



Stowarzyszenie  
ulicy Szerokiej  
w organizacji

**Warszawa, dnia 16.12.2005 r.**

**Urząd m. st. Warszawy  
Biuro Naczelnego Architekta Miasta  
Pałac Kultury i Nauki  
Plac Defilad 1  
00-901 Warszawa  
Skr. poczt. 44**

### **Wniosek do planu miejscowego Portu Praskiego**

Warszawska Praga to miejsce szczególne a zarazem to nasze miejsce codzienne. To właśnie tutaj zachowały się autentyczne pamiątki świadczące o rozwoju Warszawy. Tutaj zachował się „Genius Loci”, którego tak brakuje wielu rejonom naszego miasta. Niestety zabytki Pragi, a także cała jej tkanka urbanistyczna nie znajdowały należytego miejsca w sercach władarzy Warszawy. Wieloletnie zaniedbania, brak remontów i nowych inwestycji o skali ogólnomiejskiej doprowadziły do degradacji tej części miasta. Po zmianach polityczno-społecznych, które nastąpiły na początku lat 90-tych nasza Praga zaczyna powoli odzyskiwać należne jej miejsce. Pojedyncze inwestycje m.in. spektakularny remont ulicy Żąbkowskiej, stwarzają nową jakość. Niestety skala potrzeb jest tak wielka, że działania te nie są wystarczające. Uważamy, że położenie Pragi, jej historyczny charakter i autentyzm dają szansę na o wiele większy jej rozwój.

Dlatego, jako ludzie, którzy z Pragą związali swoje zawodowe życie postanowiliśmy podjąć nową inicjatywę społeczną na terenie naszej Dzielnicy i powołaliśmy do życia Stowarzyszenie ul. Szerokiej. Nazwa Stowarzyszenia, odwołująca się do dawnej, historycznej nazwy dzisiejszej ul. Ks. I. Kłopotowskiego symbolicznie przywoływać ma ducha dawnych aspiracji Pragi, którego pragniemy na nowo tchnąć w senny nieco zakątek miasta.

Jedną z wielkich szans dla rozwoju i modernizacji Pragi w zgodzie z jej historycznym charakterem jest zabudowa terenów Portu Praskiego. Pojawienie się nowej zabudowy, zharmonizowanej z zabytkową tkanką miasta wraz z napływem osób o wyższych dochodach, kupujących nowe mieszkania, przyczyni się do odtworzenia naturalnych, dzisiaj osłabionych cech miejskich, w tym ruchu ulicznego, bezpieczeństwa w godzinach wieczornych, w ślad za tym rozwoju handlu, usług i wzrost atrakcyjności całego obszaru otaczającego tereny Portu. Jednocześnie nowa inwestycja niesie także ryzyka, mogące zagrozić strukturze przestrzennej Starej Pragi.

Zgodnie z celami określonymi w statucie Stowarzyszenia wnosimy o:

