

Lwowska Naukowa Biblioteka im. W. Stefanyka NAN Ukrainy. Oddział Rękopisów.  
Zespół (fond) 209.  
Archiwum Baworowskich

741. Materiały dot. rzymsko-katolickich zakonów w Polsce 1557-1848, K. 155.

*STRONY NIEZAPISANE NIE ZOSTAŁY ZDIGITALIZOWANE*

Львівська бібліотека "УРСР"  
ВІДДІЛ РУКОПИСІВ  
№ 11 баб-741

2010

235 арк.

2) Komunistkaya

- x 1) Dopolni: karyk
- x 2) Dalekhiye: respublik
- x 3) Mezika

Karawa

Prof Filipowski

Wzrost ruchu w mieście  
w czasach ostatnich.-

Problemy komunikacyjne od czasu motoryzacji środków transportowych wysuwają się na czoło zagadnień wielkiego miasta.

W Warszawie obok zupełnego nieprzystosowania urządzeń komunikacyjnych do wymagań współczesnych można zaobserwować:

1/ silne powiększenie się ilości przejazdów na osobę rocznie / w tramwajach miejskich według 7-let 1918 - 25 z 106,5 na 213 = 100 % wzrostu.

2/ Silny wzrost środków transportowych / pojazdów wszelkiego rodzaju / w r.1922 - 3205 w r.1927 - 11.055 t.j. 289,6 % ! - rys.Nr.....

3/ dość silny wzrost ludności dochodzący już do 4 % rocznie i przenoszenie się ludności z centrum na peryferje, co oczywiście ma duży wpływ na rozwój komunikacji.

4/ zupełny brak powiązania problemów kolejowych, kolejkowych, lotniczych, wodnych, ulicznych i t.d. między sobą - Jednak silny nawet wyżej wymieniony wzrost dnia dzisiejszego nie daje pojęcia o przyszłych potrzebach i zagęszczeniu ruchu. n.p. w Paryżu w r. 1925 bez dalszych przedmieść było około 3000000 ludzi, a więc tyle - na ile oblicza się Warszawę i mimo b. silnie rozwiniętych linii metro, tramwajów i autobusów było 106067 pojazdów - / La ville moderne - Dikansky - str.24 /

Nie dość szerokie potraktowanie tego problemu - może być jednym z głównych powodów zahamowania rozwoju stolicy i spowodować olbrzymie straty materialne.

Podział zagadnienia .-

Oczywiście Warszawa, z racji swego położenia geograficznego musi spełnić funkcje komunikacyjne, wynika nie tylko z tego powodu, że jest duże skupienie ludzi w mieście, które równocześnie przyciąga do siebie gęsto zaludnione okolice, lecz także jako punkt węzłowy o znaczeniu europejskim musi opracować i przenieść ruch transytowy.

Całość zagadnień możnaby podzielić następująco:

I. TRANZYT.

II. KOMUNIKACJA OŚRODKA WARSZAWSKIEGO -

- 1/ komunikacja dalekobieżna
- 2/ komunikacja regionalna
- 3/ komunikacja miejska .-

Ze względu na charakter tras, po których ruch się odbywa, można by podzielić komunikacje na :

- a/ linje powietrzne
- b/ drogi wodne -
- c/ tory sztywne / koleje, kolejki, metro, tramwaj /
- d/ ruch kołowy.

Wreszcie zależnie od tego co ma być transportowane na ruch :

- a/ osobowy
- b/ towarowy.

Zasady budowy sieci -  
wodnej, kolejowej, ulicznej.-

Dla łatwiejszej orjentacji w całości i nie powtarzanie się, należy podać zasady budowy

trzech głównych sieci komunikacyjnych a mianowicie: 1/ wodnej, 2/ kolejowej 3/ drogowej.

Ras. Nr.....

Dostateczne uzasadnienie konieczności wyzyskania położenia geograficznego Warszawy, pod względem urządzenia dróg wodnych.

Najważniejsze urządzenia wodne już aktualnie obejmują : rys.Nr.....

- 1/ Wisłę
- 2/ kanał Wisła Bug / od Żerania do Małkini /
- 3/ Porty na Żeraniu, Saskiej Kępie - Czerniakowie.

Urządzenia wodne projektowane są przez Dyрекcję Bróg Wodnych - Oddział dróg wodnych.

Wisła do Warszawy ma być traktowana jako droga wodna dla dużych transportów / - ewentualnie morskich w porcie na Żeraniu nastąpiłby przeładunek względnie dystrybucje towarów berlinkami mniejszego typu, któreby utrzymywały położenie 1/ na zachód drogami środkowo europejskimi -

- 2/ na północ na Niemen i Wisłę
- 3/ na wschód na Prypeć i Dniepr -
- 4/ na południe na Kraków Dunaj - Dniestr i Morze Czarne.

Port na Saskiej Kępie i Czerniakowie głównie będzie obsługiwał ośrodek Warszawski.

Specjalne położenie geograficzne Warszawy wymaga b. dużych urządzeń kolejowych. Urządzenia te opracowane przez Ministerstwo Komunikacji na zasadach rozporząd. zatwierdzonych

przez Sejm dnia 19 lipca 1929r. przedstawia-  
ją się następująco -

Podział zasadniczy ruchu: a/ tranzyt -

5/ komunikacja ośrodka Warszaw-  
skiego

1/ towarowa -

2/ osobowa . -

W związku z powyższymi zadaniami węzeł  
składa się z 6 linii promieniowych na  
lewej stronie i 4, włącznie 5 linii  
na prawej stronie Wisły. Linje te dla prze-  
niesienia ruchu osobowego łączą się w obrę-  
bie miasta, zabudowanego zwarcie w dwie linje  
średnicowe z zachodu na wschód i z pół-  
nocy na południe. / np. Nr..... /

Ruch towarowy, po przejściu przez arter-  
je rozrządowe dojdzie do pierwszej linii  
obwodowej / wewnętrznej / , przy której na-  
stąpi rozdział towarów na stacjach towaro-  
wych i żeberkach oraz odbiór towarów z  
fabryk żeberek i stacji towarowych.

Ruch tranzytowy będzie się odbywał po  
linjach obwodowych zewnętrznych.

#### Sieć drogowa.-

Warszawa, jak każdy duży ośrodek rozprze-  
strzenia swe wpływy na dużych terenach,  
wiążąc je we wspólny obszar regionu

Mieszkańcy osiedli regionu mają wiele intere-  
sów do załatwienia w dzielnicy handlowo-  
biurowej miasta, stąd arterje promieniowe łączące tę dzielnicę bezpośrednio z grupa-  
mi osiedli zamiejskich - mają zasadnicze zna-  
czenie i są podstawą, na której rozwija się  
sieć komunikacyjna miejska. Również po tych

samych arterjach odbywa się intensywny ruch z przedmieścia do centrum miasta rys.Nr.....

Z pośród 19 ramion arterji promieniowych, wybija się 6 należących do układu głównego a przechodzących przez całe miasto/ 1/ N-S - 2/ Wolska - Radzymińska, 3/ Grójecka - Grochowska / inne dobiegają do ramion układu głównego lub mają dodatkowe połączenie ze środkami miasta przy pomocy sieci drugorzędnej ulic.

Poza tym głównym ruchem, w myśli naczelnej zasady decentralizacji ruchu zaprojektowano: <sup>1/</sup>arterje przekątniowe dla przeniesienia ruchu z jednego osiedla zamiejskiego do drugiego z przesunięciem centrum - rys. Nr.....

2/ obwodnice dla ruchu z dzielnicy jednej do drugiej i 3/ arterje drugorzędne dla równomiernego rozmieszczenia ruchu.

W praktyce te trzy ostatnie typy łączą się często i uzupełniają wzajemnie.

Zasadę tę ilustruje teoretyczny schemat uwidoczniiony na rysunku Nr.....

#### Ruch trzynytowy.-

Najmniej związany z głównymi problemami planu ogólnego jest ruch tranzytowy, wobec tego poprzestać wystarczy na zbliżonym jego opisie

Tranzyt przez węzeł Warszawski dokonywać się będzie przy pomocy -

- 1/ linii powietrznych,
- 2/ dróg wodnych,
- 3/ kolei
- 4/ ewntualnie autostrad.-

Odnosnie tranzytu linii lotniczych - wykonywane jest narazie jedno lotnisko / opis w dziale komunikacji dalekobieżnej str...../ - ze względu jednak na położenie geograficzne Warszawy i konieczność wyzyskania go jako punktu tranzytowego nie tylko w obrębie Polski - ale i na bliski i daleki wschód, należałoby zaprojektować, conajmniej jeszcze jedno lotnisko / ewentualnie na Pradze w proponowanym pasie rezerwatów/, dotąd jednak niema zgłoszeń zarówno ze strony wojskowości jak i Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Komunikacji / Paryż, Berlin, a zwłaszcza miasta amerykańskie, mimo słabo rozwiniętej, posiadają po kilka i kilkanaście lotnisk, a projektują całą sieć wokół miasta/.

Tranzyt kolejowy będzie się odbywał odnośnie ruchu towarowego po obwodnicy zewnętrznej, a osobowy po średnicach.

Drogi wodne tranzytowe stanowiąc ma Wisła i kanał łączący Wisłę z Bugiem.

Ewentualne autostrady mogłyby być wprowadzone przez ramiona układu głównego / vide opis profili poprzecznych/ aż prawie pod centralne dzielnice, poczem musiałyby odbywać się przez arterje okrężne z pominięciem centrum; na północy przez ul. Krasieńskiego, most i przedłużenie do ul. Radzymińskiej; na południu przez jedną z arterji obrzeżnych i most na Siekierkach.-

Rozwój komunikacji dalekobieżnej i regionalnej w ostatnich czasach.-

Miasta duże, działając jako potężne ośrodki - ściągają swym wpływem masy ludzi z dalszej i bliższej okolicy.

W problemie komunikacyjnym sprawy te można ująć - jako komunikację dalekobieżną i regionalną co ujawnia się w licznych urządzeniach komunikacyjnych.

Komunikacja dalekobieżna obejmuje dopływ towarów i ludzi z dalszych okolic Polski i Europy do Warszawy.

Na spotęgowanie tego ruchu wpływa położenie geograficzne oraz skoncentrowanie administracji państwowej, wojskowej, przedstawicielstwo agend i t.p.

Środkami komunikacyjnymi są tu :

- 1/ linje powietrzne
- 2/ drogi wodne
- 3/ koleje
- 4/ autostrady.

Cyfrowo ruch ten przedstawia się następująco:

1/ lotnictwo w 1927 r. przewiozło na 5 linjach 5523 pasażerów.

2/ Wodne transporty dalekobieżne, ze względu na brak urządzeń minimalnie wyzyskane.

3/ Koleje przewiozły w r.1928 - 5.795,370 osób z dalszych stron - w roku 1927 było 25,191 par pociągów dalekobieżnych, czyli średnio 69 par dziennie o średnim zapeźnieniu 234 - osoby.

Wagonów towarowych wyładowano w roku 1927 - 257,246 - czyli 920 dziennie / 18,4 pociągów/ załadowano - 90,459 = 323 dziennie.

Dla zrozumienia szybkiego rozwoju należy dodać, że w r. 1913 było 17520 par pociągów dalekobieżnych, a więc około 69% stanu z roku 1927.

4/ W roku 1929 kursowały stałe autobusy - dalekobieżne do Poznania, Krakowa, Radomia, Białego Stoku i in.

Zasadnicze znaczenie dla Warszawy ma ruch regionalny. Obszar ciężenia już dziś wynosi kilka tysięcy kilometrów kw. zamieszkały jest przez kilkaset tysięcy ludzi i posiada liczne fabryki, lotniska, uzdrowiska, miasta-satelity ośrodka warszawskiego etc.

Sprawność tej komunikacji może spowodować rozwój regionu, wzmacnia podstawy ekonomiczne i finansowe miasta, bowiem mieszkańcy regionu zakatwiają liczne interesy głównie w dzielnicy biurowo-handlowej.

Środkami komunikacyjnymi są tu:

- 1/ drogi wodne
- 2/ kolej
- 3/ koleje dojazdowe
- 4/ arterje drogowe

1/ W roku 1927 przybyło do Warszawy 2179 parostatków 199.134 osób i 44669 t. towarów.

Odpięzło 2,211 statków - 228,732 osób i 17,875 t. towarów.

2/ Koleje miały w r. 1927 - 25184 par pociągów podmiejskich - średnio 69 par dziennie o zapewnieniu 166 osób / 4,179,358 osób rocznie/.

3/ kolejki dojazdowe przewiozły w r.1928 na 4 liniach 7.390.500 osób - 6.431 t. bagażu - 639.094 t. ładunków.

4/ w 1929r. kursowało około 300 autobusów w różnych kierunkach regionu Warszawskiego przewożąc około 20.000 osób dziennie, o dużym ruchu kołowym z regionu do Warszawy świadczy wykres Nr.....

Zaobserwować można bardzo jeszcze słaby ruch zwłaszcza towarowy na Wiśle, skutkiem jej zaniedbania i silnie rozwijający się ruch autobusowy - co wymaga oczywiście nowych arterji promieniowych, lepiej rozwiniętych profili poprzecznych.

Szereg urządzeń komunikacyjnych, dalekobieżnych i regionalnych łączy się wzajemnie i uzupełnia - jak dworce, linje kolejowe, drogi wodne, szeszy i t.p. będą też one wspólnie opisane.

Linje powietrzne.-

Odnosnie pól lotniczych i urządzeń, projektowane jest jedno centralne lotnisko na Okęciu i obejmuje lotnisko zarówno cywilne jak i wojskowe.

Urządzenia w obrębie tego terytorjum - mieszczącego się między ul.Grójecką i arterją Nr.3 oraz obwodnicą Nr.88 i Nr.102 należą do władz państwowych. Powiązanie tego lotniska z miastem przewiduje plan ogólny. Ośrodek lotniska wojskowego i cywilnego znajduje się obok arterji okrężnej Nr.88 łączącej Włochy z Grochowem na Pradze. Bezpośrednie połączenie z dworcem centralnym kolei daje ul.Grójecka i Kaliska pozatem arterja Nr.103 daje połączenie na Wole i Żoliborz a Nr.104 na Mokotów.-

Drogi wodne.-

Zasady naczelné dróg wodnych zostały już ujęte w części ogólnej komunikacji.

Programem budowy dróg wodnych, w obrębie Warszawy jest w stosunku do możliwości ze względu na położenie geograficzne bardzo skromny. - jednakowoż obok już realnych prac należy bezwzględnie dać możliwość rozwoju przyszłego, tem bardziej - że intensywność parcelacji i zabudowy w okolicy Warszawy jest już obecnie duża i utrudnić może w przyszłości wszelkie zmiany. Każde prawie miasto tej wielkości i położenia co Warszawa ma już większą ilość wykonanych kanałów, dających możność dowiezienia ładunków bez przedadowania oraz zakładanie fabryk tuż nad kanałem - aniżeli Warszawa projektuje w swym maksymalnym projekcie.

W rezultacie mając olbrzymie możliwości Warszawa rozbudowuje przede wszystkim dużo droższą w eksploatacji sieć kolejową podróżając tem samem rynek towarowy.

Projektowane urządzenia wodne obejmują objekty już realne -

- 1/ Wisła
- 2/ Kanał Wisła Bug
- 3/ Porty na Żeraniu, Saskiej Kępie i Czerniakowie.

oraz projekty dalsze

- 1/ kanał obwodowy
- 2/ kanał od Żerania na Serock Narew
- 3/ kanał fabryczny i do wyważania energii elektrycznej Żerań Jabłonna.

Odnosnie Wisły i jej regulacji, wszystkie zamierzenia zostały naniesione, stosownie do planu Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych z dnia...  
.... oraz pisma z dnia..... Nr.....

Zamierzenia te obejmują linje wałów dla wód wysokich, które to wały bezspornie oddzielają tereny miejskie od terenów administrowanych przez Okręgową Dyrekcję Dróg Wodnych.

Naniesiony został również średni stan żeglowsy / wód, sprawa ta nie jest jednak jeszcze ostatecznie rozstrzygnięta / jest propozycja ujęcia trzech stawów na Wiśle: wody wielkiej, średniej i małej / jednakowoż dla planu ogólnego i głównych zasad jego, jako urządzenie na terenie wyłącznie podległym Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych niema to większego znaczenia.

Trasa kanału, oraz port na Żeraniu, zostały naniesione z planów Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych w Warszawie - Oddział sztucznych dróg wodnych.

Urządzenia te mają połączenie przez stacje kolejowe rozrządowe na Brudnie z urządzeniami kolejowymi, a przez arterje promieniowe - Nr.9 i 10 z siecią drogową regionalną i miejską / nie licząc szeregu arterji drugorzędnych/.

Obie te arterje promieniowe i linje kolejowe muszą mieć oczywiście staże przejazdu przed kanałem, reszta arterji będzie miała w miarę potrzeby tylko przeprawę względnie mosty obrotowe lub podnoszone.

O ile port na Żeraniu, który częściowo już jest wykopany, będzie spełniał rolę głównie

przeładunkowego i portu dla transportów dalekobieżnych, o tyle drugi port na Saskiej Kępie, które pierwszy basen już jest gotowy, ma na celu głównie obsłużenie i aprowizację Warszawy. - teren portu ma wyraźne granice i nie koliduje z zamiérzeniami regulacyjnymi.

Port ten związany jest z siecią kolejową oraz z siecią uliczną miejską przez ulicę Jagiellońską i dalej do ulicy Zielenieckiej a przez te ulice, wchodzące w skład układu zasadniczego komunikacyjnego z całym miastem.

Wyjazd główny, proponowany jest jednak w planie na ul. Zieleniecką, bowiem wyjazd na ul. Jagiellońską posiada w poziomie tory kolei dojazdowej do Otwocka.

Port na Czerniakowie służy głównie do postoju i remontu statków, ma znaczenie podrzędne.

Objekty wyżej opisane są już aktualne i stanowią minimum programu. Nie wyzyskanie jednak położenie geograficznego i niezabezpieczenie terenów pod przyszłe drogi wodne spowodowałoby wobec szybkiej parcelacji, opartej na spekulacji a nie mającej uzasadnionych w potrzebach istotnych podstaw, - mogło pozbyć stolicę naturalnych walorów - ekonomicznych.

Z projektów powyższych na pierwszy plan wybija się kanał obwodowy.

Okręgowa Dyrekcja Dróg Wodnych pismem z dnia ..... doniosła o regulacji kanału obwodowego. Ponieważ narazie i miasto nie zamierza go budować, należałoby tylko odpowiednio zabezpieczyć teren.

Odcinek południowy kanału, aż do arterji przekątnej Toruńska - Rydzymińska Nr. - 105, 106 mógł być już w niezbyt odległej przyszłości wykonany jako odnoga kanału Żerań - Małkinia przez powstające tam zakłady fabryczne. Pozostały odcinek potraktowano jako bulwar zielony, którego Praga niema zupełnie, jedna strona tego bulwaru będzie posiadała ważną arterję określoną.

Pozostałe projekty t.j. trasa kanału Żerań - Serock, oraz kanał fabryczny na Jabłonie - potraktowano jako rezerwat - dając tem samem możność przeprowadzenia w przyszłości kanałów - bez konieczności wykupu dalszych i zabudowanych działek.-

#### Dalekobieżna kolej.-

Główne zasady budowy węzła, były już wyżej objaśnione. Zasady te oparte są na uchwale Sejmu z dnia 19 lipca 1919r.

Plan gruntu w obrębie m.st. Warszawy w podziałce 1:10000, należących do kolei - / pisma Ministerstwa Komunikacji Departament Utrzymania i budowy Nr.dz.V.2439/166/29 z dnia 8 marca 1929r./ - przedstawia stan posiadania Ministerstwa Komunikacji na terenie Warszawy.

Oczywiście urządzenia kolejowe będą się stale rościły i przekształcały - i dalsze tereny będą w miarę zgłoszenia zapotrzebowania w planach szczegółowych opracowane.

Jednakowoż szereg, wymienionych na powyższym planie terenów będzie miał przeznaczenie nie związane z bezpośrednią

eksploatacją i funkcjonowaniem kolei.

A więc na Pradze jest szereg pasów gruntu w okolicy dworca wschodniego, które mogą pozostać własnością Ministerstwa Komunikacji i mogą być n.p. zabudowane domami urzędniczymi, jednak do eksploatacji nie są nie potrzebne, podobnie są dwa tereny w okolicy dworca na Bruźnie i droga ku Wiśle pozatem szereg skrawków i trójkąt odszedł już lub odejdzie pod ulicę wzdłuż kolei obwodowej południowej i innych. Podobnie teren dworca Wileńskiego odchodzi pod urządzenie Esplanady Praskiej.

W związku z powyższem Magistrat wniesł do Ministerstwa Komunikacji plan ogólny zabudowy

W ruchu regionalnym bardzo dużą rolę odgrywają, jak to widać ze statystyki / str. 11/ kolejki. Kolejki te po zelektryfikowaniu i zgęszczeniu ich ruchu przy równomiernym zmniejszaniu ilości wagonów, jak to można zaobserwować na linii Grodziskiej - spotęgują jeszcze swoje znaczenie.

Kolejka odgrywa tym większą rolę -  
im:

- 1/ lepiej wiąże osiedla z miastem
- 2/ im większą ma szybkość
- 3/ im więcej jest wygodną
- 4/ im wreszcie bliżej dzielnicy biurowo handlowej posiada stację końcową.

Powyższe postulaty zostały uwzględnione w projekcie elektryfikacji linii obecnych.

Dość projektuje się lub istnieje 8-m linii kolejek - rys. Nr.....

1/ Warszawa - Grodzisk

2/ Warszawa-Radom

3/ Warszawa-Piaseczno -

4/ Warszawa-Skolimów

dworzec  
wspólny  
przy placu  
Unji Lubelsk.

5/ Warszawa-Otwock  
z pętlą w stronę  
Wicoonej

dworzec  
wspólny  
obok mostu  
Kierbedzia.-

6/ Warszawa-Jabłonna

7/ Warszawa-Radzymin

8/ Warszawa-Modlin.

Kolejka Warszawa Grodzisk pozostaje prawie bez zmiany jedynie w związku z wiaduktami linii kolejowej Śląskiej, nastąpi małe wyprostowanie trasy poza obecnymi granicami administracyjnymi miasta.-

Dworzec końcowy pozostanie na rozszerzonej ulicy Nowogrodzkiej, w razie spotęgowania się ruchu będzie mógł być przeniesiony poza ul. Żelazną lub nawet ul. Grójecką.

Kolejki na Skolinów, Piaseczno i Radość tworzą grupę wspólną wchodzącą w miasto - wspólną linią wiaduktem ponad ul. N-S, następnie pośrodku bloków aż do ul. Wężyka skąd na własnej trasie przy ul. Kazimierzowskiej - rys. profilu Nr..... - dostają się na wspólny dworzec umieszczony w środku bloku obok placu Unji Lubelskiej.

Dworzec ten będzie bezpośrednio połączony ze stacją kolei podziemnej, pozatem oddzielny będzie dworzec przyjazdowy od ul. Batoroego, a oddzielny odjazdowy od nowoprojektowanej, równoległej do Batoroego - w ten sposób ruch będzie zdecentralizowany.

Pociągi dalekobieżne z Radomia będą jednak wchodziły nie na dworzec przy placu Unji, lecz obwodową linię śląską i średnicową na dworzec centralny P.K.P.-

Obok dworca towarowego P.K.P. na Mokotowie będzie się znajdowała stacja przeładownicza tych linii oraz przystanek.

Pozatem będzie zbudowana specjalna linja do wyścigów odgałęziająca się od wymienionego przystanku.

Linje na Jabłonę i Otwock tworzą jeden ciąg i po zelektryfikowaniu będą biegły nieco oddzielną trasą a mianowicie w stronę Jabłonny trasa zostanie przeprowadzona od kolei obwodowej prosto po wale nad Wisłą aż

do Toruńskiej gdzie zpowrotem wejdzie na szosę Modlińską.

W kierunku na Otwock - linja biegnąc ulic. Stanisława Augusta i Grenadjerów przejdzie za granicę obecną na szosę Grochowską - rys.profilu Nr.....

Trasa kolejki Marsekiej mogłaby być przerzuconą na stronę lewą szosy Radzymińskiej i uzyskać dworzec na przedłużeniu osi Esplanady Praskiej - obok linii metro.

Kolejka na Modlin ma zaienić trasę przyczem kierunek jej nie jest jeszcze ustalony, jednak plan daje możliwość dwu wysuwanych alternatywom

1/ po ul. N-6 do dworca Gdańskiego lub alternatywa, usilnie popierana przez Magistrat ze względu na komplikacje a nawet zatarasowanie ruchu na N-6 przez arterję promieniową Nr.11 - tereny na Burakowie do kolei obwodowej i ewentualnie dworca Gdańskiego.

Trasa ta ma jeszcze specjalnie dogodna miejsca przy placu "Wachlarza Bielańskiego" i na terenach Wojskowych obok ul.Burakowskiej.

Oczywiście powyższy pęk kolejek nie jest zupełny i należy dać możliwość dalszego jego rozwoju, a zwłaszcza doprowadzenie możliwie blisko dzielnicy Biuro-handlowej, względnie linii kolei metro.

Wszczególności braki te występują w klinach

- 1/ między trasą kolejową brzeską i wileńską
- 2/ wileńską a linją kolejową na Mławę
- 3/ między kolejką na Młociny a szosą Wolską
- 4/ między Szczęśliwicką a Radzymińską.

Na tych odcinkach będzie można wprowadzić kolejki - odnośnie p.1 - przez arterję Nr.6 aż do kolei

obwodowej północnej, odnośnie p.2 przez specjalną reprezentacyjną i letniskową arterję Nr.8 - aż do Esplanady Praskiej odnośnie p.3 i przez ul. Powązkowską ewentualnie Górczewską aż do kolei obwodowej północnej, wreszcie odnośnie p.4 przez ul. Grójecką.

Komunikacja drogowa.-

Ruch kołowy tak dalekobieżny jak i regionalny dążący w olbrzymim promieniu do dzielnicy biurowo-handlowej - biegnie arterjami promieniowymi.

Dotąd arterji tych jest mało i słabo są ukształtowane obejmują one:

- 1/ szosę Grójecką na Raszyn - i dalekobieżny ruch na Kraków -
- 2/ Puławską na Piaseczno i dalekobieżny ruch na południe
- 3/ Czerniakowską na Górę Kalwaryj
- 4/ Na Otwock po wale Miedzeszyńskim
- 5/ Grochowską na Miłosną, Mińsk i dalekobieżny ruch na Brześć i Lwów
- 6/ Radzywińską na Radzymiń i dalekobieżny na Wilno
- 7/ Modlińską na Jabłonnę
- 8/ Marymoncką na Nowy Dwór i dalekobieżny na Gdańsk
- 9/ Powązkowską na Puszcze Kopinowską
- 10/ Górczewską na Babice
- 11/ Wolską na Błonie i dalekobieżny na Poznań.

Obecnie zaprojektowano dalszych 8 arterji łączących przeważnie istniejące lecz nie pożądane odcinki dróg na -

- 1/ Grodzisk - Pruszków arterja Nr.1 wzdłuż linii wiedeńskiej -
- 2/ na Pęcice Nr.2
- 3/ na Dawidy Nr.3
- 4/ na Rembertów Nr.6
- 5/ na Wołomin Nr.7
- 6/ na Pustelnik Nr.8 /dobre warunki dla już

rozwijających się osiedli mieszkaniowych -

7/ na Zegrze Nr.9

8/ wzdłuż granicy puszczy Kampinowskiej Nr.11  
rys. Nr.....

Arterje te obok ruchu kołowego normalnego muszą przenosić ruch szybki dalekobieżny, co specjalnie zostało ujęte w profilu poprzecznym arterji Nr. I Z - I W, II Z - II W i N-3 oraz ruch szybki kolejek dojazdowych i tramwajów.

Niewątpliwie ruch dalekobieżny będzie przybierał na arterjach promieniowych coraz więcej na znaczeniu. Natomiast ruch regionalny już osiągnął względnie dwa rozmiary miao zkiej sieci dróg i zkiej nawierzchni tychże rys.Nr.....

Arterje promieniowe, jak zobaczymy także w komunikacji miejskiej odgrywają główną rolę - są one podstawą układu komunikacyjnego i przenoszą maksymalny ruch ośrodka Warszawskiego, a więc zarówno miejski jak i regionalny.

#### Ruch tranzytowy.-

Ruch jednak regionalny a zwłaszcza dalekobieżny wymaga arterji tranzytowych przez miastę, oczywiście przejazd tranzytowy przez miasto nie może się odbywać przez dzielnice centralne, bowiem nijałby się z celem ze względu na powolność i przeszkody ruchu w centrum, oraz potęgowanie zagęszczonego już ruchu.

W tym celu opracowane zostały arterje przekątniowe, z których głównymi są -

1/ na północy arterja wypadowa od Wolskiej przy granicy i biegnąca przez Krasiańskiego i most na Wiśle do Radzymińskiej -

2/ na południu arterja biegnąca wzdłuż kolei obwodowej południowej od grójeckiej do Grochowskiej.

Pozatem jest szereg arterji okrężnych z północy na południe - jednak ten kierunek będzie wogóle łatwiejszy do pokonania ze względu na brak przeszkody, jaką stanowi Wisła.

Fala towarów i ludzi z dalekich stron i regionu, wchodząc w obręb miasta łączy się falą wywołaną różnolitymi interesami ludności miejskiej składając się na przyczyny komunikacji miejskiej.

Stan obecny.-

Stan obecny komunikacji zarówno z punktu zabudowania, rozmieszczenia ludności, miejsc zamieszkania i pracy, siatki ulicznej, środków transportowych w zupełności nieodpowiadają współczesnym potrzebom - z drugiej strony nie odzwierciedlają obrazu przyszłości, który zresztą powoli zaczyna się już kształtować / tworzenie dzielnic mieszkaniowych, rozbudowa środków transportowych etc/

Największy ruch w mieście odbywa się w czasie fali ludzi zdążających do zajęć lub z powrotem. Już dziś można zaobserwować brak arterji promieniowych, po których głównie ten ruch się odbywa - chociaż dziś jeszcze tylko mały procent mieszka w dzielnicach mieszkaniowych, a gros ludzi znajduje się w dzielnicach mieszanych i dzielnicach biurowo-handlowych, skutkiem czego stan dzisiejszy nie może nam dać obrazu ruchu w przyszłości.

Fale zdążające z regionu i przedmieść winne być rozbite po całej dzielnicy biurowo-handlowej gros bowiem ludzi tutaj dąży i zakłatiwa interesy.

Niestety stan obecny zupełnie temu nie sprzyja, wiele arterji promieniowych ma zbyt słabe powiązanie z centrum, a centrum posia-

da bardzo słabo rozwiniętą sieć komunikacyjną, zwłaszcza z północy na południe co powoduje koncentrowanie ruchu na nielicznych arterjach i sztuczne ich zapełnienie wraz ze wszystkimi związanymi z tym wadami.

Całokształt problemów komunikacyjnych należałoby rozpatrywać pod kątem -

- A. Ruch główny prowadzi do dzielnicy handlowo-biurowej i zpowrotem -
- B. Komunikacja w dzielnicy handlowo-biurowej
- C. Decentralizacja ruchu
  - 1/ ruch tranzytowy
  - 2/ " międzydzielnicowy
  - 3/ arterje lokalne.-

#### Arterje promieniowe.-

Podstawy pęku arterji promieniowych, po których obywa się ruch główny zostały już opisane / zasada w ust.Nr..... /

Jak widać z obliczenia specjalnego arterji promieniowych ilość ich nie jest za duża licząc bowiem strefę wpływu dla głównych arterji 750 m. dla innych 500 m. / normy wyższe 0 - + 50% od teoretycznych / - mamy mimo to jeszcze 37 % terenu nienależycie obsłużonego.

Odstęp arterji na granicach wynosi średnio 3 kl., co również jest dosyć skromnie ujęte. Ze względu na duże wkłady jakich wymaga.

Arterje zbierają ruch dalekobieżny regionalny i dzielnic mieszkaniowych, rozmieszczonych na peryferjach miasta. Tylko część tych arterji ma bezpośrednie połączenie z siecią ulic dzielnicy biurowo-handlowej a mianowicie:

N-S, IW-IZ, II-W - II-Z, 4,8 ,13 - reszta dochodzi do ramion układu głównego potęgując jego znaczenie komunikacyjne - układ też główny przechodzi w całości przez centrum, obsługując wszystkie jego krańce, bowiem liczne interesy mogą mieć ludzie na przeciwnym końcu dzielnicy biurowo-handlowej oraz na przeciwnej stronie leżącej dzielnicy mieszanej do gałęzi arterji N -I-Z / Grójeckiej dobija arterję 1,2,3 ruch ten tworząc grupę A - dążyć będzie nie tylko po Aleji Jerozolimskiej do dzielnicy biurowo-handlowej, ale w znacznym stopniu przez rozszerzoną ul. Twardą, dającą doskonałe połączenie na sam środek miasta - i przerzucającą ruch na pęk wschodni - arterji Nr. II-W.-

Gałązka I-W zbiera arterję Nr.5 a częściowo także Nr.4 i tutaj ul. Zgoda przy pomocy rozszerzonej części ul. Siennej i Bagno przenosi ruch tej grupy /B/ na samo centrum miasta.

Gałązka II-W zbiera arterje Nr.6 i 7 - i razem te trzy arterje łącząc jeszcze ze sobą przy pomocy obwodnic i arterji przekątniowych arterje 8,9 a częściowo 10 i I-W - tworzą grupę C i prowadzą na jedyny most łączący prawy brzeg logicznie i bezpośrednio z dzielnicą biurowo-handlową.

Wreszcie gałązka N - zbiera arterje Nr.11 i 12 tworząc grupę E, rozprowadzają je na trzy części a obrębie centrum - 1/ Okopowa - Żelazna, 2/ Przebicie N-S i 3/ Dzika Marszałkowska.

Pozostałe t.j. S, II-Z i Nr.13 dochodzą wprost do dzielnicy biurowo-handlowej.-

Arterje Nr.8 i 9 - 10 łączą się przez most Kierbedzia z dzielnicą biurowo-handlową tworząc grupę D , jednakże połączenie to niema logicznych ciągów a wobec gęstej zabudowy w okolicy Placu Teatralnego - nie będzie można wykonać przebić, część więc tego ruchu będzie się musiała przenieść , przy pomocy obwodnicy na most na Karowej. -

Komunikacja w dzielnicy

biurowo-handlowej.-

Przechodząc do ruchu w dzielnicy biurowo-handlowej, trzeba przedewszystkiem -

- 1/ <sup>porównać</sup> wymienione grupy z dzielnicą,
- 2/ wskazać drogi przebudowy dzielnicy, do specjalnego charakteru handlowo-biurowego,
- 3/ usunąć braki lokalne dzielnicy.

Grupa A ,łącząca basen Ochoty - /około 350.000 / i cały i cały szereg letnisk na linii Włochy Grodzisk oraz Szczęśliwice Leśna Podkowa posiada najręstrze i najlogiczniejsze połączenie przez ul.Twardą, którą poszerzono do 30 m. / część tego ruchu rozleje się na ul.Jerozolimską i Towarową/.

Grupa B obejmująca ~~szczęśliwice~~ Grochów i częściowo Powiśle do Skarpy /około 400.000/ i przemysłowe dzielnice oraz wielka ilość letnisk od Wawra do Otwocka uzyska najlepszą drogę przez Bracką, Sienkiewicza, Sienną / rozszerzenie przez urządzenie podcieni/ Wielka i Bagno rozszerzona do <sup>25</sup>30 m./

Plac Grzybowski i rozszerzoną do 30m. ul.Graniczną <sup>na</sup> na wielkie centrum komunikacji w okolicy Żelaznej Bramy.

Grupa C - jednocząca Utratę i sąsiednie okolice / około 400.000 / - ~~ośrodek~~ szereg telnisk od Żabek do Tłuszcza będzie miała połączenie przez rozszerzoną do 30 m. ulicę Radzymińską, most na Karowej i konieczny w dalszej przyszłości tunel pod ogrodem Saskim na środek dzielnicy biurowo-handlowej. Obecnie bowiem połączenie z Karkowskim Przedmieściem daje połowiczny tylko ciąg - co widać dostatecznie na przykładzie Marszałkowskiej, utykającej w tym samym ogrodzie Saskim.

Grupa D. - Utrata Pelcowizna /około 400.000 ludzi, duży ośrodek fabryczny - grupa osiedli od Żerania do Jabłonny i Zegrza oraz na Pustelnik/ posiada - bardzo słabe powiązanie przez most Kierbedzia częściowo kolejowy, dlatego zapewne duża część tego ruchu przenosić się będzie na most wprost Karowej, który w ten sposób będzie miał największe znaczenie komunikacyjne zwłaszcza po pokonaniu - przy pomocy tunelu, - przeszkody jaką stanowi Ogród Saski.

Reszta arterji ma proste połączenie z dzielnicą biurowo-handlową, jak to poprzednio wspomniano.

Ale nie tylko należy zabezpieczyć dojazd do centrum miasta - największym <sup>Fab</sup> polem komunikacyjnym należy także przewidzieć nowe osie rozwoju centrum, dające możliwość rozwoju nowej dzielnicy o nowoczesnych zabudowaniach dostosowanych do potrzeb dzielnicy w obrębie zabudowanego centrum.

Najczęściej spotykaną formą takiej przemiany miasta, jest przebiecie nowej ulicy przez bloki istniejące / Paryż, Berlin, Hamburg, Kolonja, Medjolan, Wiedeń, New-York etc./.

W Warszawie konieczność dania możliwości rozwoju wewnętrznego połączono z sanacją kierunków komunikacyjnych z północy na południe, których obecnie Warszawa zupełnie nie posiada.

W ten sposób po obudowaniu budynkami Nowego Świata i ul. Marszałkowskiej nowe zapotrzebowanie.

O wiele większe z racji powrotu Warszawy do roli stolicy Polski i zmiany sytuacji w Europie powojennej, zadanie to spełni przedewszystkiem arterja N-S. Przebieg jej daje powiązanie całego szeregu arterji północnych z południowymi, do niej też dochodzi bezpośrednio grupa A, B, C, / po wybudowaniu tunelu/ i arterje II-Z i 13 a pośrednio grupa D.

W ten sposób arterja N-S musi nie tylko ponieść maksymalny ruch, lecz także stanie się osią dzielnicy biurowo-handlowej i miasta, co jest tembardziej wskazane wobec wyczerpania się terenów niezabudowanych ul. Marszałkowskiej i ciągłych nowych zapotrzebowań -

/Bank Gospodarstwa Krajowego, Bank Rolny, Centralny telegraf i telefon, Giełda etc/.

Szczegółowe opracowanie tej arterji wraz z planem finansowym musi być ujęte w planie szczegółowym, szerokość jej przewidziana jest 40 m. Jednak zasadniczy kierunek musi być tu wyznaczony, bowiem wiąże się z zasadniczymi założeniami miasta i planu ogólnego zabudowy.

Uporządkowanie ruchu z północy na południe, spowodowanego rozwojem miasta wzdłuż Wisły, -

nastąpi poza arterją N-S przez przedłużenie ul. Żelaznej 20 m. szerokim przebicie<sup>o</sup> od ul. Okopowej oraz powiązanie ul. Marszałkowskiej z Dziką przez przebicie przez Ogrod Saski i powiązanie ul. Mickiewicza z ul. Nowiniarską.

Największe węzły komunikacyjne z natury rzeczy na skrzyżowaniu się ramion układu głównego a więc Jerozolimskiej z N-S i Wolskiej z N-S, gdzie z biegiem czasu wytworzy się potężny ośrodek handlowy i komunikacyjny wymagający placu, który też został przewidziany na gruntach państwowych.

Jeszcze jeden punkt na gałęzi II-Z i IIW wymaga zwrócenia uwagi to plac Żelaznej Bramy na placu tym koncentruje się ruch grupy A / ul. Twarda / grupy B / ul. Bagno / oraz częściowo grupy D / przez Senatoską, Plac Teatralny, Bankowy i Zabłą, którą wobec dążności także pewnej części ruchu z grupy A i B na plac Bankowy oraz przebicie Marszałkowska-Dzika poszerzone do 30 m.

Decentralizacja ruchu  
w mieście.-

Ruch arterjach promieniowych, mający swe pełne uzasadnienie w istocie organizmu miejskiego powoduje jednak skutkiem gęstości liczne i dotkliwe trudności komunikacyjne.

Celem więc możliwie silnej decentralizacji i ustalenie ruchu na arterjach promieniowych, pozostały ruch potraktowano przedewszystkiem pod kątem decentralizacji ruchu. Główniejsze typy tego ruchu dadzą się podzielić następująco:

- 1/ ruch tranzytowy zamiejski -
- 2/ ruch tranzytowy międzydzielnicowy
- 3/ ruch lokalny dzielnicowy.-

Wszystkie powyższe arterje, mają na celu odciążenie ruchu z arterji promieniowych oraz omińnięcie dzielnicy biuro-handlowej, w której ruch jest najintensywniejszy.

Ruch tranzytowy zamiejski odbywa się w teorii po arterjach przekątniowych, ruch międzydzielnicowy po arterjach okrężnych /rys.Nr.../ jednakowoż w planie oba te typy łączą się wzajemnie i uzupełniają.

Wracając do ruchu tranzytowego zamiejskiego, należy podkreślić, że odnosi się on w olbrzymim procencie do ruchu między osiedlami sąsiadującymi z miastem, bowiem dalsze miejscowości regionu stołecznego uzyskują niewątpliwie bezpośrednio powiązanie w planie regionalnym.

Ruch ten, będzie się odbywał głównie po arterjach opisanych już w ruchu tranzytowym dalekobieżnym / na północy ul. Krasiańskiego arterje Nr.77 ,78 na południu przez most na Siekierkach i arterję Nr.68.

Cały szereg pozostałych arterji okrężnych przekątniowych rozprowadza ten ruch we wszystkich kierunkach, jak to widać ze studjum komunikacji miejskiej.

W szczególności na lewym brzegu Wisły Arterja Nr.9 połączona jest z arterją Nr.5 przez arterję okrężną Nr.50 53.-

Arterje okrężne Nr.54,55,56,57 przenosi ruch okrężny wokół centrum Pragi po niej też biegnie linja nadziemna metro.

Następne obwodnice Nr.70,71,72,73,74 i 75, 76,77 zbierają i rozprowadzają ruch wywołany przeszkodami, jakie stwarzają urządzenia kolejowe a Grochowie i Brudnie oraz obszary cmentarzy - Brudnowskich.

Silną decentralizację ruchu da arterja Nr.91, biegnąca wzdłuż zieleńca na trasie przyszłego kanału obwodowego, rozpraszając ruch z arterji Nr.5, IW, 6,7,8,9,10.

Na brzegu lewym, znaczenie podobne do arterji Nr.91, będzie miała arterja wzdłuż pasa pofortecznego / Nr.82,83,84 wraz z powiązaniem Nr.80, 81.

Charakter wibitnie arterji przekątniowych posiadają Nr.87,88,89,90 i Nr.85.

Rozprowadzenie ruchu nagromadzonego, skutkiem przeszkód winikłych z powodu licznych urządzeń kolejowych na Czystem, grup cementarzy na Powązkach i parków na Mokotowie, ułatwiają arterje Nr.61 - 67,98,99,100,58,59,60.-

Arterja okrężna wokół dzielnicy biurowo-handlowej mając duże znaczenie dla rozprowadzenia ruchu z arterji promieniowych Nr.11,12, 13, 1, 2, 3 i N-S - będzie ul.Okopowa, Nr.50 wraz z powiązaniem na Nr.51,52.

Ruch między ośrodkami dzielnic, oraz ruch lokalny, ujęty jest w opisie poszczególnych dzielnic.

Ruch, spowodowany nagromadzeniem ludzi i towarów na dworcach kolejowych oraz lotniskach da się silnie zdecentralizować przy pomocy zarówno arterji większych, przy których leżą dworce, jak i arterji pomocniczych, jak to widać na planie - specjalnie ruch z dworców towarowych przy głównych arterjach starano się wpuścić w boczną specjalną ulicę, skąd dopiero po uporządkowaniu się ruchu ten wychodzi na arterję główną.

Wisła, dzięki swej dużej szerokości / średnia szerokość między wałami, ochronnymi 500 m./ rozdziela miasto na dwie części stwarzając duże trudności komunikacyjne.

Pokonanie tej przeszkody może być łatwe przez budowanie mostów, lub tymczasowe przez zorganizowanie przewozu.

W każdym razie pomieścić i tak, części miasta leżące po obu brzegach muszą posiadać liczne arterje - należy je tak usytuować, zaprojektować i łączyć, ażeby w bliższej lub dalszej przyszłości dawały w pewnych odstępach możliwość przeprowadzenia mostu, bez konieczności wywłaszczania i burzenia zabudowań.

Obok istniejących mostów ks. Poniatowskiego, Kierbedzia i Kolejowego, projektowane są:

A - Kapitalne:  
-----

- 1/ nawpport ul. Karowej, jako powiązanie najważniejszej arterji promieniowej na Pradze - ul. Radzymińskiej z centralną dzielnicą handlową / w dalszej przyszłości bezpośrednio tunelem pod Ogrodem Saskim;
- 2/ na przedłużeniu ul. Krasieńskiego, które odegra wielką rolę odcią ociążającą śródmieście przy ruchu tranzytowym Wolska Radzymińska;
- 3/ most na Siskierkach, jako jedyne połączenie dzielnic Mokotowa Siele z Grochowem, Gocławem i t.d. oraz jako jedyna arterja przenosząca ruch tranzytowy przez Warszawę,

W południowej części, most ten wyprowadzony obydwoma końcami na części niezabudowane będzie mógł być, zależnie od badań, przesunięty na wschód lub zachód od projektowanej trasy.

B - Połączenie i ciągi uliczne, które mogłyby uzyskać połączenie w razie potrzeby przez promy, w dalszej przyszłości przy pomocy stałych mostów. Połączenia te obejmują na północy:

- 1/ ul. Toruńską z przedłużeniem ul. Rejmon  
ta / M. 2/ -
- 2/ obwodnicę, prowadzącą przez lasek  
Bielanski i Żerań / M. I / -  
z centrum ul. Franciszkańską lub Długą - z arterją prowadzącą przez  
Esplanadę do arterji promieniowej  
Nr. 8 / M. 5 / - na południu na  
przedłużeniu osi pałacu w Wilsnowie  
/M 12 / i poniżej urządzeń sporto-  
wych wodnych na Siekierkach /M. 11 /.

Odległość między mostami jest oczywiście -  
najmniejsza w centrum /M. Nr. .... /4, 5, 6, 7  
od 400 - 700 m. - największa na przedmieś-  
ciu od 1,5 - 4 klm.-

Profile poprzeczne ulic.-

Samo ujęcie w system arterji komunikacyjnych nie wystarczyłoby, gdyby swym nie rozwiniętym profilem poprzecznym nie zdołałoby przenieść ruchu, przyczem chodzi tu nie tylko o ruch pieszy i kołowy ale także o połączenie tramwajowe i kolejowe na wydzielonych torach z przedmieściem, które ażeby spełnić należycie swą rolę winne dochodzić możliwie blisko centrum, względnie do linii kolei podziemnej.-

Niezależnie od wymagań natury komunikacyjnej muszą być uzgodnione walory higieniczne i estetyczne, tutaj jednak podawane są minimalne profile z uwzględnieniem tylko warunków komunikacyjnych.

