

**KRYSTYNA GURANOWSKA-GRUSZECKA
MONIKA KORDEK**

Politechnika Warszawska

PORT PRASKI W WARSZAWIE – PLANY I RZECZYWISTOŚĆ

Abstract: Port Praski in Warsaw – Plans and Reality. The main purpose of this article is to present facts related to the history of Port Praski located on the right bank of the Vistula river in Warsaw, which is currently being built.

The subject of the consideration is the area and development of the former Port Praski, which project and the first works began after the First World War. It's spatial and functional connections with the downtown area and surroundings are also key issue.

The article presents plans, concepts, projects and investments, furthermore theirs level of implementation. Significant effort was made to answer the research questions concerning social expectations regarding the function and the direction of Port Praski development.

In the final part of the article was made a comparison of existing revitalization works in Port Praski with HafenCity – the district of Hamburg, where the revitalization project has been already implemented for 20 years.

However, comparative analysis revealed several significant differences, allowed to conclude that Polish model of revitalization is only a partially identical with the approach applied in Western Europe.

Keywords: Polycentrism, port areas, revitalization, spatial planning, waterfront.

Wprowadzenie

Celem opracowania jest przedstawienie faktów związanych z historią Portu Praskiego na prawym brzegu Wisły w Warszawie, który obecnie jest zabudowywany, nabierając sukcesywnie charakteru jednego z wielu centrów stolicy.

Przedmiotem rozważań jest obszar i zagospodarowanie dawnego Portu Praskiego, dla którego projekt i pierwsze prace rozpoczęto po I wojnie światowej. Rozpatrywane są też połączenia funkcjonalne i przestrzenne portu z terenami śródmieścia i jego otoczeniem. W pracy przedstawiono plany, koncepcje, projekty i dokonane inwestycje oraz stopień realizacji tych zamierzeń.

Podjęto próbę odpowiedzi na pytania badawcze dotyczące społecznych oczekiwań co do funkcji i sposobu zagospodarowania terenu Portu Praskiego. Informacje na ten te-

mat pozyskano posiłkując się metodą ankietową, z wykorzystaniem papierowego kwestionariusza pytań. Przeanalizowano także na ile koncepcja rewitalizacji Portu jest tożsama z podejściem zastosowanym w dzielnicy HafenCity w Hamburgu – wnioski z tych badań dokonanych metodą analizy przypadków zawarto w podsumowaniu końcowym.

Dotychczasowa wiedza na temat zagospodarowania nabrzeży Wisły była skupiona na lewym brzegu rzeki, zwłaszcza na bulwarach stanowiących nowe ujęcie architektoniczne.

W ostatnim stuleciu Praga i jej problemy zarówno społeczne, jak i przestrzenne przeważnie stały na uboczu. Brak jest kompleksowych badań dotyczących Portu Praskiego, a zatem specjalistycznej literatury na temat zagospodarowania tego miejsca. Na gruncie krajowym niewiele jest też podobnych przykładów działań na terenach portowych. W związku z tym w prezentowanym opracowaniu oprócz kilku dostępnych publikacji naukowych korzystano z prasy codziennej i czasopism z ostatnich lat, uznanych za wiarygodne źródła (ale tylko od strony faktologicznej), które informowały o postępie działań inwestycyjnych. Zważywszy na powyższe uwarunkowania można zatem mówić o nowatorskim charakterze przeprowadzonych analiz.

Kilka lat temu ruszyła rewitalizacja tej części warszawskiego śródmieścia, co rodzi nadzieję na poprawę jakości przestrzeni ulic i placów na Pradze. Ponieważ przekształca się otoczenie Portu Praskiego tworzącą wyróżniającą się na prawym brzegu rzeki panoramę widoczną z przeciwległej strony, od Zamku Królewskiego, należy przyjąć, że ta część miasta aspiruje do wytworzenia nowego wizerunku tego miejsca, w postaci całego kompleksu lub też wyselekcjonowanych jego elementów architektonicznych.

Istotą zastosowanej metody badawczej jest analiza działań praktycznych – projektowych tego terenu wraz z ich uzasadnieniem, wynikającym z konkretnych uwarunkowań zewnętrznych: politycznych, gospodarczych, technicznych, w ujęciu chronologicznym zawierająca zarówno działania inwestorskie, jak i plany oraz projekty zmierzające do zagospodarowania większego terenu nadbrzeżnej części Pragi Centrum.

W części końcowej tekstu dokonano porównań dotychczasowych prac rewitalizacyjnych w Porcie Praskim z dzielnicą HafenCity w Hamburgu, gdzie projekt rewitalizacji jest realizowany od 20 już lat, stanowiąc wzorzec niezwykle starannych działań w ramach ustalonej procedury, z zaangażowaniem wielu współpracujących ze sobą instytucji, dzięki czemu osiągnięte efekty są imponujące. Analiza porównawcza ujawniła jednak kilka bardzo istotnych różnic, co upoważniło do stwierdzenia o zaledwie częściowych podobieństwach polskiego modelu rewitalizacji z podejściem zastosowanym w Europie Zachodniej.

1. Port Praski – uwarunkowania historyczne

Port Praski znajduje się w dzielnicy Praga Północ w Warszawie, w sąsiedztwie Wisły, jest oddzielony wałem przeciwpowodziowym i drogą kołową od rzeki. Port

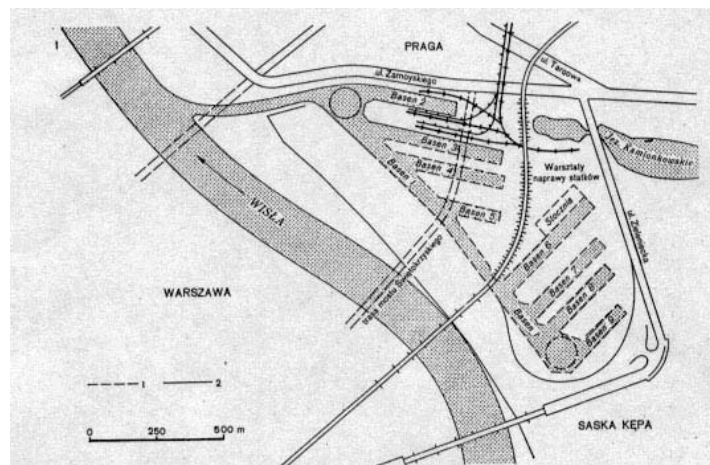


Ryc. 1. Okolice Portu Praskiego w 1900 r.. Widoczny przebieg rzeki, dziś nieistniejącej (prawego dopływu Wisły), po północnej stronie Wilczej Kępy
Źródło: [<http://stareplanymiast.pl/plan-miasta-warszawy-1900r/>, dostęp: 9.03.2016 r.].

jest położony nad brzegiem dawnego portu rzecznego (koryto rzeczne zasypano) na tzw. Wilczej Kępie [Praga... 2005: 183]. Budowę Portu rozpoczęto w 1919 r. tuż po I wojnie światowej¹. Jak na tamte czasy lokalizacja była korzystna – blisko środków transportu, Dworca Kolejowego Terespolskiego (obecny Dworzec Wschodni) i licznych linii tramwajowych (ryc. 1).

Analiza schematu projektu Portu Praskiego z czasów jego budowy świadczy o prawie dwukrotnie większej powierzchni przeznaczonej na port. Część południowa z czterema basenami miała powstać w miejscu obecnego Stadionu Narodowego sąsiadując z terenami Saskiej Kępy (ryc. 2). Było to duże, imponujące skalą założenie portowe (południowej części nigdy nie zrealizowano) [Historia Portu... 2016]. Planowano 9 basenów portowych o łącznej długości 7936 m, przy czym 50 m dla celów warsztatowych i remontowych, 1885 m nabrzeży na przeładunki łamane, czyli wodno-kolejowe (do czasów współczesnych kolei tam nie doprowadzono). Szerokość

¹ Według [Kłos 2016: 6]. 20 maja 1919 r. rozpoczęto budowę Portu wraz z budową Kanału Obwodowego; wyposażenie zaprojektowanego z dużym rozmachem Portu miało być finansowane z kapitału zagranicznych przedsiębiorstw, które importowały polskie zboże.



