WYDZIAŁ ARCHITEKTURY POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ

PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

TRAKT PRASKI. POŁĄCZENIE LEWOBRZEŻNEJ I PRAWOBRZEŻNEJ WARSZAWY JAKO CZYNNIK WSPOMAGAJĄCY PROCES REWITALIZACJI PRAGI.

dyplomant

MAŁGORZATA DEMBOWSKA

promotor

PROF. NZW. DR HAB. INŻ. ARCH. EWA KURYŁOWICZ

Warszawa 2014

DWA BRZEGI / JEDNO MIASTO

Opis dyplomu magisterskiego opracowanego na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej

a u t o r p r a c y d y p l o m o w e j :

INŻ. ARCH. MAŁGORZATA DEMBOWSKA

p r o m o t o r p r a c y d y p l o m o w e j :

PROF. NZW. DR HAB. INŻ. ARCH. EWA KURYŁOWICZ - Zakład Projektowania i Teorii Architektury

k o n s u l t a c j e :

Dr inż. arch. KRZYSZTOF DOMARADZKI - Katedra Projektowania Architektoniczno - Urbanistycznego; Prof. nzw. dr hab. inż. arch. DANUTA KŁOSEK-KOZŁOWSKA -Zakład Dziedzictwa Architektonicznego i Sztuki; dr inż. PIOTR PACHOWSKI - Katedra Projektowania Konstrukcji, Budownictwa i Infrastruktury Technicznej; mgr inż. JAN JAKIEL - Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie; Stowarzyszenie SISKOM

Serdecznie dziękuję za współpracę i cierpliwość Pani promotor, ***prof. nzw. dr hab. arch. Ewie Kuryłowicz*** *oraz wszystkim konsultantom mojej pracy dyplomowej:* ***prof. dr hab. arch. Danucie Kłosek-Kozłowskiej****,* ***dr Piotrowi Pachowskiemu****,* ***dr arch. Krzysztofowi Domaradzkiemu*** *oraz* ***mgr Janowi Jakielowi.*** *Podziękowania kieruję również w stronę osób, które miały wpływ na powstanie niniejszego projektu - szczególne podziękowania dla:* ***Tomka Peszke, Konrada Marczyńskiego, Krzysztofa Michalskiego*** *(Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców "Michałów"),* ***Jana Jakiela, Jacka Grunt - Mejera, Krystiana Legierskiego, Maćka Czeredysa, Joanny Erbel, Tomka Gillera, Mateusza Poddębniaka*** *za konsultacje i współpracę przy społecznym projekcie rewitalizacji ulicy Targowej oraz inne działanie na rzecz poprawy jakości przestrzeni publicznej Pragi; za konsultacje i życzliwość dziękuję również pani prof. nzw. dr hab. inż. arch.* ***Elżbiecie Dagny - Ryńskiej****, panu mgr inż.* ***Maciejowi Janowiczowi****,* ***Przemkowi Paskowi*** *z fundacji Ja Wisła, panu prof.* ***Januszowi Rymszy*** *(Instytut Badawczy Dróg i Mostów), panu* ***Mirosławowi Lisowskiemu****, kierownikowi nadzoru wodnego (RZGW), pani prof. nzw. dr arch.* ***Magdalenie Staniszkis****, pani mgr* ***Zuzie Boguckiej*** *(psycholog środowiskowy, doktorantka na WA PW), pani* ***Alicji Zdrodowskiej*** *(opracowanie MPZP w rejonie Portu Praskiego i Powiśla), panu* ***Wojciechowi Oleńskiemu*** *(Urząd Miasta Warszawa), panu mgr inż. arch.* ***Bartłomiejowi Gajewskiemu*** *(pracownia Dawos), pani prof. nzw. dr hab. inż. arch.* ***Krystynie Guranowskiej -*** **Gruszeckiej**, panu dr arch. ***Wojciechowi Wółkowskiemu.*** *Bardzo dziękuę także panu prof.zw. dr hab. inż. arch.* ***Sławomirowi Gzellowi,*** *pani prof. Dipl. Ing****. Elke Pahl - Weber*** *oraz* ***Florianowi Hutterer*** *(Institut für Stadt- und Regionalplanung, Technische Universität Berlin) za współpracę w trakcie trzymiesięcznego pobytu w Berlinie w ramach stypendium DAAD.*

DWA BRZEGI / JEDNO MIASTO

TRAKT PRASKI.
URBANISTYCZNY ŁĄCZNIK: POWIŚLE - PRAGA

Ostatnie kilka lat dyskusji na temat znaczenia rzeki w mieście przyniosło duże zmiany w myśleniu o sposobie jej zagospodarowania. Rozpoczęte inwestycje w rejonie nabrzeża, takie jak Centrum Nauki Kopernik czy system miejskich plaż na praskim brzegu przyciągają nad rzekę tłumy mieszkańców, co pomaga zwrócić miasto w kierunku Wisły. Jednak pomimo stopniowego powrotu życia nad rzekę jej dolina nadal stanowi barierę pomiędzy lewobrzeżną i prawobrzeżną Warszawą.
Silny podział miasta na dwie, odseparowane od siebie części jest szczególnie niekorzystny dla rejonu Pragi Północ, który od lat pozostaje w cieniu coraz bardziej atrakcyjnego Powiśla. Długotrwała izolacja obszaru wzmacnia efekt degradacji całej dzielnicy; obszar Pragi, pomimo swojej historycznej wartości jest dziś miejscem wyjątkowo zaniedbanym, nieprzyjaznym i odciętym od reszty miasta.
Niniejsza praca dyplomowa podejmuje problematykę połączenia dwóch części Warszawy w jeden miejski organizm, przy czym szczególnie wyróżnia projekt Traktu Praskiego - wyodrębnionego w strukturze miasta szlaku prowadzącego z rejonu Krakowskiego Przedmieścia w samo serce Starej Pragi.
Uczytelnienie pieszo-rowerowej drogi, która połączyć miałaby ulicę Karową poprzez kładkę z ulicą Okrzei oraz dalej z ulicą Ząbkowską i Kawęczyńską mogłoby stanowić impuls dla rozwoju Pragi Północ, a tym samym wspomóc proces jej rewitalizacji.

KŁADKA: MOST, KTÓRY ŻYJE

Wisła w rejonie Warszawy jest rzeką szeroką. Kładka pieszo - rowerowa o długości 400 m z funkcją jedynie komunikacyjną i widokową na takim dystansie może być zatem niewystarczająco atrakcyjna dla potencjalnego użytkownika. Dlatego propozycją projektową jest w tym miejscu most pełniący funkcję budynku. Rozszerzenie funkcji kładki o ofertę usługową może uatrakcyjnić ciąg pieszy prowadzący na Pragę oraz jeszcze bardziej zbliżyć zarówno dwie sąsiadujące ze sobą dzielnice, jak i miasto do rzeki.

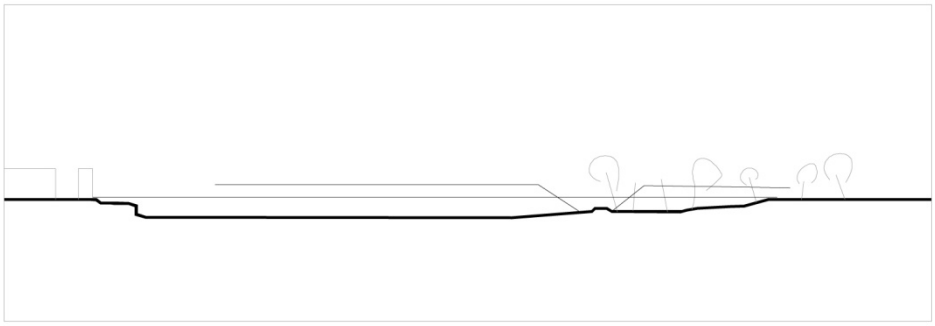
PROJEKTOWANY CIĄG PIESZO - ROWEROWY: OGRÓD SASKI (ŚRÓDMIEŚCIE PÓŁNOCNE), KAROWA(POWIŚLE), KŁADKA PIESZO-ROWEROWA, OKRZEI (PRAGA), ZĄBKOWSKA(PRAGA), KAWĘCZYŃSKA (PRAGA)

1 TRAKT KRÓLEWSKI

2 SKARPA WARSZAWSKA - ALEJA NA SKARPIE

3 BULWARY WIŚLANE

4 PRAWY BRZEG WISŁY - PRASKA ŚCIEŻKA PIESZO-ROWEROWA



SCHEMAT KŁADKI PIESZO-ROWEROWEJ ŁACZĄCEJ PRAWOBRZEŻNĄ I LEWOBRZEŻNĄ WARSZAWĘ

SPIS TREŚCI

PROLOG s. 8

1. *Temat pracy magisterskiej:* **URBANISTYCZNE POŁĄCZENIE LEWOBRZEŻNEJ I PRAWOBRZEŻNEJ WARSZAWY JAKO CZYNNIK WSPOMAGAJĄCY PROCES REWITALIZACJI PRAGI PÓŁNOC.**

1.1 Historia Pragi.
- 1.1.1 Korzenie podziału Warszawy i marginalizacji jej prawobrzeżnej dzielnicy. s.14
- 1.1.2 Współczesny obraz dwóch miast. Ewaluatywne mapy Warszawy. s.18
- 1.1.3 Konsekwencje podziału miasta. s.20

1.2 Możliwości połączenia miasta w jeden miejski organizm.
- 1.2.1 Fizyczne i infrastrukturalne możliwości integracji. s.25
- 1.2.2 Możliwości integracji miasta na płaszczyźnie administracyjnej. s.26
- 1.2.3 Mentalna integracja dwóch części miasta. s.28

1.3. Cel połączenia: REWIZJA TOŻSAMOŚCI WARSZAWY
- 1.3.1 Tożsamość miasta. s.30
- 1.3.2 Tożsamość jako proces. s.36
- 1.3.3 Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy. s.42
- 1.3.4 Specyfika tożsamości Pragi jako element wzbogacający tożsamość i markę Warszawy s.47

1.4. Scalenie miasta - TRAKT PRASKI s.50

Opis projektu

2. PROJEKT TRAKTU PRASKIEGO
- 2.1 Podstawowe rozwiązania komunikacyjne s.51
- 2.2 Charakterystyka poszczególnych odcinków Traktu Praskiego
  - 2.2.1 Skręt w ulicę Karową s.54
    - 2.2.1.1 Zabudowa ulicy Karowej s.56
    - 2.2.1.2 Punkt węzłowy: Aleja na Skarpie s.57
    - 2.2.1.3 Ogrody BUW-u s.57
    - 2.2.1.4 Punkt węzłowy - Bulwary Wiślane s.58
  - 2.2.2KŁADKA PIESZO - ROWEROWA: most, który żyje
    - 2.2.2.1 Funkcja s.59
    - 2.2.2.2 Historyczne mosty żyjące s.60
  - 2.2.3 Ulica Okrzei s.62
    - 2.2.3.1 Port Praski s.62
    - 2.2.3.2 Punkt węzłowy - Ulica Targowa s.63
  - 2.2.4 Ulica Ząbkowska s.64
    - 2.2.4.1 Bazar Różyckiego s.65
    - 2.2.4.2 Warszawska Wytwórnia Wódek "Koneser" s.65
  - 2.2.5 Ulica Kawęczyńska s.65
    - 2.2.5.1 Zajezdnia tramwajowa - Muzeum Komunikacji s.66
    - 2.5.5.2 Drewniany budynek mieszkalny s.66
    - 2.5.5.3 Park na Michałowie - Centrum Aktywności Lokalnej s.66
- 2.3 Etapowanie s.67

3. KŁADKA PIESZO - ROWEROWA
- 3.1 Opis projektu
  - 3.1.1 Ogólne wytyczne w zakresie projektowania mostów nad Wisłą w rejonie Warszawy s.68

3.1.2 Główne założenia projektowe s.70
3.2 Opis techniczny
3.2.1 Rozwiązania konstrukcyjno - materiałowe s.73
3.2.2 Ochrona przeciwpożarowa s.75
3.2.3 Instalacje s.77
3.2.4 Dostępność dla osób niepełnosprawnych s.78
3.2.5 Obsługa komunikacyjna s.78

4. Streszczenie w języku angielskim s.79
5. Bibliografia s.80

PROLOG

"Od architektury przestrzeni będzie zależało w dużym stopniu szczęście człowieka"[1]

architekt.

Warszawa jako materiał pracy jest dla architekta tematem szczególnym. Jej współczesny obraz, będący rezultatem tragicznych zdarzeń wojennych, trudnych czasów odbudowy stolicy i współczesnych mechanizmów wolnego rynku wymaga dziś od projektantów czegoś więcej, niż tylko tworzenia pięknych budynków. Brak spójnej wizji rozwoju miasta sprawia, że architekt decydując się na pracę tutaj ma za zadanie dużo więcej widzieć i przewidywać. Projektowanie budynku musi wykraczać daleko poza granice jego opracowania i brać pod uwagę nie tylko użytkowników obiektu, ale i użytkowników miasta.

Warszawski chaos przestrzenny jest efektem m.in. silnego ukierunkowania pragmatycznej myśli odbudowy stolicy jedynie na komfort użytkownika rozumianego jako mieszkańca budynku, ignorującej istotę jakości jego życia jako mieszkańca miasta. Ówcześnie głoszoną ideę słonecznych mieszkań pośród zieleni można dziś zweryfikować i ocenić po kilkudziesięciu latach obecności w strukturze miejskiej. Monofunkcyjne miasto długich dystansów, brak ulic i placów jako ośrodków społecznych relacji, brak miejsc, które budują tożsamość sprawia, że urbanistykę epoki modernizmu można uznać za nieprzystającą do miejskich realiów. Jej silna dominacja w przestrzeni Warszawy sprawia, że należy dziś szukać całościowej wizji miasta będącego czymś więcej, niż tylko zbiorem budynków.

człowiek w mieście.

Podjęcie w niniejszym opracowaniu tematu wytworzenia nowego, charakterystycznego elementu w strukturze Warszawy wynika z przekonania o silnym sprzężeniu wyrazistej tożsamości miasta z poziomem komfortu życia jego mieszkańców, a zatem pośrednio i ich szczęścia . Jakość codziennego życia ludzi w mieście jest jedną z głównych wytycznych dla jego budowania. To, w jakich warunkach mieszka człowiek w sposób znaczący kształtuje jego osobowość. "*Otoczenie tworzone przez człowieka kształtuje smak estetyczny, wrażliwość, upodobania społeczeństwa, dając zadowolenie, wypoczynek i rozbudzając rozwój zdolności twórczej, jeśli jest harmonijne, piękne, lub otępiając człowieka i wyzwalając rozwój najgorszych cech społecznych, jeśli jest brzydkie, rażące nieporządkiem i brakiem wartości technicznych."*[2]

Ważne jest więc to, jak człowiek czuje się w mieście. Jakość miasta Warszawy wpływa bezpośrednio na charakter człowieka, który tu mieszka. "*Przestrzeń otaczająca człowieka powinna być swoistym dziełem sztuki, gdyż może wpływać na jego stan psychiczny, dając mu spokój, radość, pobudzając wszechstronny jego rozwój"*[3] Dbałość o miejsca jest inwestycją w ludzki kapitał - dobra przestrzeń może być źródłem energii, pobudzać do działania, wzmagać kreatywność.

[1] Wejchert Kazimierz, *Elementy Kompozycji Urbanistycznej*, s. 245
[2] Wejchert Kazimierz, *Elementy Kompozycji Urbanistycznej*, s. 96
[3] Wejchert Kazimierz, *Elementy Kompozycji Urbanistycznej*, s. 21

Pomimo dużych ubytków w miejskiej tkance Warszawy pozostaje tu jeszcze wiele obszarów, które poprzez swoją historyczną zawartość mają niesamowity potencjał do bycia miejscem wyjątkowo ważnym i wyjątkowo inspirującym. Praga jest jednym z tych miejsc.

miejsce wciąż nieodkryte.

"Jest to siedlisko łez! Wszystkie nieszczęścia narodu gromadzą się w tym miejscu: nie ma wojny która by tu nie zadała rany, nie ma wypadku który by na tutejszych błoniach nie pozostawił pamiątki po sobie."[4] Słowa te pochodzą z 1835 roku, z pierwszego dziejopisu dotyczącego obszaru Pragi, jednak dość trafnie odnoszą się również do lat późniejszych, nie wyłączając czasów współczesnych. W dziejach Pragi zaistniało kilka momentów jej szybkiego rozkwitu, jednak w ogólnym spojrzeniu na losy Pragi można dostrzec wyraźnie jej brak szczęścia do konstruktywnych działań inwestycyjnych.

Z niewielu opracowań dostępnych na temat tej dzielnicy[5] można wyczytać, że problem jej izolacji i braku zainteresowania ze strony miasta istniał nawet w okresie jej największej świetności. XIX wiek, ze względu na rozbudowę linii kolejowych i powstanie dworców na prawym brzegu Wisły był dla Pragi czasem rozwoju przemysłu i architektury mieszkaniowej, jednak dokumenty z początku wieku XX świadczą o braku troski o tę część miasta. W "Gazecie Polskiej" z 1902 roku czytamy: *"Nikt nie zna tego miasta, czy jak kto woli, przedmieścia. O Pradze można mówić z wami, jak np. o Timbuktu: nikt nie był ani tu, ani tam....Mówiąc o Pradze mówimy o dworcach kolejowych ze znudzeniem, o nożownikach z obrzydzeniem. Właściwie o Pradze nie mówi się wcale, jak się nie mówi o praniu bielizny w wykwintnych salonach*.[6] Z dalszych słów można wysnuć wnioski, że Praga poprzez swoją chaotyczną zabudowę, tłok, dużą ilość tanich bazarów przeznaczona jest dla ludności ubogiej. "Kurier Warszawski" z 1939 roku donosi z kolei, że *"Warszawa nie zna dobrze swojej siostrzenicy Pragi [...] Dla większości Praga, to historia i bohaterska jej obrona i rzeź z czasów insurekcji Kościuszkowskiej, a współcześnie - Park Paderewskiego, Zoo, dworce - Wschodni i Wileński. Zbyt mało interesujemy się Pragą. A szkoda."* Zaniedbanie inwestycyjne dzielnicy tłumaczono w początku XX wieku zbyt małym udziałem we władzy mieszkańców tej części stolicy. Towarzystwo Przyjaciół Pragi stwierdzało wówczas, że *"najpilniejszą i najważniejszą sprawą dla Pragi nie jest jej separacja od Warszawy, bo tej być nie może, lecz zdobycie równouprawnienia w magistracie warszawskim, zdobycie odpowiedniej liczby radnych w przedstawicielstwie stolicy, proporcjonalnie do liczby mieszkańców. Wtedy zniknie upośledzenie, wtedy mieszkańcy prawego brzegu Wisły zdobędą odpowiednie znaczenie i siłę w zarządzaniu miastem i zostaną odpowiednio przez magistrat m.st. Warszawy traktowani."*[7]

Zniszczenia wojenne szczęśliwie nie dotknęły Pragi Północ w aż tak wielkim stopniu, jak lewobrzeżnej Warszawy. Paradoksalnie jednak fakt ten przyczynił się do stopniowej degradacji dzielnicy w drugiej połowie XX wieku - cały wysiłek finansowy skierowany był w tym czasie na odbudowę lewobrzeżnej Warszawy. Czego na Pradze nie zniszczyła wojna, zostało zniszczone wskutek wieloletnich zaniedbań lub nawet celowego działania zmierzającego to usunięcia z powierzchni ziemi zabudowy o historycznym charakterze.

---

[4] Słowaczyński Jędrzej, pierwszy dziejopis Pragi; źródło: Sołtan Andrzej, *Warszawskiej Pragi dzieje dawne i nowsze*, s. 13

[5] mała liczba opracowań dotyczących tej dzielnicy świadczy już o pewnym niedowartościowaniu obszaru Pragi Północ i małym zainteresowaniem mieszkańców Warszawy tą częścią miasta

[6] Koskowski B., *Miasto tajemnicze,* artykuł opublikowany w "Gazecie Polskiej" w 1902 roku; źródło: Wojtkowski Ryszard, *Warszawskiej Pragi dzieje dawne i nowsze*, s. 70

[7] Wojtkowski Ryszard, *Warszawskiej Pragi dzieje dawne i nowsze*, s. 72

Zarówno 100 lat temu, jak i dziś rejon Pragi postrzegany jest jako dzielnica gorsza, interesująca dla bohemy o wysublimowanych gustach lecz zbyt trudna i niebezpieczna dla przeciętnego obywatela. Tak samo wtedy, jak i teraz budzi to niezadowolenie mieszkańców i rodzi wśród nich poczucie niesprawiedliwości. Niezmiennie od kilkuset lat prawy brzeg Wisły traktowany jest po macoszemu w większości analiz, opracowań, planów inwestycyjnych. Wystarczy spojrzeć na mapę Warszawy, żeby ocenić stopień dysproporcji w rozwoju lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Warszawy. Decyzje o lokalizacji osiedli mieszkaniowych w odległych, północnych i południowych częściach miasta wydają sie być absurdalne w sytuacji, kiedy prawy brzeg Wisły dysponuje ogromną ilością terenów niezabudowanych i niezagospodarowanych w racjonalnej odległości od centrum. Wyraźnie brakuje powiązań miasta w relacji wschód - zachód przy intensywnie rozbudowanej infrastrukturze w kierunku północ - południe. Jeśli na coś brakuje pieniędzy, jeśli z czegoś można zrezygnować - z reguły to Praga ponosi konsekwencje nieudanych projektów. Wszelkie mapy inwestycji miastotwórczych zdają się nie widzieć istnienia Pragi, tak jakby władze Warszawy nie zauważały, że w samym środku miasta, nad Wisłą, naprzeciw Warszawskiej Starówki leży piękna, zabytkowa, XIX-wieczna dzielnica.

Spacer na Pragę. Praga leży w Warszawie!

TRAKT PRASKI. URBANISTYCZNE POŁĄCZENIE LEWOBRZEŻNEJ I PRAWOBRZEŻNEJ WARSZAWY JAKO CZYNNIK WSPOMAGAJĄCY PROCES REWITALIZACJI PRAGI PÓŁNOC.

"Chciałbym się tu krótko odnieść do problemów w moim przekonaniu kluczowych. Otóż do dziś jeszcze mamy sytuację taką, iż półtora kilometra od serca Warszawy, bazyliki archikatedralnej św. Jana Chrzciciela i Zamku Królewskiego znajdują się miejsca zapomniane przez świat. Wisła nadal dzieli nasze miasto na części jakże odmienne stopniem zagospodarowania, rozwoju, prestiżem, społecznym klimatem. Jest to dziedzictwo stuleci, w tym polityki rosyjskiego zaborcy w XIX wieku, a także braku woli istotniejszych przemian urbanistycznych w czterdziestoleciu powojennym.

I to stanowi dla nas wyzwanie, któremu musimy sprostać. Możemy sprostać - dzięki szansom jakie stworzone zostały Warszawie przez dynamiczny rozwój gospodarki rynkowej.

[...]Zrealizowanie konkretnych zadań ziści marzenie pokoleń warszawskich urbanistów: zintegrowanie centrum lewobrzeżnego z prawobrzeżnym w jednolitą całość funkcjonalną. I stanie się dla wszystkich rzeczą oczywistą: [...] PRAGA TO TEŻ STOLICA."[8]

Z perspektywy mieszkańca lewobrzeżnej Warszawy pomysł spaceru ulicą Ząbkowską kojarzy się raczej z wielką wyprawą za rzekę, z daleką podróżą w nieznane rejony przedmieścia. Bez powodów prywatnych mieszkańcy lewego brzegu rzadko przekraczają Wisłę, a system miejskich powiązań zdecydowanie faworyzuje kierunek wzdłuż rzeki, po jej lewej stronie. Istniejące mosty zaprojektowane zostały z myślą głównie o ruchu samochodowym, łącząc główne arterie komunikacyjne po obu stronach rzeki (most Świętokrzyski, most Śląsko - Dąbrowski) nie zapewniają atrakcyjnej oferty usługowej i przestrzennej w bliskim ich dystansie, co z kolei nie stanowi odpowiedniej motywacji do spontanicznego "spaceru na Pragę".

W świadomości mieszkańców zachodnich rejonów Warszawy Praga jest dziś miejscem raczej odległym. Z pewnością niewielu użytkowników Traktu Królewskiego zdaje sobie sprawę, w jakiej odległości od historycznego centrum stolicy znajduje się rzeczywiście centrum Pragi - a bardzo łatwo to sprawdzić. Licząc od miejsca styku ulic Karowej i Krakowskiego Przedmieścia, potrzebowalibyśmy niewiele ponad 20 minut marszu lub 7 minut jazdy rowerem, aby dotrzeć w samo serce Pragi - tj. skrzyżowania ulicy Targowej z ulicą Ząbkowską. Dystans ten to około 1800 metrów - czyli dokładnie tyle, ile wynosi długość traktu Królewskiego od Ronda de Gaulle'a do Placu Zamkowego. Jakość przestrzeni ulic Nowego Światu i Krakowskiego Przedmieścia pozwala skrócić odczuwalną długość tej drogi, tak samo podniesienie jakości ulicy Karowej i Okrzei mogłoby realnie przybliżyć do siebie odseparowane dziś dwie części miasta.

[8] Marcin Święcicki, Prezydent m.st. Warszawy w latach 1994 - 1999,

Wyodrębnienie tych konkretnych ulic (Karowa, Okrzei, Ząbkowska, Kawęczyńska) i utworzenie czytelnego w strukturze Warszawy ciągu Traktu Praskiego podyktowane jest ich potencjałem, wynikającym ze szczególnej lokalizacji oraz uwarunkowań historycznych.

Wyjątkowość ulicy Karowej widoczna jest dziś szczególnie w okresie zimowym. To jedyne takie miejsce wzdłuż całego Traktu Królewskiego, z którego rozpościera się widok w kierunku Wisły. Dziś porośnięte drzewami wzgórze skarpy ogranicza możliwość bezpośredniego kontaktu z rzeką, jednak niewielka ingerencja w istniejący drzewostan mogłaby pozwolić na wprowadzenie silnej motywacji do skierowania się na Pragę w postaci otwarcia widokowego w kierunku doliny Wisły. Szczególność tego miejsca dostrzegł już w latach '50 zespół Kazimierza Wejcherta, który zaproponował tu lokalizację Pomnika Bohaterów Warszawy. W ramach konkursu na usytuowanie pomnika powstał pomysł utworzenia tarasu widokowego w stronę rzeki i prawobrzeżnej części miasta oraz szerokich schodów umożliwiających łatwy dostęp do nabrzeża.[9]

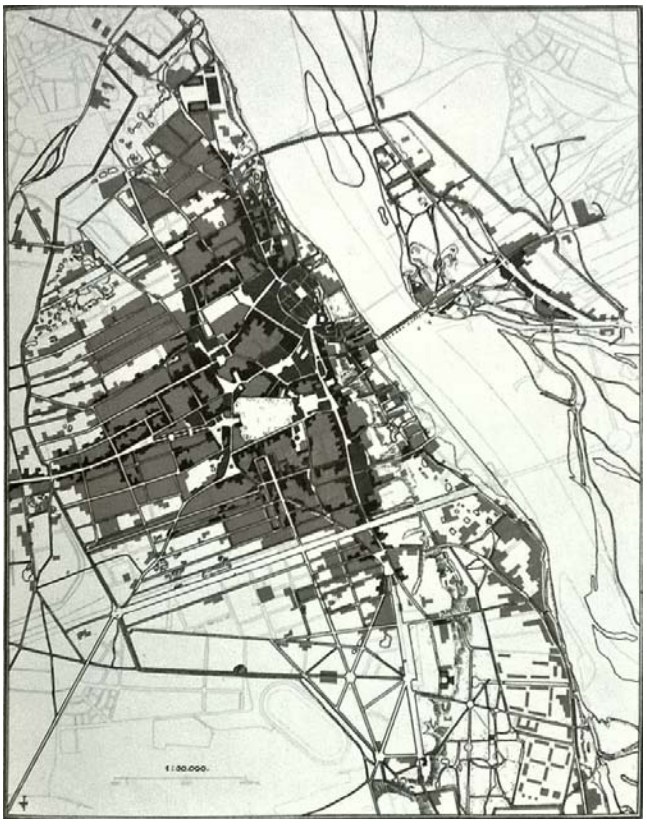
Praski ciąg ulic Kawęczyńskiej, Ząbkowskiej i Okrzei jest istotnym, historycznym traktem zlokalizowanym na prawym brzegu Wisły. Prowadząc do jedynego niegdyś mostu sięgającego ulicy Bednarskiej stanowił główny szlak prowadzący do miasta od strony wschodniej, który nabrał szczególnego znaczenia na skutek wydarzeń z końca wieku XIV. *"Przesunięcie zainteresowań państwowych za Jagiellonów z zachodu na wschód, rozwój stosunków z Litwą, ustalenie wspólności interesów gospodarczych i politycznych i wreszcie Unja, oto główne zmiany dziejowe, które wytworzyły dla Warszawy nowe, sprzyjające dla rozwoju warunki.*

Leżąc na dogodnej przeprawie przez Wisłę, w miejscu skąd rozchodzą się wachlarzem trakty, wiodące na północ, wschód i południe, Warszawa zyskuje niepomiernie na ożywieniu stosunków z Litwą, a zajmując w wytworzonem od 1389 ogromnem państwie polsko-litwesko-ruskim centralne położenie, z natury rzeczy staje się stopniowo jego centrum politycznym, od r. 1556 miejscem elekcji królów, od r. 1569 miastem sejmowym, wreszcie od r. 1596 stałą siedzibą panujących, a tem samem stolicą całego państwa"[10]

Ulica Ząbkowska i Okrzei (także Kłopotowskiego) stanowiły od końca wieku XVI ważny szlak, którym poruszali się goście z kresów wschodnich, przybywający do Warszawy zwłaszcza w okresie trwania sejmów oraz na co dzień ludność z okolicznych miejscowości (szczególnie z Ząbek - stąd ulica Ząbkowska). Na skutek budowy wałów wokół miasta ulica Ząbkowska stanowiła w pewnym okresie jedyny wjazd do miasta od strony wschodniej (rys. 1), co jeszcze bardziej podkreśliło jej znaczenie w warszawskiej miejskiej strukturze. Ulica Ząbkowska była głównym traktem prowadzącym w granice Warszawy od strony wschodniej przez kilkaset lat, do momentu budowy stałej przeprawy, tj. Mostu Kierbedzia w II poł. XIX wieku na wysokości ulicy Aleksandryjskiej (dzisiejsza Al. Solidarności)

[9] więcej informacji na temat konkursu na lokalizację Pomnika Bohaterów Warszawych oraz innych projektów dotyczących przestrzeni ulicy Karowej znajduje się w punkcie 5.1 niniejszej pracy

[10] - Sosnowski Oskar, *Powstanie, układ i cechy charakterystyczne sieci ulicznej na obszarze "Wielkiej Warszawy"*, tab. VII



Rys 1. Warszawa, 1829, Plan[11] pokazujący istotną rolę ulicy Ząbkowskiej jako jedynego wjzadu do miasta od strony wschodniej w wieku XIX

Obecnie znaczenie wyżej opisywanych ulic ogranicza się do funkcji drogi dojazdowej w kierunku centrum Warszawy, przy czym ich przestrzeń zdegradowana jest na skutek zbyt intensywnego ruchu samochodów prywatnych. Brak jasnej strategii rozwoju Pragi pogłębia degradację historycznych ulic, których potencjał nie jest dostatecznie wykorzystany.

Cała długość proponowanego Traktu Praskiego pozwala na utworzenie interesującej drogi, zmieniającej się w czasie, łączącej elementy silnie zurbanizowane o bogatych funkcjach kulturalnych, usługowych z dużą ilością zabudowy mieszkaniowej. Krakowskie Przedmieście, Skarpa Warszawska, wiadukt Markiewicza, Bulwary Wiślane, Kładka Pieszo - Rowerowa z ofertą usługową, ulica Okrzei z docelową zabudową Portu Praskiego, Ulica Targowa jako salon Pragi, ulica Ząbkowska i Kawęczyńska z ich postindustrialnym charakterem mogą być pewną gwarancją atrakcyjności miasta w tym rejonie. Bogactwo tożsamości tych poszczególnych miejsc i ich liniowa struktura stanowią pretekst do utworzenia spójnego ciągu pieszo - rowerowego, otwierającego rejon Pragi Północ dla wszystkich mieszkańców Warszawy.

Praska część proponowanego ciągu ulic miała już w pewnym okresie rangę "traktu". Na mapach pruskich z roku 1796 opisywana jest nazwą: "Grosse Strasse nach Lithauen über Szombki", tłumaczonej jako "wielka ulica (trakt) na Litwę przez Ząbki."[12] Nazwa określała więc ściśle miejsce docelowe, do którego prowadził szlak - Litwę oraz Ząbki (podobnie powstały nazwy innych ulic, jak np. Krakowskie Przedmieście czy Aleje Ujazdowskie). Obecnie pieszo - rowerowa droga ma być w dużym stopniu zaproszeniem użytkowników lewobrzeżnej Warszawy w przestrzeń Pragi Północ. Miejscem docelowym jest więc współcześnie Praga - stąd też proponowana nazwa "Trakt Praski", niewystępująca wcześniej w żadnych źródłach historycznych jest nową strukturą słowną opisującą nową funkcję historycznego szlaku.

[11] źródło: Sosnowski Oskar, *Powstanie, Układ i cechy charakterystyczne sieci ulicznej na obszarze "Wielkiej Warszawy"*
[12] Zieliński Jarosław, Atlas dawnej architektury ulic i placów Warszawy, s.323

1.1 HISTORIA PRAGI

1.1.1 Korzenie rozdzielenia Warszawy i marginalizacji jej prawobrzeżnej części.

Nie ulega wątpliwości, że topografia terenu była głównym wyznacznikiem granic i struktury Warszawy od pierwszych lat jej istnienia. Wyróżnić można dwa główne elementy, które ukształtowały miasto - są to: dolina Wisły i Skarpa Warszawska.

Cały obszar Mazowsza stanowi rejon nizinny, z krajobrazem raczej pozbawionym wzniesień - płaskim i monotonnym. Wystąpienie nietypowego dla tego regionu ukształtowania terenu w postaci wzgórza nad rzeką stało się powodem dla rozwoju osadnictwa właśnie tu, w miejscu ich styku. O atrakcyjności Skarpy oraz Wisły jako tła dla średniowiecznego miasta przesądzały przede wszystkim aspekty obronne tego terenu - od strony rzeki budowa obwarowań nie była konieczna. Choć kwestię bezpieczeństwa można tu rozumieć szerzej - to nie tylko zysk wynikający z wykorzystania warunków terenowych jako elementu obronnego. "To [także] historia ludzi, którzy stanęli raz na krawędzi Wysoczyzny, skąd roztaczał się daleki widok, zachłysnęli się nim i poczuli, że dominują nad okolicą."[13]

Liniowe elementy budujące krajobraz centralnego Mazowsza były więc czynnikiem decydującym o lokalizacji średniowiecznego miasta. Jednocześnie trwale wyznaczyły kierunek jego rozwoju, stając się trudną do przekroczenia barierą. Linia skarpy przez długi czas stanowiła granicą Warszawy, pełniąc rolę wysypiska śmieci. Koryto rzeki miejscami osiągając szerokość 1 kilometra było powodem fizycznej separacji od osad na jej prawym brzegu i podziału terenu na płaszczyźnie administracyjnej. Praga jeszcze w XVIII wieku stanowiła niezależne miasto.

Dopiero wiek XVIII był okresem zdarzeń, które w konsekwencji doprowadziły do włączenia Pragi w granice Warszawy. Korzystne położenie przy przeprawie przez Wisłę sprawiło, że Praga zyskała status ważnego miejsca odpoczynku i przygotowań magnatów przybywających do stolicy Polski przed paradnym wjazdem do miasta. W efekcie przyniosło to zagospodarowanie terenów po prawej stronie rzeki - gdyż rzeczą modną stało się posiadanie chociaż niedużej rezydencji, będącej miejscem *ostatniego popasu*[14] przybyszów ze wschodnich kresów Rzeczypospolitej.