Oczywiście profil projektowany na 25 względnie i wyżej lat nie jest już dziś w tym stopniu potrzebnym, tem bardziej, że przedmieścia są dopiero w trakcie rozbudowy, a ilość samochodów w stosunku do ilości ludności, chociaż gwałtownie rośnie / vide wykres Nr..... / - jest jeszcze znikoma.

Należy więc:

- 1/ zabezpieczyć teren na przyszłe potrzeby
- 2/ zaprojektować narazie skromne skrawki, jako nawierzchnię dla ruchu, czyli opracować profil tymczasowy.

Jako zasadę przyjęto szerokość pasa dla ruchu szybkiego 3 m. ± w myśl zasad kongresu drogowego medjolańskiego z r. 1926. Amerykanie produkują 85 % samochodów i mając najsilniejszy ruch na ulicach liczą 10 stóp 3,3 m. w wyjątkowych wypadkach i dla ruchu lokalnego 2,5 m. dla dwutorowej linii tramwajowej minimum 5,5 dla torów wydzielonych:

tor tramwajowy z przystankami 9 m. dla kolejek południowych / ul. Kaźmierzowska dwa tory o podwójnej szynie / 9 m.

dla kolejki Jabłonna Otwock 9 m.-

Profile opisane poniżej, należy traktować jako ideę zasadniczą z punktu komunikacyjnego, która w praktyce, zależnie od lokalnych potrzeb / urządzenia komunikacyjne - bulwary / - może być nieco zmieniona, rozszerzona.

Ustalono zasadniczych typów 7 : 43 m.  
37,30,26,20,18,13,8 z punktu komunikacyjnego.  
Oczywiście względy estetyczne i higieniczne na

spowodowują rozszerzenie specjalnych, mniejszych lub większych pasów zieleni do granic możliwych.

Największe znaczenie komunikacyjne posiada układ główny, którego ramiona - a mianowicie Wolska, Grójecka, Marymoncka, N-S i Radzymińska w miejscach słabo lub wcale niezabudowanych - posiadają 50 względnie 45 m. szerokości te zostały już zafiksowane, licznymi wydaniami liniami regulacyjnymi i dla tego dla utrzymania już jednolitej linii frontu należałoby je pozostawić.

Profil ten obejmuje szybki ruch kołowy i tramwajowy oraz ruch lokalny, rowerowy i pieszy. W miarę zbliżania się do części zabudowanej, chodnik poszerzy się o pas rowerowy do 6 m. szerokości na ewentualne rozszerzenia i urządzenia uliczne, a także dla odsunięcia domów od ruchu ulicznego, projektowane są ogródki przed linją frontów szerokości 5 m.

Dla ruchu szybkiego / dalekobieżny, regionalny, przewidywane są po dwa pasy w obu kierunkach, dla ruchu lokalnego jeden pas i jeden postój w każdym kierunku, jednakowoż szereg arterji, jak Radzymińska, Modlińska, Powązkowska - będą miały kolejki, wobec czego pozostanie tylko dwa pasy ruchu szybkiego.

Z zagranicznych przykładów, stosowane są w planie i wykonaniu dla Berlina jako minimum 44m / autostrady oddzielnie/ Warszawa maksimum 50 - Paryż 40 - 120, Moskwa 80 - Ameryka niezależnie od potrzeb komunikacyjnych dodaje jeszcze pasy zieleni, dochodzą do 100 m. szerokości - Bufalo, Filadelfja, New-York.-

Oprócz układu głównego ul. Powązkowska i Modlińska, zafiksowane zostały wydanie szeregu linii regulacyjnych do szerokości 50 m., co ułatwi wprowadzenie tras kolejek dojazdowych do ośrodka miasta.

Pozostałe arterje<sup>promieniowe</sup>/odgrywają także zasadniczą rolę - oraz gałęzie wymienionych wyżej w obrębie części zabudowanej oparte są na skromniejszym profilu, dającym tor wydzielony dla tramwaju oraz dwie jezdnie na dwa pojazdy i postój o oszczędnym wymiarze 8 m. chodniki dla pieszych 6 m. / dla zasadzenia drzewka potrzeba minimum 5,5 m./ chodniki na ul. Marszałkowskiej szerokości 5,5 m. okazały się już zawąskie/.

W częściach gęsto zabudowanych, trafiają się jednak arterje o bardzo dużym znaczeniu komunikacyjnym jak ul. Twarda Radzywińska i t.p. ulice te na swoje specjalne warunki / drogi i zabudowany teren, duży ruch pieszy i kołowy/ muszą być specjalnie potraktowane - uwzględniono w nich chodniki szerokości 6 m. oraz jezdnię na 1 postój i dwa pojazdy o ruchu w każdym kierunku.

Pozostałe dwa zasadnicze profile - mianowicie minimalna szerokość arterji w nowych niezabudowanych częściach miasta, obejmują ruch pieszy, tramwaj względnie autobus/ autobus chociaż nie powoduje tak wielkich przeszkód w ruchu jak tramwaj - jednak jest o 30% mniej pojemny skutkiem czego wymaga więcej jednostek

Jako zasadę przyjęto, że minimum na arterji musi mieć w każdą stronę minimum jeden pas postoju i jeden do ruchu w arterji zaprojektowanej w częściach niezabudowanych dodano jeszcze pas dla środków transportowych publicznych / tramwaj, autobus/ minimalną szeroko-

kość chodnika przyjęto na 4 m. z czego od-  
pada około 80 cm. na latarnię względnie szup  
tramwajowy i t.p. oczywiście nie będzie tu  
już miejsca na drzewo.

Profil N-S w środku miasta zależny  
jest od warunków lokalnych i może być opra-  
cowany tylko przy specjalnym planie szczegó-  
łowym.

Dalszy profil o szerokości 16 m. -  
nie nadaje się już do większego ruchu środ-  
ków transportowych publicznych. Wreszcie  
profile 13 i 8 m. służą tylko dla ulic ty-  
pu mieszkalnego, profile te muszą mieć przy  
nowozabudowanych ulicach ogródki 5 m., a co  
do uzyskania rozpiętości między linjami za-  
budowy minimum 18 m. jest wskazane ze wzglę-  
dów higienicznych jak również z chwilą roz-  
woju danej dzielnicy w kierunku handlowym,  
daje możliwość poszerzenia profilu bez hu-  
rzenia.-

Publiczne środki  
komunikacji.-

Z publicznych środków transportowych miejskich, które będą niewątpliwie w ruchu w ciągu 25 lat najbliższych wymienić należy tramwaj autobus, komunikację wodną i kolej podziemną.

Urządzenia odnośnie autobusów i komunikacji wodnej nie wymagają w tym planie specjalnego omówienia, gdyż nie pociągają żadnych specjalnych urządzeń ani terenów.

Odnośnie tramwaju, to w całym szeregu arterji promieniowych poza obrębem centrum, gdzie zresztą coraz więcej autobus będzie wypierał tramwaj, przewidziano miejsce na tory wydzielone, celem zwiększenia szybkości elektrowozów.

Arterjami promieniowymi będą też mogły być powiązane podmiejskie ośrodki z miastem / Wilanów, Wawer, Bielany i t.d./

Koło zakreślone w centrum miasta i biegnące po krańcach jego posiada promień około 6,5 klm. tymczasem teoretycznie maksymalny promień dla miasta, w którym jeszcze wystarczy szybkość tramwajowa 15 klm. wynosi około 5 klm. jednak budowa centrum miasta jest nieodpowiednią nawet dla tej teoretycznej danej, brak bowiem większej ilości arterji o odpowiedniej szerokości, również ilość mieszkańców stolicy już nawet dziś odpowiada potrzebom kolei podziemnej. Liwerpool i Hamburg zbudowały pierwsze linje licząc po 750.000 ludzi.-

Z tych trzech zasadniczych powodów miasto opracowało projekt kolei podziemnej.

38

Kapitałna ta inwestycja miejska łączy się w wielu punktach z miastem, które to punkty będą tutaj omawiane.

Ogółem w pewnym studjum przewiduje się 6 linii jak widać na rys.Nr.....  
3 linje o kierunku północ południe, 2 linje ze z zachodu na wschód i jedną okólną.

Zasadniczo zaprojektowano na lewym brzegu przeważnie linje podziemne, na prawym brzegu - kilka linje nadziemne. Oczywiście linje nadziemne mają duży wpływ na ciąg uliczny oraz na ich szerokość, która została określona na minimum 30 m. dla ulic po których biegnie kolej nadziemna, również miejsca przeznaczone na stacje muszą być rozszerzone o minimum 6 m. /rys.Nr.... / w związku z powyższem zaprojektowano na Pradze - arterje obwodowe Nr.55,56, 57 - szerokości minimum 30 m. jak również dojazd metro od mostu na Karawej do Dworca Wschodniego - oraz ul.Okopowa od cmentarza Powązkowskiego od ul.Żytniej i ul.Kaliska i Batorego.

Fragmenty tras a mianowicie od skarpy na lewym brzegu do mostu metro / M.Nr.9 / - oraz od ul.Zamojskiego do Targowej będą zaprojektowane w planie szczegółowym przez środki bloków.

Umieszczenia stacji, rozszerzenia ulic zostały zaprojektowane w porozumieniu z Dyrekcją Tramwajów, która opracowuje projekt kolei podziemnej.-

Odcinek północny kanału, aż do arterji przekątnej Toruńska - Radzymińska / Nr.105,106/ mógłby być już w niezbyt odległej przyszłości wykonany jako odnoga kanału Żerań - Małkinia przez powstające tam zakłady fabryczne.

Pozostały odcinek potraktowano jako jedyny bulwar większy na Pradze, jedna stroba tego bulwaru będzie posiadała ważną arterję okrężną.

Pozostałe projekty t.j. trasa kanału Żerań - Serock, oraz kanał fabryczny na Jabłonie wraz z terenami sąsiednimi projektowano jako rezerwat dając tem samem możliwość przeprowadzenia w przyszłości kanałów bez konieczności wykupu drobnych i zabudowanych działek.

#### Węzeł kolejowy.-

Główne zasady budowy węzła kolejowego, były już wyżej objaśnione / strona ...../

Zasady te oparte są na uchwale Sejmu z dnia 19 lipca 1919 r.

Celem ustalenia granic powyższych terenów, potrzebnych dla celów wyłącznie eksploatacyjnych został sporządzony odpowiedni plan miasta w skali 1:10000 i przedstawiony komisji do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, która na posiedzeniu swem w dniu 9 kwietnia 1930r. w protokole Nr.141/331 zatwierdzonym przez p.Ministra Komunikacji uchwaliła, że plan w zasadzie odpowiada zamierzeniom Ministerstwa Komunikacji z zastrzeżeniami, które zostały w tymże protokole

umieszczone.-

W planie ogólnym tereny eksploatacyjne zostały wrysowane ściśle p/g żądań Ministerstwa Komunikacji, przyczem zostały uwzględnione wszystkie zastrzeżenia.

Wobec nie ustalenia sprawy wiaduktów - wrysowano w planie ogólnym tylko te wiadukty, które zostały już zbudowane, zatwierdzone lub przyjęte przez Ministerstwo Komunikacji oraz te, które żądały inne władze państwowe. Dodatkowo został wniesiony jedynie wiadukt na arterji prowadzącej z ulicy Czerniakowskiej na przyszły most na Siekierkach.

Ponieważ w tem miejscu nasyp kolejowy projektowany jest na przeszło 7 m. trudności technicznych w wykonaniu wiaduktu nie będzie.

Do urządzeń kolejowych, wiążących się bezpośrednio z komunikacją miejską należą: dworce osobowe, towarowe i inne.

Dworców osobowych na budującej się linii średnicowej Wschód-Zachód, przewiduje się 4. Dworce te obsługiwać będą zarówno ruch regionalny jak i dalekobieżny.

Dworzec centralny leży przy arterji ..... Układu głównego, w odległości 500m. od arterji N-S i 300 m. od ul. Marszałkowskiej. W związku z dużym ruchem na wymienionych arterjach oraz dodatkowym ruchem, który spowoduje Dworzec Centralny wobec zupełnego braku placu w tej okolicy, potrzebnego na postój samochodów oraz autobusów i tramwajów miejskich, przewiduje się utworzenie placu między Dworcem a ulicą Marszałkowską.

Dworzec Wschodni / główny dworzec na Pradze / będzie miał prawdopodobnie wyjścia w stronę północną i południową linii średnicowej, z obu też stron przewidziano odpowiednie place. Zasadniczo jednak, ze względu na ludność Pragi, rozmieszczoną głównie po stronie północnej linii średnicowej oraz ze względu na sieć uliczną, budynek dworcowy winien stanąć po stronie północnej.

Przystanek na Ochocie leży przy placu obok arterji Nr..... i ma dobre połączenie z dzielnicą Ochotą i Wolą.

Przystanek na smolnej obok wiaduktu, ma znaczenie lokalne.

Na linii średnicowej północ południe - przewidziany jest narazie jeden przystanek w okolicy Dworca Gdańskiego, w miejscu, które zostało przez Ministerstwo Komunikacji uznane - jako niepodlegające zabudowie.

Dworców towarowych przewiduje się 7. -  
Na lewym brzegu:

1/ Gdański dla Żoliborza i północnej części śródmieścia / patrze Studium Komunikacji Dalekobieżnej rys.Nr...../ ;

2/ na Woli, obok kolei obwodowej dla Woli i Koła;

3/ przy ul.Towarowej dla Ochoty i śródmieścia;

4/ obok arterji N-S, przy kolei obwodowej południowej - dla Mokotowa;

5/ obok ul.Wolickiej, dla Sielca, Czerniakowa i sąsiednich terenów;

6/ na Grochowie; -  
i na 7/ na stacji Warszawa Praga.

Celem nie wypuszczania nieuporządkowanego ruchu z dworca towarowego wprost na arterię miejską, przy których dworzec zwykle się znajduje - opracowano schemat ruchu pojazdów w okolicy dworca / rys.Nr...../ przewidziano wązki plac przed bramami wyjazdowymi dworca, dla uporządkowania ruchu i postoju pojazdów.

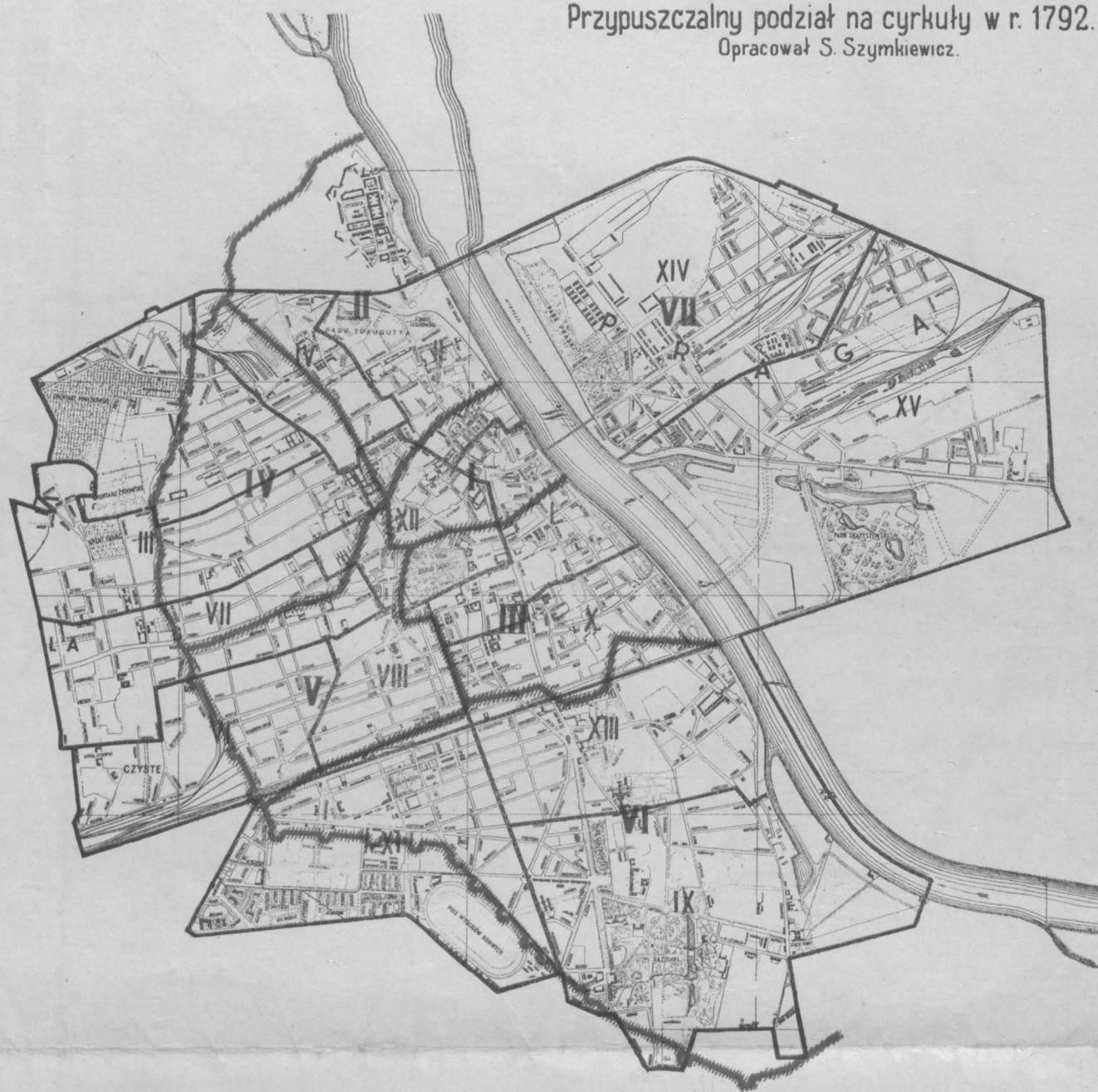
Schemat ten zastosowano dla dworców towarowych.

Z innych, urzędzeń, projektowany jest dworzec celny na stacji Gdańskiej i pocztowy, obok przystanku osobowego - Czyste.

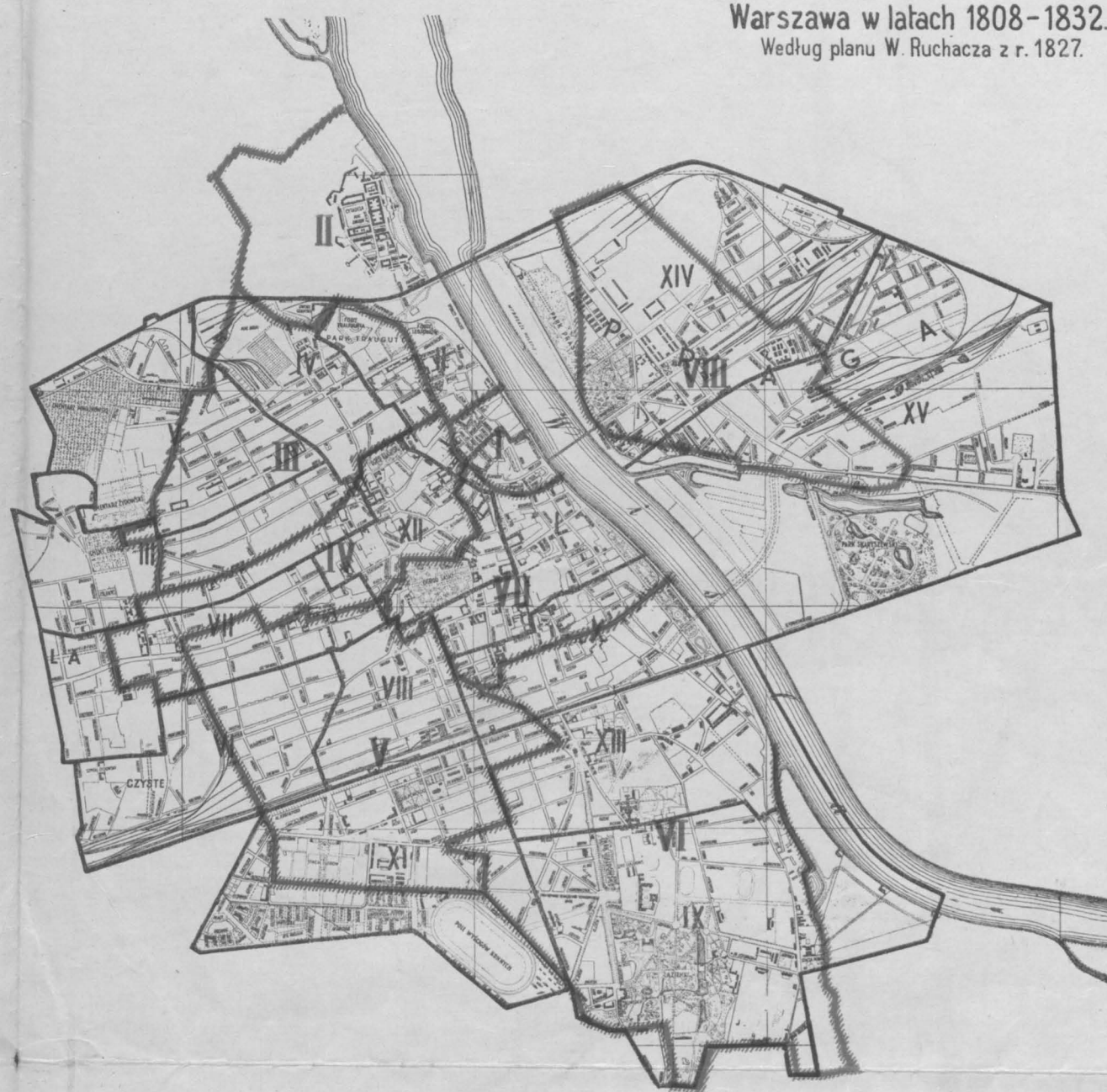
Wielkość ruchu towarowego, przewidzianego w r. 1956 ilustruje rys.Nr.....

# PODZIAŁ WARSZAWY NA CYRKUŁY W LATACH 1792-1914.

Przypuszczalny podział na cyrkule w r. 1792.  
Opracował S. Szymkiewicz.



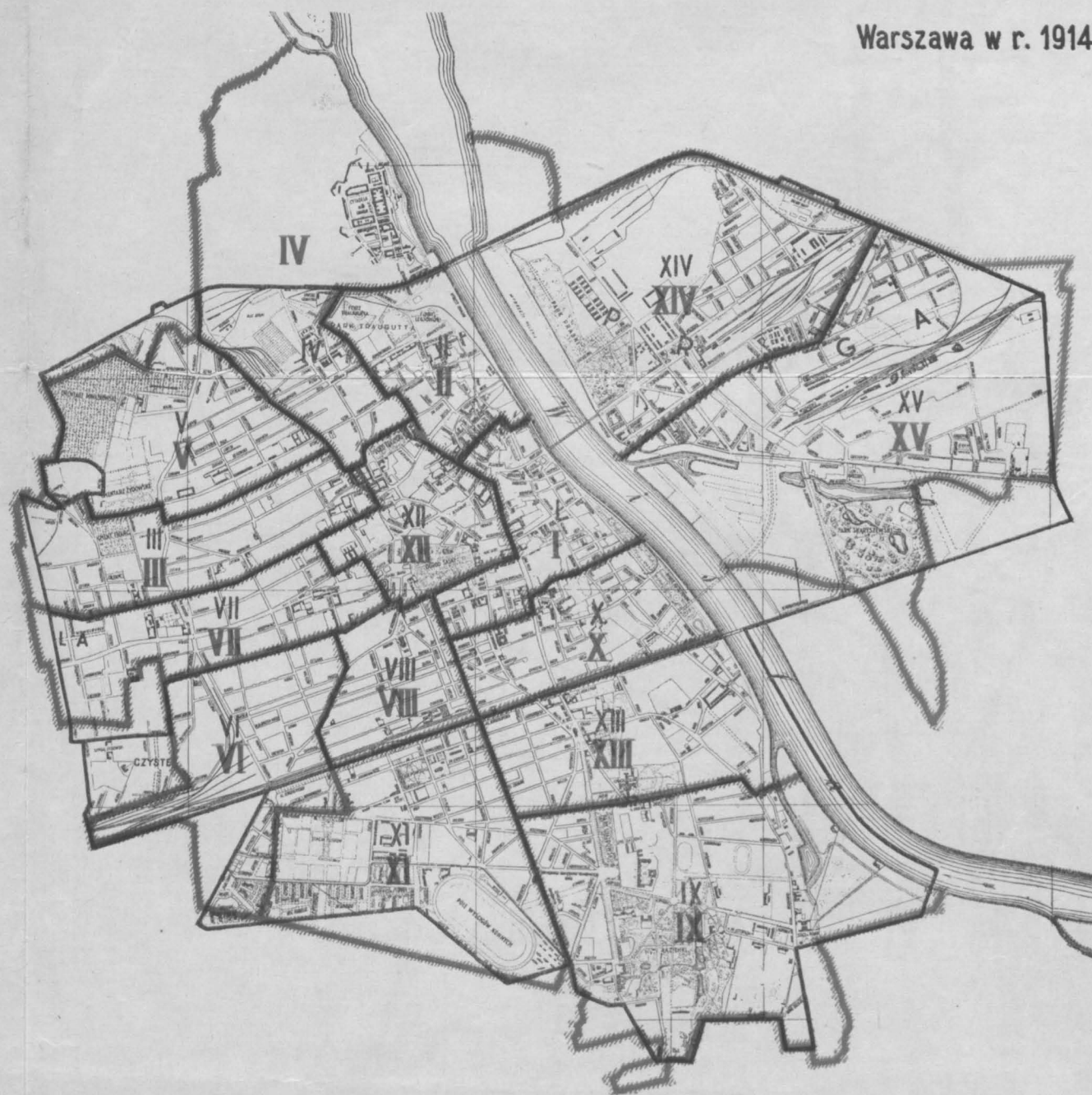
Warszawa w latach 1808-1832.  
Według planu W. Ruchacza z r. 1827.



Warszawa w r. 1832.



Warszawa w r. 1914.





Stan własnościowy gruntów.

Tereny objęte granicami administracyjnymi miasta stanowią: własność państwową / nie licząc Wisły/ ha / % / miejską wraz z terenami fundacyjnymi / nie licząc ulic i placów publicznych ..... ha / % / oraz prywatną.

Odnosnie możliwości wykorzystania terenów państwowych na cele użyteczności publicznej, to po odliczeniu terenów już użytkowanych / koleje, zakłady, instytucje i urzędy / większe skupienia terenów możliwych do wyzyskania na powyższe cele znajdują się na północy: Cytadela, Żoliborz i powązkowskie pola ćwiczeń wojskowych; na południu ~~—~~ dawne pole Mokotowskie, na Pradze ~~—~~ tereny ~~—~~ k.z.w. Esplanady Praskiej oraz wieniec dawnych fortów obejmujących całe miasto. Większość tych terenów, służących niegdyś dla celów wyłącznie wojskowych, ~~—~~ strategicznych / twierdza Warszawska / może być dziś, wobec zmienionych warunków, odpowiednio zużytkowana.

Tereny miejskie, odgrywające z natury rzeczy największą rolę przy racjonalnej rozbudowie miasta, stanowią ha. powierzchni; ~~—~~ prócz terenów większych fundacyjnych: Rakowca i Bródna, pozostałe tereny są niemal w całości użytkowane dla celów gospodarskich miejskiej.

W ten sposób dla potrzeb istniejących miasta odpowiednie tereny trzeba w każ-

dym poszczególnym wypadku dopiero zakupywać. Brak wolnych terenów miejskich uwypukla się jeszcze bardziej w porównaniu z odnośnymi stosunkami w miastach zagranicznych, które prowadząc konsekwentną politykę terenową rozporządzają wielkimi obszarami wolnych terenów miejskich

Ogólna zasada rozmieszczenia terenów użyteczności publicznej.-

Z powyższego wynika, iż rozmieszczenia i zarezerwowania terenów pod projektowaną użyteczność publiczną, zważywszy na wielkie potrzeby w tym względzie, a małe środki zaspokojenia ich / brak wolnych terenów miejskich - oraz wysokie ceny placów prywatnych/, można dokonać wyzyskując w tym względzie najbardziej tereny państwowe. Stosunkowo nieliczne i niewielkie powierzchnie z tych terenów, przekazane na własność miastu, utrudniają sprawę zarezerwowania pod użyteczność publiczną służącą potrzebom miejskim odpowiednich placów.

Obecnie władze miejskie są w toku pertraktacji z Ministerstwem Spraw Wojskowych odnośnie przekazania miastu terenów t.zw. Esplanady Praskiej, Cytadeli oraz szpitala Ujazdowskiego. Z tego też względu użyteczność publiczną służącą potrzebom miejskim, <sup>zostata</sup> rozmieszczona częściowo na powyższych gruntach państwowych, częściowo zaś na prywatnych, w miejscach specjalnie na ten cel rezerwowanych, bądź też na placach, jakie przy zatwierdzeniu licznych nowych parcelacji, zastrzeżone zostają pod użyteczność publiczną.

46

- 3 -

Program i zapotrzebowanie terenów  
użyteczności publicznej.

*zebrania danych*  
Celem ~~o~~ ~~ryzywania~~ informacji doty-

czących potrzeb Instytucji Państwowych w zakresie terenowym i budowlanym, Wydział VII Techniczny Magistratu m.st. Warszawy zwrócił się w myśl § 27 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16.II.1928r. /pismo Wydziału VII Technicznego Magistratu m.st. Warszawy Nr. 4244/VII-R z dnia 10 stycznia 1929r./ do wszystkich Ministerstw R.P. oraz Komisarjatu Rządu z prośbą o informacje.

Odpowiedzi z wykazem odnośnych zapotrzebowań nadeszły: 1 / Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego pismo Nr. I B-55/29 z dnia 7 marca 1929r./, 2/ Ministerstwo Przemysłu i Handlu / pismo L.0973 z dnia 9 marca 1929r./ oraz X 3/ Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej pismem Nr. 320/Pr. I z dnia 20 lutego, nie zgłaszające żadnych żądań.

Wspomniane wyżej zapotrzebowania oraz rezultaty konferencji odbytej w dniu 21 marca 1930r. w Ministerstwie Robót Publicznych w sprawie wyboru miejsca pod budowę wiezien / zał. 1 / wyczerpują program w zakresie użyteczności publicznej o charakterze państwowym, jakim przy opracowaniu planu regulacyjnego rozporządzano.

Oдноśnie instytucji miejskich rozporządzano danymi tych wydziałów i instytucji, które program zamierzeń inwestycyjnych na przyszłość posiadają opracowany, względnie na podstawie pewnych studjów skonkretyzowany.

Dane powyższe obejmują:

- 1/ zapotrzebowanie placów pod budowę szkół powszechnych na najbliższe 10 - 15 lat, w myśl wyników konferencji z dnia 12 kwietnia 1930r./zaż.
- 2/ zapotrzebowanie placów pod budowę urządzeń dla zaprowiantowania Warszawy, według memorjału Inspekcji Handlowej Magistratu / zaż. / materiałów zatwierdzonych przez Magistrat w dniu 7 kwietnia 1925r, zebranych w tej mierze przez specjalną Komisję dla rozważenia rozmieszczenia hal i targowisk w Warszawie / zaż. / oraz na podstawie studjów Biura Regulacji, dotyczących zaprowiantowania miasta w związku z ogólnym planem regulacyjnym / patrz opis. rozdz. o zaprowiantowaniu /.
- 3/ zapotrzebowanie terenów pod rozbudowę ~~urządzeń~~ tramwajowych i metro opracowane na najbliższe lata przez Dyрекcję Tramwajów Miejskich w Warszawie / zaż... /.-
- 4/ zapotrzebowanie placów pod budowę gmachów administracji miejskiej / dzielnicowych magistratów / uzgodnionę z projektowanym przez władze miejskie podziałem administracyjnym miasta na dzielnice.

Wytyczne rozmieszczenia terenów pod użyteczność publiczną w planie.-

Tereny pod użyteczność publiczną, objęte powyższym programem zostały wyznaczone na planie z uwzględnieniem wszystkich żądań specjalnych, jakie instytucje nadeszły odnośnie usytuowania poszczególnych placów, ich wielkości i t.p.

Miejsce pod gmachy niektórych urzędów oraz gmachów o charakterze reprezentacyjnym, zostały wyznaczone w reprezentacyjnej

części miasta przy t.zw. Aleji Sejmowej, między placem na Rozdrożu i projektowanym parkiem Mokotowskim. Z uwagi na wielkie znaczenie reprezentacyjne tej części miasta, sprawa odpowiedniego ugrupowania gmachów monumentalnych, a tem samem i przydział terenów winne być specjalnie opracowane w porozumieniu z zainteresowanymi czynnikami, <sup>państwowymi i miejskimi</sup> na szczegółowym planie tej dzielnicy. Dla tego też rozmieszczenie placów użyteczności publicznej w tej dzielnicy nie może być uważane za ostateczne i może ulec <sup>do</sup> przegrupowaniu, na co zresztą niezajęte jeszcze tereny pozwalają w znacznym stopniu, ~~nie może więc być uważane za ostateczne.~~

Odnosnie szkół w/g programu Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego - zostały one porozrzucone w poszczególnych dzielnicach miasta. W spokojniejszych częściach dzielnicy X w pobliżu parków zgrupowane zostały szkoły różnego typu; w ten sposób wytworzono niejako ośrodki szkolne następujące: na t.zw. Esplanadzie Praskiej / gimnazjum męskie, żeńskie, szkoła techniczna, handlowa, pracy domowej /, na terenie Cytadeli, na Powązkach, Ochoćie oraz <sup>w</sup> Mokotowie przy projektowanym parku. Większość placów żądanych przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego została wyznaczona na terenach państwowych. Rozplanowanie powyższe zostało zaakceptowane przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego. / zał. /

Odnosnie sieci szkół powszechnych wyznaczone zostały place jedynie w/g programu na najbliższe lata / 10 - 15 / zgodnie z uchwałą <sup>konferencji</sup> Kuratorium z dn. 12 kwietnia 1930r. / zał. /

43

Nie opracowana jeszcze przez Wydział Oświaty i Kultury Magistratu m.st. Warszawy i wymagająca dłuższych studiów, sieć szkolna dla całej Warszawy, ~~kt~~ obliczonej według planu regulacyjnego na blisko 3 miliony mieszkańców, może być uwzględniona w ~~razie~~<sup>miarę</sup> potrzeby przy opracowywaniu planów szczegółowych.

Na cele szkolne winny być rezerwowane odpowiednie place / 4000 - 6000 m.<sup>2</sup> na szkołę 13-o oddziałową / co ~~raz~~<sup>już</sup> częściowo wykonano przy rozplanowywaniu szczegółowym niektórych części miasta, jakoteż przy zatwierdzaniu nowych parcelacji.

Tereny dla urządzeń komunikacyjnych, zaprowiantowania miasta oraz gmachów administracji dzielnicowej wyznaczono w zależności od sieci ośrodków dzielnicowych.

W każdym z ośrodków zostały zgrupowane: gmach administracji dzielnicowej, dom ludowy, hale targowe i t.p. gmachy użyteczności publicznej, charakterystyczne dla ośrodka dzielnicy mieszkaniowej.

Szkoły zarówno jak i place dla urządzeń komunikacyjnych / remizy, warsztaty i t.p. / zostały rozmieszczone poza ośrodkami.

11/15/40

- 1) Stan pramy
- x 2) Dane o zivote x
- 3) Namno wnoji i region
- x 4) Zarady wnoji. x
- x 5) Luda i most ludnosti x

11/15/40

LUDNOŚĆ m. st. Warszawy.  
=====

Stan obecny.

Dla obliczenia ilości mieszkań-  
ców m.st. Warszawy na okres czasu do 1955  
roku, punktem wyjścia służy ostatnie obli-  
czenie ludności stolicy.

Według spisu z dnia 1/1 1929 r.  
wynosi ludność Warszawy 1.086.305 miesz-  
kańców.

Przyrost ludności.

Obliczenie przyrostu ludności  
w Warszawie oparte jest na podstawie do-  
tychczasowego rozwoju przyrostu naturalne-  
go i napływowego ludności Warszawy w okre-  
sach mniej więcej normalnego życia miasta,  
a więc w okresie przedwojennym 1890 - 1910  
i w okresie powojennym po roku 1920, kiedy  
Warszawa już jest stolicą i wraca do nor-  
malnego życia.

Równocześnie podaje się dla  
porównania przyrost ludności miast, o zbli-  
żonych warunkach rozwoju.

Przyrost rzeczywisty ludności  
Warszawy składa się z przyrostu naturalne-  
go i przyrostu napływowego.

Z załączonego wykresu widać  
kształtowanie się obu tych przyrostów i  
przyrostu rzeczywistego w Warszawie za okres  
od roku 1890.

Przyrost naturalny wykazuje tu  
zupełnie równomierny spadek, z wyjątkiem  
okresu wojennego, kiedy w skutek nienormal-

*Średni przyrost naturalny ok. 28‰*

*Napływ uchodźców ludz.  
Droga ucieczki.*

*W porównaniu z innymi  
miastami nie daw.*

*Mulka ludności  
niek.  
młci.  
Stanu cywilnego.*

nych warunków życia wykazywał bardzo znaczne wahania.

Spadek p. nat. rozpoczyna się w roku 1896, kiedy liczba przyrostu naturalnego na 1000 mieszkańców wynosiła 19,6 ‰ do roku 1914, kiedy wynosiła ona 12,7 ‰. W roku 1920 liczba przyrostu nat. wynosiła już tylko 8,8 ‰, a w roku 1928 - 5,7 ‰.

Spadek naturalnego przyrostu daje się zaobserwować we wszystkich wielkich miastach Europy zachodniej.

Jako przykłady podaje się miasta Londyn, Kopenhaga, Paryż, Budapeszt, Medjolan, Praga i Amsterdam.

/Tablica przyrostu naturalnego ludności w latach 1921 - 1924 włącznie/.

W miastach tych wyraźnie występuje spadek liczby urodzeń i w mniejszym stopniu spadek liczby zgonów rocznie na 10.000 mieszkańców. Przyrost naturalny ludności zmniejsza się powoli.

Przyrost napływowy ludności Warszawy wykazuje wielkie wahania w zależności od stosunków społecznych, koniunktury gospodarczych i warunków politycznych.

Przed wojną nie był on znaczny i nie wywierał on tak wielkiego wpływu na przyrost rzeczywisty, jak w okresie powojennym.

Począwszy od roku 1920 przyrost napływowy w Warszawie wzrasta, wywierając

przy niewielkim przyroście naturalnym, decydujący wpływ na przyrost rzeczywisty ludności miasta.

Jak bardzo należy się liczyć ze wzrostem ludności w miastach w związku ze zmianą warunków życia miasta, widać z przykładów miast niemieckich w okresach przed i w czasie uprzemysłowienia miast, /okresy od 1600 do 1914 roku/.

Przyrost ludności w miastach niemieckich: wyciąg z książki Hoepfnera "Grundbegriffe des Städtebaues" Berlin Julius Springer 1928 tom II str. 82 - 95.

Z tablic i grafikonów podanych przez autora, z których jeden dla m. Berlina i Hamburga załącza się, widać, że wzrost ludności był nieduży do lat 1870, w niektórych zaś do 1900 r. Później daje się zauważyć bardzo znaczny przyrost ludności, odpowiadający nowym warunkom życia miejskiego.

Warszawa również znalazła się po wojnie w nowych warunkach, które w najważniejszych punktach przedstawiają się jak następuje:

Warszawa jako stolica kraju o 30 milionach ludności, będąca siedzibą władz i reprezentacją kraju, centrum życia gospodarczego i kulturalnego, ściąganie do siebie rzesze ludności zatrudnionych w administracji oraz mających interesy w stolicy.

Należy przypuszczać, że ludność Warszawy szybkimi krokami będzie zdążać do osiągnięcia liczby trzech milionów mieszkańców, t.j. około 10% ludności kraju, gdyż taki zwykle odsetek ludności zamieszkuje w stolicach.

Potwierdzają tę liczbę miasta takie jak Paryż, Praga.

Natomiast po osiągnięciu 10% ludności kraju przyrost ludności w stolicach zmniejsza się. Jednym słowem proces rozwoju Warszawy jako stolicy kraju nie jest u nas, w fazie końcowej jak w większości miast na Zachodzie, lecz dopiero w fazie początkowej.

Ciężkie warunki mieszkaniowe w Warszawie utrudniają przyrost ludności w samym mieście; natomiast wywołują szybkie zaludnienie najbliższej okolicy, skąd bardzo wiele ludzi przyjeżdża codziennie do Warszawy do zajęcia.

Należy przewidywać, że z chwilą poprawy warunków mieszkaniowych wiele rodzin przeniesie się z okolic Warszawy do samego miasta.

Zastój budowlany wpływa również na zmniejszenie przyrostu napływowego. Należy przewidywać, że z chwilą ruszenia się przemysłu budowlanego nastąpi wielkie zapotrzebowanie na siły robocze i wskutek tego ludność Warszawy odrazu znacznie wzrośnie.

Można o tem sądzić z wykresu przyrostu napływowego ludności Warszawy, na którym w latach zwiększonego ruchu budowlanego wybitnie zaznacza się przyrost ludności napływowej /rok 1924-5/.

Wrzeszcie Warszawa jest największym miastem kraju w ogromnej swej części czysto rolniczego o zagęszczonej ludności.

Wskutek tego w znaczniejszym stopniu niż miasta innych krajów pochłaniać będzie nadmiar ludności wiejskiej, dla której zabraknie miejsca na roli, a która z powodu braku polskich kolonji, ma wyjazd z kraju utrudniony.

Z powyższych względów pomimo, że przyrost rzeczywisty ludności Warszawy w okresie powojennym nie osiągnął więcej niż 34<sup>o</sup>/oo, a średnio wynosił około 20<sup>o</sup>/oo, jednak biorąc pod uwagę stopniowe zwiększanie się przyrostu rzeczywistego, co widać z wykresu, przyjmuje się na czas pierwszego 25 lecia t.j. do 1955 roku, średni przyrost rzeczywisty ludności na 40<sup>o</sup>/oo rocznie.

Dla takiego przyrostu ludności na okres 25 lat został opracowany plan regulacyjny Warszawy.

Licząc w powyższy sposób otrzymany ludność w roku 1955  
 $1.085.305 \cdot /1,04/^{26} = 3.011.162$  mieszkańców.

Przyrost naturalny ludności w miastach różnych krajów

wyciąg z roczników statystycznych m. Paryża 1921 - 24.

dział międzynarodowy str. 301.

| Kraj            | Miasto    | Liczba ludności |                | R o k | Liczba urodzeń na 10.000 lud. | Liczba umarłych na 10.000 m. | Roczny Przyrost naturalny na 10.000 m. |
|-----------------|-----------|-----------------|----------------|-------|-------------------------------|------------------------------|--|
|                 |           | ilość mieszkań. | U w a g i      |       |                               |                              |  |
| Anglja          | Londyn    | 4.484.523       | 19.VI.21r.     | 1921  | 222,7                         | 112,1                        | 110,6                                  |
|                 |           | 4.586.000       | koniec 1923 r. | 1922  | 211,4                         | 136,5                        | 74,9                                   |
|                 |           |                 |                | 1923  | 200,5                         | 113,7                        | 86,8                                   |
|                 |           |                 |                | 1924  | 185,6                         | 121,8                        | 63,8                                   |
| Danja           | Kopenhaga | 565.525         |                | 1921  | 277,6                         | 112,7                        | 163,9                                  |
|                 |           | 585.114         | 5.XI.1924      | 1922  | 248,8                         | 122,6                        | 126,2                                  |
|                 |           |                 |                | 1923  | 200,6                         | 112,9                        | 87,7                                   |
|                 |           |                 |                | 1924  | 184,2                         | 119,2                        | 65,0                                   |
| Francja         | Paryż     | 2.906.472       | 6.III.21r.     | 1921  | 179,0                         | 144,0                        | 55,0                                   |
|                 |           | 2.885.448       | przewidziany   | 1922  | 161,5                         | 139,6                        | 21,9                                   |
|                 |           |                 |                | 1923  | 160,8                         | 138,7                        | 22,1                                   |
|                 |           |                 |                | 1924  | 158,6                         | 143,3                        | 15,3                                   |
| Węgry           | Budapeszt | 928.996         | 31.XII.20r.    | 1921  | 211,2                         | 204,3                        | 6,9                                    |
|                 |           | 960.535         | 24.XII.25r.    | 1922  | 201,7                         | 205,0                        | - 3,3                                  |
|                 |           |                 |                | 1923  | 178,4                         | 193,0                        | -14,6                                  |
|                 |           |                 |                | 1924  | 169,5                         | 194,1                        | -24,6                                  |
| Italja          | Medjolan  | 718.481         | 31.XII.21r.    | 1921  | 173,0                         | 141,1                        | 32,9                                   |
|                 |           | 722.377         |                | 1922  | 161,6                         | 143,5                        | 18,1                                   |
|                 |           | 730.701         |                | 1923  | 151,0                         | 135,0                        | 16,0                                   |
|                 |           |                 |                | 1924  | -                             | -                            | -                                      |
| Czecho-Słowacja | Praga     | 684.800         | 1923 r.        | 1921  | 175,7                         | 123,7                        | 52,0                                   |
|                 |           |                 |                | 1922  | 174,9                         | 125,8                        | 51,9                                   |
|                 |           |                 |                | 1923  | 153,2                         | 113,8                        | 39,4                                   |
|                 |           |                 |                | 1924  | 139,0                         | 121,7                        | 17,3                                   |
| Holandja        | Amsterdam | 696.484         | 1921 r.        | 1921  | 214,0                         | 112,7                        | 101,3                                  |
|                 |           | 712.222         | 1924 r.        | 1922  | 202,1                         | 114,6                        | 87,5                                   |
|                 |           |                 |                | 1923  | 201,1                         | 91,7                         | 109,4                                  |
|                 |           |                 |                | 1924  | 199,9                         | 88,7                         | 111,2                                  |
| Polska          | Warszawa  |                 |                | 1921  | 223                           | 152                          | 71                                     |
|                 |           |                 |                | 1922  | 234                           | 148                          | 86                                     |
|                 |           |                 |                | 1923  | 241                           | 142                          | 99                                     |
|                 |           |                 |                | 1924  | 2214                          | 146                          | 68                                     |
|                 |           |                 |                | 1925  | 229                           | 140                          | 89                                     |
|                 |           |                 |                | 1926  | 215                           | 143                          | 72                                     |
|                 |           |                 |                | 1927  | 194                           | 144                          | 50                                     |

Położenie geograficzne.-

Położenie geograficzne Warszawy określić można  $21^{\circ} 1' 51''$  długości na wschód od Greenwich i  $52^{\circ} 13' 5''$  szerokości północnej / położenie Warszawskiego Obserwatorium Astronomicznego/. Właściwy obszar miasta rozciąga się między  $38^{\circ} 37' 43''$  i  $38^{\circ} 46''$  długości od Ferro i  $52^{\circ} 12'$  a  $52^{\circ} 16'$  szerokości geograficznej północnej.