Ryc. 2. Schemat projektu Portu Praskiego w Warszawie wraz z południową częścią obecnie przeznaczoną na Stadion Narodowy, gdzie również miały być 4 niezależne baseny portowe wraz z obrotnicą umożliwiającą zmianę kierunku statku

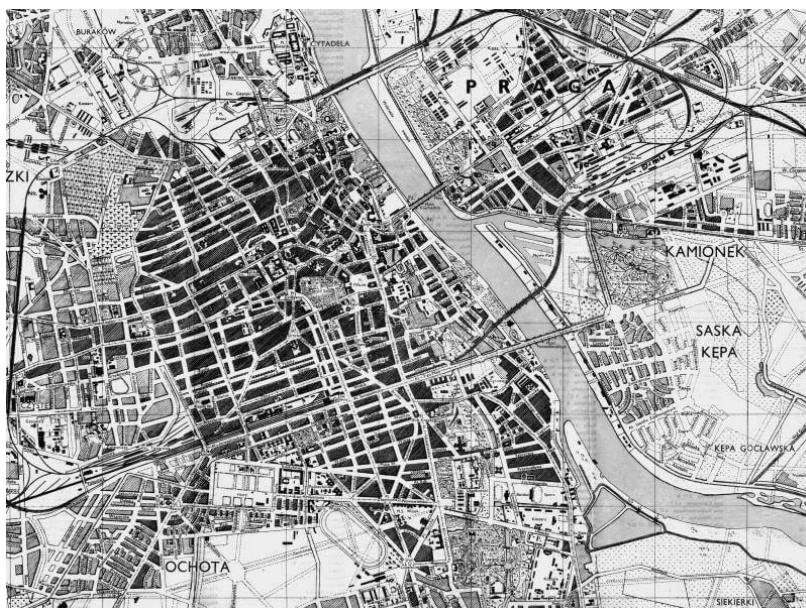
Źródło: [<http://arch.bialoleka.waw.pl/page/imdex.php?str=731>, dostęp:29.02. 2016 r.].

pomostów pomiędzy niektórymi basenami (np. 3 i 4) wynosiła 32 m. Było to miejsce, gdzie dokonywano przeładunków masowych towarów, które następnie pakowano od razu do tramwajów towarowych i wieziono do magazynów na terenie miasta [*ibidem*].

W latach 20. XX w. Port powstawał etapami; nie był to okres dynamicznego rozwoju. Udało się ukończyć wówczas 2 baseny i obrotnicę w północnej części Portu, która służyła do zmiany kierunku statku, zamontowano wielotonowe dźwigi. Mimo że obroty handlowe wzrastały, rentowność Portu na początku lat 30. była niestety znikoma. Przyczyną tego był brak uregulowania Wisły, co przy zmianach pogodowych powodowało często niemożność dostarczenia ładunków do statków lub ich zdjęcie z lustra wody na nabrzeża. Była to zatem inwestycja okresowo niesprawna [*ibidem*]. Drugą przeszkodą był fakt połączenia portu bezpośrednio z rzeką bez śluz regulującej poziom wody w Porcie. Wahania poziomu wody były znaczne i wynosiły ± 6 m. W związku z tym nabrzeża portowe były bardzo kosztowne w przeliczeniu na metr kw.; musiały spełniać warunki ewentualnego dostosowania się do ekstremalnych zmian poziomów lustra wody.

W czasie II wojny światowej Niemcy użytkowali Port Praski do przeładunków przyplływających tu statków, a nawet doposażyli port w nowe urządzenia i warsztaty.

Po wojnie wydobyto zatopione jednostki pływające, wyremontowano je i rozwinął się ruch statków pasażerskich i barek na Wiśle, które m.in. transportowały kruszywo na odbudowę miasta stołecznego [*ibidem*]. W 1962 r. rozebrano niektóre urządzenia, m.in. tory kolejowe i tramwajowe. Likwidacja Portu miała miejsce w 1980 r. Następnie wykorzystywany był do magazynowania towarów dla handlujących na Stadionie 10-lecia oraz do cumowania popularnych wodnych jednostek pływających.



Ryc. 3. Wycinek planu Warszawy z 1944 r. – okolice Portu Praskiego; zagospodarowana na port jedynie północna część pierwotnie wyznaczanego terenu
Źródło: [<http://stareplanymiastr.pl/plan-miasta-warszawy-z-1944r/>, dostęp 9.03.2016 r.].

Rozwój terenów zlokalizowanych wokół Portu Praskiego był ściśle powiązany z jego dziejami – kiedy doszło do likwidacji Żeglugi Warszawskiej i jej taboru pływającego, zezłomowano infrastrukturę portową, w tym dźwigi przeładunkowe. Był to moment bezpowrotnego wygaszenia funkcji przeładunkowo-handlowej i żeglugowej portu, skutkujący jego schyłkiem. Teren poportowy przejęła w zarząd Gmina Warszawa-Centrum. W 1996 r. miasto powołało wraz z firmą Elektrim S.A. spółkę Port Praski. Tereny portu zostały przejęte przez spółkę Elektrim, w rozliczeniu za wybudowanie Trasy Świętokrzyskiej. Po wygaszeniu funkcji portowej sam port i tereny przyległe zostały przeznaczone do ponownego zainwestowania [*ibidem*].

2. Uwarunkowania lokalizacyjne Portu Praskiego

Port Praski położony jest w centralnej części miasta, po stronie praskiej, w bliskim sąsiedztwie koryta Wisły, w pobliżu Stadionu Narodowego. Obszar ograniczony jest ulicami Wybrzeże Szczecińskie, ul. Okrzei, ul. Jagiellońską i ul. Sokolą.

W obszarze tym występuje zabudowa śródmiejska, wielofunkcyjna z przewagą kamienic czynszowych z przełomu XIX i XX w., są one w średnim lub złym stanie technicznym. Zabudowę tę uzupełniają budynki wielorodzinne wybudowane w latach 80. i 90. ubiegłego wieku. Pozostają one w dysharmonii z pierzeją zabudową

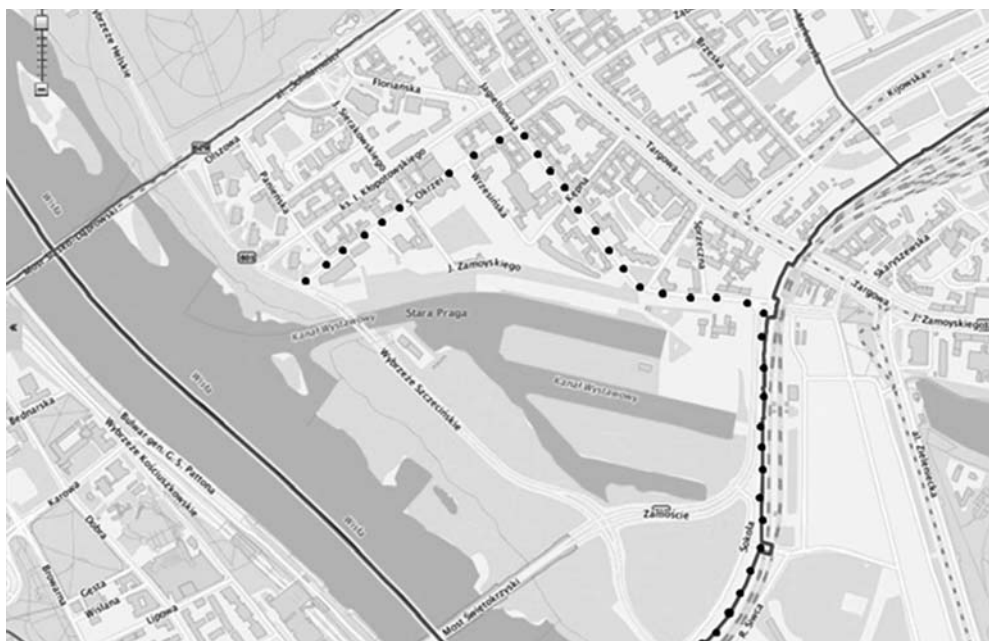
historyczną, która jest charakterystyczna dla północno-zachodniej części miasta od strony ul. Okrzei, po ulicę Targową. Obszar zabudowy wokół portu tworzy krajobraz typowo miejski z intensywnym zainwestowaniem.