Działania dwóch ostatnich królów, a szczególnie Stanisława Augusta Poniatowskiego przyniosły wzrost znaczenia terenów po wschodniej stronie doliny Wisły oraz ich urbanizację, co z kolei mogło mieć znaczenie w procesie wytyczania przebiegu tzw. okopów Lubomirskiego. Przyczyną powstania wałów otaczających miasto była potrzeba kontroli higieniczno-sanitarnej miasta w obawie przed rozprzestrzeniającą się w kraju dżumą. Z kolei ich nieplanowaną zapewne konsekwencją był krok ku większej integracji terenów Pragi z właściwą Warszawą - wyraźna bariera wytyczająca zewnętrzną granicę miasta spowodowała zacieśnienie relacji obszarów położonych wewnątrz tej granicy. Lepszą współpracę pomiędzy dwoma brzegami zapewniały ponadto mosty łyżwowe, instalowane sezonowo na wysokości ulicy Bednarskiej, łącząc ją do 1794 z ulicą Brukowaną (dzisiejszą Okrzei), później z ulicą Brukową (Kłopotowskiego). Istnienie przeprawy pozytywnie wpływało na współpracę miast, ale także generowało rozbudowę ulic, które łączyły - stąd też ulica Bednarska jest dziś najbardziej

[13] Artur Jerzy Filip, Miasto na krawędzi - na krawędzi miasta, s. 9
[14] Sołtan Adam, Warszawskiej Pragi dzieje dawne i nowsze, s. 15

intensywnie zabudowaną ulicą Mariensztatu, a ulice Okrzei i Kłopotowskiego zyskały w tym czasie zabudowę murowaną.

Zwiększenie kontaktu pomiędzy dwoma brzegami rzeki sprawiło, że obszar otoczony okopami Lubomirskiego został scalony w jedno miasto Warszawa, na mocy ustawy o miastach, uchwalonej w 1791 roku przez Sejm Czteroletni.

Jednak pomimo administracyjnej integracji miast, licząca wówczas 540 zabudowanych posesji oraz 7500 mieszkańców nowa dzielnica Warszawy nie wzbudzała sympatii mieszkańców lewego brzegu. Inflantczyk Fryderyk Schulz pisał w 1793 roku, że tworzą ją *w większej części domy drewniane, niskie, zamieszkane przez Żydów, wśród nich parę klasztorów, nieco mnichów, którzy zarówno pono z innymi mieszkańcami przemycanym towarem handlują i nie najlepszej używają sławy.*[15]

Od samego początku Praga była postrzegana jako dzielnica gorsza, o charakterze raczej niemiejskim, zamieszkała przez ludność widzianą przez pryzmat biedy i przestępczości. Kolejne lata starć wojennych na terenie niedostatecznie ufortyfikowanej Pragi w czasie Powstania Kościuszkowskiego przyniosły ogromne straty zarówno materii miasta jak i jego mieszkańców (tzw. rzeź Pragi). Z początkiem XIX wieku ponad połowę zabudowy ocalałej w czasie walk rozebrano w celu budowy fortyfikacji napoleońskich, *burzono domy wpośród przekleństwa i jęku..*[16] Próby uporządkowania prawego brzegu w czasie istnienia Królestwa Kongresowego nie przyniosły szczególnych zmian w jego zagospodarowaniu. Przedmieście praskie pozostawało ciągle terenem zaniedbanym i słabo rozwiniętym, co potwierdza zestawienie liczby mieszkańców stolicy: 5000 osób w prawobrzeżnej części, 140000 - po lewej stronie Wisły. Kolejne straty po klęsce powstania listopadowego zniechęciły Prażan do odbudowy swoich domostw, co doprowadziło do ostatecznego wyludnienia dzielnicy. W efekcie dysproporcje pomiędzy dwoma częściami miasta były ogromne i doskonale widoczne. W opisie brzegów Wisły przeznaczonym dla pasażerów żeglugi parowej (1854) można było przeczytać, że s*tosunek tej filii [Pragi] do swojej metropolii nie przypomina Budy-Pesztu ani Hamburga z Altoną. Praga biedna żyje tylko pożyczaniem od stolicy, przedmieściańskim życiem. Jej świetne godziny już przeszły. Brak żywotnych sił tamuje ruch i cyrkulację na Pradze, nie pozwalając rozwinąć się dobremu bytowi, choć zdawać się powinno, że Praga jako ważne, najgłówniejsze ognisko w handlu dowozowym, zwłaszcza też podlaskich okolic, posiada odpowiednie warunki do dźwignięcia się i zamożności.*[17]

Dopiero budowa mostu stałego w 1864 roku, znanego jako most Kierbedzia oraz oddanie do użytku kolei Petersburskiej (1862) i Terespolskiej (1867) przyniosły trwały postęp w zagospodarowaniu Pragi. Od nowego mostu, zwanego początkowo Aleksandryjskim wytyczono po stronie praskiej szeroką ulicę Aleksandrowską (dzisiejsza Aleja Solidarności) z placem Weteranów i promienistym układem ulic. Po stronie północnej wytyczono park miejski z infrastrukturą rekreacyjną. Oddanie do użytku kolei obwodowej w 1875 roku, która połączyła magistrale kolejowe po obu stronach Wisły przyczyniło się do przyspieszenia procesu industrializacji Pragi. Stała się ona strategicznym punktem w wymianie towarów pomiędzy Rosją a Europą Zachodnią. Zakłady przemysłowe powstawały jeden po drugim, a postępujące uprzemysłowienie było impulsem do wprowadzania szeregu usprawnień cywilizacyjnych, które pozwoliły nieco przybliżyć jakość przestrzeni do tej, która istniała na lewym brzegu od lat.

Jednak pomimo znaczącego postępu w rejonie prawobrzeżnej Warszawy jej obszar nadal cieszył się nienajlepszą opinią. Park Praski od początku służył raczej lokalnym rzemieślnikom jako miejsce odpoczynku w ciągu dnia oraz lokalnym włóczęgom, którzy w nadrzecznej, bujnej roślinności znajdowali schronienie. Miejsce to nie stało się zatem celem spacerów warszawskich elit i z założenia posiadało charakter bardziej ludowy. Autorzy powstających w XIX wieku przewodników otwarcie pisali o niskiej jakości przestrzeni praskiej części miasta,

[15] źródło: Warszawskiej Pragi Dzieje Dawne i Nowsze, s.17
[16] źródło: Warszawskiej Pragi Dzieje Dawne i Nowsze, s.17
[17] źródło: Warszawskiej Pragi Dzieje Dawne i Nowsze, s.18

wytykając brak bruków, instalacji wodno - kanalizacyjnych czy niskiej jakości drewnianą zabudowę. Choć być może fakt uwzględnienia terenów Pragi i niektórych jej interesujących fragmentów w opisie Warszawy należałoby uznać za postęp w sposobie postrzegania tej części miasta.

Duża liczba ludności na Pradze i niedostateczna liczba mieszkań generowały trudne warunki życia mieszkańców. Pragę ciągle zamieszkiwała ludność skrajnie uboga, o niskim statusie społecznym, o czym świadczyć mogła duża liczba przytułków, tanich kuchni i ochronek *dla przychodzących dzieci biednych rodziców.* Potrzeby kulturalne w takich okolicznościach były znikome pośród praskiej społeczności. W przewodniku z 1912 roku czytamy, że jest ona "*jedynym bodaj w swoim rodzaju zbiorowiskiem domów i ludzi o nikłych bardzo śladach zaszczepienia głębszej kultury współczesnej.* Kilkakrotne próby zainstalowania tam na dłużej księgarni kończyły się zawsze porażką, a jedyną instytucją kulturalną mającą dłuższy żywot był teatr w 1903 roku, [...] ze względu na widzów i repertuar zwany Ludowym." [18]

Pierwsza wojna światowa była kolejnym okresem dużych zniszczeń na praskim brzegu, wysadzone zostały mosty na Wiśle, dworce Petersburski i Brzeski zostały spalone, zniknęły także większe zakłady przemysłowe. Czasy odbudowy były trudnym okresem ciężkich warunków mieszkalnych, jednak udało się przeprowadzić na terenie Pragi szereg inwestycji o zasięgu ogólnomiejskim. Dwudziestolecie międzywojenne przyniosło okres rozkwitu prawobrzeżnego Grochowa i Saskiej Kępy, powstał ogród zoologiczny i park Skaryszewski z kortami tenisowymi i akwenami wodnymi, w Parku Praskim zlokalizowano lunapark, a wzdłuż rzeki powstały plaże kąpielowe. Dzięki temu w latach trzydziestych Praga stała się miejscem polecanym w przewodnikach warszawskich, a poczucie przynależności do tej części miasta rosło wśród mieszkańców - o czym świadczyć może powstanie Towarzystwa Przyjaciół Pragi.

Zainteresowanie tą częścią miasta ograniczał w dużym stopniu brak odpowiedniej bazy turystycznej - dobre hotele i restauracja z reguły znajdowały się w zachodnim rejonie Warszawy, tak jak większość ciekawych zabytków, ośrodków kultury - muzeów i teatrów. Okres międzywojnia jest więc czasem wzrostu znaczenia obszaru prawego brzegu Wisły jako atrakcyjnej części miasta, ciągle jednak pozostając słabszym ogniwem w całej strukturze Warszawy.

Zdarzenia drugiej wojny światowej przyniosły krótki okres dominacji Pragi nad lewobrzeżną częścią stolicy. Praskie dzielnice poniosły stosunkowo niewielkie straty w czasie działań wojennych, dlatego też od 1944 przez kilka miesięcy pełniły funkcję głównego ośrodka politycznego kraju, przejmując w zastępstwie funkcje stolicy. Paradoksalnie jednak brak większych zniszczeń nie doprowadził do trwałej poprawy jakości Pragi - wręcz przeciwnie. Od momentu zakończenia starć cały wysiłek finansowy miasta skupiony był na odbudowie jego lewej części, a praskie inwestycje ograniczały się do lokowania zakładów przemysłowych, często najbardziej uciążliwych. *Miało to swoje dobre i złe strony - dawało miejsca pracy, przyczyniło się do powstania wielotysięcznych osiedli,* [czego skutkiem ubocznym jest dziś urbanistyczny chaos] *ale nie przyczyniło się do poprawy standardu życia w czynszówkach z początku stulecia. Praga znowu stała się zapleczem stolicy, tym razem przemysłowym. Z czasem również miejscem przesiedlania niewygodnego elementu z reprezentacyjnych dzielnic lewobrzeżnych*[19] Jednak nawet przemysł praski doczekał się stagnacji, szczególnie na skutek kryzysu polityczno-gospodarczego z drugiej połowy lat siedemdziesiątych. Przyniosło to obniżenie jakości życia mieszkańców zamieszkujących także nowe osiedla, a co za tym idzie degradację całej dzielnicy. Dopiero lata 90 przyniosły warunki umożliwiające rozwój miasta, jednak brak instrumentów prawnych i dokumentów planistycznych spowodował niekontrolowany przyrost inwestycji deweloperskich, które z kolei przyczyniły się do dalszej degradacji przestrzeni publicznej.

[18] źródło: Warszawskiej Pragi Dzieje Dawne i Nowsze, s.22

[19] A. Rymkiewicz, źródło: Warszawskiej Pragi Dzieje Dawne i Nowsze, s.26

Współczesny obraz Pragi jest efektem nie tylko splotu niefortunnych wydarzeń na przestrzeni lat w rejonie dzielnicy, ale także świadomego planowania władz socjalistycznej Warszawy. Historyczna zabudowa była wyłączona z jakichkolwiek planów remontowych, gdyż z założenia miała zostać wyburzona i zastąpiona modernistycznymi osiedlami.

Polityka traktowania Pragi jako dzielnicy gorszej skutkowała wzrostem zjawisk patologicznych - znalazła się tu nieproporcjonalnie duża ilość mieszkań komunalnych, o które mieszkańcy nie dbali, nie będąc ich właścicielami i często nie posiadając środków na zaspokojenie codziennych potrzeb.

Podsumowanie

Na historię Pragi składają się więc w dużym stopniu wydarzenia wystawiające wielokrotnie na próbę wytrzymałość materii miejskiej, a tylko w krótkich okresach tworzące korzystne warunki rozwoju. Właściwie od momentu włączenia jej obszaru w granice Warszawy postrzegana jest jako odrębny, nieco obcy element w strukturze stolicy. Zarówno polityka miasta, jak i głos społeczny Warszawy z reguły nie sprzyjały integracji prawobrzeżnej i lewobrzeżnej części miasta, ciągle traktując Pragę jako miejsce z założenia przeznaczone dla ludzi uboższych. Wrażenie separacji potęguje wyjątkowo szeroka dolina Wisły, miejscami osiągająca szerokość 1000 metrów, stanowiąca wyraźną granicę pomiędzy miastem lepszym i gorszym.

Obszary prawej części miasta od zawsze pełniły rolę rejonu podrzędnego względem jego właściwego centrum na lewym brzegu. *Status stołecznej Warszawy lewobrzeżnej zawsze był przeciwstawiany peryferyjnemu statusowi obszarów prawobrzeżnych, które kolejno traktowano jako tereny do korzystnych inwestycji (XVIII w.), miejsca do sytuowania przemysłu (XIX, XX w.), miejsce handlu (XIX-XX w.), miejsca rekreacji (XVIII-XX w.), tereny osadnicze (XIX - XX w.) i wreszcie dogodne miejsca rozwoju folkloru (XIX-XX w.)*[20] Praga nigdy nie była postrzegana jako pełnowartościowe miasto godne szacunku stołecznych elit - jej ludność zawsze stanowili rzemieślnicy, kupcy, kolejarze i robotnicy przemysłowi. W dużym stopniu była to ludność napływowa, która aż do początków XX wieku nie tworzyła wspólnot i nie odznaczała się szczególnym przywiązaniem do miejsca zamieszkania.

O zakorzenionej w społecznej historii podrzędności i nadrzędności miast świadczyć dziś mogą językowe pozostałości wyznaczania stosunku ludności do poszczególnych miejsc. Przypisywane poszczególnym obszarom *przyimki przestrzenne, to znaczy: Warszawie (lewobrzeżnej) - przyimki w oraz do (mieszkam w Warszawie, jadę do Warszawy), natomiast Pradze (podobnie jak i innym peryferyjnym częściom miasta)* - przyimek na (mieszkam na Pradze, jadę na Pragę[21] przechowują pamięć o służebnej roli Pragi w stosunku do sąsiedniej Warszawy.

Fizyczna bariera w postaci rzeki, trudna historia dzielnicy, marginalizowanie tej części miasta przez władze stolicy oraz świadome eksponowanie podziału na lewobrzeżną - "lepszą" i prawobrzeżną - "gorszą" Warszawę tworzą w efekcie obraz Pragi, jaki znamy dziś - dzielnicy niebezpiecznej i zaniedbanej, co potwierdzają przeprowadzane tutaj badania opinii społecznej.

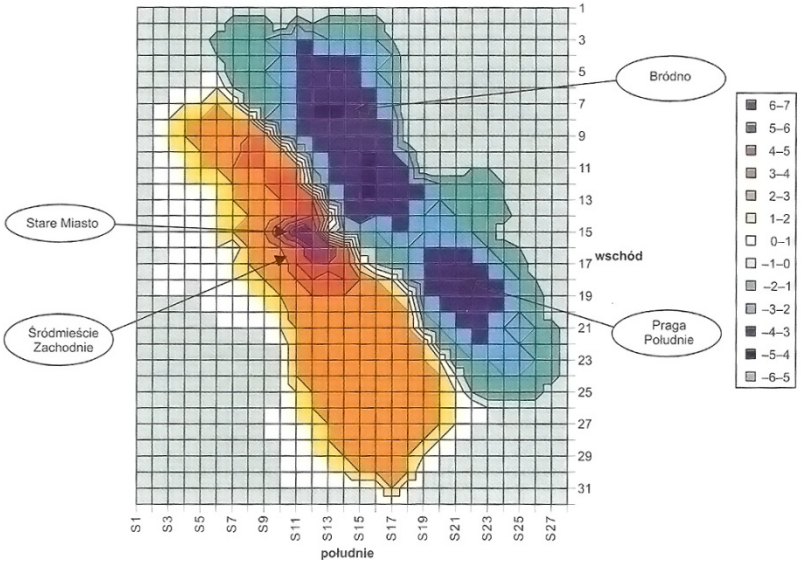
[20] Handke Kwiryna, Przyczyny Odmienności lewo - i prawobrzeżnej Warszawy, s. 220
[21] Handke Kwiryna, Przyczyny Odmienności lewo - i prawobrzeżnej Warszawy, s. 218

1.1.2 Współczesny obraz dwóch miast. Ewaluatywne mapy Warszawy[22]

Aby uzmysłowić sobie siłę zjawiska, jakim jest podział miasta na dwie, odrębne części , najlepiej prześledzić wyniki badań przeprowadzonych wśród mieszkańców, obrazujących ich ogólny stosunek do poszczególnych fragmentów miasta.

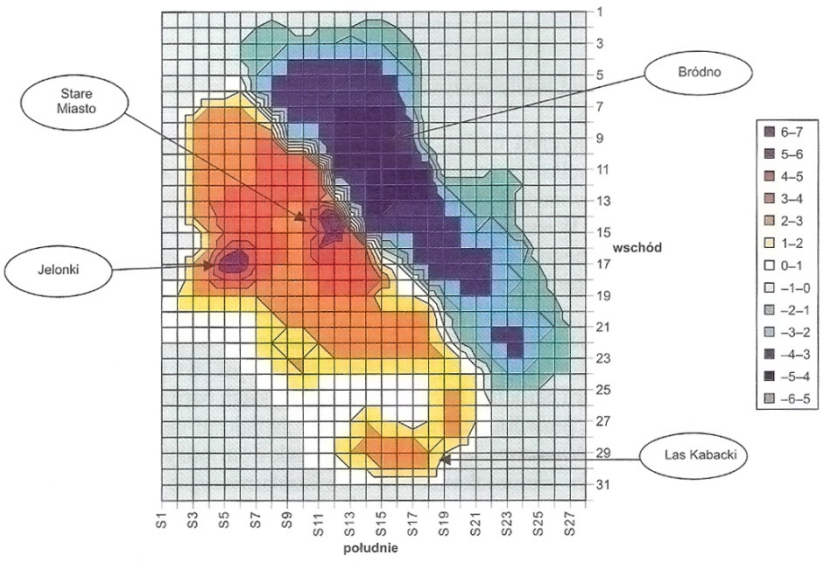
W 2004 roku z inicjatywy Instytutu Studiów Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego przeprowadzono ankietę, której celem było sprawdzenie, jak mieszkańcy konkretnych dzielnic postrzegają przestrzeń Warszawy - które obszary uważają za pozytywne, a które za negatywne. Efektem tych badań było stworzenie ewaluatywnych map Warszawy, w których kolorem ciepłym zaznaczone są obszary szczególnie lubiane przez grono badanych osób. Kolor zimny natomiast oznacza rejony uznane przez badanych za nieatrakcyjne, nieprzyjazne, niebezpieczne.

Ogółem uzyskano wyniki od 264 osób badanych, które reprezentowały stanowisko społeczności z 3 obszarów miasta: Pragi Północ i Targówka, Jelonek oraz Śródmieścia zachodniego. Prezentowane rysunki stanowią więc mapę Warszawy widzianą z trzech różnych części miasta, co pozwala w sposób raczej obiektywny ocenić generalny stosunek mieszkańców stolicy do jej poszczególnych dzielnic.

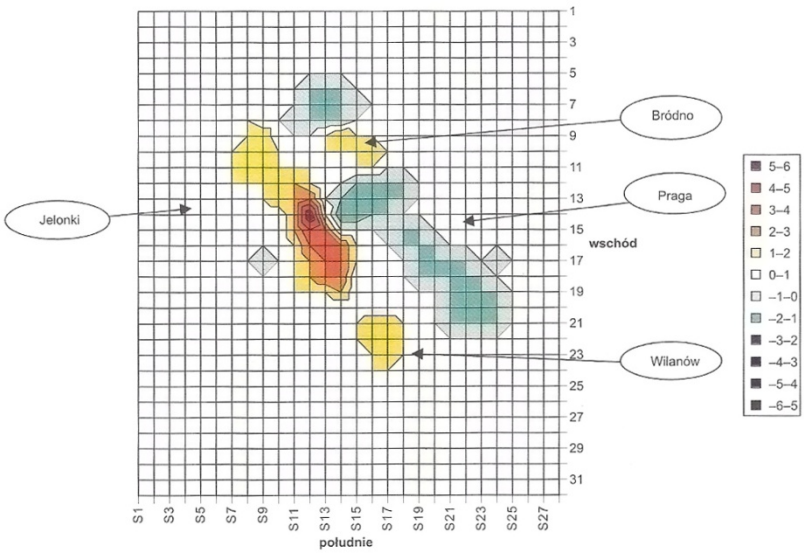


Rys. 2 Ewaluatywna Mapa Warszawy - perspektywa Śródmieścia (okolice ulicy Łuckiej/Żelaznej)[23]

[22] Instytut Studiów Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego, *Społeczna mapa Warszawy*, s. 316
[23] źródło: Instytut Studiów Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego, *Społeczna mapa Warszawy*, s. 324



Rys. 3. Ewaluatywna Mapa Warszawy - perspektywa Jelonek[24]



Rys. 4. Ewaluatywna Mapa Warszawy - perspektywa Targówka[25]

Prezentowane mapy w sposób klarowny potwierdzają tezę o bardzo wyraźnej, mentalnej granicy, jaka występuje w mieście Warszawa wzdłuż Wisły. Rzeka stanowi tutaj nie tylko barierę fizyczną, ale także społeczną - cała prawobrzeżna Warszawa kojarzy się mieszkańcom wyjątkowo negatywnie, i co ciekawe - również mieszkańcy Pragi i Targówka wyraźnie preferują tereny miasta w jego zachodniej części, z wyjątkiem okolicy najbliższej ich miejscu zamieszkania. Nawet renomowane obszary Pragi jak np. Saska Kępa nie zostały przez grupę badanych ocenione w sposób pozytywny. Można więc stwierdzić, że cała wschodnia część miasta jest postrzegana w sposób stereotypowy i uogólniony, a jednostkowe działanie i atrakcyjności nie są w stanie zmienić oblicza całej prawobrzeżnej części miasta.

[24] źródło: Instytut Studiów Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego, *Społeczna mapa Warszawy*, s. 323
[25] źródło: Instytut Studiów Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego, *Społeczna mapa Warszawy*, s. 323

1.1.3 Konsekwencje podziału miasta

"Warszawa położona po dwóch stronach Wisły robiła dotąd wrażenie człowieka, który miał nadmiernie rozwiniętą jedną rękę, tj. lewą, a prawą zupełnie rachityczną. Należałoby jak najszybciej tę anomalię usunąć i zapobiec temu, by po drugiej stronie Wisły, na olbrzymich terenach nie powstawało miasto, przypominające głęboką prowincję."[26]

1.1.3.1 Podział miasta - skutki odczuwalne na poziomie ogólnomiejskim

Dysproporcje w rozwoju poszczególnych części miasta powodują nieprawidłowości w funkcjonowaniu całego miejskiego organizmu. Niedoinwestowanie rejonu prawobrzeżnej Warszawy negatywnie wpływa na jakość życia nie tylko mieszkańców Pragi, ale też mieszkańców w całej stolicy.

Zignorowanie istnienia ogromnych obszarów miasta zlokalizowanych w samym jego centrum powoduje niepotrzebny i niekontrolowany rozrost miasta w innych jego kierunkach. Wrodzona niechęć do Pragi położonej zaledwie kilometr od historycznego centrum Warszawy przyniosła w efekcie rozbudowę dzielnic peryferyjnych, takich jak Białołęka, Wilanów, Ursynów zlokalizowanych w dystansie 10 kilometrów od rejonu Śródmieścia. Odległe dzielnice mieszkalne w połączeniu z kumulacją miejsc pracy w centralnych rejonach Warszawy lewobrzeżnej tworzą niewydolny system, niosący negatywne skutki zarówno ekonomiczne, jak i społeczne. Duże dystanse pokonywane na co dzień przez mieszkańców nowopowstałych osiedli generują duże nakłady finansowe na utrzymanie miejskiej komunikacji, która nie jest w stanie obsłużyć wszystkich potencjalnych użytkowników i zapewnić im komfortowych warunków podróżowania. Stąd też coraz większa ilość samochodów zalewa ulice miasta, zabierając cenną przestrzeń codziennego życia także w samym śródmieściu. Coraz więcej środków miasto przeznacza na rozbudowę nieefektywnej infrastruktury drogowej, budując nowe drogi i parkingi, coraz więcej cennej przestrzeni w centrum miasta zajmują samochody kosztem przestrzeni dla pieszych.

Mniej przyjazne warunki do przebywania w mieście powodują upadek lokalnego biznesu - sklepów, kawiarni zlokalizowanych w parterach budynków. Odpływ kapitału z ulic i placów daje w efekcie gorszą jakość ulic i otaczających je kamienic. Pogorszenie warunków życia w centrum wraz z wysoką ceną nieruchomości powoduje dalszy odpływ mieszkańców na peryferia, coraz częściej do osiedli domów jednorodzinnych, co znowu generuje zwiększenie ruchu kołowego w mieście i jeszcze bardziej nieprzyjazne warunki do życia w centrum - powstaje więc błędne koło, którego efektem jest drogie i nieatrakcyjne miasto. Za błędy w planowaniu płacą wszyscy mieszkańcy Warszawy, a koszt takiego działania wyraża się nie tylko ceną miejskich usług, ale też utratą bezcennego zdrowia i czasu.

[26] Burhardt-Bukacki Stanisław, generał; źródło: Wojtkowski Ryszard, *Warszawskiej Pragi dzieje dawne i nowsze*, s. 72

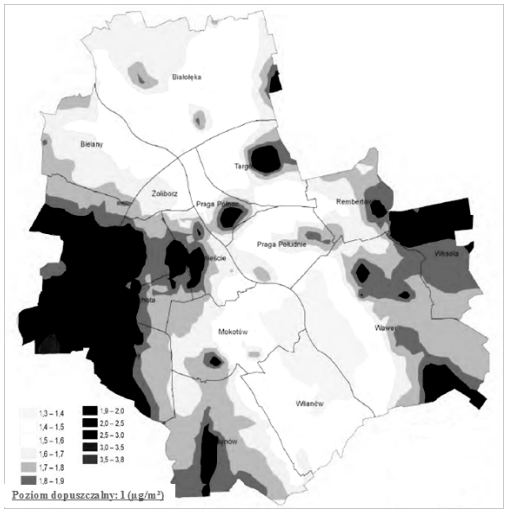
Nieatrakcyjne i rozlewające się miasto generuje wysokie koszty utrzymania i jednocześnie odpływ kapitału poza jego granice. Tańsze i bardziej przyjazne przedmieścia stanowią alternatywę dla zanieczyszczonego i drogiego centrum - powodując migrację mieszkańców wraz z ich podatkami do podwarszawskich miejscowości.

Mówiąc o atrakcyjności miasta, warto wspomnieć o niewykorzystanym potencjale rzeki w mieście, który towarzyszy mentalnemu odcięciu Pragi od reszty stolicy. W warunkach tak silnego podziału rzeka staje się końcem miasta właściwego - granicą, której nikt nie przekracza bez bardzo wyraźnej konieczności. Ostatnie kilka lat przyniosło okresowy powrót życia nad Wisłę, głównie za sprawą utworzenia kilku piaszczystych plaż na praskim brzegu. Jednak dopiero podniesienie statusu dzielnic prawobrzeżnych i rzeczywista integracja dwóch części Warszawy pozwoli utworzyć jedno miasto, dla którego rzeka ma szansę stać się rekreacyjnym centrum tętniącym życiem na co dzień.

1.1.3.2 Podział miasta - skutki odczuwalne na poziomie dzielnicy.

Stałe utrzymywanie się wyraźnej granicy pomiędzy prawym a lewym brzegiem Wisły prowadzi do utrwalania negatywnego wizerunku prawobrzeżnych dzielnic, zwłaszcza Pragi Północ. Brak kontaktu pomiędzy dwoma częściami miasta powoduje pogłębianie stereotypów dotyczących Pragi, ale także nasilenie rzeczywistych, negatywnych zjawisk w jej rejonie.

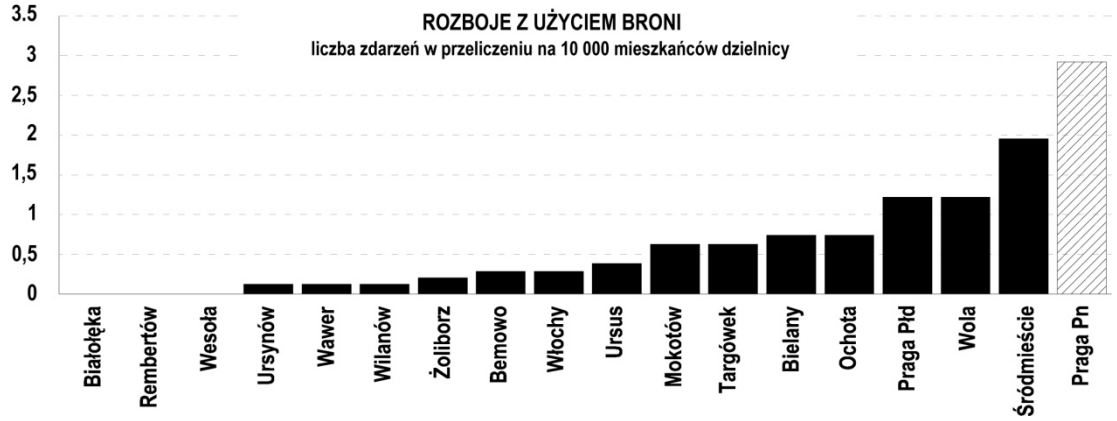
Pierwszym, najbardziej widocznym znakiem wieloletnich zaniedbań i wykluczenia tego obszaru z wszelkich działań inwestycyjnych jest stan historycznej zabudowy i jakość przestrzeni publicznej. Większość istniejących tu kamienic przez 100 lat swojego istnienia nie doświadczyła działań remontowych. W efekcie ponad 22 tysiące osób zamieszkujących ponad 400 budynków należących do miasta żyje w warunkach nieprzystających dla centralnej dzielnicy stolicy europejskiego państwa w XXI wieku. Co czwarte mieszkanie pozbawione jest toalety, jeszcze większa liczba mieszkań nie ma własnej łazienki - codzienną higienę mieszkańcy muszą zapewnić sobie przy użyciu miski. Jedynie kilka procent mieszkań komunalnych posiada centralne ogrzewanie - większość lokatorów musi ogrzewać swój dom przy pomocy grzejników elektrycznych, co w połączeniu z bardzo słabą izolacyjnością budynków pochłania znaczną część budżetu przeciętnej rodziny. Szukając oszczędności mieszkańcy takich lokali sięgają po najtańsze materiały opałowe, w swoich piecach paląc często odpady, co powoduje znaczący wzrost zanieczyszczenia powietrza w rejonie Pragi Północ w okresie zimowym. (Rys.5)



Rys. 5. Rozkład stężeń B(a)P (rakotwórczego benzoalfapirenu)w ujęciu rocznym nad Warszawą, źródło: Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska

Dramatyczny stan budownictwa komunalnego po prawej stronie Wisły obrazują liczby - w 2012 roku 100 osób w oczekiwaniu na wykwaterowanie żyło w budynkach zagrożonych katastrofą budowlaną[27]

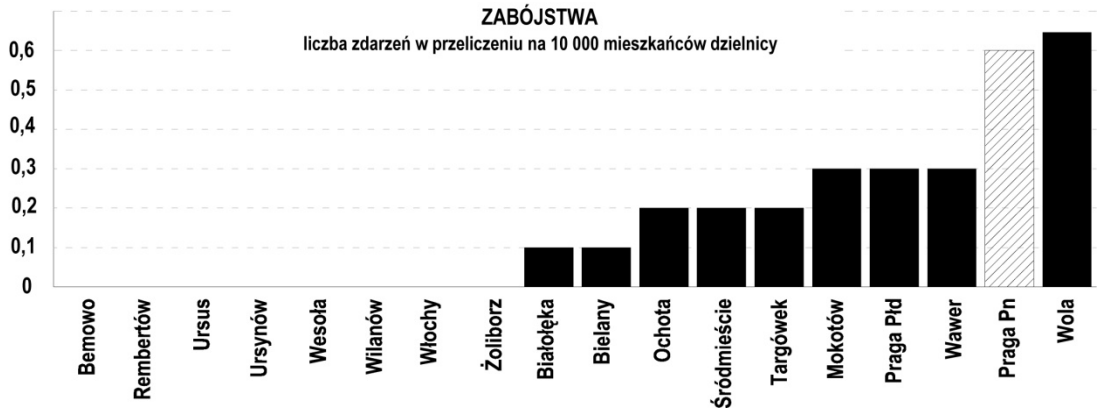
Rejon Pragi Północ to obszar o bardzo dużym odsetku ludzi żyjących w skrajnej biedzie, nieposiadających wystarczających środków do życia, sięgających zbyt często po alkohol. Na terenie dzielnicy znajduje się najwięcej mieszkań komunalnych, jednocześnie mieszka tu najwięcej osób, których nie stać na wynajem mieszkania na wolnym rynku - osoby pobierające zasiłek w rejonie Pragi pobierają 40 procent zasiłków z całej Warszawy.[28] Wysokie bezrobocie, niski poziom wykształcenia mieszkańców, brak wsparcia ze strony miasta generują szereg zachowań patologicznych. Lokalna młodzież notuje tutaj najniższe wyniki z egzaminów w porównaniu z pozostałymi stołecznymi dzielnicami i jednocześnie jest sprawcą największej ilości przestępstw. Według policyjnych statystyk opublikowanych w 2013 roku Praga jest najbardziej niebezpieczną dzielnicą Warszawy ze względu na największą ilość zanotowanych rozbojów z użyciem broni, w przeliczeniu na ogólną ilość mieszkańców (rys.6). Narkotykowych przestępstw występuje więcej jedynie na terenie śródmieścia (rys.7), pod względem liczby zabójstw nieznacznie wyprzedza Pragę Wola (rys. 8). Nieco lepiej wypada Praga na tle innych regionów pod względem kradzieży i włamań do mieszkań (rys.9).



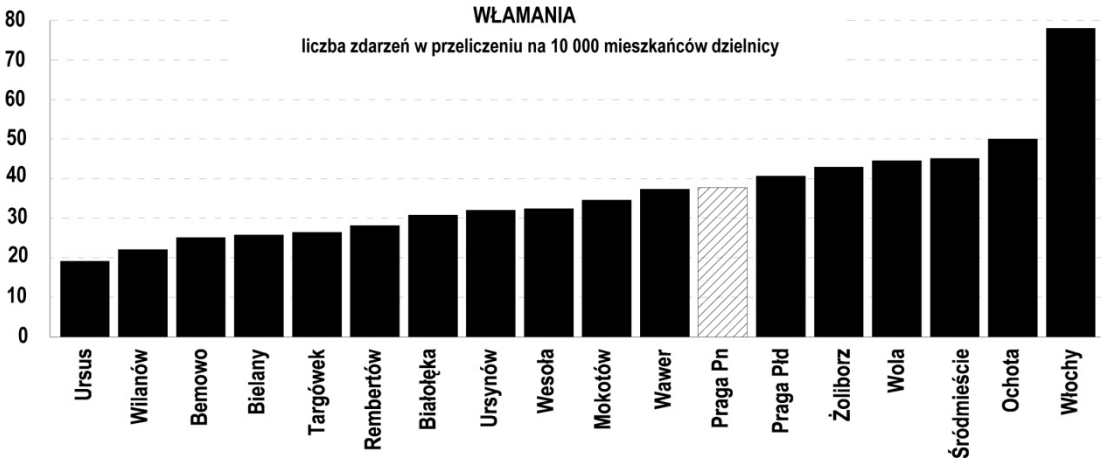
Rys.6 - Raport Komendy Stołecznej Policji w 2013 r. na temat zjawiska przestępczości w poszczególnych dzielnicach Warszawy

[27] źródło: Zubik Małgorzata, Praskie kamienice; artykuł z dnia 23.11.2012, Gazeta Wyborcza
[28] Zubik Małgorzata, Gazeta Wyborcza, artykuł z dnia 04.10.2012

Rys. 7- Raport Komendy Stołecznej Policji w 2013 r. na temat zjawiska przestępczości w poszczególnych dzielnicach Warszawy



Rys. 8- Raport Komendy Stołecznej Policji w 2013 r. na temat zjawiska przestępczości w poszczególnych dzielnicach Warszawy



Rys. 9- Raport Komendy Stołecznej Policji w 2013 r. na temat zjawiska przestępczości w poszczególnych dzielnicach Warszawy

Powszechna opinia na temat Pragi Północ pokrywa się zatem z najbardziej aktualnym statystykami. Nie zmieniło ich kilka modnych kawiarni i kilku artystów, Praga jeszcze nie stała się dzielnicą bohemy. Zmiana wizerunku Pragi to zadanie na długie lata, a wspomóc ten proces może podjęcie działań zmierzających do wielopłaszczyznowej integracji prawobrzeżnej Warszawy z jej lepiej rozwiniętą, lewą stroną.