Warszawa leży prawie pośrodku Europy; pryncipalnie znajduje się w pasmie wielkich nizin i w połowie odległości między zaporą naturalną - Karpatami i Bałtykiem.

Prof. O. Sosnowski w swej pracy "Powstanie, układ i cechy charakterystyczne sieci ulicznej na obszarze Wielkiej Warszawy" wykazuje na podstawie stosunków orograficznych i hydrograficznych północno-wschodniego wybrzeża Wiślanego, iż miejsce, w którym leży Warszawa, jest na przestrzeni od ujścia Pilicy do ujścia Buga-Narwi, najkorzystniejszym, jeżeli chodzi o pokonanie przeszkody naturalnej - Wisły przez drogi o kierunku z zachodu na wschód.

W miejscu tem znajduje się ważny węzeł dróg wodnych / Wisła z północy na południe, Bug i Narwa ze wschodu, Pilica i Bzura z Zachodu. Te drogi są częścią wielkich /<sup>dwóch</sup> dróg wodnych: Hamburg - Wołga i morze Północne-Gdańsk - morze Czarne - Konstantynopol lub Trebizonda.

W węźle tym zbiega się pozatem szereg szlaków lądowych, idących dawniej wododziałami.

W dzisiejszym stanie Warszawa jest stolicą państwa 30-miljonowego / w r. 1927 - 29.630.000 mieszk. / o powierzchni  $388,390 \text{ km}^2$ , a więc państwa, które zajmuje pod względem zaludnienia 6-te a pod względem zaś powierzchni 7-e miejsce wśród państw Europejskich. / dane porównawcze z "Geografisch Statistischer Uni-

versal", Hickmanná, 1929/.

Znajdując się w węźle dróg wodnych i szlaków lądowych - Warszawa ściąga ku sobie cały szereg linii komunikacyjnych - zapewniających jej powiązanie z krańcowymi ośrodkami życia przemysłowego, rolniczego, handlowego i t.p. Linje te w większości wypadków stanowią część wielkich tras międzynarodowej komunikacji.

To znaczenie Warszawy, jako międzynarodowego ośrodka, potęguje fakt, iż znajduje się ona niejako na granicy dwu kultur: zachodniej z charakterystycznym jej przemysłem i wielkim handlem oraz wschodniej z właściwym jej rozwiniętym rolnictwem i słabym napięciem życia handlowo-przemysłowego, posiada więc dane by zostać wielką stacją międzynarodowej wymiany, do czego posiada już przystosowany układ tras międzynarodowych, które zbiegając się z najważniejszych ośrodków zachodnio - i środkowo europejskich do Warszawy - stąd rozwijają się na wschód w formie promienistego wachlarza.

Najważniejszym z tych międzynarodowych szlaków są: Warszawa - porty bałtyckie /Gdańsk i Gdynia /, Warszawa - Poznań i dalej na Berlin, Rotterdam, Londyn z odgałęzienia mi na Paryż, Hamburg, Warszawa - Wilno, a dalej Leningrad i Rosja północna, Warszawa-Moskwa - Moskwa-Rosja środkowa, Warszawa, - Wołyn - Kijów i Warszawa-Lwów -Odesa - jako wielkie szlaki do Rosji południowej, Warszawa-Lwów i Zagłębie naftowe - a następnie Bukareszt, Konstantynopol Azja, - Warszawa-Katowice - Kraków i Zagłębie

52  
węgielno-przemysłowe, jako część międzynarodowych linii na Pragę Czeską oraz Wiedeń, Adrjatyk, Marsylję.

Podobnym warunkom geograficznym zawdzięcza rozwój wiele miast europejskich położonych w pasmie nizin, zachodnim ogniwem w szeregu tych miast jest Paryż.

Warszawa leży po obu brzegach Wisły, z których lewy stanowi wzgórze wzniesione tylko ponad otaczającą okolicę.

Najwyższe wzniesienie, obejmujące całe śródmieście, wynosi 111 m. nad poziom morza.

Największa różnica poziomów w stosunku do Wisły wynosi 33 m. Dolina Wisły /Powisłie, żaki Siekierkowskie/ oraz cała prawobrzeżna część miasta są nisko położone. Wzniesienie tych części miasta wynosi 2-6m nad 0 Wisły.

#### Stosunki geologiczne.-

Według danych geologicznych / Przewodnik Geologiczny po Warszawie i okolicy. Warszawa 1927r./, wzgórze, na którym wznosi się Warszawa składa się z nierozmytych utworów lodowcowych, które tworzą jakby wyspę wśród takichże utworów, jednak w nieznacznym stopniu rozmytych i obniżonych.

Wyspa składa się z podkładów glin - zawierających rozsiane głązy - narzutowce oraz piasków. Pokłady te leżą na warstwach starszych również pochodzenia lodowcowego wreszcie na utworach przedlodowcowych. Te ostatnie widocznie są na zboczu doliny Wisły i w gliniankach - pozatem obecność ich stwierdziły liczne wiercenia.

Cała część Warszawy prawobrzeżna /Praga/ jest pochodzenia późniejszego -

59  
polodowcowego i została utworzona bądź z utworów naniesionych przez Wisłę, bądź z utworów wydmych - nawianych przez wiatry.

Obecny teren miasta jest znacznie zrównany i stracił wiele swych dawnych właściwości. Teren usiany był szeregiem stawów i jezior, a na znacznych nieraz przestrzeniach przedstawiał niskie pastwiska i bagna. Woda z jezior, stawów i bagien spływała rzeczkami i strumieniami do Wisły, złożąc wąwozy w zboczu doliny Wisły. O czym świadczą dzisiejsze ulice: Karowa, Tanka, Książęca i t.p. przeprowadzone wzdłuż bagien dawnych strumieni, jak również pozostałości rzeczki Diny - spływającej dawniej z jezior pod Powązkami do Wisły przy Cytadeli.

### Klimat.

Klimat Warszawy, wskutek jej centralnego położenia, jest pośrednim między klimatem lądowym, cechującym obszar wschodniej Europy, a klimatem morskim, właściwym zachodniej części. Cechą główną tego klimatu jest jego zmienność.

Podług spostrzeżeń z okresu 1886-1925 r. /Wydz. Statyst. Mag. m. st. Warszawy / średnia temperatura roczna wynosi  $7,9^{\circ}\text{C}$ ; - ~~okres~~; najwyższa temperatura zaobserwowana w tym okresie wynosi  $38,0^{\circ}\text{C}$ , najniższa  $30,1^{\circ}$ .

~~/Wydz. Statyst. Mag. m. st. Warszawy/~~ średnie zaś maximum roczne -  $11,7^{\circ}\text{C}$  - średnie minimum roczne -  $4,0^{\circ}\text{C}$ .

Według danych Wydziału Statystycznego Magistratu m.st. Warszawy za okres 1886 - 1925 r. średnie roczne ciśnienie barometryczne dla Warszawy wynosiło 750,7 mm. Za okres zaś 1926 - 1927 r. - wynosi 753,2 mm.

Odnosnie miesięcy, to w 1927 r. średnie miesięczne maximum - wynosiło 756,9 mm. / grudzień / , średnie miesięczne minimum 748,7 / kwiecień / .-

Średnia wilgotność względna za okres 1886 - 1925 r. wynosiła 79 %, za okres 1926-1927 r. 82 %.

Średnia roczna wysokość opadów za okres 1886-1925 wynosiła 545,2 mm. - za okres 1926 - 1927 - 602,1 mm.

Wilgotność i ilość opadów jest charakterystyczna dla całego pasa wielkich nizin.

Uskóńczenie liczone w godzinach - wypada za okres 1922 - 1927 w ciągu roku średnio 1556 godz.

Stosunek zaś ilości godzin ze słońcem / słońce nie -przeskonięte t.j. dające promienie równoległe/ do ilości ogólnej godzin, w których przy idealnych warunkach słońce mogło być - wynosi za powyższy okres procentowo 34,7 %.

Czas teoretycznego nasłotowania słonecznego t.j. od wschodu do zachodu słońca, wzięty średnio w ciągu poszczególnych miesięcy - zobrazowany jest na rysunku .... wykreślonym w/g pracy:

" Tablica rocznego naswietlenia dla równoleżnika Warszawskiego " - arch. Tadeusz Nowakowski, 1928-30r. Tak więc najdłuższe naswietlenie mamy w czerwcu - ponad 17 godzin, najkrótsze w grudniu - nie-pełne 7 godzin.

Odnosnie kątów naswietlania / kąty padania promieni słonecznych / podaje rysunek ..... / w/g tablicy opracowanej przez arch. T. Nowakowski / dla kilku charakterystycznych miesięcy i dla różnej pory dnia.

Z danych Państwowego Instytutu Meteorologicznego, odnośnie częstości kierunków wiatrów za 5-letni okres 1923-1927 / średnia roczna częstość /, wynika, że w Warszawie dominującymi wiatrami są wiatry zachodnie, stanowiące 25,6 %, oraz południowo - i północno- zachodnie prawie równomierne 13 % i 13,1 %, podczas gdy wiatry wsodnie i pozostałych kierunków wynoszą po kilka procentów.

Charakterystyczną jest przeszko 3-krotna przewaga wiatrów zachodnich cechujących morski klimat zachodnioeuropejski nad wiatrami wschodnimi właściwymi lądowemu klimatowi wschodniej Europy.

Wykres częstości wiatrów w Warszawie dla 8- kierunków oraz objaśnienie dotyczące zasady obliczenia przedstawia wykres 1, rys. a. Wykres 1, rys. b częstości wiatrów w jednym roku 1927 wyjaśnia, iż znaczna przewaga kierunku zachodniego utrzymuje się prawie równomiernie w ciągu wiosny, lata i jesieni - podczas gdy w zimie nieco zmniejsza się.-

Zmienność klimatu jest w Warszawie naj-  
 silniejsza w zimie i podczas wiosny: zmiany  
 ciśnienia kierunku wiatrów, temperatury i opa-  
 dów / tabl.wartości średnich miesięcznych w  
 latach 1886-1925/. W końcu lata i w jesieni  
 zmienność ta dochodzi do minimum / "polska  
 jesień"/.

Obszar.-

Warszawa zajmuje obszar 11.483 ha bez  
 Wisły, której powierzchnia w obrębie miasta  
 wynosi 617 ha. Na lewobrzeżną część miasta  
 przypada 7605 ha, zaś na prawobrzeżną część  
 /Praga/ 3878 ha. Ogólna więc powierzchnia  
 miasta w granicach administracyjnych wynosi  
 12100 ha. Przed wojną obszar Warszawy wyno-  
 sił 3273 ha, przyłączenie do miasta w 1916 r.  
 rozległych przedmieść zwiększyło jego tery-  
 torjum o 8210 ha.

Podział administracyjny.-

Miasto Warszawa stanowi odrębną jednost-  
 kę administracyjną - Komisarjat Rządu /woje-  
 wództwo Grodzkie /, które dzieli się na trzy  
 starostwa grodzkie: "Warszawa-Północ" / komi-  
 sarjaty policyjne II-VII, XIX, XXII i XXVI,  
 "Warszawa-Południe" / komisarjaty I, VIII, XIII,  
 XVI, XX, XXI i XXIII/ i "Warszawa-Praga" -  
 /Komisarjaty XIV, XV, XVII, XVIII, XXIV, XXV i ko-  
 misarjat wodny /. Pod względem policyjnym mia-  
 sto podzielone jest na 26 komisarjatów, z któ-  
 rych pierwszych 13 obejmują lewobrzeżną część  
 miasta w dawnych jego granicach, komisarjaty  
 XIV i XV, - Pragę, pozostałych zaś 11 komi-  
 sarjatów /XVI - XXVI / stanowią przyłączone  
 w r. 1916 do miasta przedmieścia. Obszar i za-  
 ludnienie poszczególnych komisarjatów są bar-  
 dzo nierównomierne.-

Ludność.-

Ludność Warszawy w dniu 1 stycznia 1930 r. wynosiła bez wojskowych skoszarywanych 1.109.478 osób.

W tej liczbie chrześcijańskich było 779,358 / 70,2 % /, niechrześcijańskich - 330.120 / 29 % /.

Jeśli chodzi o porównanie Warszawy pod względem liczby mieszkańców z innymi miastami - to w/g "Universal -Atlas 1929" - w r.1928 - Warszawa zajmowała 35-te, a wśród europejskich - 14 miejsce, z 1.035.000 mieszkańców.

Zabytki.-

*Plan regulacyjny Warszawy*

[~~Sprawa zabytków w Warszawie, została w ten sposób ujęta w planie, iż regulacja nie przewiduje naruszenia żadnych budowli posiadających wartość zabytkową.~~

W szczególności całe Stare Miasto dzięki temu, że zamierzenia regulacyjne w tej części miasta omijają je, zostało zachowane w niezmienionej postaci. Historyczne założenia wielkomięjskie <sup>(Warszawy)</sup> ~~w planie~~ <sup>(w planie)</sup> nie zostały zniszczone, lecz o ile możliwości podkreślone z przystosowaniem do nowoczesnych wymagań jak np. osiowe założenie Saskie <sup>lub</sup> założenie z czasów Stanisława Augusta promienisto zbiegających się dróg przy placu t.zw. "Na rozdrożu" itp.

Również zostały zachowane pod postacią parków lub alei - pewne miejsca posiadające historyczną wartość: jak np. <sup>czyc</sup> pobojewiska <sup>leśny</sup> Grochowskie, <sup>218317</sup> reduta Wolska <sup>218317</sup> i t.d.

*Odnosnie wyników*

~~Pod względem spraw zabytkowych plan został zrewidowany przez urząd konserwatorski i nie spotkał się z żadnym sprzeciwem z jego strony.-~~

64

*Średnie* wartości *średnie* dla ciśnienia, temperatury,

wilgotności i wysokości opadów w latach 1886 - 1925

/ w/g danych Państw. Instytutu Meteorolog. i Wydz. Statyst.  
Magistratu m.st. Warszawy/

| Miesiąc.                            | średnie ciśnienie barom. mm. | Temperatura °C |                |                 |              |              | Wilgotność<br>wysokość<br>względna<br>% | Wysokość opadów mm. |
|-------------------------------------|------------------------------|----------------|----------------|-----------------|--------------|--------------|---|---------------------|
|                                     |                              | średnia        | maxim. średnie | minimum średnie | maximum abs. | minimum abs. |   |                     |
| Styczeń                             | 751.8                        | - 2.9          | - 0.5          | - 5.8           | 11.0         | - 30.1       | 88                                      | 34.7                |
| L u t y                             | 751.1                        | - 2.1          | 0.6            | - 5.1           | 13.5         | - 22.5       | 85                                      | 24.2                |
| Marzec                              | 749.5                        | 1.9            | 5.5            | - 1.5           | 21.5         | - 20.9       | 81                                      | 31.5                |
| Kwiecień                            | 749.2                        | 7.8            | 12.3           | 3.3             | 27.3         | - 4.3        | 74                                      | 41.2                |
| M a j                               | 750.5                        | 14.2           | 19.3           | 8.7             | 35.6         | - 1.0        | 69                                      | 47.9                |
| czerwiec                            | 749.7                        | 17.0           | 21.9           | 11.6            | 35.4         | 2.9          | 70                                      | 61.5                |
| lipiec                              | 749.2                        | 18.7           | 23.7           | 13.4            | 35.5         | 6.2          | 72                                      | 82.4                |
| sierpień                            | 749.9                        | 17.5           | 22.9           | 12.9            | 38.0         | 5.0          | 74                                      | 67.4                |
| wrzesień                            | 752.1                        | 13.4           | 18.3           | 9.2             | 31.9         | 0.0          | 78                                      | 43.3                |
| paździer.                           | 752.0                        | 8.0            | 11.9           | 4.5             | 24.9         | - 9.4        | 84                                      | 38.3                |
| listopad                            | 751.9                        | 2.2            | 4.5            | 0.1             | 16.4         | - 19.0       | 88                                      | 36.8                |
| grudzień                            | 750.7                        | - 1.1          | 0.7            | - 3.7           | 14.0         | - 22.6       | 89                                      | 36.0                |
| średnie wartości roczne 1886-1925.- | 750.7                        | 7.9            | 11.7           | 4.0             | 38.0         | 30.1         | 79                                      | 545.2.-             |

*P. ins. Filipowicz*

*Warren*

## Dzielnice mieszkaniowe

Stan obecny dzielnic mieszkaniowych i przedmieścia Warszawy, jako tereny przyszłego rozwoju miasta.

Najważniejszą zasadą nowoczesnej dzielnicy mieszkaniowej jest oddzielenie warsztatów pracy od mieszkania, a dla samego mieszkania stworzenie warunków, odpowiadających higienie i wygodzie współczesnego człowieka. Przed podaniem warunków, które przewidziane zostały przy zaprojektowaniu nowych dzielnic mieszkaniowych dla Warszawy, zacznijmy od zanalizowania obecnego stanu rzeczy.

Zagęszczenie ludności na ściśle określonym terenie Warszawy przed wojną, z powodu zamknięcia terytorjum miasta pierścieniem fortów, wpłynęło na zbyt intensywny sposób zabudowania bloków mieszkaniowych. Typem domu na terenach Warszawy stała się kamienica czynszowa, tak zwana "koszarowa", a co zatem idzie zabudowanie zwarte z całym szeregiem oficyn i podwórz. Oficyny boczne są zawsze jednotraktowe z mieszkaniami nieprzewietrzanymi. Stosunek wysokości domów do szerokości ulic i podwórz jest przeholowany i w wielu wypadkach wprost anormalny, co wpływa na złe warunki higieniczne, a przede wszystkim brak dostępu światła. Przyczyną budowania domów zbyt wysokich było zniesienie przez zaborców stosowanego początkowo przepisu na wzór Petersburga, że wysokość domu nie może przekraczać szerokości ulicy; przepis ten stosowano później tylko do stolicy, a nie do miast gubernialnych, do jakich zaliczono Warszawę.

B.

To wszystko stwarza obraz typowego podwórza kamienicy mieszkaniowej podobnym do głębokości studni. Zabudowanie takie nie daje dostępu promieniom słońca do niższych kondygnacji nawet w godzinach południowych.

Dla z ilustrowania powyższego warto przytoczyć kilka cyfr. Dane statystyczne wykazują, że z lokali mieszkalnych Warszawy 65,6% są to mieszkania oficynowe, zaś 62,4% okien we wszystkich lokalach Warszawskich wychodzi na podwórze, które swoją ciasnotą brakiem dostępu światła i brakiem możliwości przewietrzania stwarzają warunki niehygieniczne.

Statystyka wykazuje, że aż w 3.300 mieszkaniach ilość okien jest mniejsza od ilości pokoi.

Oprócz wyżej wymienionej przyczyny, zamknięcia terenu Warszawy w ciasnym pierścieniu fortecznym, na fatalny stan zabudowania wpłynęła spekulacja placami budowlanymi.

Przyczyny te wpłynęły na zagęszczenie ludności, które zostało jeszcze pogorszone zarówno warunkami powojennymi, jak i podniesieniem Warszawy do roli stolicy państwa czyli zastojem rąchu budowlanego z jednej, a znacznym dopływem ludności z drugiej strony.

Warszawa, w porównaniu do innych miast zagranicznych i polskich daje największą

cyfrę przeciętną ilości mieszkańców na jeden dom. Liczby te, zwane „cyframi zamieszkiwania” przedstawiają się jak następuje:

| M i a s t a     | cyfra<br>zamieszkiwania |
|-----------------|-------------------------|
| Lon d y n       | 7.8                     |
| B r u k s e l a | 8.9                     |
| N. Y o r k      | 20.4                    |
| P a r y ż       | 3.8                     |
| W i e d e n     | 50.7                    |
| B e r l i n     | 75.9                    |
| K r a k ó w     | 36.1                    |
| L w ó w         | 38.5                    |
| P o z n a ń     | 51.8                    |
| W a r s z a w a | 86.                     |

Dla śródmieścia Warszawy przeciętna „cyfra zamieszkiwania” jest wiele większa, mianowicie: 126.01, a w niektórych okręgach, jak IV wzrasta nawet do 218.8.-

Badając przestrzenie zagęszczenia ludności w Warszawie, otrzymamy podobnie charakterystyczne cyfry: przeciętna ilość mieszkańców na hektar dla całego miasta wynosi 73,7 osób /licząc z przyłączeniami po 1916 r. terenami przedmieść/ dla śródmieścia cyfra ta wzrasta do 287 mieszkańców na hektar, a w pewnych najbardziej zaludnionych okręgach VIII dochodzi do 662 mieszkańców na hektar, a w niektórych blokach mieszkaniowych nawet do 1000 mieszkańców na hektar. W porównaniu z miastami zagranicznymi, stosunki te dla Warszawy przedstawia-

ją się niekorzystnie, jak to wykazuje następujące zestawienie:

Kronika Warszawy - 1926 rok.

| M I A S T A | Ilość mieszkańców na hektar |  |   |              | Ilość m <sup>2</sup> gruntu miejskiego na jednego mieszkańca |                       |           |
|-------------|-----------------------------|--|---|--------------|--|-----------------------|-----------|
|             | Dla całego obszaru miasta   | Dla części zamieszkałej / z ulicami, placami, kołecami, zielonkami, cment. i wodami/ | Dla ogóru działek zabudowania z ogórkami i ogrodami prywatnymi. | zabudowanych | pustych  | poza granicami miasta | R a z e m |
| Kolonja     | 27.3                        | 105.1  | 252.0   | 3            | 77   | 34                    | 114       |
| Monachjum   | 54.7                        | 119.0  | 246.4   | 6            | 22   | 57                    | 65        |
| Lipsk       | 62.0                        | 144.9  | 282.3   | 6            | 43   | 38                    | 87        |
| Drezno      | 54.7                        | 114.9  | 213.0   | 5            | 18   | 6                     | 29        |
| Frankfurt   | 35.0                        | 123.5  | 221.4   | 13           | 106  | 16                    | 135       |
| Norymbergja | 40.9                        | 128.2  | 281.5   | 7            | 27   | 8                     | 42        |
| Berlin      |                             |  |   |              |  |                       |           |
| Warszawa    | 83.0                        | 250  | 500.0   | 05           | 35   | 1.26                  | 5.26      |

Charakterystycznymi objawami dla przedludnienia Warszawy są: 1/ wielka ilość mieszkań najmniejszych - jedno i dwuizbowych, 2/ duża ilość osób wypadających na jedną izbę i 3/ system odnajmowania części mieszkania, a nieraz i „kąków” tak zwane „sublokatorstwo”.-

Znaczna ilość mieszkań najmniejszych tłumaczy się tem, że są one zajmowane nie tylko przez pojedyncze osoby, czy małżeństwa bezdzietne, lecz w znacznej większości przez rodziny, składające się z kilku osób. Najlepszy obraz dla stosunków Warszawy daje wyliczenie procentowe mieszkań w stosunku do ilości izb według spisu ludności z 1921 roku.

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| Ilość mieszkań 1 izbowych stanowi | 39.1%     |
| " " 2 " "                         | 25,2" 81. |
| " " 3 " "                         | 17,6" 55. |
| " " 4 " "                         | 8,3" 26.  |
| " " 5 " "                         | 4,7" 15.  |
| " " 6-9 " "                       | 4,8" 15.  |
| " " 10iwyżej " "                  | 0,08%     |
| " " niewiadomych " "              | 0,22%     |

W innych miastach europejskich odsetek mieszkań jednoizbowych nie przekracza 6,2% /Londyn/; w Berlinie znajduje się tych mieszkań 3% w Essen 0,7%. Wogóle w porównaniu ze stolicami i miastami europejskimi, Warszawa znajduje się pod tych względem w warunkach o wiele mniej korzystnych. Warunki te pogarsza jeszcze i ta okoliczność, że znaczna ilość tych mieszkań są to lokale poddaszne bądź suterenowe.

Pod względem ilości osób, wypadających na jedną izbę, statystyka mieszkaniowa stworzyła pojęcie mieszkania "przeludnionego" i pod tem słowem rozumie się lokal, w którym ilość mieszkańców na izbę wynosi 2 lub więcej osób. O ile w większych miastach europejskich

liczba takich mieszkań nie przekracza 1/5 ilości wszystkich lokali, o tyle Warszawa już w 1919 r. posiadała 47,5% przeludnionych, a od tej pory stan ten pogorszył się znacznie, wskutek tego, że ruch budowlany nie tylko nie może sprostać ogólnej nędzy mieszkaniowej, ale nie może nadążyć potrzebom, związanym ze wzrostem ludności.

Na londyńskim kongresie urbanistycznym przyjęto normę dla miast 1 mieszkańca na 1 izbę, zaś przeciętna ilość dla niektórych komisariatów Warszawy jak XIX, XX, i XXIII wynosi 3,5 do 4,35 mieszkańców na izbę, a dla całego miasta 2,31 na izbę. Stan ten z każdym rokiem się pogarsza, gdyż w 1925 r. przeciętna ilość mieszkańców na izbę wynosiła 2,25, w roku następnym wzrosła do 2,28 a w roku 1928 osiągnęła już 2,31 mieszkańców na izbę, w Warszawie na 288.000 rodzin wypada zaledwie 200.000 mieszkań.

Niewspółmierny wzrost ludności w stosunku do ruchu budowlanego wpłynął na rozwinięcie systemu "sublokatorstwa". Podnajmowanie pokoi "kątów" weszło do tego stopnia, że około 1/5 lokali jest podnajmowanych i już w 1919 roku liczba osób mieszkających w lokalach podnajmowanych wynosiła około 7,6% ludności Warszawy. Z braku mieszkań i dla uniknięcia uciążliwych warunków współżycia w lokalach podnajmowanych, część ludności zamieszkuje poza obrębem miasta w miejscowościach w których problem komunikacji ze śródmieściem Warszawy

nie został uregulowany, co wpływa na znaczną stratę czasu i energii, a nieraz i zdrowia. W rezultacie niedobór wynosi 75,000 izb i wzrasta z każdym rokiem o dalsze 15,600 izb, gdyż taką ilość wynoszą nowo powstające rocznie gospodarstwa domowe.

Przeludnienie i nieracjonalny sposób zabudowania bloków mieszkaniowych stwarzają same przez się złe warunki higieniczne. Stan ten pogarszają jeszcze: niewystarczająca sieć wodociągowa i kanalizacji oraz mała ilość zieleni.

Na zbyt ograniczoną sieć wodociągową i kanalizacyjną wpłynęło przyłączenie w 1916 roku <sup>znacznego</sup> całego obszaru przedmieść do miasta. Według danych statystycznych w 1919 roku zaledwie 58,3% nieruchomości korzysta z wodociągu miejskiego: 46,6% z kanalizacji, a w 63,5% mieszkań brak było urządzeń i instalacyj gazowych i elektrycznych. W następstwie tego a w przeciwieństwie do znacznej ilości lokali przeludnionych /47,5%/ i niewystarczających /32,9%/, Warszawa posiada wyjątkowo małą ilość mieszkań "drobnych", gdyż tylko 3,6%, zaś ilość mieszkań odpowiadających wymaganiom stanowi zaledwie 12,7%. Brak przedpokoju, ustępu i łazienki wykazała więcej, niż połowa lokali. W podobnie złych warunkach kulturalnych znajduje się tylko Łódź, pozatem żadne inne miasto europejskie.

Ze względu na jaknajwiększe wykorzystanie terenu budowlanego nie zakładano ogrodów przy domach wewnątrz bloków budowlanych. Te nieliczne zieleńce, które istnieją w podwórzach kamienic o typie koszarowym, nie odgrywają żadnej roli higienicznej - są tylko pewną dekoracją o nędznej roślinności, do której w rzadkich tylko wypadkach dociera promienie słońca. O ogrodach do gier, sportów, zabaw dziecięcych, wreszcie dla wypoczynku wewnątrz bloków mieszkaniowych w obecnym stanie rzeczy nie było mowy. Przy zupełnym braku ogrodów wspólnych dla mieszkańców jednego domu czy bloku budowlanego, o ogrodach prywatnych przy domach tembardziej nie było mowy wobec systemu odnajmowania mieszkań, w domach koszarowych; ogrody takie istnieją tylko na przedmieściach.

System ogródków t.zw. "działkowych", odnajmowanych poza miejscem zamieszkania, był zupełnie nieznan. Brak ten powinien choć w części wynagrodzić większe ogrody publiczne; niestety: pod tym względem sytuacja przedstawia się bardzo ujemnie, /ar nietylko pod względem braku terenów ogrodowych i sportowych lecz i dostępu utrudnionemu przez dzielnice ruchliwe brak alei i bulwarów doprowadzających do nielicznych istniejących parków. Przytem całkowite zaniedbanie i zeszpecenie pobrzeża Wisły.

Dopiero w ostatnim dziesięcioleciu po wojnie, nastąpiło zrozumienie potrzeb higieny w zastosowaniu zieleni wewnątrz bloków

budowlanych i stwarzanie coraz to nowych placówek sportowych.

Fatalny stan sposobu zabudowania bloku budowlanego w Warszawie pogarsza jeszcze to, że bloki zajmowane przez mieszkańców nie zostały wyodrębnione w jakąś specjalną dzielnicę mieszkaniową, lecz zostały zajęte częściowo na cele handlowe, warsztaty pracy a nawet i przemysł. Według danych statystycznych na 82% lokali zamieszkiwanych jest 10% lokali użytkowanych - nietylko dla celów mieszkalnych, ale zabobkowych; charakterystyczną cechą tych lokali, składających się przeważnie z małej ilości izb mieszkalnych, jest ich przeludnienie, gdyż ilość osób zamieszkujących taki lokal wynosi 4,64 do 4,86 osób na lokal.

Proces rozrastania się dzielnic handlowych kosztem domów mieszkalnych powtarza się wraz z rozwojem każdego wielkiego miasta, a dla wypadku Warszawy opisany jest w jednakże w miarę przetwarzania się dawnych dzielnic mieszkaniowych na ściśle handlowe i o charakterze mieszanym, muszą równocześnie powstać dzielnice ściśle mieszkaniowe, z których handel, warsztaty, a tembardziej przemysł zastaną wyeliminowane i zgrupowane w poszczególnych częściach miasta. Tylko handel o znaczeniu czysto lokalnym musi istnieć w dzielnicach mieszkaniowych, ale wyodrębniony i zgrupowany w blokach budowlanych przeznaczonych na ten cel.

Terrenami, na których mają się rozwinąć celowo zaprojektowane dzielnice mieszkaniowe, są przedmieścia Warszawy, wcielone w 1916 r.

w obręb miasta a także częściowe, tereny leżące w pobliżu granic, obecne przedmieścia stolicy.

Przyłączenie przedmieść w 1916 roku do obrębu miasta odbyło się w Warszawie w zupełnie różnych warunkach, niż to miało miejsce w innych miastach europejskich. Normalnie odbywa się to w miarę potrzeb rozwoju miasta; przedmieścia takie, wcielane stopniowo, zabudowują się w szybkim tempie, równocześnie z przeprowadzeniem odpowiednich inwestycji.

W Warszawie odwrotnie, najprzód miasto za czasów zalewu rosyjskiego cieśniło się w pierścieniu fortów, aż nagle w czasie kataklizmu wojennego pod okupacją niemiecką rozszerzone zastało więcej, niż dwukrotnie gdyż w dawnych granicach Warszawa wynosiła 3.273 ha a przyłączone przedmieścia 8.210 ha. Gospodarka miejska przyjąwszy jeszcze pod uwagę najcięższy okres wojny, a potem tworzenie się państwa polskiego, była zupełnie nieprzygotowana, do objęcia tak wielkich obszarów, znajdujących się w najprymitywniejszych warunkach kulturalnych. Tereny te w znacznej większości jeszcze nie skanalizowane, bez sieci wodociągowej, pozbawione dogodnej komunikacji ze śródmieściem, bardzo słabo zaludnione i zabudowane, wyzyskane być mogą znakomicie na założenie dzielnic mieszkaniowych według nowoczesnych wymagań urbanistyki.

Już w ostatnim dziesięcioleciu pomimo zastoju ruchu budowlanego zaczęły powstawać specjalne dzielnice mieszkaniowe na obszarach

niezabudowanych przeważnie na peryferjach miasta. Jeszcze w okresie 1919 - 1921 roku na 1019 ukończonych robót tylko 257 polegało na budowie nowych budynków i zaledwo 29% z robót ukończonych stanowiło budynki mieszkalne. Dopiero w 1922 r. budownictwo mieszkalne zaczęło się rozwijać w 1917 r. na 656 ukończonych robót 448 stanowiły budynki nowe; budynki mieszkalne wyniosły 67% wszystkich ukończonych robót.

Ilościowo w przeciągu dziesięciu lat od 1919 r. do 1927 wybudowano około 7,000 mieszkań /22,500 izb/ co w porównaniu do rozwoju budownictwa przed wojną nie stanowi nawet przyrostu mieszkań w ciągu jednego roku kiedy ilość nowych lokali dochodziła do 10.000 rocznie.

Co się tyczy zaludnienia przedmieść, włączonych w 1916 r. do Warszawy, to według spisu ludności z tegoż roku posiadały one zaledwie 109.645 mieszkańców, czyli około 1/7 ludności Warszawy bez przedmieść.

W liczbie mieszkańców na hektar stosunki te przedstawiały się: dla przedmieść na 1 ha 13 osób, dla Warszawy na 1 ha 244 osób.

Czem się już obecnie wcielone przedmieścia w obręb Warszawy, pomimo nieprzystosowania ich pod względem zagospodarowania jako terenów budowlanych i zastoju w budownictwie, świadczą najlepiej cyfry wykazujące, że ludność przedmieść w okresie dziesięcioletnim po przyłączeniu do miasta wzrosła przeszło o połowę: ze 109,645 osób na 166.031, gdy w tym samym czasie przyrost ludności w danej Warszawie wyno-

sik 17,6% . Cyfry te jednak nie są dość miarodajne ze względu na powrót uchodźców wojennych, którzy zamieszkiwali śródmieście.

Zakończywszy, że reemigranci powrócili do 1922 r. /dane statystyczne z „Kroniki Warszawy” 1927 r./, począwszy od tej daty różnice w rozwoju przedmieść i śródmieścia są jeszcze o wiele jaskrawsze, gdyż do roku 1926 ludność śródmieść wzrosła o 4% a przedmieść o 28%.

W stanie obecnym włączone przedmieścia są to, z małymi wyjątkami, obszary słabo zabudowane, przeważnie domkami drewnianymi, i obejmują znaczną część terenów uprawnych i łąk. Na granicach tych powstaje dzika parcelacja z działkami często nienadającymi się do zabudowy. Na przedmieściach więcej zabudowanych ma miejsce chaotyczna zabudowa - domy wielopiętrowe obok drobnych chałup. Wciąż wzrasta spekulacja terenowa, a sytuację pogarsza nadzwyczaj mały zapas gruntów gminnych /zaledwie kilkadziesiąt hektarów/.

Racjonalny podział terenów pod dzielnice mieszkaniowe, przemysłu i zieleni, stworzyć powinien z obszarów przedmieść żywy organizm miasta, powiązany ściśle siecią dogodnej komunikacji ze śródmieściem, jako dzielnicą handlu i pracy.

Powstanie takich dzielnic stanowić będzie o życiu i rozwoju stolicy, co dzięki dużym obszarom wolnych terenów i nikłej zabudowie jest rzeczą najzupełniej realną.-

## DZIELNICE MIESZKANIOWE.-

### Zasada rozwoju oraz układ dzielnic mieszkaniowych i terenów higienicznych.-

Oddzielenie warunków pracy od mieszkań i wypływające - stąd wyodrębnienie pewnych części miasta z przeznaczeniem ich pod zamieszkiwanie jest jedną z dominujących zasad racjonalnego rozwoju współczesnego miasta i pierwszym krokiem w kierunku rozwiązania jego problemu mieszkaniowego.

Z pośród wielu czynników wpływających na kształtowanie się i rozwój dzielnicy mieszkaniowej - higiena i komunikacja, stanowią dla niej zagadnienia naczelne. W schematach objaśniających system rozwojowy miast przeważnie opracowywanych na podstawie badań nad rozwojem współczesnego organizmu wielkomiejskiego przebiega zgodnie zasada wyodrębniania pewnych części miasta w oddzielne dzielnice mieszkaniowe, odsuwania ich poza śródmieście i grupowanie wokół niego w ten jednak sposób aby im zapewnić jaknajleprze warunki higieniczne.

Zasada ta poparta jest już zaobserwowanym procesem wyludniania się śródmieścia t.j. jądra przetwarzającego się w dzielnicę handlowo-biurową i odwrotnie - rozrostem przedmieść, gdzie ludność znajduje dogodniejsze warunki zamieszkiwania / patrz rozdz. o dzielnicy biurowo-handlowej/.

System miasta koncentrycznego rys.1 t.zn. miasta złożonego z narastających na sobie wokół centrum miejskiego naprzemian pierścieni dzielnicy mieszkaniowej

i zieleni nie odpowiada potrzebom współczesnego miasta pod względem komunikacyjnym, higienicznym i t.p. - wyrósł bowiem raczej na przesłankach historycznych z miasta średnio-wiecznego. Studium nowoczesnego miasta wykazuje, że na kierunku rozrostu miast wywierają wpływ w pierwszym rzędzie linje komunikacyjne; zabudowanie grawitujące do rozchodzących się z miasta arterji układa się przy nich w kierunkach radialnych, nie zaś w kształcie pierścieni.

Schemat więc miasta klinowego / rys.2 / - w którym dla jego rozrostu przewiduje się odrębne dzielnice mieszkaniowe, położone przy arterjach promieniowych, dzielnice porozdzielane między sobą klinami zieleni dośrodkowo skierowanymi jest rezultatem nie wyłącznie teoretycznych dociekań, lecz wynika z procesu rozrastania się miasta.

Nizmiernie ważny problem zapewnienia miastu najhigieniczniejszych warunków bytu jest w schemacie miasta klinowego rozwiązany w ten sposób, iż rola powierzchni zielonych i wolnych od zabudowań została w maksymalnym stopniu wyzyskana. Grupowanie wszelkich powierzchni zielonych i tworzenie z nich systemu klinów zieleni, które wcinają się w organizm miasta i docierają do centrum - pozwala wyzyskać w największej mierze te obszary, jako całość t.j. jako wielkie powierzchnie higieniczne w stosunku do całego organizmu miasta. System klinowych powierzchni higienicznych stanowi w tym wypadku, jakgdyby płuca nowoczesnego miasta. W ten sposób również centrum, które zazwyczaj najbardziej jest upośledzone pod względem zieleni, ma zapewniony

dopływ świeżego powietrza i łatwy dostęp do powierzchni zielonych, które łącząc się na periferiach z naturalnymi powierzchniami lasów, łąk i t.p. uprzystępniają mieszkańcom korzystanie ze wszystkich rodzajów terenów zielonych.

Jeśli chodzi o dzielnice mieszkaniowe to przy systemie klinowym usytuowanie ich w stosunku do powierzchni zielonych jest bardzo dogodne. Dzielnice mieszkaniowe, jak widać z schematu, stanowią jakby szereg wyrastających z rdzenia śródmieścia półwyspów, otoczonych z 3-ech stron zielenią. W ten sposób kliny higieniczne, pełnią doniosłe funkcje ogólne, jednocześnie stwarzają bardzo korzystne warunki higieniczne dla dzielnic mieszkaniowych; poszczególne zaś części klinów jako to: parki, lasy, ponikąd cmentarze itp. spełniają swe specjalne role w stosunku do obsługiwanej dzielnicy, którą otaczają.

Drugi bardzo ważny czynnik <sup>rozwoju</sup> w/dzielnicy mieszkaniowej, zagadnienia komunikacyjne, odległość dzielnicy od śródmieścia, kwestja powiązań linjami komunikacyjnymi i t.d. w schemacie miasta klinowego rozwijają się w sposób racjonalny - dzięki dogodnemu usytuowaniu dzielnic, które jedną stroną sąsiadują ze śródmieściem t.j. dzielnicą handlowo-biurową i mieszaną.

Nakoniec w schemacie klinowym rozdzielnie części miasta mieszkalnej na szereg poszczególnych zamkniętych w sobie dzielnic mieszkaniowych pokrywa się z aktualnymi dążnościami decentralizacji większych miast.

Zasada radialnego rozwoju miast w/g. schematu /2/ , za którą wypowiedziały się ostatnie kongresy i zjazdy urbanistyczne została niemal

powszechnie przyjęta w planach regulacyjnych miast zagranicznych w wielu zaś z nich realizacja według niej pojętego układu miasta została poważnie zaawansowana.

Boston jest typowym przykładem amerykańskiego systemu parkowego. Organizm miasta jest rozczłonkowany smugami terenów zielonych t.j. parków publicznych i sportowych, które wiążą wielkie układy zielone, porozrzucane w całym mieście - między sobą oraz z terenami naturalnymi lasów, łąk i t.p. Pasy zieloności wytworzone są przez bardzo szerokie aleje lub też, co stanowi charakterystyczną cechę amerykańską, są to ujęcia parkowe i bulwarowe rzek i strumieni.

Dzielnice mieszkaniowe, usytuowane wokół dzielnicy biurowo-handlowej i stosunkowo niewielkiej dzielnicy mieszanej porozrzucane są wśród sieci parków i pasów zieloności.

System ten nie jest jednak wyraźnie klinowy i wypływa raczej z dążności do wiązania elejami poszczególnych założeń zielonych, wprowadzanie bowiem klinów zielonych jest utrudnione z powodu rozległości miast amerykańskich, których średnica w związku z tem, że 90 % miasta stanowią nisko zabudowane dzielnice mieszkaniowe - rozciąga się w dziesiątki kilometrów.

Wiedeń - posiada rozległe tereny bogate w lasy, które wkraczają w granicę miasta i łącząc się z parkami -względnie z terenami cmentarzowymi- docierają w postaci klinów zielonych do dzielnic o charakterze mieszanym, handlowo-mieszkalnym lub nawet do właściwego centrum /kliny południowe/. Jako jeden wielki klin higieniczny o szeroko-

kości 2 - 3 km. został potraktowany Dunaj i jego dolina z rozległymi terenami parków.

Dzielnice mieszkaniowe w tym układzie stanowią szereg półwyspów otoczonych zielenią i wyrastają z rdzenia śródmieścia.

Berlin - jest przykładem, gdzie rozwój miasta jest konsekwentnie przeprowadzony w/g. schematu klinowego. Kliny utworzone są nie tylko z wszelkiego rodzaju parków - publicznych sportowych i t.p. lecz również z rezerwatów, które w tym wypadku stanowią rozległe pola irygacyjne

Pozatem tereny specjalne jak cmentarze, lotniska, pola wyścigowe, wojskowe i t.p. rozplanowane są przy klinach w ten sposób potęgują ich znaczenie higijeniczne. Również wszelkie wody jak rzeki i jeziora stanowią część składową klinów. Wyodrębnione dzielnice mieszkaniowe rozsiane są wokół śródmieścia między klinami oraz posiadają dogodne związania z centrum.

Na peryferjach miasta kliny wiążą się z rozległymi obszarami lasów, z których znaczna część jest własnością miejską. Zieleni okólna wprowadzana jest tylko jako bulwary lub promenady w dzielnicach mieszkaniowych.

Kolonja - jest przykładem miasta, które mając warunki do przeprowadzania terenów zielonych w/g schematu koncentrycznego i realizując pierścienie zielone nie porzeka na ten i uznając wyższość systemu radialnego wprowadza cały pęk klinów higijenicznych, złożonych z założen parkowych sportowych, lasów oraz rezerwatów / gospodarstwa rolne, ogrodowe i t.p./

i w pewnej mierze omentarzy. Kliny powyższe wcinają się w organizm miasta docierają do pierwszego lub drugiego zewnętrznego pierścienia zieleni - dzieląc w ten sposób miasto na pewne części, które wytwarzają poszczególne dzielnice mieszkaniowe w doskonałych warunkach zdrowotnych i komunikacyjnych.

Z miast polskich Lwów - służyć może za przykład miasta ze szczęśliwie położonymi terenami zielonymi. Istniejące parki, tereny sportowe, cmentarze i t.p. łącznie z projektowanymi założeniami zielonymi - dają wzorowy system klinowego układu miasta. Kliny te wcinają się głęboko w organizm miasta, dochodząc do wewnętrznego pierścienia zieleni, wytworzonego na dawnych wałach - w centrum miasta położonego.

Dzielnice mieszkaniowe, jak w schemacie miasta radialnego - rozwijają się wokół śródmieścia między zielenią klinów .

Jako przykład realizowanego wzorowego klina zielonego odnośnie miast polskich służyć mogą t.zw. Błonia w Krakowie. Ps zieleni o szerokości do 2 km. długości <sup>około 3 km.</sup> / / obejmujący parki boiska sportowe, pola ćwiczeń i t.p. / <sup>oparty o</sup> rz. Rudawę wcina się w miasto od strony zachodu / aż do ul. Mickiewicza/, a przez szeroki pas zadrzewienia ul. Wolskiej dociera do Plant.

Typowe kliny zieleni wprowadzone wraz z rzeką do miasta posiadają względnie urządzają: Poznań, który od południa wzdłuż Wisły wraz ze stadionem, kąpieliskami i t.d.

oraz Wolno - od północo-wschodu klin parków ogrodów i cmentarzy, rozłożonych wzdłuż Wilgi.

Układ dzielnic mieszkaniowych w mieście związany jest ściśle z układem terenów higienicznych.

W miastach, jak Warszawa, leżących nad wielkimi rzekami rozplanowanie terenów higienicznych jest przeprowadzone w łączności z rzeką i jej doliną. Zależność ta okazuje się jasną w związku z rolą terenów zielonych, które stanowią elementy dające miastu warunki zdrowotne.

Wpływ terenów zielonych na zdrowotność charakteryzuje się w dwóch kierunkach.

Z jednej strony tereny zielone zaspakajają zapotrzebowania użytkowe pod postacią boisk sportowych, placów zabawowych pomniad lub parków publicznych. Zapotrzebowanie tych terenów może być liczbowo ujęte dla poszczególnego miasta lub dzielnicy.

Z drugiej strony tereny zielone stanowią dla całości wielkiego miasta niejako wielkie źródło świeżego powietrza i filtry oczyszczające zepsute powietrze ze szkodliwych składników.

Rolę ogólną dla całości tkomaczy się łączność w traktowaniu terenów zielonych z rzeką i wodami.