Centralną część Portu Praskiego stanowią pirsy i baseny portowe. Nabrzeże północne i pirs są murowane, częściowo zabudowane, w złym stanie technicznym. Tereny portowe cechuje krajobraz miejski z ekstensywnym zainwestowaniem. Tereny te mają duży udział powierzchni biologicznie czynnej, z roślinnością o zróżnicowanej wartości przyrodniczej. Istniejące baseny portowe są wartościowe przyrodniczo i przestrzennie.

Od strony Wisły aż do ul. Wybrzeże Szczecińskie w tzw. międzywale rozciąga się teren zadrzewień łęgowych, najbardziej wartościowy przyrodniczo, okresowo zalewany przez Wisłę, charakterystyczny dla krajobrazu półnaturalnego towarzyszącego rzece.

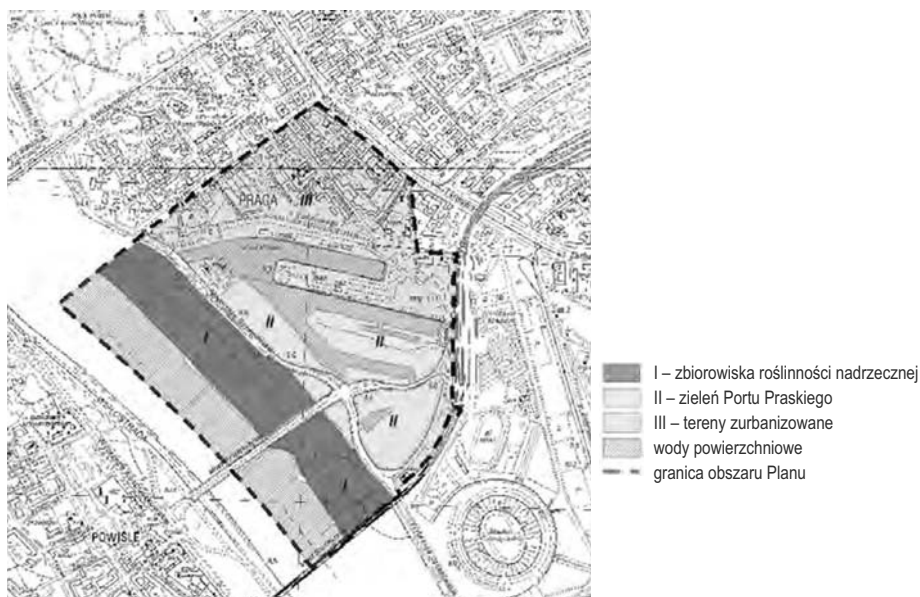
W części południowej Portu Praskiego znajduje się nieukończony basen i pirs porośnięty lasem łęgowym. Podobnie międzywale od strony Wisły pokrywa las łęgowy. Jest ono odcięte od skupisk zieleni w porcie nasypami komunikacyjnymi zjazdu z mostu Świętokrzyskiego i wałem przeciwpowodziowym w linii Wybrzeża Szczecińskiego. Zasięg przestrzenny Portu Praskiego w rejonie urbanistycznym Stara Praga został oznaczony linią przerywaną (ryc. 4).

Należy podkreślić, że obszar Portu Praskiego jest zróżnicowany pod względem zagospodarowania przestrzennego, użytkowania gruntów i ich zainwestowania. Port i tereny przyległe charakteryzują się strefowością użytkowania i zagospodarowania.



Ryc. 4. Port Praski w rejonie urbanistycznym, na mapie topograficznej miasta

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [<http://www.smapa.um.warszawa.pl>].



Ryc. 5. Układ roślinności na obszarze Portu Praskiego

Źródło: *Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Portu Praskiego*, Urząd m.st. Warszawy, Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego, Warszawa, luty, 2015.

Są to zarówno tereny całkowicie przekształcone przez człowieka, jak i tereny roślinności półnaturalnej i naturalnej. Część północna obszaru obejmująca tereny Starej Pragi aż do północnego pirsu portowego jest terenem najbardziej zurbanizowanym z zielenią urządzoną i niewielkim udziałem drzew. Teren ten będąc niemal w całości zabudowanym ma znikomą wartość przyrodniczą. Część centralną omawianego obszaru stanowią zabudowane tereny portowe, a w zasadzie pozostałości po nieukończonym porcie. Teren ten w wyniku budowy basenów portowych na przełomie lat 20. i 30. ub. wieku uległ przekształceniu, gdyż wycięto drzewa rosnące na podłożu okresowo zalewanym przez Wisłę. Obecnie pozostałości zabudowy portowej mają głównie wartość historyczną. Natomiast część zachodnią Portu – strefę międzywala porasta roślinność łąkowa – głównie łąg wierzbowo-topolowy.

Co istotne tereny zieleni Portu Praskiego pełnią ważną funkcję w systemie przyrodniczym Warszawy. Obszar portu charakteryzuje się pasmowym układem roślinności, równoległym do nurtu Wisły. Na podstawie analiz i waloryzacji typów roślinności, wykonanej w ramach prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu miejscowego dla tego rejonu miasta, wyróżniono trzy strefy o zróżnicowanej strukturze przyrodniczej (ryc. 5)².

² Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Portu Praskiego, Urząd m.st. Warszawy, Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego, Warszawa, luty 2015: 21-24.



Fot. 1. Roślinność łęgowa w Porcie Praskim

Fot. M. Kordek, 2017 (fot. 1-7).

Najbliżej rzeki występują zbiorowiska roślinności nadrzecznej o wysokiej wartości ekologicznej (jednostka I). Jest to teren łęgów warszawskich wraz z zadrzewieniami i zaroślami łęgowymi, który przy stanach wysokich wody jest obszarem wylewów Wisły (fot. 1). Jednocześnie jest to teren bogaty w siedliska ptaków związanych ze środowiskiem wodnym. Przestrzennie jest to teren trudnodostępny ze względu na podmokły charakter i zwartą roślinność.

W bezpośrednim otoczeniu Portu Praskiego od strony Mostu Śląsko-Dąbrowskiego do nabrzeża basenu północnego – występują głównie drzewostany wierzbowe z domieszką topól i klonu jesionolistnego. Przy czym największe grupy drzew występują wzdłuż ulicy Wybrzeże Szczecińskie. Pod względem przyrodniczym jest to cenny zespół w strefie śródmiejskiej, który jednak ulega degradacji.

Teren wokół północnego basenu portu jest zurbanizowany z relatywnie niewielkim udziałem drzewostanów naturalnych i półnaturalnych. W kwartałach nowej zabudowy Portu Praskiego – ul. Wybrzeże Szczecińskie – ul. Okrzei – ul. Sierakowskiego – występuje zieleń urządzona z niewielkim udziałem drzew.

W Porcie Praskim występują dwie formy ochrony przyrody – pierwszą z nich jest NATURA 2000 w zakresie OSO *Dolina Środkowej Wisły* – obejmująca łągi w południowo-zachodniej części obszaru – między brzegiem Wisły a ul. Wybrzeże Szczecińskie. Występuje tutaj ok. 90 gatunków ptaków, w większości objętych ochroną gatunkową³, w tym ok. 50 gatunków łęgowych lub prawdopodobnie łęgowych. Niektóre gatunki ptaków obserwowane są na tym terenie regularnie podczas zimy, inne zaś gatunki niełęgowe wybierają to miejsce w okresie swoich wędrówek. Ze względu na bogactwo awifauny teren międzywała rejonu Portu Praskiego jest obszarem specjalnej ochrony ptaków Natura 2000⁴.

³ Na mocy *Rozporządzenia Ministra Środowiska z 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* (Dz.U. z 2014 r., poz. 1348).

⁴ Na podstawie *Rozporządzenia Ministra Środowiska z 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000*.

Tereny śródmiejskiego odcinka Wisły na wysokości Portu Praskiego, ze względu na okresowe zalewanie, są uboższe w siedliska płazów, gdyż występują tutaj tylko dwa gatunki żab – żaba moczarowa i żaba trawna. Na obszarze tym powszechnie spotyka się gatunki małych ssaków – myszy, kuny, wiewiórki, łasice, wydry, bobry, nie występuje zaś zwierzyna duża.

