

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Pękański Roman: Zagadnienia Okręgu Poznańskiego w świetle dotychczasowej Biura Regionalnego Planu Zabudowania

Źródło:

Biuletyn Urbanistyczny Rok 6 1938 nr 1, strony 22-25

Artykuł udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu

pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki

Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Zagadnienia Okręgu Poznańskiego

w świetle dotychczasowej pracy Biura Regionalnego Planu Zabudowania

Obecna struktura gospodarcza Okręgu Poznańskiego jest wynikiem działania dwojakiego rodzaju czynników. Jedne z nich wypływają z przyrodzonych właściwości obszaru, drugie — z politycznych przemian końca XVIII i początku XIX wieku, działających w sposób prawie niezmienny do czasów dzisiejszych, tracących jednak całkowicie swe znaczenie po przełomie roku 1918-go.

Czynniki te można ująć w dwie następujące grupy:

Grupa I.

- a) rolniczy charakter Wielkopolski,
- b) położenie na starym szlaku komunikacyjno - handlowym: zachód — wschód.

Grupa II.

- a) uprzywilejowane stanowisko Wielkopolski — jednego z basenów żywicielskich Rzeszy Niemieckiej i stąd płynący:
 - 1) wysoki stan urządzeń komunikacyjnych,
 - 2) silny rozwój przemysłu przetwórczo-rolnego i jego gałęzi pomocniczych,
 - 3) wysoki poziom stopy życiowej mieszkańców,
- b) skażenie w ciągu XIX i XX wieku działania czynnika komunikacyjnego grupy I, spowodowane:
 - 1) odcięciem Wielkopolski granicą polityczną od części swego naturalnego gospodarczego zaplecza i reszty kraju,
 - 2) strategiczną rolę twierdzy wybudowanej przez rząd zaborczy w Poznaniu.

Czynniki powyższe nadały w rezultacie następujące oblicze poszczególnym elementom strukturalnym Okręgu.

L u d n o ś ć:

Gęstość zaludnienia powiatów (nie licząc głównego ośrodka), wchodzących w skład Okręgu Poznańskiego, nie odbiega specjalnie od gęstości innych części Wielkopolski o tej samej ilościowo produkcji rolnej. Większe skupienia ludności (3 — 4 tysiące mieszkańców), rozrzucone promieniście dokoła Poznania jako ośrodka okręgu, mają zasięg wynikający z potrzeb komunikacji lokalnej o przewadze ruchu pieszego (7 — 8 km).

Pod względem zatrudnienia przeważają w całym Okręgu robotnicy rolni dworscy oraz rolnicy. Dopiero w promieniu 7 — 8 km od ośrodka występują osiedla, zamiesz-

kale przeważnie przez robotników przemysłowych i rzemieślników, zatrudnionych bądź w Poznaniu, bądź w podmiejskich zakładach przemysłowych.

P r z e s t r z e ń :

Obszar regionu Poznańskiego, płaszczyna o nieznacznym spadkach i średnio urodzajnej glebie, została w ciągu zeszłego wieku w bardzo znaczny sposób wylesiona. Większe grunty leśne zachowały się jedynie w łączności ze znaczniejszym pofalowaniem terenu przy północnej i południowej granicy regionu.

T r a n s p o r t :

Mocno rozbudowana sieć kolejowa Wielkopolski zbiega się promieniście w Poznaniu, przecinając w ten sposób dosyć równomierny obszar regionu. Magistrala, łącząca bezpośrednio Poznań z Warszawą, została wybudowana dopiero po wojnie i jest dotychczas jednotorowa.

Sieć dróg bitych, bardzo gęsta w Wielkopolsce (szczególnie dotyczy to dróg powiatowych), zanika w sposób widoczny na obszarze regionu (wpływ strategicznych założeń, dotyczących twierdzy Poznańskiej).