Wisła i jej dolina, przebiegając - wskroś miasta stanowią ważny pas, odgrywający niejako rolę wielkiego wentylatora miasta. Z tego samego założenia wywodząca się zasada, że poszczególne powierzchnie zielone winne być traktowane nie, jako plamy w planie miasta - lecz jako pasma, umożliwiające przepływ powietrza w poszczególnych partjach miasta, - zasada opracowana w schematach miast klinowych -

została przyjęta i dla Warszawy. Celem więc planu było wytworzenie według schematu miasta radialnego, z założeniami zielonych, z Wisły i wód systemu klinów, któreby przecinały masę budowlaną organizmu miejskiego - niejako kanałami - umożliwiającymi przewiew powietrzny. Obecny stan rzeczy jest zaprzeczeniem tej zasady. Istniejące parki i założenia ogrodowe - są porzucane, niezwiązane z sobą, stanowią wyspy i wysepki zielone - wśród nich można zabudować - dlatego też wartość ich dla całości miasta jest problematyczna.

Układ powierzchni zielonych oraz rozmieszczenie dzielnic mieszkaniowych w Warszawie przedstawia schemat 1. Nowe powierzchnie zielone i parki publiczne, parki sportowe i zabawowe łącznie z istniejącymi terenami zielonymi tworzą 6 klinów wcinających się w miasto. Klina wzmocnione zostały w wielu miejscach przez włączenie do nich terenów zielonych o specjalnym charakterze, jak: lotnisko, pola wojskowe, park wystawowy, ogrody botaniczne, zoologiczne, instytut wychodwania fizycznego oraz cmentarze. Tereny te w ten sposób potęgować będą znaczenie higieniczne poszczególnych klinów.

Warunki lokalne rozmieszczenia poszczególnych kompleksów zielonych są omawiane przy opisie poszczególnych dzielnic mieszkaniowych.

Klin zasadniczy o największym znaczeniu stanowi Wisła i jej dolina. Klin o szerokości w mieście od 0,5 - 1 km. na południu rozszerza się - I klin obejmując istniejące parki Ujazdowski, Łazienkowski, Belwederski - baseny osiadników na Czerniakowie oraz projektowane na obu brzegach parki: Sielecki - oraz na

Saskiej Kępie i Gocławiu, które wiążą się z parkiem Skaryszewskim; w klinie tym znajdują się pozatem - projektowane : teren wystawowy, tereny sportowe na Siekierkach oraz niskie i podmokłe tereny Sielc i Czerniakowa jako rezerwaty. Na północy klin doliny Wisły obejmuje istniejący park Trauguta, park projektowany na miejscu Cytadeli, Kępę Potocką, park Bielański, lasek Młociński, lasek t.z. Syberja, przylegające tereny Instytutu Wychowania Fizycznego i dzielnicy Szpitalnej; po stronie Praskiej zaś szerokie wybrzeża Wisły.

Klin II.-

Klin II -gi Powązkowski wcina się do północy zachodu w miasto, obejmuje istniejące cmentarze: powązkowski, ewangelicki, żydowski kalwiński i wojskowy oraz ich powiększenia, pozatem wiążące te cmentarze parki publiczne i sportowe. Do klina przylegają rozległe pola ćwiczeń wojskowych na Powązkach.

Klin III.-

Klin III-ci zachodni - Wolski obejmuje cmentarz prawosławny, zamieniony na park, tereny projektowanego cmentarza dzielnicowego oraz wielki park publiczny leżący za pasem dawnych fortyfikacji

Klin IV.-

Klin IV-ty południowy obejmuje stosunkowo wielkie obszary parkowe, projektowane na polach Mokotowskich i Rakowca.

Najbardziej wysuniętu w głąb miasta częścią klina są tereny dzisiejszych filtrów. W bezpośredniej łączności z klinem pozostają tereny zakładów specjalnych projektowanych na znacznych obszarach zielonych, w otoczeniu ogrodowem np. tereny Klinik uniwersyteckich obserwatorium astronomicznego, szkoły ogrodni-

czej oraz ogrodu botanicznego i pomologicznego; południową część klina tworzy cmentarz, projektowany na Rakowcu /kolonji/ oraz projektowane lotnisko na Okęciu.

Klin V.

Klin V wcina się od wschodu w organizm miasta, obejmuje projektowane tereny sportowe wielkiego parku publicznego - łączące się przez rezerwat z lasami państwowymi pod Ząbkami.

Klin VI.

Klin VI - Brudnowski obejmuje istniejące cmentarze: katolicki, żydowski oraz tereny cmentarne projektowane; pozatem parki na terenach Brudna, tereny sportowe i rezerwaty.

Swym układem radialnym wspomniane kliny, / z wyjątkiem I-go, który przenika miasto na wkoś/ wcinają się w głąb miasta i docierają do śródmieścia t.j. do dzielnicy mieszanej, która pierścieniem otacza właściwą dzielnicę handlowo-biurową.

Przeniknięcie klinami, bardziej wgłąb śródmieścia w Warszawie jest uniemożliwione wskutek istniejącego zabudowania i braku odpowiednich terenów.

Z terenami zieleni wiąże się sprawa rezerwatów, które posiadając doniosłe znaczenie gospodarcze, spełniają również rolę higieniczną. Organizm miasta Warszawy, przewiduje się otoczyć pierścieniem rezerwatów szerokości 2 -2,5 km., któryb oddzielał miasto od sąsiednich osiedli, lotnisk, miast-ogrodów i miast satelitów, których nieskoordynowany rozrost / wskutek braku planu regionalnego/ może wypaczyć wiele idei planu regulacyjnego Warszawy i zabić ekonomicznie miasto.

Do czasu opracowania planu regulacyjnego pierścienia rezerwatu stanowić więc będzie zabezpieczenie w pierwszym rzędzie przed bardzo silną dziś

akcją parcelowania terenów podmiejskich. /Liczby/

Ze względów gospodarczych zaś koniecznym jest zachowanie terenów podmiejskich, jako rezerw terenowych dla potrzeb miasta, które w ciągu najbliższych dziesiątków lat mogą winiknąć, a które dziś jeszcze nie są aktualne. W pasie rezerwatów mogłyby być umieszczone urządzenia komunikacyjne, potrzebujące wielkich wolnych przestrzeni jak lotniska, pozatem rezerwaty te w przyszłości można łatwo zamienić na założenia parkowe. Zapotrzebowanie więc dużych terenów na cele specjalne w rozwijającym się mieście mogłoby być wskutek braku terenów w mieście - zaspokojone w pasie rezerwatów. Dlatego też tereny w projektowanym rezerwacie winny być zabezpieczone przed zbyt niemi ich rozdrabnianiem - co ma miejsce przy parcelacjach oraz winny podlegać pewnym ograniczeniom przy zabudowaniu. Okólne rezerwaty oznaczone w planie miasta rozumiane są jako tereny o działkach powierzchniowo nie mniejszych od 2000 m.<sup>2</sup> na których dopuszczalne są zabudowania samowystarczalnych gospodarstw rolnych, ogrodowniczych pastwiska i t.p., natomiast niedopuszczalne są intensywne budowle mieszkaniowe lub przemysłowe nowych osiedli.

W ten sposób realizowany rezerwat prócz korzyści o charakterze ekonomicznym i gospodarczym dla miasta mieć będzie również wielkie znaczenie higieniczne.

Oddzielenie miasta od sąsiednich rozwijających się osiedli terenami higienicznymi, jakie stanowić będzie rezerwat, poleprzy znacznie warunki higieniczne całego organizmu miejskiego, tereny te bowiem będą stanowić dla niego niejako rodzaj wielkiej rezerwy świeżego powietrza.

Pozatem pierścień rezerwatów umożliwia, związane, wyrastających z organizmu miejskiego klinów z terenami zielonymi naturalnymi i zwłaszcza z nielicznymi lasami.

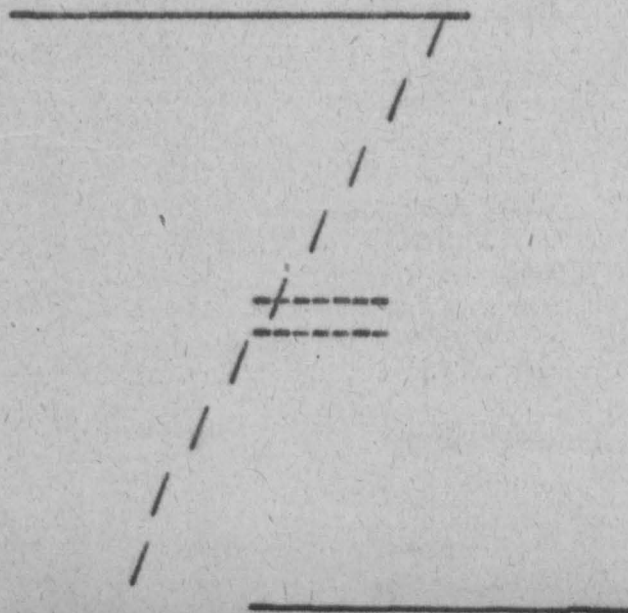
W ten sposób zabezpieczone związane posiada klin powązkowski z lasem państwowym i prywatnym i dalej z puszczą kampinowską oraz klin zachodni z lasem państwowym koło Ząbek.

Pierścień rezerwatów, przeprowadzony poza obrębem zabudowy, obejmuje znaczne powierzchnie terenów specjalnych, które wskutek właściwości swych - wzupęności spełniają rolę rezerwatów np. lotnisko na Okęciu, pola wyścigowe w Służewcu, wojskowe tereny do ćwiczeń i t.p.

Pozatem w pierścieniu tym znajduje się część lasów państwowych / na wschodzie oraz nisko położone zalewowe tereny doliny Wisły.

Około 30% powierzchni rezerwatu spełnia więc funkcję specjalne, nie naruszając samej idei pierścienia wolnego od zabudowy; również nie niszczą tej idei znajdujące się w projektowanym rezerwacie ośrodki mieszkaniowe, są bowiem nie -

R.-



liczne małe i bardzo luźno zabudowane.

Z powyższego widać, że kwestja realizacji okólnego rezerwatu jest nie tylko możliwa ale w znacznym stopniu ułatwiona.

Rezerwaty znajdują się również w obrębie miasta, gdzie wchodząc w skład klinów potępiają ich role higieniczną. Taką rolę spełniają rezerwaty przy klinach Brudnowskim oraz dolnej Wisły w części południowej.

Poszczególne kliny higieniczne zostały powiązane pasami bulwarowymi i promenadami. Największe znaczenie mieć będą bulwary zaprojektowane na pasie pofortecznym, na lewym brzegu; okólny ten bulwar o długości 15 km. wiąże szerokim pasem zieleni kolejno wszystkie dzielnice mieszkaniowe lewego brzegu. Po stronie Praskiej podobne znaczenie ma, zaznaczony na trasie kanału obwodowego bulwar dług. 11 km., obejmujący pasem zieleni dzielnicę mieszkaniową Pragi.

Opisany układ zieleni i rezerwatów stanowi system <sup>powierzchni</sup> higienicznych, który ma w Warszawie w myśl założenia schematu radialnego rozwoju miasta spełniać rolę higieniczną w stosunku do całości organizmu miejskiego.

Dzielnice mieszkaniowe, jak to widać z rys. I - układają się w Warszawie według systemu promieniowego i uzyskuje wszystkie właściwości <sup>tego układu</sup> dodatnie odnośnie higieny.

Z powyższego sposobu ujęcia przewidziano zostały następujące dzielnice:

1/ na lewym brzegu Zoliborz, obejmująca prócz dzisiejszego Zoliborza właściwego, Buraków, Marymont - Młociny - Skłodowiec kaskadę.

Koło - z częścią Woli

- 3/ Ochota wraz z Rakowcem i Szczęśliwicami.
- 4/ Mokotów - dzielnica obejmująca poza-  
tem Sielce, Henryków, Wierzbno, Królikarnię, XX  
Czerniaków i Siekierki oraz 4 dzielnice  
na prawym brzegu: 5/ Saska Kępa - jako  
mała dzielnica mieszkaniowa, utworzona w  
wrotach powierzchni higienicznych, po-  
łudniowej części klina doliny Wiązy.
- 6/ Grochów - dzielnica obejmująca poza-  
tem Kamionek, Gocław, Gocławek i Witolin.
- 7/ Targówek - wraz z pobliskimi osiedlami  
i folwarkami.
- 8/ Brudno - dzielnica obejmująca poza-  
tem Pelcowiszę oraz oddzielony od niej terena-  
mi kolejowymi, lecz ciągnący do niej Go-  
łędzinów.

Odnosnie higieny, dzielnice znajdują się w najkorzystniejszych, jakie w danym wypadku można osiągnąć warunkach; otoczone są bowiem z trzech stron powierzchniami higienicznymi. Zapotrzebowanie zieleni na cel publiczne - parki, sporty i t.d. zaspakajają poszczególne tereny zielone klinów, ograniczających działki.

Odnosnie drugiego doniesłego zagadnienia spraw komunikacyjnych, rozwiązanie jego dla dzielnic mieszkaniowych - zobrażone jest w schemacie / rys.2 /.-

Każda dzielnica mieszkaniowa, wytwarza ośrodek, w którym ogniskuje się życie dzielnicowe.

Powstawanie takich ośrodków zostało zaobserwowane w wielu dzielnicach rozrastających się miast;

Nawet w wypadkach gdy powstanie ośrodka nie było przewidywane - stwarzało go samo życie dzielnicy. Ośrodki takie przewidziane w okolicach Warszawy są rozumiane, jako pewne centrum dzielnicy, gdzie nie tylko skupia się handel w wielkości i ilości, jakiej wymagać będą codzienne potrzeby dzielnicy, sklepy, hale dzielnicowe, ale gdzie również mieszczą się gmachy władz i urzędów administracyjnych, jak np. Magistrat dzielnicowy, także instytucje państwowe i prywatne.

Życie codzienne kulturalne i rozrywkowe, mieszkańców dzielnicy, powinno być w pewnym zakresie skupione na miejscu, zważywszy na to, że wszyscy mieszkańcy stu lub dwustu tysięcznej dzielnicy nie będą mogli pod tym względem korzystać z urządzeń śródmieścia.

Dlatego też domy ludowe, biblioteki, niektóre teatry kina i t.p. przewidywane są w dzielnicy przy ośrodkach drugorzędnych, które powstaną przy placach <sup>ważniejszych</sup> lub węzłach komunikacyjnych.

Ze względu na pierwszorzędną rolę ośrodka, który z charakteru swego stanowić będzie niejako małą dzielnicę pracy i handlu - tu bowiem mieszkańcy dzielnicy załatwiać będą znaczną część swych interesów, zagadnienia komunikacyjne muszą być rozwiązane w związku z ośrodkami - centrami życia dzielnic.

Przedewszystkiem więc siłą drugorzędna w samej dzielnicy służyć winna dla powiązania ośrodka głównego z pomocniczymi oraz - dla połączenia poszczególnych części dzielnicy z jej ośrodkami, a to ze względu na jej doniosłą rolę, odejmującą wiele funkcji dziel-

nicy centralnej hardlowo-biurowej i pozwalającą na załatwianie całego szeregu interesów dzielnicy na miejscu.

Najważniejsze zagadnienia komunikacyjne dzielnicy t.j. swiązanie jej ze śródmieściem oraz komunikacja międzydzielnicowa, rozwijają się przy pomocy sieci komunikacji miejskiej - pierwszorzędnej.

Normalny rozwój dzielnicy mieszkaniowej nie da się pomyśleć bez zagwarantowania jej dogodnej, taniej i szybkiej komunikacji ze śródmieściem, z którym jest swiązana szeregiem spraw natury ekonomicznej, gospodarczej, administracyjnej, kulturalnej i t.p.

W pierwszym rzędzie występują tu interesy mieszkańców dzielnicy, dlatego też swiązanie ze śródmieściem winno być traktowane pod kątem uproszczenia tej komunikacji, o ile to możliwe dla każdej części dzielnicy, by nie obciążać dodatkowo ośrodka dzielnicy.

Arteria, która może spełnić tę rolę jest tzw. arterja promieniowa.

Dzielnice poszczególne poprzecinane są jedną lub więcej arterjami promieniowymi, które zbierają ruch z dzielnicy i skierowują szybką komunikację do śródmieścia. Obok jednej z tych arterji porządane jest usytuowanie ośrodka dla zapewnienia również centrum dzielnicy swiązania ze śródmieściem.

Drugim doniosłym zagadnieniem komunikacyjnym dla dzielnicy jest swiązanie ich między sobą, lecz z pominięciem śródmieścia. Z komunikacji dzielnicową wiążą się sprawy dojazdów do dzielnic przemysłowych, składowych, terenów specjalnych parków i t.p.

Wzajemne interesy międzydzielnicowe, powinny być szatowane, jeśli chodzi o komunikację, z pominięciem centrum, które w mieście zawsze jest przecięzione komunikacyjnie. Związanie więc w tym wypadku ośrodków dzielnicowych /zry.rys.1/ uskutecznione jest przy pomocy arterji okólnej, przebiegającej przez różne dzielnice i wiążącej kolejno ich centra między sobą.

Pokozenie ośrodka obok najdogodniejszych arterji, wiążących z centrum miasta oraz przy najważniejszej arterji komunikacji między dzielnicowej - gwarantuje sprawność funkcjonowania i rozwoju ośrodka, jako w swym rodzaju małej dzielnicy handlu i pracy w poszczególnych dzielnicach mieszkaniowych.

Opisana powyżej zasada rozpalnowania dzielnic mieszkaniowych w Warszawie w zależności od terenów higienicznych i komunikacji i wynikające stąd rozbięcie części mieszkalnej miasta na odrębne dzielnice - w zupełności pokrywa się z aktualnymi dążnościami decentralizacyjnymi miasta.

## Dzielnica I.

Zolibórz - Buraków - Marymont  
Mkociny - Kaskada - Ruda - Szol-  
nowiec.

Omawiana dzielnica obejmuje tereny, leżące na północo-zachód od śródmieścia Warszawy, po lewej stronie Wisły w dół rzeki. Niemal cały ten obszar z wyjątkiem terenów Rudy i Potoku, położony jest na wysokim brzegu Wisły.

Granice omawianej dzielnicy są:

- a/ od południa kolej obwodowa
- b/ od północo-wschodu Wisła
- c/ od północo-zachodu rezerwat
- d/ od południo-zachodu zabudowanie dzielnicy II Koła, ograniczające Powązkowski klin zieleni.

Dzielnica obejmuje powierzchnię..... ha  
/z wyłączeniem klinów zieleni/.

Przewidywana ilość mieszkańców.....

Charakterystyczną cechą dla lewego brzegu Wisły jest skarpa nadbrzeżna, wznosząca się stromo bądź nad samą wodą, to znów oddalająca się od rzeki na przestrzeń dochodzącą 5.5 kilometrów. Na północy omawianej dzielnicy skarpa ta wznosi się stromo nad samą wodą; na południe od Bielan skręca i oddala się łagodnym łukiem od rzeki, pozostawiając w dole Rudę i Potok. Dopiero na terenach Marymonta zaczyna się przybliżać znów ku Wiśle i pod Cytadelą wznosi się stromym brzegiem nad rzeką.

Na tej samej przestrzeni co i skarpa, Wisła również robi łuk, ale we wręcz przeciwnym kierunku, pozostawiając za łachą Wiślaną Kępę Potocką i Rządową, zwiększoną znacznie przez projektowaną regulację koryta rzeki. Wysokość skarpy sięga do 20 mtr. od poziomu Wisły.

Dalej nad skarpą teren wznosi się łagodnie i sięga przy ulicy Powązkowskiej 28 mtr. wysokości

Tereny omawianej dzielnicy, położone na wysokim brzegu Wisły, są piaszczyste gliniaste, nadające się do zabudowy. Wyjątek stanowią grunta, znajdujące się poniżej skarpy na wybrzeżu Wisły- Ruda i Potok oraz część bagnistych terenów Izabelina, Skodowca i Marymontu, stanowiąca koryto dawniej płynącej tędy rzeki Rudawki. Projektowana regulacja przewiduje na tych bagnistych gruntach stworzyć zieleń i połączyć istniejące do dziś wody w jeden ciąg spływający ku Wiśle, co wpłynie na osuszenie sąsiadujących gruntów.

Znacznie większa część terenów omawianej dzielnicy przypada na grunta państwowe niż prywatne. Stąd łatwiej było dla tej dzielnicy, niż którejkolwiek innej uwzględnić potrzeby racjonalnej zabudowy mieszkaniowej i higienę, oraz wydzielić znaczne obszary na instytucje użyteczności publicznej.

Drobne własności prywatne koncentrują się we wsi Burakowie, Skodowcu i Izabelinie. Izabelin, zabudowany obecnie domkami jednopiętrowymi, przeważnie drewnianymi, został wyregulowany; przeprowadzenie ciągu wód na gruntach bagnistych po zasypanej rzeczce poprawi znacznie higieniczne warunki tego osiedla, zostanie ono jednak na dłuższy

26  
przeciąg czasu o innym charakterze od reszty terenów tej dzielnicy.

Powiązanie arterjami komunikacyjnymi ze śródmieściem ma dla omawianej dzielnicy tem większe znaczenie, że rozbudowa dworca Gdańskiego i cmentarze izolują ją całkowicie od sąsiednich dzielnic o charakterze mieszanym. Przejazdy są projektowane tylko przy arterjach głównych - pomiędzy nimi nie będzie żadnych mniejszych ulic, mogących być połączeniami odciążającymi najważniejsze kierunki ruchu.

Głównymi arterjami, wiążącymi dzielnicę ze śródmieściem są: N.S. i Nr.11. Arteria N.S., najważniejsza z kierunków północ-południe miasta, opisana w omawianej dzielnicy zafiksowana jest wydanymi regulacjami i powstającymi gmachami szerokości 50 mtr.; do ul. Gdańskiej przeprowadzona jest wolnym terenem, od tej ulicy wpada w szosę Marymoncka. Arteria Nr.11 projektowana jest z koleją nadziemną - stąd projektowana dla niej minimalna szerokość 36mtr. do ośrodka dzielnicy, dalej arteria rozszerza się do 45 mtr. alei; kolej przejdzie w zieleni bulwaru, a począwszy od skrzyżowania z kierunkiem 93, poza właściwą dzielnicą mieszkaniową - projektuje się szeroki bulwar 127 mtr.

Kierunek ten prowadzi na projektowane lotniska w aglomeracji Warszawy i wielkie rezerwy lasów państwowych, które jako przyszłe tereny wycieczek dla ludności

stolicy, muszą być powiązane szerokimi spacerowymi bulwarami.

Arteria 903 - 910 do N.S. ma dziś pierwszorzędne znaczenie, jako jedyna wiążąca Żolibórz i Marymont ze śródmieściem /i to nie bezpośrednio, lecz przez Cytadelę i ul. Zajęczka/. Po zrealizowaniu przejazdów kolejowych dla arterji N.S. i Nr.11, kierunek ten nie będzie już mieć tak pierwszorzędnego znaczenia, stanowić jednak będzie wraz z poprzednio omawianymi arterjami jedno z najważniejszych połączeń omawianej dzielnicy ze śródmieściem. Te wszystkie trzy arterje przechodzą przez najważniejsze place dzielnicy i stanowią główny szkielet, dokoła którego rozmieszczone są bloki mieszkalne.

Oprócz tych arterji o znaczeniu pierwszorzędnym, przechodzących przez tereny zabudowane dzielnicy - dwie inne arterje: Powązkowska Nr. 12 i bulwar nadbrzeżny Nr. 901 ograniczają dzielnicę z dwóch stron przy parkach i cmentarzach.

Bulwar nadbrzeżny 901 został po wale nadwiślańskim i ma znaczenie nie tylko komunikacyjne, co spacerowe; szczególnie w omawianej dzielnicy bulwar będzie mieć piękne położenie, nie tylko z rozległym widokiem na Wisłę, lecz z drugiej strony z przyległymi doń projektowanymi parkami na Żoliborzu, Kępie Potockiej i Bielanych. Istniejąca, poszerzana ul. Kamedułów Nr. 902 rozgałęziając się od bulwaru nadbrzeżnego przy Cytadeli i spotykając się z nim pod Bielanami, stanowi

krótsze połączenie w tym samym kierunku -  
ciąciwą Żuku.

Oprócz wyżej wymienionych kierunków zasad-  
niczych, znaczenie wiążące ulicy Burakowa  
i Skodowca z Wolą na Elbląska - Burakowska  
Nr. 98 jako komunikacyjna poszerzona do 26  
/Elbląska/ i 20 /Burakowska/ metrów.

Jako główny ośrodek omawianej dzielnicy  
wybija się na plan pierwszy przez to central-  
ne położenie szereg najważniejszych kierunków  
komunikacyjnych dzielnicy plac przy N.S. /Ma-  
rymonckiej/ na skrzyżowaniu z arterjami Nr. 906,  
907 i 11.

Ponieważ plac ten, odgrywać będzie równo-  
cześnie rolę ośrodka skupiającego najważniej-  
sze gmachy administracji miejskiej i państwo-  
wej i węzła komunikacyjnego, projektuje się  
go znacznych rozmiarów. Plac zaprojekto-  
wany jest całkowicie i z trzech stron przy-  
lega do terenów, stanowiących własność państwa-  
stąd wydziela odpowiednie tereny na użytecz-  
ność publiczną i nadać całemu kompletowi  
gmachów w ośrodku charakter reprezentacyjny.

Oprócz gmachów administracji, jak dziel-  
nicowego magistratu, projektuje się przy  
placu powstanie dworca dla przystanku kolei  
północ-południe, przechodzącej przez plac.

Gmachy handlowe, które z centralizują się  
w ośrodku, powstaną przeważnie nie bezpośrednio  
przy placu, lecz poza gmachami użyteczności  
publicznej, stąd ośrodek dzielnicowy rozwinie  
się znacznie na sąsiadujące z placem bloki  
budowlane. Również nie bezpośrednio przy

placu, lecz w ośrodku dzielnicowym przewidziane jest umieszczenie domu ludowego.

Oprócz użyteczności publicznej, o charakterze administracyjnym, grupujące się w ośrodku dzielnicowym, każdy kompleks bloków budowlanych znajdujący się między ważniejszymi ulicami, mieści pewien procent terenu przeznaczanego na użyteczność publiczną. Przewidziane jest powstanie całego szeregu zakładów naukowych począwszy od szkół wyższych, zawodowych, średnich aż do szkół powszechnych, przedszkoli i żłobków dla dzieci; przewidziane są kościoły, instytucje wojskowe, warsztaty autobusowe i t.p.

Ponieważ tereny omawianej dzielnicy stanowią w znacznej części własność państwową, dlatego projektowana użyteczność publiczna zaspokoić ma nie tylko potrzeby danej dzielnicy, lecz również przewidywane są znaczne obszary pod użyteczność publiczną o charakterze specjalnym dla potrzeb całego miasta, jak zakłady dla głuchoniemych i ociemniałych na terenach budowlanych, instytut wychowania fizycznego w parkowych specjalna dzielnica szpitalna, a w Włocianach szpital umysłowo chorych.

Z komunikacji międz dzielnicowej najważniejsze znaczenie ma arterja Nr.77/Z.Kraśnińskiego/ zaprojektowana w ten sposób, że przez przewidziany most Nr.3 łączy Żoliborz z Pragę /na Bródno/; przeprowadzona w

100

kierunku południowo - zachodnim przechodzi przez waży pomocniczy ośrodek dzielnicy plac Wilsona, przecina wszystkie najważniejsze arterje łączące dzielnicę ze śródmieściem i przez klin zieleni prowadzi do następnej dzielnicy Nr.II Koża, wprost do placu w jej ośrodku dzielnicowym. Szerokość jej, zafiksowana dawnymi planami regulacyjnymi i powstającą zabudową 45mtr.

Przez projektowany w dalszej przyszłości most Nr.2 nawprost ulicy Toruńskiej, oznaczona dzielnica zostanie połączona z Pragą /na Felcowiźnie/ arterją Nr.906. Arterja ta prowadzi na ośrodek dzielnicowy i została potraktowana w ten sposób, że od placu ośrodka ku Wiśle rozwija się w kształcie alei, rozszerzającej się w park na Skodowcu z basenem wody. W planie obecnym park ten okrążają dwie ulice 912 /po istniejącej ul. Rudzkiej/ i 913 /nowo-projektowana/; po przeprowadzeniu mostu, gdy ruch tę arterją będzie znacznie wzmożony przewiduje się stworzyć połączenie bezpośrednie przez zieleni i wodę. Od stawu na Skodowcu i zbiegu kierunkiem 903 arterja 906 otrzymuje znaczne poszerzenie do 75 mtr., gdyż wzdłuż niej projektowany jest kanał, sprowadzający wodę z Kaskady i Izabelina do Łachy Wiślanej.

Część arterji Nr.906 od projektowanego mostu Nr.2 do placu ośrodka dzielnicowego jest najważniejszą - tu też na znaczniejsze szerokości potraktowane jako aleja; po doprowadzeniu ruchu z mostu, do placu w ośrodku dzielnicowym - ruch z Pragi rozbija się na

181

różne kierunki; arterja 906 potraktowana jest jako ulica o szerokości 30 mtr. wiążąca ośrodek dzielnicy z arterją Nr. 93 i przy jej pomocy prowadząca na dzielnicę II - Koło.

Arterja Nr. 93 przez przewidywany most Nr. 1 pod Bielanami łączyć się będzie z Pragą na Żereń. W opisywanej dzielnicy prowadzi jako aleja wśród zieleni o szerokości 35 mtr. na Bielanych, a 55 mtr. na terenach, graniczących z jednej strony z zabudową. Jest to arterja oddzielająca dzielnicę mieszkalną od projektowanych rezerwatów; łączy omawianą dzielnicę z Kołem, gdzie projektowana jest w tym samym charakterze aleja. Również jako aleja 55 metrowa z lokalnymi poszerzeniami projektowana jest arterja Nr. 95, przechodząca pomiędzy blokami budowlanymi w kierunku od Instytutu Wychowania fizycznego do powązkowskiego klina zieleni, czyli aleja spacerowa, wiążąca tereny mieszkalne z osadami wypoczynkowymi i sportowymi. Jako ważny kierunek międz dzielnicowy wiąże ona Włociny z Kołem.

Z komunikacji drugorzędnej ważne znaczenie lokalne ma projektowana ulica 904 przeprowadzona w kształcie Żuku od strony zachodniej i północnej ośrodka dzielnicowego tak, że przecina wszystkie najważniejsze promieniowe kierunki ulic od strony północnej i zachodniej rozchodzące się z placu ośrodka dzielnicowego. Poza ośrodkiem ulica 904 została prze-

102

prowadzona z jednej strony w kierunku Wisły aż do arterji kamedużów 902, z drugiej w kierunku óródniescia po ul. Przasnyskiej, dając w ten sposób dogodny dostęp z dzielnicą mieszkaniową, do terenów parkowych i nadbrzeżnych.

Arterja 903, której główny kierunek łącząc się z arterjami 910 i N.S. prowadzi do ośrodka dzielnicowego, w właściwym swem przedłużeniu + /ul. Adama Mickiewicza/ otrzymuje projektowany kierunek na Skłodowiec, skąd jako kierunek ul. Marji Kazimiery i dalej projektowany w terenach parkowych Bielan przeprowadzona jest do klasztoru kamedużów. Szerokość jej ul. Mickiewicza 45 mtr., dalej pomiędzy ul. Potocką a arterją Nr. 904 - 26 mtr., w lasku bielańskim 20 mtr.

Również w kierunku Bielan i kościoła kamedużów prowadzi ulica Nr. 911 - poszerzenie ulic Gdańskiej, Leśnej i dalej przeprowadzone przez lasek po istniejącej ścieżce, szerokości 26 /poszerzenie Gdańskiej/ i 20 po Leśnej i w obrębie lasku.

Oprócz głównego placu w ośrodku dzielnicowym, posiada Żoliborz kilka ważnych placów, na których również koncentrować się będzie życie dzielnicy - stanowią one rodzaj drugorzędnych ośrodków.

Do takich należy plac Wilsona, który chociaż zabudowany tylko domami kooperatyw mieszkaniowych ze sklepami w parterze, ze względu na swe dogodne położenie wybija się jako

103  
pomocniczy ośrodek dzielnicowy.

W charakterze specjalnie reprezentacyjnym zostały zaprojektowane na Żoliborzu: plac Grunwaldzki i plac Inwalidów; zostały one ujęte w jedną koncepcję przez zaprojektowaną aleję Wojska Polskiego Nr. 909 prowadzącą od placu Grunwaldzkiego ku Cytadeli, którą projektuje się stworzyć i przebudować monumentalne architektoniczne założenie z tarasami nad Wisłą. Plac Grunwaldzki przewiduje się jako plac reprezentacyjny dla rewji wojskowych - stąd wynika jego znaczny rozmiar. Przy nim, na terenach państwowych powstaną gmachy dla potrzeb wojskowych, utrzymane w charakterze jednolitym i monumentalnym. Również aleja Wojska Polskiego, jako wybitnie reprezentacyjna, potraktowana jest szeroko.

Plac Inwalidów, chociaż zabudowany gmachami prywatnymi jak hotel, spółdzielnie mieszkaniowe - utrzymany będzie w charakterze placu reprezentacyjnego przez stworzenie jednolitej sylwety domów i wzniesienie projektowanego pomnika pośrodku placu który widoczny będzie w perspektywie każdej z trzech arterji krzyżujących się w placu Inwalidów.

Na Żoliborzu przewidziane są jeszcze place znacznych rozmiarów o zupełnie innym charakterze - są to place Lelewela i Chrobrego - mianowicie na uboczu od arterji komunikacyjnych potraktowane - jako skwery. -

Przy arterji Powązkowskiej Nr. 12 projektowane są przy skrzyżowaniu jej z kierunkami 77 - 98, 908, 93 - 906 trzy place spełniające tylko rolę węzłów komunikacyjnych.

Sposób zabudowania dzielnicy wyjaśniony jest szczegółowo na planie strefowym i jego opisie. Zaznaczyć należy, że omawiana dzielnica, jako wybitnie mieszkaniowa, projektowana jest według stref II i III-ciej.

Przyjętą zasadą jest zabudowanie wyższe i intensywniejsze przy placach i ośrodkach dzielnicowych. Zabudowanie obrzeżne wzdłuż arterji i ważniejszych ulic mieszkalnych, luźne na krańcach dzielnicy przy rezerwatach i parkach. Zabudowanie o mniejszej ilości kondygnacyj wewnątrz bloków, o większej przy ulicach.

Zasadniczy układ arterji komunikacyjnych, koncentrujących się w ośrodku dzielnicowym, jest promienisty. Również od placów Wilsona Inwalidów i Grunwaldskiego arterje i drobne ulice rozchodzą się promieniowo. Stąd wynika zasadniczy układ bloków między głównymi kierunkami ulic - wachlarzowy.

Teren przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową w omawianej dzielnicy jest otoczony z dwóch stron kompleksami parków spacerowych, ogrodów sportowych i cmentarzy; zielen ta jest ujęta w dwa kliny: nadwiślański i powązkowski. Klin nadwiślański ciągnie się znacznie dalej poza dzielnicę mieszkalną, przechodząc w rezerwatach w Nko-

165  
ciański laszek miejski. W skład tego klimu, oprócz Łasku młocińskiego, wchodzi laszek bieleński, obszerny teren przeznaczony na potrzeby Instytutu Wychowania Fizycznego, kępa Potocka i Rządowa, projektowane parki; ogrody sportowe na północo - zachód arterji Nr.77 i tereny Cytadeli potraktowane jako park.

Należy podkreślić, że zieleń klimu nadwisiańskiego w omawianej dzielnicy posiada wyjątkowo malownicze położenie w związku z wzniesieniem terenu nad samą Wisłą i stąd będzie stanowić najpiękniejsze pasmo parkowe w całej stolicy - a więc pobrzeże musi być odpowiednio wyzyskane, aby stanowić teren atrakcyjny spacerów nie tylko dla mieszkańców dzielnicy lecz i śródmieścia Warszawy.

W sąsiedztwie z klinem przewiduje się utrzymanie pewnego obszaru zalesionego pomiędzy arterjami 93 i N.S. i 11, wydzielenie około 35 ha przy arterji N.S. /Marymonckiej/ na ogród przy szkole ogrodniczej.

Dla połączenia dzielnicy z rezerwatem leśnym państwowym / las i puszcę Kampinowską/przewidywanymi letniskami projektowany jest szeroki bulwar spacerowy 127 mtr. z trasą kolei. Do bulwaru tego będzie przylegać okrojony znacznie przez projektowany szpital umysłowo chorych, laszek państwowy w Młocinach i sąsiadujący z nim teren wspomnianego szpitala.

W skład powązkowskiego klina zieleni wchodzi cmentarze istniejące i projektowane, pozatem parki spacerowe i sportowe. Cały

niemal klin zaprojektowany jest na gruntach państwowych.

W samej dzielnicy mieszkalnej, oprócz bulwarów, skwerów, ogródków w blokach budowlanych i t.p., przewidziane są dwie większe założenia parkowe:

1/ Na Burakowie

2/ Zieleni zgrupowana przy projektowanej ciągu wód od Izabelina, Skodowiec, Marymont i Rudę do Łachy Wiślanej przy Kępie Potockiej. Przeprowadzenie ciągu wody w kierunku Łachy ma na celu odwodnienie /mokrych terenów po zasypanej rzece Rudawce, a tem samem uczynienie ich zdatnymi do zabudowy.

Projektowane cmentarze dla potrzeb dzielnicy umieszczone zostały w powązkowskim klinie zieleni na gruntach odpowiednich pod względem grzebalnym, stanowiących własność państwa. Obszar cmentarza wynosi 20 hektarów, dostęp przez aleje 95 i 77 oraz arterje 12.-

### Dzielnica III

Ochota - Rakowiec - Szczęśliwice

Omawiana dzielnica leży na południo - zachód od śródmieścia; granice jej stanowią:

a/ Od północo zachodu tereny kolejowe linii średnicowej wschód - zachód.

b/ Od zachodu i południo zachodu linja kolejowa śląska i kolej obwodowa; poza trasami kolejowymi znajdują się tereny, przeznaczone na rezerwy.

c/ Wschodnią część omawianej dzielnicy stanowi mokotowski klin zieleni; na północ od niego granica dzielnicy biegnie wzdłuż ul. Stołecznej, Koszykową na zachód, dalej Raszyńską do alei Jerozolimskiej.

Część oznaczonych terenów, na północ od ulicy Kopińskiej i Wawelskiej, stanowi dzielnicę o charakterze mieszanym; na południe od ulicy Kopińskiej rozciąga się właściwa dzielnica mieszkaniowa.

Przewidywana ilość mieszkańców w danej dzielnicy

1/ W blokach o charakterze mieszanym .....

2/ - „ „ mieszkaniowym .....

R a z e m

Omawiana dzielnica zajmuje obszar

1/ Tereny budowlane .....

2/ Zieleni i strefa filtrów .....

R a z e m

3/ Cmentarz poza obrębem miasta 18 ha.

Teren omawianej dzielnicy jest gliniasto piaszczysty, nadający się do zabudowy.

Wzniesienie nad poziom Wisły 30 - 36 mtr.

Jednakże w części południowej tej dzielnicy, jak również w sąsiadującym rezerwacie spotykają się gliniarki po licznych cegielniach, które występują całkami grupami i nawet po zasypaniu stanowią grunt nieodpowiedni pod zabudowę. W stanie obecnym gliniarki wypełnione są szczęściwo wodą.

Pod względem własnościowym wchodnią część omawianej dzielnicy stanowią grunta fundacyjne i państwowe - przeznaczone na parki, ujęte w jedną całość "mokotowskim" klinem zieleni.

Motywy, które zadecydowały o przeznaczeniu tych gruntów na zieleni, omawiane są niżej.

Tereny miejskie zajmuje stacja filtrów.

W właściwej dzielnicy mieszkalnej zachodnią część stanowią wyłącznie tereny prywatne; tylko w części wschodniej, na południe od ul. Opaczewskiej ciągną się tereny fundacyjne miejskie aż do kolei obwodowej na granicy rezerwatów.

Powiązanie omawianej dzielnicy z centrum miasta stanowią cztery arterje, z których dwie przechodzące przez środek dzielnicy, Grójecka i Szczęśliwicka, są to ulice istniejące dwie zaś pozostałe są nowo - projektowane i ograniczają teren zabudowany dzielnicy od północy /arterja Nr.1/ i od wschodu /arterja Nr.3".

Arterje te o znaczeniu pierwszorzędym dla całego miasta i sąsiedniej aglomeracji, zostały opisane w /art. ...., tutaj należy podkreślić ich znaczenie lokalne, jako głównych kierunków komunikacyjnych danej dzielnicy z miastem, które zbierają ruch z sąsiadujących drobnych ulic mieszkalnych. Dlatego też zewnątrz ich musi być znaczne istniejące ulice przez się - Grójecką do 50 mtr. a Szczęśliwicką, po której przebiega trasa kolei elektrycznej do 30 mtr; szerokości te zostały zatwierdzone wydaniami regulacjami.

Szerokość nowych arterji projektowana jest dla arterji Nr.1 30 mtr., dla arterji Nr.3, wiążącej miasto z portem lotniczym 36 mtr.

W omawianej dzielnicy przewiduje się rozwój trzech ośrodków dzielnicowych:

1/ Ośrodek główny położony bliżej śródmieścia, znajduje się w części północnej, zabudowanej w charakterze mieszkalno-handlowym, przy placu Narutowicza.

Plac ten przez swe wygodne położenie w stosunku do śródmieścia przy zbiegu dwóch ważnych ulic z arterją Grójecką i przez staczające go już obecnie gmachy monumentalne, wreszcie przez swój znaczny obszar wybija się na plan pierwszy jako ośrodek dzielnicowy. Przy placu tym projektowany jest gmach administracyjny dla danej dzielnicy. Oprócz tego z istniejących gmachów użyteczności publicznej znajduje się przy placu kościół.

2/ Drugi ośrodek w dzielnicy mieszkalnej projektowany jest pomiędzy dwoma głównymi kierunkami komunikacyjnymi, łączącymi ją ze śródmieściem

aleją Grójecką i Szczęśliwicką.

Centralnem miejscem omawianego ośrodka jest projektowany plac z zieleniem. Położenie placu wybrane jest tak, że licząc z boku głównego ruchu w mieście ku dzielnicy biurowo-handlowej, powiązany jest równocześnie dogodnie ze śródmieściem przez ulicę Siewierską poprzeczną do Grójeckiej i Szczęśliwickiej.

Z dzielnicą mieszkalną powiązany jest ośrodek pięcioma ulicami o charakterze lokalnym, które zbiegają się z różnych kierunków przy placu. Omawiany ośrodek dzielnicy znajduje się na terenach prywatnych, przewiduje się postawienie przy nim domu ludowego przy placu przed projektowanym skwerem na gruntach wydzielonych z parcelacji terenów prywatnych pod użyteczność publiczną.

Handel rozwijać się będzie w blokach sąsiadujących z placem i arterjami Grójecką i Szczęśliwicką.

3/ Jako trzeci ośrodek dzielnicowy wybija się automatycznie plac przed dworcem na Czystem, gdzie oprócz dworca osobowego projektuje się dworzec pocztowy i pocztę. Jako plac przeznaczony dla zajazdu i postoju pojazdów, został zaprojektowany po jednej stronie arterji komunikacyjnej /Nr.1/, która skupia ruch we wszystkich innych pozostałych ulic dojazdowych.

Ponieważ omawiana dzielnica, stanowi pewną wyodrębnioną część miasta Warszawy, projektuje się powstanie w ośrodku dzielnicowym gmachu administracji miejskiej - dzielnicowego

magistratu. Z innych gmachów użyteczności publicznej, jedno mieć będą charakter ściśle dzielnicowy, jak projektowany gmach ludowy /przy drugim ośrodku dzielnicowym/. Kościół przy placu Narutowicza, targowisko, szkoły średnie i powszechne, inne - są to gmachy powstające w tej dzielnicy, ale obsługujące całe miasto, jak: instytut radowy, dom akademicki, projektowane muzeum botaniczne, urząd miar i wag i stacja filtrów.

Z gmachów związanych z komunikacją projektowane są w tej dzielnicy: dworzec pocztowy, remiza tramwajowa, garaże, prócz tego zakład spalania śmieci.

Z gmachów wchodzących w zakres sportu i higieny - powstanie cały szereg budynków związanych z potrzebami sportu przy boiskach i parkach sportowych, opisanych niżej.....

Na Rakowcu na gruntach fundacyjnych projektowany jest dzielnicowy ośrodek zdrowia i kąpielisko. Przy Opaczewskiej projektuje się wybudowanie zakładu spalania śmieci. Również powstać ma w tej dzielnicy gmach straży pożarnej.

Poza obrębem mieszkalną omawianej dzielnicy w rezerwatach na Okęciu projektowane jest lotnisko wojskowe i cywilne. Na najbliższy przeciąg czasu lotnisko to ma obsługiwać całe miasto, gdyż nie przewiduje się w najbliższych latach budowy drugiego portu lotniczego. Stąd nader ważną rolę odgrywa dogodne połączenie lotniska z sąsiednimi

112

dzielnicami i ze śródmieściem.

Dla połączenia portu lotniczego z omawianą dzielnicą oprócz wyżej opisanych arteryj Grójeckiej i arterji Nr.3, prowadzących i Grójecka do portu cywilnego, art. Nr.3 do portu wojskowego, zostały przewidziane dwie inne arterje łączące port cywilny: arterja 301 w kierunku na stadjon Szczęśliwicki i łącząca lotnisko przez przejazd kolejowy Nr. - a, z sąsiednią dzielnicą II Wolą i Kołem: arterja Nr. 302 rozpoczynająca się przy zbiegu Grójeckiej z Opaczewską i przeprowadzona jako aleja przechodząca między projekt. parkami na Rakowcu, okrążająca z dwóch stron fort na Batoryjce projektowany jako ogród z mauzoleum włoskim /które będzie stanowić jej perspektywiczne zamknięcie/ i dalej przechodząca przez rezerwat jako aleja z zielenią szerokości 35 mtr. Profil Nr.....

Arterja Nr. 303 jest rozgałęzieniem ważnej radialnej arterji Nr. 3 i prowadzi do okólnicy w pobliżu lotniska, gdzie kierunek jej wzbija się nadwa doprowadzając do portu cywilnego z jednej do wojskowego z drugiej strony.

Z wyjątkiem arterji Nr. 301, wszystkie wyżej opisane kierunki stanowią rozgałęzie-

nia arterji Grójeckiej, zaprojektowane w celu uproszczenia komunikacji na lotnisko.

Włączenie lotniska z sąsiednią dzielnicą Mokotowem, opisane jest niżej w dzielnicy Nr. IV.

Przez omawianą dzielnicę przechodzi arterja reprezentacyjna, rozpoczynająca się od placu na Rakowcu przy alei Ujazdowskiej i przechodząca przez plac przy świątyni Opaczności, prowadząc do reprezentacyjnego stadionu na Szczęśliwicach.

Znaczenie i charakter tej arterji opisane jest wyżej arter. ....

Dla połączenia omawianej dzielnicy z sąsiednią II zostały przewidziane cztery przejazdy kolejowe a, b, c, d.. Przez przejazdy kolejowe a i b przy ulicach Mszczonowskiej i Bema zostały zaprojektowane ciągi uliczne okólne /opisane w / wiążące omawianą dzielnicę nie tylko z dzielnicą II lecz z sąsiadującą od wschodu dzielnicą IV i dalej prowadzącą na Pragę.