W zasięgu drugiej formy ochronnej – Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu — znajdują się tereny międzywala położone na zachód od ul. Wybrzeże Szczecińskie, południowa część Portu Praskiego oraz północny fragment terenu ograniczonego ulicami Wybrzeże Szczecińskie – Sokola – Zamoście.

Obszar Portu Praskiego zalicza się do *Systemu Przyrodniczego Warszawy*, a więc do tej części miasta, która pełni nadrzędne funkcje przyrodnicze, od których zależą pozostałe funkcje obszaru – rekreacyjne, wypoczynkowe, estetyczne, mieszkaniowe. Port i tereny przyległe są obszarem miasta o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych. Port Praski z basenami portowymi w powiązaniu z Parkiem Praskim, Parkiem Skaryszewskim oraz roślinnością nadrzeczną jest istotnym fragmentem układu przyrodniczego prawobrzeżnej części miasta. Przy czym najcenniejszą przyrodniczo częścią obszaru jest koryto Wisły po łęgi przylegające do ul. Wybrzeże Szczecińskie i ul. Sokolej. Ten fragment roślinności nadbrzeżnej stanowi ważne ogniwo powiązań przyrodniczych o zasięgu ponadlokalnym, wyraźnie kontrastując z naprzeciwległym lewym brzegiem Wisły, który jest pozbawiony takiej zieleni.

Ze względu na to, że Port Praski i jego otoczenie położony jest na holocenijskim tarasie zalewowym Wisły, który utworzyła meandrująca rzeka, w konsekwencji czego ma on obniżony poziom terenu w stosunku do Wisły, a także w bliskim sąsiedztwie koryta rzeki, rejon portu jest obszarem zagrożonym powodziowo (ryc. 6). Tereny leżące bezpośrednio wokół basenów portu leżą w strefie zagrożenia zalaniem w przypadku wystąpienia stanów wód dziesięcio i stuletnich, a także w granicy stanów alarmowych rzeki. Pomimo zabezpieczenia wałem przeciwpowodziowym i wałem nasypu kolejowego teren ten w przypadku uszkodzenia wałów może ulec



Ryc. 6. Zagrożenie powodziowe w Porcie Praskim

Źródło: [http://www.smapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=s_mapa].

zalaniu. Dlatego swoistym zabezpieczeniem dla terenów Portu Praskiego i pobliskiej zabudowy mieszkaniowej przed powodzią jest budowa śluzy przy wejściu do portu, która pozwoli dodatkowo zminimalizować wahania poziomu wód w basenach portowych.

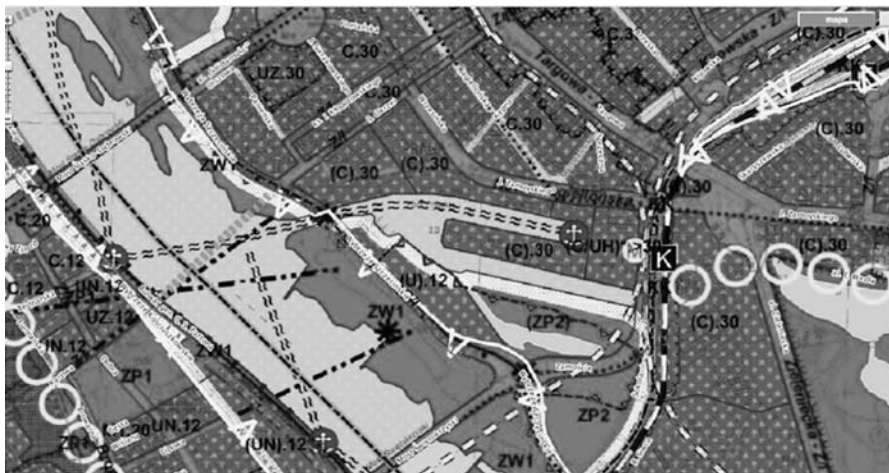
3. Port Praski – zamierzenia programowo-planistyczne

Zapewnienie ładu przestrzennego oraz dobre zorganizowanie przestrzeni publicznych w mieście stołecznym Warszawie jest od lat założeniem strategicznym. Dotyczy to także zintegrowania przestrzeni lewobrzeżnej i prawobrzeżnej części Warszawy. Przyjęte w *Strategii Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku*⁵ ustalenia strategiczne odnoszą się do otwarcia miasta na Wisłę i zbliżenia w niektórych miejscach zabudowy do rzeki. Tereny śródmiejskie, w tym Port Praski, są miejscem, które powinno otworzyć się na rzekę. To do tego obszaru w strategii miasta zostały zaadresowane działania rewitalizacyjne. W ich ramach przewidziano zagospodarowanie terenów Portu Praskiego dla celu budownictwa mieszkaniowego i biurowego. Jeden z celów operacyjnych *Strategii* (cel 5.5.) mówi wprost o przybliżeniu centrum praskiej strony miasta do Wisły, co ma nastąpić w rejonie Portu Praskiego. Od 2005 r., kiedy to przyjęto strategię miasta, wiadome jest, jak powinno ukształtować się zagospodarowanie Portu Praskiego. Przewidziano w tym miejscu powstanie nowej, atrakcyjnej dzielnicy z zabudową o mieszanych funkcjach: biurową, mieszkaniową i handlową.

Pomimo braku szczegółowych ustaleń planu miejscowego dla rejonu Portu Praskiego, kierunek rozwoju dla tego rejonu miasta został sprecyzowany w *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy*⁶ (ryc. 7). W Studium mowa jest o potrzebie utworzenia centrum po praskiej stronie miasta, m.in. przez zagospodarowanie terenów niezabudowanych, a także rewaloryzację i modernizację rejonów zabudowy historycznej. Przewiduje się również ukształtowanie przestrzeni publicznych na terenie Portu Praskiego. Obszar ten jest wskazany w Studium jako strefa planowanego rozwoju w strefie śródmieścia funkcjonalnego. W tym ujęciu Port Praski jest rejonem o szczególnym znaczeniu funkcjonalno-przestrzennym, z przewagą terenów wielofunkcyjnych (C), na których dopuszcza się wprowadzenie funkcji mieszkalnej wraz z inwestycjami celu publicznego z zakresu infrastruktury społecznej. Tereny Portu Praskiego mają również przeznaczenie jako

⁵ Uchwała Nr LXII/1789/2005 Rady miasta stołecznego Warszawy z 24 listopada 2005 r. w sprawie przyjęcia *Strategii Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 r.*

⁶ *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy* – Uchwała nr LXXXII/2746/2006 z 10 października 2006 r., zmieniona Uchwałą nr L/1521/2009 z 26 lutego 2009 r., uzupełniona Uchwałą nr LIV/1631/2009 z 28 kwietnia 2009 r., zmieniona Uchwałą nr XCII/2689/2010 z 7 października 2010 r. oraz Uchwałą nr LXI/1669/2013 z 11 lipca 2013 r., zmieniona Uchwałą nr XCII/2346/2014 z 16 października 2014 r.

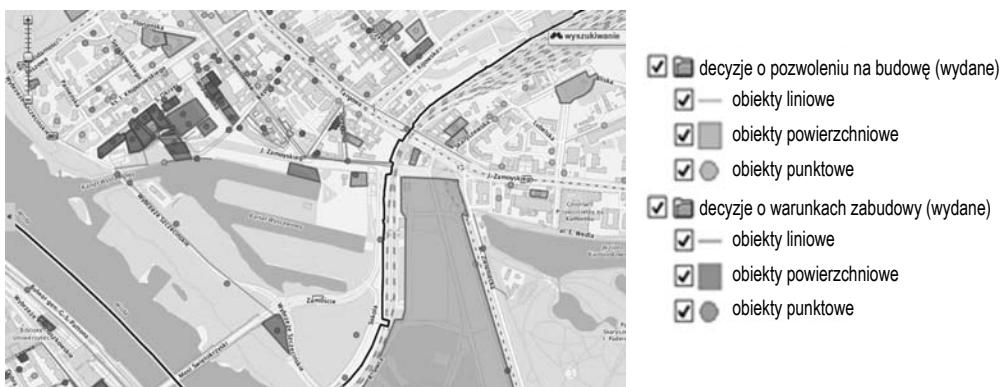


Ryc. 7. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – rejon Portu Praskiego

Źródło: [Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy; pobrano 30.10.2017 ze strony <http://www.smapa.um.warszawa.pl>].

tereny zieleni nadwiślańskiej w strefie śródmieścia funkcjonalnego (ZW1), tereny zieleni urządzonej z udziałem terenów sportu i rekreacji (ZP2), tereny usług sportu i rekreacji (US), tereny usług zdrowia (UZ), tereny usług (U) z dopuszczeniem funkcji mieszkaniowej do 40% powierzchni zabudowy na terenie.