Integracja miasta jest ważnym zadaniem nie tylko z punktu widzenia mieszkańców Pragi. Realne włączenie przestrzeni Pragi w system wartościowych przestrzeni publicznych miasta przyniesie wymierne korzyści wszystkim mieszkańcom Warszawy, którzy dzięki temu będą mieli okazję zobaczyć swoje miasto w całości.

1.2 MOŻLIWOŚCI POŁĄCZENIA MIASTA W JEDEN MIEJSKI ORGANIZM

Aby całe miasto tworzyło zdrową, zrównoważoną strukturę jego integracja powinna przebiegać na wielu płaszczyznach, prowadząc nie tylko do fizycznego połączenia, ale też spójności na płaszczyźnie administracyjnej i mentalnej. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że pojęcia "integracja" i "połączenie" nie oznaczają ujednolicenia obydwu obszarów, wręcz przeciwnie - scalenie miasta powinno jednocześnie zapewnić możliwość kultywowania kulturowej, społecznej i architektonicznej odrębności poszczególnych dzielnic. Zachowanie pewnego odrębnego charakteru szczególnie Pragi Północ pozwoli utrzymać atrakcyjność zarówno prawego brzegu jako XIX-wiecznego, industrialnego dziedzictwa oraz atrakcyjność całej Warszawy jako miasta interesującego poprzez swoją wielokulturowość i kontrasty.

1.2.1 Fizyczne możliwości integracji

Największym i najbardziej istotnym wyzwaniem w procesie integracji dwóch brzegów Warszawy wydaje się być pokonanie bariery, jaką od wieków tworzy koryto Wisły. Jego wyjątkowo duża szerokość pomiędzy wałami oraz nieuregulowane brzegi uniemożliwiały w dużym stopniu realizację przepraw oraz zagospodarowanie terenów położonych bezpośrednio nad wodą. W porównaniu do miast, które są dziś dla nas wzorem ze względu na tętniące życiem nadrzeczne rejony, warszawska "rozpiętość" Wisły w pewnym stopniu usprawiedliwia powolny proces zagospodarowania jej nabrzeży. Szerokość rzeki wynosi tutaj średnio 400 - 500m, natomiast w Londynie jest to jedynie 200 - 300m, w Kopenhadze- od 100 do 200m, a w Berlinie poniżej 100 m. Jedynie szerokość Dunaju w Budapeszcie jest bardziej zbliżona do Wisły - ok 300 - 400m. Tam też częstotliwość występowania mostów na rzece jest niewiele wyższa niż Warszawie, jednak intensywnie zabudowane nabrzeże zmniejsza poczucie podziału miasta na dwie, odległe części. Różnica w intensywności i okazałości zagospodarowania brzegów rzeki w tych miastach powoduje wrażenie, że Budapeszt "zaczyna się" nad Dunajem, podczas gdy Warszawa nad Wisłą się "kończy".

Łatwość przekroczenia rzeki oraz bogactwo oferty usługowej i mieszkaniowej w rejonie nabrzeża zapewniłyby stały napływ użytkowników nad Wisłę, która mogłaby stać się miejscem ogniskującym funkcje rekreacyjne w mieście. Przemyślane decyzje dotyczące zagospodarowania nadrzecznych bulwarów mogą stworzyć warunki, w których rzeka stanie się symbolicznym łącznikiem i żyjącym centrum miasta, a nie jak do tej pory - trudną do pokonania barierą.

Możliwości fizycznego przekroczenia jest wiele, najbardziej oczywistą i najbardziej skuteczną wydaje się być budowa kładek i mostów przystosowanych dla ruchu pieszego i rowerowego, ewentualnie tunelu (co obecnie ma miejsce za sprawą budowy drugiej linii metra). Jednocześnie są to rozwiązania drogie, szczególnie w przypadku dużej szerokości rzeki, dlatego też trudny do rozbudowy system stałych przepraw można uzupełniać rozwiązaniami tymczasowymi, jakimi są np.:

- *mosty łyżwowe*, czyli rodzaj sezonowej przeprawy mostowej, której konstrukcja oparta jest na łodziach. Ten typ mostów był znany i wykorzystywany już w czasach starożytnych, szczególnie popularny przy przeprawach wojskowych. Przed powstaniem mostu Kierbedzia połączenie lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Warszawy opierało się wyłącznie na wykorzystaniu tego rodzaju mostu, który powstawał corocznie, w okresie od wiosny do jesieni i łączył ulicę Bednarską z ówczesną Brukową i Brukowaną.

Tymczasowe mosty pływające mogłyby być uzupełnieniem systemu powiązań Pragi i Śródmieścia , ich obecność byłaby szczególnie uzasadniona na wysokości najbardziej popularnych plaż lub też pomiędzy ulicą Karową i ulicą Okrzei jako tańsza struktura istniejąca do czasu budowy mostu stałego. Możliwość bezpośredniego przekroczenia wody na poziomie jej lustra, bez konieczności cofania się oraz pokonywania dystansu w górę mogłaby w okresie letnim w sposób realny związać ze sobą dwa brzegi. Problem stanowić mógłby jedynie konflikt takiego mostu z żeglugą na Wiśle - choć można go rozwiązać poprzez zastosowanie przęseł ruchomych, otwieranych w celu umożliwienia przepływu statków lub poprzez zastosowanie lekko podwyższonych przęseł, umożliwiających swobodny przepływ kajaków i niedużych łodzi.

- *tramwaje wodne, promy* - ten system przekraczania Wisły od niedawna funkcjonuje jako element transportu publicznego (bezpłatnego) i dzięki takim stołecznym inicjatywom jak np. "Pedałuj i płyń" zyskuje coraz większą popularność. Jednak jako połączenie jedynie pomiędzy dwoma punktami znajdującymi się naprzeciw siebie jest to środek mniej efektywny ze względu na konieczność oczekiwania na prom (obecnie jest to około pół godziny). Przy podróżach na dłuższe dystanse w relacji północ - południe tramwaj wodny może być więc ciekawą alternatywą dla innych środków transportu, przy okazji będąc atrakcją turystyczną. W przypadku tymczasowego łącznika międzybrzegowego w relacji ulica Karowa - Okrzei może być również skutecznym rozwiązaniem, tańszym niż most pontonowy, niewymagającym wielkich inwestycji.

- *kolejka linowa* to dość niecodzienny sposób komunikacji w mieście, choć pozwala w sposób łatwy i dość tani pokonać wszelkie utrudnienia związane z topografią terenu. W mieście Cziatura, w Gruzji kolejka taka działa od ponad 60 lat i nadal jest tam dla mieszkańców najszybszym sposobem na pokonanie konkretnego dystansu. Także niemiecki Wuppertal posiada kolej linową w swoim systemie, a ostatnio również władze Wrocławia postanowiły w taki sposób połączyć swoje edukacyjne placówki. W rejonie Warszawy takie propozycje również padały w odniesieniu do powiązania w relacji Centrum Nauki Kopernik - Port Praski, a w związku ze stosunkowo niedużym kosztem takiego systemu oraz jego turystyczną atrakcyjnością takie rozwiązania warto rozważyć jako element integrujący dwa warszawskie brzegi.

1.2.2 Możliwości integracji miasta na płaszczyźnie administracyjnej

Od 1791 roku prawobrzeżna Warszawa znajduje się w administracyjnych granicach Warszawy, ale nie jako jej równouprawniona część. Dysproporcje na poziomie administracyjnym występowały pomiędzy lewobrzeżną i prawobrzeżną Warszawą od momentu formalnego scalenia dwóch miast. Brak pełnej integracji na poziomie administracyjnym przekładał się w ciągu całego okresu istnienia Pragi w granicach stolicy na duże zaniedbanie inwestycyjne we wschodniej części miasta.

Obecnie w Radzie Miasta Warszawy zasiada ok. 20 radnych z prawobrzeżnej Warszawy na 60 radnych stolicy, co przy znacznie mniejszej liczbie ludności prawego brzegu wydaje się być korzystną dla Pragi proporcją. Jednak problem może stanowić fakt, że znacząca część radnych Rady Dzielnicy Pragi Północ nie pochodzi z rejonów Pragi Północ - co może powodować brak większej motywacji do zabiegania o interesy dzielnicy.

Dotychczasowe priorytety władz dały w efekcie kontynuację długoletniej tendencji ignorowania potrzeb praskiej części miasta, co szczególnie wyraźnie widać po analizie liczby inwestycji w przestrzeń publiczną i budynki

użyteczności publicznej. Poniższe zestawienie przedstawia liczbę oraz koszty inwestycji przeprowadzonych lub planowanych do przeprowadzanie w latach 2009-2014[29] na obszarze Śródmieścia oraz na obszarze Pragi.

TEREN DZIELNICY ŚRÓDMIEŚCIE		TEREN DZIELNICY PRAGA PÓŁNOC	
Muzeum Sztuki Nowoczesnej	270-500 mln zł.	Muzeum Pragi	48 mln zł.
Centrum Nauki Kopernik[30]	340 mln zł.	Hipopotamiarnia w ZOO	23 mln zł.
Zagospodarowanie Bulwarów Wiślanych	50 mln zł.		
Fontanny na Podzamczu	11,5 mln zł.		
Piwnice staromiejskie	34 mln zł.		
Plac Grzybowski	11,6 mln zł.		
Plac Trzech Krzyży	16 mln zł.		
Elizeum	27 mln zł.		
Muzeum Ordynariatu Polowego	11,3 mln zł.		
SUMA:	761,4 mln zł. do 1, 114 mld zł.	SUMA:	71 mln zł.
Nakłady inwestycyjne w przeliczeniu na 1 mieszkańca: 6000 - 8800zł		Nakłady inwestycyjne w przeliczeniu na 1 mieszkańca: ok 1000 zł.	

Rys. 9 - Porównanie nakładów inwestycyjnych w rejonie Śródmieścia oraz Pragi Północ, źródło: materiały prasowe

Powyższe zestawienie dowodzi, jak duże są dysproporcje pomiędzy środkami inwestycyjnymi rozdysponowanymi na terenie Śródmieścia oraz Pragi Północ z uwzględnieniem liczby mieszkańców poszczególnych dzielnic. Tak ogromne różnice w podziale budżetu nie są właściwe w przypadku dwóch obszarów o takim samym znaczeniu w strukturze funkcjonalnej miasta. Według założeń Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy cały obszar historycznej Pragi Północ znajduje się w granicach strefy śródmieścia funkcjonalnego, a znacząca jej część oznaczona jest w powyższym dokumencie jako ścisłe "centrum miasta" - Praga nie jest więc obszarem peryferyjnym, ale centralnym, o dużej wartości historycznej i krajobrazowej, wymagającym znacznie większej uwagi ze strony władz miejskich.

Nadzieją na poprawę jakości przestrzeni w rejonie prawobrzeżnej Warszawy jest zapowiedziany na lata 2014-2020 Zintegrowany Program Rewitalizacji m. st. Warszawy, który objąć ma dofinansowaniem 3 dzielnice położone po wschodniej stronie Wisły: Targówek, Pragę Południe oraz Pragę Północ. W okresie od października do grudnia 2013 roku odbywały się warsztaty z mieszkańcami oraz specjalistami w rejonie każdej z powyższych dzielnic, po kolejnych konsultacjach do września 2014 roku ma zostać opracowany szczegółowy projekt Zintegrowanego Programu Rewitalizacji. W niedalekiej przyszłości jest więc szansa na pierwszy krok w długotrwałym procesie budowy nowego wizerunku znaczącego obszaru prawobrzeżnej stolicy.

[29] Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców "Michałów"

[30] Nie lokowano na Pradze przyciągających gości placówek kulturalnych jak np. Centrum Nauki Kopernik, które generuje obecnie na coraz bardziej zabudowującym się Powiślu coraz większy chaos komunikacyjny, ponieważ nie zabezpieczono tam miejsc parkingowych dla odwiedzających . Wybudowany garaż podziemny od lat jest nieczynny. Centrum Nauki Kopernik na Pradze nie dość, że uatrakcyjniłoby tę dzielnicę to z pewnością komunikacyjnie sprawdzałoby się lepiej.

1.2.3 Mentalna integracja dwóch części miasta

Prawobrzeżna Warszawa przez długi czas była uznawana za strukturę mniej wartościową, gorszą niż "pańsko-mieszczański lewy brzeg"[31]. Standard zabudowy zawsze był tu niższy niż po drugiej stronie rzeki, a zamiast wyspecjalizowanego przemysłu lokowano tu więcej "brudnych" zakładów pracy, stanowiących zaplecze dla zachodniej części miasta. Trudne warunki życia nigdy nie przyciągały na Pragę elit - co więcej - decyzją władz miejskich przekwaterowano tu dużą ilość rodzin biednych, nierzadko dotkniętych patologią. Ludność zamieszkująca tę dzielnicę zazwyczaj należała do niższych warstw społecznych, odznaczała się gorszym poziomem wykształcenia i nie miała dużych szans na społeczny awans. Poziom bezrobocia jest tu niemal 3 razy wyższy w stosunku do poziomu bezrobocia w całej Warszawie, a osobami bezrobotnymi są zazwyczaj ludzie o słabym wykształceniu - zawodowym lub niższym. Problem bezrobocia w dużym stopniu związany jest z innymi niekorzystnymi zjawiskami - ponad 45% osób dotkniętych bezrobociem boryka się też z problemem alkoholizmu. Trudną sytuację społeczną odzwierciedlają tutaj wskaźniki zasobów mieszkaniowych - prawie 45% zasobów mieszkaniowych na Pradze Północ stanowią mieszkania komunalne, o bardzo niskim standardzie, co stanowi aż 13,7% zasobów komunalnych Warszawy.[32]

Niski status społeczny rodzin powoduje utrwalanie się patologii w kolejnych pokoleniach - to właśnie w tej dzielnicy prawobrzeżnej Warszawy wyniki z egzaminów szkolnych są najniższe, a wskaźnik przestępczości wśród nieletnich najwyższy. Niski poziom edukacji w praskich szkołach powoduje zmniejszanie się liczby uczniów na skutek ucieczki dzieci do szkół w dzielnicach "lepszych". Na ogół są to migracje mające efekt trwałej ucieczki, a więc zjawisko to prowadzi do dalszego pogłębiania niekorzystnych zjawisk społecznych, utrwalających segregację społeczeństw, oddzielonych od siebie Wisłą.

Braki w edukacji w wieku szkolnym wiążą się również z niedoborem instytucji kulturalnych zlokalizowanych po prawej stronie Wisły. Do niedawna na terenie dzielnicy nie było ani jednego kina (do momentu otwarcia Kina "Praha" w 2007 roku), przez długi czas działał tu jeden teatr. Ostatnich kilka lat przyniósł niewielki przyrost liczby instytucji kulturalnych w postaci kameralnych teatrów czy niewielkich klubokawiarni. Interesującą inicjatywą prawego brzegu jest rewitalizacja zabudowań pofabrycznych przy ulicy Mińskiej, która pod nazwą Soho Factory skupia młodych twórców z różnych dziedzin. Pewną zmianę na mapie kulturalnej Pragi może przynieść także Muzeum Pragi oraz budynek Sinfonii Varsovii, stanowiąc atrakcją dla nieco bardziej wymagającego odbiorcy, także z lewego brzegu Wisły.

Wieloletnie zaniedbania dzielnicy na poziomie edukacji i kultury w dużym stopniu wpływają na status społeczny dzisiejszych mieszkańców Pragi. Niski poziom edukacji powoduje utrwalanie się stereotypów oraz rzeczywistych zjawisk dotyczących mieszkańców dzielnicy. Niedobór atrakcyjnych lokali mieszkaniowych nie przyciąga wielu nowych osób w ten rejon miasta, a przy braku programów wspierających praską młodzież struktura społeczna nie ulega większym zmianom.

Zatarcie nierówności na poziomie mentalnym pomiędzy mieszkańcami Warszawy lewobrzeżnej i Pragi Północ jest zadaniem wymagających długoletnich działań, zarówno ze strony władz miasta jak również pewnego "otwarcia" pozostałych Warszawiaków. Skierowanie pomocy szczególnie w stronę najmłodszych może przynieść poprawę statusu społecznego kolejnego pokolenia mieszkańców Pragi, a stworzenie bardziej przyjaznych warunków dla osiedlania się nowej, wykształconej ludności klasy średniej może przyspieszyć ten proces.

[31] Wiesław W. Łagodziński, Główny Urząd Statystyczny w Warszawie, *Dzielnica Praga Północ na tle Miasta Stołecznego Warszawy*, s.2
[32] Wiesław W. Łagodziński, Główny Urząd Statystyczny w Warszawie, *Dzielnica Praga Północ na tle Miasta Stołecznego Warszawy*, s.3

Mentalna odrębność mieszkańców Pragi nie musi być jednak powodem ich dyskryminacji, wręcz przeciwnie. Środowisko skrajnie ubogie i niewykształcone stanowi tylko część społeczności Pragi. Ci, którzy reprezentują wyższy status społeczny, niezależnie od ilości czasu spędzonego na Pradze jednocześnie okazują dużo większą troskę o losy własnej dzielnicy i poczucie przynależności do miejsca. Świadczyć mogą o tym liczne stowarzyszenia aktywnie działające na Pradze, walczące o poprawę jakości przestrzeni miejskiej na prawym brzegu Wisły. Ta druga strona innej, praskiej mentalności stanowi wartościowy kapitał dzielnicy tworzącej wspólnotę ludzi świadomych praskiego dziedzictwa. Poczucie lokalności i przynależności do miasta jest czymś, co odróżnia mieszkańców Pragi od metropolitarnej Warszawy, co warto podtrzymać poprzez umiejętnie przeprowadzony proces rewitalizacji, ograniczający komercjalizację przestrzeni i negatywne skutki gentryfikacji.[33]

[33] Problem gwałtownego wzrostu cen na skutek wzrostu atrakcyjności obszaru prowadzący do tego, że obecnych mieszkańców nie stać na opłacenie nowych stawek czynszów jest powszechnie zauważany podczas rewitalizacji dzielnic. Wzrost jakości miasta powoduje wzrost zainteresowania mieszkańców i deweloperów, a większy popyt w sposób naturalny będzie powodował wzrost cen. Jest to zjawisko w pewnym stopniu nieuniknione, jednak poprzez prowadzanie umiejętnej polityki lokalowej miasto może ograniczyć negatywne skutki gentryfikacji. Polityka lokalowa w obszarze Pragi Północ była przedmiotem warsztatów przeprowadzonych przez Odział Warszawski SARP na przełomie maja i czerwca 2014 roku, stąd też niniejsza praca nie rozszerza tego zagadnienia z uwagi na powstające równolegle opracowania.

1.3 CEL POŁĄCZENIA: REWIZJA TOŻSAMOŚCI WARSZAWY

1.3.1 Tożsamość miasta

"Z powojennych gruzów powstało nowe miasto, które tylko we fragmentach zachowało swoją dawną tożsamość. Proces jego odbudowy pozwolił zgromadzić wiele doświadczeń, przyniósł też wiele wątpliwości co do kierunku zachodzących w Warszawie przemian. Coraz częściej pada pytanie, ku czemu jako miasto zmierzamy, zwłaszcza że analiza zmian zachodzących w przestrzeni Warszawy w ciągu ostatnich lat wyraźnie wskazuje na brak celu i jasnej wizji rozwoju. Mimo istnienia wielu opracowań urbanistycznych, pytanie o tożsamość miasta nie jest stawiane wprost, a różnorodność poglądów i pomysłów dotyczących kierunku przyszłych zmian powoduje, że Warszawa wciąż jest miastem poszukującym swojej tożsamości."[34]

Tożsamość w odniesieniu do miasta jest wg Lyncha jednym z podstawowych komponentów składających się na obraz otoczenia, która realizowana jest poprzez cechy wyróżniające i nadające otoczeniu swoisty charakter. Poruszające się elementy miasta są równie ważne, jak jego części nieruchome i materialne. Obraz miasta tworzą zarówno ludzie w nim mieszkający, jak i forma przestrzeni, którą przybiera. *Tożsamość stanowi zatem całość wyższego rzędu i ma określone implikacje formalne.* [35] Jest zatem czymś więcej niż tylko sumą jej poszczególnych części składowych, przy czym elementów tworzących tożsamość miasta jest na tyle wiele, że wyeliminowanie któregoś z nich nie może pozbawić organizmu miejskiego tożsamości. *Zniszczenie jednego elementu nie może zniszczyć całej tożsamości przestrzeni, która składa się z wielu elementów. Ono może ją przebudować czy prze-strukturalizować. Dla mnie tożsamość to są niezbywalne elementy przestrzenne. (...) Ale coś jest jeszcze poza oznakami przestrzennymi, co nazwałbym emocjami, doświadczeniami. Jest tożsamość emocjonalna, która nakłada się na tożsamość wyobrażeniową. Jeżeli nie ma tych dwóch elementów, to przecież w ogóle nie ma wyznaczników tożsamości.*[36]

Mówiąc o trwałości i ciągłości przestrzeni miejskiej warto przyjrzeć się przypadkowi Nowego Jorku, który został pozbawiony bardzo ważnego elementu, tworzącego w dużej mierze jego tożsamość Atak na nowojorskie wieże z 11 września 2001 roku był z pewnością niezwykle tragicznym wydarzeniem pozostawiającą po sobie wyrwę w środku miasta. *Czy nastąpiło jednak pozbawienie tożsamości, czy jedynie osłabienie, a może jej wzmocnienie?*[37] To pytanie zadał swoim rozmówcom Maciej Madurowicz, odpowiedzi zamieścił w swojej publikacji "Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy". Zdania są podzielone, jednak jeśli tożsamość Nowego Jorku straciła pewien ważny, opisujący ją element sprzed zamachu, to z pewnością natychmiast zyskała nowy - inny, być może bardziej symboliczny. Metropolia pozostała nadal Nowym Jorkiem, choć *niektórzy utrzymują, że stała się nowym*

[34] Domaradzki Krzysztof, *Przestrzeń Warszawy / Tożsamość miasta a urbanistyka, s. 5*
[35] Madurowicz Maciej, Miejska Przestrzeń Tożsamości Warszawy, s. 48
[36] Kloch Zbigniew, źródło: M. Madurowicz, *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*, s. 42
[37] Madurowicz Maciej, *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*, s. 117

*Nowym Jorkiem. (...)*W obliczu tragedii miasto do tej pory kojarzone głównie z sukcesem zyskało nieco bardziej martyrologiczny wymiar. *W momencie szczególnego napięcia, w chwili tragicznej, podczas konfrontacji cywilizacyjnej i weryfikacji dotychczas zakumulowanego potencjału miasta, w czasie przesilenia i przewartościowania, zawsze dochodzi do polaryzacji postaw i przekonań, radykalizacji środków, semiotyzacji rzeczywistości, symbolizacji zwyczajności.*[38] Jego mieszkańcy wobec wspólnego zagrożenia stali się bardziej Nowojorczykami - poczucie przynależności do miasta było otwarcie manifestowane, strata wspólnego miejsca i wspólnych sąsiadów spowodowała zacieśnienie relacji pomiędzy sobą oraz relacji z miastem.

Ingerencja zaledwie w jedną grupę obiektów znacząco wpłynęła na tożsamość Nowego Jorku. Można wiec zadać pytanie: jak dużą stratę miasto może przetrwać, żeby pozostać sobą?

"*Przestrzeń zbudowana jest projekcją ludzkiej świadomości w rzeczywistość trójwymiarową, i wybudowana - ma wpływ na ludzką świadomość i współkreuje ludzką tożsamość."*[39] Miasto jest przestrzenią wytworzoną przez człowieka, jest uzewnętrznieniem jego świadomości - odzwierciedla jego tożsamość. Kiedy już powstanie, staje się współodpowiedzialne za tożsamość ludzką. Będąc nieustannym procesem z upływem czasu nabiera nowych znaczeń, na skutek przekształceń funkcjonalnych czy zmian w otoczeniu jego tożsamość ulega przekształceniom. Niezbędnymi elementami do zaistnienia tożsamości przestrzeni miejskiej są więc ludzie - część niematerialna, odpowiedzialna za przebieg procesu zwanego tożsamością miasta wraz z elementami materialnymi, które jest zdolna wytworzyć.

Warszawa w ciągu zaledwie kilku lat straciła wszystko, co budowało od kilku stuleci jej ówczesną tożsamość. Zarówno mieszkańców formujących jej charakter, jak i swój fizyczny kształt oraz materialne przejawy miejskiej tożsamości - pomniki, dzieła sztuki. Około 60 % ludności stolicy poniosło śmierć w wyniku działań wojennych.[40] Zginęli nie tylko żołnierze, ale i ludność cywilna, która na co dzień kształtowała życie Warszawy. W śródmiejskich obszarach tkanka miejska została zniszczona w 90 procentach *"To miasto [miało] całkowicie zniknąć z powierzchni ziemi i służyć jedynie jako punkt przeładunkowy dla transportu Wehrmachtu. [Nie miał] pozostać kamień na kamieniu.* Rozkazem jednego z przywódców hitlerowskich Niemiec *wszystkie budynki [miały zostać zburzone] aż do fundamentów. [Pozostać miały] tylko urządzenia techniczne i budynki kolei żelaznej"*[41] , Zniszczenia objęły najbardziej wartościowe obiekty i dorobek kulturalny będące świadectwem ciągłości dziejów stolicy. Na skutek zniszczeń Warszawa w swoim przedwojennym kształcie właściwie przestała istnieć.

W ciągu kilkudziesięciu lat po wojnie udało się odtworzyć wiele gmachów, w trudnym procesie odbudowy miasta jednoczyli się ci, którym udało się przetrwać. Odbudowa Starego Miasta stała się symbolem odrodzenia się miasta, a dzięki dokładnej dokumentacji Warszawska Starówka pomimo nieoryginalnej materii została wpisana na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Po zakończeniu działań wojennych część mieszkańców powróciła do swoich domów, na skutek migracji przybyło nowych mieszkańców stolicy. Powstały więc nowe budynki, przybyło mieszkańców Warszawy. Czy jednak udało się odbudować tożsamość miasta? Czy w ogóle było to możliwe?

[38] Madurowicz Maciej, *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*, s. 117
[39] Gawlikowska Anna, Architektura w centrum konfliktu. Zagrożenia dla jej tożsamości., praca doktorska na WAPW, promotor: prof. Ewa Kuryłowicz, s. 126
[40] Getter Marek, *Straty ludzkie w powstaniu Warszawskim*
[41] *Straty wojenne Warszawy 1939-1945. Raport.* Warszawa: Zespół Doradców Prezydenta miasta stołecznego Warszawy, 2004, słowa Heinricha Himmlera z 1944 roku

1.3.1.1 Nowa Warszawa

Praca Jana Zachwatowicza podczas odbudowy Warszawy pomogła z pewnością zachować namiastkę obrazu miasta przedwojennego. O tym, jak ważna dla podtrzymania tożsamości miasta jest dbałość o trwanie jego historycznej ciągłości pisał Christian Norberg-Schulz w Genius Loci. Treść opisywała znaczenie miasta dla jego mieszkańców na przykładzie Pragi, stolicy ówczesnej Czechosłowacji. *Ale miejsce nadal istnieje, ze swoimi miejskimi przestrzeniami i charakterem, pięknie odnowione w swej późnobarokowej polichromii, i umożliwia orientację i identyfikację wykraczające poza poziom poczucia bezpieczeństwa czy zagrożenia wywoływanego bezpośrednio przez system ekonomiczny i polityczny. Mieszkańcy nowych osiedli przychodzą do Starej Pragi, żeby się tu utwierdzić w swej tożsamości. Dzisiejsza Praga bez starówki byłaby sterylna, a jej mieszkańcy staliby się dla siebie nawzajem obcymi widmami.*[42]

Lokalizacja Polski w radzieckiej strefie wpływów skutecznie blokowała ducha polskości w trakcie planowania stolicy po 1945 roku. Powstało wiele nowych budynków i całych osiedli w duchu narzuconego odgórnie socrealizmu. Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa czy Pałac Kultury na stałe zmieniły charakter miasta, nadając mu rysów bardziej wschodnich. Ponadto proces odbudowy stolicy niefortunnie zbiegł się z czasem rozkwitu myśli modernistycznej w architekturze i urbanistyce. Ogromne, wolne od zabudowy tereny dawały szansę na zrealizowanie z rozmachem nowych idei. Zniszczenie miasta zostało więc wykorzystane do wprowadzania szeregu "usprawnień", które miały wprowadzić Warszawę w nową epokę miast zmotoryzowanych. Teren Warszawy stał się przestrzenią eksperymentu - na szeroką skalę rozpoczęto realizację nowoczesnych osiedli, gwarantując wysoką jakość życia ich przyszłym mieszkańcom w opozycji do ciasnych podwórek - studni. Nikt nie był w stanie wyobrazić sobie wtedy, jak w takim mieście będzie funkcjonował człowiek.

Rzeczywiście warunki sanitarne i higieniczne były nieporównywalnie wyższe od niedostatecznie doświetlonych mieszkań bez kanalizacji, w bardzo gęstej tkance przedwojennego miasta. Bazą dla rozwoju funkcjonalizmu była więc chęć naprawy standardów mieszkaniowych, podparta wiedzą medyczna z przełomu XIX i XX wieku. "*Ta nowa i obszerna wiedza stanowiła zaplecze dla sformułowania wielu kryteriów zdrowej i fizjologicznie adekwatnej architektury około roku 1930. Budynki mieszkalne miały być jasne, przewiewne, słoneczne i posiadać wentylację, a mieszkańcy mieli mieć zapewniony dostęp do otwartych przestrzeni. W okresie tym sformułowane wymogi powstawania wolnostojących budynków zorientowanych w stronę słońca, nie zaś, jak poprzednio, w stronę ulicy oraz rozdzielenia obszarów mieszkalnych i miejsc pracy, aby zapewnić indywidualne, zdrowe warunki do mieszkania i sprawiedliwie rozdzielić korzyści wypływające z warunków fizycznych."*[43] Jednak standaryzacja osiedli i podporządkowanie zabudowy jedynie wymaganiom funkcjonalnym budynku doprowadziło do zaniku miejskości w wielu rejonach miast projektowanych w XX wieku, w tym również Warszawy. Brak dbałości o tradycyjne wnętrza uliczne i place, niedobór funkcji zaplecza usługowego na ogromnych obszarach mieszkalnych doprowadziło do zaniku miejskiego życia. Duże odległości pomiędzy strefami spowodowały znaczący wzrost użycia samochodu, co z kolei jeszcze bardziej ograniczyło obszar przyjaznej przestrzeni publicznej. Elementem szczególnie widocznym w krajobrazie Warszawy zamiast skwerów i usługowych parterów w budynkach są dziś w efekcie szerokie arterie komunikacyjne i rozległe parkingi.

Negatywne skutki planowania funkcjonalistycznego dość szybko zostały zauważone przez architektów i urbanistów. W publikacji Kazimierza Wejcherta z 1974 roku można przeczytać o problemie "nostalgii ulicy", [...] *występującej u mieszkańców tych osiedli i miast, gdzie rozproszenie zabudowy i pełną segregacją ruchu kołowego i pieszego struktura przestrzenna pozbawiona została wnętrz ulicznych."* [44] Oznaczało to, że mieszkańcy blokowisk czuli potrzebę przebywania w innym środowisku niż to, które zaoferowano im w ramach rozległych osiedli mieszkaniowych. Obszerne trawniki pomiędzy budynkami i duża ilość otwartej przestrzeni

[42] Ch. Norberg Schulz, 1979, źródło: *Autoportret* 1[36]2012, s. 47
[43] Gehl Jan, Życie między budynkami, s. 43
[44] Wejchert Kazimierz, *Elementy Kompozycji Urbanistycznej*, s. 58

stanowiły zbyt mało atrakcyjną ramę dla życia publicznego. "*Dominowanie funkcji mieszkania nad kształtem architektury środowiska odbiera jednak człowiekowi cenny kontakt emocjonalny z przestrzenią zorganizowaną, którą można polubić. Można więc sądzić, ze z takich środowisk będą wędrowali do starego śródmieścia, aby móc przeżyć wrażenie miejskości, atrakcyjności formy urbanistycznej."*[45]

Krytykę dla modernistycznej wizji przestrzeni wyraził już 10 lat wcześniej, w 1965 roku Christopher Alexander w artykule "A city is not a tree", będącym sprzeciwem wobec traktowania miasta jako uproszczonego schematu. Autor dowodził, że stosowanie zasad funkcjonalistycznego rozdziału funkcji jest dla miasta niezdrowe i nienaturalne. Tytułowe "drzewo" symbolizować miało strukturę miasta powstającego arbitralnie, projektowanego przez architektów i urbanistów jako zbiór posegregowanych aktywności. Przeciwstawiał mu strukturę "półkraty" (semi-lattice) - czyli miasta będącego efektem naturalnego procesu. Dużo bardziej skomplikowana struktura "półkraty" zapewnia dużo większą ilość powiązań i odzwierciedla złożoność organizmu miejskiego, który zbudowany z mieszanki funkcji podatny jest na zmiany organiczne. Jeśli człowiek lub grupa ludzi ma za zadanie zaprojektować miasto od podstaw, struktura drzewa jest dla nich dużo prostsza do zrozumienia i wdrożenia. Jednak separacja zbiorów(funkcji) w mieście powoduje szereg nieprawidłowości w działaniu takiego systemu, między innymi całkowite rozdzielenie pewnych aktywności ludzkich. Przechodząc do jednego zbioru tracimy kontakt z poprzednim zbiorem. Bardzo wyraźnym przykładem projektowania w oparciu o segregację funkcji jest tworzenie odrębnych miast dla ludzi starszych - przechodząc do takiego miasta, jako osoba w podeszłym wieku, w pewnym stopniu odcinamy się od swojej młodości. Przechodzimy pewną granicę, która wyraźnie oddziela młodość od okresu starości, co zaburza ciągłość życia człowieka. Jak twierdzi autor: "*Jeżeli będziemy projektowali miasta jako drzewa, będą one cięły nasze życia na kawałki."*[46]

Można więc uznać, że modernistyczne planowanie miasta było z góry skazane na porażkę. Arbitralność rozwiązań generowała zignorowanie realnych potrzeb konkretnych lokalizacji. Tendencje planistyczne XX wieku doprowadziły do podziału *miejsca na mieszkalne oraz miejsca, w których spotykamy się ze swoim miastem*.[47] Powstał uniwersalny język planowania, który na drodze rewolucji zrywał z dotychczasowymi zasadami budowania miast, wypracowanymi przez ludzkość w ciągu kilkutysięcznej historii ich istnienia.

Niespełna 50 lat temu powstawały rozbudowane teorie krytykujące funkcjonalistyczne metody planowania, istniała już wtedy świadomość błędu w myśleniu o działaniu miejskiego organizmu. Dlaczego zatem ogromne blokowiska powstawały w Warszawie dalej, stając się na długo właściwie jedynym wzorcem dla budowy miasta?

W wyniku zniszczeń wojennych na terenie stolicy dach nad głową straciło ok. 72% mieszkańców, presja szybkiego odtworzenia zasobów mieszkalnych stała się więc priorytetem w drugiej połowie XX wieku. Rozwój metod prefabrykacji i uproszczony system budowy miasta w formie powtarzalnych bloków stanowił w pewnym sensie jedyną możliwość zaspokojenia podstawowych potrzeb bytowych Polaków dotkniętych tragedią walk zbrojnych. Trudno się dziwić, że w obliczu tak dużego niedoboru lokali mieszkaniowych myślenie o przestrzeni publicznej zostało zepchnięte na dalszy plan. Łatwo wytłumaczyć się w tym miejscu teorią Masłowa opisującą hierarchię potrzeb. Potrzeba samorealizacji, w której zawierają się potrzeby estetyczne, a więc i te związane z jakością miasta nie znajduje się na samym szczycie piramidy. Zgodnie z teorią, potrzeba bezpieczeństwa - spokoju i wolności od strachu przed niepewną przyszłością wysunęła się na pierwszy plan - w kontekście wojennych zniszczeń jakiekolwiek schronienie było marzeniem każdego człowieka.