Ciągi te są następujące:

a/ Przejazd kolejowy a, ulica Mszczonowska - poszerzenie istniejącej uliczki na aleję z zielenicami o szerokości 50 mtr. - 6 bulwary, projektowane na pasie pofortecznym, a w miejscach gdzie pas się przerywa również i na terenach prywatnych, dla stworzenia jednego ciągu bulwarów. Bulwary te, oprócz roli komunikacyjnej jako jedna z ważniejszych arterji okólnych,

stanowiąc będą dla danej dzielnicy - arterję spacerową; parki zostały zaprojektowane dokoła bulwarów.

W mokotowskim klinie zieleni koncepcja bulwarów jest zbędna, gdyż zieleni po obu stronach arterji okólnej rozszerza się na parki.

Dopiero przeszedłszy teren przeznaczony na zieleni, na Mokotowie arterja okólna zostaje znów ujęta jako pas bulwarów.

b/ Drugi przejazd pod torami kolejowymi przy ul. Bema zaprojektowany dla połączenia Ochoty z Czyste; ulicę Bema poszerza się do 25 mtr. /szerokość zafiksowana wydanymi regulacjami/.

Dla uzyskania okólnego ciągu ulicznego projektuje się od ul. Bema do arterji Grójeckiej nową ulicę szerok. 36 mtr., wiążącą ul. Bema z ul. ks. Trojdena. Ul. Trojdena / poszerzona również do 36 mtr./ łączy się projektowaną aleją w mokotowskim klinie zieleni z ulicą Batorego na Mokotowie.

c/ Przejazd kolejowy C w kierunku ul. Młynarskiej wiąże jedną z najważniejszych arteryj omawianej dzielnicy Szczęśliwicką oraz ul. Niemcewicza / ciąg Nr. 305/ z Czystem.

d/ Najważniejszą jednak rolę odgrywa przejazd kolejowy d, przy ul. Towarowej, który ruch, koncentrujący się ze wszystkich rozgałęzień na arterji Grójeckiej wprowadza na ulicę Twardą wprost do śródmieścia.

Przejazd ten również wiąże ulicę Raszyńską i Koszykową - /kierunek ulic Nr.306/.

Dla powiązania dworca kolejowego na Czystem został przeprowadzony ciąg uliczny przez przedłużenie ulicy Kopińskiej, ulicę Kopińską poszerzono do minimalnej szerokości dla arterji komunikacyjnej 26 mtr. i ulicę Wawelską /ciąg Nr.307/.

Dla lepszego powiązania omawianej dzielnicy z Mokotowem zostały zaprojektowane arterje 308 i 309.

Ciąg uliczny 308 jest rozgałęzieniem okólnicy ..... przez poszerzenie ul. Pruszkowskiej do 20 mtr. i projektowaną aleję w mokotowskim klinie zieleni łączącą ją z ul. Madalińskiego na Mokotowie.

Ciąg uliczny 309 <sup>za/</sup> przez projektowanie ulicy Uniwersyteckiej łączy bezpośrednio ośrodki dzielnicowe Ochoty i Mokotowa.

Kolej obwodowa, przecinająca omawianą dzielnicę, nie odgrywa roli tamy w rozwoju dzielnicy, ani nie wywiera żadnego wpływu na przeznaczenie terenów lub różne ich ukształtowanie po obu jej stronach, jak to ma miejsce w innych dzielnicach.

Przeciwnie: dzielnica, rozłożona po obu stronach kolei obwodowej na jej odcinku północ-południe ma jedną wspólną koncepcję w rozplanowaniu - przeznaczeniu bloków, a dostateczna ilość przejazdów zapewnia jej dogodną komunikację i bagatelizuje znaczenie trasy kolejowej na omawianych terenach. Komunikacja wzdłuż kolei obwodowej zaprojektowana jest tak, że stano-

116

wi ona jakby jedną szeroką arterję, której środkiem przechodzi kolej, a po bokach na dwóch wąskich 13-to metrowych ulicach odbywać się będzie ruch kołowy i pieszy / ciąg uliczny Nr.310/. Dopiero na przestrzeni od Grójeckiej na wschód, gdzie kolej obwodowa stanowi granicę pomiędzy omawianą dzielnicą mieszkalną a rezerwatem, ulica położona wzdłuż kolei po stronie miasta, przedstawia ważne połączenie między dzielnicowe od Rakowca do Mokotowa i dlatego szerokość jej podniesiona jest do 26 mtr.

Oprócz trzech wyżej opisanych placów w ośrodkach dzielnicowych, ważną rolę w życiu omawianej dzielnicy odgrywać będą następujące place:

4/ Plac ze świątynia Opatrzności Bożej o charakterze reprezentacyjnym, projektowany na przyszłych terenach parkowych.

Monumentalny gmach świątyni stanowić będzie perspektywiczne zamknięcie aleji reprezentacyjnej -104 oraz dwóch innych aleji parkowych. Szczegółowe opracowanie tego placu rozstrzygnie konkurs.

5/ Plac przy mokotowskim klinie zieleni na skrzyżowaniu arteryj Nr.3 i Nr.308 i 303. Plac ten o znaczeniu węzła komunikacyjnego, przylegać będzie z trzech stron do terenów ogrodowych, a z jednej tylko do kolonii mieszkalnej

Do terenów zieleni zaliczyć należy również miejską stację filtrów, gdyż chociaż teren ten pozostanie zamkniętym dla publiczności, jednakże jako plac niezabudowany i porośnięty zielenią odgrywa on rolę neutralną a nawet do pewnego stopnia aktywną w oczyszczaniu powietrza pomiędzy terenami zabudowanymi.

Reprezentacyjny teren sportowy zaprojektowany na miejscu fortu Szczęśliwickiego. Ogród ten będzie mieć znaczenie nie tylko dla danej dzielnicy, lecz dla całego miasta - stąd powstała potrzeba dogodnego połączenia z centrum, które zostało rozwiązane przez zaprojektowanie reprezentacyjnej alei dojazdowej. Nr.304 i 2

Na potrzeby lokalne dla mieszkańców omawianej dzielnicy projektuje się ogrody sportowe na terenach fundacyjnych miejskich - t.zw. "park Wolności" ze stadionem i sąsiadujący z nim projektowany park z boiskiem szkolnym, ogródkami dziecięcymi, kortami tenisowymi i t.p.

Fort na Bateryjce, wiążący się z pasem bulwarów pofortecznych, projektowany jest na park; przewiduje się ustawienie w parku mauzoleum włoskiego; pomnik ten będzie stanowić akcent architektoniczny w perspektywie alei Nr.302 i bulwarów.

Na park spacerowy przeznaczają się tereny, przylegające do bulwarówifundacyjnych przy kolei obwodowej i prywatne, niezdatne do zabudowy z powodu glinianek.

Wszystkie wyżej opisane parki sportowe i spacerowe grupują się przy pasie bulwarów. W północo-zachodniej części omawianej dzielnicy, aby zapobiedz brakowi ogrodów, przewiduje się niewielki park przy ulicy na Batoryjce, położony częściowo na terenach państwowych, a częściowo prywatnych.

Cmentarz dla omawianej dzielnicy przewiduje się na terenach rezerwatu /Rakowiec/ w przedłużeniu mokotowskiego klina zieleni, ograniczony od północy i wschodu linią kolei radomskiej.

Wielkość cmentarza około 18 ha.

Usytuowanie cmentarza, aczkolwiek poza obrębem miasta, jest dogodne, gdyż najdalsze punkty omawianej dzielnicy położone są za ledwie w promieniu  $3\frac{1}{2}$  kilometrów odległości od bramy cmentarnej; średnia odległość wynosi tylko 2 kilometry.

Dostęp do cmentarza z zachodniej części omawianej dzielnicy przewidywany jest ulicami wzdłuż toru kolei obwodowej, a z północy arterją Nr.3.

Teren, projektowany pod cmentarz, znajduje się na wysokości około 30 mtr. nad poziomem Wisły, grunt suchy, piasczysto-gliniasty.-

## Dzielnica II Koło

Dzielnica Koło leży na zachód w  
śródmieścia Warszawy ograniczona:

Od północy powązkowskim klinem zieleni  
od zachodu aleji spacerową Nr. 94 bulwarami  
Nr. 96 i drogą Nr. 217, poza którą znajdują  
się wolne tereny rezerwatów.

Od południa terenami kolejowymi linii  
średnicowej wschód-zachód.

Od wschodu koleją obwodową.

W skład omawianej dzielnicy wchodzi poza  
właściwymi blokami mieszkalnymi tereny prze-  
znaczone jako składowe i przemysłowe. Tereny  
te znajdują się: a/ na północ od gruntów  
kolei średnicowej wschód-zachód, b/ przy  
kolei obwodowej pomiędzy ulicami II z. 219  
i 97 - są to tereny przeznaczone na hale  
targowe i t.p. c/ przy kolei obwodowej po-  
między ulicami 201, 202, 220, 221, 208.

Obszar omawianej dzielnicy wynosi            ha  
z tego dzielnica mieszkaniowa "            "  
ilość mieszkańców

Tereny dzielnicy Koła posiadają grunt  
piaszczysto-gliniasty, dobry pod budowę.  
Wysokość wzniesienia nad poziom Wisły waha  
się od 26 mtr. na północy do 39 mtr. przy  
ulicy Wolskiej. Średnia wysokość 34 - 36 m

Północną część dzielnicy w przybliżeniu  
na północ od ulic 208 i 220 stanowią tereny  
państwowe i miejskie, z pozostałych znacznie  
większa część jest własnością prywatną.  
Działki prywatne ciągną się wąskimi pasami  
przeważnie w kierunku północ-południe, co  
sprzyja przeprowadzeniu dobrze zorientowanych

ulic mieszkalnych.

Dwa najważniejsze kierunki, łączące dzielnicę Koło ze śródmieściem są to arterje: Wolska Nr. II z oraz Górczewska Nr.13. Arterja Wolska, poszerzona do 45 mtr., stanowi jedną z arterji „układu głównego” Warszawy, arterję Górczewską poszerza się do 36 mtr., co zostało zafiksowane wieloma wydaniami regulacjami.

Oprócz tych dwóch zasadniczych arterji, ważnym powiązaniem ze śródmieściem są arterje:

Arterja Nr. 204 prowadząca z ośrodka dzielnicy i projektowana jako ul. 26 mtr. szerokości po Obozowej na terenach składowych, a jako 50 metrowa aleja od ul. Nr.202 do placu ośrodka dzielnicowego. Od tego placu w kierunku rezerwatów rozdziela się na dwie ulice Nr. 206 i 205:

Arterja Nr. 208 będąca częściowo poszerzeniem do 26 mtr. ul. Łuszczewskiej, częściowo nowo projektowana. Prowadzi ona w kierunku projektowanych parków, a w rezerwacie przechodząc po istniejącej drodze - do terenów państwowych, przeznaczonych dla potrzeb wojska.

Arterja 97 przechodząca jako ulica 26-cio metrowa obok projektowanych hal, a dalej jako szeroka aleja /60 metrów i 80 metrów/ przez tereny parkowe i cmentarze Nr. 212.

Arterja 212 została zaprojektowana w celu izolowania ruchu spacerowego i konduktów pogrzebowych od ulic ruchliwych i głośnych.

Z drugorzędnych ulic, wiążących Koło ze śródmieściem wymienić należy kierunki:  
Ulica 201, zaprojektowana nieznacznej szerokości 18 metrów odgrywająca rolę odgraniczenia tere-

nów budowlanych od powązkowskiego klina zieleni.

Ulica Nr. 220 po ulicy Zawiszy poszerzone do 18 metrów.

Ulica Nr. 214 po istniejących: Dworskiej poszerzonej do 26 metrów i Jana Kazimierza do 18 metrów.

Ulica Nr. 216 odgraniczająca tereny budowlane od kolejowych.

Specjalne znaczenie dla omawianej dzielnicy ma arterja Elekcyjna Nr. 79 - 78 stanowi ona jakby główną oś, dokoła rozwija się dzielnica. Przy tej arterji grupują się główne węzły komunikacyjne i powstaną najważniejsze ośrodki dzielnicowe.

Główny ośrodek dzielnicowy projektowany jest przy zbiegu arterji 79 - 78 z arterją łączącą dzielnicę ze śródmieściem Nr. 204, oraz wyznym kierunkiem komunikacyjnym 78 - 222 - 96, który wiąże Koło z Żoliborzem i Pragę. Ośrodek dzielnicowy - plac i sąsiadujące z nim bloki budowlane - został całkowicie zaprojektowany na terenach państwowych i miejskich, co ułatwi nie tylko rozmieszczenie budynków użyteczności publicznej, ale utrzymanie reprezentacyjnego charakteru całości. Do placu od strony miasta prowadzi szeroka aleja 204 /na odcinku od ulicy 202 do placu/ na wprost której przy placu projektuje się wzniesienie domu ludowego. Z innych stron placu rozmieszcza się budynki związane z potrzebami szkolnictwa, prócz których pozostaje jeszcze dość miejsca na wzniesienie innych budynków użyteczności publicznej w miarę potrzeb.

Ruch handlowy dzielnicy koncentrować się będzie przy arterji Elekcyjnej Nr.79 w kierunku do arteryj Górczewskiej Nr. 13 i Wolskiej II z . Przy zbiegu z arterją 13, ulicą 210 /ul.Olbrachta poszerzona do 30 mtr./ przewiduje się plac o charakterze węzła komunikacyjnego i pomocniczego ośrodka dzielnicy.

Przy zbiegu z ulicą Moczydło projektowany jest znaczny teren /wykupiony przez miasto/ na wybudowanie hal targowiska. Przy arterji Elekcyjnej nawprost alei 212 przewidziane jest powstanie drugiego domu ludowego.

Ważny węzeł komunikacyjny przy zbiegu arterji 79 z kierunkami 214 i 218 stanowi projektowany plac, który ze względu na swe dogodne położenie odgrywać będzie większą rolę jako pomocniczy ośrodek dzielnicy. Ten pomocniczy ośrodek dzielnicy i ośrodek główny stanowią dwa skrajne węzły pomiędzy którymi arterja 79 odgrywać będzie zasadniczą rolę, koncentrując życie kulturalne, administracyjne i handlowe dzielnicy.

Oprócz opisanej użyteczności publicznej w ośrodkach dzielnicy przewiduje się rozmieszczenie budynków szkolnych, kościołów, o charakterze komunikacyjnym - w miarę potrzeb w innych punktach omawianej dzielnicy. Szkolnictwo średnie i niższe, wymagające równomiernego rozmieszczenia na całym terenie mieszkalnym, otrzyma odpowiednie place w całym szeregu bloków budowlanych.

Z komunikacji międzodzielnicznej oprócz dwóch najważniejszych wspomnianych arteryj

78 - 222 - 99 łączącej Koło z Żoliborzem i Pragę i jej rozgałęzienia, arterji 78 - 79 - 218, prowadzącej na Czyste, /a przez przejazd kolejowy na Ochotę/, ważną rolę odgrywać będą trzy inne arterje międzydzielnicowe:

Arterja 94, będąca przedłużeniem arterji 93 opisanej w poprzedniej dzielnicy.

Została ona zaprojektowana tej samej szerokości 55 mtr. i tak samo, jak w dzielnicy I oddziela tereny budowlane od rezerwatów, dając możliwość, jako aleja spacerowa, korzystania z otwartych widoków na wolne od zabudowy przestrzenie.

Prócz tego aleja ta graniczy i po stronie miasta od skrzyżowania się z ulicą 205 - z projektowanymi parkami i cmentarzami, co jej nadaje charakter wybitnie spacerowy.

Arterja 96, stanowi na całej swojej przestrzeni bulwar, projektowany na terenach porfortecznych, będących własnością państwa i tylko częściowo terenach prywatnych, włączonych do tego ciągu bulwarów.

Bulwar ten, rozpoczynający się w powązkowskim klinie zieleni obiega łukiem od zachodu ku południowi, na wschód przez kilka dzielnic mieszkalnych /z przerwą na terenach kolejowych linii średnicowej wschód - zachód/, stanowi pas szerokości około 90 - 100 mtr., stanowiąc ważny kierunek międzydzielnicowy, lecz prze-

dowszyszkim - koncentrując ruch spacerowy.

Parki zostały tak zaprojektowane, że oprócz mniejszych ogrodów o charakterze lokalnym /jak np. oddzielające przemysł od zabudowy mieszkalnej, skwery i ogrody na głiniakach i t.p./ - wszystkie większe założenia zieleni zostały rozmieszczone w sąsiedztwie pasa bulwarów tak, że stanowi on najwygodniejszy dostęp do ogrodów i boisk sportowych z domów prywatnych. W ten sposób mieszkańcy dzielnicy dążąc do terenów wypoczynkowych odbywać będą większą część drogi wśród zieleni.

Arteria Nr.80 - 81. została zaprojektowana i wyregulowana /ul.Redutowa/, jako ulica komunikacyjna, szerokości zaledwie 26 metrów, lecz stanowiąca ważne połączenie z dzielnicą III /Ochota - Rakowiec/ przez przejazd kolejowy, a.

Ważnym połączeniem omawianej dzielnicy z Ochoty będzie również ulica Bema przez przejazd kolejowy b; dlatego też poszerza się tę ulicę do 26 metrów.

Ulice drugorzędne o lokalnym znaczeniu są:

Ulica Nr.215, szerokości 18 mtr., poszerzenie istniejącej ulicy Sowińskiego.

Projektowana ulica Nr.202, oddzielająca tereny składowo - przemysłowe od mieszkalnych i dla lepszego ich izolowania przewidziana z zadrzewieniem od strony gruntów przeznaczonych na składy.

Projektowane ulice Nr. 211 i 213 o minimalnej szerokości 8 metrów, mające lokalne znaczenie jako oddzielające grunta przeznaczone na parki i cmentarze od terenów budowlanych i rezerwatów.

Projektowana ulica Nr. 203 stanowiąca przedłużenie arterji Nr. 96 w kierunku rezerwatów. Ulica ta zbiega się z ulicami Nr. 205 i 208 przy projektowanym placu w rezerwacie.

Co się tyczy zabudowania omawianej dzielnicy - tereny przemysłowe i składowe należą do strefy....

mieszkalne do strefy II i III-ciej. W blokach mieszkaniowych przyjęto zasadę strefowania w ten sposób, że zabudowanie wyższe i intensywniejsze może mieć miejsce przy placach i ośrodkach.

Zabudowanie obrzeżne wzdłuż arterji i ważniejszych ulic mieszkalnych, luźne w blokach położonych na zachód przy rezerwatach i parkach. Zabudowanie o mniejszej ilości kondygnacyj wewnątrz bloków, o większej przy ulicach.

Ponieważ główne arterje komunikacyjne i ulice drugorzędne biegną przeważnie w kierunkach północ - południe i wschód - zachód, więc dalszy podział na uliczki mieszkalne rozwinie się łatwo w zasadniczej orientacji dla zabudowania obrzeżnego : północ - południe.

Układowi temu sprzyja w danej dzielnicy podział własnościowy gruntów, gdyż po większej części parcele prywatne mają tu kształt pasów o kierunku północ- południe.

Omawiana dzielnica przylega do trzech ugrupowań zieleni:

1/ Na północy „powązkowski” klin projektowanych parków i cmentarzy

2/ Na zachodzie projektowany park na terenach państwowych pomiędzy arterjami 96, 205 i 208, prywatne tereny ogrodowe, Ulricha i projektowany cmentarz pomiędzy arterjami 94, 96 i 13.

3/ „Wolski” klin zieleni w skład którego wchodzi: obecny cmentarz prawosławny, na miejsce którego projektuje się założenie parku. Na zachód od tego parku, aż do arterji Nr.96, projektuje się powstanie nowych cmentarzy obok istniejącego katolickiego cmentarza wolskiego.

Na zachód od arterji Nr. 96 na forcie stanowiącym własność państwową i będącym obecnie w posiadaniu wojska; dalej poza granicami miasta na terenach rolnych; gruntach eksploatowanych przez cegielnie, projektuje się założenie większego parku, koniecznego w tej dzielnicy ze względu na znaczny brak zieleni. Dostęp do cmentarzy i parków w wolskim klinie zieleni zapewniony jest zarówno przez arterję Wolską II z jak i spacerową aleję 212 zaprojektowaną od arterji Nr. 79 osiowo przez cały klin zieleni

Oprócz opisanych wyżej większych ugrupowań zieleni, projektuje się powstanie pomiędzy blokami mieszkalnymi mniejszych parków dla potrzeb lokalnych są to:

a/ Park pomiędzy ulicami Nr. 220, 208, 202 i 221 oddzielający tereny składowe od mieszkalnych, tereny przeznaczone pod ten park zostały tak wybrane, że stanowią częściowo własność

miejską, na prywatnych zaś gruntach stanowią glinianki, niezdadne do zabudowy.

b/ Park w bloku przy ulicy Nr. 210 na terenach państwowych

c/ Park przy arterji Nr. 81 na gruntach prywatnych, pomiędzy terenami przemysłowo - składowymi a mieszkalnymi.

Cmentarze dla danej dzielnicy, ogółem 30 ha obszaru, projektuje się w dwóch miejscach:

1/ Przy arterji Górczewskiej Nr.13 i arterjach 94 i 96. 12 hektarów obszaru na terenach prywatnych,

2/ Pozostałą część potrzebnego terenu pod cmentarze projektuje się umieścić w wolskim klinie zieleni przy cmentarzu katolickim.

Prócz cmentarzy przewidzianych dla potrzeb danej dzielnicy, projektuje się w klinie wolskim cmentarz, mający obsługiwać część śródmieścia.

Cmentarze zostały zaprojektowane na terenach prywatnych z braku odpowiednio położonych terenów państwowych czy miejskich, na gruntach piasczysto - gliniastych.

Dostęp do cmentarzy zapewniony jest: ze śródmieścia do klinu wolskiego ulicami Nr. 97 i 214 do alei 212, z dzielnicy do cmentarza na południe od arterji Górczewskiej bulwem Nr. 96 i arterją Nr. 208.

~~DZIELNICE MIESZKANIOWE.~~

Położenie

Dzielnica V: Saska Kępa.-

Obszary obejmujące wolne nizinne tereny na t.z.Saskiej Kępie z różnych przyczyn, które zostaną omówione poniżej układają się w jednolitą całość. Dlatego też w planie zostały one ujęte w jedną dzielnicę mieszkaniową Saskiej Kępy, usytuowaną dogodnie w stosunku do centrum w południowo-wschodniej części miasta.

Dzielnica stanowić będzie jedną z dwunajmniejszych dzielnic mieszkalnych Pragi /drugą najmniejszą stanowi Brudno/. Obszar dzielnicy Saskiej Kępy wyniesie ..... ha. Ilość zaś ludności mającej w niej zamieszkiwać przewidywana jest na ..... mieszkańców.

W stosunku do klinów higienicznych dzielnica usytuowana jest w ten sposób, iż klin dolny Wisły oraz wcinająca się w miasto odnoga jego obejmują dzielnicę z trzech stron.

Saska Kępa stanowi więc, w stosunku do terenów higienicznych, dzielnicę bardzo korzystnie położoną. Również dogodnie jest położenie jej w stosunku do śródmieścia.

Z powyższych rozważań nasuwają się więc jako granice dla omawianej dzielnicy: od zachodu zapora naturalna - Wisła, od wschodu i południowo-wschodu arterja X rozdziela ją teren parkowy od wystawowego, od południa zapora naturalna - tory kolei państwowej obwodowej południowej na nasypie i rezerwy za nią położone; wreszcie od północy arterja 3-go Maja i teren portu oraz park Skaryszewski, który choć przeznaczony dla śródmieścia Pragi - obsługiwane będzie również w pewnym stopniu Saska Kępa.

Niemal więc ze wszystkich stron dzielnica ujęta jest granicami naturalnymi lub zapo-rami sztucznymi.

Grunty w dzielnicy są gliniaste lub piasczysto-gliniste stanowią więc odpowiednie tereny pod zabudowę - omawiany teren przedstawia się jako płaszczyna. Wzniesienie jego wynosi 2-4 mtr. nad 0 Wisły. Od strony Wisły przed zalewami w czasie ewentualnych wielkich przyborów - tereny zabezpieczone są zupełnie dostatecznie przez wał Miedzyszyński i Gocławski, których wysokość grzbietu wynosi 7,3 m. nad 0 Wisły.

Z powodu tego niskiego położenia i wód podskórnych, miejscami bardzo płytko występujących, grunt nie wszędzie jest dostatecznie suchy. Całkowitego przystosowania go do normalnych celów zabudowy i zamieszkania winny dokonać odpowiednie urządzenia kanalizacyjne, któreby odprowadzały gromadzący się w płytkich warstwach nadmiar wód.

Dla tych celów służyć ma stacja przepompowań naznaczonych w planie koło Alei 3-go Maja na terenach portowych.

Pod względem własnościowym w dzielnicy znajdują się prawie wyłącznie tereny prywatne o działkach powierzchniowo znacznych - wykorzystywanych jako łąki. Nie spowodują one jednak większych przeszkód przy regulacji, zaawansowana bowiem silnie parcelacja tych terenów na działki budowlane jest przeprowadzona z przystosowaniem do zamierzeń regulacyjnych.

Ośrodek został w planie przewidziany przy ulicy Franciszkańskiej, a to ze względu na dogodny usytuowanie w stosunku do sieci komunikacyjnej pierwszorzędnej, miejsce to bowiem znajduje się obok arterji promieniowej / ul. Miedzeszyńska / i posiada dogodny doprowadzenie do obwodnicy.

Odpowiada przeto zasadzie jaką pod względem komunikacyjnym przyjęto dla ośrodka.

Fakt iż niema przeszkód terenowych lub jakichkolwiek utrudniających rozplanowanie zabudowań również, jak i położenie prawie centralne w stosunku do dzielnicy - przemawiają za usytuowaniem ośrodka w tym miejscu.

Zaprojektowany jak wyżej ośrodek posiada więc w planie zasadnicze powiązania ze śródmieściem arterja A / ul. Miedzeszyńska / o szerokości 36 m. przyjętej dla większości arterji promieniowej

Rolę powiązania, zwłaszcza jeśli chodzi o komunikację z centrum Pragi, spełniać będzie w wielkim stopniu arterja B, / ul. Francuska - al. Zieleniecka / pomocnicza do promieniowej, którą z tych względów zaprojektowano w 30 m. szerokości. Dla wschodniej części dzielnicy dogodny powiązanie z centrum stanowią arterje ograniczające teren wystawowy z których zachodnia / H / o szerokości 25 m. ze względu na projektowaną na niej linię metro na estakadzie - będzie mieć wielkie znaczenie.

Odnosnie komunikacji międzodzielnicznej, to niemożliwa ona być przeprowadzoną w sposób dla ośrodka najwygodniejszy, trasa bowiem okolicy musi ominąć tereny wystawowe a pozatem uzależniona jest od mostu na Wiśle. Ze względu na to 17 obwodnica / y /, wiążąca Saską Kępę z sąsiednimi dzielnicami - Mokotowem i Grochovem przechodzi na południowym skraj dzielnicy, zapewniono dogodny połączenie arterjami / ul. Miedzeszyńska -

Francuska, al. Saska / ośrodka i całej dzielnicy z powyższą okolicą. W znacznym stopniu rolę obwodnicy dla Saskiej Kępy odgrywać będzie przynajmniej na pewnym odcinku linia metro, której projektowana trasa przechodzi prawie przez centrum dzielnicy nieopodal ośrodka. Nakoniec powiązanie międzydzielnicowe przez centrum spełniać będzie arterja układu Głównego Warszawy, al. Poniatowskiego.

Prócz omawianych już arterji, spełniających ważne funkcje powiązania z centrum i z dzielnicami sąsiednimi, zaprojektowana sieć arterji drugorzędnych. Tłumaczy się koniecznością rozprowadzenia po dzielnicy ruchu z ul. Francuskiej, która stanowi niejako kręgosłup komunikacyjny dzielnicy. Sieć tę stanowią przeważnie ulice 20 m. szerokości o kierunku mniej więcej ze wschodu na zachód, który przy niższym podziale uliczkami mieszkaniowymi - pozwoli na możliwie dogodne zorientowanie bloków budowlanych.

Place zaprojektowano w dzielnicy odpowiednio do ich roli i przeznaczenia.

Położony przy ul. Francuskiej plac - /Przymierza/ wytworzony został dla celów związanych z ośrodkiem, będzie więc miał w pewnym stopniu charakter handlowy. - Place: przy zbiegu ul. Zielenieckiej i 3-go Maja oraz przy ul. Stanów Zjednoczonych będą mieć charakter placów w ujęciu parkowym.

Drugi plac / / przy ul. 3-go Maja, zaprojektowany został w związku z jego specjalnym przeznaczeniem - placu dojazdowego do Wystawy.

Plac pod budynki użyteczności publicznej - zostały przewidziane w pierwszym rzędzie w ośrodku dzielnicy. Z uwagi na brak dostatecznej ilości terenów miejskich / państwowych zupełnie nie ma/, wyznaczone zostały przy ośrodku place pod gmachy administracji dzielnicowej, domu ludowego, hali targowej i t.p. zaznaczono również miejsce pod kościół.

Sieć gmachów szkolnych została rozplanowana częściowo na terenach miejskich, częściowo na najodpowiedniejszych dla tych celów placach z terenów prywatnych.

Z urządzeń inwestycyjnych o charakterze ogólnym dla całego miasta, przewidziane zostało miejsce pod stację wodociągową - przy ul. Miedzyszyńskiej, uzgodnione z zamierzeniami Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji.

Saska Kępa stanowi dzielnicę, której jednolitość pod względem rozplanowania i racjonalnej zabudowy może być najszybciej osiągnięta.

Wynika to, nie tylko z charakteru terenów ale i z braku przeszkód - jakie wywołują zazwyczaj zafiksowane dawniej parcelacje lub istniejące zabudowania. Zamknięta niemal ze wszystkich stron terenami nieprzeznaczona pod zabudowę - tworzy Saska Kępa na prawym brzegu Wisły jedną całość mieszkaniową - w klinie higienicznym doliny Wisły.

Tereny zielone dla dzielnicy zostały zaprojektowane na terenach przylegających od wschodu do parku wystawowego, gdzie ze względu na bardzo niskie położenie i podmokłość gruntu nie nadającego się pod zabudowę oraz przynależność ich do większej własności prywatnej, park może być prędzej zrealizowany niż w jakimkolwiek innym miejscu.

Park ten jednocześnie przeznaczony jest dla dzielnicy Grochowa.

Komunikacja z dzielnicy Saskiej Kępy do parków - zaplanowana jest, arterją 3-go Maja, obwodnicą / z mostu / oraz w pewnych okresach przez Park Wystawowy. Pozatem mieszkańcy dzielnicy będą mogli korzystać również z istniejącego parku Skaryszewskiego, który według planu regulacyjnego ma obsługiwać śródmieście Pragi. Z Parkiem Skaryszewskim dzielnica została powiązana 50 m. szerokości promenadą / al.Saska /.

W związku z opisywanymi terenami zielonymi pozostaje Park Wystawowy. Miejsce zaznaczone w planie pod wystawę stanowią najodpowiedniejsze tereny, jakie zdołano znaleźć w obrębie Warszawy - odczuwającej brak terenów wolnych i związanych dobrą komunikacją ze śródmieściem.

Akcja wykupywania terenów od właścicieli prywatnych jest już znacznie posunięta naprzód

W porównaniu z dawniejszymi planami uległ pewnym korektom jedynie obszar i zasys terenów wystawowych. Podkważną oś kompozycyjną terenów zaprojektowano prostopadką do Alei 3-go Maja. Na tej osi przy alei 3-go Maja przewiduje się główny wjazd i miejsce na wystawę. Na osi poprzecznej założenia wystawowego, projektuje się zasadnicze wejście boczne. Pozatem dodatkowe wejście w południowej części /wraz z szeroko zaprojektowanym dostępem / pas szerokości 50 m. / od strony Wisły służyć ma dla ewentualnej komunikacji z Wystawą - drogą wodną.-

Oдноśnie zasadniczej komunikacji miasta z wystawą, to jeśli chodzi, o śródmieście za-  
pełnia ją arterja układu głównego Aleja 3-go  
Maja, w stosunku zaś do śródmieścia Praskiego  
arterja R - z linią metro oraz pomocniczą  
dla tego kierunku arterja 5 / 20 m. szeroko-  
ci. Rolę powiązania Wystawy z dzielnicami  
mieszkaniowymi spełnia obwodnica / X z mos-  
tem na Siekierkach/.

Nakoniec z najbliższymi dzielnicami  
Saską Kępą i Grochowem Wystawę wiąże sieć  
komunikacyjna drugorzędna.

Dla gospodarczych potrzeb wystawy prze-  
widziano możliwość urządzenia na kępie  
Gocławskiej przy linii kolei obwodowej po-  
łudniowej stacji towarowej przylegającej do  
terenów Wystawy.

Obszar zaprojektowanych terenów wysta-  
wowych, wliczając północną część dekoracyjną  
ogrodową - wynosi ..... ha.-

Dla cmentarzy dzielnica nie posiada  
odpowiednich terenów - nadających się do  
tych celów, a to ze względu na zbyt niskie  
dla celów grzebalnych położenie /2-4 m. nad  
0 Wisły/.

Ze względu na to, że Saska Kę-  
pa stanowi małą dzielnicę, ilość mieszkań-  
ców bowiem przewidywana jest na około .....  
może więc być obsłużona nieco dalej położo-  
nym od niej, niż to przyjęto dla innych  
dzielnic - cmentarzem dzielnicowy Grocho-  
wa.-

Dzielnica IV. Mokotów

Sielce - Henryków - Wierzbno  
Królikarnia - Szopy - Czerniaków - Siekierki

Oznaczona dzielnica stanowi południową część Warszawy, położoną między brzegiem Wisły a mokotowskim Klinem zieleni. Granice jej stanowią:

1/ Od północy ulica Batorego Nr.65 Skolimowska i Łazienkowski klin zieleni, dalej ulica Huzarska i osadniki filtrów.

2/ Od wschodu granice administracyjne miasta i Wisła.

3/ Od południa arterje NN 85 i 96

4/ Od zachodu parki ujęte w mokotowski klin zieleni.

Teren ten obejmuje część budowlaną i rezerwat. Właściwa dzielnica mieszkaniowa miasta ograniczona jest od południa koleją obwodową, a od wschodu projektowanymi parkami na Siekierkach.

Przewidywana ilość mieszkańców w danej dzielnicy:

Obszar dzielnicy ..... ha

Obszar terenów mieszkaniowych .... ha

Pod względem terenowym omawiana dzielnica rozpada się na dwie zupełnie odrębne części: zachodnią i wschodnią.

Część zachodnią, położoną około 30mtr. nad poziomem Wisły, posiada wszelkie warunki zdrowotne i teren dobry do zabudowy - w wyjątkiem nielicznych glinianek grupujących się przy ul. Kazimierzowskiej.

Na wschód od ul. Puławskiej przechodzi skarpa o silnym spadku teren obni-

138

za się do - 9 mtr. nad poziom Wisły.

Cała część wschodnia omawianej dzielnicy zajmuje tereny niskie - poziome od 9 - 6 mtr. nad poziomem rzeki, z których większość terenów Siekierok - Czerniakowa - wsi i folwarku jest podmokła, w stanie obecnym niezdatna pod budowę. Dlatego też tereny nieodpowiednie pod zabudowę zostały przeznaczone na parki i rezerwaty i tylko nieznaczna ich część, rozparcelowana dawniej i zabudowana, mieć będzie warunki niehygieniczne.

Większość terenów dzielnicy stanowi własność prywatną. Nieznaczna tylko część na północy i zachodzie przylegających do projektowanych parków w mokotowskim klinie zieleni, należy do państwa lub stanowi fundacje miejskie. Prócz tego dwa pasy poforteczne z fortem Legjonów, pas terenów fundacyjnych miejskich, grunta przy Belwederskiej z parkiem Sieleckim i sąsiednie.

Maża ilość terenów państwowych i miejskich w omawianej dzielnicy wpływa na to, że omal wszystkie są przewidywane na założenie zieleni; zabraknie tych terenów na ośrodki dzielnicowe i użyteczność publiczną na co muszą być wykupywane tereny prywatne; w żadnym razie tereny te nie mogą być użyte pod zabudowę domami mieszkalnymi.

#### Powiązanie z centrum

Omawiana dzielnica powiązana jest bardzo silnie ze śródmieściem Warszawy całym szeregiem - arterji promieniowych o pierwszorzędnym znaczeniu komunikacyjnym, ulic o drugorzędnym

znaczeniu i drobnych uliczek mieszkaniowych. Żadnych granic sztucznych, czy naturalnych oddzielających omawianą dzielnicę od centrum miasta - stanowi ona jego organiczne przedłużenie z tym jednak, że począwszy od ul. Batorego na południe zmienia się charakter zabudowy na czysto mieszkalny.

Powiązanie omawianej dzielnicy z centrum stanowią następujące arterje promieniowe i ważniejsze ulice:

Arteria Stożeczne N-S zaprojektowana jako zasadniczy kierunek miasta z północą na południe; w danej dzielnicy z wyjątkiem małego odcinka przy ośrodku dzielnicowym nie będzie się ona wyróżniać tak, jak w śródmieściu, specjalnym charakterem zabudowy - stanowić będzie tylko ważne powiązanie Mokotowa z dzielnicą biuro - handlową.

Szerokość jej w części północnej 45 mtr., od pasa bulwarów Nr.83 - na południe 50 mtr. szerokości te zostały zafiksowane szeregiem wydanych regulacji.

Arteria Czerniakowska - Powińska Nr.4 biegnie we wschodniej części dzielnicy mieszkaniowej, dalej przez rezerwat na Wilanów i dalej.

Ze względu na ważność tej arterji jako wypadowej, reguluje się istniejące ulice i poszerza w miarę możliwości do 30 i 35 mtr.

/wymiary zafiksowane wydanymi regulacjami/ w rezerwacie: szerokości te zwiększają się do 37 mtr.

Arteria Nr.401 - Belweder - Śbieskiego. Ulica ta ma specjalne znaczenie jako spacerowa do Wilanowa i dlatego musi być odpowiednio po-

140

traktowana. Z miasta wlewają się w nią dwa kierunki - z Aleji Ujazdowskich i z Marszałkowskiej przez arterję Nr.66, oba te kierunki pokonać muszą skarpe ze znacznym spadkiem. Ulica spacerowa została tak zaprojektowana w stosunku do skarpy tereno-  
wej, że spadek jej jest nieznaczny.

Ulica Belwederska zostaje poszerzona, a począwszy od ul. Sułkowskiej Nr. 422 otrzymuje już charakter alei spacerowej z zielenicami - szerk. 45 mtr. do Chełmskiej, Nr.412 zaś 60 mtr. poczynając od tej ul. ku południowi; przed samym zaś Wilanowem po złączeniu się z arterją Nr. 90 szerokości 80 mtr. jako reprezentacyjny podjazd pod park.

Ul. Belwederska potraktowana jest w ten sposób, / jak to pokazuje rysunek Nr. /  
że oprócz ruchu kołowego przewiduje się na niej znaczny ruch dla spacerowiczów pieszych.

W ten sposób aleja Belwederska stanowić będzie poniekąd ciąg dalszy Alei Ujazdowskiej niewystarczającej już obecnie dla ruchu spacerowego, a przez ul. Sułkowską Nr. 422, projektowana również z zielenicami, zostaje powiązana z istniejącą aleją w parku Łazienkowskim.

Przylegające do alei Belwederskiej tereny państwowe poniżej parku Sieleckiego projektowane są jako lokalne poszerzenie zieleni przy omawianej ulicy, czyli bulwar z urządzeniem odpowiednio miejscem odpoczynkowym dla spacerowiczów pieszych.

Trzecia z istniejących obecnie ulic, wiążąca omawianą dzielnicę ze śródmieściem, arterja Nr.402 - Puławska, zostaje również wyregulowana i poszerzona do 45 mtr.

Obecnie już, jako przy najważniejszej ulicy łączącej śródmieście z omawianą dzielnicą i aglomeracją Warszawy w kierunku na Piaseczno, powstają i powstają przy niej liczne zabudowania i domy o charakterze nie tylko mieszkaniowym, lecz handlowym.

Po zrealizowaniu arterji N-S, ul. Puławska straci swe pierwszorzędne znaczenie, pozostanie jednak ważnym kierunkiem komunikacyjnym dzielnicy.

Ul. Kazimierzowska Nr. 403, częściowo regulowana, a częściowo projektowana arterja wybija się jako jeden z ważniejszych kierunków komunikacyjnych. Po niej przewiduje się skierowanie linii kolei elektrycznej łączącej śródmieście ze Służewcem i aglomeracją Warszawy. Ulica Kazimierzowska mieć będzie szerokości 26 mtr., czyli najmniejszą dla arterji komunikacyjnej.

Dla lepszego powiązania centrum dolnej /wschodniej/ części omawianej dzielnicy mieszkalnej, został zaprojektowany ciąg ulic Nr. 404 z włączeniem i wyregulowaniem paru istniejących uliczek. Przy zbiegu arterji Nr. 404 z ważnym kierunkiem międz dzielnicowym Nr. 84, projektowany jest plac drugiego ośrodka dzielnicowego. Na południe od placu arterja Nr. 404 przechodzi przez teren budowlany i rezerwat, łącząc się z istniejącą drogą na Służew i Ursynów.

Ponieważ, jak wyżej zaznaczono, obszar dziel-  
nicy pod względem terenowym rozpada się  
na dwie odrębne części: a/ zagodnią wyżej  
położoną - Mokotów i Henryków i b/ wschodnią  
niziną - Sielce i Czerniaków, więc również  
i ośrodki dzielnicowe projektowane są dwa:  
dla części zachodniej i dla części wschod-  
niej.

Ośrodek dla części zachodniej-Mokoto-  
wa i Henrykowa - stanowi plac pomiędzy arter-  
jami N.S., 84 i 412 oraz sąsiadujące z nim  
bloki budowlane. Plac ten, leży na skrzyżo-  
waniu najważniejszych kierunków komunika-  
cyjnych dzielnicy. Na pasie bulwarów, ciąg-  
jących się z obu stron placu, projektuje  
się postawienie dwóch gmachów użyteczności  
publicznej: magistratu - dzielnicowej admi-  
nistracji miejskiej i domu ludowego.  
Plac ten, projektowany znacznych rozmiarów,  
będzie posiadać charakter reprezentacyjny.

W blokach, położonych na północ od pla-  
cu, pomiędzy Nr. 419 arterją N.S. i projekto-  
waną równoległą do niej ulicą, koncentro-  
wać się będzie handel. Plac, położony na  
północ od ośrodka dzielnicowego przy ar-  
terjach N.S., 67 i 309, stanowiący razem z  
placem ośrodka dzielnicowego i blokami han-  
dlowymi pomiędzy N.S. i 419 wspólną koncep-  
cję, będzie mieć znaczenie węzła komunika-  
cyjnego.

W dolnej, wschodniej części omawianej  
dzielciny projektowany ośrodek przewiduje  
się przy zbiegu ważnej okólnicy Nr. 84 z  
ulicą wiążącą omawianą dzielnicę z centrum

miasta Nr. 404. Plac ośrodka dzielnicowego znajduje się całokwicie na terenach prywatnych z braku odpowiednich terenów państwowych i miejskich. Przy placu przewiduje się powstanie gmachu administracji miejskiej i budynków grupujących handel.

Ponieważ dzielnica dolna /wschodnia/ zajmuje znaczny obszar i rozdzielona jest na dwie odrębne części aleją Belwederską z projektowanymi przyległymi parkami, przewiduje się na Sielcach drugi ośrodek pomocniczy. W ośrodku tym projektuje się plac przy ul. Iwickiej Nr. 420.

Charakter tego ośrodka będzie ściśle handlowy na co wpłynie przede wszystkim wzniesienie przy placu gmachu hal targowych. Również i ten ośrodek z braku terenów państwowych i miejskich mieści się na gruntach prywatnych.

Opócz ośrodków dzielnicowych ważną rolę w życiu i rozwoju dzielnicy odgrywać będą projektowane dworce towarowe przy kolei obwodowej. Jeden z dworców jest usytuowany w pobliżu arterji N.S. na granicy dzielnicy mieszkaniowej i rezerwatów, drugi na terenach rezerwatów w Sielcach.

Projektowana użyteczność publiczna obejmuje przede wszystkim gmachy władzy administracyjnej dzielnicy, przewidywane w ośrodkach dzielnicowych na Mokotowie i na Sielcach, opisane wyżej w ośrodkach dzielnicy. Prócz tych budynków z gmachów użyteczności publicznej przewiduje się garaże autobusowe /na terenach fundacyjnych na Ksawerowie/ oraz cały szereg szkół średnich i niższych rozmieszczonych równomiernie w całej dzielnicy.

Do komunikacji międzydzielnicowej należą w pierwszym rzędzie trzy kierunki zachód - wschód łączące omawianą dzielnicę z Ochotą, Rakowcem i Szczęśliwicami. Są to arterje: 65 - 66 - 67, 83 - 84, 86 - 68. Ciągi te łączą się w jedną wspólną arterję Nr. 68 na terenach Siekierk, która została zaprojektowana wzdłuż kolei obwodowej dla połączenia omawianej dzielnicy z południową dzielnicą Pragi przez projektowany most Nr. 10.

Trzy omawiane arterje są to:

Arterja Batorego projektowana jest na terenach państwowych, szerokość jej 36 i 26 mtr. przedłużeniem jej kierunku na Sielce jest projektowana ulica Skoneczna, a dalej wyregulowane w jeden ciąg ulice Bończa, Janowska, Magnuszewska i Podchorążych, a na wschód od Czerniakowskiej projektowana aleja przecinająca przysy park na Siekierkach i doprowadzająca omawiany ciąg uliczny do arter. Nr. 68 przy kolei obwodowej, prowadzącej na projektowany most.

Drugi z omawianych ciągów ulicznych, przeprowadzony dla połączenia międzydzielnicowego: Rakowiec - Mokotów - Sielce - Praga, z zachodu aż do ul. Puławskiej przeprowadzony jest jako pas bulwarów na terenach fortecznych. Bulwary te są przedłużeniem pierścienia bulwarów ciągnącego się od Powązek przez Koło, Ochotę, Rakowiec, po wschodniej stronie ul. Puławskiej zieleni skręca na południe po spadku skarpy, ulica zaś komunikacyjna z łagodnym spadkiem przechodzi na niski teren Sielce, szerokość jej przewidziana jest 26 mtr. najmniejsza wystarczająca dla arterji komunikacyjnej.

Na wschód od ulicy Czerniakowskiej projektowana arterja wpada w kierunku istniejącej drogi Wolickiej i przy jeziorze Czerniakowskim łączy się z arterją Nr.68.

Trzecią arterją międzydzielnicową spełniającą rolę powiązania z dzielnicą III /Rakowiec - Ochota/ z jednej strony, a Pragą z drugiej strony, jest projektowana arterja szerokości 26 mtr. przeprowadzona wzdłuż trasy projektowanej kolei obwodowej. Arterja ta, łącząc się z dwoma poprzednio omawianymi prowadzi na projektowany most Nr.10, oddzieliwszy się od kolei obwodowej po skrzyżowaniu z arterją spacerową Nr. 413.