Dotychczas dla terenu Portu Praskiego wydano pozwolenia na budowę obejmujące budowę budynków mieszkalnych wielorodzinnych i budynków mieszkalno-usługowych. Dla terenów wielofunkcyjnych Portu Praskiego wydano również decyzje o warunkach zabudowy. Działki objęte ww. decyzjami zostały uwidocznione na ryc. 8 (obszar zacieniony).



Ryc. 8. Port Praski – wydane pozwolenia na budowę i decyzje o warunkach zabudowy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [<http://www.smapa.um.warszawa.pl>].



Ryc. 9. Port Praski w granicy obszaru rewitalizacji (obwiedzonego linią)

Źródło: [<http://www.smapa.um.warszawa.pl>, pobranie z dnia 30.10.2017].

Obszar Portu Praskiego leży w zasięgu obszaru rewitalizacji *Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 r.* (ryc. 9)⁷. Został zaliczony do obszaru zdegradowanego i kryzysowego w mieście, który na ryc. 7 został oznaczony linią.

Szansą na ożywienie i podniesienie wartości przestrzeni Portu Praskiego są inwestycje, realizowane przez duży podmiot prywatny, przekształcający teren w kierunku funkcji sprzyjających procesom rewitalizacyjnym, który jest właścicielem gruntów na tym obszarze.

Na obszarze rewitalizacji, zdelimitowanym w m.st. Warszawa, obejmującym również obszar Portu Praskiego, dużą wagę przykładają się do podniesienia jakości przestrzeni, a także do zapewnienia ładu przestrzennego. Mówi się o przemianach przestrzeni, które warunkowane są polityką przestrzenną miasta określoną w *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy* oraz ustaleniami planów zagospodarowania przestrzennego. Pokrycie obszaru rewitalizacji, w tym Portu Praskiego planem miejscowym jest jednym z wyzwań, które sformułowane jest w warstwie programowej *Zintegrowanego Programu Rewitalizacji*.

⁷ Załącznik do Uchwały Nr XXXIII/809/2016 Rady m.st. Warszawy z 25.08.2016 r. zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia *Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 r.*



Ryc. 10. Rejon Portu Praskiego – brak pokrycia miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego
 Źródło: [http://www.smapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=s_rciwn&L=pl&X=7502870.361090786&Y=5790469.095995187&S=7&O=0&T=0&komunikat=off, pobranie z dnia 30.10.2017].

Zgodnie z tak nakreślonym celem w urzędzie m.st. Warszawy⁸ trwają prace planistyczne nad planem zagospodarowania przestrzennego dla rejonu Port Praski. Mimo podjęcia 5 lipca 2008 r. uchwały⁹ o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego do tej pory plan nie został uchwalony (ryc. 10). Przeszedł on etap pierwszego wyłożenia do wglądu publicznego, w ramach którego wpłynęło 599 uwag. Dotyczyły one m.in. zarówno przyjętych w projekcie wskaźników (parkingowe, powierzchni lokali usługowych, wysokości zabudowy), lokalizacji oraz wysokości dominant, budowy ogólnodostępnego wielopoziomowego parkingu naziemnego, możliwości sytuowania na dachach wysokich budynków lądowisk dla śmigłowców, a tak-

⁸ Projekt planu opracowuje Miejska Pracownia Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju w Warszawie.

⁹ Uchwała Rady Miasta Stołecznego Warszawy Nr LVI/1508/2005 z 8 lipca 2005 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Portu Praskiego.

że wprowadzenia zakazu zabudowy terenu Portu Praskiego wysokimi budynkami biurowymi i apartamentowymi i przekształcenia go w park przyrodniczo-krajobrazowy. Nieuwzględnienie części uwag, jakie zgłosił inwestor do wyłożonego projektu planu, spowodowało skierowanie ponownych wniosków o rozpatrzenie uwag ze strony spółki Port Praski Sp. z o.o. Inwestor postulował zwiększenie dopuszczalnej powierzchni użytkowej lokali usługowych z 400 m² do 2000 m². Jako że rozwiązanie stało w sprzeczności z ustaleniami obowiązującego *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania m.st. Warszawy* dla tej części miasta, prace nad projektem planu zostały czasowo zawieszono. Dopiero zmiana *Studium* wprowadzona uchwałą XCII/2346/2014 z 16 października 2014 r. spowodowała wznowienie prac planistycznych. Projekt planu dla Portu Praskiego został ponownie wyłożony do publicznego wglądu w 2015 r. Obecnie plan rejonu Portu Praskiego znajduje się po drugim wyłożeniu, po zakończonym etapie zbierania uwag.

4. Przestrzeń Portu Praskiego – wyniki badań społecznych

Zamierzenia strategów i planistów dotyczące sposobu zagospodarowania terenu Portu Praskiego, *nota bene* jednego z najbardziej atrakcyjnych w Warszawie, rozmijają się ze społecznym wyobrażeniem o sposobie jego zainwestowania. W społecznym odbiorze miejsce to powinno mieć inne od planowanego przeznaczenie.

Do takiego wniosku uprawniają wyniki badania ankietowego¹⁰ wśród użytkowników nabrzeży Wisły, z wykorzystaniem papierowego kwestionariusza pytań, które zostało przeprowadzone w dwóch turach – w końcu sierpnia oraz we wrześniu 2017 r.¹¹ w charakterystycznych punktach nabrzeży Wisły – Plaża Poniałowka, Plaża ZOO oraz Bulwary Wiślane na odcinku od mostu Średnicowego do mostu Śląsko-Dąbrowskiego. Zgodnie z przyjętą w badaniu metodologią o opinię na temat przeznaczenia terenów Portu Praskiego zwrócono się do przypadkowo napotkanych osób z zachowaniem parytetu wiekowego¹², które w czasie badania przebywały nad Wisłą, zarówno w dzień powszedni, jak i podczas weekendu. Wywiad przeprowadzony za pomocą kwestionariusza pytań obejmował szerokie spektrum zagadnień związanych z ofertą i użytkowaniem Wisły. Odpowiadając na pytania respondenci mogli posiłkować się wyjaśnieniami osoby ankietującej, zwłaszcza w przypadku mniej znanej terminologii, zastosowanej w kwestionariuszu. W polu badawczym m.in. znalazła się kwestia przeznaczenia terenów Portu Praskiego. Jedno z pytań kwestionariusza dotyczyło wprost tego tematu. Umożliwiało ono wybór najbardziej adekwatnej odpowiedzi spośród zamkniętego katalogu.

¹⁰ Według [Zieliński 2012: 48].

¹¹ Badanie ankietowe zostało przeprowadzone przez M. Kordek 30-31 sierpnia oraz 10-17 września 2017 r.

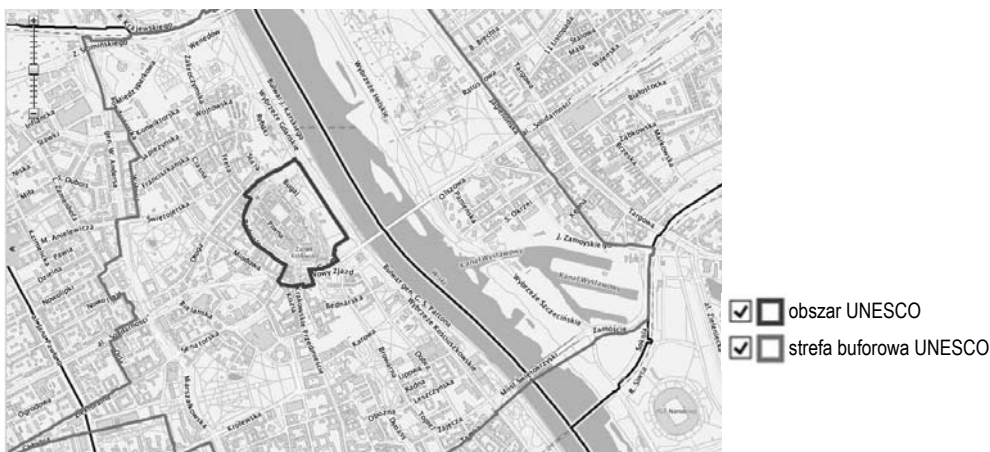
¹² Według przyjętej metodologii udział w badaniu osób z kategorii wiekowych 15-24 lata oraz 25-54 lata musiał wynosić co najmniej 30%.