[45] Wejchert Kazimierz, *Elementy Kompozycji Urbanistycznej*, s. 264

[46] Alexander Christopher, *A city is not a tree*

[47] Vladimír Czumalo, *Potrzeba identyfikacji?, Autoportret* 1[36]2012, s. 48

Paradoksalnie również przypływ kapitału i szybki rozwój kraju po upadku komunizmu nie przyczynił się do poprawy jakości miasta, a wręcz odwrotnie - spowodował jego dalszą degradację. Brak dobrych wzorców skutkuje przygnębiającym obrazem polskiego krajobrazu. Wzrost statusu majątkowego ludzi nie spowodował estetycznej rewolucji. Miasto rozlało się na przedmieścia, a komunistyczne blokowiska przekształciły się w niby-nowoczesne apartamentowce, projektowane chaotycznie, często bez zaplecza socjalnego i w dużym ścisku dla powiększenie zysku inwestora. *Przestrzeń publiczna miast, deklaratywnie (dyskursywnie) uznawana za bardzo ważną, nie staje się przestrzenią społeczną czy uspołecznioną, to znaczy sprzyjającą nieokreśloności, spotkaniu czy konfliktowi, lecz jest kolonializowana przez działalność komercyjną. Ideologia neoliberalna w mieście nie jest wszakże nakierowana na obywatelskie zaangażowanie, lecz raczej na stwarzanie nowych ludzi kapitalizmu - "pracobiorców" oraz "konsumentów".*[48] Wielofunkcyjne centra handlowe przejęły rolę ulic i placów, zlokalizowane często na przedmieściach przejmują użytkowników miasta zachęcając ich do poruszania się samochodem. Gwałtowny przyrost aut oraz niekontrolowany przyrost inwestycji komercyjnych kontynuował proces zaniku tożsamości Warszawy w okresie końca XX wieku.

Problem braku mieszkań istnieje w Polsce do dziś.[49] W obliczu dużego zapotrzebowania na rynku nieruchomości oraz małych zasobów finansowych potencjalnych nabywców podstawowym kryterium wyboru lokalizacji i formy budynków wielorodzinnych staje się cena potencjalnego metra kwadratowego. Wysokie ceny działek w centrum Warszawy powodują przesunięcie zainteresowania deweloperów w rejony bardziej odległe, a chęć maksymalnego zysku z inwestycji prowadzi do zaniedbania przestrzeni publicznej, a wręcz jej braku. Paradoksalnie - chęć oszczędności w skali pojedynczego odbiorcy prowadzi do bardzo dużych kosztów eksploatacji w skali całego miasta - odległe, rozproszone osiedla wymagają rozbudowanej infrastruktury oraz ciągłych nakładów związanych z codziennymi dojazdami do miejsc pracy. Niedobór kapitału generuje więc jeszcze większy odpływ kapitału na utrzymanie niewydolnego organizmu miejskiego, brakuje więc środków na inwestycje miastotwórcze.

Wszystkie procesy zaistniałe w Warszawie po roku 1939 doprowadziły do tego, że miasto przestało być przemyślanym tworem. *"Przestało być zjawiskiem z dziedziny kultury, a problem wartości kulturowych w przestrzeniu miejskiej jest sprowadzony do ochrony tego, co pozostawiły po sobie ubiegłe stulecia."*[50]Aspekt humanitarny przestał być istotnym czynnikiem kształtującym ulice, wyparty został przez aspekty związane z ekonomią i techniką. Projektowane dziś dzielnice są w pewnym stopniu odczłowieczone, a współczesna architektura podporządkowana jest często jedynie wymaganiom rynku. Ciężko wyobrazić sobie zadanie konserwatora za lat 200 - czy przełom XX i XXI wieku dostarczy wielu nowych elementów, które powinny stać się naszym narodowym dziedzictwem?

Winę za jakość otaczającej nas przestrzeni można więc częściowo zrzucić na trudną historię warszawskiego XX wieku, na materialne straty wojny i wieloletnie zacofanie gospodarcze z czasów komunizmu, na okres zachłyśnięcia wolnością i kapitalizmem, który dał nadzieję na szybkie odrobienie strat względem Europy Zachodniej, co w efekcie przyniosło pośpieszne wypełnianie luk pomiędzy zabudową. Brak spójnej wizji miejskości Warszawy w ciągu ostatnich 70 lat możemy w jakiś sposób uzasadnić.

Dziś nasza sytuacja wydaje się być stabilna, zaistniało wiele procesów zbliżających poziom naszego rozwoju do innych krajów Unii Europejskiej. Często wyjeżdżamy, oglądamy inne miasta, zachwycamy się ich pięknem. Czemu więc tak mało uwagi poświęca się temu, jak wygląda nasza Warszawa? Czy w ogóle potrzebujemy dziś miasta, z którym możemy się utożsamiać?

---

[48] Kurnicki Karol, *Produkcja miasta postsocjalistycznego*, *Autoportret* 1[36]2012, s. 37

[49] Według różnych szacunków w Polsce nadal brakuje mieszkań lub jest ich obecnie za dużo. Niemniej jednak ciągle występuje duży popyt na zakup mieszkania, którego powodem jest brak alternatywnych sposobów pozyskiwania mieszkań (mieszkania na wynajem, spółdzielnie mieszkaniowe) oraz możliwość zaciągnięcia długoterminowych kredytów z minimalnym wkładem własnym.

[50] Domaradzki Krzysztof, , *Przestrzeń Warszawy / Tożsamość miasta a urbanistyka, s. 5*

1.2.1.2 Po co nam miasto?

> *"W epoce globalizacji i informatyzacji następuje rozluźnienie więzi człowieka z jego otoczeniem. Łatwość kontaktów i przenoszenia się z miejsca na miejsce z jednej strony sprzyja porównywaniu miast i przenoszeniu wzorców, z drugiej - czyni człowieka bardziej obojętnym na przestrzeń miasta, które przestaje być małą ojczyzną."*[51]

Tendencje panujące w społeczeństwach nowoczesnych rodzą pytanie o rzeczywistą potrzebę kreowania związku z miejscem czy poczucia przynależności do własnego domu. Tempo życia w dużych metropoliach podyktowane chęcią wspinania się po szczeblach kariery czy też bardziej prozaiczną koniecznością utrzymania siebie i swojej rodziny skutecznie zmniejsza związek człowieka z jego najbliższym otoczeniem. Przestrzenie kosmopolityczne, globalne miasta, wielonarodowość ośrodków miejskich osłabiają związek człowieka z jego miejscem i nie sprzyjają tworzeniu lokalnych wspólnot. Kształtowanie się metropolitarnej klasy społecznej powoduje zwiększenie odsetka ludzi o identyfikacji mało lokalnej - wyższe wykształcenie, wyższe zarobki, apartament w nowoczesnym osiedlu z ochroną to elementy decydujące do przynależności do tejże klasy. Stanowią one pewien cel dla nowych pokoleń stołecznej metropolii, które przybywają tutaj z całej Polski tylko po to, żeby się bogacić. Taki rodzaj życia nie sprzyja wytwarzaniu się relacji międzyludzkich w miejscu zamieszkania opartych na sąsiedzkich kontaktach czy społecznym zaangażowaniu w lokalne sprawy.[52]

Pewnej alienacji i zobojętnienia na świat za oknem sprzyja rozwój technologii mediów i komunikacji na odległość. Możliwości przeniesienia relacji międzyludzkich w świat wirtualny ogranicza potrzebę związku ze światem rzeczywistym - najbliższym. Gadżety i nowinki technologiczne zatrzymują człowieka w jego własnym domu, stając się barierą pomiędzy nim a miastem.

Co ciekawe, spostrzeżenie o zaniku życia publicznego na skutek "rozwoju technologii" miał już ponad 100 lat temu Camillo Sitte. Odpowiednikiem dzisiejszej telewizji czy internetu był w XIX wieku fakt istnienia codziennej prasy, która zmniejszyła rolę przestrzeni publicznej jako ośrodka wymiany informacji. "dziś wszystkie wydarzenia życia publicznego dyskutowane są w gazetach, podczas gdy w antycznym Rzymie czy Grecji dowiadywano się o nich z ust obwoływaczy w termach, pod portykami i na placach"[53]

"Zmiany w życiu społecznym powodują więc przeniesienie wielu aktywności ludzkich do wnętrz obiektów. "Handel opuszcza place i zamyka się w budynkach [...] fontanny publiczne mają już wyłącznie funkcje dekoracyjne [...] dzieła sztuki znikają z ulic i placów zamykając się w zoo artystycznym, jakim są muzea [...] codzienne życie społeczne wycofuje się z miejsc publicznych, które tracą dużą część swego dawnego znaczenia"[54] I choć słowa te opisują rzeczywistość sprzed dwóch stuleci, to do dziś nie straciły na aktualności, a nawet urosły w siłę. Negatywne procesy zaniku społecznej aktywności na ulicach i placach są dziś dużo bardziej widoczne, przyczyniając się degradacji miejskiej przestrzeni. Jeśli znikają z ulic ludzie, zanika tożsamość ulicy, którą współtworzyli.

Negatywne zjawisko opustoszania miasta jest wypadkową sytuacji ekonomicznej, braku dbałości o przestrzeń publiczną, braku racjonalnego planowania czy też braku świadomości mieszkańców. Co więcej, jest to proces tworzący błędne koło, stale pogłębiający się przy utrzymaniu obecnych tendencji. Przenosząc się na przedmieścia ludzie tracą mnóstwo czasu na dojazd do pracy czy dowóz dzieci do szkoły. Stałe podróże na trasie dom - praca - szkoła nie pozostawiają czasu na życie w swoim lokalnym środowisku. Znika więc poczucie

---

[51] Domaradzki Krzysztof, , *Przestrzeń Warszawy / Tożsamość miasta a urbanistyka, s. 9*
[52] Instytut Studiów Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego, Społeczna mapa Warszawy, s.297
[53] Sitte Camillo, *The art of building cities: city building according to its artistic statistics* s.112, tłumaczenie: Krzysztof Domaradzki
[54] Sitte Camillo, *The art of building cities: city building according to its artistic statistics* s.112/113, tłumaczenie: Krzysztof Domaradzki

związku z otoczeniem, znikają z przestrzeni ludzie, którzy mogliby o nią dbać. Jeśli mniej ludzi przebywa w przestrzeni, staje się ona w oczach mieszkańców mniej bezpieczna. Stąd też strach przed przebywaniem na zewnątrz, stąd też potrzeba wygrodzenia swojego osiedla.

Wiemy na pewno, że w dużo mniejszym stopniu jako społeczeństwo korzystamy z przestrzeni miasta. Posiadając substytut życia towarzyskiego w postaci internetowych komunikatorów czujemy mniejszą potrzebę kontaktów personalnych. Pojawia się jednak pytanie: czy nie wychodzimy z mieszkania, ponieważ mamy alternatywę w postaci współczesnych mediów, czy raczej korzystamy z mediów, bo nie mamy alternatywy w postaci atrakcyjnych miejsc poza domem, dostępnych w najbliższej okolicy?

Otóż okazuje się, że jeśli tylko pojawią się ku temu warunki, człowiek będzie korzystał raczej z przestrzeni miejskiej niż z przestrzeni wirtualnej. Jeśli zaistnieje na zewnątrz przestrzeń przyjazna człowiekowi, bezpieczna, dostępna, oferująca możliwość skorzystania z oferty usługowej i przebywania w towarzystwie innych ludzi, to natychmiast spowoduje to powiększenie liczby jej użytkowników. Wyniki szeregu badań dokumentujących związek jakości ulic i placów z ilością przebywających w nich osób przytacza Jan Gehl w książce "Życie między budynkami". I tak np. badanie opisujące wszelkie rodzaje aktywności w Kopenhadze w 1986 roku dowodzi, że potrojenie ilości traktów pieszych i placów w centrum Kopenhagi spowodowało potrojenie ilości ludzi zatrzymujących się i siedzących od roku 1968. W kolejnych latach odnotowano kolejny wzrost aktywności mieszkańców i turystów w rejonach przeznaczonych na wydarzenie publiczne. *"Badanie aktywności na ulicach o ruchu kołowym i traktach pieszych w Sydney, Melbourne i Adelajdzie w Australii [...] wykazało bezpośredni związek pomiędzy jakością ulic i zachodzącą na nich aktywnością. Dodatkowo eksperymentalne zwiększenie o sto procent ilości miejsc siedzących przy centralnych ulicach Melbourne, wykazało bezpośredni wzrost aktywności związanej z siedzeniem."*[55]

Tworzenie miejsc przyjaznych użytkownikom - bezpiecznych, czystych, estetycznych musi wiązać się z określoną polityką zmierzająca do faworyzowania wewnątrz miasta ekologicznych środków transportu, tj. komunikacji pieszej, rowerowej i transportu publicznego. Zmiana przyzwyczajeń użytkowników może przyspieszyć proces przemian w przestrzeni publicznej polskich miast. Ograniczanie ruchu pojazdów prywatnych w ich centrach pozwoli na nowo odsłonić ich tożsamość, zasłoniętą dziś rozległymi parkingami i arteriami komunikacyjnymi.

1.3.2 Tożsamość jako proces.

> *"Miasto jako społeczna i przestrzenna całość jest raczej procesem aniżeli strukturą. (...)miasto zmienia się nie tylko poprzez nadawanie nazw czy wprowadzanie symboli, lecz również i przede wszystkim poprzez konkretne działania ludzkie w społecznej przestrzeni"*[56]

Tożsamość miasta nie jest rzeczą skończoną. Raz zdefiniowana, może ulegać przekształceniom - na skutek zaistnienia różnych aktywności ta sama fizyczna przestrzeń może posiąść zupełnie inną osobowość. O stałych i zmiennych elementach tożsamości architektury przeczytać można w doktoracie dr arch Anny Gawlikowskiej. Do jej stałych elementów autorka zalicza m.in. lokalizację i genezę powstania obiektu, do zmiennych - wszelkie przejawy działalności ludzkiej wewnątrz i wokół obiektów.

[55] Gehl Jan, Życie między budynkami, s. 34
[56] Kurnicki Karol, Produkcja Miasta Postsocjalistycznego, Autoportret 1[36] 2012, s. 34

Dobrym przykładem ilustrującym proces przemian tożsamości przestrzeni jest warszawski Plac Zbawiciela. Swój obecny charakter przestrzeń placu zawdzięcza w mniejszym stopniu fizycznym ramom, a w większym - istniejącym tu lokalom przyciągającym określoną grupę głównie młodych ludzi. Z drugiej strony lokalizacja tychże lokali mogła być spowodowana przez zaistniałe tu architektoniczno - urbanistyczne uwarunkowania. Jest to jeden z nielicznych placów Warszawy, który posiada określony i wyraźny kształt, zlokalizowany w miejscu przecięcia się ważnych ulic, co zapewnia łatwą dostępność. Ponadto architektura w formie podcieni pozwala na korzystanie z placu bez względu na warunki atmosferyczne, co sprzyja umieszczeniu tutaj ogródków kawiarniach. Można więc powiedzieć, że w równym stopniu miejsce ukształtowało tutaj użytkowników, jak i użytkownicy ukształtowali tożsamość tego miejsca. Powyższy przykład potwierdza tezę niemieckiej socjolog Martiny Löw, że *miasta [...] krystalizują się w konteksty znaczenia, które różnorodnie wpływają na ludzi w ich praktykach, to znaczy w ich tożsamościach, emocjach, postawach i myśleniu. Równocześnie i zwrotnie, praktyki te reprodukują logikę swoistą dla danego miasta*[57] Miasta kształtują ludzi w takim samym stopniu, jak ludzie kształtują miasta.

Przykład Placu Zbawiciela pokazuje, że możliwe jest kształtowanie miejsc na zasadzie oddolnych inicjatyw i lokalnych działań, jednak błędem byłoby zakładanie takiego scenariusza dla całego miasta. To, jak wygląda miasto na ogół nie powinno być dziełem przypadku, ale efektem długotrwałej współpracy różnych instytucji. *"Osobowość miasta wynika oczywiście ze złożonych procesów społeczno - historycznych, ale jest też efektem zarządzania i świadomych decyzji jego managementu albo mieszkańców. Żadne miasto nie ma osobowości definitywnie i niezmiennie wyprofilowanej, wręcz przeciwnie, podlega ona zmianom dokonującym się w tempie niekiedy szybszym niż tempo przemian pokoleniowych"*[58] Kto i w jaki stopniu jest uczestnikiem tego procesu?

1.3.2.1 Kto buduje tożsamość miasta?

> *"Kiedy sztuka i odbiorcy będą wzrastać razem, wtedy nasze miasta będą dla milionów ich mieszkańców źródłem codziennej przyjemności"* [59]
>
> *"Przestrzeń miejska jest postrzegana dwojako - z jednej strony jako obszar aktywności społecznych, w którym życie społeczne miasta i działania jego mieszkańców tworzą pewną strukturę przestrzenną, z drugiej zaś jako ukształtowana struktura materialna posiadająca określoną formę. Obie te struktury uzupełniają się wzajemnie, a miasto tworzą zarówno ludzie i ich aktywność, jak i fizyczna materialna przestrzeń."*[60]

Z doświadczeń minionego stulecia można wysnuć wnioski, że proces tworzenia miasta jako organizmu o wyjątkowej złożoności nie może skupiać się w rękach jednego ośrodka. Jeśli powstawanie miast w sposób naturalny nie działa w dzisiejszych realiach kapitalizmu, to planowanie rozumiane jako decyzyjność w sprawie kształtu miasta powinno w równym stopniu zależeć zarówno od użytkowników tego miasta, jak i instytucji mających instrumenty prawne pozwalające na realizację określonych projektów. W celu stworzenia właściwych ram dla życia miejskiego niezbędna jest więc współpraca pomiędzy mieszkańcami, architektami i władzą. Istotna jest też kolejność i rola każdego z tych elementów w procesie projektowym. Priorytetem w planowaniu

[57] Löw Martina, The Intrinsic Logic of Cities. Towards a New Theory on Urbanism, 2010, s.6 (niepublikowany artykuł konferencyjny, źródło: Autoportret 1[36] 2012, s. 36)
[58] Jaššo Matej, Miasto Jako Osobowość, Autoportret 1[36] 2012, s. 90
[59] Lynch Kevin, *Obraz Miasta,* s. 140
[60] Domaradzki Krzysztof, , *Przestrzeń Warszawy / Tożsamość miasta a urbanistyka, s. 27*

przestrzennym jest potencjalna jakość życia przyszłych użytkowników, rozumiana jako dobro całej grupy społecznej, a nie interes poszczególnych jednostek. Do zadań architekta/urbanisty należałoby wsłuchanie się w głos społeczeństwa i ustalenie priorytetów, w czym pomóc ma wiedza i doświadczenie oparte na znajomości wieloletniej historii budowy i funkcjonowaniu ośrodków miejskich. Za wdrożenia i realizację planów odpowiadają przedstawiciele władzy, wybrani w demokratycznych wyborach reprezentanci społeczeństwa. Aby sprawnie przeprowadzać procesy inwestycyjne w przestrzeni publicznej niezbędny jest dialog pomiędzy poszczególnymi ośrodkami, który doprowadzić ma do pełnej akceptacji projektów po każdej ze stron.

Można więc przyjąć, że występuje podział czynników kształtujących miasta na:

- elementy odgórne:

czyli: władza samorządowa i publiczna oraz siły ekonomiczne - inwestorzy, którzy bezpośrednio odpowiadają za część materialną, wizualną miasta i współpracujący z nimi z różnym powodzeniem architekci i urbaniści

- oraz elementy oddolne:

czyli: mieszkańcy, potencjalni użytkownicy, aktywiści, reprezentanci lokalnych społeczności zrzeszeni w stowarzyszeniach, którzy partycypują w procesie projektowania; również architekci, którzy swoją wiedzę mogą udostępniać z "poziomu mieszkańca"

Wyróżnić można więc 3 niezależne grupy kształtujące miejską tożsamość: ośrodki WŁADZY, UŻYTKOWNICY przestrzeni oraz ARCHITEKCI/urbaniści. Jeśli tylko jedna z tych grup zaczyna posiadać wyłączność w projektowaniu miasta, powstaje ona w sposób wadliwy. Ani sami mieszkańcy, ani jedynie władza, ani architekt nie są w stanie zbudować zdrowego, miejskiego organizmu. *Często urbaniści, zwłaszcza bardzo młodzi, mówią: "Oto projekt mojego osiedla...w projekcie mojego osiedla zastosowałem...moje miasto będzie..."Nie jest to ich miasto, ani ich osiedle. Będzie to miasto ludzi, którzy w nim zamieszkają - i to jest ważne.*[61] *"Od najdawniejszych czasów projektowanie przestrzeni miejskiej nosiło w sobie znamiona sztuki. Jednak kiedy malarstwo czy rzeźba, często tworzone również na zamówienie, były na ogół dziełem jednej osoby, przestrzeń miejska powstawała najczęściej jako efekt pracy zespołowej w długim okresie czasu. Wymagało wzajemnego zrozumienia i współdziałania władzy, będącej mecenasem, i artystów, którzy tworzyli przestrzeń miasta."*[62]

Musi więc zaistnieć dialog pomiędzy poszczególnymi grupami podmiotów współtworzących miasto, przy czym może on nastąpić na kilka możliwych sposobów. Projektant może bezpośrednio porozumiewać się z użytkownikami, po czym gotowy projekt przedstawiać władzom miasta (rys.1) lub to urzędnicy mogą przeprowadzać konsultacje społeczne, a ich wyniki przedstawiać architektom (rys.2). Może również zachodzić dialog pomiędzy wszystkimi użytkownikami na zasadzie "każdy z każdym" (rys.3), co wydaje się najbardziej czasochłonne, ale też najbardziej skuteczne.

[61] Wejchert Kazimierz, *Elementy Kompozycji Urbanistycznej,* s. 94
[62] Domaradzki Krzysztof, , *Przestrzeń Warszawy / Tożsamość miasta a urbanistyka, s. 9*

Każdy z tych systemów komunikacji spełnia swoją rolę i prowadzi do celu, jakim jest sprawne tworzenie zdrowego miasta, jednak żaden z tych modeli nie funkcjonuje na co dzień w systemie powiązań warszawskich instytucji.

Walka polityczna na szczeblu urzędniczym prowadzi raczej do podejmowania decyzji populistycznych zamiast przyjęcia długofalowego programu poprawy jakości życia w mieście. Panuje przekonanie o skuteczności raczej krótkich haseł typu: "oddano do użytku odcinek drogi....","zbudowano most...", "wybudowano budynek...". Wśród szybkich decyzji mających na celu zjednanie sobie wyborców można znaleźć również i takie, które rzeczywiście trzymają się współczesnych tendencji panujących w państwach wysoko rozwiniętych - wprowadzenie systemu miejskich rowerów i prace nad infrastrukturą rowerową czy lokalizacja miejskich siłowni w plenerze jest dobrym krokiem w kierunku miasta przyjaznego ludziom, jednak w ogólnej ocenie poczynań urzędników zdaje się być raczej przypadkiem niż częścią ogólnej wizji. Choć istnieją opracowania dotyczące całościowej polityki transportowej miasta, to brakuje chęci, czy też mocy sprawczej ze strony ratusza, żeby przyjęte założenia konsekwentnie realizować. Inwestycje miejskie prowadzone są raczej chaotycznie, bez odpowiednich konsultacji społecznych, bez spójności z założeniami przyjętymi w Strategii Rozwoju m.st. Warszawy.

1.3.2.2 Warto słuchać ludzi. Partycypacja w procesie projektowania miasta.

> *"Teoria architektury, z całą jej tradycją porządków i proporcji, z jej ikonografią, artystyczną odwagą i dezynwolturą wkroczyła tym samym w dziedzinę. której kształt wyznaczały dotąd tradycyjne i kulturowe przyzwyczajenia: stała się budowaniem bezpośredniego otoczenia każdego człowieka, w każdej minucie jego życia"*[63]

Istota społecznej aktywności w procesie decydowania o mieście nie zawsze była sprawą oczywistą. Modernistyczna architektura i urbanistyka stawia człowieka w centrum zainteresowania - poddaje analizie jego fizjonomię i zachowania, ale nie pyta o jego zdanie i osobiste przekonania. Partycypację, i to na poziomie tworzenia własnego domu stanowczo odrzuca Corbusier w wywiadzie z socjologiem Paulem Chombartem:

"Brać pod uwagę to, co ma do powiedzenia rodzina? NIE, nie sądzę, by było to możliwe. Należy wymyślić, rozpoznać, a następnie ofiarować; zadać sobie pytanie, kto powinien tu zamieszkać [...]. Należy zbudować, a następnie umieścić wewnątrz mieszkańców, potem zachodzi promieniowanie. Tak jest we wszystkich ludzkich działaniach [...] polegają na eksperymentowaniu." [64]

Doświadczenia lat powojennych pokazują, że wiara w nieomylność architekta i skrupulatnie przeprowadzonych analiz nie gwarantuje powstania dobrego miasta. Traktowanie człowieka jako podstawowej jednostki, rodziny jako zespołu jednostek, a miasta jako multiplikacji modułu doprowadziło do odhumanizowania przestrzeni miasta pomimo zainteresowania człowiekiem jako punktem wyjścia modernistycznej idei.

Okres dominacji władzy w planowaniu miejskiej przestrzeni również pozostawił po sobie dzielnice raczej dalekie od ideału. *"Tamta władza uznała, że wie jak planować miasto dla dobrego życia, że określone standardy zagospodarowania przestrzeni reprezentują "uogólniony cel dążeń i działań, uwzględniający zobiektywizowane potrzeby ogółu społeczeństwa lub lokalnych społeczności, związanych zagospodarowaniem przestrzennym" (Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r., Art. 2,4)*[65] Powstała więc Białołęka, bez

[63] Jędruch Dorota, Autoportret, Partycypacja, 2[37] 2012, s. 36

[64] Le Corbusier, źródło: Autoportret, Partycypacja, 2[37] 2012, s. 40

[65] Staniszkis Magdalena, Autoportret, Partycypacja, 2[37] 2012, s. 75

odpowiedniego zaplecza socjalnego, z niedostatkiem przedszkoli, sklepów, skwerów, placów zabaw. Powstał Wilanów, wybudowany w oparciu o plan i wyposażony w elegancką architekturę, ale niepełny ze względu na niedostateczny zasób przestrzeni publicznej.

Coraz większa świadomość użytkowników miejskiej przestrzeni w kontekście niedoskonałych poczynań władz miejskich i planistów w ostatnich dekadach powoduje uaktywnianie się coraz większej liczby miejskich działaczy, domagających się udziału w projektowaniu swojego otoczenia. Dziś nie stawia się już raczej pytania o to, "czy" należy włączać mieszkańców w proces projektowania, ale "w jaki sposób" powinno się to odbywać. Partycypacja stała się zagadnieniem powszechnie znanym, oczywistym w kręgu architektów i teoretyków, ale ciągle jeszcze nie do końca rozumianym w kręgach politycznych. Przeprowadza się szereg akcji, warsztatów, konsultacji jednak znacząca ich większość odbywa się z inicjatywy społecznych działaczy, a nie miejskich urzędników. Jaka jest dziś rzeczywista moc ludzi w planowaniu przyszłości swojego miasta?

Partycypacja musi być realnym udziałem w decyzyjności na temat miejskiego budżetu. Za przejawy demokracji uczestniczącej nie można uznać prac społecznych. Partycypacją nie będą więc także referenda, sondaże, możliwość składania uwag i wniosków do planów miejscowych ani nawet konsultacje społeczne ze względu na brak mocy sprawczej takich działań oraz możliwość jedynie ukształtowania opinii na już rozwiązany problem. Właściwie jedyną formą partycypacji jest w tej chwili możliwość podjęcia wiążącej decyzji na temat przeznaczenia części środków na konkretny cel, wybrany przez większość mieszkańców. Budżet partycypacyjny jest w Warszawie nowością, trudno więc na dzień dzisiejszy ocenić, czy jest to sprawny mechanizm współrządzenia czy być może próba zaspokojenia wśród mieszkańców potrzeby udziału we władzy.

Zagrożenia

Hasło partycypacji jest coraz bardziej popularne w kręgach rządzących - pytanie tylko, na ile jest to rzeczywista wiara w słuszność tej idei, a na ile polityczna poprawność. *Powołuje się na nie coraz liczniejsze grono osób, w tym polityków. Działa jak magiczne zaklęcie: nie zmienia realiów, za to na zasadzie wytrychu ma umożliwić dołączenie do grona postępowców i modernizatorów. Deklaracje mogą pozostawać bez pokrycia. Zrozumienie sedna pojęcia jest nadal nikłe, a znaczenie uczestnictwa obywateli i obywatelek w rządzeniu bardzo rozmyte.*[66] Kwestia demokracji partycypacyjnej jest więc często traktowane bardzo powierzchownie, w celu raczej dostarczenia mieszkańcom złudzenia wpływu na miasto niż prawdziwego włączenia ich w proces projektowy.

Oprócz pobieżnego podejścia do zagadnienia demokracji uczestniczącej można wymienić szereg wątpliwości co do sposobu wdrażania działań partycypacyjnych oraz co do ich generalnej słuszności.

"*[partycypacja] może skrywać mechanizmy patologiczne, jak chociażby próby rozpraszania lub rozmywania odpowiedzialności, którą trzeba ponieść, kiedy podejmuje się niepopularne decyzje w sytuacji politycznego sporu."* [67] Wiele decyzji podejmowanych odgórnie przyniosło pozytywną jakość powstałej w ten sposób przestrzeni bez debat i publicznych dyskusji - nasuwa się więc pytanie "*czy zamiast zwiększenia dawki demokracji w celu poprawy jej kondycji powinniśmy poszukać nowej formuły dla rządu oświeconych elit i ekspertów? W tym oczywiście architektów i urbanistów."* [68]

Pytanie poszczególnych odbiorców przestrzeni o ich zdanie na temat jej kształtu niesie za sobą ryzyko otrzymania odpowiedzi nasyconych wyłącznie chęcią poniesienia prywatnych korzyści lub obrony własnego podwórka, bez uwzględnienia szerszego kontekstu. Myślenie w kategorii prywatnych zysków, a nie korzyści

[66] Dąbrowiecki Łukasz, Autoportret, Partycypacja, 2[37] 2012, s. 64

[67] Jaworski Paweł, Autoportret, Partycypacja, 2[37] 2012, s. 1
[68] Jaworski Paweł, Autoportret, Partycypacja, 2[37] 2012, s. 1

ogółu jest szczególnie możliwe w kraju, kiedy prywatna własność istnieje stosunkowo niedawno. A jeśli nawet podmiot partycypujący wyraża pogląd uwzględniając dobro ogółu - to który z ogółów należałoby uznać za ważniejszy? My - jako mieszkańcy kamienicy, mieszkańcy ulicy czy mieszkańcy dzielnicy? Konsensus nie zawsze będzie możliwy, gdyż często interesy poszczególnych ogółów będą ze sobą sprzeczne.

W mechanizmie partycypacji wątpliwość może budzić również fakt, że pytani o zdanie mieszkańcy mogą wykazać brak kompetencji w zakresie danego zagadnienia. Zdanie większości nie zawsze musi być słuszne, o czym świadczy popularność najbardziej prymitywnych programów telewizyjnych i czasopism. Właściwie można by tym sposobem podważyć ideę samej demokracji, gdzie bez względu na wykształcenie, posiadaną świadomość i wiedzę polityczną każdy ma takie samo prawo głosu.

Problemem może również okazać się nie tyle brak wiedzy, co nieświadomość nietrafności udzielanych przez mieszkańców odpowiedzi. Kwestia sposobu poznawania potrzeb potencjalnego użytkownika - klienta jest także zagadnieniem analizowanym w dziedzinie marketingu. Specjaliści poddają w wątpliwość fakt, że *uczestnicy dyskusji naprawdę wiedzą, co decyduje o ich zachowaniu i czy wyrażane przez nich potrzeby są nimi na pewno. Błąd Coca-Coli pokazuje, jak bardzo opinia nawet dużej grupy ludzi może odbiegać od rzeczywistych oczekiwań ogółu. Najważniejsze jest jednak to, że eksperci od marketingu już dawno uznali, że ludzie nie kierują się w swoich działaniach racjonalnymi przesłankami, ale w większości emocjami."*[69] Wspomniany tutaj casus Coca-Coli dotyczy badań, jakie firma przeprowadziła na grupie niemal 200 000 osób. Przed wprowadzeniem na rynek nowej receptury swojego napoju obszerna grupa badanych wypowiedziała się za proponowanymi zmianami, po czym nowa formuła New Coke przetrwała na rynku jedynie 79 dni. Fala protestów zmusiła korporację do powrotu tradycyjnej Coca-Coli, a przykład ten doskonale obrazuje fakt, iż pytanie o zdanie nawet bardzo licznej grupy ankietowanych nie zawsze musi prowadzić do ustalenia rzeczywiście najlepszych rozwiązań.

"Lokalizacja i architektura, które często są określane jako tworzące wysokiej jakości przestrzeń publiczną, pełnią rolę wtórną. Mogą tylko ułatwiać i zachęcać ludzi do korzystania z danego miejsca. Jednak dopiero obecność ludzi, a więc ich wola, buduje atrakcyjną przestrzeń publiczną. Im więcej użytkowników, tym wyższa jakość danego miejsca."[70] Bez obecności człowieka w mieście nie jest możliwe wytworzenie jego pełnej tożsamości, Skoro więc to ludzie mają przebywać w przestrzeni publicznej i to dla nich powstaje miasto to pomimo istniejących niedoskonałości systemu demokracji partycypacyjnej trudno pomijać ich głos w procesie jego kształtowania. Włączanie mieszkańców w proces projektowy, nawet jeśli przynieść miałby dokładnie taki sam efekt, jak odgórne wdrażanie projektu, może pozwolić na wytworzenie w ludziach poczucia związku z miejscem i potrzeby dbałości o otoczenie. Poczucie "bycia współautorem" projektu może zwiększyć odpowiedzialność ludzi za miejsce, a więc zapewnić trwałość przeprowadzonym inwestycjom. Wspólny wysiłek i wspólna praca zacieśnia relacje sąsiedzkie i sprzyja tworzeniu się wspólnot, a satysfakcjonujący efekt tej pracy daje gwarancję większego zaufania mieszkańców do ekipy rządzącej.

Partycypacja w procesie projektowania przestrzeni miejskiej jest więc ważnym elementem sposobu zarządzania miastem, pozwalający na uzyskanie prawidłowych i trwałych rozwiązań w atmosferze pracy nad "wspólnym projektem" dla wspólnego dobra.

[69] Wyszomirski Paweł, Poczet władców przestrzeni publicznej, Autoportret, Partycypacja, 2[37] 2012, s. 43
[70] Wyszomirski Paweł, Poczet władców przestrzeni publicznej, Autoportret, Partycypacja, 2[37] 2012, s. 42

1.3.3 Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy.

> *"Przestrzeń tożsamości obejmowałaby zbiór wszystkich miejsc, których brak powodowałby bądź poszukiwanie alternatywnych, bądź poczucie zagrożenia własnej tożsamości człowieka, oraz wszystkie podmioty, których tożsamość ukazała się w wymiarze przestrzennym, intersubiektywnie doświadczanym, choć samo zaistnienie podmiotów w danym momencie nie jest konieczne."*[71]

> *"Jednym z pierwszych, który wyosobnił "miejsce" z otoczenia człowieka, był Arystoteles. W jego rozumieniu miejsce oznacza to, czego jest miejscem.[...]Miejsce ponadto staje się warunkiem zaistnienia przedmiotu, który musi się przecież "gdzieś" znaleźć. Jednakże, wedle Arystotelesa, miejsce nie może być ciałem materialnym. Dobrych kilkanaście wieków później M. Heidegger zauważył, że istota przestrzeni tkwi w miejscach. [...] W miarę nadawania wartości przestrzeni przeradza się ona w miejsce. Zamknięta i uczłowieczona przestrzeń staje się miejscem. W porównaniu z przestrzenią, miejsce jest spokojnym centrum ustalonych wartości. [Tuan 1987, s.75]"*[72]

Miejską przestrzeń tożsamości Warszawy opisuje w swojej publikacji pod tymże tytułem dr Maciej Madurowicz-geograf, tłumacząc przy okazji znaczenie tego sformułowania. Rozumiejąc zatem przestrzeń tożsamości jako zbiór miejsc, oraz miejsce jako przestrzeń zamkniętą i uczłowieczoną, a więc posiadającą określoną tożsamość możemy zastanowić się, czym jest miejska przestrzeń tożsamości Warszawy.