1. Modyfikację przyjmowanych za dawnym planem ogólnym zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy funkcji i sposobu obsługi komunikacyjnej Portu Praskiego poprzez:
  - Przyjęcie jako dominującej funkcji obszaru funkcji mieszkaniowej. Próby tworzenia tzw. centrum bis, a więc konkutowanie z istniejącymi już i rozwijającymi się w lewobrzeżnej Warszawie obszarami koncentracji funkcji biurowych, administracyjnych i biznesowych nie ma sensu. Ogromne plany inwestycyjne w rejonie Pałacu Kultury i Nauki, rozwój funkcji biznesowych wzdłuż ul. Grzybowskiej, koncentracje funkcji tego rodzaju na Służewcu nie dają takiemu kierunkowi dużych szans na powodzenie. Jednocześnie funkcja mieszkaniowa, lokowana tak blisko historycznego i administracyjnego centrum miasta daje nadzieje nie tylko na szybki rozwój z pożytkiem dla całego otoczenia, na które będzie promieniować, ale także przyczyni się do wzrostu zaludnienia centrum miasta oraz obszarów centralnej Pragi, co jest jednym z koniecznych warunków rozwoju funkcji usługowych. Jednym z wielkich zagrożeń dla Warszawy, podobnie zresztą jak dzieje się to w innych aglomeracjach, jest wyludnianie centrum na rzecz dzielnic peryferyjnych lub wręcz satelitów miasta, skutkujące upadkiem tradycyjnych usług dla mieszkańców ulokowanych w parterach, powstawaniem stref niebezpiecznych po godzinach pracy monokultur biznesowych. Jedną z przyczyn nasilających te procesy w Warszawie jest brak podaży centralnie położonych gruntów pod zabudowę mieszkaniową, związany z nieuregulowanym stanem nieruchomości na obszarze objętym dekretem warszawskim. Wprowadzenie w nieodległej przyszłości dużego terenu przeznaczonego pod zabudowę mieszkaniową, z takimi atrakcjami jak zbiorniki wodne wprowadzone pomiędzy zabudowę, wspaniała panorama lewobrzeżnej Warszawy, bliskość zarówno prawo-, jak lewobrzeżnego, historycznego centrum miasta, może przyczynić się do wzrostu zaludnienia centralnych obszarów miasta silną ekonomicznie grupą mieszkańców. Przełoży się to niewątpliwie na poprawę struktury funkcjonalnej centrum miasta i osłabienie niekontrolowanych tendencji odśrodkowych, niebezpiecznych dla rozwoju miasta. Próba tworzenie w Porcie Praskim centrum komercyjnego i dekreowanie takiego przeznaczenia gruntów w planie miejscowym przyniosłoby skutek odwrotny.
  - Eliminację z terenów Portu Praskiego i jego najbliższego otoczenia ruchu o charakterze tranzytowym. Szczególnie dotyczy to rezygnacji z budowy tzw. ul. Nowojagiellońskiej, której rezerwa terenowa spowodowała degradację i naruszenie zachowanej, XIX wiecznej struktury zabudowy kwartałów pomiędzy ul. Okrzei, Kłopotowskiego, Floriańską, Jagiellońską i Al. Solidarności. Jest jasne, że połączenie terenów Portu Praskiego, ciężących do centrum miasta z wylotem w kierunku północnym nie stanowi żadnej odpowiedzi na problem obsługi komunikacyjnej Portu, a przyczyni się jedynie do ściągnięcia ruchu tranzytowego, obciążenia ruchem tranzytowym mostu Świętokrzyskiego, który zrealizowany został w formie mostu lokalnego, odciętego od ulic wyższego rzędu. Skutki realizacji tak pomyślanej trasy wydają się wyłącznie negatywne. To samo dotyczy poszerzania Wybrzeża Szczecińskiego na odcinku za skrzyżowaniem w ul. Okrzei. Realizacja obu tych tras stoi w sprzeczności z ideą obwodowego układu ruchu tranzytowego w

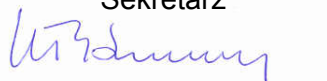
Warszawie, niezbyt konsekwentnie realizowaną w postaci planów zamknięcia pierścieni obwodnic – Śródmieścia i Centrum. Tworzenie licznych skrótów pomiędzy obwodnicami podważa sens ich budowania, ponieważ kierowcy kierować się będą zasadą ekonomiki i wybiorą trasy krótsze, wjeżdżając do centrum miasta zamiast korzystać z obwodnicy. W drogownictwie istnieje sprawdzona zasada, że droga o dowolnej pojemności z czasem i tak wypełnia się ruchem samochodowym. Jest to spowodowane wybieraniem przez kierowców dróg bardziej drożnych, nawet jeżeli są one dalsze. Dzięki tej zasadzie tak dobrze sprawdzają się obwodnice, ale również w jej efekcie realizacja przez tereny o zabudowie typowo śródmiejskiej, z jakimi mamy do czynienia na obszarze Pragi, dróg o nadmiernej przepustowości, spowoduje sprowadzenie ruchu tranzytowego nie mającego związku z obsługą komunikacyjną Pragi. Odbędzie się to kosztem ciągłości miasta, szans na powiązanie go z Wisłą poprzez realizację bulwaru i terenów rekreacyjnych nad rzeką. W naszym przekonaniu nowa zabudowa powinna korzystać z istniejącej siatki ulic, projektowanych w XIX wieku z podziwu godnym rozmachem – parametry takich ulic jak Okrzei (dawna Brukowa), Kłopotowskiego (dawna Szeroka), Targowa z powodzeniem przyjmują współczesne obciążenie ruchem. Warte rozważenia jest wykonanie zwykłego, naziemnego skrzyżowania Jagiellońskiej z Al. Solidarności i ewentualne wprowadzenie jednokierunkowego ruchu na obu tych ulicach, na wzór doskonale funkcjonujących przy dużym ruchu ul. Okrzei i Kłopotowskiego. Rozwiązanie takie dałoby szansę na nadanie ul. Targowej przedwojennego charakteru deptaka z szerokimi pasami zieleni. Priorytetem, podobnie jak w centrum lewobrzeżnym powinien być sprawny transport publiczny, wykorzystanie drugiej linii metra oraz jako uzupełnienie komunikacji w najważniejszej relacji z lewobrzeżną Warszawą nowy lokalny most niskowodny w przedłużeniu ul. Kłopotowskiego i Karowej, a więc w miejscu historycznie usankcjonowanym istnieniem dawnego mostu łyżwowego, po którym pozostała do dziś klasycystyczna komora wodna.

