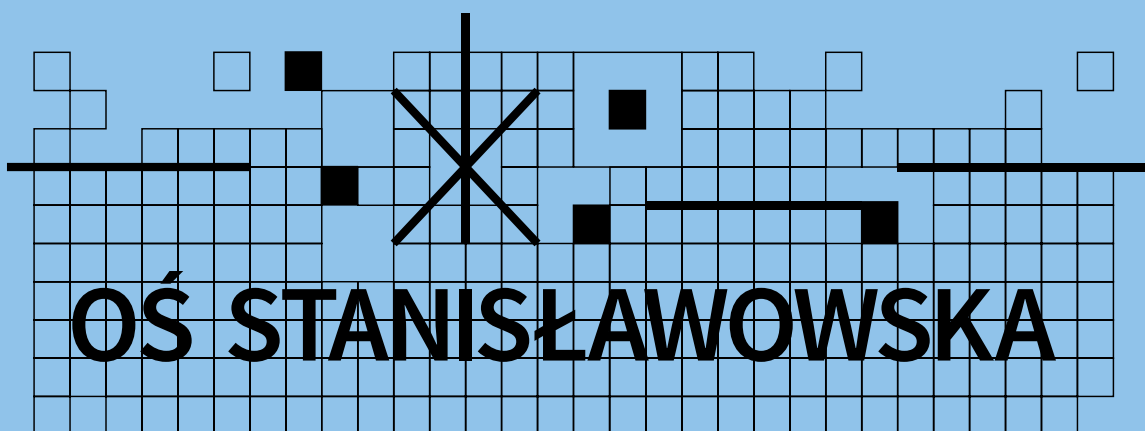




**Rekomendacje
dotyczące zagospodarowania
Osi Stanisławowskiej
w rejonie Portu Czerniakowskiego**



Rekomendacje dotyczące zagospodarowania Osi Stanisławowskiej w rejonie Portu Czerniakowskiego

Wyniki warsztatów eksperckich zorganizowanych
przez Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich
na zlecenie Zarządu Mienia m.st. Warszawy

1

Dlaczego warsztaty? 6

2

Wstęp 8

3

Wytyczne 10

- 3.1. KONTEKST KRAJOBRAZOWO-URBANISTYCZNY, ZALECENIA OGÓLNE 11
- 3.2. WYTYCZNE SZCZEGÓŁOWE 12
 - a. Kształtowanie i zagospodarowanie rejonu Osi Stanisławowskiej na obszarze Portu Czerniakowskiego 12
 - b. Kształtowanie widokowe Osi Stanisławowskiej na wschód od Zamku Ujazdowskiego 16
 - c. Kształtowanie przestrzenne i funkcjonalne otoczenia 17
 - d. Komunikacja 19

Spis treści

Analiza 22

- 4.1. DOTYCHCZASOWE PROJEKTY I DZIAŁANIA 23
- 4.2. STAN ISTNIEJĄCY A MOŻLIWOŚCI ZMIAN 24
- 4.3. HISTORIA 29
- 4.4. ANALIZA WIDOKOWA 32
- 4.5. ANALIZA PRZYRODNICZA I HYDROLOGICZNA 36
 - a. Istniejące formy ochrony przyrody w obszarze opracowania 36
 - b. Wstępna ocena drzewostanu w obszarze opracowania 37
- 4.6. ANALIZA URBANISTYCZNA 40
- 4.7. KOMUNIKACJA 43

4

Przebieg warsztatów 46

5

Centrum Dzielnicy Wisła 56

6

Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. zagospodarowania nadbrzeża Wisły



1

Dlaczego warsztaty?

