłsudskiego, przedłużona na przeciwległy brzeg Wisły do Grochowa oraz nawiązana z założeniami sportowymi przy forcie Szczęśliwickim i z autostradą na Łódź w kierunku zachodnim.

Dla układu komunikacyjnego śródmieścia w kierunku N. - S. głównym połączeniem będzie Al. Niepodległości. Analogicznie do Al. Jerolimskiej stanowić będzie ona główną oś dla kierunku równoległego do Wisły, łącząc z centrum miasta główne jego dzielnice, oraz dworce autostrady północnej i południowej. Podobnie jak w układzie W - Z, współpracujące z główną magistralą są tu również dwa połączenia pomocnicze. Jedno z nich od strony wschodniej na trasie al. Mickiewicza, Miodowa, Krak. Przedmieście, Nowy Świat, al. Ujazdowska, Szucha, Puławska, łącząc dzielnice sabytkowe i historyczne oraz reprezentacyjne, posiadać będzie charakter połączenia reprezentacyjnego podobnie jak w układzie W - Z al. J. Piłsudskiego. Drugie od strony zachodniej przejdzie po trasie : ul. Okopowa, Towarowa oraz projektowanej przedłużenia na południe od Wołoskiej i traktu puławskiego. Połączenie to będzie posiadać przewagę ruchu o charakterze gospodarczym, szczególnie w północnej części, na skutek przebiegu przez dzielnicę mieszaną i w sąsiedztwie stacji Ładunkowach Gdańskiej i Głównej.

Nieodłączną częścią tego układu zasadniczego stanowią głównie kierunki wypadowe krajowe : trakt gdyński, poznański, Łódzki, krakowski, C.O.P. na lewym brzegu, oraz lwowski, wileński, brzeski i gdyński na prawym brzegu; do układu zasadniczego również należą cztery kierunki autostrad. Do zasadniczego układu śródmiejskiego nawiązane są również drugorzędne arterie wy-

padowe, łączące miasto z jego aglomeracją. System krzyżujących się w obrębie śródmieścia trzechwielkich arterii każdego z zasadniczych kierunków rozwoju miasta t.j. prostopadłych i równoległych do siebie, zapewnia dużą sprawność ruchu i jego decentralizację, w oparciu o 9 głównych węzłów, które mogą być rozwiązane dwupoziomowo. Wyliszone kierunki wymagać będą jeszcze ulepszeń dla dobrego ich funkcjonowania, czy to przez poszerzenia, przebudowa, czy też ewentualne tunele dla aut i t.p. Przewiduje się w miarę możliwości dla tych arterii szerokość do 60 mtr. Prócz tych podstawowych arterii dla centrum, ulegną upłynnieniu ważne arterie pomocnicze śródmieścia jak Marszałkowska i Żelazna.

Układ zasadniczy śródmiejski poparty jest pracą układu międzydzielnicowego, wiążącego dzielnice bezpośrednio przyległe do centrum, oraz układu międzydzielnicowego, wiążącego samodzielne dzielnice mieszkaniowe, jak również układem arterii tranzytowych miejskich. Szerokość arterii w zależności od ich znaczenia przewiduje się 34 do 70 mtr. w liniach zabudowania.

b. Układ kolejowy.

Projekt Ministerstwa Komunikacji.

Ruch osobowy na liniach średnicowych W - Z i Pn.-Pd. Dworce początkowe Zachodni i Wschodni dla ruchu osobowego na linii średnicowej W - Z oraz południowy-radomski i północny-płocki dla linii średnicowej Pn.-Pd. Dworzec Główny miałby być tylko przystankiem dla obu średnic.

Ruch towarowy po obwodowej wewnętrznej i zewnętrznej. Stacje ładunkowe obliczone w/g norm ich wzrostu.

Propozycje Działy Regulacji.

Ruch osobowy. Przesunięcie w średnicy Pn.-Pd. ze śródmieścia do przecięcia z Dworcem "Zachodnim, Wprowadzenie linii

śląskiej z linią radomską. Przeprowadzenie ruchu osobowego Pn.-Pd. na Pradze. Wprowadzenie ruchu osobowego na obwodową, wewnętrzną w charakterze kolei miejskiej dla połączenia dzielnic mieszkaniowych i ośrodków masowego ruchu: Ruch towarowy na obwodowej jak w projekcie "In. Komunikacji. Stacje ładunkowe obliczone w/g potrzeb mieszkańców z zachowaniem zasady decentralizacji, otrzymując większą ilość i obszar, przy jednoczesnym odciążeniu śródmieścia.

2. Komunikacja wodna.

Uwzględniono ilość nadbrzeży i portów w/g pełnej ilości mieszkańców Warszawy (ok. 2,5 miliona) i bezpośrednio aglomeracji. Z wyliczeń wynika potrzeba dodatkowych basenów portowych na Gocławiu i Siekierkach oraz w miarę możliwości powyżej północnych granic miasta na lewym brzegu Wisły. Dla potrzeb przemysłu na prawym brzegu Wisły przewiduje się kanał obwodowy w nawiązaniu do dawniej projektowanego i portu na Żeraniu.

3. Komunikacja powietrzna.

Niezależnie od istniejącego lotniska na Okęciu oraz projektowanego na Gocławiu i Bielaniech, uwzględniono możliwość dodatkowych lotnisk w okolicach lasu Kabackiego oraz lotniska i wodowiska na północny wschód od kanału obwodowego.

P l a s t y k a

W ujęciu ogólnym zagadnienia plastyki w mieście wysuwają się trzy elementy zasadnicze:

C i t y

S k a r p a

W i s l a

1. City wystąpi w sylwecie w postaci wysokiej zabudowy z akcentami wieżowymi,

2. Skarpa podkreślona zielenią i w odpowiednich odstępach wysokimi domami,
3. Wisłą na lewym brzegu ująć jednolite rytmicznie rozmieszczone gmachy monumentalne. Na prawym praskim brzegu pasmo wysokiej zieleni względnie wału da możliwość otrzymania jednolitego ujęcia tego brzegu z zapewnieniem dobrej panoramy ze skarpy.

R e s u m e j a .

Przy próbie możliwie wyraźnego sformułowania tego co załatwiono przez projektowane uzupełnienia do ogólnego planu zabudowania z 1931 r. można powiedzieć: poprzednio plan oparł się na stanie istniejącym i dążył do jego poprawy; obecnie zachowano przeważnie to co plan ten rozwiązał, ale przez tego ujęto budowę organizmu Warszawy w oparciu o nowe centrum z uwzględnieniem kierunku rozwoju tak ośrodka głównego Warszawy jak i terenów bezpośredniej ekspansji miasta i przystosowano ją bardziej do skali i zasad rozwoju nowoczesnej metropolii.

Można założyć twierdzenie, że zostaje postawione i bardziej sprecyzowane ujęcie podstaw "Budowy Stolicy".

Warszawa, kwiecień 1938 r.

Pracownia Planu Ogólnego

Kierownik : inż. arch. M. Spychański

Referent : inż. arch. M. Spychański

Dział Regulacji i Pomiarów

Zarz. Miejs. w m. st. Warszawie