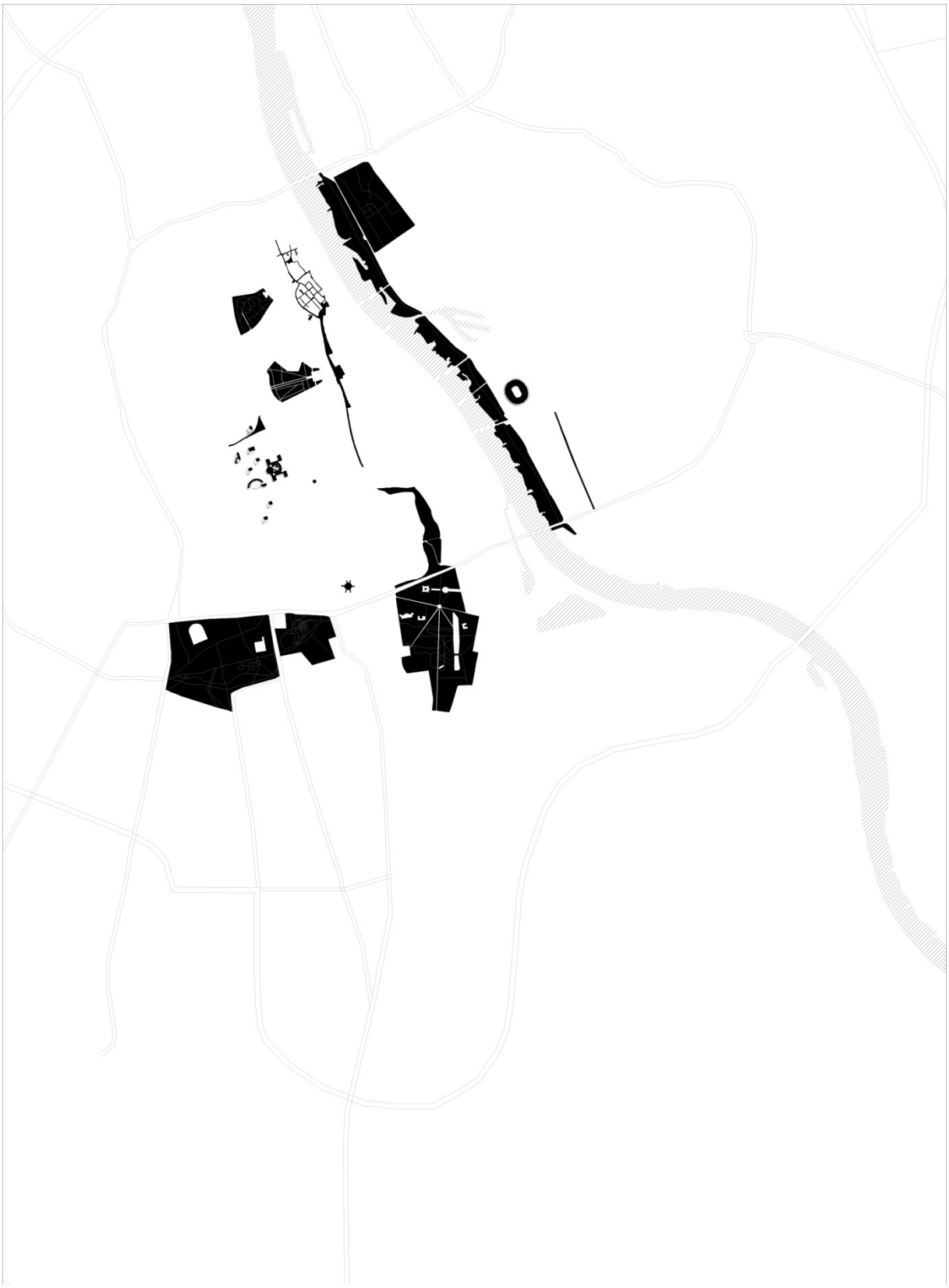
Z badań przeprowadzonych przez Instytut Studiów Społecznych UW w 2004 roku wynika, że istnieje kilka miejsc, które mieszkańcy Warszawy lubią, znają, wyodrębniają z przestrzeni miejskiej. Zaliczyć można do nich z pewnością **Stare Miasto z Traktem Królewskim** do ronda de Gaulle'a, **Łazienki Królewskie** oraz **Pałac Kultury i Nauki** oceniany raczej pozytywnie, razem z otaczającymi wieżowcami. Ostatnia dekada przyniosła pewien przyrost przestrzeni, które Warszawiacy odkryli i polubili, które zaistniały w ich świadomości jako elementy tworzące Warszawę. Zaliczylibyśmy tutaj nabrzeże Wisły, szczególnie **nadwiślańską ścieżkę** po praskiej stronie, która wraz z kilkoma **plażami** stała się niezwykle popularnym celem wieczornych i weekendowych spacerów. **Plac Zbawiciela** poprzez aktywności lokalnych przedsiębiorców zyskał swoje znaczenie jako miejsce skupiające ludzi młodych. **Plac Grzybowski** zarówno przed jak i po rewitalizacji budzi raczej pozytywne odczucia. **Bulwary Wiślane** po remoncie z pewnością otworzą nową przestrzeń aktywności, choć jeden ważny budynek Centrum Nauki Kopernik to wciąż trochę mało jak na waterfront dużego, europejskiego miasta. **Park Saski i Ogród Krasińskich, Pola Mokotowskie** to jedne z ulubionych warszawskich terenów rekreacynjych. **Stadion Narodowy** stał się pewnym krokiem w stronę ucywilizowania praskiej strony Warszawy. Organizacja imprez masowych podnosi prestiż Saskiej Kępy i stanowi pewną gwarancję napływu użytkowników ulicy Francuskiej, a

[71] Madurowicz Maciej, *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*, s. 67

[72] Madurowicz Maciej, *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*, s. 57

jego otoczenie, choć niezagospodarowane, zostało optymistycznie przyjęte prze grono młodych i aktywnych odbiorców - rolkarzy, rowerzystów, być może dzięki bliskości najbardziej popularnej plaży pod Mostem Poniatowskiego. Skalę stadionu i jakość architektury można kwestionować, skala paraliżu komunikacyjnego miasta w czasie organizowanych wydarzeń także budzi kontrowersje - jednak w ogólnym podsumowaniu miasto zyskało nową przestrzeń, którą mieszkańcy zechcieli polubić.

Po umieszczeniu tych wszystkich miejsc na mapie widać wyraźnie, że nie tworzą one spójnego systemu, ale zbiór niepołączonych ze sobą obszarów. Spoglądając na obraz Warszawy z lotu ptaka można jednak dostrzec dużo bardziej zintegrowaną sieć powiązań, która z perspektywy człowieka ulega zatarciu na skutek niedoinwestowania wielu rejonów. Podejmując działania jedynie powierzchowne - dokonując remontów nawierzchni, drobnych uzupełnień oraz zmian komunikacyjnych zbiór ten można poszerzyć o szereg obszarów, których jakość w dzisiejszych warunkach nie jest łatwa do zauważenia. Różnicę pomiędzy obecną, odczuwalną miejską przestrzenią tożsamości a jej potencjalnym wymiarem przedstawiają dwa poniższe schematy.



Rys 10. Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy - mapa prezentująca zbiór miejsc o wyraźnej tożsamości widocznych obecnie w przestrzeni miasta; rysunek autorski

Rys.11. Potencjalna miejska przestrzeń tożsamości Warszawy - mapa prezentująca zbiór miejsc o wyraźnej tożsamości tworzących jedną strukturę miasta; rysunek autorski

Aby mapa warszawskiej przestrzeni tożsamości stała się jedną strukturą, należałoby istniejący zbiór miejsc uzupełnić o kolejne obszary o silnej tożsamości, która w obecnych warunkach na skutek zaniedbań i dominacji samochodów może być trudna do zauważenia.

Pierwszym, naturalnym działaniem w tym kierunku byłaby **rewitalizacja** ciągu **Traktu Królewskiego** do wysokości Cytadeli na północy oraz na południu w kierunku Placu Trzech Krzyży, dalej Alejami Ujazdowskimi w stronę Łazienek Królewskich oraz ulicą Belwederską, Jana III Sobieskiego oraz Aleją Wilanowską w kierunku Muzeum Pałacu w Wilanowie.[73] Równolegle do traktu przebiega linia Skarpy Warszawskiej, przecinając go na wysokości parku w Łazienkach. Zielony obszar skarpy przebiega przez najważniejsze Parki Warszawskie i stanowi alternatywę dla miejskiej ścieżki Traktu Królewskiego. Partnerstwo instytucji kulturalnych zlokalizowanych w pobliżu skarpy mogłoby pomóc w podniesieniu rangi tej przestrzeni, tworząc **Warszawską Drogę Kultury**.[74]

Niemniej ważny w strukturze Warszawy wydaje się **system ulic i placów**, dziś raczej nieczytelny i fragmentaryczny. Jego zaletą w stosunku do poprzednich dwóch elementów krystalizujących plan miasta jest to, że ma charakter nie tylko liniowy - swoim zasięgiem mógłby objąć znaczący obszar centralnej Warszawy, pozytywnie wpływając na jakość przestrzeni w sąsiednich kwartałach. Na swoją drugą szansę czeka więc **Plac Trzech Krzyży, Plac Powstańców Warszawy, Plac Małachowskiego, Plac Dąbrowskiego, Plac Teatralny, Plac Bankowy, Plac Konstytucji, Plac na Rozdrożu, Plac Politechniki, plac Unii Lubelskiej** czy **Plac Narutowicza.** Łącząc powyższe place kameralnymi ulicami w sposób dość prosty można uczytelnić strukturę warszawskiego śródmieścia.

Nieco trudniej będzie wydobyć charakter głównych ulic Warszawy, które dziś stanowią obszerne, kilkupasmowe arterie komunikacyjne. **Aleje Jerozolimskie, Aleja Jana Pawła II** i **ulica Marszałkowska** stanowią dziś jedynie nieludzką przestrzeń tranzytu. Wszystkie jednak znajdują się wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej, a zgodnie ze Strategią Transportową m.st. Warszawy niemal wszystkie ulice w jej obrębie powinny mieć klasę drogi zbiorczej. Obniżeniu klasy drogi powinno zatem towarzyszyć zmniejszenie przekroju jezdni i obniżenie dopuszczalnej prędkości na tyle, aby znalazło się miejsce na szpalery drzew nie tylko wzdłuż chodników, ale także w pasie zieleni separującym jezdnie. Utworzenie wewnętrznych skwerów pozwoliłoby okiełznać nieludzką skalę tych ulic a w przypadku Alei Jerozolimskich stanowiłoby to powrót do ich przedwojennego charakteru.

Spoglądając na mapę miasta z oznaczonymi miejscami ważnymi dla Warszawskiej tożsamości warto zauważyć, jak duży obszar w stosunku do całego miasta stanowi jej prawobrzeżna część. **Rejon Starej Pragi, Nowej Pragi** i **Szmulowizny** stanowi obszar historycznej, autentycznej zabudowy XIX - wiecznego, industrialnego miasta. **Park Skaryszewski, Ogród Zoologiczny** i nadwiślańska zieleń stanowią zespół terenów rekreacyjnych o zróżnicowanym charakterze, a wszystkim im towarzyszą zbiorniki wodne. **Port Praski** z planowaną wysoką zabudową i nadwodnym charakterem stanowić może biznesową wizytówkę tej części stolicy, nieustępującą lewobrzeżnemu centrum. **Saska Kępa** natomiast wraz z ulicą Francuską to nieco inna skala miasta zatopionego w zieleni, dopełniająca strukturę wielkomiejskiej Pragi Północ.

Bogactwo i różnorodność przestrzeni prawobrzeżnej Warszawy uzupełnia ofertę przestrzenną znajdującą się po lewej stronie Wisły sprawiając, że obszar Pragi stanowi nieodłączny element Warszawy. Dlatego też odpowiednia liczba powiązań zapewniająca dostępność obu części miasta jest warunkiem stworzenia odpowiedniej relacji pomiędzy prawym i lewym brzegiem rzeki. Swobodny przepływ osób może zapewnić prawidłowy rozwój miasta oparty na współpracy, synergicznym współdziałaniu pozwalającym wykorzystać potencjał poszczególnych obszarów miasta dla jego ogólnych korzyści. Projekt **Traktu Praskiego**, nowego elementu w strukturze miasta

[73] Joanna Pętkowska, Trakt Królewski, dyplom magisterski na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej pod kierunkiem dr inż. arch. Krzysztofa Domaradzkiego

[74] Artur Jerzy Filip, Miasto na krawędzi - na krawędzi miasta (Aleja na Skarpie), dyplom magisterski na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej pod kierunkiem prof. inż. arch. Konrada Kuczy-Kuczyńskiego

zapewnić ma jedno z niezbędnych powiązań wschód - zachód, łącząc miejsca kluczowe znajdujące sie pod dwóch przeciwległych stronach miasta, zapewniając atrakcyjne powiązanie Pragi nie tylko z Traktem Królewskim, ale w szerszej perspektywie także z centrum Warszawy stanowiąc kontynuację Osi Saskiej.

1.3.4 Przestrzeń Pragi jako element wzbogacający tożsamość i markę Warszawy

1.3.4.1 Specyfika tożsamości Pragi

architektura / krajobraz Pragi

Zniszczenia II wojny światowej w dużo mniejszym stopniu dotknęły zabudowę prawobrzeżnej Warszawy w stosunku do jej lewej części. Dzięki temu zachowała się tu architektura z przełomu XIX i XX wieku, stanowiąc największy w stolicy, autentyczny zespół historycznych kamienic o charakterze śródmiejskim. Rejon Nowej Pragi w okolicach ulic: Stalowej, Inżynierskiej, Wileńskiej jest obszarem o wyjątkowo spójnej kompozycji z zachowanym przedwojennym układem ulic. Również okolice ulicy Brzeskiej, Ząbkowskiej, Targowej czy Jagiellońskiej reprezentują autentyczne, dziewiętnastowieczne miasto.

Przedwojenną zabudowę mieszkalną wzbogacają dziś budynki pochodzące z czasów rozkwitu praskiego przemysłu. Największe zakłady przemysłowe lokowano nieco dalej od centrum, w okolicach ulicy Kawęczyńskiej, Ząbkowskiej, Szwedzkiej, Mińskiej. Niewielka część z nich zyskuje dziś nowe życie - między innymi obiekty Warszawskiej Wytwórni Wódek "Koneser" i tereny pofabryczne na Kamionku, znane jako Soho Factory. Większość jednak pozostaje ruiną, jak np. Warszawska Fabryka Drutu i Gwoździ zwana "Drucianką" razem z pobliskim Młynem Michla (młynem parowym) na Szmulowiźnie czy zakłady przemysłowe w rejonie ulicy Szwedzkiej. Te ostatnie doczekały się projektu w 2007 roku, choć do tej pory nie został on zrealizowany.[75]

Miejską tożsamość warszawskiej Pragi uzupełniają tereny o charakterze zupełnie niemiejskim. Dostęp do Wisły, nieuregulowanej wzdłuż jej prawego brzegu jest dziś wizytówką Pragi i jej niezastąpioną atrakcją. Jest pierwszym elementem witającym gości z lewobrzeżnej Warszawy, stanowiącym od niedawna ulubione miejsce wypoczynku mieszkańców całego miasta. Będąc częścią obszaru NATURA 2000 jest środowiskiem życia wielu gatunków ptaków i ssaków, dzięki czemu stanowi niecodzienny przykład współżycia człowieka z przyrodą w granicach dużej, europejskiej stolicy.

Dzikość krajobrazu w praskim rejonie nabrzeża stanowi ogólnomiejską atrakcję, co podnosi wartość nie tylko Pragi jako dzielnicy przyjaznej mieszkańcom, ale też całej Warszawy jako interesującego miasta kontrastów. W kontekście wielkomiejskiej zabudowy centrum Warszawa jest wyjątkowym miejscem, gdzie tuż obok nowoczesnych wieżowców istnieje krajobraz niemal niezmieniony ręką człowieka.

praska społeczność

"Pokochałam Pragę, ponieważ była bardziej namacalna niż Warszawa, która jest wielkim miastem trudnym do uchwycenia. Praga wydaje się bardziej ludzka. Polubiłam szczególnie podwórka, gdzie dokonałam nieoczekiwanego odkrycia: zobaczyłam przepiękne kapliczki! Były uwieńczeniem mego procesu oczekiwań, który

[75] Inne obiekty przemysłowe w rejonie Pragi to: Stalownia Praska przy ul. Szwedzkiej, Młyn Schutza i Parzyńskiego pomiędzy Markowską i Brzeską (pozostałości), Warszawska Fabryka Farb Graficznych przy ul. Kawęczyńskiej, Magazyn i warsztaty Spółki Akcyjnej Handlu Towarami Żelaznymi Krzysztof Brun i Syn przy ul. Białostockiej, Praski Młyn Parowy Mieczysława Rubensteina przy ul. Okrzei, zespół Domów Towarzystwa Akcyjnego Przechowywania Mebli A. Wróblewski i S-ka przy ul. Inżynierskiej

rozpoczął się od wielkiego, zatłoczonego miasta, by zakończyć się w intymności spokojnych podwórek. Zostały ustawione tak, że tylko tutejsi ludzie, albo ci najbardziej ciekawscy mają szansę je zobaczyć. Świadczą o historii Pragi, a może generalnie o polskiej kulturze."[76]

Wnętrza praskich podwórek są w dużym stopniu elementem materialnym i być może należałoby traktować je jako fragment krajobrazu budujący praską tożsamość. Z drugiej jednak strony, są architekturą przestrzeni półpublicznej - dużo bardziej prywatnej i spersonalizowanej niż ulica czy plac. Przekraczając bramę praskiej kamienicy można odnieść wrażenie, że wkracza się w przestrzeń czyjegoś domu, gdzie być może nie należałoby wchodzić bez zaproszenia. Wnętrze takiego podwórka przesiąknięte jest obecnością mieszkańców, to oni kreują to miejsce. Poczucie pewnego wyobcowania w tych wnętrzach może być spowodowane w pewnym stopniu ich zaniedbaniem, wytwarzającym dystans pomiędzy gościem z zewnątrz a środowiskiem podwórka. Jednak dużo bardziej istotny w tworzeniu klimatu praskiego podwórka jest fakt, że w otaczających je murach mieszkają ludzie, którzy budują jego tożsamość, między innymi budując kapliczki. Praskie podwórka i praskie kapliczki wrosły w krajobraz Pragi, będąc czymś zupełnie codziennym dla jej mieszkańców oraz czymś wyjątkowym dla gości.

Dla kreowania specyficznej tożsamości tej części miasta nie bez znaczenia jest struktura społeczna dzielnicy. Rdzenni mieszkańcy Pragi rzadko odznaczają się metropolitarnym stylem życia. Wspinanie się po szczeblach kariery dotyczy w mniejszym stopniu Prażan w porównaniu do innych mieszkańców stolicy, a co za tym idzie dysponują czasem i energią, aby korzystać z przestrzeni publicznej oraz zbudować więź emocjonalną z miejscem oraz sąsiadami. Również rodzaj zabudowy skłania tutejszych użytkowników do zacieśniania relacji z otoczeniem, co potwierdzają badania przeprowadzone przez Instytut Studiów Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego. Okazuje się, że zabudowa przedwojenna oraz domy jednorodzinne tworzą przestrzeń najbardziej sprzyjającą powstawaniu stosunków sąsiedzkich (najmniej atrakcyjne pod tym względem są wolnostojące bloki oraz nowe budownictwo).

Ten nieformalny i osobisty charakter Pragi wraz z jej wartościową architekturą tworząca silną tożsamość przyciąga określone grupy ludzi, którzy doceniają jej ducha miejsca. Ci nowi mieszkańcy, którzy świadomie wybrali to miejsce jako swój dom wraz z tymi, którzy od dawna są z nim związani potrafią aktywnie uczestniczyć w życiu dzielnicy i świadomie wpływać na kierunek jej rozwoju. Świadczą o tym licznie działające tu stowarzyszenia i organizacje zrzeszające ludzi, którym przyszłość ich bliższego i dalszego otoczenia nie jest obojętna. Można tu wymienić Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców "Michałów" czy Związek Stowarzyszeń Praskich. Działalność organizacji pozarządowych na terenie Pragi Północ obejmowała m.in. takie zagadnienia jak: wprowadzenie strefy tempo 30 ograniczającej szybkość poruszania się pojazdów do 30 km/h, sprzeciw wobec niewłaściwego projektu Trasy Świętokrzyskiej (jej przebieg niszczyć miał park na Michałowie) czy rewitalizacja ulicy Targowej po zakończeniu budowy metra. Mieszkańcy Pragi włączają się więc aktywnie w proces tworzenia miasta wykorzystując wszystkie dostępne dziś narzędzia kontroli społecznej.

kultura żydowska

Historia kultury żydowskiej w Warszawie miała swoje początki już w XIII/XIV wieku, jednak ich obecność w stolicy nierozerwalnie wiązała się z konfliktem na tle narodowościowym. Ludność żydowska była niejednokrotnie wypędzana z miasta na mocy przywileju "de non tolerandis Judaeis" wprowadzonego przez książąt mazowieckich, potwierdzonego przez Zygmunta I Starego w 1527 roku. Praga jako wtedy jeszcze odrębne miasto była więc naturalnym miejscem migracji ludności pochodzenia żydowskiego, od połowy XVII wieku stając

[76] Jeanne Lapujade, Top Down / Bottom Up, 11. Kongres PlaNet Warszawa 2007, s. 122

się jej oficjalnym domem. Uchwałą sejmową z 1775 roku zyskali tutaj prawo do handlu, propinacji (produkcji trunków) oraz zamieszkiwania. Od końca XVIII wieku stała się ważnym ośrodkiem kultury żydowskiej z synagogami, szkołą, cmentarzem, szeregiem domów murowanych. Tworzyli ją ludzie reprezentujące różne grupy społeczne - zarówno mniej zamożnych rzemieślników, jak i bardziej zamożnych handlarzy, a także artystów, muzyków czy lekarzy, stanowiąc w połowie XIX wieku około 43 procent społeczeństwa Pragi.

II wojna światowa przyniosła drastyczny spadek liczebności ludności żydowskiej w granicach całej Warszawy, a więc także na Pradze. Od momentu rozpoczęcia działań wojennych rozpoczął się czas represji wobec Żydów, dla których w 1940 roku utworzono getto - w jego murach pozostawało nawet do 450 tysięcy osób. Jednak duch tego narodu jest ciągle obecny w murach starych, praskich kamienic ulicy Targowej, Ząbkowskiej czy Brzeskiej. Także specyfika drobnych warsztatów, rzemiosła, handlu tworząca charakterystyczny obraz XIX - wiecznej Pragi może być również i dziś pretekstem do kreowania jej odmiennej tożsamości.

1.3.4.2 *Analiza przypadku - Kreuzberg. Przywrócenie świetności zdegradowanej dzielnicy Berlina i jej wpływ na tożsamość miasta - analogia w kontekście Pragi Północ*[77]

Powstanie berlińskiego Kreuzbergu wiąże się ściśle z okresem intensywnej industrializacji, obejmującej Berlin oraz inne europejskie miasta w połowie XIX wieku. Intensywna zabudowa kwartałów powodowała, że Kreuzberg był jedną z najbardziej zaludnionych dzielnic stolicy Niemiec. Oprócz zaplecza mieszkaniowego dzielnica zapewniała dużą ilość miejsc pracy, stając się centrum przemysłowym Berlina oraz stwarzając dogodne warunki do rozwoju różnego rodzaju biznesów.

II wojna światowa oprócz szeregu zniszczeń przyniosła niestety trwałą izolację obszaru, prowadząc do jego degradacji. Na skutek podziału miasta Kreuzberg stał się dzielnicą mało atrakcyjną. Znalazł się w obszarze Berlina Zachodniego, jednak jego lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie Muru Berlińskiego spowodowała, że stał się dzielnicą peryferyjną - centrum miasta stanowił wówczas odsunięty na zachód Charlottenburg. Ponadto po wojnie czynsze w rejonie dzielnicy były odgórnie narzucone przez prawo, co sprawiało że obszar nie był atrakcyjny dla potencjalnych inwestorów. Brak bodźców do rozwoju prowadził do pogorszenia jakości przestrzeni w tym obszarze, co z kolei miało wpływ na koszty życia w dzielnicy. Niskie ceny przyciągały więc szczególnie imigrantów, ale także studentów i artystów, którzy stopniowo zaczęli zmieniać wizerunek Kreuzbergu.

Po upadku Muru Berlińskiego Kreuzberg ponownie znalazł się w centrum miasta, a jego przyjazna przestrzeń pomiędzy XIX - wieczną zabudową zlokalizowaną w okolicy rzeki oraz kanału stała się atrakcyjna dla szerszej grupy mieszkańców. Wzrost popularności dzielnicy przyniósł także wzrost cen, szczególnie w zakresie wynajmu mieszkań. Pomimo tego oferta kulturalna i gastronomiczna skierowana jest do użytkowników o różnym stopniu zamożności, dzięki czemu Kreuzberg nadal jednak pozostaje dzielnicą wielokulturową, otwartą szczególnie na ludzi młodych i aktywnych.

Współczesny obraz Pragi Północ - miejsca zaniedbanego i odizolowanego od reszty miasta jest dziś często porównywany do Berlińskiej dzielnicy sprzed 30 lat. Ten sam, dziewiętnastowieczny układ miasta, industrialny charakter, lokalizacja nad rzeką czy specyficzny folklor mieszkańców są wspólnym mianownikiem dla obu tych miejsc.

[77] Autorka otrzymała 3-miesięczne stypendium DAAD na pobyt w Berlinie w celu poznania procesu przemian i jego efektami w dzielnicy Kreuzberg, ze względu na podobną strukturę i historię często porównywaną do warszawskiej Pragi

Jednak oprócz powierzchownego podobieństwa można szukać analogii w procesie inicjowania działań rewitalizacyjnych. Przeniesienie centrum miasta do Mitte, czyli w okolice dzielnicy Kreuzberg na skutek zmian politycznych było ważnym bodźcem dla jego rozwoju. Dziś biznesowe centrum Warszawy odsuwa się coraz dalej w kierunku zachodnim, choć to rejon Wisły stanowi jej geometryczny środek. Działania inwestycyjne w pobliżu rzeki takie jak zabudowa Bulwarów Wiślanych czy Portu Praskiego mogą nadać rzece bardziej centralny charakter, co z kolei może nadać Pradze rzeczywistą rangę dzielnicy śródmiejskiej.[78]

1.4. Scalenie miasta - TRAKT PRASKI

Ogromny potencjał tkwiący w praskiej dzielnicy wynika z jej historycznego charakteru, społecznego kapitału i atrakcyjnej lokalizacji w centrum miasta, nad Wisłą. Nie ulega wątpliwości, że zasługuje ona na uwagę ze strony władz miejskich, turystów czy innych mieszkańców Warszawy. Nie może pozostać wyspą, odciętą od reszty miasta ze wszystkich stron - od strony zachodniej rzeką, od pozostałych stron - infrastrukturą kolejową i drogową. Dla procesu rewitalizacji Pragi niezbędne jest włączenie jej obszaru w system miejskich powiązań przestrzennych, zapewniając łatwy i przyjazny dostęp do jej największych atrakcji.

Najbardziej naturalnym i korzystnym sposobem na zintegrowanie miasta jest odpowiednie kształtowanie architektury i urbanistyki zapewniające ciągłość miejskiej struktury.

Niniejszy projekt podejmuje zagadnienie zbliżenia dwóch części miasta poprzez stworzenie atrakcyjnego szlaku pieszo-rowerowego wzdłuż ulic: Karowej na Powiślu oraz Okrzei, Ząbkowskiej i Kawęczyńskiej na Pradze. Uzupełnienie powyższych ulic atrakcyjną funkcją wraz z dogęszczeniem zabudowy Bulwarów Wiślanych stworzy pewnego rodzaju zaproszenie dla użytkowników lewobrzeżnej Warszawy w przestrzeń Pragi Północ, co może być korzystne w procesie jej rewitalizacji.

[78] Obecnie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy ustala rejon Pragi jako obszar śródmieścia funkcjonalnego, jednak w rzeczywistości rejon Pragi traktowany jest jako peryferyjny.

2. PROJEKT TRAKTU PRASKIEGO

Koncepcja traktu zakłada połączenie lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Warszawy przy jednoczesnym zachowaniu odrębności tożsamości praskiej części miasta. Propozycją projektową dla ulic Okrzei, Ząbkowskiej i Kawęczyńskiej jest przywrócenie historycznego bruku oraz lokalizacja tramwaju, który ulicą Ząbkowską jeździł jeszcze w 1968. W zakresie architektury i urbanistyki w rejonie Pragi projekt przewiduje powstawanie obiektów respektujących historyczne podziały i parcelację, odtwarzających historyczne pierzeje oraz tworzących nową przestrzeń publiczną. Wszystkie nowopowstałe budynki ze szczególną uwagą powinny traktować kontekst XIX - wiecznego miasta.

2.1 Podstawowe rozwiązania komunikacyjne

Długość proponowanego traktu obejmującego ulice Karową, Okrzei, Ząbkowską i Kawęczyńską wynosi ok. 4 km, stąd też podstawą dla jego prawidłowego funkcjonowania jest zapewnienie odpowiedniej komunikacji. Początkowo trzonem komunikacyjnym całego założenia miała być linia tramwajowa o przebiegu od ul. Kawęczyńskiej do ulicy Karowej, a następnie w kierunku Placu Piłsudskiego oraz ulicy Świętokrzyskiej i Jana Pawła II. Pozwoliłoby to połączyć rejon praskiej Szmulowizny z centrum Warszawy i podkreślić rangę Traktu Praskiego, jednak inwestycja ta wymagałaby budowy tunelu pod skarpą lub wiaduktu nad skarpą pomiędzy ulicą Karową i Placem Piłsudskiego. Takie rozwiązanie zostało już zaproponowane w roku 2013 oraz przeanalizowane przez grono ekspertów, którzy jednak podważyli zasadność takiej inwestycji. Ponadto budowa II linii metra łączącej centrum Warszawy z centrum Pragi zapewni szybki dostęp w okolice Traktu Praskiego[79] dla osób przebywających w rejonie Śródmieścia oraz dzielnic zachodnich.

Dlatego też wystarczające jest zapewnienie obsługi Traktu Praskiego komunikacją publiczną jedynie po stronie praskiej, w postaci linii tramwajowej w ulicy Ząbkowskiej i Okrzei (przy czym przewiduje się tramwaj jednotorowy w rejonie ulic o najwęższym przekroju). W połączeniu z istniejącą linią w ulicy Kawęczyńskiej zapewni szybką komunikację w rejonie Pragi, podczas gdy rejon ulicy Karowej pozostaje w zasięgu dojścia pieszego z Krakowskiego Przedmieścia lub stacji metra Centrum Nauki Kopernik.

Wzdłuż całej długości projektowanego szlaku koncepcja zakłada lokalizację drogi dla rowerów, co stanowić będzie wygodne, bezpieczne, atrakcyjne i bezpośrednie połączenie wschodniej części Pragi z centrum miasta. Uzupełnieniem rowerowego szlaku ma być lokalizacja wzdłuż niego nowych wypożyczalni rowerów Veturilo - przewiduje się 6 kluczowych lokalizacji, dopełniających istniejący system: skrzyżowanie ulicy Karowej i Krakowskiego Przedmieścia, początek oraz koniec kładki pieszo - rowerowej, skrzyżowanie ulicy Targowej oraz Ząbkowskiej, skrzyżowanie ulicy Kawęczyńskiej i Radzymińskiej oraz Bazylika przy ul. Kawęczyńskiej. Obecnie udział ruchu rowerowego w Warszawie jest bardzo niski i wynosi 2%[80], jednak w najbliższym czasie wraz z rozwojem infrastruktury rowerowej należy przewidywać wzrost udziału roweru jako środka komunikacji w mieście. W miastach Europy Zachodniej rower stanowi główny środek transportu dla znaczącej części społeczeństwa - w Utrechcie jest to ponad 50%, w Kopenhadze ponad 30%, planowany jest wzrost do 50%. Zgodnie ze "Strategią Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne" Warszawa ma wspierać rozwoju transportu rowerowego, można zatem sądzić, że droga dla rowerów wzdłuż Traktu Praskiego

[80] Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej, prezentacja w czasie debaty z 26.03.2014 w Centrum PACA 40

stanowić będzie ważny element struktury komunikacyjnej miasta dla dużej części mieszkańców, zapewniając stały przepływ użytkowników w jego obszarze.

Na całej długości projektowanej drogi przewiduje się stworzenie przestrzeni przyjaznej pieszym i rowerzystom, co bezpośrednio wiąże się z ograniczeniem ruchu samochodów prywatnych wzdłuż projektowanych ulic

Ulica Karowa nie jest obecnie kluczowym elementem układu drogowego, jej zamknięcie dla ruchu aut prywatnych nie powinno stanowić obciążenia systemu komunikacyjnego. Ulice Okrzei i Ząbkowska stanowią obecnie ważną drogę dojazdową dla mieszkańców dzielnic wschodnich i miejscowości podwarszawskich. W związku z zamknięciem Alei Solidarności na czas budowy metra ulica Ząbkowska stanowiła jedyną możliwość wjazdu do miasta od strony wschodniej, co powodowało wiele uciążliwości dla mieszkańców tych ulic, nieprzystosowanych do intensywnego ruchu. Po otwarciu Alei Solidarności możliwe będzie ograniczenie ruchu samochodów na tym obszarze, po wybudowaniu ulicy Nowokijowskiej[81] - całkowite jego wyeliminowanie.

Dla zapewnienia ciągłości przestrzeni Traktu Praskiego niezbędne jest wyeliminowanie barier, jakimi są obecnie (lub w planach) ulice o dużym natężeniu ruchu. Zgodnie ze strategią transportową dla m.st. Warszawy wszystkie ulice znajdujące się wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej (z wyjątkiem ul. Wybrzeże Kościuszkowskie i ul. Wybrzeże helskie) nie powinny mieć klasy wyższej niż droga zbiorcza. Zgodnie z tym założeniem, należy dążyć do uspokojenia ruchu na wszystkich ulicach w strefie śródmieścia funkcjonalnego i nadania im charakteru ulic miejskich. Wszystkie ulice przecinające Trakt Praski znajdują się wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej, ich krótka charakterystyka została przedstawiona poniżej.

Wisłostrada

Ulica Wybrzeże Kościuszkowskie jest obecnie drogą główną ruchu przyspieszonego i według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy klasa drogi nie ulegnie zmianie. Pozostawienie drogi o charakterze tranzytowym w centrum miasta, powodującej ograniczenie dostępu do rzeki nie jest zgodne z przyjętymi dziś standardami projektowania przestrzeni publicznej. W związku z tym projekt przewiduje kontynuację tunelu Wisłostrady z zachowaniem ulicy o charakterze lokalnym na powierzchni terenu, obsługującej zabudową powstałą na terenie ponad tunelem. Więcej szczegółów na temat zagłębienia Wisłostrady znajduje się w punkcie *2.2.1.4 Punkt węzłowy - Bulwary Wiślane* niniejszego opracowania.

ul. Wybrzeże Helskie

Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy ul. Wybrzeże Helskie ma pozostać drogą o klasie głównej, stanowiąc ważny korytarz transportowy o charakterze międzydzielnicowym. Biorąc pod uwagę doświadczenia z problemem odcięcia miasta od rzeki na lewym brzegu powielanie takiego rozwiązania wydaje się być błędne i niepotrzebne. Dublowanie szerokiej arterii komunikacyjnej na praskim brzegu nie jest potrzebne zwłaszcza w kontekście budowy wschodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej, która zapewnić ma komunikację pomiędzy północnymi i południowymi dzielnicami prawobrzeżnej Warszawy. W celu uniknięcia kosztownych projektów zagłębienia drogi szybkiego ruchu w przyszłości należy dążyć do obniżenia jej klasy do drogi zbiorczej, o przekroju 2X1 lub maksymalnie 2x2.