**Potrzeba pomysłu
na połączenie
historycznego
dziedzictwa
z potrzebami
współczesności**

Publikacja przedstawia efekty pracy wykonanej w ramach warsztatów eksperckich na temat zagospodarowania miejsca, w którym Oś Stanisławowska przechodzi przez obszar Portu Czerniakowskiego. Warsztaty zostały zorganizowane przez Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich na zlecenie Zarządu Mienia m.st. Warszawy. Celem było wypracowanie – przez powołany Zespół ekspertów – zbioru rekomendacji dotyczących możliwego przyszłego zagospodarowania istotnego fragmentu przestrzeni publicznej Warszawy. Podstawą były analizy dotyczące: historii założenia Osi Stanisławowskiej, stanu istniejącego (w szczególności analizy urbanistyczne, przyrodnicze, hydrologiczne, komunikacyjne) oraz dotychczasowych opracowań planistycznych i projektowych – w tym projektów konkursowych, koncepcji miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz wstępnych projektów placu z podziemną zabudową na Osi Stanisławowskiej. Działania warsztatowe koncentrowały się m.in. na: określeniu potencjału miejsca, diagnozie obszarów problemowych, znalezieniu wstępnych wariantowych propozycji rozwiązań oraz wypracowaniu na ich podstawie spójnych zaleceń i uwag do dalszych faz prac planistycznych i projektowych, które będą stanowić istotny element strategii przekształceń i rozwoju tego miejsca. Warsztaty były elementem publicznej dyskusji na temat planów przekształcania wschodniej części założenia Osi Stanisławowskiej. •

Nad rekomendacjami pracował zespół ekspertów w składzie: arch. Tomasz Majda – TUP, arch. Maciej Miłobędzki – OW SARP, arch. Tomasz Olszewski, arch. Dorota Sawicka – OW SARP, OW TUP, arch. Dariusz Śmiechowski – OW SARP, inż. Zygmunt Uzdalewicz, arch. kraj. Patryk Zaręba oraz arch. kraj. Katarzyna Łowicka – koordynatorka warsztatu OW SARP.

Niniejsza publikacja dostępna na stronie internetowej
<http://sarp.warszawa.pl/warsztaty/os-stanislawowska/>
jest wersją rozszerzoną w stosunku do broszury wydanej przez Wydawnictwo OW SARP
pod tym samym tytułem głównym



2

Wstęp

Współczesne spojrzenie na Oś Stanisławowską i Port Czerniakowski

Założenie Stanisławowskie, czytelne w krajobrazie zarówno na wschód, jak i na zachód od Zamku Ujazdowskiego, to jeden z istotniejszych elementów kompozycji przestrzennej w skali miasta. Jako jedno z ważniejszych założeń na Skarpie Warszawskiej, stanowi o tożsamości historycznej i kulturowej Warszawy.

Obecnie Oś Stanisławowska, w swoim dolnym przebiegu, położonym poniżej Skarpy Warszawskiej, jest przykładem zarówno utraty pierwotnych cech XVIII-wiecznego projektu, jak i niewykorzystywania istniejących oraz potencjalnych walorów przestrzennych. Potrzeba współczesnego reaktywowania Założenia Stanisławowskiego wpisuje się w szerszą potrzebę zbliżania Warszawy do Wisły poprzez odtwarzanie i kształtowanie powiązań poprzecznych do rzeki o charakterze przestrzennym, widokowym i funkcjonalnym, „zszywających” Trakt Królewski, Skarpę Warszawską oraz Powiśle z Wisłą.

Wyjątkowe w skali europejskiej założenie Kanału Piaseczyńskiego (Kanału Królewskiego), którego „kontynuacją” był widziany w kilkukilometrowej perspektywie odcinek Wisły, jest dziś niemożliwe do odtworzenia. Można natomiast – przy okazji porządkowania i inwestowania w obszarach powiązanych z Osią – stopniowo dążyć do przywrócenia niektórych cech kompozycyjnych założenia, a w rezultacie do poprawy jego czytelności i znaczenia w pejzażu Warszawy.

Poprawa standardu ulicy Czerniakowskiej na interesującym nas odcinku (z uwzględnieniem walorów krajobrazowych oraz potrzeb komunikacji pieszej i rowerowej), a także porządkowanie obszaru Portu Czerniakowskiego (w ramach programu „Dzielnica Wisła”) mogą być szansą dla właściwego opracowania wschodniego odcinka Osi Stanisławowskiej. Ważne jest całościowe podejście do rozpatrywanego obszaru, wykorzystanie – a przede wszystkim nie utracenie – istniejących wartości przestrzennych. Rozbiórka stojących „w poprzek Osi” drewnianych zabudowań po dawnej siedzibie Straży Miejskiej umożliwi świadome zaplanowanie otwarć z ulicy Czerniakowskiej w kierunku Portu Czerniakowskiego i tworzenie publicznej przestrzeni, mogącej stać się zaczątkiem procesu nawiązywania do walorów kompozycyjnych Założenia Stanisławowskiego.