Osoby objęte badaniem, przy próbie badawczej liczącej 120 osób, wypowiedziały się, jakie przeznaczenie ich zdaniem powinny mieć tereny Portu Praskiego. Uzyskany rozkład odpowiedzi skłania do kilku zasadniczych wniosków, odmiennych od rozstrzygnięć planistycznych i administracyjnych podjętych w odniesieniu do tej części miasta (w postaci zapisów strategii rozwoju, studium, wydanych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz decyzji pozwolenia na budowę).

Uczestnicy badania, spośród których 45% stanowiły osoby młode (w wieku 15-24 lata), 42% osoby w średnim wieku (25-54 lata) oraz 13% w wieku senioralnym (55+), wyraźnie wskazali, że wprowadzenie na teren Portu Praskiego funkcji mieszkalno-biurowej nie jest pożądane, zważywszy na odmienne potrzeby społeczne i oczekiwania związane z tym terenem, a także inne możliwe lokalizacje tej właśnie funkcji na pozostałym obszarze miasta. Zdaniem 89 osób spośród 120 ankietowanych (75% ogółu badanych), budynki mieszkalne i biurowe nie powinny być lokalizowane na terenie poportowym. Teren ten w powszechnym odbiorze jest bardzo atrakcyjny, więc nie powinien stać się enklawą dla bogatych, niedostępną dla użytkowników Wisły i mieszkańców miasta. Z tej lokalizacji powinno korzystać jak najszersze grono odbiorców.

Według respondentów obszar Portu Praskiego zdecydowanie powinien mieć przeznaczenie rekreacyjno-sportowe. Aż 104 osoby (spośród 120 ankietowanych), a więc 87% badanych wyraziło taką opinię. Zdaniem osób badanych tereny Portu Praskiego można by również przeznaczyć na cele rozrywkowe. Odpowiedź ta uplasowała się na drugim miejscu spośród dokonanych wskazań. Za takim rozwiązaniem optowały 93 osoby (ze 120 badanych), głównie osoby młode w wieku 15-24 lata.

Na potrzebę powstania parku kulturowego w Porcie Praskim, w celu ochrony krajobrazu kulturowego oraz zachowania wyróżniających się krajobrazowo terenów,



Ryc. 11. Obszar Historycznego Centrum Warszawy wpisano na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO z otaczającą strefą buforową

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [<http://www.smapa.um.warszawa.pl>].

wskazało 85 osób (spośród 120 pytaných). Uzasadnieniem dla takiego rozwiązania jest objęcie Portu Praskiego przez UNSECO strefą buforową Historycznego Centrum Warszawy¹³, co obrazuje mapa z naniesionymi obiektami z Gminnej Ewidencji Zabytków (ryc. 11).

W dalszej kolejności badani opowiedzieli się za utworzeniem w Porcie Praskim kompleksu sanatoryjno-rehabilitacyjnego. Za takim rozwiązaniem były głównie osoby w wieku 55+ oraz osoby z przedziału wiekowego 25-54 lata. Spośród osób pytaných o przeznaczenie terenów Portu Praskiego relatywnie niewiele widziało potrzebę lokalizacji na tym obszarze inwestycji typu wellness&spa – 32 osoby spośród 120 przebadanych.

Przeprowadzone badanie mające charakter poglądowy, ze względu na ograniczoną liczebnie próbę badawczą, uwidocznilo potrzebę przeznaczenia terenów Portu Praskiego dla ogółu społeczności Warszawy, a nie tylko dla wąskiego grona użytkowników danej przestrzeni. Odpowiedzi respondentów nie potwierdzają proponowanego przez inwestora i miasto kierunku zagospodarowania Portu Praskiego i terenów przyległych. Świadczą niezbitnie o chęci korzystania z tego rejonu miasta głównie w celach rekreacyjno-sportowych. Ze względu na to, że Port Praski jest miejscem położonym w centralnej części miasta, cennym przyrodniczo, z warunkami do rozwoju infrastruktury wodnej, lokalizowanie w otoczeniu jego nabrzeży i w sąsiedztwie zabudowy wysokościowej, mieszkalno-apartamentowej i biurowej jest niszczeniem walorów krajobrazowych i użytkowych tej przestrzeni miasta.

5. Zamierzenia projektowo-inwestycyjne w Porcie Praskim

Liczący 38 ha teren Portu Praskiego jest jednym z najbardziej atrakcyjnych inwestycyjnie terenów w Warszawie. Jest dobrze skomunikowany z pozostałą częścią miasta, zarówno prawo-, jak i lewobrzeżną przez połączenia, które zapewnia II linia metra, kolej podmiejska, jak też w przyszłości trasa Świętokrzyska, czy projektowana kładka pieszo-rowerowa.

Stopniowo teren jest zagospodarowywany przez inwestora prywatnego, którego jest własnością. W 2012 r. rozpoczęto budowę budynku apartamentowego przy ul. Krowiej 6, którego elewacja łączy zabytkową cegłę z początku XX w. z elementami nowoczesnej architektury – konstrukcją aluminiową. Budynek zawiera funkcję mieszkalną i usługową. Po oddaniu do użytkowania, oferuje apartamenty o powierzchni 58-130 m². Jest zlokalizowany w kwartale ulic, gdzie zabudowa nawiązuje do klimatu historycznej Pragi (fot. 2).

W dalszej kolejności powstawały budynki u zbiegu ulic Okrzei 14 i Sierakowskiego. Jednym z nich jest ukończony budynek Sierakowskiego 5, zaprojektowany

¹³ *Historyczne Centrum Warszawy* to obszar wpisany do rejestru zabytków oraz Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Obszar umocowany *Konwencją o ochronie dziedzictwa kulturalnego i naturalnego z 16 listopada 1972 r.*, ratyfikowaną przez Polskę 29 czerwca 1976 r.



Fot. 2. Port Praski – budynek Krowia 6



Fot. 3. Port Praski – budynek Sierakowskiego 5

przez pracownię architektoniczną APA Wojciechowski. Budynek nawiązuje do pierzejowej zabudowy kamienic Starej Pragi. Jest to budynek mieszkalny z powierzchnią biurową i usługową. W jego wnętrzu zastosowano elastyczne rozwiązania projektowe dające możliwość swobodnej aranżacji przestrzeni, niekiedy łączenia ze sobą sąsiednich lokali. Wnętrze budynku pełni funkcję wypoczynkową i rekreacyjną – w patio wypełnionym zielenią umiejscowiono plac zabaw, drewniane ławki, stojaki na rowery oraz zaprojektowano nasadzenia roślinne (fot. 3).

Relatywnie niedawno (w 2014 r.), rozpoczęto w Porcie Praskim budowę kolejnych budynków apartamentowych – Port przy ul. Okrzei 2 (fot. 4) i Latarnia (fot. 5), autorstwa pracowni APA Wojciechowski. Budynki te zostały oddane do użytkowania i są częściowo zasiedlone, ze względu na najwyższe ceny zakupu mieszkań (powyżej 14 tys. zł za m²). Są to ekskluzywne budynki mieszkalne uzupełnione zielenią, w tym w postaci zielonego ogrodu, z urządzonymi drewnianymi tarasami, ławkami i oświetleniem ogrodowym. Położenie budynków umożliwi widoki panoramiczne na Wisłę i pozostałą część Portu, a także na plac przy Pomniku Kościuszkowców (przy Wybrzeżu Szczecińskim), dalej w kierunku Stadionu Narodowego i na lewo-brzeżną część Warszawy.

Kolejnym etapem inwestycji w Porcie Praskim jest budynek Sierakowskiego II, którego budowę rozpoczęto w 2016 r., zaś oddanie do użytkowania przewidziano w 2018 r. Autorem projektu architektonicznego jest pracownia Macieja Kuryłowicza. Budynek ten powstaje pomiędzy ulicą Sierakowskiego i Wrzesińską. Nawiązuje do historycznej architektury na Pradze. W parterze budynku zlokalizowano część usługową (fot. 6).