[81] Projekt ulicy Nowokijowskiej wraz z ulicą Sokolą funkcjonuje w mediach głównie pod nazwą Trasy Świętokrzyskiej, która to wskazuje na tranzytowy charakter powiązania. Takie też początkowo było przeznaczenie tego ciągu w związku z tym, iż koncepcja trasy powstała w latach 50-60', a więc w okresie intensywnej rozbudowy dróg na terenie miasta. Obecny projekt budowlany dla tego odcinka drogi posiada parametry charakterystyczne dla trasy przelotowej, przeciw czemu protestują mieszkańcy Szmulowizny. W związku ze zmianą sposobu myślenia o mieście powyższy projekt jest nieprzystający do aktualnych potrzeb, jak również nazwa Trasa Świętokrzyska nie jest adekwatna dla ulicy miejskiej, znajdującej się według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy w strefie śródmieścia funkcjonalnego. Dlatego też popularyzowanie nazw: ulica Nowokijowska, ulica Sokola może pomóc zmienić myślenie na temat przyszłości tej części Pragi.

Uspokojenie ruchu w ulicy Wybrzeże Helskie pozwoli na większą ilość powiązań pomiędzy miastem a rzeką oraz zmniejszy hałas i zanieczyszczenia w pobliżu nadwiślańskiej strefy NATURA 2000.

ul. Nowojagiellońska

Ulica Nowojagiellońska planowana była jako kolejne istotne powiązanie pomiędzy północną i południową częścią Warszawy w formie ulicy dwujezdniowej. Aktualnie Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego w rejonie Praga Centrum przewiduje lokalizację tej ulicy w tunelu, co jednocześnie poddaje w wątpliwość zasadność tego typu inwestycji. Należy się raczej spodziewać, że przebieg ulicy Nowojagiellońskiej zakończy się na ulicy Okrzei, a jej charakter będzie ograniczał się do drogi dojazdowej dla zabudowy Portu Praskiego. W związku z tym rezerwę terenu przeznaczoną na szeroką ulicę można zagospodarować jako miejski skwer.

ul. Targowa

Ulica Targowa przed rozpoczęciem budowy stacji metra Dworzec Wileński była ulicą o bardzo dużym natężeniu ruchu, silnie zdominowaną przez samochody. Z punktu widzenia kierowców była niezbędnym elementem sieci drogowej Pragi, jednak w ciągu kilku lat prac przy budowie metra była na pewnym odcinku całkowicie zamknięta - zmuszając w ten sposób do zmiany zachowań komunikacyjnych. Zjawisko to pozwala stwierdzić, że możliwe jest ograniczenie ruchu w ulicy Targowej jeszcze przed otwarciem obwodnicy śródmiejskiej. Szerzej temat ten został opisany w punkcie *2.2.3.2 Punkt węzłowy - Ulica Targowa* niniejszego opracowania.

Ulica Tysiąclecia

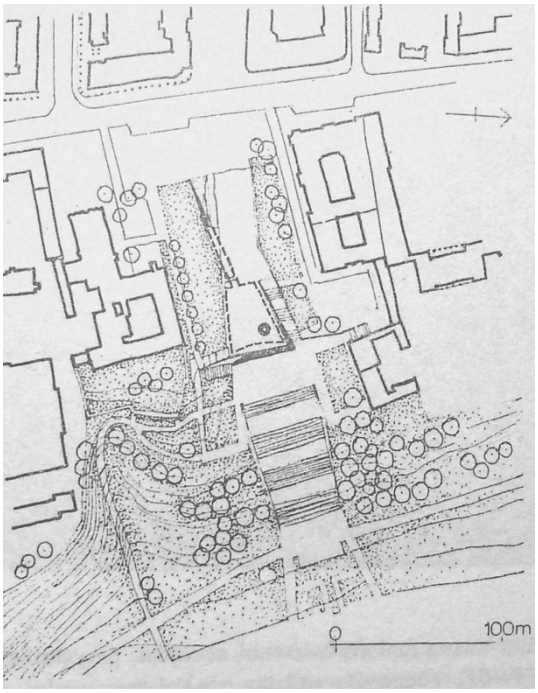
Początkowo ulica Tysiąclecia planowana była jako fragment śródmiejskiej obwodnicy Warszawy, która przeciąć miała tereny Szmulowizny, ignorując istniejącą tam sieć uliczną i historyczną zabudowę. Dlatego też podjęto decyzję o przesunięciu obwodnicy na wschód, jednak dyskusja na temat szerokości ulicy Tysiąclecia nie została jeszcze zakończona. Obecnie powstający Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla Michałowa i Szmulowizny przewiduje wpisanie ulicy w tkankę miasta i zachowanie jej śródmiejskiego charakteru, zakładając przekrój dwupasmowy oraz lokalizację tramwaju. Projekt Traktu Praskiego uwzględnia skrzyżowanie z ulicą Tysiąclecia, zakładając dla niej przekrój w zakresie: 1 jezdnia z dwoma pasami ruchu oraz torowisko tramwajowe po zewnętrznej stronie jezdni, umożliwiające utworzenie wspólnych przystanków autobusowo - tramwajowych, łatwiejszy dostęp pieszego do przystanku oraz okresowe wykorzystanie torowiska przez autobusy. Jednocześnie tramwaj jako pojazd nie powodujący zanieczyszczeń jest bardziej przyjazny pieszym niż samochód, co uzasadnia jego lokalizację bliżej chodnika. Jednocześnie projekt przewiduje 2 szpalery drzew oraz pasy dla rowerów po obu stronach jezdni.

2.2 Charakterystyka poszczególnych odcinków Traktu Praskiego

Wzdłuż całej długości traktu zlokalizowane są punkty o szczególnym charakterze, pełniące ważne miejskie funkcje lub posiadające wyjątkowy potencjał dla stworzenia w nich ciekawej oferty usługowej. Poszczególne fragmenty traktu wraz z najbardziej istotnymi miejscami, które łączy zostały opisane szczegółowo w poniższych podrozdziałach.

2.2.1 Skręt w ulicę Karową

Wyjątkowość ulicy Karowej jako bezpośredniego powiązania centralnego Śródmieścia z Wisłą była dostrzegana przez wielu projektantów już w poprzednich stuleciach. Jedną ze stosunkowo niedawnych, powojennych propozycji dla tego rejonu jest projekt lokalizacji Pomnika Bohaterów Warszawy, zgłoszony na konkurs przez zespół Kazimierza Wejcherta. Jak mówi sam autor, "sytuacja urbanistyczna tego wnętrza pozwala na wprowadzenie tu [...] szerokiego otwarcia widokowego aż na drugi brzeg Wisły"[82]. Projekt zakłada więc rozległy taras na skarpie z szerokimi schodami prowadzącymi w kierunku Wisły.



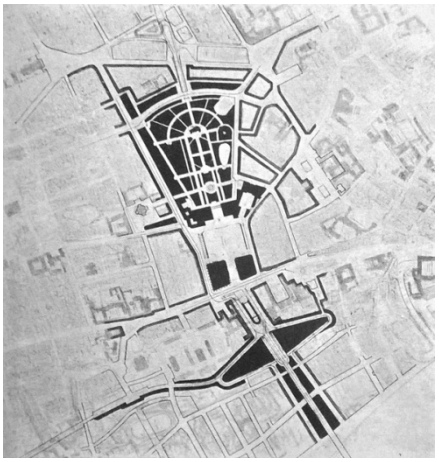
Rys.12. Projekt lokalizacji Pomnika Bohaterów Warszawy przy ul. Karowej[83]

Obszar ulicy Karowej był przedmiotem zainteresowania urbanistów już wcześniej, w latach 30' XX wieku, w kontekście kontynuacji założenia Osi Saskiej w kierunku prawobrzeżnej Warszawy. Pretekstem do podjęcia tego tematu był konkurs na zagospodarowanie Placu Piłsudskiego, ogłoszony przez Zarząd stolicy za pośrednictwem SARP'u i TUP'u w 1935 roku. W odróżnieniu od konkursu zorganizowanego 8 lat wcześniej na sam rejon placu, założenia były tutaj potraktowane w *"szerokiej płaszczyźnie zagadnień regulacji miasta.* Oprócz aranżacji samego placu *dawał on [konkurs] do przepracowania konkurującym zagadnienia węzła komunikacyjnego części śródmieścia z placem związanej, oraz kierunku komunikacyjnego poprzecznego (Wola - Praga)[84].*

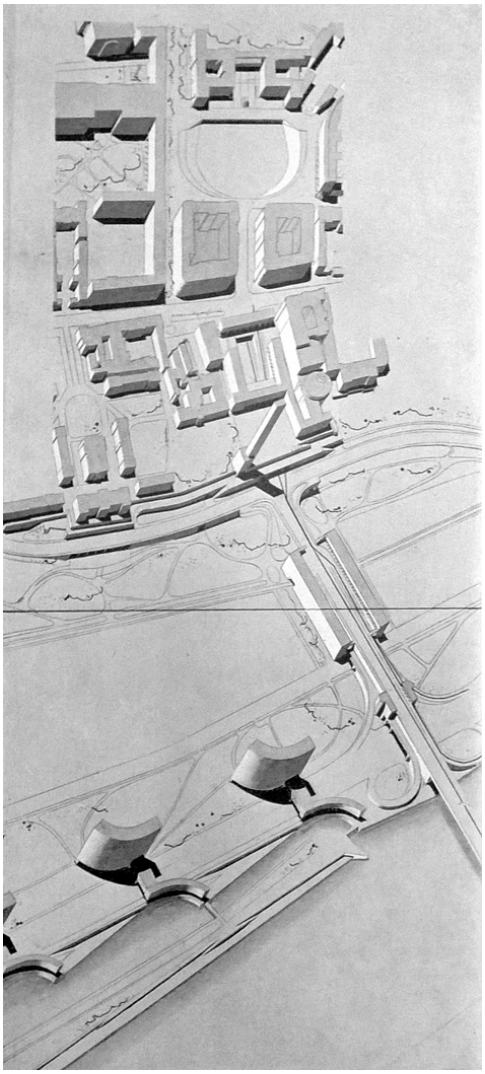
Niemal jednogłośnie nadesłane na konkurs prace wskazywały na konieczność mocniejszego związania Powiśla z górą na tym właśnie odcinku Alei na Skarpie i rozwiązania tej dzielnicy zarówno pod względem komunikacyjnym jak i przestrzennym.[85] Jednak poszczególne rozwiązania zgłoszone przez uczestników była oceniane raczej negatywnie, jako dość akademickie, przez ówczesną prasę usprawiedliwiane niedojrzałością samego zagadnienia organizacji terenów nad rzeką. Być może też z tego powodu idea powiązania Śródmieścia z prawobrzeżnymi dzielnicami nie została w związku z powyższym konkursem zrealizowana.

[82] Wejchert Kazimierz, Elementy Kompozycji Urbanistycznej
[83] źródło: Wejchert Kazimierz, Elementy Kompozycji Urbanistycznej,
[84] Architektura i Budownictwo, nr. 3-4, 1935, s. 65
[85] Architektura i Budownictwo, nr. 3-4, 1935, s. 65

Rys.13. Nagroda I, projekt: Kazimierz Tołłoczko i Jan Kukulski[86]

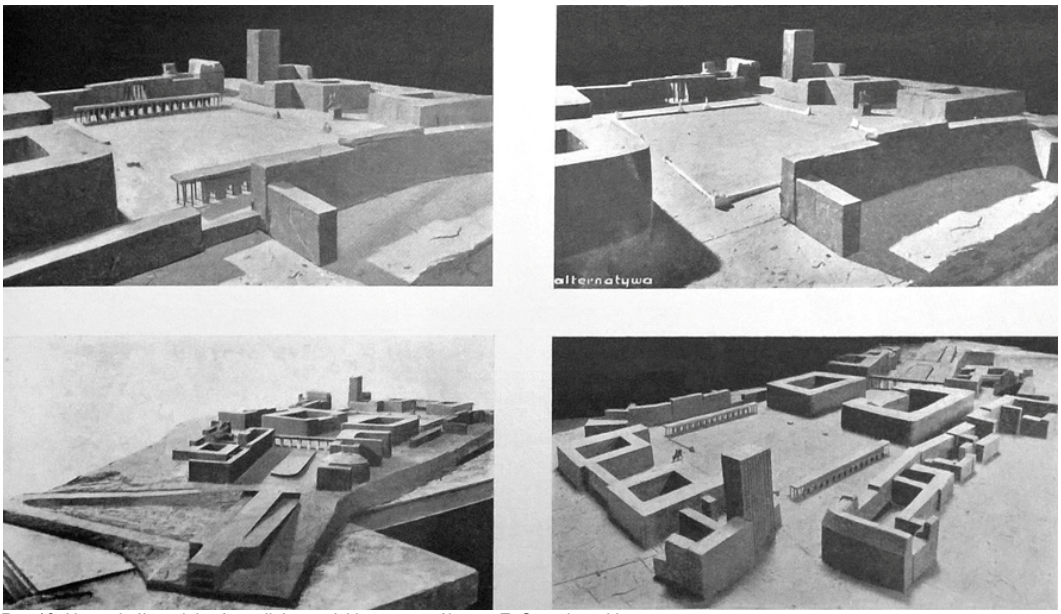


Rys.14. Nagroda II, projekt:
Antonii Jaowrnicki, przy współpracy E. Szparkowskiego [79]



Rys.15. Nagroda III, projekt: Bohdan Lachert, Józef Szanajca, Barbara Brukalska, Stanisław Brukalski [79]

[86] źródło: Architektura i Budownictwo, nr. 3-4, 1935, s. 67, 71, 73, 73



Rys.16. Nagroda II, projekt: Antonii Jaowrnicki, przy współpracy E. Szparkowskiego [79]

O samym Powiślu w ówczesnych czasach można było doszukać się bardzo negatywnych opinii. W przedwojennym wydaniu Architektury i Budownictwa można przeczytać o Powiślu jako o *dzielnicy bez historji, zupełnie surowej, chaotycznej. Powiśle to przestrzeń, niestety, nie pusta, lecz źle, fatalnie zabudowana bez żadnej koncepcji plastycznej.*[87]

2.2.1.1 Zabudowa ulicy Karowej

Kwestia organizacji przestrzeni Powiśla do dziś nie jest do końca jasna - Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego w jego północnej części dopiero powstaje. Przy ulicy Karowej nie znajdują się obecnie żadne obiekty o funkcji miejskiej. Jej charakter skierowany jest głównie w stronę użytkowników aut, choć pobliska zieleń stanowi ważny element krajobrazu dla pobliskich mieszkańców.

Niewątpliwie rejon ten stanowi centrum dużego miasta, a sąsiedztwo rzeki nadaje mu wyjątkową wartość. Jego intensywna, ale zrównoważona zabudowa może wykorzystać jego potencjał i wspomóc proces "powrotu miasta nad rzekę". Szczególnie istotne jest dogęszczenie zabudowy nadający miejski charakter w rejonie ulicy Karowej, będącej początkiem ważnego traktu łączącego dwa brzegi rzeki. Tak, jak dawniej most pontonowy generował rozwój ulicy Bednarskiej, Okrzei i Kłopotowskiego, tak powstanie kładki pieszo - rowerowej w proponowanej lokalizacji może podnieść rangę i użyteczność ulicy Karowej.

Dla utrzymania równowagi pomiędzy miejskim charakterem oraz terenami zieleni istotna jest ochrona najbardziej atrakcyjnych obszarów rekreacyjnych oraz tworzenie nowych - projektowanych w powiązaniu istniejącymi. Najcenniejszym obszarem parkowym wymagającym ochrony jest w tym miejscu zieleń Skarpy Warszawskiej (punkt 2.2.1.2) oraz ogrody BUW-u, które warto rozszerzyć o tereny znajdujące się bezpośrednio nad Wisłą (więcej w punkcie 2.2.1.3) Niezabudowany po wojnie kwartał pomiędzy ulicami Dobrą, Browarną, Gęstą i Karową z biegiem czasu porósł bujną zielenią, stąd też jego ewentualna zabudowa powinna zakładać zachowanie jak największej ilości drzew w postaci terenu ogólnodostępnego, szczególnie wyróżniając powiązanie pomiędzy Skarpą a ogrodem Biblioteki Uniwersyteckiej.

[87] Architektura i Budownictwo, nr. 3-4, 1935, s. 66

2.2.1.2 Punkt węzłowy: Aleja na Skarpie

Skarpa Warszawska jest liniowym elementem krajobrazu rozciągającym się w kierunku północ - południe, który wraz z korytem Wisły na długie lata ukształtował strukturę miasta. W średniowieczu stanowiła element obronny, przez długi czas była granicą miasta, do 1898 roku pełniąc rolę oficjalnego wysypiska śmieci. *Walory krajobrazowe samego stoku skarpy dostrzeżono dopiero w XVI-XVII wieku. Wtedy to na koronie, na tyłach pałaców, powstawały kolejne założenia ogrodowe. Założenie pałacowo-ogrodowe było obowiązujące dla głównych rezydencji warszawskich przez cały XVII wiek. Po większości z nich nie ma już śladu, mimo to inwestycje te nadały obszarowi, dominujący do dziś, charakter krajobrazowy.*[88]

Plany regulacyjne z początku XX wieku jako pierwsze zarysowują ideę Alei na Skarpie, a jej realizacji oczekiwano na skutek ogłaszanych konkursów dotyczących terenów Powiśla. W latach 30' pomysł szlaku na skarpie popierał ówczesny prezydent, Stefan Starzyński. Jeszcze w czasie wojny, w latach 1942-43 zespół architektów (Stanisław Dziewulski, Kazimierz Marczewski i Zygmunt Skibniewski) roztaczali całościową wizję dotyczącą tej części miasta: *"Ewenement Skarpy Warszawskiej nie został w tej pracy potraktowany jako obiekt biernej ochrony krajobrazowej. Autorzy wykorzystali Skarpę do stworzenia jedynego w skali europejskich stolic założenia przestrzennego, gdzie elementy natury – przyrodnicze i architektoniczne - tworzone ręką człowieka stanowią całość o stopniowanych napięciach, o miejscach łagodnie krajobrazowych, ale i spięciach architektonizowanych, przywołującego wzory klasyczne - Akropol Ateński czy cesarskie fora Rzymu.."* [Kiciński 2000, s.54][89]

Dzisiejszy fragment Alei na Skarpie jest efektem zrealizowanej jedynie w części koncepcji Centralnego Parku Kultury, która zakładała powstanie monumentalnej osi kompozycyjnej na wysokości Placu Trzech Krzyży w ramach Planu Sześcioletniego Odbudowy Stolicy.
Przez następne kilkadziesiąt lat po wojnie Warszawa zdawała się nie pamiętać o istnieniu skarpy w swojej strukturze, a jej walory najszybciej dostrzegli na nowo po roku 1989 deweloperzy, przejmując znaczną ilość przestrzeni u jej podnóża. Ideę Alei jako wartościowego elementu krajobrazu Warszawy przypomniał w swojej pracy magisterskiej w 2010 roku Artur Jerzy Filip, proponując utworzenie wzdłuż niej Warszawskiej Drogi Kultury. Partnerstwo instytucji kulturalnych zlokalizowanych w jej pobliżu miałoby pomóc w rewitalizacji skarpy, a jej rekreacyjny potencjał pozwalałby na pokonanie niemal całej Warszawy bez konieczności wychodzenia poza obszar zieleni.

Pokonanie skarpy na wysokości proponowanego Traktu Praskiego jest obecnie możliwe poprzez zabytkowy Wiadukt Markiewicza dla użytkowników zmotoryzowanych, dla pieszych pozostają jedynie wąskie, kręte schody. Ponadto bujna zieleń skarpy w tym miejscu przesłania widok w kierunki rzeki - jedyny taki wzdłuż całego Krakowskiego Przedmieścia. Stąd też propozycja ograniczenia rozmiaru istniejącego drzewostanu w tym miejscu wraz z utworzeniem szerokiego, bezpośredniego zejścia w ulicę Karową mogłoby stanowić motywację do skrętu z Traktu Królewskiego w kierunku Pragi.

2.2.1.3 Ogrody BUW-u.

Oddany do użytku w 1999 roku gmach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego wraz ze swoim ogrodem stanowi atrakcyjne miejsce wypoczynku nie tylko studentów i pracowników naukowych, ale także Warszawiaków i turystów nie związanych z uczelnią. Cały teren zieleni jest ogólnodostępny, choć ogrodzony i zamykany. Przestrzeń rekreacji obejmuje dziś ogród górny (2 000 m^2), zlokalizowany na dachu budynku i dolny o powierzchni 15 000 m^2. Od północy jego granicę stanowią tereny Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji, których obiekty pełnią funkcję jedynie infrastrukturalną.

[88]Artur Jerzy Filip, *Miasto na krawędzi - na krawędzi miasta* s.10
[89]Artur Jerzy Filip, *Miasto na krawędzi - na krawędzi miasta* s.11

Przebudowa/nadbudowa istniejących zabudowań infrastrukturalnych mogłaby wnieść nową jakość przestrzeni oraz nową funkcję w przestrzeń ulicy Karowej, od strony BUW-u natomiast stanowiłaby ramę dla przestrzeni rekreacyjnej ogrodu, poszerzając jednocześnie jego obszar. Jednocześnie kontynuacja tunelu Wisłostrady w kierunku północnym uwolniłaby tereny znajdujące się bezpośrednio nad wodą, dając szansę na stworzenie spójnego założenia ogrodowo - parkowego o charakterze miejskim, schodzącego aż nad samą rzekę, będącego chwilą oddechu pomiędzy intensywną zabudową Bulwarów Wiślanych. (punkt 2.2.4) Integracja ogrodu z pobliskimi terenami pozwoliłaby zwiększyć jego powierzchnię o ok. 20 000m^2, a więc ponad dwukrotnie w stosunku do jego aktualnej wielkości.

2.2.1.4 Punkt węzłowy - Bulwary Wiślane

Temat wykorzystania terenów nadwiślańskich w centrum Warszawy pojawia się co jakiś czas w miejskich dyskusjach w kontekście tematu "powrotu miasta nad rzekę", ciągle jednak władze stolicy nie mają jednej, sprecyzowanej wizji nabrzeża. Realizowane obecnie Bulwary Wiślane podniosą z pewnością jakość przestrzeni na styku miasta i rzeki, powstają jednak bez wcześniejszego, kompleksowego zagospodarowania nadwiślańskiego Powiśla. Wytyczne urbanistyczne do projektu bulwarów zakładały zaistnienie kontrastu pomiędzy brzegiem prawym - naturalnym oraz lewym - zurbanizowanym, jednak dość luźno traktowały potencjalną zabudowę wybrzeża. Budowa niemal kilometrowego odcinka Wisłostrady w tunelu w 2002 roku otworzyła nowe możliwości inwestycyjne w tym rejonie, które pomogłyby wykreować wielkomiejski charakter panoramy europejskiego miasta w rejonie Wisły i jednocześnie sfinansować budowę kolejnego odcinka tunelu w kierunku Starego Miasta. Stąd też propozycja warszawskiej pracowni 4am na wykorzystanie istniejącego już przekrycia ulicy i wprowadzenia tam miejskiej zabudowy.

W celu wyeliminowania bariery, jaką jest droga o klasie głównej ruchu przyspieszonego niniejszy projekt zakłada schowanie dalszego odcinka ulicy Wybrzeże Kościuszkowskie w tunel, co spowodowałoby uwolnienie kolejnych obszarów pod potencjalne inwestycje. Dzięki ogromnej wartości terenów nadrzecznych dalsze zagłębienie Wisłostrady mogłoby nie stanowić obciążenia dla miejskiego budżetu.

Aby uzmysłowić sobie, jak niewielkim kosztem mogłoby być dla miasta takie przedsięwzięcie można przeprowadzić proste obliczenie, wykorzystujące następujące dane:

1. długość istniejącego tunelu Wisłostrady: ok. 900m
2. koszt budowy w latach 2001 - 2002: ok 210 mln zł[90]

3. długość potencjalnego przedłużenia tunelu na odcinku od dzisiejszego wyjazdu z tunelu w kierunku północnym do mostu Śląsko - Dąbrowskiego: ok 660m; szacowany koszt budowy przy uwzględnieniu wzrostu cen w ciągu ostatnich 10 lat oraz krótszego dystansu proponowanego zagłębienia można przyjąć koszt budowy na porównywalnym poziomie, tj. ok. **210 mln zł.**

4. powierzchnia działek budowlanych nad samą rzeką, uzyskana po wybudowaniu tunelu: ok 8150 m^2, powierzchnia działek w bezpośrednim sąsiedztwie: ok 9500 m^2 (działka przy ul. Bednarskiej oraz działka przy skrzyżowaniu ulicy Dobrej i zjazdu z mostu Śląsko - Dąbrowskiego); razem: 17650 m^2

koszt metra kwadratowego działki w rejonie Powiśla: ok 12000 zł [91]; zakładając ograniczenie wysokości zabudowy do 4-6 kondygnacji przy możliwości wykorzystania niemal 100% powierzchni części działek powyższa cena wydaje się być niewygórowana

[90] źródło: materiały prasowe
[91] przykładowa cena działki przy ul. Leszczyńskiej, o powierzchni zabudowy ok. 75% z możliwością wprowadzenia zabudowy wielorodzinnej o wysokości do 8 kondygnacji wynosi 13 725 według jednej z ofert portalu internetowego dom.gratka.pl

Dochód wynikający ze sprzedaży działek:

zabudowa bezpośrednio nad tunelem: 97,8 mln zł

zabudowa działek sąsiadujących obecnie z Wybrzeżem Kościuszkowskim, których atrakcyjność wzrośnie po wybudowaniu tunelu: 114 mln zł

Dochód razem: **211, 8 mln zł**

Dopuszczając wystąpienie dużego marginesu błędu w powyższych obliczeniach oraz nieuwzględnienie wielu aspektów (opodatkowanie, ryzyko związane z zaawansowaną technologią budowy, możliwy spadek cen nieruchomości) można zdecydowanie stwierdzić, że realizacja tunelu Wisłostrady na odcinku od obecnego wyjazdu z tunelu do mostu Śląsko-Dąbrowskiego jest możliwa przy użyciu niewielkiej ilości środków publicznych lub nawet z uzyskaniem wpływów do kasy miejskiej z tego tytułu. Ponadto powyższe obliczenia uwzględniły przeznaczenie części uzyskanej powierzchni na miejski park nadwiślański, a więc częściowe zachowanie gruntów dla realizacji celów o charakterze publicznym.

Niemierzalnym zyskiem natomiast jest wzbogacenie oferty usługowej w rejonie nabrzeża, a co za tym idzie - zbliżenie miasta w kierunku rzeki oraz zwrócenie go w stronę do tej pory zapomnianą - w stronę Pragi.

2.2.2 KŁADKA PIESZO - ROWEROWA - most, który żyje

W granicach Warszawy istnieje obecnie 9 mostów, z których wszystkie są obiektami o charakterze komunikacyjnym lub nawet tranzytowym, gdzie użytkownikami uprzywilejowanymi są osoby zmotoryzowane, poruszające się po mieście samochodem. Jedynie mosty wybudowane po roku 2000 zapewniają możliwość bezpiecznej przeprawy dla rowerzystów oraz pieszych - pozostałe oferują jedynie wąskie chodniki, na których zmieścić się muszą użytkownicy obu tych grup, a w przypadku mostu Łazienkowskiego próba przekroczenia go rowerem może skończyć się w najlepszym przypadku mandatem.

O ile więc część obecnych mostów zapewnia w pewnym stopniu możliwość fizycznego kontaktu mieszkańców lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Warszawy, to niestety jakość ich przestrzeni nie zachęca do pokonywania tego dystansu pieszo lub rowerem. W kontekście obecnie panujących trendów w kierunku przekazywania przestrzeni śródmieścia użytkownikom niezmotoryzowanym Warszawa pozostaje miastem mocno zacofanym, a polityka priorytetu dla ruchu samochodowego utrwala schemat podziału miasta na dwie odrębne części.

Odwrócenie priorytetów jest konieczne dla zmiany wizerunku Warszawy - most, który zapewni pieszym i rowerzystom bezpieczną i atrakcyjną drogę z jednego brzegu na drugi byłby znacznie większym krokiem zbliżającym Pragę do Śródmieścia niż kilka kolejnych przepraw samochodowych.

2.2.2.1 Funkcja

Na wysokości Warszawy Wisła jest rzeką wyjątkowo szeroką, dystans 400m w linii prostej może zniechęcić wielu użytkowników do skorzystania z przeprawy drogą pieszą. Dlatego wykorzystywana już w średniowieczu idea mostów mieszkalnych może być dobrym sposobem dla skrócenia odczuwalnego dystansu dzielącego dwie

części miasta. Zapewnienie dostępu do atrakcyjnych funkcji wzdłuż kładki pozwoli zwiększyć jej dostępność i zapewnić większą liczbę jej użytkowników.

"Most żyjący" może być celem wizyty samym w sobie dla wielu użytkowników, co z kolei pobudzi do życia także sąsiadujące ze sobą brzegi. Jednak oprócz zwiększenia aktywności nad rzeką oraz oczywistej funkcji komunikacyjnej most obudowany funkcją może okazać się korzystny pod względem ekonomicznym. Wynajem powierzchni dostępnej w rejonie kładki daje szansę na to, żeby stała się ona obiektem samofinansującym się. W historii Europejskich miast znane są przypadki, gdzie wielofunkcyjne mosty generowały duże dochody i pozwalały na budowę lub utrzymanie kolejnych obiektów. Było tak w przypadku średniowiecznego London Bridge, gdzie powierzchnia użytkowa przeprawy była rzeczywiście imponująca (wysokość zabudowy na powierzchni mostu dochodziła do 7 kondygnacji). Zyski były w tym przypadku tak duże, że pomimo zburzenia mostu pozostawił on w spadku fundusze pod nazwą Bridge House Fund, które dzięki dobremu zarządzaniu przynoszą dziś dochód w wysokości 10 mln funtów rocznie dla miasta Londyn.[92] Początkowo środki miały być gromadzone na cele remontowe, jednak ich ilość wystarczała na dużo szerszy zakres działania. Należy oczywiście pamiętać, że początkowe fundusze pochodziły nie tylko z wynajmu lokali, ale także z opłat za przejazd w postaci myta - czego dziś nie należy się spodziewać w miejscu lokalizacji kładki, jednak przypadek ten daje podstawę do oczekiwania co najmniej częściowego zwrotu kosztów budowy obiektu.

Opłacalność budowy kładki wyposażonej w funkcje w warunkach współczesnych została już potwierdzona poprzez badania, jakie przeprowadzono na zlecenie władz Londynu. Analiza kosztów powstania, utrzymania i potencjalnych zysków z zamieszkałego mostu łączącego dwa brzegi Tamizy w centrum miasta wykazała, że przedsięwzięcie mogłoby być przeprowadzone przez podmiot prywatny w ramach inwestycji, bez żadnego udziału publicznych pieniędzy. O powodzeniu takiego działania świadczą głównie dwa aspekty - lokalizacja zapewniająca odpowiednio wysoki dochód z czynszów oraz odpowiednio duża powierzchnia użytkowa, uwzględniająca jednocześnie racjonalność konstrukcji.

W przypadku warszawskiej lokalizacji ulice Karowa i Okrzei wyznaczają geometrycznie niemal centrum strefy śródmiejskiej, łącząc tereny silnie zurbanizowane (Powiśle) i planowane do silnej urbanizacji (Port Praski) - trudno więc o bardziej atrakcyjną lokalizację. Można zatem wysnuć przypuszczenie, że inwestycja ta byłaby opłacalna ekonomicznie i zasadna, nawet jeśli wymagałaby pewnego dofinansowania z budżetu miasta

2.2.2.2 Historyczne mosty żyjące

LONDON BRIDGE

Jednym z najwcześniejszych przykładów mostu wypełnionego funkcją był średniowieczny most nad Tamizą w Londynie, oddany do użytku w 1209 roku. O bardzo skomplikowanym technicznie procesie budowy mostu świadczył fakt, że jego budowa trwała 33 lata i zakończyła się już po śmierci jego pomysłodawcy.

Po 400 latach od momentu jego powstania na powierzchni mostu znajdowało się ponad 200 budynków o wysokości do ok. 20m. Oprócz sklepów i mieszkań gospodarzy w środkowej części mostu znajdowała się kaplica o imponującej wielkości w stosunku do niektórych lokalnych kościołów, z dostępem bezpośrednio od strony rzeki. Część obiektów zawieszona była nad drogą, tworząc tunel dla osób przeprawiających się przez rzekę. Szerokość przejazdu wynosiła zaledwie 4 metry, tworząc dwa pasy dla wspólnego ruchu powozów i pieszych, przez co przejazd na drugi brzeg często mógł trwać nawet godzinę. Jest to przykład najdłuższego wielofunkcyjnego mostu, o największej różnorodności funkcji - ze względu na swoją wielkość i kompleksowość często porównywany był do małego miasta.

[92] źródło: Living Bridges, s. 17

Jednak skala przedsięwzięcia i trudności w utrzymaniu budynku powodowało potrzebę jego ciągłych napraw, co mogło być inspiracją do powstania piosenki dla dzieci *London Bridge is falling down.* Decyzją władz wszystkie domy i sklepy zostały zniszczone w latach 1758-62, a cały most został na początku XIX wieku zastąpiony typową konstrukcją mostu stanowiącego jedynie komunikację.

PONTE VECCHIO

Nieco późniejszym, ale za to funkcjonującym do dziś przykładem żyjącego mostu jest Most Złotników na rzece Arno we Florencji. Początkowo na moście powstawały sklepy handlarzy ryb i mięsem, później garbarzy. Dopiero w 1593 roku na mocy decyzji księcia Ferdynanda I zostały one zastąpione przez pracownie złotników i jubilerów, co miało podnieść prestiż obiektu. W 1565 roku nad butikami poprowadzono korytarz (korytarz Vasariego), który umożliwiał połączenie Palazzo Vecchio z Palazzo Pitti.

Ponte Vecchio był jedynym mostem, który ocalał tu po II wojnie światowej. Do dziś jest symbolem miasta, jego wizytówką i atrakcją przyciągającą turystów od lat.

MOSTY PARYSKIE

Kolejnym miastem po Londynie i Florencji, które doczekało się budowy wielofunkcyjnych mostów, był Paryż. Przez kilka wieków wszystkie cztery istniejące w tym mieście mosty były otoczone budynkami, odznaczając się przy tym wysokim stopniem urbanizacji. Jeden z projektów, choć niezrealizowany, zakładał na tyle silną urbanizację przestrzeni mostu, że potencjalny użytkownik pozostałby nieświadomy tego, że pod jego stopami płynie rzeka. Obiekty te były niezwykle wdzięczne i lubiane przez mieszkańców, często stając się sceną miejskich wydarzeń.

Jednak XVIII wiek przyniósł w stolicy Francji zmianę myślenia o sposobie komunikacji w mieście. Priorytetem stała się możliwość wygodnego poruszania się po Paryżu pojazdem, dlatego też żaden zamieszkały most tutaj nie przetrwał. Wszystkie zostały zburzone i zastąpione przez typowe mosty o charakterze wyłącznie komunikacyjnym.

PONTE RIALTO

Wenecki most Rialto powstał nad Kanałem Grande we Włoszech w latach 1588-1591. Wewnątrz mostu usytuowane są kupieckie kramy, rozdzielone charakterystycznymi arkadami oraz uliczką, która dzieli butiki na dwa rzędy.

PULTENEY BRIDGE

Zbudowany nad rzeką Avon w Bath w południowo - zachodniej części Anglii jest ostatnim wielofunkcyjnym mostem, jaki został kiedykolwiek zrealizowany. Wzniesiony został z kamienia, w 1773 roku. Kramy i małe sklepy szczelnie wypełniają obie strony mostu na całej jego rozpiętości.