Jako istotne zasady odtwarzania pierwotnych założeń Osi Stanisławowskiej, które jednocześnie wpisywać się będą w filozofię kształtowania i zagospodarowywania terenu Portu Czerniakowskiego, uznano przede wszystkim:

- kształtowanie najbliższego otoczenia Osi oraz otoczenia portu jako terenów zielonych, ekstensywnie zagospodarowanych z ewentualną, wtopioną w zielone otoczenie, zabudową pawilonową;
- podporządkowanie się geometrii założenia osiowego w jej najbliższym otoczeniu;
- dążenie do integracji przestrzeni publicznej związanej z Osią po obu stronach ulicy Czerniakowskiej;
- docelowe otwarcie widokowe na Wisłę wzdłuż Osi;
- krajobrazowe kształtowanie przestrzeni związanej z Osią na terenie Cypla Czerniakowskiego.

W ramach rozważań na temat możliwych rozwiązań zagospodarowania terenu na Osi Stanisławowskiej w rejonie Portu Czerniakowskiego brano pod uwagę przede wszystkim wariant bez zabudowy na Osi, ale także wprowadzenie ewentualnej podziemnej kubatury w rejonie przecięcia Osi Stanisławowskiej z obszarem Portu Czerniakowskiego (zgodnie z planami inwestycyjnymi Miasta), jak i naziemną lokalizację budynku o lekkim, pawilonowym charakterze wśród drzew po południowej stronie basenu portowego (nie na Osi, ale obok niej, z widokiem na basen portowy). •

Ryc. 2. Oś Stanisławowska na przełomie XVIII i XIX wieku

(Opracowanie Tomasz Majda, na podstawie rysunków Kadetów z 1787 r. oraz Karty topograficznej Królestwa Polskiego 1822-1833). „...wielki akord zamykający epokę ogrodów klasycznych w Polsce”, Gerard Ciołek, „Ogrody Polskie”.

Kiedyś połączenie
Kanału Królewskiego
z Wisłą było oczywiste

3

Wytyczne**Oś jako sekwencja
przestrzeni o charakterze
krajobrazowym i rekreacyjnym****Kontekst krajobrazowo-urbanistyczny, zalecenia ogólne****3.1.**

Oś Stanisławowska na odcinku pomiędzy podnóżem Skarpy Warszawskiej pod Zamkiem Ujazdowskim a Wisłą przebiega przez dające się wyodrębnić strefy: Kanał Piaseczyński z brzegami obsadzonymi szpalerami drzew /a/, pas terenu wzdłuż ulicy Czerniakowskiej wraz otoczeniem basenu portowego /b/, wydzielony teren MPWiK /c/.

a. Pas wzdłuż Kanału Piaseczyńskiego jest wśród wymienionych stref miejscem najsilniej zdefiniowanym przestrzennie. Kanał, szpalery drzew, czytelne powiązanie kompozycyjne z Zamkiem i parterami u jego podnóża, a także sąsiadująca zabudowa podporządkowana geometrii Osi, wymagają jedynie uporządkowania i uzupełnień. Nowe budowle mogą pojawić się przy stadionie od wschodu i nie powinny zanadto zbliżać się swoją kubaturą do jezdni ulicy Czerniakowskiej, pozostawiając teren zieleni będący kontynuacją założenia krajobrazowego osiedla Szwoleżerów. Należy bezwzględnie zlikwidować znajdujące się tu nośniki reklamy.

b. Pas terenów wzdłuż ulicy Czerniakowskiej oraz otoczenie basenu portowego powinny pozostać założeniem zielonym, krajobrazowym, ekstensywnie zabudowanym, dopełniającym program portu.

Nie należy tu formować pierzei ulicznych, które siłą rzeczy byłyby „szczątkowe”. Zabudowa powinna mieć charakter rozproszony – pawilonowy, krajobrazowy. Największa kubatura na tym terenie (np. budynek użyteczności publicznej na potrzeby kultury) powstać może na przedłużeniu ul. Łazienkowskiej, gdyż miejsce to jest najsilniej powiązane przestrzennie i funkcjonalnie z miastem.