Sieć drogową ogranicza się tu właściwie do kilku kierunków promienistych, przy czym szczególnie niedostatecznie wykształcone są kierunki prowadzące na wschód, poza dawną granicę polityczną dzielnicy. Nieliczne drogi bite o charakterze obwodowych, bądź przerzutowych, łączące większe skupienia ludności, są zrealizowane jedynie fragmentarycznie.

P r z e m y ś l :

Gros przemysłu miejscowego stanowią zakłady przemysłu przetwórczego dla produkcji rolnej, oraz przemysłu ceramicznego. Bardzo silny po wojnie rozwój zakładów metalurgicznych był oparty na przejściowych podstawach koniunkturalnych i obecnie schodził stopniowo do przedwojennego, raczej lokalnego, znaczenia.

Całkowity proces krystalizowania się organizmu gospodarczego na zasadach ekonomicznych panujących w XIX wieku, odbył się w Wielkopolsce pod wpływem politycznego i gospodarczego związania z sąsiadem zachodnim. Przewrót stosunków w dziedzinie politycznej i gospodarczej po roku 1918 wysunął problem szukania nowych podstaw ekonomicznych dla rozwoju istniejących gałęzi przemysłu. Te trudności oraz wojenne warunki gospodarcze, spowodowały załamanie się wielu warsztatów. Rezultatem tego jest bezprodukcyjne zamrożenie znacznego kapitału krajowego w szeregu zakładów przemysłowych, unieruchomionych od wielu lat.

Powojenna zmiana w stosunkach politycznych odbiła się w sposób specjalny na zagadnieniach ludnościowych. Poznań, będący podrzędnym miastem Rzeszy Niemieckiej, stał się jednym z największych ośrodków miejskich o wybitnie wysokim poziomie zagospodarowania. Te względy, następnie wielkie inwestycje związane z Powszechną Wystawą Krajową, wpłynęły na atrakcyjność tego ośrodka i spowodowały ogromny i nieusprawiedliwiony gospodarczo wzrost aglomeracji Poznańskiej, a w rezultacie jeden z największych w Polsce odsetek ludzi bez pracy.

Sieć komunikacyjna kolejowa okazała się w zmienionych warunkach życia gospodarczego omal, że nie nadmiernie rozbudowana. Natomiast sieć drogową, wobec nieznaną przed wojną potrzeb ruchu mechanicznego, wymaga przeprojektowania i przebudowy tras istniejących (bardzo uciążliwe przejazdy przez osiedla), jak i ustalenia zupełnie nowych metod jej rozbudowy na tym obszarze, gdzie wpływ na jej ukształtowanie wywarły przedwojenne koncepcje strategiczne.

W oparciu o powyższy obraz stosunków gospodarczych Okręgu wysuwają się na plan pierwszy następujące zagadnienia:

- 1) opracowanie teoretycznych podstaw dla rozbudowy sieci drogowej,
- 2) przestudiowanie warunków mogących umożliwić wznowienie produkcji w nieczynnych zakładach przemysłowych, oraz odpowiedniego wykorzystania niewyzyskanych naturalnych bogactw (np. węgiel brunatny),
- 3) sprecyzowanie metod gospodarczego związania z terenem znacznego odsetka ludności, pozostającego bez pracy.

Opracowanie zagadnienia komunikacyjnego wymaga, poza studiami zagadnień lokalnych, stałego kontaktu:

- a) z szeregiem odpowiednich resortów władz centralnych,
- b) z sąsiednimi placówkami planowania regionalnego.

Opracowanie w tym zakresie wytycznych w skali planowania krajowego uczyniłoby zbędnym, trudny do utrzymania ze względu na odległość, kontakt wspomniany w punkcie a.

Prace Biura w zakresie powyższego zagadnienia posunięte są o tyle, że zasadniczy schemat głównej sieci drogowej, poparty szeregiem studiów z zakresu komunikacji i transportu, jest opracowany i uzgodniony ze wszystkimi prawie władzami centralnymi.