Według planów inwestora zabudowa w Porcie Praskim będzie łączyła różne funkcje, jak biznesowo-handlowe, mieszkaniowe i rekreacyjne (ryc. 12). Planowana jest budowa czterech wieżowców, ponad tysiąca mieszkań, biur, centrum konferencyjno-medialnego, mariny dla jachtów, przystanku dla tramwaju wodnego, hotelu. Częścią Portu Praskiego zabudowaną najintensywniej będzie tzw. city, zlokalizowa-



Fot. 4. Port Praski – budynek Port

Fot. 5. Port Praski
– budynek Latarnia

ne w sąsiedztwie węzła PKP Stadion i metro Stadion. To tam będzie dominowała zabudowa wysokościowa – z czterema dominującymi wieżowcami – z najwyższym o wysokości 160 m, powierzchnie biurowe, komercyjne i handlowe, luksusowe apartamenty, hotel, galeria handlowa.

Zgodnie z przyjętym założeniem urbanistycznym w drugiej części Portu Praskiego, obejmującej doki, powstaną wzdłuż nabrzeży portowych budynki mieszkalne z funkcją usługową w parterze i na pierwszej kondygnacji. Będą to luksusowe mieszkania w budynkach kilkukondygnacyjnych, z których niektóre będą miały dostęp do miejsc cumowania łodzi w marinie.

Według przyjętej koncepcji najbliższej Wisły przewiduje się powstanie terenów rekreacyjnych z boiskami, czy galerią sztuki. Ta część Portu Praskiego nazwana umownie Parkiem Mediów ma być urządzona nowocześnie i zielono z poprowadzoną przez Wisłę kładką pieszo-rowerową.



Fot. 6. Port Praski – budynek Sierakowskiego II (w budowie)

Zabudowa apartamentowa



Ryc. 12. Port Praski – wizualizacja zabudowy

Źródło: [<http://www.portpraski.pl/o-porcie.html>, pobranie 31.10.2017].

Inwestycję pod nazwą Port Praski ma cechować symbioza zabudowy śródmiejskiej z naturą, przez bliskość wody, nadwiślańskich bulwarów, skwerów, przystani i stosowanie proekologicznych rozwiązań. To co ma wyróżniać projekt, to dbałość o przestrzenie publiczne, które w tej lokalizacji są wyjątkowo atrakcyjną aranżacją dla kompleksu zabudowy. Tak skomponowaną całość można porównywać ze względu na sposób zagospodarowania terenu, rozkład funkcji i kompozycję przestrzenną z HafenCity – portową dzielnicą Hamburga.

Do czasu ukończenia całości inwestycji pod zbiorczą nazwą Port Praski trudno jest jednak dokonywać ostatecznej oceny przyjętych rozwiązań, powiązań funkcjonalno-przestrzennych projektowanej architektury czy też stopnia zaspokojenia potrzeb przyszłych użytkowników tego miejsca. Tym bardziej, że w pierwszej kolejności inwestycja ma głównie charakter deweloperski.

Dalsza lokalizacja zabudowy w Porcie Praskim, zwłaszcza w bliskim otoczeniu wody jest ponadto uwarunkowana wybudowaniem w pierwszej kolejności bramy przeciwpowodziowej i śluzy żeglugowej. Tego rodzaju budowle hydrotechniczne będą miały za zadanie ochronić tereny zainwestowane Portu Praskiego przed powodzią, a także pozwolą ustabilizować poziom wody w basenach Portu.

Inwestycja polegająca na budowie bramy przeciwpowodziowej i śluzy do Portu Praskiego, jako kluczowa dla rozpoczęcia innych budów w Porcie została rozpoczęta w 2017 r. i jest realizowana przez właściciela terenu.

W pierwszym etapie budowy urządzeń hydrotechnicznych w Porcie Praskim powstanie slip służący do wodowania lub wyciągania na brzeg niewielkich jedno-



Fot. 7. Budowa slipu w Porcie Praskim

stek pływających w pobliżu Komisariatu Rzecznego Policji (ul. Wybrzeże Szczecińskie 6) – fot. 7.

6. HafenCity *versus* Port Praski

Koncepcja zabudowy Portu Praskiego jest często porównywana do rewitalizacji prowadzonej w Hamburgu na nabrzeżach Łaby. Powstaje tam HafenCity, czyli najbardziej nowoczesna, a zarazem prestiżowa część miasta. Choć od ogłoszenia pomysłu na urządzenie przestrzeni poportowej w Hamburgu minęło dwadzieścia lat (w 1997 r. ogłoszono realizację projektu), to projekt ten jest kontynuowany, gdyż do tej pory w nowy sposób zagospodarowano tylko połowę obszaru. Ze względu na skalę prowadzonych inwestycji HafenCity określone jest największym projektem rewitalizacyjnym w Europie [Gdynia... 2017]

Obejmuje swym zasięgiem 157 ha terenów poportowych i poprzemysłowych Hamburga, z dobrą lokalizacją (fot. 8). Projekt po wybudowaniu powiększy istniejące centrum Hamburga o 40%. Zakłada się, że w dzielnicy powstanie ok. 7 tys. mieszkań dla prawie 14 tys. mieszkańców. Nowa infrastruktura umożliwi powstanie 45 tys. miejsc pracy, w tym 35 tys. miejsc w wybudowanych budynkach biurowych oraz 10,5 km nadrzecznych promenad. Nowa zabudowa obejmie w sumie ok. 2.4 mln m² powierzchni użytkowej brutto, przeznaczonej na funkcję mieszkalną, handlową, edukacyjną, kulturalną i rozrywkową.

HafenCity ze względu na skalę inwestycji, projektowane przestrzenie publiczne wiążące dzielnicę z wodą, zróżnicowane funkcje zabudowy charakteryzujące centra miejskie, wprowadzone rozwiązania przeciwpowodziowe, a także trwającą debatę społeczną nad propozycjami projektowymi, powoli, jednak stopniowo wpisuje się w przestrzeń miasta, stając się jej integralną częścią.



Fot. 8. Hamburg, Hafencity. Widok z góry istniejącego stanu zagospodarowania

Źródło: [<http://www.hafencity.com/de/ueberblick/daten-fakten-zur-hafencity-hamburg.html>, pobranie 30.10.2017]

U genezy powstania Hafencity leżą decyzje władz miasta, które doprowadziły do skupienia gruntów poportowych w rękach publicznych, by następnie w 1998 r. powołać spółkę odpowiedzialną za rozwój terenów portowych w mieście. W Hafencity inwestuje sektor publiczny, jak i prywatny. To odróżnia Hafencity od działań w Porcie Praskim, który jest realizowany przez inwestora prywatnego na gruntach będących jego własnością.

Kolejnym krokiem było uchwalenie w 2000 r. dla tej części Hamburga planu zagospodarowania i rewitalizacji. Taki plan niestety do tej pory nie został uchwalony dla rejonu urbanistycznego, gdzie jest zlokalizowany Port Praski. W planie Hafencity założono powstanie w tej części miasta obszaru wielofunkcyjnego, z przemieszaniem funkcji biurowych, mieszkalnych i rekreacyjnych (fot. 9 i 10).

To co łączy Hafencity i Port Praski to bliskie sąsiedztwo rzeki i położenie na terenach zalewowych. Dla dzielnicy Hafencity znaleziono nieco odmienne rozwiązanie przeciwpowodziowe niż w Porcie Praskim, gdzie buduje się bramę przeciwpowodziową i służę żeglugową. Cały obszar dzielnicy, w tym umiejscow-



Fot. 9. Hamburg, Hafencity – kwartał Sandtorkai/Dalmanckai ukończony jako pierwszy w zespole poportowym w 2009 r.

Źródło: [*Themen Quartiere Projekte*, Hamburg, März, 2017] 17 (fot. 9 i 10).