Z czasem zaniknęły czynniki, które były powodem powstawania mostów w formie zabudowanej. Mosty przestały pełnić swoją obronną funkcję, która wymagała przestrzeni mieszkalnej na ich powierzchni. Zniknęły z przestrzeni miast młyny wodne, zaniknęła potrzeba pobierania myta przy wjeździe do miasta, a więc i punkty poboru opłat przestały być potrzebne. Istotna zaleta mieszkania nad wodą w czasach średniowiecza straciła swoją ważność na skutek rozwoju systemów odprowadzania ścieków. W mieście zaczęła przeważać potrzeba szybkiego przemieszczenia się za pomocą pojazdów, a wąskie uliczki obudowane funkcjami nie stanowiły odpowiedzi na tę potrzebę. Przyczyn upadku tego typu budowli można też doszukiwać się w zmianie sposobu kształcenia

architektów i konstruktorów - w XVIII wieku oficjalnie rozdzielono te 2 zawody, a budynki na moście były w pewnym sensie efektem ich współdziałania.

Niemniej jednak idea mieszkania nad wodą nadal fascynowała projektantów, choć ich projekty pozostawały jedynie w formie papierowej. Propozycje Melnikova na budowę garażu w konstrukcji mostu w Paryżu, architektów Jellicoe i Coleridge na budowę wielopiętrowego mostu w Vauxhall czy projekty zabudowy Zatoki Tokijskiej świadczą o ciągłej atrakcyjności pomysłu wykorzystania mostu jako czegoś więcej, niż tylko komunikacja.

Obecnie coraz bardziej poważnie traktuje się możliwość powrotu do idei żyjących mostów, powstaje coraz więcej projektów zyskujących powszechną akceptację władz miejskich i społeczeństw.

Koncepcja projektowanej kładki pieszo-rowerowej obudowanej funkcją została opisana szczegółowo w rozdziale 3.

2.2.3 Ulica Okrzei

Przed rokiem 1784 zwana Brukowaną, do roku 1850 - Brukową. Razem z przedłużeniem w kierunku wschodnim - ulicą Ząbkowską, przecinającą wały miejskie kontynuowała się dalej (w części jako obecna ul. Kawęczyńska) pod mianem "wielka ulica (trakt) na Litwę przez Ząbki."[93] Razem z równoległą ulicą Kłopotowskiego (wytyczoną później, ówczesną Brukową) łączyła tereny Pragi z lewobrzeżną Warszawą poprzez mosty łyżwowe, wytyczane pomiędzy Brukową i Bednarską oraz Brukowaną i Bednarską. Nazwy obydwu ulic świadczą oczywiście o istnieniu w tych miejscach brukowanych nawierzchni.

Obecnie jest ulicą jednokierunkową, o 3 pasach ruchu w jedną stronę, nieprzystosowaną do ruchu rowerów w przeciwnym kierunku oraz mało przyjazną użytkownikom pieszym. W związku z tym wzdłuż ulicy działa obecnie niewielka ilość lokali gastronomicznym, a jedynym istotnym punktem przyciągającym większą ilość użytkowników jest funkcjonujące od roku 2007 Kino Praha w nowym gmachu przy skrzyżowaniu z ulicą Jagiellońską.

Propozycją przestrzenną dla ulicy Okrzei, oprócz przywrócenia bruku i zastąpienia komunikacji samochodowej tramwajem jest utworzenie wejściowego placu, w miejscu początku (lub też zwieńczenia) kładki prowadzącej przez Wisłę. Jego integrację z przestrzenią kładki pieszo-rowerowej zapewnić ma szerokie przejście dla pieszych przez ulicę Wybrzeże Helskie, którego docelowa klasa nie powinna być wyższa niż droga zbiorcza, a liczba pasów ruchu powinna zostać ograniczona

2.2.3.1 Port Praski

Obszar Portu Praskiego pomiędzy ulicami Okrzei, Jagiellońską, Zamojskiego i Sokolą jest terenem o powierzchni 38 hektarów, będącym obecnie w całości własnością prywatną. Według przygotowanej przez inwestora koncepcji, w dużym stopniu zgodnej z przygotowywanym dla tego obszaru Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, wokół basenu znaleźć ma się intensywna zabudowa o zróżnicowanej funkcji i skali. Zabudowa mieszkaniowa skupiona w tradycyjnej, miejskiej strukturze oraz 4 wysokościowce wraz z zabudową o charakterze usługowym stanowić mają wielofunkcyjne centrum Pragi, odciążające lewobrzeżną strefę śródmieścia.

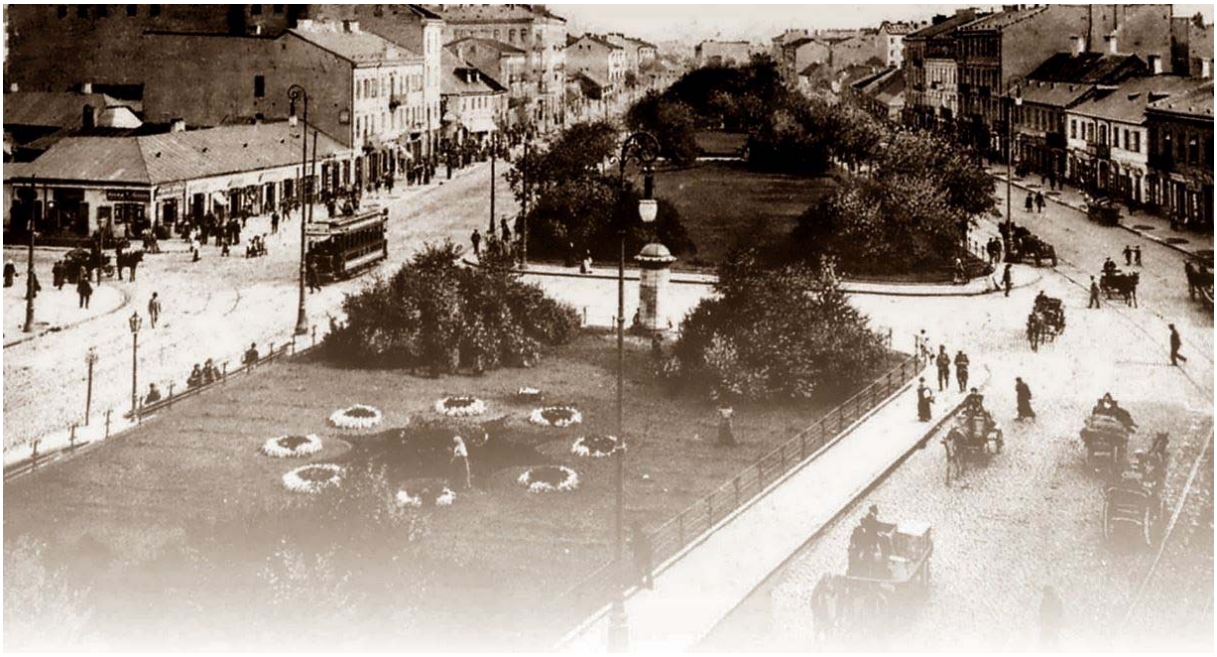
Intensywna, atrakcyjna zabudowa wokół kanałów Portu Praskiego może stworzyć nowy wizerunek prawobrzeżnej Warszawy oraz uzasadnia lokalizację kładki pieszo - rowerowej łączącej ulicę Okrzei z ulicą Karową.

[93] Zieliński Jarosław, Atlas dawnej architektury ulic i placów Warszawy, s.233

2.2.3.2 Punkt węzłowy - Ulica Targowa

Historia ulicy Targowej sięga końca XII wieku, swój obecny kształt zawdzięcza okresowi rozkwitu w wieku XIX. Jak wskazuje nazwa ulicy, przeznaczeniem ulicy było targowisko, a w nim głównymi towarami było bydło, trzoda chlewna, bryczki czy konie. Stąd też poszerzony kształt ulicy, typowy również dla innych targowisk powstających u wlotu do miasta - jak np. ulica Puławska czy Długa w lewobrzeżnej części Warszawy. W roku 1866 na Targowej zlokalizowano torowisko dla tramwaju konnego, przeprowadzone w pasie jezdni ulicy. Targ istniał tu do roku 1880, a po jego likwidacji na jego obszarze, czyli w środku ulicy urządzono skwer. Tramwaj elektryczny pojawił się tu w 1909 roku, do czasu wojny jednak nadal jeździł po zewnętrznej linii skweru. Dopiero po wojnie na skutek wzrostu znaczenia komunikacji samochodowej tramwaj zlokalizowano w jego centralnej części, ograniczając w ten sposób powierzchnię skweru na rzecz zwiększenia przepustowości drogi. Choć na fotografiach z lat 60' nawierzchnia jezdni jest ciągle brukowana, a ruch samochodowy nie wydaje się być bardzo uciążliwy.

Historyczne zdjęcia ulicy Targowej pokazują reprezentacyjny charakter ulicy będącej centrum Pragi, ze starannie utrzymaną miejską zielenią. Obecnie dominacja aut w przestrzeni miejskiej doprowadziła do spadku jakości przestrzeni w tej części dzielnicy, nadając ulicy Targowej charakter tranzytowy. Brak wschodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej oraz innych powiązań jak np. Aleja Tysiąclecia powoduje, że Targowa jest dziś jednym z niewielu istniejących na praskim brzegu połączeń pomiędzy północnymi i południowymi dzielnicami Warszawy.



Rys.17. Ulica Targowa przed rokiem 1914[95]

W roku 2011 w związku budową II linii metra ulica Targowa została całkowicie wyłączona z ruchu na odcinku od ul. Ząbkowskiej do ul. 11 listopada, a częściowo również zwężona na pozostałym odcinku. Wbrew powszechnie panującym opiniom nie nastąpił tutaj paraliż komunikacyjny - przez 2 lata miasto funkcjonuje zupełnie normalnie pomimo braku tego istotnego powiązania. Jako alternatywę dla Targowej podróżujący samochodem wybrali w dużym stopniu ul. Wybrzeże Helskie lub ul. Jagiellońską. Co jednak ważniejsze, sytuacja ta mogła skłonić wielu

[95] źródło: http://fotopolska.eu/Warszawa/u80789,ul_Targowa.html

użytkowników aut do korzystania z komunikacji miejskiej, a w związku z otwarciem w pobliżu stacji metra należałoby zmierzać do utrzymania tej tendencji.

Doświadczenie to pokazuje, że wprowadzenie pewnych zmian w organizacji ruchu ulicy Targowej jest możliwe już teraz, bez konieczności czekania na budowę obwodnicy śródmiejskiej. Bazując na tym założeniu został opracowany społeczny projekt uspokojenia ruchu i stworzenia bardziej przyjaznej przestrzeni dla pieszych w rejonie Targowej na odcinku od ul. Kijowskiej do Białostockiej. Jego celem było jej otwarcie w kształcie pozwalającym na równomierny podział przestrzeni dla wszystkich grup użytkowników poruszających się w mieście - a więc zarówno pieszych, rowerzystów, osób poruszających się komunikacją miejską oraz samochodem. Projekt został opracowany w taki sposób, aby w niewielkim stopniu ingerować w istniejące krawężniki, co miałoby zapewnić niskie koszty i możliwość jego szybkiej realizacji. Pomyślany został jako etap przejściowy, który zapoczątkuje proces myślenia o docelowym kształcie zarówno ulicy Targowej, jak i całego centrum Pragi.

Rys. 18. Ulica Targowa według społecznego projektu uspokojenia ruchu po otwarci II linii metra; rysunek autorski

Atrakcyjność ulicy będącej wizytówką całej dzielnicy może stanowić magnes przyciągający gości z lewobrzeżnej Warszawy oraz stanowić jeden z pierwszych przystanków lub celów podróży użytkowników Traktu Praskiego.

2.2.4 Ulica Ząbkowska

Ulica Ząbkowska jest fragmentem historycznego traktu prowadzącego niegdyś na Litwę oraz w kierunku Ząbek, którego przekrój przy skrzyżowaniu z ulicą Targową wynosi jedynie 15 m. Jest to najwęższy odcinek Traktu Praskiego, który paradoksalnie stanowi trasę przelotową dla największej liczby aut zmierzających do Warszawy już nie tylko z Ząbek, ale też wielu innych podwarszawskich miejscowości. Jego rola komunikacyjna zwiększyła się jeszcze bardziej w okresie budowy stacji metra Dworzec Wileński, która spowodowała zamknięcie dla ruchu aut prywatnych równoległej Alei Solidarności. Z drugiej strony, zachowany został tu historyczny bruk wraz ze śladem torowiska tramwajowego, a okoliczne kamienice przeszły gruntowny remont. Dlatego też fragment tej ulicy od dawna aspiruje do bycia lokalną promenadą, a liczne lokale gastronomiczne funkcjonują tu od dawna pomimo uciążliwości komunikacyjnych.

Podniesienie jakości przestrzeni ulicy Ząbkowskiej poprzez wyeliminowanie ruchu tranzytowego oraz wprowadzenie tramwaju jako liniowej komunikacji zapewni większy dostęp do występujących wzdłuż niej obiektów i miejsc kulturotwórczych, co z kolei wspomoże ich rewitalizację.

2.2.4.1 Bazar Różyckiego

Bazar Różyckiego ze swoją ponad stuletnią historią jest dziś najstarszym targowiskiem w Warszawie. Druga połowa wieku XIX wraz z uruchomieniem kolei Petersburskiej i Terespolskiej przyniosła intensywny rozwój Pragi, a tym samym i rozkwit handlu, który koncentrował się w rejonie ulic: Targowej, Ząbkowskiej, Brzeskiej, Kępnej. Dzisiejsza forma bazaru w tym rejonie miała swój początek w 1901 roku, kiedy Julian Józef Różycki nabył kilka posesji i nadał im charakter handlowy. Bazar rozwijał się szybko, a wśród różnych narodowości kupców przeważali Polacy i Żydzi. Koncentracja handlu w tym miejscu była impulsem do rozwoju okolicznych zakładów rzemieślniczych, do dziś będących pewnym wyróżnikiem Pragi.

Zakres towarów w czasie długiego okresu działania bazaru obejmował niemal każdy rodzaj asortymentu - od najbardziej podstawowych artykułów odzieżowych i żywnościowych po modne i luksusowe produkty czy nawet broń i amunicję w okresie II wojny światowej. Tutejsze flaki i pyzy były nie tylko specjalnością "Różyca" ale też kulinarnym przysmakiem warszawskim. Targowisko stało się nie tylko miejscem handlu ale również przestrzenią spotkań mieszkańców i ośrodkiem kulturalnym okolicy. Bazar znajdował swoje miejsce w literaturze, malarstwie, karykaturze. *Wiechowskie postacie bazarowe uosabiały folklor warszawski. U wielu Warszawiaków nawykiem, przyzwyczajeniem a trochę i modą było bywanie na Bazarze Różyckiego, żeby wchłonąć zanikający folklor starej Pragi, starej Warszawy*.[96]

W II połowie XX wieku kilkakrotnie próbowano likwidować Bazar, a działalność targowiska na stadionie X-lecia w latach 90' bardzo negatywnie przełożyła się na obroty w rejonie Bazaru Różyckiego. Obecnie jakość oferowanych tam towarów i usług z trudem konkuruje z pobliskimi sklepami czy centrami handlowymi. Potencjał tego miejsca wraz z jego tradycją warte są podjęcia działań zmierzających do jego rewitalizacji tak, aby służyć mógł różnym grupom społecznym, w różnym przedziale wiekowym. Oprócz poprawy estetyki samego bazaru warto więc odświeżyć ofertę, zachowując produkty żywnościowe jako element stały, przyciągający codziennie pobliskich mieszkańców oraz wprowadzając cykliczne, wyspecjalizowane targi stanowiące atrakcję dla szerszego grona odbiorców z całej Warszawy.[97]

2.2.4.2 Warszawska Wytwórnia Wódek "Koneser"

Pozostałości dawnej Wytwórni Wódek "Koneser" są jednym z najbardziej rozpoznawalnych kompleksów świadczących o przemysłowej historii Pragi. Jako jeden z niewielu (obok zabudowań pofabrycznych przy ulicy Mińskiej) doczekał się planów rewitalizacji, systematycznie realizowanych. Choć koncepcja w pełnym zakresie podporządkowuje się wymaganiom rynku, to równolegle przewiduje również współpracę z Muzeum Narodowym i utworzenie w jednym z budynków stałej Galerii Designu prezentującej dzieła polskiego wzornictwa i sztuki użytkowej. Oprócz mieszkań, biur i lokali usługowych znajdzie się tu miejsce także dla sztuki, choć z pewnością w wymiarze czysto komercyjnym, a nie społecznym. Niemniej jednak Centrum Praskie Koneser ma szansę stać się drugim, oprócz Portu Praskiego, wielofunkcyjnym obszarem skupiającym życie dzielnicy łączącym praską tradycję ze współczesnością.

2.2.5 Ulica Kawęczyńska

Niegdyś ulica wjazdowa do miasta - dziś zwieńczona Bazyliką i Parkiem na Michałowie nie ma swojej kontynuacji w stronę Targówka. Ślepo zakończona nasypem kolejowym ulica Kawęczyńska jako jedyna nie

[96] źródło: http://www.bazarrozyckiego.pl/index.php?page=Historia-Bazaru-Rozyckiego

[97] możliwe kategorie produktów, których oferta może być konkurencyjna na poziomie ogólnomiejskim: rowery/części motoryzacyjne, meble / antyki), sztuka, biżuteria, odzież, warzywa i owoce ekologiczne

boryka się problemami komunikacyjnymi. Przeprowadzony w roku 2013 remont ulicy przyniósł poprawę jakości przestrzeni - przywrócony na pewnym fragmencie bruk wraz z wąskimi pasami z płyt betonowych przy skrajni jezdni udostępnia ulicę rowerzystom przy zachowaniu historycznej nawierzchni brukowej.

Ulica Kawęczyńska nieco różni się od pozostałych odcinków Traktu Praskiego i dużo bardziej przypomina o industrialnej przeszłości Pragi. Część z obiektów ciągle funkcjonuje jako zakłady przemysłowe, jak np. zatrudniająca 40 osób Warszawska Fabryka Farb Graficznych w budynku z numerem 9; część z nich została już przekształcona w obiekty a charakterze kulturalnym jak np. pobliska Fabryka Trzciny. Ciągle jednak istnieją obszary dawno zapomniane czy nie spełniające prawidłowo swojej funkcji, które czekają na swoją nową rolę w praskiej, miejskiej strukturze.[98]

2.2.5.1 Zajezdnia tramwajowa - Muzeum Komunikacji

Zakład Eksploatacji Tramwajów R-2 Praga został uruchomiony w roku 1925 i stanowił w owym czasie największy tego typu obiekt w Warszawie. W dzisiejszych warunkach jej skala okazuje się niewystarczająca, dlatego też powstają plany budowy nowej zajezdni w rejonie pętli Żerań Wschodni i przeniesienia tam całej obsługi obecnej zajezdni na Kawęczyńskiej. Takie działanie otwiera drogę do adaptacji jej zabytkowych zabudowań dla nowej funkcji. W dyskusjach na temat tych planów najczęściej pojawia się hasło Muzeum Komunikacji, a jego szczegółowa koncepcja został opracowany w ramach dyplomu magisterskiego na Wydziale Architektury przez Karolinę Tunajek we współpracy z prof. Ewą Kuryłowicz. Realizacja w tym obiekcie funkcji o charakterze kulturalnym mogłaby stanowić istotny element Traktu Praskiego, przyciągający szczególną grupę użytkowników miasta.

2.2.5.2 ul. Kawęczyńska 26 - drewniany budynek mieszkalny.

Przez długi czas znaczący odsetek praskiej zabudowy stanowiły budynki drewniane, najczęściej 1 lub 2 - kondygnacyjne. Przedwojenne zdjęcia już XX-wiecznej ulicy Ząbkowskiej czy Targowej ciągle jeszcze uwieczniają niską zabudowę drewnianą. Choć świadczy to o niskim standardzie życia na Pradze, jej małomiasteczkowym charakterze i znikomym znaczeniu w strukturze Warszawy, to jednak w dużym stopniu stanowi część historii dzielnicy. Stąd też zachowanie jednego z takich obiektów w rejonie nieco dalszej Pragi pomoże przechować pamięć o losach dzielnicy, a przy okazji stanowić będzie niecodzienny w widok w przeciągu najbliższych lat stając się jedynym takim obiektem w otoczeniu gęstej zabudowy o charakterze śródmiejskim.[99]

2.2.5.3 Warszawska Fabryka Sprężyn zwana Drucianką oraz zabudowania Młyna Michla przy ul. Objazdowej wraz przyległymi terenami Parku na Michałowie - Centrum Aktywności Lokalnej

Zabudowania fabryki zostały oddane do użytku jeszcze w XIX wieku, w roku 1899, pod szyldem Spółki akcyjnej Warszawski Fabryki Drutów, Sztyftów i Gwoździ. Była jednym z ważniejszych zakładów przemysłowych przedwojennej Pragi, zatrudniając w okresie II RP 360 osób. Niestety działania wojenne dotkliwie zniszczyły tereny zakładu - przetrwał właściwie tylko jeden budynek fabryki, który po wojnie stał się początkiem nowej "Drucianki", funkcjonującej do roku 2000. Pomimo wpisania jej zabudowań do rejestru zabytków w 2010 roku zakład ulega widocznej degradacji.

---

[98] Ulica Kawęczyńska wraz z ulicą Radzymińską obejmują kwartały zabudowy o zachowanym w dużym stopniu przedwojennym układzie urbanistycznym. Znaczna część istniejących kamienic przetrwała okres II wojny światowej, jednak ich wartościowy charakter zaburzyło powstanie osiedla w formie geometrycznie zlokalizowanych bloków, ignorujących zachowaną sieć uliczną. Biorąc pod uwagę niską jakość budynków powstałych w tamtym okresie można założyć, że w przyszłości ich stan techniczny będzie powodem dla wymiany tego rodzaju zabudowy. Okres trwałości blokowisk z wielkej płyty określa się na około 90 - 100 lat, co w przypadku Szmulowizny oznacza kolejne 50 lat istnienia zabudowy blokowej. Będzie to jednocześnie okres wzmożonych inwestycji w rejonie Pragi w związku m.in. z oddaniem do użytku drugiej linii metra, dlatego też należy dołożyć wszelkich starań, aby powstająca nowa zabudowa była projektowana według wizji docelowego stanu dla tego rejonu. Celem takiego działania byłoby uniknięcie sytuacji, w której buduje się obiekty zlokalizowane względem zabudowy z wielkiej płyty, której trwałość jest ograniczona, co ostatecznie zablokowałoby w przyszłości zrównoważony rozwój tego obszaru, respektujący przedwojenną sieć uliczną.

[99] w 2005 roku rozpoczęto postępowanie mające na celu wpisanie obiektu do rejestru zabytków, do dziś jednak nie ma rozwiązania w tej sprawie

Równie zaniedbany, a niemniej ciekawy jest dziś pobliski budynek dawnego młyna parowego, zwany Młynem Michla, zlokalizowany przy ul. Objazdowej 2.

Wraz z terenami pobliskiego parku, niedawno nazwanego przez lokalną społeczność "Parkiem na Michałowie" teren ten ma szansę stać się nie tylko lokalnym centrum aktywności skupiającym okoliczną społeczność, ale także atrakcyjnym "industrialnym parkiem" stanowiącym zakończenie Traktu Praskiego. Przykład rozwiązania dla przekształcenia tych terenów w centrum usługowo - rekreacyjne przedstawia w swoim projekcie dyplomowym Karol Langie, łącząc tu zadania o charakterze komercyjnym ze społecznym aspektem rewitalizacji miejsc zabytkowych.[100]

2.3. Etapowanie

Powyższe elementy Traktu Praskiego stanowią zbiór inicjatyw i projektów, z których niektóre można uznać za trudne do realizacji z powodów finansowych bądź komunikacyjnych, a niezbędne dla funkcjonowania całej drogi jako pieszo-rowerowego szlaku. Dlatego też projekt przewiduje zastosowanie rozwiązań tymczasowych jako pierwszy etap na drodze do ukształtowania Traktu, które umożliwią stopniową poprawę jakości przestrzeni publicznej, szczególnie w rejonie prawobrzeżnej Warszawy.

Pierwszym, trudnym do przeprowadzenia projektem jest budowa przeprawy pieszo - rowerowej przez Wisłę, a bezpośrednie połączenie ulic Karowej i Okrzei stanowi podstawę dla zaistnienia Traktu. Najtańszym, niemal bezkosztowym rozwiązaniem jest tymczasowe połączenie promowe tych dwóch rejonów w relacji bezpośredniej, bez powiązania z innymi przystankami tramwaju wodnego. Problem z przejściem na drugą stronę rzeki obecnie generuje także Wisłostrada, dla której budowa tunelu jest rozwiązaniem również wybiegającym w przyszłość. Rozwiązaniem tymczasowym mogłoby być w tym miejscu naziemne przejście dla pieszych lub lokalizacja promu w relacji ulic Okrzei i Bednarskiej, gdzie obecny projekt Bulwarów Wiślanych przewiduje lokalizację przejścia podziemnego pod jezdnią Wisłostrady.

Drugim, istotnym elementem projektu jest wyłączenie z ruchu samochodów prywatnych ulic: Okrzei, Ząbkowskiej i Kawęczyńskiej, którego realizacja może być obecnie niemożliwa ze względu na trudny do przewidzenia termin ukończenia ulicy Nowokijowskiej. Możliwe byłoby jednak pewne ograniczenie ruchu aut w ulicy Okrzei, zakładające zmniejszenie liczby pasów z trzech do jednego, zmniejszenie ich szerokości do 2,75m oraz przywrócenie nawierzchni brukowej (należałoby zastosować bruk wyciszony). Pozwoliłoby to na ogólne uspokojenie ruchu aut oraz utworzenie drogi rowerowej lub pasów rowerowych w jezdni, co z kolei stworzyłoby przyjazne warunki do lokowania tu usług w parterach budynków wraz z ogródkami kawiarnianymi.

Istotnym aspektem zapewniającym napływ użytkowników w rejon Pragi już w początkowym etapie kształtowania Traktu Praskiego jest ogólna poprawa jakości przestrzeni publicznej na jej obszarze, uwzględniająca takie działania jak tworzenie stref ograniczonego ruchu samochodowego Tempo 30, poprawa jakości nawierzchni ulic, nasadzania zieleni i remonty zabytkowych kamienic, co może pobudzić powstawanie klubokawiarni i innych lokali centrotwórczych. Realizacja takich założeń być może będzie miała miejsce w najbliższym czasie dzięki rozpoczęciu pracy nad Zintegrowanym Programem Rewitalizacji Pragi Północ.

[100] dużą przeszkodę w realizacji projektu o takim charakterze stanowi proponowny przez miasto projekt Trasy Świętokrzyskiej, która przecina istniejący park niszcząc niemal 70% jego powierzchni oraz zakłada wyburzenie część zabudowań Młyna Michla. Protesty mieszkańców skłoniły władze miasta do negocjowania lokalizacji Trasy i możlwości przysunięcia jej do torów; Istotnym zagadnieniem są także parametry drogi, typowy dla "trasy" tranzytowej, a nie dla ulicy miejskiej - zagadnienie to również podlega dyskusji, a strona społeczna zaangażowana w ten problem postuluje (słusznie) przekształcenie projektu Trasy Świętokrzyskiej w ulicę Nowokijowską.

3. KŁADKA PIESZO - ROWEROWA

3.1 Opis projektu

3.1.1 OGÓLNE WYTYCZNE W ZAKRESIE PROJEKTOWANIA MOSTÓW NAD RZEKĄ WISŁĄ W REJONIE WARSZAWY.

3.1.1.1 Lokalizacja i kształtowanie podpór

Ze względu na niekorzystne i stałe oddziaływanie nurtu rzeki na elementy umieszczone pomiędzy wałami rzeki ilość podpór w nurcie rzeki powinna być jak najmniejsza. Każda dodatkowa kubatura w rejonie rzeki zmniejsza objętość koryta rzeki a tym samym powoduje większe zagrożenie powodziowe, dlatego też im mniejsza jest ilość podpór, tym łatwiej uzyskać zgodę Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej na budowę obiektu. Ponadto kształt podpory powinien stanowić jak najmniejszy opór dla masy płynącej wody oraz obiektów niesionych w jej nurcie. Jest to szczególnie istotne w okresie zimowym, kiedy duża ilość kry silnie oddziałuje na podpory mostów oraz w okresie wysokiego stanu wody, kiedy wraz z prądem rzeki niesione są takie elementy jak gałęzie, śmieci czy konary drzew.

Lokalizacja podpór nie powinna uniemożliwiać żeglugi wzdłuż Wisły, stąd też wszystkie podpory powinny znajdować się poza wytyczonym szlakiem żeglownym, który ze względu na ukształtowanie dna Wisły pomiędzy brzegami w okolicy ulic Karowej i Okrzei nie przebiega w geometrycznym środku koryta rzeki. W rejonie projektowanego mostu żegluga odbywa się tuż przy istniejącej tu ostrodze na prawym brzegu, wytyczającej wlot do Portu Praskiego. Z tego też względu wysokość mostu powinna być najwyższa właśnie w tym miejscu, umożliwiając przepływ statków o dużych gabarytach.

3.1.1.2 Minimalna wysokość mostu wymagana ze względu na umożliwienie żeglugi śródlądowej

Minimalna rzędna spodu konstrukcji projektowanego obiektu wynika z potrzeby umożliwienia żeglugi dużych obiektów w czasie występowania tzw. Wielkiej Wody Żeglownej. Statki transportujące ładunki o dużych objętościach charakteryzują się dużym zanurzeniem kadłuba, a więc ich żegluga możliwa jest jedynie w okresie występowania wysokiego poziomu wody.

Wysokość bezwzględna WWŻ jest różna na poszczególnych odcinkach Wisły ze względu na różnice położenia dna rzeki. W rejonie najbliższego mostu, tj. w okolicach mostu Śląsko - Dąbrowskiego rzędna WWŻ wynosi 80,95 m n.p.m. i rośnie w kierunku południowym do wysokości 81, 35 w rejonie mostu kolejowego "Średnicowego". Przyjmując, iż projektowany most znajduje się w odległości 1/4 odcinka dzielącego powyższe mosty można przyjąć, iż poziom Wielkiej Wody Żeglownej w jego rejonie wynosić może ok. 81,05 m n.p.m.

Najniższym prześwitem pomiędzy spodem konstrukcji a lustrem wody charakteryzuje się obecnie Most Świętokrzyski (6,80 m). Przyjmując założenie, że prześwit projektowanego mostu nie musi być większy niż prześwit mostu Świętokrzyskiego można ustalić, że projektowana rzędna spodu konstrukcji powinna wynosić minimum 87,85 m n.p.m. W warszawskim układzie wysokościowym Zero Wisły wysokość ta równa się 9,98 m n.p.W.[101]

[101] przyjęto poziom zera Wisły jako 77,87 m n.p.m.

Rzędna spodu konstrukcji projektowanej kładki pieszo - rowerowej powinna wynosić minimum 10 m n.p.W. w miejscu przecięcia ze szlakiem żeglownym, tj. w pobliżu istniejącej ostrogi na prawym brzegu rzeki.

3.1.1.3 Uwzględnienie sił poziomych spowodowanych nasileniem oddziaływania wiatru na obiekty zlokalizowane w obszarze doliny Wisły

Koryto rzeki stanowi obszar o wzmożonym oddziaływaniu wiatru na obiekty mostowe, stąd też ich konstrukcja powinna wytrzymać napór wiatru zarówno z kierunku północnego, jak i południowego. W starciu z siłą wiatru korzystna może być masywna konstrukcja obiektu. Zbyt lekka i smukła kładka w dni bardziej wietrzne może powodować niekomfortowe odczucie drgania mostu, co może skutkować okresowym wyłączeniem go z użycia. Działo się tak w przypadku Mostu Milenijnego w Londynie, który niedługo po otwarciu kołysał się na wietrze.

Kształtowanie kładki powinno również uwzględniać komfort pieszych i rowerzystów korzystających z przeprawy, zapewniając im częściową ochronę przed odczuciem chłodu spowodowanym silnym wiatrem.

3.1.1.4 Obszar NATURA 2000 - ochrona krajobrazu w rejonie prawego brzegu Wisły

Nieuregulowany praski brzegi Wisły stanowi nie tylko ważny korytarz migracyjny dla zwierząt, objęty programem NATURA 2000, ale też istotne miejsce wypoczynku mieszkańców Warszawy na łonie natury. Dziki krajobraz w centrum miasta jest dziś szczególną atrakcją stolicy, stąd też ingerencja w jego strukturę powinna respektować jego kontekst. Lewy, zurbanizowany brzeg rzeki różni się od prawego, w pełni naturalnego, dlatego też kładka w obu tych obszarach nie powinna być tym samym obiektem.

3.1.1.5 Projektowanie widoków

Projektowana kładka pieszo - rowerowa ma mieć charakter w dużym stopniu rekreacyjny, dlatego też zapewnienie odpowiednich widoków w atrakcyjnych kierunkach jest ważnym aspektem kształtowania jej formy. Najważniejszymi dominantami widocznymi z płaszczyzny mostu są: sylweta Starego Miasta, Bulwary Wiślane z potencjalną zabudową, wieżowce w centrum miasta, pobliskie mosty - szczególnie most Świętokrzyski i Śląsko - Dąbrowski, zieleń praskiego brzegu oraz wysoka zabudowa Portu Praskiego.

Umieszczenie funkcji w przekroju mostu nie powinno uniemożliwiać widoku w którymś z tych kierunków.

3.1.1.6 Powiązanie ze szlakiem żeglownym

Lokalizacja kładki w miejscu stanowiącym ważny szlak komunikacyjny wymaga uwzględnienia punktów węzłowych będących miejscem przecięcia z innymi, istniejącymi ciągami. Powiązanie z ciągami przebiegającymi wzdłuż brzegów Wisły, tj. ze ścieżką zlokalizowaną po prawej stronie rzeki oraz Bulwarami Wiślanymi wydaje się oczywiste. W kontekście wzrastającej roli Wisły w systemie transportowym miasta warto także uwzględnić lokalizację w okolicy projektowanej kładki przystanku tramwaju wodnego.

Jego lokalizacja powinna znajdować sie w miejscu wystąpienia dogodnych warunków dla żeglugi śródlądowej - szlak żeglowny wynikający z ukształtowania dna rzeki w tym rejonie przebiega w okolicy półkolistej ostrogi, zlokalizowanej po praskiej stronie Wisły. Przystanek nie powinien znajdować się zbyt blisko podpory mostu ze względu na występowanie w tym miejscu silnego nurtu.

3.1.2 GŁÓWNE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

3.1.2.1 KONCEPCJA

Projekt kładki pieszo rowerowej powstał w oparciu o powyższe wytyczne, łącząc wszystkie wymagania związane ze szczególną lokalizacją obiektu z ideą "żyjącego mostu" - kładki, która oprócz funkcji komunikacyjnej pełni również funkcję budynku. Dzięki atrakcyjnej ofercie usługowej na kładce odczuwalny dystans dzielący dwa brzegi rzeki może zostać wyraźnie skrócony, a koszty utrzymania budowy i utrzymania obiektu mogą zostać częściowo pokryte przez najemców powierzchni użytkowej.

Podstawowym założeniem projektowym jest kształtowanie kładki jako naturalnej kontynuacji ulicy, gdzie jedną pierzeję stanowi kubatura kładki, a drugą jest otwarcie widokowe w kierunku Wisły. Wprowadzenie funkcji pozwala dostarczyć większej ilości bodźców do przejścia dużego dystansu, jaki występuje w rejonie Wisły pomiędzy wałami, jednocześnie pozwala użytkownikom utrzymywać stały kontakt z rzeką. W przypadku wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych ochronę użytkownika zapewnić może podcień, z którego dostępne są także wszystkie funkcje obiektu. W przypadku rekreacyjnego wykorzystania obiektu do dyspozycji użytkownika jest taras na dachu budynku, zapewniający szerokie otwarcia widokowe w kierunku wszystkich istotnych elementów panoramy Warszawy.