Rozwiązanie problemu przemysłu istniejącego oraz opracowanie programu przemysłowego dla Okręgu muszą być oparte na wytycznych planu gospodarczego całego kraju. Coraz większy wpływ na rozwój lokalnych możliwości gospodarczych wywiera oprócz inicjatywy prywatnej sprawa obrony państwa. Stąd wynika, że opracowanie zagadnienia przemysłowego musi być oparte na harmonijnym zgraniu obu powyższych czynników. O ile zaś przewidywania, dotyczące pierwszego z nich, mogą być oparte na studiach stosunków lokalnych, o tyle sprecyzowanie drugiego problemu jest możliwe jedynie w skali ogólnokrajowej przez wyznaczenie Okręgowi właściwej roli w organizmie gospodarczym Państwa.

Dotychczasowe studia Biura w tym zakresie polegały na inwentaryzacji i analizie przemysłu istniejącego na terenie Okręgu. Studia o charakterze syntetycznym będą możliwe dopiero na podstawie wyżej omówionych przesłanek ogólnokrajowego planu gospodarczego.

Zagadnienie ludnościowe jest ujęte w dotychczasowych studiach Biura połowicznie, brak bowiem dotychczas rezultatów spisu ludności z 1931 r. Zagadnienie to jest w ścisłej zależności od programu przemysłowego, poza tym zaś od czynników, które możliwe są do konkretniejszego ujęcia jedynie w skali krajowej, jak: polityka populacyjna w związku z rozłożeniem basenów żywicielskich, bądź z rozlokowaniem żywej siły obronnej Państwa w zależności od założeń militarnych.

Niezależnie od zagadnień zasadniczych, wymagały opracowania pewne problemy, związane z bieżącą rozbudową tzw. bliskiego regionu.

Wspomniany już gwałtowny wzrost aglomeracji Poznańskiej (dochodzący do 50, a nawet 100% w ciągu 10-lecia) spowodował ogromną podaż na rynku parcelacji budowlanej, co w następstwie pociągnęło za sobą niesłychany chaos w zabudowie i rozplanowaniu terenów budowlanych w promieniu 7 — 8 km od centrum miasta.

Uporządkowanie tych zagadnień było możliwe przy wykorzystaniu obowiązku przedkładania władzom budowlanym do zatwierdzenia projektów budowli wiejskich oraz obowiązujących dotychczas niemieckich przepisów o warunkach dojazdu do działek projektowanych pod zabudowę. Ponieważ władze budowlane nie były w stanie, z powodu braku dostatecznego personelu fachowego, spełnić tego zadania, Biuro przejęło opiniowanie zarówno parcelacji: obrotu ziemią w trybie budowlanym i rolnym, jak

i przedkładanych za zatwierdzenia projektów budowlanych, stosując jak najszerzej metodę osobistego kontaktu z projektodawcą i właścicielem obiektu.

Rezultatem pracy w tym zakresie jest — z jednej strony znaczne uporządkowanie zabudowy regionu zarówno pod względem usytuowania wznoszonych budowli, jak i estetycznego wyglądu, z drugiej — zabezpieczenie przed zabudową terenów objętych określonymi zamierzeniami planu regionalnego (urządzenia komunikacyjne, pas izolacyjny między ośrodkiem regionu i osiedlami podmiejskimi).

Opiniowanie spraw powyższych w oparciu o wyjazdy w teren i doraźne badanie warunków miejscowych dało w wyniku dokładną znajomość zarówno terenu, jak i wzajemnego ustosunkowania czynników gospodarczych w poszczególnych jego częściach.

Powyższy bardzo cenny materiał doświadczalny, w łączności z opracowywaną przez Izbę Skarbową nową klasyfikacją gruntów, pozwoli na oparciu opracowywanego obecnie studium przeznaczenia terenów na jak najbardziej realnych podstawach.

Inż. arch. Roman Pękalski.