Należy dążyć do integracji przestrzeni publicznych na Osi po obu stronach ul. Czerniakowskiej. W tym celu rekomenduje się wytworzenie na Osi niewielkiego w skali placu w poziomie ul. Czerniakowskiej (po jej wschodniej stronie), stanowiącego rodzaj tarasu oraz wykonanie przejścia pieszego przez ul. Czerniakowską (najlepiej w linii południowego szpaleru wzdłuż nabrzeża Kanału Piaseczyńskiego). Plac ten powinien być punktem widokowym w obu kierunkach – wschodnim i zachodnim. Utwardzenie nawierzchni placu powinno być minimalizowane. Swoją geometrią i rysunkiem nie powinien on nawiązywać do zamkowego założenia pałacowo-ogrodowego. Krawędź placu przy ul. Czerniakowskiej powinna być potraktowana jako ostatni na Osi Stanisławowskiej element zabudowy, realizowany w „sztywnej”, geometrycznej formule. Z tego placu, poprzez zejście

Ryc. 3. Widok z tarasu Zamku – symulacja po przeprowadzonej przecince na terenie MPWiK oraz po dodatkowej przebudowie ul. Myśliwieckiej

Opracowanie: Patryk Zaręba i Tomasz Olszewski

OŚ STANISŁAWOWSKA

terenowe, powinno być dostępne nadbrzeże basenu portowego, rozwiązane jako otwarta publiczna przestrzeń na półpoziomie, odczytywana jako przedłużenie promenady portowej (zalecane byłoby także poszerzenie tej promenady). Dalej, w kierunku wschodnim zakłada się jedynie naturalne formy kształtowania terenu. Dopuszcza się możliwość realizacji zabudowy kubaturowej, w szczególności niewielkiego, krajobrazowo-kształtowanego pawilonu na południowym zamknięciu basenu Portu Czerniakowskiego (zsuniętego z linii Osi Stanisławowskiej) oraz ewentualną lokalizację kubatury pod placem przy ul. Czerniakowskiej. Nowy obiekt kubaturowy powinien być dostępny przede wszystkim od strony otwartej przestrzeni na półpoziomie (promenady portowej). Program ewentualnej kubatury powinien uwzględniać całoroczne funkcje kulturalno-gastro-nomiczne.

Na terenie Cypla Czerniakowskiego należy ograniczyć ruch samochodowy, zapewniając jedynie niezbędne dojazdy dla użytkowników poszczególnych obiektów, zwłaszcza urządzeń portowych. Należy zakładać i promować obsługę komunikacyjną terenu przede

wszystkim poprzez komunikację publiczną oraz pieszą i rowerową. Projektując układ drogowy, należy unikać nowych układów pętlowych umożliwiających swobodę w poruszaniu się po terenie Cypla a także stosować nawierzchnie o charakterze „naturalnym” (mineralne, wodoprzepuszczalne).

c. Przedłużenie Osi Stanisławowskiej na terenie MPWiK powinno być przedsięwzięciem porządkującym układ zieleni i konfigurację terenu. Biorąc pod uwagę niedostępność dla osób postronnych, ma być to założenie typowo widokowe, przewidujące regulację drzew w poszerzającym się w kierunku Wisły pasie terenu wzdłuż Osi oraz niewielkie roboty ziemne, skarpy, nasypy. Zakłada się też ewentualne dosadzenia drzew tworzących szpaler wzdłuż przecinki. Taka regulacja kompozycyjna ma na celu podkreślenie związków z rzeką, przedłużenie widokowego otwarcia, a jednocześnie jego optyczne skrócenie (dzięki złudzeniu perspektywicznemu). Wprawdzie drzewa, które należałoby wyciąć, zgodnie ze wstępnym rozpoznaniem, nie przedstawiają większej wartości, ale wydaje się, że przecinka powinna być raczej jednym z kolejnych elementów procesu przemian niż je początkować.

ulicy Czerniakowskiej, umożliwiający wgląd w teren Portu Czerniakowskiego i akcentujący „przebieg” Osi Stanisławowskiej. Proponowane gabaryty placu – w poprzek Osi: 70-80 m i wzdłuż Osi: ok. 40 m (licząc od punktu przecięcia się Osi i wschodniego krawężnika jezdni ul. Czerniakowskiej). Najbardziej widoczna krawędź placu powinna być prostopadła do Osi.

3. W celu otwarcia widokowego zaleca się usunięcie zakłócających to otwarcie drzew zlokalizowanych w strefie placu i wzdłuż Osi Stanisławowskiej (zgodnie z zasadami zawartymi w punkcie B.4.) oraz unikania wysokich elementów zagospodarowania (w strefie ok. 25 m po obu stronach Osi).

4. Plac na Osi nie powinien być kontynuacją formy Kanału Piaseczyńskiego ani placów w pobliżu Zamku Ujazdowskiego. Rekomenduje się kontynuację założenia osiowego w wyrażnie odmiennej stylistyce projektowej (w szczególności nie kontynuowanie nasadzeń szpalerów drzew). Zaleca się ukształtowanie obramienia placu (od północy i południa) zielenią wysoką.