Dla powiązania Warszawy z Pragą przez ostatni most Nr.4, poniżej projektowanego basenu pływackiego, została przewidziana arterja Nr. 421 od ul. Czerniakowskiej na wschód istniejącej drodze przez wieś Czerniaków i

146

dalej, projektowana i zatwierdzona planem parcelacyjnym po wschodniej stronie jeziora Czerniakowskiego; dalej prowadzi na wieś Siekierki Małe i most Nr.11. Z arterją tą łączą się dwie drogi projektowane w rezerwacie i mieście ogrodzie Czerniakowie Nr. 406 i 407 i łączące przez ważne kierunki dzielnicowe 67 i 90 Mokotów z Pragą.

Jednym z kierunków międzydzielnicowych będzie arterja Nr. 309, opisana w poprzedniej dzielnicy.

Dla powiązania lotniska na Okęciu z omawianą dzielnicą została zaprojektowana arterja Nr.405 od portu lotniczego przez rezerwat w kierunku północno wschodnim.

Arterja ta w obrębie miasta przejdzie będzie jako ulica przekątniowa przez Henryków i przy placu ośrodka dzielnicowego łączy się bezpośrednio z arterją Stożeczną.

Oprócz omawianej wyżej arterji łączącej lotnisko z ośrodkiem dzielnicowym i śródmieściem Warszawy, od placu przy kolei obwodowej rozchodzi się szereg ulic, stanowiących połączenie lotniska w innych kierunkach dzielnicy, a przede wszystkim z projektowaną kolonją mieszkaniową dla lotników przy ul. Woronicza. Są to, oprócz wyżej wspomnianej arterji 85 wzdłuż 2 kolei obwodowe projektowane ulice na wschód Nr. 407 i 408 w ulica 409 na północ - istniejąca ulica Wołowska poszerzona do 26 mtr.

Ulica 408 po skrzyżowaniu z arterją Puławską projektowana jest po obecnej alei ogrodowej Wierzbna, która dla dogodnego zjazdu musi otrzymać spadek już od ul. Puławskiej. Niżej skarpy ulica ta zmienia kierunek na północ-wschodni krzyżuje się w placu ośrodka dzielnicowego z kilkoma ważnymi kierunkami i przez ul. Kobielską Nr. 422 łączy się z ul. Podchorążych.

Z mniejszych ulic o kierunku północ-południe zaprojektowane zostały i uregulowane dwie ulice:

Ulica Nr. 410 zaprojektowana dla oddzielenia motowackiego klina zieleni od terenów mieszkalnych; i Nr. 411 ulica Zaicka poszerzenie istniejącej i projektowane jej przedłużenie o szerok. 26 mtr.

Z kierunków wschód-zachód wymienić należy jeszcze trzy następujące:

Ciąg uliczny Nr. 412 po istniejącej ulicy Racławickiej, poszerzonej do 20 mtr. i łączącej się za ul. Puławską z ulicą Chełmską, która prowadzi aż do ul. Czerniakowskiej. Ulice te mają znaczenie jako odciążające dla ważnej arterji międzydzielnicowej Nr. 84.

Dla powiązania terenów budowlanych Warszawy z projektowanym parkiem sportów wodnych na Siekierkach i folwarku Czerniakowie projektuje się arterję Nr. 413, od ulicy Czerniakowskiej do basenu pływakiego.

Arterja ta traktowana jest jako aleja spacerowa i przechodzi pomiędzy terenami przeznaczonymi na zieleni.

Oprócz niej projektowana jest przez rezerwat druga arterja Nr. 414, w kierunku

sportów wodnych, będąca przedłużeniem okólnicy Nr. 84.

Jednym z ważniejszych kierunków w rezerwacie jest arterja Nr. 415 po istniejącej drodze, łącząca wieś Służew ze wsią Czerniakowem i przedłużenia dalej do arterji okólnej wzdłuż kolei obwodowej.

Wzdłuż wybrzeża Wisły projektowana jest arterja Nr. 416 o charakterze bulwaru nadbrzeżnego. Na terenach omawianej dzielnicy - przechodzi ona po wale zabezpieczającym wybrzeży przed zalewami Wisły.

Arterja ta stanowi część ważnej arterji zajmującej całe wybrzeże Wisły w obrębie miasta i rezerwatów. Na terenie sportów wodnych arterja ta wygina się w łuk połączona jest projektowana droga Nr. 417, oddzielająca tereny projektowanego parku sportowego z basenem pływackim od rezerwatów.

Również lokalne znaczenie ma droga Nr. 418 po istniejącej ul. Bukowieckiej, łącząca arterję Puławską w kierunku na wieś Potok.

Oprócz najważniejszych placów w omawianych ośrodkach dzielnicy, projektuje się szereg innych, bądź o specjalnem przeznaczeniu, bądź tylko jako węzły komunikacyjne.

Place o charakterze węzłów komunikacyjnych są trzy następujące:

Na skrzyżowaniu ulicy Batorego Nr. 65 z arterją Nr. 309; plac ten przylega do parków w klinie mokotowskim stąd jedną ze ścian jego stanowi zieleń.

Plac przy kolei obwodowej i arterji Nr.405

z którego po przejeździe nad torami rozchodzi się pęk ulic w różnych kierunkach.

Plac przy zbiegu dwóch najważniejszych arterji dzielnicy: Stożecznej i Puławskiej, położony na granicy zabudowy miejskiej i rezerwatów.

Place o specjalnym charakterze są:

Plac projektowany przy ul. Puławskiej dla postoju autobusów.

Na Czerniakowie plac przed kościołem, który stoi na osi ul. Czerniakowskiej, projektowanej na tym odcinku jako aleja z zielenią po środku.

Dwa place na terenach sportów wodnych mają znaczenie czysto lokalne, jako zajazdowe dla większych rzesz publiczności w czasie zawodów.

Plac w mieście-ogrodzie Czerniakowie jest to plac o położeniu centralnem w grupie zabudowy willowej; położony na skrzyżowaniu głównych ulic tej dzielnicy, stanowić będzie rodzaj lokalnego ośrodka.

Ponieważ układ głównych kierunków ulic, z wyjątkiem dwóch przekątnych, jest regularny: północ-południe i wschód-zachód, więc i kształt bloków budowlanych, zawartych między temi kierunkami jest również przeważnie regularny.

Na znacznej większości omawianych terenów układ działek prywatnych na podstawie trudności w przewidywanym dalszym podziale na drobne bloki mieszkaniowe.

Wyjątek stanowią bloki pomiędzy ulicą Belwederką i Czerniakowską przy kolei obwo-

150  
dowej, gdzie skośny układ działek w stosunku do głównych kierunków ulic wytważa potrzebę pewnych komasacji.

Do omawianej dzielnicy przylega park Łazienkowski. Park ten razem z basenem Wisły i przyległymi terenami projektowanych parków i ogrodów sportowych stanowić będzie najważniejszy klin zieleni, ażeby otrzymać jeden ciąg spacerowych parków poczynawszy od Łazienkowskiego poprzez projektowany park Siekierkowski, projektowane ogrody po obu stronach jeziora Czerniakowskiego i dalej w kierunku Łąchy Wilanowskiej do parku Wilanowskiego. W ten sposób otrzymuje się dla spacerowiczów olbrzymi pas parkowy, który wprost ze śródmieścia prowadziłby w obręb rezerwatów i jako dwa skrajne punkty /atrakcyjne/ posiadał dwa zabytkowe pałace: Łazienki i Wilanów.

Do omawianego ciągu zieleni należą dwa następujące parki:  
Park Siekierkowski - projektowany na gruntach wsi Siekierki. Tereny te stanowią własność prywatną nie są jednak odpowiednie do zabudowy, jako grunta podmokłe. Zieleń projektowana na nich miałaby raczej charakter łąk z poszczególnymi grupami drzew.

Na łąkach tych mogłyby się odbywać gry i zabawy ludowe, zjazdy harcerskie i t.p.

Drugi z parków znajduje się również na terenach prywatnych wzdłuż jeziora Czerniakowskiego. Zamienienie pasów nadbrzeżnych na parki, zostało już na znacznej prze-

151

strzeni zatwierdzone wydanymi parcelacjami terenów. Park ten będzie miał specjalne atrakcyjne znaczenie, jako położony malowniczo nad jeziorem.

Projektowany park sportowy na wybrzeżu Wisły będzie miał znaczenie tylko lokalne dla danej dzielnicy, lecz przede wszystkim jako park sportów wodnych z  $\frac{2}{2}$  kilometrowym basenem pływackim, gdzie będą się odbywać zawody sportowe, będzie ściągać zainteresowanie całej stolicy co wpłynie na jego znaczenie reprezentacyjne.

Natomiast czysto lokalne znaczenie będzie miał park w otoczeniu wodnym na forcie Dąbrowskiego, zatwierdzony w planie parcelacyjnym miasta - ogrodu Czerniakowa.

Fort - Legionów leżący w obrębie mieszkalnym omawianej dzielnicy wraz z przyległymi pasami pofortecznymi, obrócony jest również na zieleni i ma ważne znaczenie dla omawianej dzielnicy w której poza ograniczającymi ją klinami zieleni, nieznaczne tylko tereny można przeznaczyć na parki publiczne.

Drugi pas poforteczny od fortu Mokotowskiego na wschód zamieniony jest również na zieleni, jako ciąg omawianych wyżej bulwarów na terenach południowych Warszawy.

Pomiędzy temi pasami bulwarów na terenach pofortecznych, mających kierunek zachód-wschód, skarpa terenowa obrócona na zieleni i przechodząca z północy na po-

Żudnie będzie stanowić łącznik ogrodowy. Tereny jednak północne na skarpie i powyżej stanowią własność prywatną, stąd też wynika, że sieleń nie może być projektowana tak szeroko, jak należałoby ją zaprojektować wyzyskując malownicze położenie skarpy. Jedynie na terenie Królikarni z otwarciem widoku na pałac zostało zaprojektowane szersze zakończenie. Na północ od Królikarni na terenie Henrykowa, przewidziana jest tylko zieleń na zboczu skarpy - układ ten został częściowo zatwierdzony wydanymi regulacjami.

Przy spacerowej alei Belwederskiej grupują się dwa parki z których "promenada" ma być utrzymany jako spacerowy zaś park Sielecki częściowo włączony jako bulwar przy alei, częściowo przeznaczony na ogród sportowy z projektowanym boiskiem szkolnym.

Niewielkie zieleńce w różnych częściach omawianej dzielnicy projektowane są również na gruntach niezdatnych do zabudowy tak zw. gliniakach i t.p. Zieleńce te/ po odpow. urzędzeniu/ będą służyć jako skwery /na skarpie przy ul. Zajęczkowskiej/ jako boiska lub ogródki dla dzieci /przy ul. Kazimierzowskiej/.

Ponieważ w omawianej dzielnicy brak terenów państwowych lub miejskich mogących być przeznaczonymi pod cmentarz, zaś prywatne tereny w obrębie budowlanym są zbyt kosztowne na założenie większego cmentarza, projektuje się cmentarz w obrębie rezerwatów.

153

Grunt pod cmentarz o powierzchni 34 ha został wybrany w ten sposób, że jest on nieco wyżej położony od sąsiadujących /wzniesienie 9 mtr. ponad poziom Wisły/ i położony poniżej fortu Legjonów stanowi z nim razem jedną koncepcję zieleni. Dla cmentarza został zaprojektowany specjalny przejazd pod koleją obwodową, oprócz dwóch przejazdów bocznych przez sąsiadujące ulice ze wschodu i zachodu.

Dostęp do cmentarza z różnych punktów dzielnicy zapewniony jest szeregiem dogodnych ulic, wiążących go z terenami mieszkalnymi.-

## Dzielnica VI Grochów

Dzielnica mieszkaniowa Grochów stanowić będzie jedną z dwóch zasadniczych większych dzielnic mieszkaniowych Pragi / drugą większą dzielnicę stanowi Targówek/. Według planu regulacyjnego obszar dzielnicy, Grochów, wyniesie..... ha; ilość zaś ludności mogącej w niej zamieszkać przewidywana jest na ..... mieszkańców.

Obszary obejmujące dzisiejsze miejscowości - i osiedla: Kamionek, Witolin, Grochów, Gockawek, układające się już dziś w jedną całość, ujęte zostały w jedną dzielnicę mieszkaniową usytuowaną na wschód w stosunku do centrum. Objęta od południa klinem higienicznym doliny Wisły od północy nie sąsiaduje bezpośrednio z klinem higienicznym wschodnim / ząbkowskim / wskutek przeszkody, jaką stanowią dwie rozcho- dzące się ze śródmieścia linie kolejowe / na Lwów i na Brześć/ oraz urządzenia kolejowe stacji Warszawa Wschodnią. Natomiast dzielnicę tę charakteryzuje względna bliskość lasów znajdujących się w tym miejscu już w pier- cieniu rezerwatów.

Jako granice dla omawianej dzielnicy nasu- wają się: od północy zaporą dziś już natu- ralną - kolejowe tereny oraz przylegające do nich niewielkie tereny zarezerwowane pod przemysł, od południa wyraźną granicę stanowić będzie arterja ograniczająca park wystawowy - i przedłużająca się aż do trasy kanału obwo- dowego poprzez Kępe Gockawską, gdzie oddziela

156

tereny rezerwatowe od parkowych; od wschodu trasa kanału nie stanowi granicy dzielnicy wzdłuż bowiem szosy Grochowskiej, ul. Sulejowskiej i Grenadjerów są przewidziane tereny mieszkaniowe leżące poza trasą kanału, a to ze względu na dogodne położenie tych terenów przy węzle zbiegających się tu wspomnianych arterji; od strony zachodniej dzielnica mieszkaniowa Grodowa łączy się z dzielnicą mieszaną handlowo-mieszkalną. Za ściślejszą granicę tych dwóch dzielnic należy uważać projektowaną arterję, przebitą od ul. Grochowskiej w pobliżu ul. Bliskiej w kierunku prawie północnym i posiadającą linię metro na estakadzie.

Zamknięte powyższymi granicami tereny stanowią grunty piaszczyste lub piaszczysto-gliniaste. Teren jest prawie płaski, wzniesienie jego wynosi 6-7 m. nad 0 Wisły. Grunt jest prawie suchy i stanowi już dziś zupełne odpowiednie tereny budowlane. Wyjątek w całym obszarze dzielnicy stanowią tereny między parkiem Skaryszewskim i ul. Żymirskiego, których część wchodzi w obręb dzielnicy. Tereny te są podmokłe i stanowią dalszy ciąg naturalny terenów Saskiej Kępy; całkowitego przystosowania ich do celów normalnej zabudowy winny dokonać odpowiednie inwestycje kanalizacyjne.

Pod względem własnościowym w omawianej dzielnicy spotykamy tereny w przeważającej ilości prywatne. Są to o bardzo różnej wielkości działki prywatne. Większa własność prywatna znajduje się na południe od ul. Grochowskiej / między parkiem Skaryszewskim i ul. Grenadjerów / oraz między ul. Siennicką,

156

Dwernickiego, kolejną na Lwów i dawnym fortem. Nieomal wszystkie większe posiadłości prywatne podlegają obecnie parcelacji uzgodnionej z zamierzeniami regulacyjnymi.

Jednak wiele parcelacji przedwojennych / krańce Pragi do 1916 r. były pozbawione dozoru technicznego/ o bezmyślnej gęstej siatce wąskich uliczek, o płytkich i małych działkach - uniemożliwia rozwinięcie najracjonalniejszej dzielnicy. Przykładem typowym pod tym względem jest Witolin. Również drobne własności rolne / włościańskie i t.zw. kolonje/, zajmujące np. na Kępie Gockawskiej szereg działek wąskich, a długich na kilometr utrudniają niejednokrotnie przeprowadzenie najodpowiedniejszego rozwiązania. Znajdujące się w granicach dzielnicy tereny państwowe: forty i pas gruntów przy ul. Mińskiej oraz miejskie są już zużytkowane; forty na spółdzielnie mieszkaniowe, grunty państwowe przez Centralne Warsztaty Samochodowe.

Ośrodek dla omawianej dzielnicy został w planie przewidziany między ul. Terespolską i Siennicką a to ze względu na dogodne połączenie komunikacyjne tego miejsca oraz istniejące tu tereny państwowe i miejskie - które dadzą się jeszcze wyzyskać. Ośrodek ten będzie więc położony przy arterji pomocniczej jednak nieopodal promieniowej / ul. Grochowska /. Jednocześnie zaś znajdować się będzie przy nowej obwodnicy / ul. Podskarbińska i przejazd przez tereny kolejowe/. Położenie odpowiada więc zasadzie, jaką pod względem komunikacyjnym przyjęto dla ośrodka.

Odsunięcie projektowanego ośrodka od centralnego miejsca, które wypada mniej więcej przy przecięciu kolei obwodowej z ul. Grochowską, wywołane jest brakiem także odpowiednich terenów, zabudowaniem ich oraz gorszym usytuowaniem ich w stosunku do sieci komunikacyjnej.

Natomiast przewiduje się możliwość wytworzenia ośrodka pomocniczego o charakterze raczej centrum kulturalnego / dom ludowy, biblioteki - i t.p./, przy ul. Chłopickiego, gdzie projektuje się plac i gdzie zarezerwowano miejsce pod budowę kościoła.

Zaprojektowany ośrodek między ul. Podskarbińską i Siennicką posiada w planie powiązanie ze śródmieściem ul. Dwernickiego w kierunku dworca Wschodniego, zaś ul. Mińską i Zamojskiego w kierunku na projektowany most przy wylocie ul. Karowej. Z tych arterji ul. Dwernickiego, jako skierowana na ważne przejście ponad terenami kolei Warszawa Wschódnia i dająca najkrótsze połączenie z centrum Pragi nie może być projektowana poniżej 26 m. szerokości t.j. normy przyjętej dla arterji komunikacyjnych.

Poza powiązaniem ośrodka z centrum dzielnica posiada szereg arterji o pierwszorzędnej roli arterji wiążących ze śródmieściem. Rolę tę spełniać będzie ul. Grochowska - Aleja Poniatowskiego, których szerokie ujęcie / 45 m. szerokość znajduje swe uzasadnienie w roli ich dla całości miasta / patrz sieć drogową/, oraz ul. Grenadierów, która ze względu na swój kierunek, znacznie skraca drogę z Alei Poniatowskiego na Wawer

oraz na funkcje komunikacyjne / kolejka elektryczna/ została potraktowana w 30 metr. szerokości, zresztą zafiksowanej już szeregiem wydanych dawniej regulacji.

Odnosnie komunikacji międzydzielnicowej, to jeśli chodzi o sam ośrodek, gwarantuje ją ul. Podskarbowska i drugie przejście / licząc od dworca wschodniego/ przez terytory kolejowe. Obwodnica ta zapewnia komunikację z jednej strony z dzielnicą Saskiej Kępy i Mokotowa, z drugiej - z dzielnicą Targówek. Z tych względów 26 m. dla tej arterji stanowi minimum szerokości.

Drugim ważnym dla dzielnicy połączeniem komunikacyjnym międzydzielnicowym będzie zaprojektowana o wielkim znaczeniu obwodnica ..... daje ona bowiem zaledwie trzecie - na odcinku przeszło 4 kilometrów przejście przez tereny kolejowe. W drugim kierunku, biegnąc wzdłuż kolei obwodowej południowej, następnie na projektowany most 6-ty daje bardzo ważne połączenie z południowymi dzielnicami mieszkaniowymi lewego brzegu miasta z pominięciem śródmieścia. Szerokość minimalna tej arterji wynosi 26 m. Tą samą funkcję w stosunku do mostu na Siekierkach spełniać będzie w pewnej mierze arterja ..... / Zamieniecka - Chłopickiego o 26 m. szerokości/.

Prócz wyżej wspomnianych arterji, spełniających ważne funkcje powiązania dzielnicy z centrum i sąsiednimi dzielnicami, sieć drugorzędnych arterji, zaprojektowanych w obrębie dzielnicy, znajduje swe uzasadnienie bądź w konieczności rozprowadzenia ruchu w dzielnicy / ul.

Zamieniecka - Chłopickiego/, arterja .....  
mająca częściowo charakter obwodnicy, bądź w konieczności doprowadzenia komunikacji do powstających dzieś osiedli / ul. Żymirskiego do kępy Gocławskiej/, bądź ze względu na konieczność odciążenia niezmiernie ważnych arterji wypadowych / ul. Sulejowska w stosunku do ul. Grochowskiej i Dwerńskiego. Zastosowana niejednokrotnie szerokość 26 m. dla tych arterji tłomaczy się dodatkową rolą, jaką spełniają w stosunku do założeń parkowych / ul. Zamieniecka- Chłopickiego oraz arterja ....., jako doprowadzenie ruchu z dużej części dzielnicy do parku na Gocławiu / oraz dużemi odległościami między temi arterjami - około 800 m.

Przechodząca niemal przez środek dzielnicy trasa kolejowej linii południowo-obwodowej, winna być potraktowana w ten sposób, aby jej znaczenie jako sztucznej zapory w rozwoju dzielnicy, którego kierunek będzie zawsze z zachodu na wschód, zmniejszyć. Dlatego też ilość nieznacznych na planie przejazdów pod koleją obwodową na skrzyżowaniach się z ważniejszymi arterjami - jest dla normalnego rozwoju - minimum koniecznem, kolejność zaś wykonywania ich winna być uzależniona od potrzeb lokalnych.

Zaprojektowane w dzielnicy place wywołane zostały również koniecznościami. Tak więc wytworzony plac - poszerzenie arterji Grochowskiej przy zbiegu z Aleją Poniatowskiego wywołany został względami komunikacyjnymi - mianowicie - koniecznością uporządkowania ruchu przy jego zlewaniu się z dwóch arterji stanowiących część układu głównego komunikacji miasta / patrz sieć drogowa/.

Dwa place związane między sobą, zaprojektowane przy ośrodku mają w związku z tem przeznaczenie handlowe. Pla wytwor zony przy zbiegu ul. Chłopskiego i Grochowskiej będzie mieć charakter raczej spacerowy / projektowany kościół/ oraz charakter ośrodka kulturalnego we wschodniej części dzielnicy pozbawionej placów.

Pozatem plan przewiduje rozjazdy i poszerzenia arterji w miejscach gdzie były one konieczne z pewnych względów np. przy wiaduktach, przy ostrych skrzyżowaniach arterji i t.p.-

Place pod budynkami użyteczności zostały przewidziane w pierwszym rzędzie w ośrodku dzielnicy, gdzie z gruntów państwowych i miejskich wykrojone zostały tereny pod gmachy administracji dzielnicowej, dom ludowy, zieleniec i t.p.

Na pozostałych dających się wyzyskać terenach państwowych i miejskich, zresztą w dzielnicy nielicznych - rozmieszczona została prócz użyteczności publicznej o charakterze ogólnym dla całego miasta / patrz : użyteczność publiczna /, przede wszystkim użyteczność przeznaczona dla dzielnicy, a więc przede wszystkim sieć gmachów szkolnych.

Dla tych budynków zarezerwowane zostały również części terenów prywatnych, zastrzeżone pod użyteczność publiczną przy parcelacjach.

Inwestycje miejskie dla tej dzielnicy oczywiście warunkują racjonalny rozwój dzielnicy; w pierwszym rzędzie odnosi się to do urządzeń kanalizacyjnych, bez których osuszenie i przystosowanie do zabudowy niektórych terenów dzielnicy / zarówno, jak większość dzielnic mieszkaniowych Pragi/ jest prawie nieosiągalna.-

Omawiana dzielnica przez dłuższy czas charakteryzować się będzie mniejszą jednolitością, niż np. dzielnica Saskiej Kępy. Odnosi się to w pierwszym rzędzie do zabudowania. Istniejące w dość znacznej liczbie porozrzucone zakłady przemysłowe nie będą mogły być szybko usunięte; podobnie również takie skupienia, jak np. na Witolinie / parcelacja rosyjska/ chaotycznie i silnie już zabudowane będą się przez dłuższy czas wyodrębniały swym charakterem z otoczenia, które powoli przystosowuje się już do roli wyłącznie mieszkaniowej dzielnicy np. nowa kolonja mieszkaniowa na Witolinie, zabudowanie dawnego fortu i t.p. Mimo pewnych braków dzielnica posiadać będzie pod pewnymi względami lepsze warunki rozwoju od wielu innych dzielnic mieszkaniowych np. położenie, dobre tereny budowlane - i bliskość lasu. Zaprojektowana sieć arterji drogowych przewaźnie nie będzie krępować swobody przy późniejszym rozplanowywaniu szczegółowem dzielnicy na racjonalne i przystosowane do planu strefowego bloki budowlane.

Tereny zielone zostały dla omawianej dzielnicy zaprojektowane w dwóch większych skupieniach: na terenach przylegających od wschodu do parku Wystawowego, gdzie ze względu na nizinność /2-4 m. nad O Wisły/ i podmokłość gruntu jakoteż przynależność tych terenów do większej własności - prywatnej, park może być prędzej zrealizowany w jakim-kolwiek innym miejscu oraz na Gocławiu na miejscu dzisiejszego wspólnego t.zw. gromadzkiego pastwiska, również niskiego i podmokłego. Pozatem z prywatnych terenów zastrzeżonych zarezerwo-

wano powierzchnie zielone kilkuhektarowe na mniejsze założenia parkowe, sportowe lub zabawowe. Parki posiadają zapewniony dogodny dostęp i komunikację z dzielnicą.

Ze względu na tę dodatkową funkcję niektóre z arterji, które mają prócz tego inne swe zadania komunikacyjne, zostały potraktowane nieco szerzej / patrz sieć drugorzędna dzielnicy Grochów/.

Część pasa kanału obwodowego, znajdująca się w obrębie dzielnicy w związku z jednolitem potraktowaniem terenu kanału w planie ogólnym - została zaprojektowana, jako bulwar z zadrzewieniem. Zaznaczona na szerokości tego pasa arterja 25 m. szerokości odgrywać będzie rolę obwodnicy, ważnej na tym odcinku z tego względu, że skierowana jest na 4-te przejście ponad terenami kolejowymi stacji Warszawa - Wschodnia, od przejazdu tego bowiem w kierunku na Rembertów będą się rozwijać urządzenia kilkukilometrowej długości stacji rozrządowej, uniemożliwiającej na tej przystani komunikację z północy na południe i odwrotnie.

Cmentarz dla omawianej dzielnicy wskutek braku odpowiednich terenów bliższych, został przewidziany koło Wawra na dogodnych piaszczystych terenach. Położenie tego cmentarza w stosunku do dzielnicy jest dość korzystne, zarówno jeśli chodzi o zasięg jego jak i komunikację dla konduktów drugorzędnymi arterjami / patrz cmentarze/. Ze względu na odpowiedni grunt cmentarz ten będzie najlepiej spełniał swą rolę ze wszystkich dzielnicowych cmentarzy praskich. Poza to odnośnie położenia jest to jedyna możliwość założenia cmentarza leśnego w Warszawie.-

Obszary, obejmujące dzisiejsze miejscowości i osiedla, Targówek, Utratę, część Grochowa, folwarki Klenerów Zacisze, Lewinów, Dotrzyma - układające się w jedną całość, ujęte zostały w jedną dzielnicę mieszkaniową Warszawy, usytuowaną w północo-wschodniej części Pragi.

Dzielnica powyższa stanowić będzie wielką dzielnicę mieszkaniową Pragi. Obszar jej wynisze .... ha. Ilość zaś ludności, mającej w niej zamieszkiwać przewidywana jest na ..... mieszkańców.

W stosunku do klinów higienicznych, dzielnica usytuowana jest w ten sposób, że objęta jest z dwóch stron: od północo-zachodu klin Brudnowski i od wschodu klin Żębkowski, który ze względu na charakter własnościowy, nie mógł być zaprojektowany bardziej w głąb środka miasta.

Cechą charakterystyczną dla tej dzielnicy, podobnie jak dla Grochowa, będzie względna bliskość lasów / las koło Żębek/.

Granice dzielnicy są więc: od południa naturalna dziś zapora: tereny kolejowe i urządzenia stacji Warszawa-wschodnia, od zachodu i północo-zachodu granicę stanowią ulice ograniczające te tereny obecnych cmentarzy Brudnowskich: katolickiego i żydowskiego następnie począwszy od projektowanych cmentarzy - arterja spacerowa, zaprojektowana w kierunku na Pustelnik; od wschodu i północo-wschodu trasa kanału obwodowego, stanowi granicę dzielnicy. Od strony śródmieścia, /dzielnicy mieszkaniowo-handlowej/ - dzielnica granicząca będzie, według istniejącej trasy kolejowej - /obwodowa-północna/ biegnącej na nasypie ; -

w ten sposób tereny przy ul. Ziemowita znajdujące się w rozwidleniu linii kolejowych, wliczone zostały również w obręb dzielnicy.

Większość granic dzielnicy stanowią więc - cmentarze oraz tereny kolejowe i torry na nasypach, które przy niezbyt częstych przejazdach, stanowią zasadniczą zaporę dla dzielnicy.

Zamknięte powyższymi granicami tereny, stanowią grunty płaszczyste - gliniaste, nadające się pod zabudowę. Teren przedstawia się płaszczynowo. Wzniesienie jego wynosi 5-6 m. nad 0 Wisły. Grunt jednak nie jest wszędzie suchy i z powodu wody podskórnej, miejscami bardzo płytko się znajdującej, w dzisiejszym stanie nie stanowi jeszcze w tych miejscach, terenów budowlanych; będzie zaś zupełnie odpowiednim do zabudowy po odprowadzeniu wody przez odpowiednie urządzenia kanalizacyjne, które zastąpią dzisiejsze prymitywne sposoby osuszania / rowy zbierające/.

Pod względem własnościowym w dzielnicy znajdują się tereny rozmaite. Większą własność prywatną stanowią folwarki: Elsnerów, Lewinów, Zacisze, które jednakże są już częściowo lub całkowicie rozparcelowane. W większości wypadków są to parcelacje wykonywane w ostatnich czasach, a więc przystosowane do zamierzeń regulacyjnych. Znajdują się jednak także parcelacje dawne, nie pokrywające się z obecnymi zamierzeniami. Drobną własność prywatną / t.j. grunty włościańskie - znajdują się w dzielnicy omawianej - w formie wąskich długich pasów gruntowych, częstokroć

o pogmatwanych kierunkach: tereny między koleją na Wilno /grodno/ i ul.ks.Ziemowita. Zarówno te drobne posiadłości prywatne jak i liczne zafiksowane parcelacje wpływają utrudniająco na swobodne rozplanowanie dzielnicy. W tereny państwowe dzielnica jest uposażona bardzo słabo. Prócz skrawków terenów kolejowych i fortu /Dotrzyma/, który w planie odpowiednio wyzyskano - terenów państwowych dzielnica nie posiada. Miejskie tereny znajdujące się przy ul.św.Wincentego w przeważającej części wyzyskano.

Ośrodek dla dzielnicy został w planie przewidziany przy ul.Pratulińskiej między ul. Tykocińską i Trocką. Na wybór miejsca wpłynęły z jednej strony dogodne położenie w stosunku do całej zaprojektowanej sieci komunikacyjnej, z drugiej strony istniejące tu tereny, wprawdzie prywatne, ale jeszcze zupełnie niezabudowane / terenów państwowych i miejskich brak jest w dzielnicy.

Usytuowany w tym miejscu ośrodek będzie więc przy arterji promieniowej - /arterja zaprojektowana wzdłuż ul.Pratulińskiej jednocześnie zaś znajdować się będzie obok ważnej obwodnicy /...../ ul.Trocka i t.d.,  
części

Położenie ośrodka nie w centralnej/dzielnicy, którą stanowią tereny między ul.Radymińską i linią kolejową na Wilno - tłumaczy się względami na zafiksowane tam / wydane/ już parcelacje i regulacje.

Pozatem wytwarzanie ośrodka przy pierwszorzędnej arterji ~~przez~~ wypadowej

lub przy torach kolejowych byłoby ze względu na ogólną komunikację w mieście nie wskazane.

Zaprojektowany jak wyżej ośrodek, posiada w planie zasadnicze powiązania ze śródmieściem arterją / ..... / o kierunku na las w Pustelniku. Zaprojektowanie tej arterji tłumaczy się koniecznością przeprowadzenia arterji wypadowej na wielkiej przestrzeni między dwiema arterjami wypadowymi ul. Białołęcką i Radzymińską.

Licząc po obwodzie projektowanego miasta między temi<sup>2-na</sup> arterjami, na przestrzeni ..... km. niema żadnej arterji, wiążącej miasto z jego aglomeracją.

Omawiana arterja .... posiada kierunek na lasy w Pustelniku, gdzie są doskonałe warunki na założenie miast-ogrodów.

Z tych względów arterja została potraktowana w charakterze spacerowym i reprezentacyjnym. Tereny, przez które arterja przebiega są dziś prawie puste; to pozwoliło na przeprowadzenie arterji prostej / prostoliniejnej/ aż do granicy dzielnicy.

Komunikacja od miejsca, w którym arterja trafia na tory kolejowe na nasypie odbywać się będzie bulwarem wzdłuż torów w kierunku do Radzymińskiej i stąd wprost do śródmieścia.

Jednakże przy wyznaczaniu kierunku arterji, brano również pod uwagę ważne względy reprezentacyjne.

Naturalne przedłużenie arterji, po przejściu pod torami kolejowymi wiaduktem trafia na szerokie założenie reprezentacyjne

wytworzone na osi ul. Zygmuntowskiej na terenach kolejowych, stacji kolejowej, która ulegnie skasowaniu. W ten sposób założenie reprezentacyjne, ciągnące się od mostu Kierbedzia ~~na~~ ul. Zygmuntowską i następnie terenami stacji Wileńskiej, założenie trafiające na tory kolejowe i kończące się dziś ślepo, uzyskałoby w przyszłości naturalne przedłużenie gdzie spotyka po drodze wielkie obszary zielone w kierunku na Pustelnik.

Ze względu jednak na ważną przeszkodę, jaką arterja ta napotyka na odcinku od ul. Strzeleckiej do torów kolejowych, mianowicie zbrojownię i warsztaty wojskowe przy ul. Stalowej, wspomniany odcinek naznaczono, jako możliwy do zrealizowania w przyszłości, kiedy ten przemysłowy zakład, wskutek zmienionych warunków będzie musiał być przeniesiony w inne miejsce.

Arterja posiada szerokość 35 m., bliżej zaś granic miasta, gdzie przechodzi przez tereny zielone mogłaby być, ze względu na jej charakter spacerowo-reprezentacyjny potraktowana szerzej.

Poza omawianą arterję, której pełna rola ujawnia się w ostatnim etapie realizacji - ośrodek dzielnicy rozporządza 2 arterjami wiążącymi z centrum: ul. Pratuliska / 20 m. szerokości / w kierunku na wiadukt przy ul. Radzymińskiej oraz ul. Prażatowska przechodząca wiaduktem pod torami kolejowymi i wpadająca w ul. Kowieńską / szer. 22 m /. Ta druga arterja może mieć wielkie znaczenie, gdyby w przyszłości zaszła konieczność budowy mostu przy Esplanadzie Praskiej / patrz ref. o mostach /.

Poza omawianem już powiązanie ośrodka z centrum rolę pierwszorzędnych arterji wiążący lecz dla całej dzielnicy spełniać będą: arterje promieniowe: ul.Radzymińska, ks.Ziemięta, oraz ul.Zieleniecka, których ciągi prawie proste oraz szerokości / 45 i 26 m./ wynikają z roli ich dla całości miasta / patrz ref. o sieci drogowej/.

Dla komunikacji z centrum służyć będzie również ul. 11 Listopada, która przechodząc pod wiaduktem wpada w ul.św.Wincentego, arterja ta jest pomocniczą dla arterji wypadowej ul.Białołęcka. Zregulowanie jej do 30 m. szerokości pozostaje w związku z dodatkowymi jej funkcjami; doprowadzeniem komunikacji do cementarzy.

Odnosnie komunikacji międzydzielnicowej, to zapewnia ją dla ośrodka: obwodnica /5/, która biegnąc ulicami: Borzyszewską, Trocką, Rzezczną wpada na przejście N 2 nad terenami kolejowymi Warszawa-wschodnia - dając połączenie z dzielnicą Grochowa i dalej przez most na Siekierkach z dzielnicami mieszkaniową południowej części Warszawy; z drugiej strony obwodnica ta wpada w prostym kierunku w ul. Odrowąża lub przez ul.św.Wincentego daje połączenie na mosty przy Cytadeli a tem samym wiąże z dzielnicami mieszkaniowymi Warszawy północnej, /Zoliborz/. Ze względu na swe duże znaczenie minimalna szerokość arterji wynosi 26 m.

Tę samą rolę, jaką obwodnica /..../ posiada w stosunku do ośrodka, dla całości dzielnicy - rolę tę spełniać będzie wielka obwodnica /...../, biegnąca łukiem od przejścia Nr.3 nad terenami kolejowymi po przez tereny folwarków: Elsnerów, Zacisze i Brudno. skąd w prostej linii wpada przez pro-

jektowany most na ul. Krasieńskich, dając połączenie aż do ul. Wolskiej.

Obwodnica ta zapewnia więc komunikację z sąsiadującymi z dzielnicą dzielnicami Bródna i Grochowa, w dalszym zaś biegu z pominięciem śródmieścia z jednej strony północnymi z drugiej południowymi dzielnicami mieszkaniowymi Warszawy. Ze względu na tę swą pierwszorzędną rolę, obwodnica w obrębie dzielnicy została zaprojektowana jako arterja 35 m. szerokości.

Na części szerokości pasa kanału obwodowego zaprojektowana została obwodnica.

Przechodzi ona przez tereny kolejowe w miejscu najdogodniejszym. Po jednej bowiem stronie przejścia przewidziana jest część urządzeń kolejowych, stacja towarowa i postojowa oraz przemysł - większa jednak część urządzeń - stacja rozrządowa, rozciągająca się na kilka kilometrów aż pod Rembertów, przewidziana jest po drugiej stronie przejścia. Tak więc miejsce to stanowi niezmiernie ważne przejście, bowiem obwodnica przechodząca tędy, będzie miała wielkie znaczenie jeśli chodzi o rozprowadzenie ruchu z aglomeracji Warszawskiej.

Prócz omawianych już arterji, spełniających ważne funkcje powiązania z centrum - i z dzielnicami sąsiednimi, sieć arterji drugorzędnych zaprojektowana jest a/ w związku z koniecznością rozprowadzenia ruchu w dzielnicy / arterje A i B przecinające swym układem zbliżonym do obwodnic arterje wypadowe: Radzymińską, Ziemowita oraz tory kolei na Wilno w odległościach 400 - 500 m.

b/ w związku z funkcjami o znaczeniu dla całości miasta, więc np. dla urządzenia tranzytu arterja X, która z częścią okólnicy M, stanowi pierwszorzędną arterję tranzytową.

c/ dla ograniczenia terenów specjalnych, parków cmentarzy, terenów kolejowych i t.p. Szerokości arterji drugorzędnych, w zależności od funkcji jakie będą spełniać wahają się w granicach 18 - 25 m.

Przechodząca w obrębie dzielnicy trasa kolejowej linii na Wilno nie może hamować normalnego rozwoju i komunikacji w dzielnicy.

Celem zmniejszenia znaczenia tej sztucznej zapory, konieczną jest pewna liczba przejazdów. Ponieważ arterje przecinające kolej - znajdują się w odległościach co 400 - 500 m. przejazdy, które naznaczono w planie będą mogły być realizowane w miarę potrzeb lokalnych w związku z rozwojem dzielnicy.

Ilość zaprojektowanych placów w dzielnicy jest niewielka. Plac, wytworzony przy ul. Pratułińskiej, gdzie przewidziany jest ośrodek, stanowi część wielkiego zieleńca. W związku z przeznaczeniem, w znacznej mierze, spacerowym założenia / połączenie z lasami w Pustelniku / plac będzie miał charakter reprezentacyjny - i wokół niego powstawać będzie ośrodek.

Tereny, na których przewiduje się wytworzenie placu, stanowią własność prywatną; jednakże są to jedne z nielicznych w dzielnicy tereny nie parcelowane i niezabudowane dotychczas.

Znajdujący się przy ul. Ziemowita plac, będzie spełniał rolę niejako drugorzędnego ośrodka, lecz o charakterze raczej ośrodka

kulturalnego / dom ludowy, biblioteki / dla tej dużej części dzielnicy prawie pozbawionej placów.

Plac wyznaczony przy przecięciu się kolei z ul. Radzymińską będzie miał zadanie komunikacyjne / uporządkowanie ruchu w węzle komunikacyjnym przy wiadukcie.

Place pod budynki użyteczności publicznej, zostały przewidziane w pierwszym rzędzie w ośrodku dzielnicy, gdzie z gruntów prywatnych wykrajane zostały tereny pod gmachy administracji dzielnicowej. Użyteczności publicznej o takim charakterze ogólnym dla całego miasta, w dzielnicy niema. Natomiast cała sieć gmachów szkolnych została rozmieszczona na terenach przeważnie zarezerwowanych przy parcelacjach lub w braku tych na najodpowiedniejszych terenach prywatnych. Instytucje miejskie warunkują normalny rozwój tej dzielnicy, przedewszystkiem odnosi się to do urządzeń kanalizacyjnych; znaczne bowiem obszary dzielnicy posiadają wodę podskórną płytko, a przystosowanie ich do zabudowy, dziś stosowanymi sposobami / rowy zbierające / jest trudne do przeprowadzenia i nieracjonalne.

Dzielnica została dość jednolicie rozplanowana. Jednolitość jej przez dłuższy czas będzie naruszać charakter zabudowań dziś powstających. Są to bowiem przeważnie na bardzo drobnych działkach powstające, przeważnie drewniane prymitywne domki małe, wystawiane przez ludność uboższą.

Stan ten przejawia się zwłaszcza poza granicami miasta, co stoi w związku z niedaw-

nya jeszcze brakiem odnośnych przepisów regulujących sprawę zabudowywania tych terenów.

Warunkami sprzyjającymi do rozwoju dzielnicy będą: przejrzysta i dogodna sieć komunikacyjna, którą udało się jeszcze zaprojektować wśród terenów poszatkowanych różnolitemi, dawnymi i nowymi parcelacjami - oraz względna bliskość lasów.

Tereny zielone zostały zaprojektowane w dwóch większych skupieniach; od wschodu na gruntach folwarku i fortu Dotrszyna / teren państwowy/ i to ze względu na podmokłe niskie położenie oraz możliwość wprowadzenia klina wschodniego klina zieleni w związku z znajdującymi w pobliżu lasami. Wartość klina tego połączają tereny rezerwatowe, przylegające od południa, które odcinają w ten sposób z terenu dzielnicy pas, sąsiadujący z koleją, który przeznaczony jest pod przemysł.

Drugie skupienie zieleni stanowią parki przewidziane na terenach wsi i folwarku Brudna po obu stronach projektowanej arterji A /spacerowej/ część klina Brudnowskiego. Ponadto z prywatnych terenów zadrzewionych zarezerwowane powierzchnie zielone kilkunastohektarowe na mniejsze założenie parkowe; /sport lub ogródki zabawowe/. Parki posiadają zapewniony dogodny dostęp i komunikację z dzielnicą, jakoteż ze śródmieścia.

Ze względu na te dodatkowe funkcje odnośne zostały zaprojektowane szerszej.

Promenady i bulwary przewidziano: wzdłuż toru kolejowego linii obwodowej północnej 25 m. szerokości, a to ze względu na połączenie oddzielanie pasem zadrzewionym od torów kolejowych na nasypie, po których będzie się odbywał nocny ruch pociągów.

Między dwoma wielkimi parkami, bulwary A - /40 m. szerok. i B 20 m./ oraz w pasie kanału obwodowego około 80 m. szerokości.

Cmentarz, wskutek braku odpowiednich terenów wyższych i suchych został przewidziany w okolicach folwarku Brudno, na północ-wschód od istniejącego cmentarza Brudnowskiego.

Grunt w tem miejscu, w porównaniu z innymi terenami dzielnicy jest bardziej piaszczysty i posiada wodę podskórną - względnie najgłębiej.

Jednakże na zupełne przystosowanie terenu na użytek cmentarza, winny być przeprowadzone odpowiednie osuszające inwestycje kanalizacyjne, celem uniknięcia przykrego stanu rzeczy, jaki ma miejsce w niektórych niższych i wilgotnych częściach istniejącego cmentarza Brudnowskiego.

Sprawa usytuowania cmentarza, w stosunku do dzielnicy, jakoteż doprowadzenia doń komunikacji drugorzędnej, mniej ruchliwymi arterjami dla konduktów, przedstawia się w tym wypadku korzystnie.

Dla oddzielenia cmentarza od arterji reprezentacyjno spacerowej A przewidziano - po obu jej stronach szerokie pasy zadrzewione / około 50 m. szerok./.-

Obszary obejmujące dzisiejsze przedmieścia Brudno - Polcowiznę, układające się w jedną całość ujęte zostały jako jedna dzielnica mieszkaniowa. Grawitować będzie to tej dzielnicy również t.zw. Golędzinów - aczkolwiek już dziś odseperowany jest od niej szerokim kompleksem terenów kolejowych stacji Warszawa-Praga.

Dzielnica stanowić będzie jedną z dwóch mniejszych dzielnic mieszkaniowych Pragi / drugą większą dzielnicę stanowi Saska Kępa /; obszar dzielnicy Brudna - wynosi .... ha. Ilość zaś ludności zamieszkującej w niej przewidywana jest na ..... mieszkańców.

W stosunku do klinów higienicznych, dzielnica usytuowana jest w ten sposób, iż obejmują one całą dzielnicę z dwóch stron od zachodu klin doliny Wisły i od wschodu klin Brudnowski.

Jako granice omawianej dzielnicy nawiązują się więc od zachodu: granica naturalna - Wisła i jej dolina; od wschodu ulice ograniczające od wschodu cmentarze Brudnowski i żydowski oraz ul. św. Wincentego do przecięcia się z wielką obwodnicą przyczem dalej spacerowa arterja na Pustelnik /A /, od południa zapora naturalna: kolej obwodowa północna na nasypie, - od północy arterja / ..... / oraz częściowo trasa kanału obwodowego - oddzielające dzielnicę od dzielnicy przemysłowej i terenów parkowych.

Zamknięte powyższymi granicami tereny stanowią grunty przeważnie piaszczyste; nadają się więc do zabudowy. Teren przedstawia się płaszczyznowo. Wzniesienie jego wynosi 5-6 m. nad 0 Wisły. Jedynie w południowej części na terenach obecnego cmentarza wystąpię małe wzniesienia 8 - do 11 m. nad 0 Wisły.

Grunt jest wszędzie niemal suchy i stanowi odpowiednie do zabudowy tereny budowlane.

Od strony Wisły przed zalewami w czasie ewentualnych wielkich przyborów, tereny ochraniające są naturalnym wałem, który stanowi szosa Modlińska.