2. Bezwzględnemu zachowaniu powinny podlegać budynki historyczne zlokalizowane na terenie Portu Praskiego. Scalona własność tak dużego obszaru, z nielicznymi relikdami przeszłości, daje pełne podstawy do przekonania, że brak jest w tym przypadku przeszkód ekonomicznych dla przywrócenia kilku budynkom ich świetności. Tak więc w tym przypadku klasyczny dylemat, czy zabytek ma szansę egzystencji ekonomicznej i czy nakazy konserwatorskie nie pozostaną martwym zapisem nie powinien w ogóle być brany pod uwagę. Jest jasne, że nowa inwestycja na obszarze kilkudziesięciu hektarów „udźwignie” koszty renowacji kilku budynków. Postulat ten dotyczy w szczególności zabudowy kamienicami z XIX i początków XX wieku południowej pierzei ul. Okrzei, w tym budynku na narożniku ul. Sierakowskiego, który wg zachowanej ryciny z epoki „Targ koński” był pierwszym budynkiem murowanym w tej okolicy, i w którym mieściło się do chwili przeprowadzki na początku XX w. do obecnej siedziby przy ul. Jagiellońskiej Praskie Gimnazjum Męskie (dziś liceum im. Władysława IV – nadal jedna z najlepszych placówek edukacyjnych w Warszawie). Uważamy także za konieczne ocenienie możliwości zachowania w całości lub części reliktu przemysłowej zabudowy, niegdyś w wielkim stopniu kształtującej oblicze Pragi. Spalony budynek fabryczny z początków wieku wydaje się być możliwy do uratowania i postulat taki powinien znaleźć się w zapisach planu.

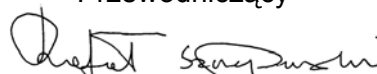
3. Zabudowa Portu Praskiego powinna w zasadniczej swojej części tworzyć klasyczny, miejski układ zabudowy kwartałowej wzdłuż ulic i placów. Nowa zabudowa kształtowana wzdłuż ul. Okrzei, przedłużenia ul. Sierakowskiego, ul. Wrzesińskiej i w całej strefie styku z zabudową historyczną Pragi powinna w zakresie gabarytów, formy architektonicznej elewacji i użytych materiałów podlegać ochronie konserwatora zabytków i nawiązywać do zasad kształtowania zabudowy przedwojennej. Ochronie konserwatorskiej powinno także podlegać kształtowanie sylwety Pragi w najważniejszych ujęciach poprzez Wisłę i wzdłuż głównych ciągów ulicznych.
4. W planie należy, w naszym przekonaniu, dążyć do zbliżenia Pragi do Wisły przez przekształcenie Wybrzeża Szczecińskiego w bulwar nadrzeczny i powiązania go ciągami spacerowymi z nabrzeżami Portu Praskiego.

Jesteśmy przekonani, że realizacja określonych powyżej wniosków przyczyni się do znaczącej poprawy pozycji Pragi wśród innych obszarów miasta. Jako stowarzyszenie osób związanych z tą częścią miasta czujemy się w obowiązku współdziałać przy wszelkich procedurach planistycznych, zmierzających w kierunku uporządkowania i przyspieszenia rozwoju Pragi, dla której zagospodarowanie terenów Portu Praskiego stanowi szczególną szansę, ale które niesie też realne zagrożenia.

Sekretarz

  
Krzysztof Tyszkiewicz

Przewodniczący

  
Rafał Szczepański