5. Rekomenduje się wytworzenie placu o charakterze nie monumentalnym, lecz krajobrazowym i rekreacyjnym. Powinna to być przestrzeń otwarta, o czytelnej geometrii i raczej bez twardych nawierzchni (możliwość stosowania nawierzchni przepuszczalnych utwardzonych, np. mineralnych lub przerastanych trawą).

Zabudowa

6. Dopuszcza się realizację obiektu kubaturowego – pawilonu na południowym zamknięciu basenu Portu Czerniakowskiego, z zachowaniem następujących zasad:

- Pawilon powinien zostać zlokalizowany w sposób nieingerujący w otwarcie widokowe Osi Stanisławowskiej (odsunięty od Osi o min. 25 m na południe) i jednocześnie stanowić zamknięcie przestrzeni Portu. Ściany pawilonu powinny pozostawać w ścisłej relacji geometrycznej w stosunku do linii Osi, jakkolwiek nie powinien on tworzyć sztywnej pierzei zabudowy. Pawilon nie powinien stanowić pierzei ul. Czerniakowskiej.
- Obiekt powinien być kształtowany krajobrazowo w półpoziomach z tarasami widokowymi, dostosowany do ukształtowania terenu i nowego układu tarasowego, oraz jako ściśle powiązany z promenadą – ciągiem wokół basenu portowego.
- Pawilon powinien być maksymalnie dwukondygnacyjny, przy czym kondygnacje mogą umożliwiać wykonanie antresoli. Dolna kondygnacja może znajdować się w poziomie

promenady portowej. Od strony ul. Mariusza Zaruskiego pawilon powinien pozostać jednokondygnacyjny.

7. Dopuszcza się wprowadzenie zabudowy kubaturowej pod placem na Osi Stanisławowskiej. Jednakże należy rozważyć wszystkie aspekty takiego pomysłu (m.in. zapewnienie całorocznego użytkowania, bezpieczeństwa, funkcjonalności, ocenę kosztów realizacji, zakres prac ziemnych, kosztów utrzymania inwestycji itp.). W przypadku realizacji takiej formy zabudowy rekomenduje się następujące zasady jej kształtowania:

- Gabaryty zabudowy powinny być dostosowane do kształtu i gabarytu placu w poziomie ul. Czerniakowskiej. Należy unikać realizacji elementów (w szczególności technicznych) wystających ponad poziom placu. Wejście do budynku należy ukształtować od strony Portu Czerniakowskiego, Należy dążyć do sytuowania ewentualnych elementów technicznych lub drugorzędnych poza placem na Osi.
- Ze szczególną starannością należy zaprojektować elewację budynku od strony Portu, mając przede wszystkim na uwadze kształtowanie widoku w linii Osi Stanisławowskiej od strony Portu w kierunku Zamku Ujazdowskiego.

8. Funkcja proponowanej zabudowy w przeważającym stopniu powinna być dostępna publicznie przez cały rok. Proponowane funkcje: klubokawiarnia, usługi gastronomii, informatorium o historii oraz programie społeczno-kulturalnym na Cyplu i w rejonie Portu, przestrzeń wielofunkcyjna, przestrzeń wystawowa i konferencyjna, toaleta publiczna.

9. Obsługa parkingowa zabudowy – miejsca parkingowe w pasie drogowym ul. Mariusza Zaruskiego. Proponuje się realizację miejsc prostopadłych, dostępnych bezpośrednio z jezdni ul. Zaruskiego, przy czym nie dopuszcza się lokalizowania miejsc parkingowych w śladzie przecinki widokowej wzdłuż Osi Stanisławowskiej.

3.2.

Wytyczne szczegółowe

a.

Kształtowanie i zagospodarowanie rejonu Osi Stanisławowskiej na obszarze Portu Czerniakowskiego

1. Rekomenduje się otwarcie widokowe Osi Stanisławowskiej poprzez realizację sekwencji otwartych przestrzeni: placu przy ul. Czerniakowskiej, otwartej przestrzeni rekreacyjnej przy porcie Czerniakowskim oraz przecinki widokowej w stronę Wisły.