Pod względem własnościowym w dzielnicy znajdują się tereny różnolite. Większą własność prywatną stanowi folwark Brudno. Działki prywatne odgrywają rolę utrudniającą w rozplanowaniu swobodnem dzielnicy, są to bowiem w przeważnej części dzielnicy wąskie pasemka gruntów o długości 2-3 km. biegnące z południa zachodu na północ-wschód. W części zabudowanej występują - skrawki przedwojennych dzikich parceli. Gęsta siatka uliczek zabudowanych, o płytkich niemożliwych do racjonalnej zabudowy parcelek.

Tereny państwowe zajmują stosunkowo znaczny obszar, jednakże większa ich część odpowiada pod urządzenie kolejowe i tory st. Warszawa-Praga, tak że jedynie t.zw. Colędzinów znajdujący się na terenach państwowych, może być swobodnie zregulowany i wyzyskany.

Pozostałą część terenów państwowych i miejskich - zarezerwowano na powiększenie cmentarza.

Ośrodek dla omawianej dzielnicy został w planie przewidziany przy ul. Odrowąta na odcinku między wielką obwodnicą i placem wytworzonym przy skrzyżowaniu ul. Odrowąta z ul. Białokąską.

Usytuowania ośrodka w tym miejscu tłumaczy się przede wszystkim dogodnym położeniem w stosunku do sieci komunikacyjnej, co wpłynęło na to, że już dziś ośrodek dla dzielnicy Brudnowskiej w tym miejscu się wytwarza. Ukazaniem rozwoju ośrodka będzie fakt, że tereny w tym miejscu są słabo zabudowane.

Ośrodek leżeć więc będzie przy arterji promieniowej /ul. Odrowąta - ul. Białokąska / - jednocześnie zaś będzie się znajdował w pobliżu obwodnicy / A dającej dogodne połączenie z dzielnicami sąsiednimi Pragi i Warszawy.

W stosunku do całej dzielnicy położenie ośrodka będzie zbliżone do centralnego.

Prócz ośrodka zasadniczego przewidywany jest ośrodek drugorzędny we wschodniej części dzielnicy, korzystnie usytuowany do sieci komunikacyjnej. Oba ośrodki związane są między sobą arterją 25 m. szerokości, zaprojektowanej na pewnym odcinku jako bulwar.

Zaprojektowany jak wyżej ośrodek posiada w planie zasadnicze powiązanie ze śródmieściem / F /, którą stanowi ul. Odrowąta, która ze względu na swą rolę arterji promieniowej została zaprojektowana o szerokości 30 m.

Tę samą pierwszorzędną rolę w odniesieniu do całej dzielnicy, a nie tylko do ośrodka spełniać będzie arterja, którą stanowi szosa Modlińska / szerokość 36 m. na odcinku bulwarowym 50 m. / oraz w pewnym stopniu zwłaszcza dla Golędzinowa, bulwar nadbrzeżny.

Nakoniec ul. św. Wincentego zregulowana do 30m. stanowi arterję wiążącą wschodnią część dzielnicy z centrum.

Szerokości tych arterji stanowiących jednocześnie arterje tranzytowe między centrum a dzielnicą przemysłową, projektowaną na północ od dzielnicy Brudnowskiej, nie mogą już być zmniejszone poniżej norm podanych.

Odnośnie komunikacji międz dzielnicowej to zapewnia ją w stosunku do ośrodka -

1/ wielka obwodnica A, przeprowadzona po północnej granicy cementarza brudnowskiego wprost na most na Wiśle; obwodnica ta w dalszym swym biegu daje z jednej strony: połączenie z dzielnicami mieszkaniowymi Warszawy z omińcieniem centrum z drugiej strony z dzielnicami mieszkaniowymi Pragi, Targówkiem, Grochovem i t.d.

Dla całości zaś dzielnicy, rolę powiązania z sąsiednimi dzielnicami spełniać będą:

1/ obwodnica zaprojektowana według biegu ulic Trockiej, Rzecznej, doprowadzona do ul. Modlińskiej wiaduktem nad torami kolejowymi - zapewniając z jednej strony połączenie z dzielnicą Targówka z drugiej przez ul. Modlińską z centrum w kierunku na most Kierbedzia. Od strony tej arterji został przewidziany podjazd do stacji towarowej, projektowanej na miejscu dzisiejszej stacji Warszawa-Praga. W stosunku do sieci komunikacyjnej stacja towarowa ma zapewnione związanie ze śródmieściem Pragi - przez ul. Modlińską, z Warszawą przez mosty przy cytadeli.

- 5 -

2/ Arteria biegnąca z zachodu na wschód, po skraju parku na Bruźnie i parku na Targówku, która nabierze pełnego znaczenia po wybudowaniu mostu na Wiśle, bowiem kierunki arterji po obu brzegach rzeki zostały do tego w planie przystosowane.

Arteria ta, jako spełniająca rolę przekątniowej została zaprojektowana w / 26m. - 30 m. szerokości/.

Prócz omawianych już arterji spełniających ważne funkcje powiązania z centrum i z dzielnicami sąsiednimi, sieć arterji drugorzędnych motywuje się:

1/ koniecznością rozprowadzenia ruchu w dzielnicy arterji H, arterja L wiążąca ośrodki - 2/ względami na powiązanie dzielnicy z dzielnicą przemysłową i do czego służą wszystkie arterje o kierunku północnym lub północno-zachodnim 3/ koniecznością ograniczenia terenów specjalnych: parków, cmentarzy, terenów kolejowych. Szerokości ulic drugorzędnych w zależności od funkcji, jakie spełniają wahają się w granicach 18 - 26 m.

Rozległe tereny kolejowe znajdujące się w dzielnicy nie będą stanowiły bariery terenowej w rozwoju dzielnicy, są bowiem położone z boku na skraju dzielnicy i odcinają od niej stosunkowo nie wielki jej obszar Golędzinowa; nie będą więc bariery dla całego układu arterji o kierunku północnym - względnie północno-zachodnim ilość zaś przejść przez wspomniane tereny mianowicie 1/ arterja obwodowa A - i obwodnica wielka B - przechodzące

wiaduktami nad torami zapewniają dostateczne powiązanie Golędzinowa rak z zasadniczą - częścią dzielnicy Brudnowskiej, jak i z centrum i z dzielnicami mieszkaniowymi Warszawy.

Place zaprojektowane w dzielnicy, wywołane zostały różnymi koniecznościami. Wytworzony przy zbiegu ulic Odrowąsa i Białołęckiej stanowić będzie część ośrodka, będzie mieć więc charakter handlowy.

Dwa place zaprojektowane przy arterji przykątniowej / X / wywołane zostały koniecznością uporządkowania ruchu w węzłach kilku arterji - będą więc mieć charakter placów komunikacyjnych. Z tych placów przy placu / a / będzie się znajdował ośrodek drugorzędny.

Charakter komunikacyjny będzie mieć plac zaprojektowany na t.zw.Stefanówce.

Place pod budynki użyteczności publicznej zostały przewidziane w pierwszym rzędzie w ośrodku dzielnicy. Z powodu braku dostatecznej ilości placów rządowych lub miejskich zdołano umieścić na terenach miejskich tylko dzielnicową halę targową oraz szkołę średnią. Zaznaczono również miejsce pod kościół, który ma powstać na miejscu istniejącego drewnianego. Sieć gmachów szkolnych została rozplanowana częściowo na terenach państwowych, częściowo na najodpowiedniejszych dla tych celów terenach prywatnych.

Dzielnica Brudna w znacznej swej części jest zabudowana, dlatego też jednolity jej charakter przez dłuższy czas nie będzie mógł być osiągnięty.

180  
Istniejąca bowiem bardzo gęsta siatka uliczek mieszkalnych, chaotycznie zabudowanych utrudnia racjonalną regulację. Typowym przykładem tego przedwojennego rozplanowania zabudowania, jest część Brudna / t.zw. Nowe Brudno / oraz Pelcowizna.

Częścią dzielnicy, która może być jeszcze racjonalnie rozplanowana i zabudowana jest t.zw. Golędzinów, który będąc z jednej strony oddzielony od pozostałej części dzielnicy rozległymi terenami kolejowymi, z drugiej zaś strony posiadając Wisłę - stanowi niejako zamkniętą w sobie część dzielnicy. Jednolitość terenów Golędzinowa pod względem własnościowym / państwowe i miejskie / oraz brak zabudowań, sprzyjają powstaniu w tym miejscu wzorowej dzielnicy mieszkaniowej.

Tereny zielone zostały dla dzielnicy zaprojektowane w dwóch skupieniach: we wschodniej części przy arterji spacerowej A na terenach prywatnych wsi Brudna, gdzie stanowią część klina Brudnowskiego, oraz w środkowej części dzielnicy, gdzie prywatnych działek / długości 2-3 km. / zarezerwowane pewne odcinki - stwarzając w ten sposób park, którego brak daje się tu dotkliwie odczuć.

Zaprojektowanie parku na terenach prywatnych tłumaczy się brakiem odpowiednich wolnych terenów państwowych lub miejskich. Parko posiadają zapewniony dogodny dostęp i komunikację z dzielnicą.

Ze względu na te dodatkowe funkcje oddzielne arterie zostały zaprojektowane - szerzej - np. arterja Y / między dwoma placami / 26 m. szerokości, ul. św. Wincentego w północnej części / 30 m. /

Przez większych powierzchni zielonych zarezerwowane zostały na zieleni tereny mniejsze kilkuhektarowe oraz promenadowe pasy zieleni.

Kilkuhektarową powierzchnię przewidziano na Golędzinowie na terenach państwowych, stwarzając założenie ogrodowe na osi cytadeli.

Pasy promieniowe zaprojektowane nad brzegiem Wisły / grunt państwowy i miejski /.

Pozatem arterja /..../ na odcinku od ul. Białołęckiej do trasy kanału obwodowego została zamieniona na pas budowlany dla oddzielenia dzielnicy mieszkaniowej od dzielnicy ciężkiego przemysłu. Część trasy kanału obwodowego, podobnie jak w innych dzielnicach Pragi zaznaczona została pod zielenią.

Cmentarz dzielnicowy został przewidziany w jednym kompleksie z cmentarzem dla dzielnicy Targówka, gdzie w ten sposób podnosi znaczenie klina higienicznego Brudnowskiego. Część terenów cmentarnych położonych na zachód od arterji spacerowej A obsługować więc będzie Brudno.

Na wybór tego miejsca pod cmentarz wpływa brak innych wolnych i niezabudowanych terenów, któreby umożliwiły, pod względem własnościowym zrealizowanie cmentarza

Usytuowanie cmentarza w stosunku do obsługiwanej dzielnicy jakoteż sprawa zapewnienia dostępu dla konduktów pogrzebowych drugorzędni arterjami, przedstawiają się w tym wypadku korzystnie.

Губини мѣстности

- 1) Стан obecny
- 2) Заряды винны
- 3) Золото I.
- 4) Кота II
- 5) Очиста III
- 6) Мухоморы IV.
- 7) Сажки Купа V.
- 8) Ероховы VI
- 9) Тапорок VII.
- 10) Ривно VIII.

Miasto współczesne o kilku milionach ludności, jakim w ciągu kilkudziesięciu lat stanie się Warszawa, stwarza nowe zagadnienia dotyczące higieny i zdrowotności miejsc zamieszkania, miejsc pracy i miejsc rozrywkowych i wypoczynkowych dla całej ludności miejskiej.

Wielkie skupienie ludności powoduje stwarzanie dużej ilości odpadków i nieczystości od wwożonych codziennie do miasta produktów spożywczych, artykułów codziennego użytku, sprowadzanych i wytwarzanych na miejscu, opakowań i t.p. i wytwarza dużą ilość pyłu, kurzu, cieczy i gazów szkodliwych dla zdrowia mieszkańców.

Jednocześnie intensywny na terenie miasta proces spalania, występujący przy oddychaniu wielkiego zbiorowiska ludzi i przy opalaniu pieców, kuchni, motorów fabrycznych i t.p. zmienia na niekorzyść zdrowia ludzkiego skład powietrza, wywołując zmniejszenie się w powietrzu ilości tlenu i powiększenie ilości dwutlenku, węgla i innych produktów spalania. Wreszcie ruch i gwar wielkomiejski i stuk całego szeregu mechanizmów stwarza atmosferę niepokoju, charakterystyczną dla życia wielkomiejskiego i wpływającą ujemnie na system nerwowy mieszkańców.

Podział miasta pod względem  
hygienicznym.-

Projektowane w planie Warszawy dzielnice o specjalnem przeznaczeniu handlowem mieszanem, mieszkaniowem i przemysłowem - wreszcie tereny wolne od zabudowania stwarzają możliwość uniknięcia w niektórych z tych wielu biehigienicznych i dokuczliwych przejawów życia miejskiego.

Zależnie od stopnia występowania tych przejawów szkodliwych, dzielimy powierzchnię miasta

na trzy kategorje, przez odpowiednie zgrupowanie i usytuowanie których osiągnie się poprawę stanu higienicznego miasta.

I. Do pierwszej kategorji zalicza się partje miasta z zakładami i sposobem zabudowania wybitnie szkodliwymi dla zdrowia mieszkańców.

Są to tereny fabryk szkodliwych dla otoczenia, partje miasta o zwartem nieodpowiadającym warunkom naświetlania słonecznego - i przewietrzania zabudowaniu, o silnej komunikacji, dużem hałasie i silnem skupieniu ludzi w pewnych porach dnia.

II. Do drugiej kategorji zaliczamy partje miasta, gdzie powyższe zjawiska występują w mniejszym stopniu. Są to dzielnice mieszane i mieszkaniowe oraz powierzchnie niezabudowane.

III. Do trzeciej kategorji zaliczamy powierzchnie pokryte zielenią, mające duże znaczenie higieniczne np. parki, lasy, cmentarze rezerwaty wodne i rolne. Powierzchnie higieniczne wpływają w wielkim stopniu na poprawę warunków zdrowotnych w mieście.

Przez racjonalne zabudowanie nowopowstających dzielnic - mieszkaniowych i handlowych można poleprzyć warunki higieniczne tych dzielnic.

Również przez odpowiednie rozmieszczenie i zgrupowanie trzech kategorji powierzchni miasta - można zmniejszyć szkodliwe skutki dużego skupienia ludności w mieście.

Istniejące zabudowanie śródmieścia Warszawy domami z zamkniętymi podwórkami otoczonymi oficynami nieprzewietrzanymi na przestrzał i stosunku wysokości domu do szerokości podwórka  $1\frac{1}{2}$  do 1 - powoduje niedostateczne przewietrzanie i nasłonecznianie pomieszczeń.

W dzielnicach śródmieścia już zabudowanych, stanu istniejącego nie da się w większości wypadków zmienić nawet w budynkach nowowznoszonych.

Zabudowanie tych dzielnic ustalono na 70% maksymalnej zabudowanej powierzchni działki, z tem że zabudowanie oficyn nieprzewietrzanych na przestrzał - jest dopuszczalne, aczkolwiek niepożądane.

W nowoprojektowanych dzielnicach i dzielnicach jeszcze niezabudowanych, przewiduje się przy zwartem zabudowaniu 50% zabudowanej powierzchni działki, co da lepsze warunki nasłoneczniania, i ustala się sposób zabudowania z wykluczeniem budowania oficyn nieprzewietrzanych na przestrzał.

Przy zabudowaniu luźno grupowem 30 % zabudowania powierzchni działki i maksymalną dopuszczalną wysokość budynków 2-3 kondygnacje.

Zabudowanie luźno-grupowe ma pod względem nasłoneczniania i przewietrzania warunki najlepsze.

Ogródki prywatne w takich dzielnicach odciążają do pewnego stopnia parki publiczne i stanowią element w mieście, pod względem zdrowotnym - bardzo pożądanym.

Rozmieszczenie w planie miasta dzielnic szkodliwych pod względem higienicznym.-

Przemysł szkodliwy.-

W planie Warszawy przewiduje się rozbudowę przemysłu w określonych partjach miasta: na północo - wschodzie w okolicy Brudna / ciężki przemysł/ oraz ograniczenie jego rozbudowy w obrębie miasta przy linii kolejowej Warszawa-Skierniewice i na Grochowie do pewnych tylko stref.

W innych dzielnicach budowa fabryk nie będzie dozwolona.

Powodem takiego ograniczenia rozbudowy przemysłu są głównie, obok względów komunikacyjnych względy higieniczne - mianowicie:

1/ Dążenie do odsunięcia hałaśliwych warsztatów od mieszkań ludzkich, a więc od dzielnic mieszkaniowych tak, aby bliskość fabryk nie dawała się odczuwać mieszkańcom.

2/ Ochrona przed zadymieniem. Panujące u nas wiatry mają przeważnie kierunek z zachodu, a więc umieszczenie fabryk na wschodzie nie powoduje nawiania dymów na miasto, lecz przeciwnie usunięcie ich za granicę Warszawy.

Panujące wiatry wschodnie przeważnie w porze zimowej, / patrz część ogólna / - ze względu na dużą różnicę temperatur uchodzącego z kominów dymu i otaczającego powietrza, nie zadymiają miasta, gdyż dymy wtedy idą szybciej

w górę nie zanieczyszczając powietrza w samym mieście.

3/ Ochrona wody przed zanieczyszczeniem. Teren Warszawy ma w kierunku północ południe lekki spadek na północ / kierunek prądu Wisły. Jeżeli więc zakłady, zanieczyszczające grunt /fabryki, zeznie - zostały umieszczone w części miasta południowej, wyżej położonej, to mogło by to spowodować zapomocą spływających wód zanieczyszczenie niżej położonych części miasta. Przez umieszczenie zakładów szkodliwych w części miasta najniżej północnej zamieszczenie takie staje się mało prawdopodobnem. Jednocześnie umieszczenie zakładów szkodliwych na północy ułatwia szybkie odprowadzenie do Wisły, przy pomocy specjalnej sieci - ścieków szkodliwych dla zdrowia i niszczących przewody kanałowe.

Zgodnie z tym założeniem przyszy przemysł szkodliwy i zakłady szkodliwe / np. rzeźnia centralna, zakłady chemiczne / zostały umieszczone na północo wschodzie. Tylko zakłady przemysłowe istniejące na Woli i Pradze zostały pozostawione na miejscu, ze względu na istniejące tam kosztowne urządzenia fabryczne. Umiejscowiono więc zakłady przemysłowe w określonych strefach, wykluczając możliwość budowania nowych fabryk i zakładów szkodliwych w innych częściach miasta, celem uchronienia ich od niepożądanych skutków sąsiedztwa z zakładami przemysłowemi.

Zakłady szkodliwe.-

W skład miasta wchodzi cały szereg specjalnych zakładów, które muszą być odrębnie traktowane i w odpowiednim miejscu w planie miasta umieszczone.

Do terenów, które ze względów zdrowotnych powinny być odrębnie traktowane zaliczamy tereny składowe i tereny kolejowe oraz specjalne zakłady i urządzenia higieniczne, jak kanalizacja i wodociągi, stacja oczyszczania ścieków, rzeźnia miejska, zakłady spalania śmieci, tereny szpitalne.

Tereny składowe i kolejowe.-

Tereny składowe i kolejowe są trudne do utrzymania w czystości, z powodu dymu, kurzu i nie przyjemne jako sąsiedztwo dla dzielnic mieszkaniowych z powodu swej hałaśliwości i wielkiego ruchu.

Trudno jednak ustalić dla nich miejsce ograniczone po jednej wschodniej stronie miasta, gdyż kolej i dostawa musi przenikać do wszystkich dzielnic miejskich. Można natomiast ograniczyć niedogodności, jakie sąsiedztwo z nimi przedstawia przez oddzielenie ich pasami zieleni lub bulwarami od dzielnic mieszkaniowych i unikanie przepuszczania ruchu kołowego towarowego do dworców przez dzielnice mieszkalne.

Zastosowanie tej zasady na terenie Warszawy w poszczególnych wypadkach - omówione zostało w opisach dzielnic.

Tereny wojskowe.-

Istniejące na terenie miasta tereny wojskowe pochodzą w większości wypadków z

tych czasów, kiedy znajdowały się jeszcze poza granicami dawnego miasta.

Obecnie przewiduje się pozostawienie instytucji wojskowych centralnych i administracyjnych o charakterze biurowym w środku miasta z zarezerwowaniem pewnego zapasu terenu na ich rozbudowę. Co się tyczy koszar, składów, fabryk amunicji, parków samochodowych i t.p. to powinny być one przesunięte poza granice Warszawy, gdyż niema żadnego uzasadnienia aby je pozostawić na dotychczasowym miejscu.

Dzięki temu można będzie na zwolnionym przez wojsko terenie wybudować dzielnice wzorowe, urządzić boiska sportowe, parki i użyteczności według dzisiejszych wymagań higieny urbanistycznej.

#### S z p i t a l e . -

Rozmieszczone na terenie Warszawy szpitale, pośród dzielnic handlowych i mieszkalnych nie posiadają odpowiednich warunków higienicznych ani możliwości dalszego rozwoju. Chorzy i rekonwalescenci przybywający w szpitalach potrzebują świeżego powietrza i ciszy, czego nie mogą mieć w śródmieściu.

Pozatem pawilony dla chorych zakaźnych wymagają specjalnej izolacji, która w mieście jest trudna do osiągnięcia.

Dla tego też w planie regulacyjnym przewiduje się budowę nowych szpitali w dzielnicy szpitalnej, o charakterze zabudowania pawilonowym zdala od miasta w otoczeniu ogrodów. Dzielnica szpitalna, obejmująca .....ha umieszczona została na Burakowie, na północ od miasta - na zachodnim brzegu Wisły w ten sposób, aby wiejące wiatry zachodnie doprowadzały bezpośrednio z rezerwatów czyste powietrze do pawilonów szpitalnych.

Projektowane przy szpitalach kolonje mieszkaniowe dla personelu szpitalnego i urządzenie komunikacji tramwajowej pozwoli rozwijać się tej dzielnicy w warunkach pod względem kontaktu z miastem zupełnie zadawalniających

Po wybudowaniu nowych szpitali na projektowanym terenie szpitalnym, można będzie zlikwidować niektóre istniejące szpitale - i zwolnione tereny wykorzystać na inne potrzeby. Przeniesienie do dzielnicy szpitalnej całego szeregu szpitali, które dziś jeszcze odpowiadają głównym wymaganiom higienicznym nastąpi w przyszłości i da szereg korzyści.

Dzięki przeniesieniu ich uzyska się cenne tereny w śródmieściu, które ze względu na swój punkt handlowy i reprezentacyjny - / szpital Dzieciątka Jezus i Szpital Ujazdowski / przestaną być odpowiedniami na pomieszczenie szpitali.

Tereny te będą mogły być wtedy racjonalnie rozplanowane, odpowiednio do swego usytuowania. Jednocześnie nastąpi konieczność wybudowania nowych szpitali według najnowocześniejszych wymagań.

#### Rzeźnia centralna.-

Rzeźnia centralna w Warszawie wraz z bocznicą kolejową i targowiskami bydła, oborami, zakładami przetwarzającymi wyroby mięsne i halą hurtową i inne urządzeniami pomocniczymi, jest wybitnie szkodliwym zakładem, który się nie może znajdować wewnątrz miasta.-

Z tych samych względów co i zakłady przemysłowe szkodliwe, Rzeźnia Centralna została odsunięta na północo-wschód od miasta, co gwarantuje możliwość zachowania warunków sanitarnych z punktu widzenia całości miasta /ścieki, zadymienie, kurz, gwar /.

#### Gazownia miejska.-

Gazownia miejska znajduje się obecnie na Noli między ulicami - Dworską, Płocką - i Prądyńskiego w dzielnicy przemysłowej.

Druga część gazowni znajduje się na południe od wiaduktu Poniatowskiego, gdzie po skasowaniu jej projektuje się dzielnicę mieszkaniową. Podniesie to znacznie stan higieniczny Powiśla, dzięki uporządkowaniu terenów - i usunięciu dymiących kominów.

Oprócz odpowiedniego rozmieszczenia elementów miasta, od którego w wielkim stopniu zależy zdrowotność, istnieje cały szereg urządzeń sanitarno-społecznych, obsługujących miasto jako całość. Dla tych urządzeń zostały zarezerwowane tereny - konieczne dla ich przyszłego rozwoju w taki sposób - aby nie kolidowały z innymi potrzebami miejskimi.

Urządzenia miejskie sanitarno-społeczne mają na celu ochronę przed zanieczyszczeniem gruntu, wody i powietrza i polepszenie warunków zdrowotnych miasta.

Do urządzeń tych należą:

- 1/ kanalizacja i wodociągi
- 2/ usuwanie śmieci i śniegu
- 3/ nawierzchnie ulic i placów.

Kanalizacja Warszawy

Kanalizacja Warszawy nie obejmuje obecnie całości miasta, cały szereg dzielnic miejskich już zabudowanych nie posiada częściowo kanalizacji.

Brak kanalizacji pociąga za sobą niedogodności, na które już w roku 1879 wskazywał ówczesny prezydent m.st. Warszawy gen. Starynkiewicz.

Podaje się tu wyjątki z jego wywodów. Niedogodności wynikające z braku kanalizacji:

" 1/ podwórza domów, przyległe im ulice zanieczyszczone są śmieciami, odpadkami i ściekami;

2/ wywóz nieczystości kosztuje drogo i odbywa się w sposób odrażający i dla zdrowia szkodliwy.

3/ ścieki zatruwające powietrze płyną przez podwórza i ulice;

4/ wyziewy kanałowe, szczególnie w lecie zarażają powietrze;

5/ w czasie wysokiego stanu wody na Wiśle, dolną część miasta zatapiają płynne i cuchnące ścieki z górnej części;

6/ przy każdej odwilży w zimie i na wiosnę z uprzątanego z ulic i zmarzniętego błota formują się stosy brudnej masy, która utrudnia swobodną komunikację i topniejąc zaraża powietrze;

7/ każdy gwałtowny deszcz zalewa ulice i znaczne wyrządza szkody;

8/ wody zaskórne nie mając odpływu zatapiają piwnice i powodują wilgoć w domach;

9/ z fossy okopowej szpecącej miasto, wydzielają się cuchnące wyziewy, zarażające całą okolicę / w owym czasie ścieki były odprowadzone w dużym stopniu do tej fossy /;

10/ studnie dostarczają wody niezdrowej przesyconej nieczystościami;

11/ wodę Wiślaną zatrują ścieki, dopływające do rzeki istniejącymi wzdłuż całego wybrzeża kanałowymi otworami.

Niedogodności te są aktualne jeszcze dziś w częściach miasta nieskanalizowanych.

Potwierdza to w zupełności śmiertelność ludności, która jest większa na przedmieściach miasta nieskanalizowanych, dołączonych do miasta, - w r.1916, niż w śródmieściu.

Po przyłączeniu przedmieść do Warszawy średni procent śmiertelności wśród mieszkańców wzrósł z 25% w r.1916 do 44 % w r. 1917.

Do zwiększenia średniego procentu śmiertelności w latach 1917 i następnych przyczyniła się również wielka śmiertelność wśród reemigrantów i zaliczenie zabitych w czasie wojny, o których brak było poprzednio wiadomości, do liczby zmarłych.

Obecnie na skutek zarządzeń sanitarnych i stopniowego dołączania przedmieść do sieci kanalizacyjnej i wodociągowej średni procent śmiertelności spada z roku na rok.

Kanalizacja Warszawy jest kanalizacją systemu ogólnie spławowego, a więc usuwa zarówno ścieki gospodarsze jak i wody opadowe.

W porze zimowej za pomocą kanalizacji zostaje usuwany nadmiar śniegu, uprzątnięty z placów i ulic miejskich.

Kanały budrzowe służą do odprowadzania rocień-  
czonych ścieków w czasie ulewy najkrótszą dro-  
gą do Wisły.

Dzięki tym trzem funkcjom, jakie spełni-  
a kanalizacja Warszawy, przyczynia się ona  
w wielkim stopniu do utrzymania w czystości  
miasta.

Uboczną funkcją kanalizacji jest jesz-  
cze osuszenie gruntu dzięki obniżeniu pozio-  
mu wody podskórnej i doprowadzenie przez to  
wielu terenów do stanu używalności i podnie-  
sienia ich warunków zdrowotnych.

Właściwa Warszawa, to znaczy miasto,  
położone na lewym brzegu Wisły, dzieli się  
na dwie części, różne pod względem wysokości  
swego położenia: dolną część, położoną na  
Powiślu na wysokości 5-8 m. nad 0 Wisły;  
i górną, zajmującą wzgórze na zachód od Wisły  
z wysokościami 25-38 m. nad 0 Wisły. Obie  
te części łączą się ze sobą dość spadzistą  
skarpią.

Sieć kanałów dla górnego miasta zabudo-  
wana jest tak, że się zniża w kierunku z po-  
łudnia na północ z biegiem Wisły, wobec czego  
kanały, zaczynające się od mniejszych średnic  
w południowych dzielnicach miasta, zwiększają  
swe średnice w miarę zbliżania się ku północy,  
przechodząc ostatecznie w duży kolektor w oko-  
licach Cyfadyli, który wszystkie ścieki wypro-  
wadza za miasto i kieruje do Wisły pod Biela-  
nami.

Trasa kolektora Bielańskiego jest  
potraktowana jako pas gruntu niezabudowany  
szerokości ..... m. w przewidywaniu możliwo-  
ści wybudowania obok drugiego kolektora przy

znacznem powiększeniu sieci kanalizacyjnej obsługiwanej części miasta.

Dolne miasto wszystkie swe ścieki zbiera w zbiorniku stacji przepompowań na rogu ulicy Dobrej i Karowej.

Zebrałe tu ścieki włączane są zapomocą pomp do kanału na Krakowskim Przedmieściu i dalej - już własnym ciężarem zdążają do kolektora Bielańskiego.

Obecnie projektuje się usunięcie stacji przepompowań z ulicy Karowej i przesunięcie jej dalej na północ obok klasztoru Bielańskiego, gdzie nie zachodziłaby potrzeba pompowania ścieków na wielką wysokość - lecz można by je dołączyć do kolektora bezpośrednio.

Wylot kolektora lewobrzeżnej części miasta, znajdujący się obecnie u podnóża klasztoru Bielańskiego - przewiduje się przesunąć o kilka kilometrów na północ celem odsunięcia go od Warszawy, która się w kierunku Bielan rozwija bardzo intensywnie.

Część miasta, położona na prawym brzegu Wisły, posiada sieć kanałów od 1906 roku - sieć ta jest samodzielną. Kanał główny praskiej zlewni kończy się na Gołędzinowie, gdzie znajduje się stacja pomp. Na stacji pomp w Gołędzinowie ścieki przechodzą przez piaskownik z kratami, z którego przy niskim poziomie wody w Wiśle mogą być kierowane wprost do rzeki, przy średnich i wyższych poziomach wody na Wiśle ścieki są przepompowywane zapomocą pomp.

Dla kanalizacji Pragi przewiduje się również kilka burzowców, z których jeden w gołędzinowie jest w trakcie budowy.-

Oczyszczanie ścieków.-

Z kanalizacją Warszawy łączy się ściśle sprawa oczyszczania ścieków.

Oczyszczanie ścieków było przewidziane już w r.1879 w projekcie inż.Lindley'a - kanalizacji Warszawy. Do dzisiejszego dnia jednak Warszawa takiego zakładu nie posiada i ścieki są wypuszczane wprost do Wisły.

Jak dotychczas prowadzone są tylko studia nad systemem oczyszczania ścieków w Miejskiej Stacji doświadczalnej Oczyszczania ścieków na Kaskadzie.

Z punktu widzenia higieny społecznej potrzeba oczyszczenia ścieków staje się sprawą coraz bardziej palącą.

Według danych Stacji Doświadczalnej ilość ścieków w stosunku do ilości wody wiślanej jest niewielką; stanowi ona zaledwie  $1 - 2 \frac{1}{3}$  m. ścieków na sekundę w stosunku do przypływającej na sekundę  $300 \frac{1}{3}$  m. wody wiślanej przy najniższym stanie wody i do  $600 \frac{1}{3}$  m. - przy najwyższym jej stanie.

Jednakże niebezpieczeństwo zaszczepienia rzeki epidemji i ogólne względy zdrowotne nasunęły autorom i kierownikom kanalizacji warszawskiej na samym już początku jej istnienia myśl konieczności oczyszczania ścieków przed ich spuszczeniem do Wisły.

Również dzisiejsze badania stacji doświadczalnej uzasadniają konieczność budowy stacji oczyszczania ścieków.

/Inż.Henryk Przyłęcki: opracowanie z prac miejskiej stacji doświadczalnej oczyszczania ścieków na Kaskadzie w Warszawie.

1937

Zarząd Wodociągów i Kanalizacji podał jako potrzebny teren pod przyszłą stację oczyszczania ścieków 12 ha. na Kępie Potockiej.

Ze względu jednak na odsunięcie od miasta i zachowanie czystszej wody wzdłuż brzegu Wisły aż do Bielan, gdzie na całej przestrzeni od Warszawy znajdują się dobre tereny pod zabudowę i zieleńce, oraz piękny teren spacerowy pożądanym jest urządzenie stacji dalej od Warszawy za klasztorem Bielańskim. Dla tego też oba tereny Kępę Potocką i teren za Bielanami został zarezerwowany pod przyszłą stację oczyszczania ścieków.-

#### Wodociągi Warszawy.-

Wodociągi Warszawy obsługują znacznie większą powierzchnię miasta niż kanalizacja.

Z punktu widzenia higieny mają one kilka zadań do spełnienia:

- 1/ dostarczają wodę do użytku mieszkańców o pewnym dopuszczalnym stopniu zanieczyszczenia i minimalnej ilości bakterji;
- 2/ dostarczają wodę konieczną do utrzymania w czystości mieszkań, ulic, placów i podwórz i t.p.
- 3/ dostarczają wodę dla polewania plantacji miejskich,
- 4/ służą do spłukiwania kanałów,
- 5/ dostarczają wodę dla celów przemysłowych,
- 6/ zasilają wodę hydranty pożarowe.

Równoległe z rozbudową Warszawy i ze wzrostem jej ludności musi być powiększona wydajność

stacji wodociągów i przebudowana sieć wodociągowa.

Przebudowa sieci wodociągowej dokonywa się stopniowo w miarę potrzeby.

Co się tyczy wydajności stacji to inwestycje będą musiały iść w dwóch kierunkach.

1/ Powiększenie stacji Warszawskiej.

a/ Osiągnie się to przez budowę nowych osadników nad Wisłą na terenie na ten cel zarezerwowanym, obok dwóch istniejących osadników.

b/ Zamianę na stacji Filtrów - filtrów powolnych na pośpieszne.

2/ Budowę na Pradze drugiej stacji filtrów, która mogła by również obsługiwać Powiśle i przez to odciążąka by stację Warszawską. Projekt stacji wodociągów na Pradze jest obecnie jeszcze w fazie studjów.

Teren przewidziany pod stację wodociągów znajduje się za wązkiem Miedzyszyńskim - obok kolei obwodowej.

#### Spalanie śmieci.-

Racjonalne usuwanie śmieci jest przy dużym skupieniu i ruchliwości ludności w mieście sprawą bardzo ważną.

Nieusuwane odpadki stawarzają wielkie ilości kurzu, szkodliwego dla organizmu ludzkiego i zawierającego ogromne ilości bakterji chorobotwórczych, i powodują nieraz nieprzyjemną woń gnijących części organicznych.

Usuwanie śmieci z obszaru miasta odbywa się dwoma drogami:

części płynne i sypkie są usuwane za pomocą kanalizacji części zaś stałe muszą być wywożone.

Ponieważ wywożenie jest kosztowne i wymaga odpowiednio dużych terenów, których niema w pobliżu miasta, więc lepszym okazało się spalanie odpadków niż ich wywożenie.

System spalania śmieci jest obecnie powszechnie stosowany w miastach zachodnio europejskich.

Otrzymywana przy spalaniu energia może być zużytkowana na ogrzewanie, oświetlenie i inne cele dla zakładów miejskich lub prywatnych.

Według Dr. Polaka "Hygiena miast /str. 450 tablica Vogel'a/ dane z początku 20 wieku ilość odpadków domowych na 1 mieszkańca wynosiła -

| miasto     |                             |
|------------|-----------------------------|
| Manchester | 0,80 m. <sup>3</sup> na rok |
| Londyn     | 0,75                        |
| Filadelfja | 0,72                        |
| Berlin     | 0,41                        |
| Hamburg    | 0,37                        |
| Paryż      | 0,35                        |
| Wiedeń     | 0,34                        |
| Kopenhaga  | 0,26                        |
| Fankfurt   | 0,22                        |
| Brema      | 0,22                        |
| Sztutgard  | 0,10                        |
| Rzym       | 0,9                         |

-----  
Biorąc średnio 0,39 m.<sup>2</sup> na mieszkańca dla Warszawy otrzymamy w r.1956 -  
 $0,40 \times 3.000000 = 1.200000$  m.<sup>3</sup> rocznie  
odpadków lub  $\frac{1.200000}{365} = 3288$  m.<sup>3</sup> dziennie  
nie co równa się 1.644000 kg.dziennie.-

Według przybliżonych obliczeń Zakładu oczyszczania miasta, opartych na zaświadczenia zagranicznych i własnych należy przyjąć 1 klg. śmieci na jednego mieszkańca dziennie. Wypadło by stąd około 3.000 tonn dziennie śmieci dla przyszłej Warszawy. Ze względów oszczędności na przewozie śmieci zakłady spalania śmieci powinny być zdecentralizowane. Wielkość terenu jednego zakładu wraz z garażami na specjalne wozy do przewożenia śmieci wynosić winna około 15.000 m.<sup>2</sup> Zakładów takich przewiduje się narazie w Warszawie cztery trzy na terenie Warszawy i jeden na Pradze.

Ponieważ nowoczesne zakłady spalania śmieci są urządzeniem w bardzo małym stopniu szkodliwym, więc nie liczone się z wyborem terenu pod względem izolowania go od otoczenia. Przeważą tu względy natury finansowej mianowicie dogodność dowozu i łatwość uzyskania potrzebnego terenu. Ilość spalanych śmieci na dobę zależy od typu pieców i długości czasu trwania spalania.

#### Utrzymanie nawierzchni.-

Do uprzątnięcia i polewania ulic służą specjalne zakryte wozy. Ze względów higienicznych najlepiej są bruki gładkie, które mogą być zamiatane maszynowo i same przedstawiają większą gwarancję czystości.

Chodniki ze względu na ustawione na nich latarnie, często drzewa, kioski i t.p. nie nadają się do uprzątnięcia maszynowego i dla tego muszą być obsługiwane ręcznie.

Garaże dla specjalnych wozów służących do oczyszczania jezdni i polewania ulic nie zajmują zwykle większej przestrzeni, mogą być ulokowane

201  
w każdym punkcie miasta, gdyż nie przedstawiają niedogodności pod względem higienicznym.

Decentralizacja garażów jest zasadą, która przy wielkości Warszawy musi być stosowana.

Wybór terenu, jako nie przedstawiający specjalnych trudności nie wymaga usytuowania z góry, lecz może być w miarę potrzeby przydzielony w punktach miasta najdogodniejszych.-

## ZAPROWIANTOWANIE

### WARSZAWY

#### Wstęp

Wielki organizm miejski pochłania codziennie pewną ilość produktów spożywczych z których część musi być dowożona codziennie, część zaś może być magazynowana i przechowywana przez pewien czas w składach, wymaga jednak do tego specjalnych pomieszczeń i urządzeń jak chłodnie baseny do ryb i t.p.

Wstrzymanie dowozu produktów spożywczych do miasta choćby na kilka dni powoduje zwyżkę cen i co za tem idzie zaburzenia w normalnem życiu miasta.

Polityka aprowizacyjna miasta powinna iść w kierunku zapewnienia stałości dostarczania produktów spożywczych, obniżenia ich ceny i czuwania nad ich jakością.

Dlatego też uregulowanie zaopatrzenia miasta w artykuły żywnościowe jest obok kwestji mieszkaniowej i komunikacji najżywotniejszym zagadnieniem wielkiego miasta. Uregulowanie zaprowiantowania Warszawy możliwe jest jednak tylko przy należytem uwzględnieniu i szerokiem traktowaniu w planie regulacyjnym terenów pod przyszłe hurtownie wraz z odpowiednimi dojazdami kolejowemi, rampami i składami, oraz przygotowaniu terenów pod hale dzielnicowe i należytem powiązaniu siecią komunikacyjną hurtowni z najważniejszymi odbiorcami t.j. halami dzielnicowemi i ośrodkami handlowemi, gdzie skupiają się detaliści.

Stan obecny  
-----

Obecny stan hal targowych i targowisk otwartych w Warszawie

Stan istniejący aprowizacji Warszawy został opisany w memorjale, złożonym w lipcu 1929 r. przez Inspekcję Handlową Panu Prezydentowi Miasta.

Przytaczamy tu wyjątki z tego memorjału:  
„Obecnie handel rynkowy artykułami spożywczymi w Warszawie odbywa się: a/ w trzech halach miejskich: na placach Mirowskim i Kazimierza Wielkiego oraz przy ul. Koszykowej, b/ na czterech targowiskach otwartych na placach miejskich: Marjensztadt, Parysowskim i Kercelego i przy ulicy Szeroki Dunaj, oraz c/ na 15 targowiskach prywatnych, urządzonych i prowadzonych przez właścicieli na zasadzie udzielonych im przez miasto koncesji, handel odzieżą, obuwiem, manufakturą, galanterją i t.p. przedmiotami odbywa się w specjalnie urządzonych w tym celu kramach miejskich „Wielopolw” oraz na pl. Broni; oprócz tego handel powyższymi przedmiotami, a zwłaszcza obuwiem i odzieżą odbywa się w znacznym stopniu obok handlu artykułami spożywczymi również na pl. Kercelego oraz w niewielkich rozmiarach prawie na wszystkich targowiskach prywatnych. Wreszcie do sprzedaży siana i skóry urządzone jest specjalne targowisko miejskie na pl. Opolskim.  
Pozatem w celu ułatwienia mieszkańcom miasta nabywania produktów gospodarstwa wiejskiego bezpośrednio od dostarczających je do miasta producentów wyznaczonych jest 15 stałych miejsc

204

postoju wozów na placzkach i ulicach miasta, niezależnie od postoju takichże wozów na 4-ch targowiskach miejskich i na 5-ciu targowiskach prywatnych.

Ogółem w Warszawie znajduje się więc 29 targowisk, z których 25 do sprzedaży artykułów spożywczych, 2 do sprzedaży odzieży obuwia i t. p. 1 do hurtowej sprzedaży warzyw, 1 do sprzedaży paszy, oraz 24 postoje wozów."

" Z pośród 25 targowisk żywnościowych tylko 3 hale targowe miejskie można uważać za odpowiadające wymaganiom, stawianym dla tego rodzaju zakładów. Pozostałe targowiska miejskie, a zwłaszcza prywatne ujawniają groźne dla zdrowotności miasta warunki higieniczne i sanitarne, gdyż handel artykułami spożywczymi prowadzony jest przeważnie pod gołym niebem, w sposób prymitywny; również pod względem rozmieszczenia w mieście targowiska te przedstawiają dużo do życzenia, gdyż rozlokowane są bez jakiegokolwiek planu, przez co w niektórych dzielnicach miasta mieści się po kilka w niewielkiej od siebie odległości, natomiast inne są zupełnie targowisk pozbawione. Najgorzej pod tym względem przedstawia się sprawa handlu rynkowego na przyłączonych do miasta w r.1916 przedmieściach, gdzie zupełnie niema targowisk, a nawet placów publicznych, na których mogły by się odbywać targi włościńskie, co utrudnia wielce aprowidowanie mieszkańców przedmieść, sprzyjając wzrostowi drożyzny artykułów spożywczych, wskutek skupywania ich przez licznych pośred-

Braki aprowizacji  
m. Warszawy

ników." Do uwag wyżej wymienionych należy dodać jeszcze dwa bardzo ważne warunki sprężystego działania hal targowych. Jest to umieszczenie hali dzielnicowej w środku ciężkości zaludnienia obsługiwanego terenu, i dobre usytuowanie hali w stosunku do arterji komunikacyjnych, od których hala powinna być odsunięta, lecz połączona z niemi dogodnymi i szerokimi podjazdami i dojazdami i zaopatrzona w place dostatecznie wielkie dla potrzeb komunikacji.

#### Doświadczenia i przykłady zagraniczne.

Hale targowe budowane przed wojną w Berlinie nie wszystkie okazały się rentownymi. Dużą rolę odgrywało tu przyzwyczajenie ludności do robienia zakupów w określonym punkcie miasta.

#### Aprovizacja Wiednia

Jako przykład jak interesowała się zagranica już przed wojną budową targowisk może służyć Wiedeń. Według monografji „Das neue Wien” 1927 tom 3 str. 35. /Wien VIII Josefstadt 29/ Wiedeń posiada kilka wielkich hal targowych, wybudowanych przed wojną dla 2-ch milionów ludności /w 1914 roku 2.150.000 mieszkańców od tego czasu liczba uległa zmniejszeniu do 1.875.000/ oraz szereg targowisk.

Wyposażenie m. Wiednia w budowlę służące do aprovizacji w r. 1926 przedstawiało się jak następuje:

Wyposażenie Wiednia w budowlę służące do aprovizacji miasta

- a/ Rzeźnie:
1. Rzeźnia w St. Marx
  2. Rzeźnia świńska
  3. Rzeźnia w Meidling
- b/ Targi bydłowe
1. Centralny targ bydłowy
  2. Kontumazmarkt
- c/ Hale mięsne i sklepy
1. Wielka hala targowa
  2. „Freibank in Meidling”
- d/ Hale detaliczne
- 6 hal w I, III, IV, VI, VII i IX  
okręgach Wiednia
- e/ Odkryte targowiska
- 36 targowisk
- f/ Targowiska jarzyn
- 2 targowiska w IV i w V Okręgu
- g/ inne targowiska
- Centralne targowisko rybne  
Końskie targowisko  
Targowisko prosiąt

R a z e m

- a/ 3 rzeźnie
- b/ 2 targowiska bydła
- c/ 2 hale centralne
- d/ 6 hal detalicznych  
36 targowisk  
5 " " specjalnych

Aprovizacja Berlina

Sprawa targowisk bardzo dobrze została opracowana w Berlinie. Według monografii „Probleme der neuen Stadt Berlin” /Darstellungen der Zukunftsarbeiten einer Viermillionenstadt 1926 Deutscher Kommunal-Verlag G.m.b. H Berlin Friedenau /podaje się

niektóre dane dotyczące targowisk Berlina /przy 4.200.000 ludności Wielkiego Berlina/.