Możliwość żeglugi śródlądowej w korycie Wisły zapewnia odpowiednia wysokość kładki w rejonie szlaku wodnego - na szerokości 50 m rzędna spodu konstrukcji wynosi więcej niż 10m n.p.W, co jest wartością porównywalną z rzędną spodu konstrukcji sąsiedniego Mostu Świętokrzyskiego (dokładne obliczenia w punkcie 3.1.1.2)

Część kubaturowa kładki została podzielona na dwa niezależne elementy, zlokalizowane po przeciwnych stronach ciągu pieszo - rowerowego, przy czym dwukondygnacyjna część kubatury umieszczona w części zachodniej kładki zlokalizowana została po północnej stronie ciągu, odsłaniając widok w kierunku Portu Praskiego, z kolei jednokondygnacyjny obiekt po stronie praskiej został zlokalizowany po stronie południowej ciągu, umożliwiając widok w kierunku panoramy Starego Miasta. Podział na dwa obiekty pozwala na uzyskanie 2 skali kładki - większej, zlokalizowanej po stronie lewobrzeżnej Warszawy, znajdującej się w kontekście dużego miasta oraz mniejszej, bardziej kameralnej, zlokalizowanej po stronie praskiej, znajdującej się w kontekście krajobrazowym obszaru NATURA 2000. Kubatura kładki stanowi jednocześnie osłonę przed wiatrem, stale obecnym w korycie rzeki.

Istotnym elementem koncepcji jest powiązanie kładki ze szlakiem żeglownym warszawskiego promu. Przystanek tramwaju wodnego został zaprojektowany jako ruchoma platforma, unosząca się wraz z nurtem rzeki, zlokalizowana nad istniejącą, półkolistą ostrogą, stanowiącą wlot do Portu Praskiego. Lokalizacja ta związana jest bezpośrednio z ukształtowaniem dna Wisły w tym rejonie, które posiada najniższą rzędną właśnie w okolicy ostrogi i pozwala na swobodny przepływ statków o większym stopniu zanurzenia. Na przystanek prowadzą schody, oparte na pochyłych podporach kratownic, pozwalające na swobodny dostęp użytkowników nadchodzących zarówno z kierunku lewobrzeżnej, jak i prawobrzeżnej Warszawy.

3.1.2.2 FUNKCJA

Konstrukcja kładki pozwala na zlokalizowanie funkcji w dwóch kubaturach - zlokalizowanej w pobliżu lewobrzeżnej części Warszawy, dwukondygnacyjnej o powierzchni podstawy ok. 1230m^2 oraz zlokalizowanej po

stronie praskiej, jednokondygnacyjnej o powierzchni podstawy ok. 815m^2. Celem projektu jest stworzenie na kładce przestrzeni inkluzywnej, z możliwie zróżnicowaną ofertą usługową, spełniającą ekonomiczne wymogi przeciętnego mieszkańca Warszawy.

W części parterowej konstrukcji projekt przewiduje funkcje typowe dla ulicznej pierzei - lokale gastronomiczne (w części zlokalizowanej w dużej odległości od nabrzeża są to lokale nie wymagające dużego zaplecza, jak np. klubokawiarnie, księgarnio-kawiarnie, lokale typu bistro, cukiernie, lodziarnie, pijalnie czekolady), a także butiki, galerie sztuki, nieduże targowiska. Restauracja wraz zapleczem kuchennym została przewidziana w części wschodniej kładki, bezpośrednio w pobliżu ul. Wybrzeże Szczecińskie.

Powierzchnia pierwszego piętra w dwukondygnacyjnej części kładki została zaprojektowana jako strefa aktywności, podzielona na dwa niezależne studia zaopatrzone w bloki sanitarne, posiadające niezależny dostęp. Powierzchnie te mogą być przeznaczone na różne funkcje związane z aktywnością fizyczną, jak np. szkoła tańca, studio sztuk walki, fitness club, szkoła baletu, studio jogi.

3.1.2.3 KONSTRUKCJA

Konstrukcja kładki składa się z dwóch stalowych przestrzennych powłok kratownicowych o wysokości 8m oraz 6m, skratowanych w obszarze osi konstrukcyjnych oraz płaszczyzn zewnętrznych. Przestrzenne powłoki kratownicowe stanowią kubaturę budynków, opartych na skrzynkowej blachownicowej podstawie o wysokości 3m, z której wysunięto wspornikowo trap kładki o szerokości 6-7m.. Blachownica stanowi jednocześnie podstawę kładki w części kubaturowej oraz w części ciągu pieszo - rowerowego. Rytm elementów konstrukcyjnych kratownicy stanowi podstawę kształtowania architektury obiektu, wyznaczając rytm elementów elewacji budynku. Podstawowy moduł tworzący powłokę został podzielony na dwa elementy powiązane ze sobą łącznikami w rozstawie co 1m, co pomóc ma uzyskaniu lekkości konstrukcji kładki.

Przestrzenna powłoka zlokalizowana po stronie zachodniej (dalej opisywana jako przęsło A) oparta jest na dwóch żelbetowych podporach zlokalizowanych w nurcie rzeki, których fundamenty oparte są na palach o długości 12m. Ukształtowanie podpór - wyostrzona krawędź w kierunku południowym pozwala na zminimalizowanie naporu kry płynącego z nurtem rzeki. Jedna z podpór pochylona jest względem lustra wody, pozwalając na utworzenie schodów prowadzących na powierzchnię przystanku promu wodnego (przeważająca część podpory jest w tym miejscu przedłużeniem blachownicy będącej podstawą kubaturowej części kładki). Wzdłuż północnej ściany zewnętrznej oraz węwnetrznej osi konstrukcyjnej kratownica została stężona cięgnem stalowym.

Kratownica zlokalizowana po wschodniej stronie kładki (dalej opisywana jako przęsło B) podparta jest w dwóch punktach, z których jeden jest pochyłą podporą opartą w nurcie rzeki, stanowiącą zejście na przystanek promu wodnego, drugi zaś stanowi przyczółek mostu w pobliżu ulicy Wybrzeże Szczecińskie.

Blachownica stanowiąca ciąg pieszo - rowerowy kładki oparta jest na trzech podporach w nurcie rzeki, jednej dodatkowej podporze zlokalizowanej w części lewobrzeżnych Bulwarów Wiślanych, oraz w obszarze dwóch przyczółków w rejonie ulic: Wybrzeże Kościuszkowskie oraz Wybrzeże Szczecińskie. Podpory zostały odsunięte w kierunku brzegów Wisły tak, aby ominąć obszar o najsilniejszym nurcie występujący w środku koryta rzeki.

3.1.2.4 KOSZTORYS

podstawowe dane budynku:

powierzchnia całkowita: 2775m^2; w tym: 2100m^2 (budynek A, dwukondygnacyjny) oraz 675m^2 (budynek B, jednokondygnacyjny)

powierzchnia użytkowa przeznaczona na wynajem: 2235m^2; w tym: 1690m^2 (budynek A, dwukondygnacyjny) oraz 545m^2 (budynek B, jednokondygnacyjny)

Ważnym elementem projektu jest uzyskanie korzystnego rachunku ekonomicznego i potwierdzenie założenia, że budowa kładki pieszo - rowerowej przez Wisłę w Warszawie nie musi wiązać się z dużymi nakładami środków z budżetu miasta. W celu uzyskania jak najszerszej wiedzy w zakresie potrzebnych nakładów i możliwych korzyści analizę ekonomiczną przeprowadzono przy użyciu dwóch metod.

METODA I (ANALIZA KOSZTÓW DODATKOWYCH)

Do obliczeń przyjęto koszt przystosowania konstrukcji kratownicy do funkcji użytkowej jako 2500zł/m^2; 15% tej kwoty przyjęto jako koszt wykonania przyłączy.

Koszty przystosowania konstrukcji do funkcji użytkowej wynoszą:

2775m^2*2500zł/m^2 = 6 937 500 zł ; 6 937 500 zł * 15% = 1 040 625 zł

razem: 7 978 125 zł

średnia cena wynajmu lokalu użytkowego w rejonie Powiśla wynosi: 100zł/m^2[102]

miesięczny dochód z wynajmu powierzchni usługowej wynosi zatem: 223500 zł

czas, po którym zwrócą się nakłady poniesione na przystosowanie konstrukcji kładki do pełnienia funkcji usługowej wynosi: 6 937 500zł/ 223500zł = 35,7 miesięcy

Po niespełna 3 latach funkcjonowania dochód z wynajmu powierzchni przewyższy dodatkowe nakłady poniesione na przystosowanie kładki do funkcjonowania jako budynku.

METODA II (ANALIZA PORÓWNAWCZA)

koszt budowy Mostu Świętokrzyskiego: ok 160 mln zł (długość mostu - ok. 400 m^2)

Kładka pieszo - rowerowa Ojca Biernatka w Krakowie: 38 mln zł (długość: 145m^2, koszt za 1 metr długości kładki: 0,256mln zł)

analogicznie można więc przyjąć, że koszt budowy standardowej kładki pieszo - rowerowej w Warszawie pomiędzy ulicą Karową i Okrzei o długości ok 400 m wynosiłby ok. 102 mln zł.

Z uwagi na to, że kładka wyposażona w funkcje przenosić będzie większe obciążenia niż kładka jedynie o funkcji komunikacyjnej (pieszo-rowerowej), a mniejsze obciążenia niż most samochodowy, należałoby przyjąć, że koszt budowy konstrukcji takiej kładki wynosiłby więcej, niż 102 mln zł, a mniej niż 160 mln zł. Jako szacowany koszt budowy konstrukcji kładki pieszo - rowerowej z funkcją usługową przyjęto więc kwotę 130 mln zł. Dodając do tej kwoty koszt dostosowania konstrukcji do funkcji użytkowej, obliczony według METODY I, całkowity koszt budowy kładki pieszo - rowerowej wyposażonej w funkcje wynosi ok. 138 mln zł.

Dodatkowe nakłady na wyposażenie kładki w funkcję wynoszą zatem według powyższych obliczeń ok. 36 mln zł, co przy obecnych kosztach wynajmu powierzchni pozwala na **zwrot tych kosztów po ok. 13 latach**. (36 000 000zł / 223500zł = ok 161 miesięcy)

[102] na podstawie aktualnych ogłoszeń komercyjnych

Po tym okresie zyski z wynajmu zaczynają zwracać koszty budowy samej kładki pieszo - rowerowej, po ok. 50 latach przynosząc całkowity zwrot inwestycji.

Powyższe obliczenia nie uwzględniają dodatkowych kosztów utrzymania i konserwacji obiektu, nie uwzględniają także dodatkowych zysków z opłat za prowadzenie ogródków kawiarnianych w przestrzeni kładki oraz wzrostu cen wynajmu spowodowanego inflacją. Pomimo dużego uproszczenia powyższe analizy pokazują, że wyposażenie kładki pieszo - rowerowej w funkcje może być korzystne dla budżetu miasta pod względem ekonomicznym. Jednocześnie przewidując zmianę polityki miejskiej w kierunku uprzywilejowania transportu pieszego i rowerowego można uznać, że ogromna ilość środków z budżetu miasta przeznaczana obecnie na rozbudowę dróg może w przyszłości zostać przekierowana na tego typu inwestycje. W związku ze zmianami myślenia na temat sposobu poruszania się po mieście[103] kładka pieszo - rowerowe mogłaby stanowić inwestycję transportową, a nie jedynie rekreacyjną.

3.2 OPIS TECHNICZNY

Dane ogólne:

	BUDYNEK A	BUDYNEK B
Ilość kondygnacji	2	1
Powierzchnia całkowita	2100m^2	675m^2
parter	1020m^2	675m^2
I piętro	1080m^2	0m^2
Powierzchnia użytkowa	1690m^2	545m^2
Wysokość względem poziomu ciągu pieszo - rowerowego	8,25m	6,2
Kubatura	8550m^3	4050m^3

3.2.1 ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO - MATERIAŁOWE

3.2.1.1 FUNDAMENTY/PODPORY

Konstrukcja obiektu oparta jest na 3 podporach zlokalizowanych w nurcie rzeki, jednej podporze dodatkowej zlokalizowanej w obszarze lewobrzeżnych Bulwarów Wiślanych oraz dwóch przyczółkach zlokalizowanych w strefie wałów lewego oraz prawego brzegu Wisły. Wszystkie fundamenty wspierające konstrukcję zostały wykonane jako żelbetowe, z uwagi na warunki wodne wsparte na palach o długości 12m. Część pali wspierających fundamenty podpór pochyłych została poprowadzona pod kątem zbliżonym do kąta nachylenia podpory w celu zapewnienia lepszego oporu w gruncie.

Podpory/przyczółki zostały w całości wykonane jako żelbetowe, podpory pochyłe natomiast stanowią kontynuację stalowej blachownicy, będącej podstawą konstrukcji kładki.

3.2.1.2 SYSTEM KONSTRUKCYJNY

Podstawą konstrukcji obiektu są dwa przęsła skonstruowane jako przestrzenne kratownicowe powłoki o rozpiętości odpowiednio: 185m oraz 100m oraz wysokości odpowiednio 8m oraz 6m, pełniące funkcje użytkowe, współpracujące z blachownicą o wysokości 3m stanowiące ich podstawę oraz podstawę ciągu pieszo - rowerowego.

elementy kratownicowe

[103] obecnie w Kopenhadze ok. 30 procent dojazdów do pracy odbywa się na rowerze, władze miasta oczekują wzrostu tego wskaźnika do ok. 50%; inwestycje rowerowe w Warszawie również nakierowane są na propagowanie roweru jako codziennego środka komunikacji

Powłoki kratownicowe składają się ze stalowych elementów ramowych o przekroju dwóch rur prostokątnych (30x50cm) zespolonych ze sobą łącznikami w odległości co 1m, których rozstaw wynosi na przemian średnio: 10,5m oraz 5,5 m w osiach dla przęsła A oraz 8,5m oraz 5m dla przęsła B.

Skratowane zostały wszystkie płaszczyzny konstrukcyjne - tj. płaszczyzny wytyczające kubaturę budynku oraz podcień. Elementami skratowania są rury prostokątne o przekroju 20x50cm.

Od strony zewnętrznej (północnej dla przęsła A oraz południowej dla przęsła B) siły działające na powłoki kratownicowe są mniejsze, dlatego też ich wysokość mogła zostać obniżona zarówno w linii dachu jak i w linii podstawy w celu uzyskania optycznie lżejszej bryły przęsła.

Dodatkowo przęsło A ze względu na dużą rozpiętość zostało sprężone cięgnem stalowym wzdłuż płaszczyzny północnej oraz płaszczyzny oddzielającej kubaturę budynku od przestrzeni podcienia. Przebieg cięgna został zaprojektowany tak, aby nie kolidował z przestrzeniami wejść do poszczególnych sekcji budynku.

Przestrzeń elementów konstrukcyjnych została wypełniona materiałem izolacyjnym (pianką poliuretanową) w celu poprawy komfortu termicznego użytkowników obiektu.

blachownica

Blachownica o wysokości 3m stanowiąca podstawę kładki podparta jest w 4 punktach podpór, oraz 2 przyczółkach. Spód kratownicy ukształtowany został zgodnie z zasadą jej pracy. W miejscu styku z linią kratownic część blachownicy stanowiąca ciąg pieszo - rowerowy zachowuje się jak element wsparty wspornikowo na kratownicy, stąd wysokość blachownicy maleje w miarę oddalania się od linii kratownicy oraz podpór, przybierając kształt paraboliczny. W miejscach oparcia pomiędzy dwoma podporami przekrój poprzeczny kratownicy jest zbliżony do prostokątnego ze ściętymi narożnikami, nadając bryle kładki bardziej smukły charakter.

Blachownica zbudowana jest z sekwencji blach, w rozstawie co 1m, dostosowanym do rozstawu elementów konstrukcyjnych kratownic. W płaszczyźnie blach pozostawione zostały otwory umożliwiające przeprowadzenie instalacji niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania obiektu.

3.2.1.3 ŚCIANY

Wszystkie przegrody zewnętrzne mają charakter osłonowy, w przeważającej części stanowiąc ścianę kurtynową o odporności ogniowej EI 120, o podkonstrukcji w postaci słupów zlokalizowanych od strony wewnętrznej pomieszczenia. Przewiduje się zastosowanie szklenia samoczyszczącego się np. szklenie Pilkington, o niskim współczynniku przenikania ciepła. Ochrona przed nadmiernym przegrzewaniem się pomieszczeń zostanie zapewniona przez zacieniający od strony południowej podcień oraz zewnętrzny system elewacyjny powodujący zacienianie pomieszczeń.

Ściany osłonowe pełne zostały wykonane w technologii ściany szkieletowej, gdzie konstrukcję stanowią elementy kratownicy a wypełnieniem jest wełna mineralna. Zewnętrzną warstwę ściany stanowi płyta OSB wraz z wiatroizolacją od strony zewnętrznej oraz panele elewacyjne ze sklejki.

3.2.1.4 STROPY

Stropy w budynku A zostały wykonane jako ustrój słupowo - belkowy, gdzie na elementach kratownicy wsparto belki stalowe pierwszorzędne o wysokości 35cm, stanowiące oparcie dla belek drugorzędnych o wysokości 25 cm w rozstawie co 1m.

Podłoga na stropach została wykonana jako podłoga sportowa, zapewniająca komfort użytkowników strefy aktywności zlokalizowanej na pierwszym piętrze budynku A. W tym celu jako wykończenie posadzki użyto wykładzinę sportową na macie elastycznej, położonej na deskowaniu. Przestrzeń pomiędzy elementami konstrukcyjnymi została wypełniona wełną mineralną w celu zapewnienia izolacji akustycznej stropu, która jednocześnie zapewnia odporność ogniową stropu na poziomie REI 120.

3.2.1.5 KOMUNIKACJA PIONOWA

Komunikację pionową w budynkach stanowią schody dwubiegowe wewnątrz budynku A o szerokości 1,2m oraz schody jendobiegowe o szerokości 1,5m - 2m prowadzące bezpośrednio na taras zlokalizowany na dachu obiektu oraz zapewniając dodatkowy dostęp do lokali użytkowych zlokalizowanych na I piętrze w budynku A. Wysokości stopni we wszystkich schodach nie przekraczają 17,5cm, spełniając przy tym warunek 2h+s = 60-65cm, gdzie h oznacza wysokość, a s - szerokość stopnia.

Liczba stopni w schodach zewnętrznych zgodnie z Rozporządzeniem o warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (paragraf 45) z 1999 r jest większa niż trzy oraz nie przekracza 13 w jednym biegu. Wysokość stopnia nie przekracza 17,5 cm, a szerokość wynosi od 30 cm do 35 cm, przy czym 2 h + s = 60 cm do 65 cm, gdzie h oznacza wysokość, a s - szerokość stopnia.

Komunikację pionową zapewniajają 3 dźwigi platformowe, opisane szczegółowo w rozdziale 3.2.4 Dostępność dla osób niepełnosprawnych.

3.2.1.6 STROPODACH

Stropodach na przeważającej części pełni funkcję dachu oraz ogólnodostępnego tarasu, częściowo powierzchnia dachu stanowi także doświetlenie pomieszczeń wewnątrz obiektu.

Przestrzeń pomiędzy stalową konstrukcją stropodachu została wypełniona wełną mineralną skalną oraz przekryta wodoodporną sklejką. Pod warstwą termoizolacji znajduje się paroizolacja, nad sklejką - izolacja przeciwwodna. zewnętrzną warstwę tarasu stanowi posadzka wykonana z paneli drewnianych.

3.2.1.7 ELEWACJA

Elewacje została wykonana z elementów powielających strukturę konstrukcyjną kratownicy, tworząc jednocześnie ażurowy, zacieniony podcień oraz strukturę zacieniającą wnętrze budynku. Podłużne elementu budujące rytm elewacji zostały wykonane z drewna.

3.2.1.8 PŁYWAJĄCA PLATFORMA

Przystanek promu wodnego został zbudowany jako pływająca platforma, której podstawą jest warstwa pływaków o grubości 50cm. Powierzchnia platformy została osadzona na prowadnicy, pozwalającej na jej sztywne powiązanie z gruntem. Prowadnica zapewnić ma możliwość unoszenia się platformy do wysokości oznaczającej stan alarmowy rzeki, przy którym żegluga na Wiśle nie jest dozwolona. Po osiągnięciu poziomu wody będącej stanem alarmowym rzeki przewiduje się możliwość demontażu platformy przystanku.

3.2.2 OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

3.2.2.1 PODSTAWOWE INFORMACJE O OBIEKCIE

Projektowane budynki (budynek A - dwukondygnacyjny, zlokalizowany po stronie zachodniej oraz budynek B - jednokondygnacyjny) zlokalizowane w konstrukcji kładki pieszo - rowerowej należą z uwagi na przeznaczenie i sposób użytkowania do kategorii zagrożenia ludzi, określanej jako ZL. Budynek A zakwalifikowany jest do kategorii ZL I w strefie pierwszego piętra jako obiekt posiadający pomieszczenia przeznaczone do jednoczesnego przebywania ponad 50 osób niebędących jego stałymi użytkownikami, a nieprzeznaczony jednocześnie do użytku przede wszystkim osób o ograniczonych zdolnościach poruszania się; natomiast w strefie parteru budynek A zakwalifikowany jest do kategorii ZL III, jako obiekt użyteczności publicznej niezakwalifikowany do kategorii ZL I (j.w.) oraz ZL II (przeznaczony przede wszystkim dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Budynek B zakwalifikowany jest w całości do kategorii ZL III.

Odległość od najbliższej, przewidywanej zabudowy w rejonie Bulwarów Wiślanych wynosi ok. 100m.

Zarówno budynek A (h = 8,25m od poziomu ciągu pieszo-rowerowego), jak i budynek B(h= 6,2m od poziomu ciągu pieszo-rowerowego) należą do grupy budynków niskich. Jednak ze względu na lokalizację obiektów na kładce o znaczącej długości, wszelkie wymagania dotyczące ochrony przeciwpożarowej spełniać będą najwyższe standardy, zapisane dla budynków wysokościowych.

3.2.2.2 KLASA ODPORNOŚCI OGNIOWEJ POSZCZEGÓLNYCH ELEMENTÓW BUDYNKU

Wymaganą klasa odporności ogniowej dla projektowanych budynków jest klasa "B" dla budynku A oraz klasa "C" dla budynku B przy założeniu wysokości obiektów liczonej od poziomu ciągu pieszo - rowerowego, jednak ze względu na nietypowy charakter obiektu, jakim jest budynek zlokalizowany na kładce przewiduje się zastosowanie elementów o najwyższej klasie odporności "A"

Dla budynków A i B przewiduje się zastosowanie elementów o klasie odporności ogniowej:

- R240 dla głównej konstrukcji nośnej
- R 30 dla konstrukcji dachu
- REI 120 dla stropów
- EI 120 dla ścian zewnętrznych
- EI 60 dla ścian wewnętrznych
- RE 30 dla przekrycia dachu

3.2.2.3 STREFY POŻAROWE

W budynku A wydzielone są następujące strefy pożarowe:
- 2 strefy ZL I zlokalizowane na piętrze
- 2 strefy ZL III zlokalizowanych na parterze
- 2 klatki schodowe

Poszczególne strefy pożarowe powinny być oddzielone elementami o klasie odporności ogniowej:
- REI 240 dla ścian i stropów
- EI 120 dla drzwi przeciwpożarowych lub innych zamknięć przeciwpożarowych

Dopuszczalna wielkość strefy pożarowej dla budynków wysokościowych w kategorii ZL I I ZL III wynosi 2 500 m^2. Powierzchnia największej ze stref pożarowych w projektowanym budynku nie przekracza 800 m^2.

3.2.2.4 DROGI EWAKUACYJNE

W projektowanym obiekcie spełnione są warunki dotyczące warunków ewakuacji. Z każdego pomieszczenia, w którym może przebywać człowiek odległość do najbliższego wyjścia ewakuacyjnego nie przekracza 40m. W pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt więcej niż 50 osób drzwi otwierają się w kierunku ewakuacji.

Szerokość dróg ewakuacyjnych dostosowana jest do liczby użytkowników w poszczególnych strefach. W budynku A w strefach ZL I, na kondygnacji +1 przebywać może odpowiednio: 175 oraz 50 osób, stąd też szerokość biegu 1,20 m w klatce schodowej jest zgodna z przepisami.

Całkowita powierzchnia użytkowa w budynkach A i B wynosi 2235m^2, przyjmując liczbę użytkowników 4 na każdy m2 powierzchni można oszacować liczbę użytkowników na ok 560 osób. Szerokość wymaganej drogi ewakuacyjnej dla takiej ilości osób wynosi ok. 3,5 m, co przy szerokości ciągu pieszo - rowerowego 7 m w najwęższym miejscu oznacza możliwość ewakuacji dwukrotnej liczby osób, uwzględniając również użytkowników ciągu pieszo - rowerowego.

3.2.3 INSTALACJE

3.2.3.1 INSTALACJA WODOCIĄGOWA

Woda doprowadzona jest do budynku z sieci wodociągowej z ul. Wybrzeże Szczecińskie do pomieszczenia przyłączy zlokalizowanego w we wschodniej części budynku B, na parterze. Stamtąd zostanie rozprowadzona rurami w przestrzeni blachownicy do pionów instalacyjnych zlokalizowanych w pobliżu węzłów sanitarnych.

Przewody miejskiej sieci ciepłowniczej zaopatrującej budynek w ciepłą wodę użytkową podłączone są do węzła cieplnego, znajdującego się w przestrzeni technicznej we wschodniej części budynku B.

3.2.3.2 INSTALACJA KANALIZACYJNA

Ścieki sanitarne odprowadzane będą do sieci miejskiej zlokalizowanej w ul. Wyrzeże Szczecińskie oraz do sieci kanalizacyjnej zlokalizowanej w ulicy Wybrzeże Kościuszkowskie. Przewody kanalizacyjne będą poprowadzone w przestrzeni technicznej blachownicy, odprowadzając ścieki w kierunku spadku blachownicy (z toalet zlokalizowanych w budynku A ścieki odprowadzane będą do sieci kanalizacyjnej w ulicy Wybrzeże Kościuszkowskiej, z toalet w budynku B - zgodnie z kierunkiem nachylenia blachownicy ścieki odprowadzane będą do sieci kanalizacyjnej w ul. Wybrzeże Szczecińskie.

Woda z dachu odprowadzana jest za pomocą instalacji wewnętrznej bezpośrednio do koryta Wisły.

Odległość od poszczególnych miejsc pracy do najbliższych węzłów sanitarnych nie przekracza w żadnym z budynków 75m.

3.2.3.3 INSTALACJA WENTYLACYJNA I KLIMATYZACYJNA

Pomieszczenia centrali wentylacyjnych zaprojektowano w pomieszczeniach technicznych we wschodniej części budynku B.

Zastosowano instalację nawiewno - wywiewną. Czerpnie i wyrzutnie zlokalizowano na dachach, w znacznej odległości od siebie.

Przewody instalacji wentylacji poprowadzone są w przestrzeni pod stropami.

3.2.3.4 INSTALACJE ELEKTRYCZNE

W energię elektryczną budynki kładki zaopatrywane będą z miejskiej sieci energetycznej, której przewody zlokalizowane są w ul. Wybrzeże Szczecińskie. Rozdzielnia prądu zlokalizowana została w przestrzeni technicznej we wschodniej części budynku B.

3.2.3.5 INSTALACJA PRZECIWPOŻAROWA

W budynku przewidziano instalację stałych urządzeń gaśniczych tryskaczowych oraz samoczynnych urządzeń oddymiających uruchamianych za pomocą systemu wykrywania dymu w celu zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników kładki.

Ponadto przewiduje się możliwości gaszenia ewentualnego pożaru za pomocą łodzi gaśniczej z poziomu rzeki.

Przewiduje się możliwość rewizji wszystkich przewodów instalacyjnych zlokalizowanych w przestrzeni blachownicy.

3.2.4 DOSTĘPNOŚĆ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Nachylenie ciągu pieszo - rowerowego na przeważającej długości nie przekracza 2 %, na jednym z odcinków wynosi 5 %. Zgodnie z § 131 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie nachylenie pochylni poniżej 6% pozwala na wyeliminowanie spoczników pośrednich.

Każdy z projektowanych poziomów obiektu dostępny jest dla osób niepełnosprawnych za pomocą dźwigów platformowych. Dwa z nich zlokalizowane zostały w zachodniej części budynku A oraz wschodniej części budynku B, udostępniając osobom niepełnosprawnym kondygnację +1 oraz taras widokowy na dachu. Trzeci dźwig zainstalowany jest w środkowej części kładki, łącząc poziom ciągu pieszo - rowerowego z poziomem przystanku promu wodnego. Dźwig dostarczany jest z samonośnym, stalowym szybem i może być stosowany na zewnątrz budynku, pokonując wysokości do 12m.

3.2.5 OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA

Obiekt zlokalizowany jest w ścisłym centrum miasta, w pobliżu stacji II linii metra Centrum Nauki Kopernik, w pobliżu wielu linii autobusowych oraz projektowanej linii tramwajowej w ulicy Okrzei; w otoczeniu kładki znajdują się atrakcyjne drogi dla rowerów. Dlatego też nie przewiduje się wytyczenia stałych miejsc parkingowym dla użytkowników kładki. Przewiduje się jedynie możliwość postoju samochodów obsługujących kładkę w rejonie ul. Wybrzeże Szczecińskie.

W rejon kładki możliwy jest wjazd samochodu osobowego/ karetki. Przewiduje się, że dostawy do poszczególnych lokali usługowych odbywać się będą za pomocą pojazdu wózkowego, dla którego przewiduje się miejsce parkingowe w strefie technicznej wschodniej części budynku B.

Przewiduje się lokalizację pomieszczeń przeznaczonych na odpady w rejonie pomieszczeń technicznych zlokalizowanych w skrajnych częściach budynku, w pobliżu ulic Wybrzeże Szczecińskie oraz Wybrzeże Kościuszkowskie.

TWO BANKS/ ONE CITY

PRAGA ROUTE: URBAN LINK BETWEEN DIVIDED WARSAW - POWIŚLE AND PRAGA DISTRICT PARTS

The role of Vistula river in Warsaw had never been so insignificant as it was the case during the last decades. Past two years show the improvement of the situation - there were some steps undertaken to enliven the area along the river banks (e.g. creating sandy beaches along the right side of Vistula or opening Copernicus Science Centre in Powiśle quarter) Nevertheless, the river still seems to be a huge barrier between two parts of Warsaw and that discriminates especially its Eastern part - the area of The Old Praga District.

The negligence of Praga has its roots deep in history and in the post-war period. Due to the fact that large part of its urban tissue remained untouched after the WWII, the whole rebuilding effort was put into the war-ravaged left side of Warsaw. As the result a paradox can be observed - although Praga is extremely valuable, authentic urban substance in the city, it has become forgotten in the modern regulations. Now the area is being extremely neglected, hostile and resistant for any sweeping changes - it is happening because of its prolonged isolation.

The goal of this thesis is to show the ways how to bring two parts of the city together by creating a clearly defined urban connection, called Praga Route - leading from Krakowskie Przedmieście to the very centre of Praga District. A newly designed path is based on historical route and links four streets: Karowa, Okrzei, Ząbkowska and Kawęczyńska, including footbridge across the river. As a new part of the city structure it may help to redefine the district of Praga as equally important and attractive part of Warsaw.

LIVING BRIDGE

Vistula river differs in parameters along its course, in the area of Warsaw it is extremely wide. The distance of 400 metres for a footbridge could be too much for some users. Filling the space of the bridge construction with function is therefore a design assumption which may help to make the passage more attractive. As a result, the inhabited bridge can help to bring together two parts of Warsaw, as well as to bring the whole city closer to the river.

BIBLIOGRAFIA

1. Gehl Jan, *Życie między budynkami*, Wyd. RAM, Kraków 2009

2. Domaradzki Krzysztof, *Przestrzeń Warszawy / Tożsamość miasta a urbanistyka,* Oficyna wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2013

3. Wejchert Kazimierz, *Elementy kompozycji urbanistycznej,* wyd. Arkady, Warszawa 1984

4. Wejchert Kazimierz, *Elementy krystalizujące plan i ich rola w planach miast,* referat przygotowany na kongres Międzynarodowej Unii Architektów w 1981 roku w Warszawie

5. Alexander Christopher, *Język wzorców***,** Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne sp. z o.o., Gdańsk 2008

6. Alexander Christopher, *A city is not a tree*, przedruk z magazynu *Design,* London: Council of Industrial Design, No 206, 1966

7. Konferencja z prezydentem Warszawy Michałem Olszewskim, dotyczącym Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m.st. Warszawy na lata 2014-2020, Praga Północ, 23 października 2013 r.

   17.50 – 18.10 - Praktyka aktywizacji środowisk lokalnych w procesach rewitalizacyjnych na przykładzie Gdańska - arch. Grzegorz Lechman- główny specjalista ds. projektów inwestycyjnych w Referacie Rewitalizacji w Wydziale Urbanistyki, Architektury i Ochrony Zabytków Urzędu Miejskiego w Gdańsku

   18.10 – 18.30 - Partycypacja społeczna w procesach rewitalizacji – doświadczenia brytyjskie - arch. RIBA Izabela Gajny - wiceprezes INTBAU Polska – międzynarodowego zrzeszenia na rzecz tradycyjnego budownictwa, architektury i urbanistyki

8. Projekcja filmu "Ludzki wymiar" połączona z wykładem prof. Jana Gehla oraz debatą z udziałem Krzysztofa Domaradzkiego, Grzegorza Piątka, Jarosława Trybusia - 6. 11. 2013r.

9. m.st. Warszawa, Program Rozwoju Tras Rowerowych w Warszawie do 2020 roku (raport wstępny - dokument sporządzony do konsultacji społecznych)

10. Madurowicz Mikołaj, *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy,* Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2007

11. *Architectural Design*, System City. Infrastructure and the space of flows, 04/2013

12. Autoportret, Tożsamość po '89, 1[36]2012

13. Autoportret, Partycypacja, 2[37] 2012

14. Instytut Studiów Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego, Społeczna mapa Warszawy/Interdyscyplinarne studium metropolii warszawskiej, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2004

15. Filip Artur Jerzy, *Miasto na krawędzi - na krawędzi miasta*, praca dyplomowa magisterska na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej 2010; promotor: prof. Konrad Kucza - Kuczyński

16. *Living Bridges,* Prestel Verlag, Munich 1996

17. Pętkowska Joanna, Trakt Królewski, praca dyplomowa magisterska na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, 2010; promotor: dr. inż. arch. Krzysztof Domaradzki

18. Funkcjonowanie społeczne obszaru Nowej Pragi, Raport z badań środowiskowych, zbiór materiałów wyjściowych na potrzeby konkursu EUROPAN 2010

19. System City. Infrastructure and the system of flows, 04/2013, Architectural Design

20. Top Down / Bottom Up, 11. Kongres PlaNet Warszawa 2007, Partycypacja społeczna w kształtowaniu przestrzeni miejskiej w rewitalizacji Pragi Północ i Żoliborza

21. Getter Marek, *Straty ludzkie w powstaniu Warszawskim*, BIULETYN Instytutu Pamięci Narodowej NR 8-9/2004

22. Warszawska Praga dawniej i dziś, Katalog wystawy zorganizowanej w 350-lecie nadania praw miejskich, Muzeum Historyczne m.st. Warszawy & Wydawnictwo DiG, 1998

23. Wiesław W. Łagodziński, Główny Urząd Statystyczny w Warszawie, *Dzielnica Praga Północ na tle Miasta Stołecznego Warszawy*

24. Biliszczuk Jan, Bień Jan, Hawryszków Paweł, Kamiński Tomasz, *Footbridge 2011, 4th International Conference,* Dolnośląskie Wydawnictwo Edukacyjne, Wrocław 2011

25. Zieliński Jarosław, Atlas dawnej architektury ulic i placów Warszawy, Biblioteka Towarzystwa opieki nad zabytkami, Warszawa 2011

26. Sosnowski Oskar, *Powstanie, Układ i cechy charakterystyczne sieci ulicznej na obszarze "Wielkiej Warszawy"*, Wydawnictwo Zakładu Architektury Polskiej Politechniki Warszawskiej, Warszawa 1930 r.

27. Gawlikowska Anna, *Architektura w centrum konfliktu. Zagrożenia dla jej tożsamości*., praca doktorska na WAPW, promotor: prof. Ewa Kuryłowicz, luty 2010

online:

1. Gabriela Zalewska , http://www.sztetl.org.pl/pl/term/145,warszawa/ Tekst pochodzi z portalu Diapozytyw, należącego wcześniej do Instytutu Adama Mickiewicza.