Kształtowanie placu przy ul. Czerniakowskiej

2. Rekomenduje się ukształtowanie placu w poziomie ul. Czerniakowskiej – stanowiącego aneks

Przekraczanie ul. Czerniakowskiej w rejonie Osi Stanisławowskiej

10. Zaleca się integrację przestrzeni po obu stronach ul. Czerniakowskiej poprzez zastosowanie wyróżniającej się posadzki na jezdni na wysokości Osi Stanisławowskiej (szerokość ok. 70-80 m, jako nawiązanie do gabarytów placu, szerokości rozety zakończenia Kanału Piaseczyńskiego lub mniejszą).

11. Rekomenduje się docelową realizację przejścia pieszego przez ul. Czerniakowską wraz z sygnalizacją świetlną i elementami uspokojenia ruchu kołowego. Krawędź przejścia wraz z urządzeniami powiązanymi (tj. sygnalizatory, szafki sterujące) powinna być wyznaczona w cieniu widokowym powiązania rozciągającego się z tarasu Zamku – min. 20-25 m na południe od Osi. Do czasu budowy przejścia naziemnego należy pozostawić przejście istniejącą kładką pieszą (z zapewnieniem wygodnej komunikacji windami – dla osób niepełnosprawnych oraz rowerów). Ze względów kompozycyjnych, widokowych, technicznych oraz finansowych wyklucza się możliwość realizacji przejścia podziemnego w rejonie Osi Stanisławowskiej.

Kształtowanie terenu związane- go z Osią Stanisławowską w Por- cie Czerniakowskim

12. Rekomenduje się wytworzenie przestrzeni (placu/ „polany”/ tarasów) w poziomie -1 (poziom półki pośredniej, rzędna ok. 4.0-4.5 m n.p. OW), w bezpośredniej relacji z ciągami pieszymi basenu portowego.

13. Rekomenduje się tarasowe zejście na Osi Stanisławowskiej od placu przy ul. Czerniakowskiej do przestrzeni w poziomie -1 oraz do poziomu biofiltra, a w przypadku realizacji obiektu kubaturowego pod placem – zejścia boczne schodami lub tarasami. Krawędzie ta-

rasów i schodów pomiędzy poziomami oraz inne elementy zagospodarowania należy kształtować prostopadle lub równolegle do Osi, z wyraźnym podkreśleniem optycznym granicy pomiędzy placami na obu poziomach. Poza Osią dopuszcza się zmodyfikowanie postulowanego tarasowego ukształtowania terenu, w celu zachowania pojedynczych cennych egzemplarzy drzew lub dostosowania do obecnego ukształtowania terenu. Geometria zejścia powinna być ustalona po wykonaniu badań dendrologicznych drzew w rejonie portu i zgodna z ukształtowaniem terenu odczytywanego jako „pierwotny” – historyczny brzeg rzeki.

14. Przestrzeń w poziomie -1 oraz tarasowe zejścia do niej powinny mieć charakter rekreacyjny i być w przeważającej części trawiaste lub z nawierzchni mineralnych. W przypadku realizacji kubatury pod placem przestrzeń powinna stanowić jej przedpole funkcjonalne oraz być jednocześnie powiązana z ciągami wokół basenu portowego i pomostami na terenie biofiltra. Plac na poziomie -1 (oraz ewentualna zabudowa) powinien być dostępny dla osób niepełnosprawnych i rodzin z dziećmi w wózkach (pochylnie powinny być wkomponowane w skarpy brzegu basenu portowego).