Sprawa zaprowiantowania Berlina nabrała aktualności w latach 1846-1847 wywołana panującą wtedy drożyzną produktów spożywczych. Jednak dopiero w 1881 sprawa ruszyła z miejsca, kiedy dla dowożenia produktów z dalszych okolic można było użyć koleje. W roku 1886 wybudowano w Berlinie Centralną Halę Targową przy „Alexanderplatz”; która miała połączenie bocznicą ze stacją kolejową i odpowiadała wszystkim wymaganiom higieny. Hala ta była następnie kilkakrotnie powiększana. W latach 1886 - 1892 /Ludność Berlina w roku 1890 wynosiła 1.578.794 m./ zostało wybudowanych 13 hal targowych dzielnicowych, które zastąpiły 20 berlińskich targów odbywających się co tydzień. Te wszystkie targowiska wystarczały do roku 1901. /Ludność Berlina w roku 1900 wynosiła 1.888.848 mieszkańców/. Wtedy zarysowała się dążność do ujęcia jako całości targowisk dla owoców, jarzyn, drobiu i dla handlu mięsem. Sprawa została potraktowana łącznie z komunikacją kolejową, wodną i kołową.

Wówczas po długich naradach wybrano miejsce na wschód od Beusselstasse o powierzchni  $1.67.280 \text{ m}^2 = 16.728 \text{ ha}$  odpowiadające wszystkim warunkom dla urządzenia Centralnych Hal Targowych. Plac ten został zakupiony w r. 1913 kosztem  $16\frac{1}{2}$  miliona Marek niemieckich a koszt budowy hal i urządzeń miał wynosić  $17\frac{1}{2}$  miliona marek.

Prace te jednak zostały przerwane z powodu wybuchu wojny światowej:

Po wojnie po przyłączeniu okolicznych gmin i stworzeniu Wielkiego Berlina sprawa stała się znowu aktualną, tembardziej, że stało się zupełnie widocznym w międzyczasie wyraźne dążenie kupujących i sprzedawców do załatwienia transakcji w jednym miejscu to znaczy w Centralnych Halach. Kwestja odległości Hal od źródła wytwórczości przestała odgrywać rolę, gdyż sprzedawcy wolą dostarczać towar do Hal Centralnych niż sprzedawać ją na targowiskach dzielnicowych.

Tereny przy Beusselstrasse odpowiadają zdaniem autora monografji wszystkim dzisiejszym wymaganiom stawianym dla Hal Centralnych. Znajdują się one przy drodze wodnej Berlin - Stettin bezpośrednio przy najnowszym porcie Wsthafen. Długość rampy wyładowniczej nad wodą wynosi 1200 metrów. Połączenie kolejowe z linią obwodową daje możliwość dowożenia produktów wszystkimi linjami kolejowemi. Rampy kolejowe pozwalają na jednoczesne wyładowanie 200 wagonów. Wszystkie ładunki zarówno kolejowe jak i wodne mogą być bezpośrednio wyładowywane do hal i składów. Szerokie dojazdy i rozwinięte place postojowe umożliwiają ruch kołowy dokoła hal i sprawny przeładunek ze składów na wozy.

Masowy dowóz wszelkich produktów spożywczych ze wszystkich okolic Niemiec i zagranicy pociągnąć powinien za sobą

ujednostajnienie cen i obniżenie ich. Osiągnię-  
się to dzięki konkurencji i zmniejszonych  
kosztach pośrednictwa i transportów.

Jednocześnie zwiększy się dowóz dzięki pew-  
ności zbytu towarów i osiągnięcia cen rynkowy-  
wych przez sprzedających. Widzimy stąd, że  
urządzenie Centralnych Hal przy wielkich  
ośrodkach miejskich jest korzystne zarówno  
dla konsumentów jak i dla producentów.

### Apro wizacja Warszawy

Celem zorientowania się ile ludności ob-  
sługuje normalnie jedna hala targowa i jedno  
targowisko podajemy tablicę porównawczą opar-  
tą na danych dostarczonych przez inspekcję  
handlową.

Liczba ludności przypadająca na 1 halę  
i na 1 targowisko łącznie z halami

|                               | Wiedeń  | Berlin  | Paryż  | Warszawa |
|-------------------------------|---------|---------|--------|----------|
| 1 Hala                        | 200.000 | 138.000 | 76.000 | 240.000  |
| 1 targowi-<br>sko lub<br>hala | 31.000  | ?       | 52.000 | 39.000   |

Liczby powyższe nie ilustrują jednak  
zapotrzebowania hal targowych dla przyszłej  
Warszawy, gdyż trzeba również więc pod uwagę  
odległość hali od siedzib mieszkańców. Dla-  
tego też w planie regulacyjnym przewiduje się  
ustawienie hal targowych dla każdej dzielnicy  
osobno przy jej ośrodku handlowym.

Hala dzielnicowa powinna się znajdować  
nie bezpośrednio na węźle ale w bliskości  
węzła komunikacyjnego od którego powinna  
mieć łatwy i widoczny dostęp.

Należy jeszcze nadmienić, że tylko targowiska kryte stwarzają dla Warszawy możliwość obrotu produktami z zachowaniem warunków zdrowotnych i higienicznych, dlatego też targowiska powinny być tylko formą przejściową do hal krytych lub służyć do sprzedaży artykułów specjalnych np. targi siana, słomy i t.p.

Hale targowe w planie regulacyjnym m. Warszawy

W planie regulacyjnym Warszawy przewidziany jest szereg hal targowych, rozmieszczonych w ten sposób, aby wraz z istniejącymi obecnie halami zaspokoić mogły najelementarniejsze potrzeby miasta w zakresie aprowizacji.

Rozmieszczenie hal targowych jak i cały plan ma służyć dla najbliższych 25 lat t.j. do 1955 roku.

Na tem miejscu ograniczamy się tylko do wskazania punktów i placów pod hale, natomiast kolejność realizacji została w pewnej mierze opracowana przez insp. handlową; dalszą kolejność wskaże nam w przyszłości sam rozwój miasta.

Co się tyczy wielkości hal i przeznaczenia na handel artykułami spożywczymi wyłącznie lub z dopuszczeniem też i innych artykułów, to sprawa ta wymaga studjów w każdym poszczególnym wypadku osobno i zależnie od ustalonych potrzeb wymaga specjalnego traktowania.

Dzisiaj chodzi nam o to, aby zabezpieczyć sobie miejsca pod hale targowe i nie dopuścić do zabudowania placów, odpowiednich i niezbędnych w każdej dzielnicy dla postawienia hal targowych.

Z pośród czterech istniejących hal targowych: Hale Mirowskie, przy ul. Koszykowej, na pl. Kazimierza Wielkiego i Kramy „Wielopole” należy wykreślić Hale Mirowskie, które są w planie regulacyjnym przeznaczone do usunięcia dla stworzenia ośrodka komunikacyjnego. /Odtworzenie historycznego założenia ogród Saski- Wolska, Węzeł komunikacyjny N-S i arterje most na Karowej - Wolska/. Usunięcie to może nastąpić dopiero po wybudowaniu hali przy ulicach Wolskiej - Leszno - Karolkowej oraz uporządkowania kilku sąsiednich taggowsk. Ze względu na ogrom prac przy zrealizowaniu tego ośrodka komunikacyjnego należy przypuszczać, że do czasu usunięcia Hali Mirowskiej zostaną wybudowane najbliższe sąsiednie hale, lepiej umieszczone w stosunku do arterji komunikacyjnych t.zn. cokolwiek odsunięte od nich i posiadające place postojowe dla pojazdów.

Znaczenie Hali Mirowskiej zmniejszy się wówczas, a istniejące zacieśnienie dokoła niej w takim stopniu będzie się dawało odczuwać, że zburzenie jej nie będzie nasuwało żadnych wątpliwości, jeżeli rozważymy korzyści z odkorkowania pierwszorzędnego ośrodka komunikacyjnego dla miasta.

Z powyższych względów nie przesądzając sprawy pozostawienia lub nie Hali Mirowskiej musimy sobie zapewnić miejsce na postawienie w innych miejscach hal, które obsługiwałyby mieszkańców zaopatrujących się dzisiaj w Hali Mirowskiej.

Licząc się z powiększeniem ludności War-

szawy w ciągu 25 lat do trzech milionów projektuje się pozostawienie 2 hal i wybudowanie 14 nowych hal dzielnicowych, których wykaz znajduje się w tablicy projektowanych ważniejszych urządzeń, służących do aprowizacji miasta NN 8 - 27.-

Urządzenia aprowizacyjne projektowane do planu regulacyjnego m. Warszawy:

- 1/ Rzeźnia centralna z halą detaliczną na Bródnie
- 2/ Komora celna na Powązkach
- 3/ Tereny składowe materiałów budowlanych na Kole
- 4/ Silosy zbożowe na Woli
- 5/ Centralne składy pocztowe przy ul.
- 6/ Port miejski na Pradze
- 7/ Centralne składy M.Z.Z.W. na Stawkach
- 8/ Hartowa hala spożywcza przy ul. Moczydło
- 9/ " " " na Bródnie
- 10/ Hala detaliczna spożywcza istniejąca na placu Kazimierza Wielkiego
- 11/ Hala detaliczna spożywcza istniejąca przy ul. Koszykowej
- 12/ Hala detaliczna spożywcza projektowana przy ul. Moczydło
- 13/ Hala detaliczna spożywcza i manufaktury projektowana między Wolską i Leszno
- 14/ Hala detaliczna spożywcza projektowana między Długą i Ś-toJerską
- 15/ Hala detaliczna spożywcza projektowana w okolicy pl. Paryskiego

- 213
- 16/ Hala detaliczna spożywcza projektowana przy ul. Chmielnej na terenie dawnej Komory Celnej
  - 17/ Hala spożywcza projektowana przy ul. Ludnej
  - 18/ " " i manufaktury projektowana przy ul. Inżynierskiej
  - 19/ Hala spożywcza i manufaktury projektowana przy ul. Piotra Wysockiego
  - 20/ Hala spożywcza i manufaktury projektowana przy ul. Iwickiej
  - 21/ Hala spożywcza i manufaktury projektowana na Rakowcu
  - 22/ Hala spożywcza i manufaktury projektowana na Żoliborzu
  - 23/ Hala spożywcza i manufaktury projektowana w okolicy ul. Różanej
  - 24/ Hala spożywcza i manufaktury projektowana na Grochowie
  - 25/ Hala spożywcza i manufaktury projektowana na Targówku I-ym
  - 26/ Hala spożywcza i manufaktury projektowana na Saskiej Kępie
  - 27/ Hala spożywcza i manufaktury projektowana na Targówku II-m.

Kolejność realizacji hal targowych projektowanych na terenie Warszawy

w/g wniosku Inspekcji handlowej zatwierdzonego na posiedzeniu Magistratu

Nr.2360 dn.30.VI.1925 r.

| Nr. porządkowy<br>Według referatu<br>inspekcji handl.<br>z r. hal detalicz-<br>nych. | Kolejność reali-<br>zacji wg. referatu<br>insp. handlowej. | Nr. porządkowy<br>Według planu re-<br>gulacyjnego m. W. | przy ulicy                     | Wyszczególnienie   | Teren obsługi-<br>wany przez ha-<br>lę.                 |
|--|--|---|--------------------------------|--|---|
| -  | 1  | 8 i 12  | ul. Moczydło                   | Hala hurt i detal  | Hurtowa dla całej<br>Warszawy, detalicz-<br>na dla Woli |
| 1  | 2  | 13  | między Wolską<br>i Leszno      | Hala detaliczna art.<br>spożywczych i galant.<br>manufakt. | Wola i Śródmieś-<br>cie.                                |
| 2  | 3  | 14  | między Długą<br>i S-to Jerską  | Hala detaliczna  | Stare miasto  |
| 3  | 4  | 15  | okolica placu<br>Parysowskiego | Hala detaliczna spożywcza                                  | "   |
| 4  | 7  | 16  | Bagno, Twarda<br>i Chmielna    | Hala spożywcza   | Śródmieście   |
| 5  | 5  | 17  | Ludna i Czer-<br>niakowska     | Hala spożywcza   | Powiśle   |
| -  | 6  | 18  | przy ul. Inży-<br>nierskiej    | Hala spożywcza i galanter.                                 | Praga   |

Targowiska otwarte  
m.st. Warszawy

Urządzenia powyższe stanowią szkic programowy koniecznych dla przyszłej Warszawy urządzeń aprowizacyjnych.

Musimy się jednak liczyć z tem, że nie będą one realizowane w tempie odpowiadającym rozwojowi dzielnic Warszawy, jak również że nie dla wszystkich dzielnic będzie się opłacało budować od razu halę, której administracja opłaca się dopiero przy pewnej wielkości hali i przy znacznej frekwencji; jeżeli dodamy do tego, że obecna liczba hal targowych jest dla Warszawy niewystarczająca - to z konieczności musimy się zwrócić do dotychczasowego urządzania targów na placach miejskich do t.zw. targowisk otwartych, które powinny być traktowane jako prowizorium ze względu na niezadawalniające warunki zdrowotne i higieniczne, jak to było powyżej zaznaczone.

Place te, służące obecnie lub w najbliższej przyszłości jako targowiska, po wybudowaniu odpowiednich hal targowych będą mogły otrzymać inne przeznaczenie zależnie od swego położenia i potrzeb lokalnych dzielnic.

Środki komunikacyjne w  
aprowizacji Warszawy

Urządzenia aprowizacyjne Warszawy można pod względem komunikacyjnym podzielić na dwie grupy:

I grupa urządzenia o charakterze hurtowym, które mają bezpośrednie połączenie kolejowe lub wodne ze źródłami wytwórczości poza miastem i posiadają własne rampy wyładunkowe.

Do grupy tej należą:

- 1/ Rzeźnia centralna /ca 230 ha/ z własnymi targowiskami i oborami przy rampach kolejowych wielkim kompleksem budynków rzeźni, chłodni, własnymi instalacjami i wreszcie halą do detalicznej sprzedaży mięsa. Rzeźnia centralna obliczona jest dla obsłużenia 3.000.000 mieszkańców miasta.
- 2/ Komora celna przy torach kolejowych linii obwodowej
- 3/ Tereny składowe materiałów budowlanych na Kole przy
- 4/ Silony zbożowe na Czystem przy linii średnicowej
- 5/ Centralne składy pocztowe przy dworcu na Szczęśliwicach
- 6/ Port miejski na Pradze służący do dowozu produktów rolniczych drogą wodną
- 7/ Centralne składy M.Z.Z.W. na Stawkach przy linii obwodowej
- 8/ Hurtowa hala spożywcza przy ul. Moczydło przy linii obwodowej, służąca do aprowizacji części miasta położonej na lewym brzegu Wisły.
- 9/ Hurtowa hala spożywcza na Bródnie przy linii kolejowej gdańskiej, służąca do aprowizacji części miasta położonej na prawym brzegu Wisły.

II grupa: są to hale detaliczne do sprzedaży artykułów żywnościowych i innych, które bez połączenia kolejowego mogą się obejść. Dowóz z hurtowni do hal detalicznych odbywa się tramwajami, samochodami lub innymi wozami w porze nocnej.-

Rozmieszczenie zieleni  
w planie regulacyjnym Warszawy.

Kliny zieleni

Opisany w rozdziale pas rezerwatów łącznie ze zgrupowaniem zieleni w postaci klinów przenikających z peryferji w głąb miasta ma również doniosłe znaczenie higieniczne dla Warszawy. Kliny zieleni i projektowane w przyszłości ich przedłużenie w pasie rezerwatów, jako przestrzenie otwarte pokryte zielonością i wskutek tego nie zanieczyszczające powietrze obok swej roli, jaką spełniają dla sąsiednich dzielnic jako parki spacerowe, sportowe i zabawowe; spełniają jeszcze inną rolę dla całości miasta. Służą do doprowadzenia wielkich mas świeżego powietrza do środka miasta, są płucami wielkiego organizmu miejskiego.

Równocześnie dzięki ukształtowania zieleni w formie klinów jest możliwość stworzenia arterji spacerowych wzdłuż ogrodów, które prowadzą ze środka miasta do parków i terenów sportowych, znajdujących się przeważnie już na krańcach miasta.

Dzięki temu spacer w kierunku parków może się odbywać w warunkach przyjemnych i higienicznych.

W skład klinów zieleni wchodzi: parki, ogrody dziecięce, tereny sportowe, ogrody o specjalnem przeznaczeniu np. ogrody botaniczny, zoologiczny i t.p. cmentarze oraz tereny, które ze względu na swe przeznacze-

nie muszą być zabudowane bardzo skąpo w otoczeniu ogrodów jak np. instytut astro-  
nomiczny.

Najważniejszym dla Warszawy klinem zieleni jest dolina rzeki Wisły łącznie z przyległymi zieleńcami, która dzieli na dwie części tereny zabudowane miasta. Klin ten nie ma jeszcze takiego znaczenia, jakie będzie posiadał w przyszłości, ponieważ nie wszędzie brzegi Wisły są uporządkowane i zadrzewione; wskutek tego wiatr, kurz, brak dróg, chodników i ławek odstrasza od brzegów Wisły ludność Warszawy. Należy tu nadmienić, że również poprawa komunikacji tramwajowej i autobusowej z brzegami Wisły wpłynie na powiększenie frekwencji na rzece i na przylegających do niej terenach sportowych i spacerowych. Sprawa ta jest tembardziej ważną, że w zabudowanej już części Warszawy zbyt mało jest ulic prowadzących do bulwarów wiślanych. Chcąc dostać się piechotą ze śródmieścia nad Wisłę trzeba albo iść arterjami komunikacyjnymi prowadzącymi do mostów, hałaśliwymi i przeludnionymi /Nowy Zjazd, w przyszłości ul. Karowa i w mniejszym stopniu wjadukt ks. Poniatowskiego/, lub też przeciskać się ciasnymi zaułkami wśród źle zabudowanych bloków Powiśla. W części miasta już zabudowanej niewiele da się poprawić tylko na peryferjach /Marymont, Żolibórz, Siekierki/ dostęp do Wisły mógł być należyście potraktowany.

Bulwary

Uzupełnieniem zieleni zgrupowanej w klinach oraz porozrzucanych na planie Warszawy wysepek zieleni dawnych ogrodów, które bezwzględnie należy zachować, są bulwary. Służą one dla ruchu spacerowego / nie powienny się one pokrywać z ulicami komunikacyjnymi/ odbywającego się pomiędzy dzielnicami mieszkaniowymi i zielącami.

Opis poszczególnych bulwarów i ich znaczenie podane zostało w opisach poszczególnych dzielnic.

Ogródki przed domami i ogródki w blokach

Istnieje jeszcze jeden rodzaj zieleni w miastach, niezależny od wyżej wymienionych. Są to ogródki przed domami i ogródki w blokach domów.

Oba te rodzaje zieleni; jako niedostępne dla ogółu ludności miejskiej nie mogą być brane w rachubę przy obliczaniu powierzchni zieleni potrzebnej dla miasta. Tem nie mniej są one bardzo pożądane. Rola ich higieniczna polega na zachowaniu terenów niezabudowanych, a więc powierzchni, gdzie powietrze przy odpowiednim utrzymaniu ogródka nie podlega zanieczyszczeniu i na częściowym odciążeniu ogródów publicznych.

Ogródki przed domami służą do utrzymania rozstawu domów w tych wypadkach, gdy dla komunikacji szerokość ulicy może być dopuszczona mniejsza, oraz jako rezerwa pod przyszłe poszerzenie ulic.

Ogródki w blokach służą jako wspólny teren zabawowy dla dzieci z okalających domów. Z ogródów tych korzystają dzieci w tych godzinach kiedy, z jakichkolwiek bądź powodów nie mogą iść do parków publicznych.

Pozaatem ogródki takie przedstawiają dogodność z powodu odseparowania ich od ruchu ulicznego i bliskości domu, skąd można przez okno mieć nadzór nad bawiącą się dźiatwą.

W śródmieściu, gdzie brak parków miejskich w bliskości ogromnie daje się odczuwać /teoretyczna odległość placu zabawowego od domu dla małych dzieci nie powinna być większa niż 0,5 kilometra/, ogrody w blokach są tembardziej pożądate, choć stanowią tylko surogat, zastępujący place zabawowe w ogrodach miejskich. W każdym razie jest to rozwiązanie lepsze, niż stosowane w niektórych miastach amerykańskich zamykanie ulic dla urządzenia zabaw dźiecięcych.

Zadrzewienie ulic

Zaletami zadrzewienia ulic są:

- 1/ dostarczenia cienia w porze letniej i
- 2/ podniesienie estetycznego wyglądu ulicy

przy odpowiednim potraktowaniu zadrzewienia.

Natomiast wadami zadrzewienia ulic są:

- 1/ utrudnienie komunikacji na ulicach o  
dużym ruchu,
- 2/ zacielenie domów, jeżeli ulica jest zbyt

ważka, aby można było posadzić drzewa w dostatecznej odległości od linii zabudowy,

- 3/ zabłaczanie miasta ziemią nanoszoną z niezabrukowanych części chodnika pod rzeźniami.

Widać stąd, że przy odpowiednio szerokim potraktowaniu chodników, z uwzględnieniem przewidywanego ruchu pieszego, wady powyższe mogą być z łatwością usunięte.

Według doktora Polaka /Wykład higieny miast/ w naszym klimacie nie należy zadrzewiać ulic o rostawie domów mniejszym niż 20 metrów.

#### Znaczenie zieleni jako powierzchni higienicznych.

Zieleńce miejskie obok właściwej swej roli miejsc spacerowych, sportowych i rozrywkowych i roli doprowadzania powietrza w głąb miasta przez zgrupowanie zieleńców w kliny, spełniają jeszcze inną rolę lokalną jako powierzchnie higieniczne.

#### Znaczenie ich polega:

- 1/ na zachowaniu niezabudowanych przestrzeni wewnątrz miasta, a więc pewnych terenów, na których powietrze nie podlega zanieczyszczeniu,
- 2/ wolne niezabudowane przestrzenie zieleńców są wystawione na operację skoneczną, która sprzyja oczyszczaniu powietrza i zabija bakterje,
- 3/ nagrzane wolne przestrzenie wywołują cyrkulację powietrza, wyciągając zimne

- i wilgotne z ciasnych ulic i wprowadzając na jego miejsce świeże i suche,
- 4/ roślinność zielenców szczególnie pewne gatunki drzew wyciąga wilgoć z ziemi i oczyszcza grunt z rozkładających się cząsteczek organicznych,
- 5/ roślinność zielenców należy potraktować stanowi przajenne urozmaicenie w wyglądzie miasta i wpływa dodatnio na system nerwowy mieszkańców miasta,
- 6/ zadrzewienie placów i bulwarów stwarza ocienione miejsca wypoczynkowe w czasie letnich upałów.

Sprawa wydzielania tlenu i pochłaniania dwutlenku węgla z powietrza przez roślinność, podkreślana przez wielu autorów odgrywa porządną rolę i jest nie raz wogóle kwestjonowaną. Dlatego też zbytne zagęszczenie zieleni nie wydaje się nam porządane; przeciwnie dostateczna ilość placów nie zabudowanych i niezadrzewionych gęsto, o nawierzchni nie zanieczyszczającej powietrza np. trawniki, woda bieżąca, nawet nie dające kurzu zabrukowanie jest w mieście rzeczą bardzo pożyteczną.

## Zieleńce Warszawy

Przy opracowaniu zieleni w planie regulacyjnym m. Warszawy za podstawę posłużyły przykłady wyposażenia w zieloność całego szeregu miast zachodnio-europejskich i studja teoretyczne, dotyczące zieleni w miastach.

### Stan istniejący

Współczesne miasta zachodnio - europejskie posiadają na własność dla użytku swoich mieszkańców zieleni trzech rodzaj

- 1/ zieleni wewnątrz miasta - zaliczają się tu parki publiczne spacerowe, tereny sportowe, ogródki dla dzieci, skwery, bulwary i cmentarze
- 2/ ogródki działkowe za miastem
- 3/ lasy w pobliżu miasta, służące jako miejsce wycieczkowe dla szerokiej mas ludności miejskiej.

W Warszawie Działowi Ogrodniczemu podlegało w roku 1928:

|  |           |
|--|-----------|
| 6 ogrodów i parków publicznych spacerowych | 112,48 ha |
| 4 ogródki dziecięce im. Rana               | 1,41 "    |
| 1 zakład hodowlany i 3 szkółki             | 24,77 "   |
| 153 skwery uliczne                         | 31,50 "   |
| 156 pasów zieleni                          | 4,33 "    |
| <hr/>                                      |           |
| R a z e m                                  | 174,49 ha |
| Las Młociński                              | 113,69 ha |

Stanowi to, licząc zaludnienie m. Warszawy

z dn. 1.1.1929 roku równe 1086 305 miesz-  
kańców - 1,606 m<sup>2</sup> zielenicó w mieście  
1,05 m<sup>2</sup> lasów poza miastem na  
1 mieszkańca.

Co się tyczy terenów sportowych, to w  
ostatnich kilku latach powiększyły się one  
znacznie. Głównym ich niedomaganiem jest brak  
wyposażenia w budynki i urządzenia oraz  
brak racjonalnej konserwacji i boisk. Wynika  
to w ogromnej części z powodu słabości fi-  
nansowej instytucji, które nimi administru-  
ją. Niżej podajemy wykaz terenów sportowych  
w Warszawie.

#### Tereny sportowe w Warszawie

##### A Boiska i urządzenia sportowe wybudowane lub subsydjowane przez Magistrat m.st. Warszawy:

- 1/ Stadion przy ul. Podskarbińskiej klub „O r z e ł ”
- 2/ " " ul. Zielenieckiej „Dom l u d o w y” Al. Jerozol.6
- 3/ " " " " „Klub M a k a b i” /projektowo opracowany/
- 4/ " " ul. Jagiellońskiej " „S o k ó ł” /niewykończony/
- 5/ " " ul. Konwiktorskiej " „P o l o n j a” /niewykończony/
- 6/ " w parku Padarewskiego " „A. Z. S.”
- 7/ " " " " „Grażyna S o k ó ł ”
- 8/ Boisko przy Szpitalu Ujazdowskim
- 9/ " " ul. Męcińskiej „Dom l u d o w y ”
- 10/ " " ul. Syrokomli " " "
- 11/ Strzelnica przy ul. Zielenieckiej małokalibrowa Związek Strzelecki
- 12/ " na forcie Szczęśliwickim /niewykończona/
- 13/ Basen pływacki na Łasze Skaryszewskiej „Dom ludowy” Al. Jerozolim.
- 14/ " " " " " „A. Z. S. ”
- 15/ " " " " " „M a k a b i ”

- |     |                |                       |                                      |
|-----|----------------|-----------------------|--------------------------------------|
| 16/ | Korty tenisowe | w parku Padarewskiego | Związek pracowników<br>Samorządowych |
| 17/ | "              | "                     | " Stowarzyszenie Techników           |
| 18/ | "              | "                     | " A.Z.S.                             |

U w a g a: Dochodzą tu jeszcze boiska, projektowane w parku Trauguta, których wykazu nieposiadamy.

B Inne.

- 1/ Stadjon w parku Sobieskiego
  - 2/ " im. Marsz. Piłsudskiego ul. Myśliwiecka.
  - 3/ Boisko przy ul. Okopowej " S k r a "
  - 4/ " przy ul. 11-go Listopada " 36 p.p."
  - 5/ " przy ul. Potockiej "K o ł o P o l e k" /niewykończone/
  - 6/ 2 boiska klubu " L e g j a " przy Stadjonie Marsz. Piłsudskiego
  - 7/ 1 boisko na pasie pofortecznym na Wierzbnie /niewykończone/
  - 8/ Stadjon pływacki przy ul. Myśliwieckiej
  - 9/ Korty tenisowe " Lauw Tenis klubu /6/
  - 10/ Korty " klubu "L e g j a" /9/
- Stadjonów 9, boisk piłkarskich 2, Strzelnic 2, basenów pływackich 4, stadjon pływacki 1.

Potrzeba urządzenia terenów zieleni dla miast znajduje coraz to większe zrozumienie zarówno wśród szerokich warstw ludności jak i pośród czynników rządzących.

Świadczy o tem szerokie traktowanie terenów zieleni we współczesnych planach miasta. W ostatnim planie Pragi Czeskiej przewidziane jest  $40m^2$  zieleni na mieszkańca, w planie Berlina -  $21m^2$  na mieszkańca. Z liczb tych widać jak bardzo Warszawa jest obecnie pod względem zieleni upośledzona.

## Teoretyczne zapotrzebowanie zieleni w miastach

Ilość metrów kwadratowych zieleni przypadająca na jednego mieszkańca nie może być wielkością stałą, lecz jest zmienną w zależności od warunków życia w danej dzielnicy miejskiej.

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że więcej należy przeznaczyć m<sup>2</sup> zieleni dla mieszkańca dzielnicy o zabudowaniu intensywnym koszarowym, niż dzielnicy zabudowanej luźno stojącymi domkami z ogródkami. Po pierwsze, ażeby dla dzielnicy gęsto zaludnionej otrzymać odpowiednio do ilości mieszkańców i gorszych warunków higienicznych w domu - ekwiwalent w postaci większej przestrzeni zielonej, przypadającej na jednego mieszkańca.

Po drugie w dzielnicach o zabudowaniu luźnym ogródki przy domach w znacznym stopniu zastępują parki spacerowe, gdyż część ludności może korzystać z odpoczynku na świeżym powietrzu również we własnym ogródku.

Zależność między gęstością zaludnienia dzielnicy i potrzebną ilością zieleni na jednego mieszkańca podaje Koepen w tablicy, opracowanej dla miasta Berlina.

Załącznik: wykres ilości metrów kwadratowych powierzchni zielonej na jednego mieszkańca w zależności od liczby mieszkańców na ha.

### A. Tereny sportowe

Zapotrzebowanie terenu na cele sportowe w miastach polskich podaje inż. dr. Czesław

Kłos w książce p.t. „Budowa terenów sportowych” str. 73 - 78.

Przeprowadza on obliczenie przeciętnej ilości dzieci, młodzieży i dorosłych chętnych do gier i sportu; a następnie, przyjmując dla każdego wieku pewną określoną ilość godzin tygodniowo ćwiczeń sportowych potrzebną dla zdrowia i biorąc pod uwagę wolny od zajęć czas młodzieży szkolnej i dorosłych - oblicza ilość  $m^2$  terenu sportowego na jednego mieszkańca, liczoną w stosunku do całej ludności miasta.

W swej końcowej formie wywody inż. dr. Kłosa przedstawiają się w następujący sposób:

- |    |                          |          |                    |
|----|--------------------------|----------|--------------------|
| 1. | Dla dzieci od 2-10 lat   | potrzeba |                    |
|    |                          | terenu   | 0.23 $m^2$ /miesz. |
| 2. | " młodzieży od 10 -17 "  | " "      | 0.90 "             |
| 3. | " " od 17-20 "           | " "      | 0.54 "             |
| 4. | " dorosłych od 20 - 40 " | " "      | 2.15 "             |

---

R a z e m " "383  $m^2$ /mieszkańca

Powyższe wyliczenie byłoby słuszne, gdyby boiska mogły być używane bez przerwy przez cały czas trwania ćwiczeń i gdyby całkowity teren mógł być niemi szczelnie wypełniony.

Ponieważ jednak nie można tego prawie nigdy osiągnąć, /szczególnie przy boiskach trawnikowych/ i z drugiej strony bardzo wskazaniem jest otaczanie boisk sportowych zarzewnieniem, trawnikami, wodą; wreszcie samo ukształtowanie terenu nie zawsze pozwala na urządzenie boisk na całym terenie - więc należy normę 3,83  $m^2$ /mieszkańca powiększyć.

Inż. dr. Kłóś powiększa tę normę do  $5 \text{ m}^2$ /mieszkańca.

Niemcy doszli do przekonania, że o ile boiska sportowe mają być trawnikowe, a nie klepiskowe, to zachodzi konieczność przydzielenia  $5 \text{ m}^2$  na mieszkańca terenu sportowego. / „Übungsstättenbau” herausgegeben vom deutschem Reichsausschuss für Leibesübungen 1928 r. str. 36/. Ponieważ u nas stosuje się w ogromnej większości boiska trawnikowe /piłka nożna, koszykówka, siatkówka, harena/, a tylko w małym stopniu boiska półtwarde /bieżnia, boisko tenisowe/ więc należało by przyjąć normę  $5 \text{ m}^2$ /mieszkańca.

Jednak ze względu na to, że Warszawa jest miastem mniej zamożnym od miast zachodniej Europy i ma wiele palących potrzeb, które wymagają przydziału terenu więc redukujemy ilość  $\text{m}^2$  na potrzeby sportu do  $4 \text{ m}^2$  na mieszkańca.

B. Parki, lasy i promenady

Obliczenie parków lasów i promenad dla miast podane jest w książce p.t. „Städtebauvorträge” Städtische Freifrbüchen - politik. Parki: Przyjmując  $10 \text{ m}^2$  na osobę drogi parkowej z ławkami, która zajmuje 10% powierzchni parku, otrzymujemy  $100 \text{ m}^2$  parku na 1 mieszkańca. Zakładając, że  $\frac{1}{4}$  ludności bywa w parku i  $\frac{1}{4}$  w lasach podmiejskich w niedzielę przez  $1\frac{1}{2}$  godziny i licząc 10 godzin <sup>z letnim wakacyjnym pob</sup> czas przebywania w parku wypada

$$\frac{100 \cdot 1,5}{4 \cdot 10} = 3,75 \text{ m}^2/\text{mieszkańca.}$$

C M E N T A R Z E

Stani istniejący

Powierzchnie grzebalne Warszawy są na wyczerpaniu: Powązki są zupełnie zajęte i dostępne tylko dla ludności zamożniejszej. Bródno ma jeszcze 1 ha wolnej przestrzeni. Cmentarz Żydowski przy ul. Okopowej w 75% zajęty.

Obecne usytuowanie wszystkich cmentarzy jest takie, że kondukt pogrzebowe w większości wypadków naszą przechodzić przez centrum miasta ważnymi arterjami komunikacyjnymi i przejście przez miasto ma długość do 12 km. /z Mokotowa i Ochoty na Bródno/

Cmentarze istniejące

Wyszczególnienie Powierzchnia w ha

I. Rzymsko - katolickie:

|                          |          |
|--------------------------|----------|
| Bródziński /1 ha wolny/  | 112,5 ha |
| Powązkowski /wypełniony/ | 42,5 "   |
| Powązkowski wojskowy     | 7 "      |

Wolski

II. Ewangelicko-Augsburski:

przy ul. Wyzerskiej

III. Ewangelicko-Reformowany

przy ul. Żytniej

IV. Prawosławny:

na Woli

V. Wojtesnowo:

|                         |        |
|-------------------------|--------|
| Warszawski /75% zajęty/ | 27,8 " |
| Praski                  | 12,4 " |

---

R a z e m

Powierzchnia jednego grobu jako podstawa do obliczenia pow. grzebalnej.

Urządzenie powierzchni grzebalnych normują "Postanowienia Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego z dnia 12 czerwca 1864 roku" oraz późniejsze rozporządzenia, które skracają czas zachowania grobów czasowych do 15 lat.

Zgodnie z powyższymi przepisami są urządzone groby na Cmentarzu Powązkowskim, które przedstawiają się w następujący sposób:

Wielkość 1 grobu wynosi 5 łokci przez 2 łokcie 8 cali, co równa się 2,88 mtr. przez 1,33 mtr. = 3,83 m<sup>2</sup>. 180 takich grobów, których nie wolno sprzedawać nie w całości, stanowią działkę.

Powierzchnia działki łącznie z drogami i ścieżkami wynosi  $(2,88 \times 6 + 2 \times 0,864 + 2,30) \times (1,33 \times 30 + 2,30) = 901,20$  mtr. wypada stąd średnio na 1 grób:  $901,20 : 180 = 5,007$  m<sup>2</sup>.

Praktyka jednak wykazała, że:

- 1/ stosowane wymiary grobów są najmniejsze, jakie można przyjąć, aby dać możliwość przejścia od grobów czasowych /15 lat/ do stałych /wiecznych/ i uniknąć nieporozumień, wynikających z wejścia na plac sąsiada przy kopaniu i murowaniu nowego grobu.
- 2/ Aleje należałoby poszerzyć do 2,88 mtr. ścieżki do 1.10, aby otrzymać łatwiejszy dostęp do grobów i możliwość ustawienia ławeczek.

Wymagania te są w zupełności słuszne, powiększają jednak znacznie powierzchnie cmentarzy, na co sobie nie możemy pozwolić.

Należałoby więc przy rozplanowaniu działek powiększyć ich długość, kasując co drugą drogę 2,30 mtr. i dając na jej miejsce ścieżkę 1 mtr. i powierzchnię stąd otrzymaną przeznaczyć na poszerzenie ścieżek, szerokie zaś drogi powyżej 2,30 mtr. stosować tylko na kilku głównych szlakach komunikacyjnych.

Przy projektowaniu wymiarze działki otrzymanej  $(79,8 + 2,30 + 1,00) \cdot (17,28 + 2,00 + \frac{2,30 + 2,30}{2}) = 1814,0 \text{ m}^2$  wypada stąd średnio na 1 grób  $1814,0 : 360 = 5,04 \text{ m}^2$ .

Jest to obliczenie dla grobów czasowych chrześcijańskich, których czas nienaruszalności trwa 15 lat. Przy przejściu do grobów stałych czas nienaruszalności 15 lat nie może być brany pod uwagę, gdyż zwykle liczy się ona na okres czasu kilku pokoleń.

Jeżeli jednak zważywszy, że w grobach stałych układa się szarkych w kilka kondygnacji, najczęściej 4 do 5-ciu i że groby te stanowią niewielki % ogólnej ilości grobów, gdyż są budowane przez zamożniejszą ludność - to możemy poprawki dla grobów stałych uwzględnić jako niewielki % pow. cmentarzy.

Przyjmujemy więc dla ludności chrześcijańskiej  $5,04 \text{ m}^2$  na 1 grób na okres 15 lat i dla ludności wyznania najświeższego  $3,00 \text{ m}^2$  z drogami na wieczne czasy. /Forma ta podana została przez zarząd cmentarza żydowskiego przy ulicy Okopowej w Warszawie./-

Obliczenie ogólnej powierzchni  
grzebalnej na okres od 1930 do 1955 r.

Liczba zmarłych w ciągu tego okresu została obliczoną w stosunku 1,4<sup>o</sup>/oo od liczby ludności zamieszkałej w Warszawie w dn. 1 stycznia każdego roku poczynając od 1929 do 1955 r.

Odsetek 1,4<sup>o</sup>/oo ustala się dla Warszawy; w porównaniu zaś z miastami zachodnio - europejskimi jest cokolwiek większy.

Należy więc przypuszczać, że został od wybrany raczej z nadmiarem niż z niedoborem, tembardziej, że we wszystkich kulturalnych miastach i w Warszawie również pro mille roczne zmarłych zmniejsza się powoli, co widać z załączonych tablic i wykresów.

Liczba zmarłych w r. 1929 teoretyczna  
 $1080305 \times 0,014 = 15124.$

Zakładając 4% roczny przyrost ludności /patrz rozdział ludność/ i proporcjonalną do niego liczbę zgonów otrzymamy:

|           |                          |
|-----------|--------------------------|
| w r. 1929 | 15124 zgonów             |
| w r. 1930 | 15124. 1,04              |
| w r. 1931 | 15124. 1,04 <sup>2</sup> |
| -----     | -----                    |
| -----     | -----                    |
| w r. 1955 | 15124.1,04 <sup>26</sup> |

$$S_n = \frac{a(q^n - 1)}{q - 1} \quad \text{dla postępu geometrycznego}$$

$$\therefore a + aq + aq^2 + aq^3 + aq^n - 1$$

$$S_{26} = \frac{15124 \cdot (1,04^{26} - 1)}{1,04 - 1} = 480950 \text{ zgonów.}$$

Należało by więc przygotować miejsce na 480950 grobów.

W liczbie tej znajdują się jednak groby urządzone w ciągu pierwszych dziesięciu lat, z których znaczna część /70% grobów chrześcijańskich/ będzie mogła być wykorzystana повторно w ciągu 25 lecia do 1955 r.

Liczba grobów potrzebna do r.1939 /1012

$$S_{10} = \frac{15124 \cdot /1,04^{10} - 1/}{1,04 - 1} = 181540 \text{ grobów.}$$

Ostatecznie otrzymany zapotrzebowanie:  
grobów chrześcijańskich  $0,7./480960 - 181540/ =$   
 $= 209594$

grobów mojżeszowych  $0,3. 480960 = 144288$

Teren potrzebny dla cmentarzy chrześcijańskich:  
 $209600 \cdot 5,04 = 105.6384 \text{ m}^2$

Teren potrzebny dla cmentarzy mojżeszowych:  
 $144.288 \times 3,00 = 432864 \text{ m}^2$

R a z e m            105.6384  
                          43.2864  
                          -----  
                          148,9248 ha

Do tego dochodzi 15% terenu cmentarnego pod urządzenie grobów stałych i zabudowania ogrodnicze, cieplarnie i ogrody, dostarczające sadzonek i kwiatów dla cmentarzy. Ogrody te muszą się znajdować przy cmentarzach.

148,9248 ha  
15%    +            22,1387  
                          -----  
                          171,0635 ha    powierzchnia  
cmentarzy.

Dla porównania podaje się obliczenie pow. cmentarzy dla miasta Berlina, z którego widać że Warszawa nie ma zbyt wiele przewidzianych

cmentarzy w stosunku do swego zaludnienia.  
/„ Probleme der neuen Stadt Berlin“ Berlin  
1926 r. Ernst Britzkow Stadtoberinspektor/  
str. 300

Śmiertelność mieszkańców Berlina obliczona jest na 1,1 do 1,3 na 1000 ludzi rocznie /Warszawa 1,4/. Przy uwzględnieniu grobów ziemnych i urn z popiołkami przy spalaniu prochów: /czego w Warszawie nie przewiduje się/ wypada dla Berlina 600 ha cmentarzy dla grobów ziemnych i 150 ha dla urn z popiołkami.

Razem 750 ha cmentarzy. Liczba ta jest tak wielka, gdyż obliczenia są robione na 150 lat, w Warszawie zaś tylko na 25 lat.

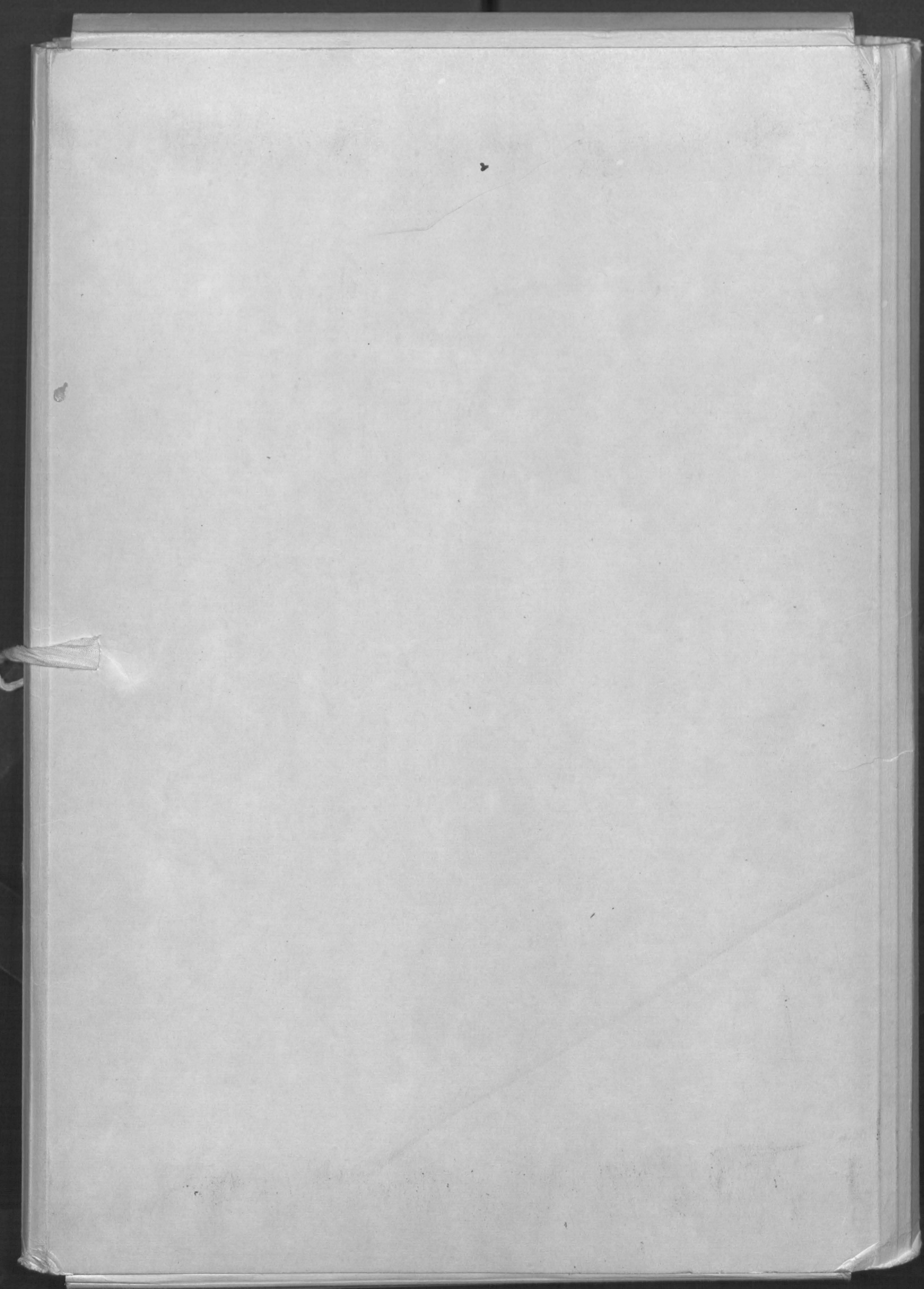
Byłoby pożądanym przewidzieć tereny cmentarne na dłuższy przeciąg czasu a nie ściśle na 25 lat, po upływie których wszystkie cmentarze projektowane będą już zapełnione,

Jeżeli dla Berlina przy większości ludności wyznania protestanckiego istnieje możliwość spalania prochów, to w Warszawie przy ludności prawie wyłącznie katolickiej i wyznania mojżeszowego, które to obrządkie nie pozwalają na spalanie prochów zmarłych, spalanie prochów nie może mieć wpływu na obszar cmentarzy i dlatego wielkość ich wypada znacznie większa.

Z porównania więc wynika, że 171 ha dla Warszawy, której ludność obecnie wynosi 1.085.305 ludności, i która powinna ze względu na nową swą rolę stolicy, szybciej wzrastać pod względem zaludnienia od Berlina, liczba cmentarzy w stosunku do 750 ha Berlina liczą -

cego od 1.200.000, jest bardzo mało .

Dlatego też należy ją bezwzględnie zachować i raczej dążyć do powiększenia.



Skanowanie i opracowanie graficzne na CD-ROM :



ul. Krzemowa 1

62-002 Suchy Las

[www.digital-center.pl](http://www.digital-center.pl)

[biuro@digital-center.pl](mailto:biuro@digital-center.pl)

tel./fax (0-61) 665 82 72

tel./fax (0-61) 665 82 82

**Wszelkie prawa producenta i właściciela zastrzeżone.**

**Kopiowanie, wypożyczenie, oraz publiczne odtwarzanie w całości lub we fragmentach zabronione.**

**All rights reserved. Unauthorized copying, reproduction, lending, public performance and broadcasting of the whole or fragments prohibited.**