Fot. 10. Hamburg, HafenCity – Überseequartier, widok od strony Łaby na centrum komercyjne

wione budynki i ulice wyniesiono 7-8 m nad poziom morza, gdyż ta część miasta nie była zabezpieczona wałem przeciwpowodziowym. Dodatkowo partery budynków znajdujących się w bliskim sąsiedztwie rzeki zostały przeznaczone na miejsca parkingowe lub powierzchnie sklepowe, restauracje. Przestrzeń publiczną tworzą tarasy obniżające się stopniowo ku wodzie, które są miejscem przeznaczonym do rekreacji i wypoczynku.

HafenCity jest dzielnicą o nowoczesnej, reprezentacyjnej zabudowie z ikonami architektonicznymi – np. Elbphiharmonie, przyciągającą korporacje i duże firmy. Dbłość o wysoką jakość zagospodarowania terenu jest widoczna w procedurze nabywania gruntów przez inwestorów. Potencjalni zainteresowani uczestnicząc w procedurze przetargowej sprzedaży gruntów, otrzymują po zaoferowaniu najlepszych warunków jedynie przyrzeczenie pierwokupu danej nieruchomości, które jest finalizowane w postaci umowy docelowej dopiero po roku od opracowania projektu architektonicznego i uzyskania pozwolenia na budowę przez potencjalnych inwestorów. Jest to swoista zaporą administracyjną przed zabudową niepożądaną.

HafenCity to dzielnica z zabudową o wysokim standardzie, co przekłada się na wysokie ceny zakupu mieszkań i innych powierzchni użytkowych. Dla osób chcących zamieszkać w HafenCity miasto Hamburg przygotowało system dotacji do zakupu nowych mieszkań, co powinno przeciwdziałać powstaniu enklawy bogatych.

HafenCity jest dobrze skomunikowane z pozostałą częścią Hamburga, połączone siecią autobusową, metrem, a także obsługiwane przez autobus rzeczny – kursujący zarówno po lądzie, jak i wodzie. W dzielnicy tej obowiązuje limit miejsc parkingowych i wysokie opłaty za postój, więc popularnym środkiem podróży jest rower i *carsharing*.

W celu ożywienia dzielnicy HafenCity, która popołudniami pustoszeje po godzinach pracy, wybudowano uniwersytet, który bez akademików nie jest w stanie zatrzymać na dłużej młodzieży w tej części miasta.

Podsumowanie

Tereny dawnego Portu Praskiego podlegają współcześnie szybkiemu zainwestowaniu. Trudno jest jednak ocenić czy podejmowane działania przebiegają bardziej spontanicznie, będąc ukierunkowanymi na szybki zysk inwestora, czy też stanowią spójną koncepcję, która finalnie przyczyni się do zintegrowanego rozwoju miasta. Dopiero po zakończeniu prowadzonych inwestycji będzie można stwierdzić, czy nowa zabudowa Portu Praskiego ma szansę stać się ikoną architektoniczną Warszawy, a w odbiorze społecznym miejscem przyjaznym i lubianym, nie zaś dedykowanym ograniczonej grupie użytkowników.

Władze miejskie, nawet jeżeli po wykonaniu różnego rodzaju badań, choćby zebraniu ankietowych opinii, opisanych w tym opracowaniu znają priorytety zagospodarowania, są pozbawione środków nacisku na inwestora odnośnie do przeznaczenia terenów Portu Praskiego, ponieważ nie dysponują już gruntami – są one obecnie własnością prywatną. Z tego też powodu – rozbieżności w zamiarach inwestycyjnych przerwano i nie doprowadzono do finału miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru.

Port powinien być jako jedno z przyszłych policentrów Warszawy – miejscem ożywionym, zwróconym ku rzece, powiązanych funkcjonalnie ze stroną praską i lewobrzeżną częścią Warszawy – dzielnicą o wysokich standardach mieszkalnych i wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Jest to kwestia podstawowa w teorii budowy nadrzecznej części miasta, w tym przypadku nowego, istotnego fragmentu stołecznego śródmieścia w kontekście roli, jaką zagospodarowanie tego miejsca powinno odgrywać. Jak na razie powstaje głównie zabudowa mieszkaniowa, planowana jest także na pirsach dawnego portu (por. ryc. 10). Zamiary wprowadzenia różnorodnych usług, miejsc pracy, atraktorów przestrzeni, także terenów rekreacyjnych nad Wisłą, przystanie, hotele, połączenie kładką z lewym brzegiem rzeki być może uspokoją niedosyt dotychczasowego przeznaczenia funkcjonalnego tego miejsca, kiedy zostaną zrealizowane.

Realizacja tzw. *city*, zlokalizowanego w sąsiedztwie węzła PKP Stadion i Metro Stadion z zabudową wysokościową w postaci czterech wieżowców, z powierzchniami biurowymi, a zwłaszcza z komercyjnymi handlowymi przestrzeniami, hotelem oraz galerią handlową to bardzo dobry pomysł, który może uchronić ten teren od pustoszenia w godzinach wieczorowych, co ma miejsce we wzorcowym HafenCity.

Jak zawsze, w śródmieściu do głębszej refleksji na ten temat skłania porównanie z zasadami wzorcowej rewitalizacji terenów poportowych w Hamburgu, którą można postrzegać jako przykład wykreowania przestrzeni atrakcyjnej dla mieszkańców i innych użytkowników, przyczyniającą się do poprawy jakości życia w mieście. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na doświadczenia Hamburga w kreowaniu przestrzeni publicznych – tych terenów i rozwiązań, które jak deklarują właściciele terenu, mają służyć rekreacji ludzi: mieszkańców i użytkowników, kontaktowi

z wodą, z przyrodą nabrzeżną, z dostępem do rozległych widoków na architekturę przeciwnieległego brzegu rzeki, historyczne miasto na Skarpie wiślanej.

Mając na uwadze, że przeciwnieległy brzeg rzeki, chociaż już nie jest własnością miejską, to jednak stanowi istotny krajobrazowo fragment warszawskiego śródmieścia, należy dążyć do zapewnienia terenów i przestrzeni publicznych w strefie nadwodnej. Koncentracja w tym rejonie szerokiego wachlarza ogólnie dostępnych funkcji usług i rekreacji zapewni zadowolenie nie tylko użytkownikom tego terenu, ale także przyczyni się do sukcesu inwestycyjnego właścicieli terenu.

Literatura

- Gdynia miasto dobrego wzoru*, „Gazeta Wyborcza”, 27 września 2017 r.
Kłos Z., 2016, *Ośrodek kultury nad wodą z przystania i kawiarnią*. Społeczna Akademia Nauk Wydział Nauk Humanistycznych, Katedra Architektury, bibl. SAN, Warszawa.
Luniak M., Kozłowski P., Nowicki W., Plit J., 2001, *Atlas Warszawy*, z. 8 – *Ptaki Warszawy 1962-2000*, IGiPZ PAN, Warszawa.
Mistewicz A., Tucholski Z., 2017, *Wiślane porty Warszawy. Historia infrastruktury żeglugi śródlądowej stolicy*. Miasto Stołeczne Warszawa.
Praga – prawa strona Warszawy, praca zbiorowa, wyd. Przedsiębiorstwo Rozwoju Warszawy – Holing-Wars – SA., Warszawa, 2005: 183.
Środowisko przyrodnicze Warszawy, praca zbiorowa, 1990, PWN, Warszawa.
Zieliński J., 2012, *Metodologia pracy naukowej*. Oficyna Wydawnicza ASPRA-JR, Warszawa.

Opracowania i dokumenty:

- Historia Portu Praskiego*, Serwis Internetowy Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy [źródło: <http://arch.bialoleka.waw.pl/page/index.php?str=731> (dostęp 29.02.2016)]
Mikroprogram rewitalizacji Dzielnicy Praga-Północ m.st. Warszawy.
Opracowanie ekofizjograficzne do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, Warszawa 2006.
Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu miejscowego planu zagospodarowania Przestrzennego rejonu Port Praski, Warszawa, luty, 2015.
Program ochrony środowiska dla m.st. Warszawy na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy do 2016 r.
Strategia Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku.
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy.
Themen Quartiere Projekte, Hamburg, März, 2017.
Wisła w Warszawie, 2000, Biuro Zarządu m.st. Warszawy, Wydział Planowania Przestrzennego i Architektury, Warszawa.
Zintegrowany Program Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 r.
[<http://www.hafencity.com/De>].
[<http://www.portpraski.pl>].
[<http://www.smapa.um.warszawa.pl>].