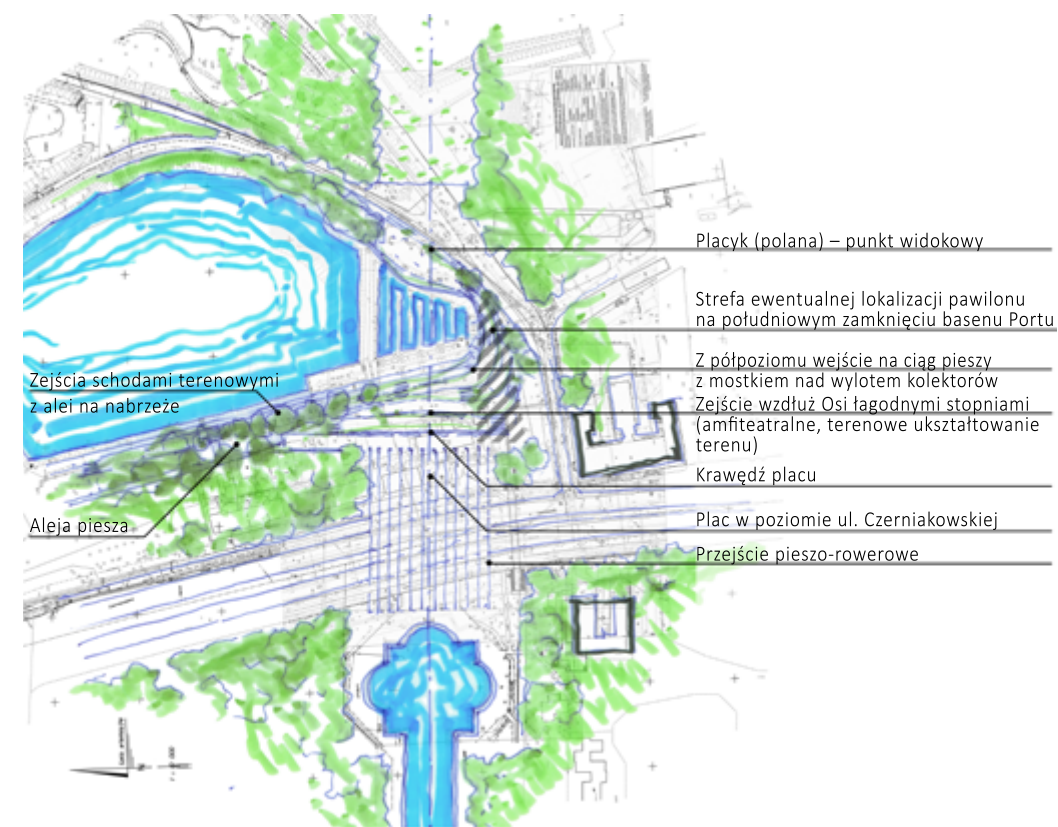
15. Rekomenduje się ukształtowanie ciągu – tarasu pieszego na pośredniej półce skarpy od wschodniej i południowej strony basenu portowego, z „mostkiem” czy też „kładką” o lekkiej konstrukcji z przewagą drewna nad wylotem kolektorów wprowadzających wodę do biofiltra. Wschodnie nabrzeże Portu, w tym ciąg na półce pośredniej, należy kształtować krajobrazowo z ewentualnym wprowadzaniem małej architektury w formie tarasów, półek drewnianych, ław. W rejonie Osi rekomenduje się ukształtowanie w formie krajobrazowej placyku/ „polany” – punktu widokowego na Zamek Ujazdowski (z możliwością umieszczenia lunety) oraz wytworzenie przejść na pomosty biofiltra.

16. Na ul. Mariusza Zaruskiego w strefie otwarcia widokowego Osi Stanisławowskiej rekomen-

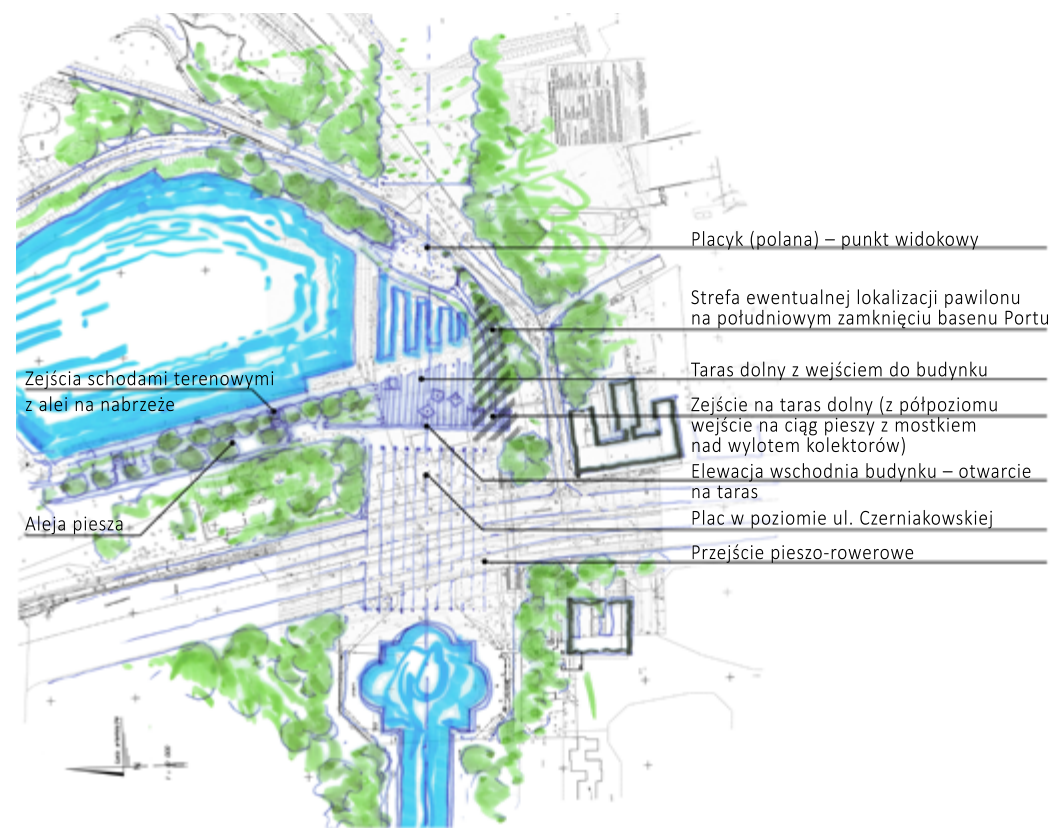
duje się realizację placyku jako części przestrzeni pieszo jezdnej, o formie nie wyróżniającej się na tle charakteru zagospodarowania pozostałych odcinków Osi na obszarze Cypla Czerniakowskiego. Zaleca się zastosowanie nawierzchni mineralnych, w miarę możliwości ograniczenie stosowania znaków drogowych (i innych) pionowych, oraz

wyznaczanie przestrzeni (placyku) pieszego z dopuszczonym przejazdem lub zawracaniem (przestrzeń jezdna wydzielona z przestrzeni placyku co najwyżej wtopionymi w nawierzchnię krawężnikami, bez wyróżniania nawierzchnią). Zaleca się uporządkowanie i podniesienie standardu ogrodzeń w rejonie placyku zgodnie z punktem B.6.

Ryc. 4. Ilustracja do wytycznych.
Wariant z krajobrazowym zejściem z placu



Ryc. 5. Ilustracja do wytycznych.
Wariant z kubaturą pod placem



b. Kształtowanie widokowe Osi Stanisławowskiej na wschód od Zamku Ujazdowskiego

Kształtowanie widokowe na odcinku Zamek Ujazdowski – ul. Czerniakowska

1. Rekomenduje się zamianę nasypu (grobli) ul. Myśliwieckiej w obrębie Kanału na formę lek-

kiej kładki pieszo-jezdnej/ mostku zawieszonego nad lustrem wody oraz likwidację możliwości parkowania w ul. Myśliwieckiej na szerokości Kanału Piaseczyńskiego.

2. Zaleca się przeprowadzenie cięć formujących w obrębie koron drzew, które ingerują w oś widokową wzdłuż Kanału Piaseczyńskiego, w perspektywie odbieranej z tarasu pod Zamkiem Ujazdowskim.

3. Zaleca się remont i ogólne podniesienie standardu nawierzchni i małej architektury w obrębie założe-

nia przestrzennego Kanału Piaseczyńskiego, w tym remont brzegów Kanału (uzupełniony ewentualnym wprowadzeniem systemu zastawek i pomp, utrzymujących poziom wody powyżej krawędzi umocnień, przy czym należy rozważyć wymianę betonowych umocnień na wykonane z materiałów organicznych). Należy także zadbać o większą czystość wody.

Kształtowanie widokowe na odcinku Port Czerniakowski – koryto Wisły

4. Rekomenduje się przeprowadzenie przecinki drzew w pasie wzdłuż osi widokowej. Obszar przecinki zaleca się wyznaczyć w formie rozszerzającego się w kierunku Wisły wachlarza (dla uzyskania złudzenia perspektywicznego – pozorne zbliżenie widokowe). Jako punkt determinujący powiązanie widokowe Zamku Ujazdowskiego z korytem Wisły należy uznać ostatnie drzewa tworzące szpaler wzdłuż Kanału (z punktem obserwacji na mostku w ciągu ul. Myśliwieckiej). W związku z tym odchylenie krawędzi przecinki od Osi wynosić będzie ok. 1,2°. Minimalna szerokość przecinki wynosić powinna w najwęższym miejscu min. 36 m (na wys. zabudowań po byłej siedzibie Straży Miejskiej), ok. 55 m na wysokości budynku chlorowni MPWiK, do ok. 77 m w bezpośrednim sąsiedztwie Wisły.

5. Zamierzenie związane z przecinką należy poprzedzić wykonaniem inwentaryzacji dendrologicznej z elementami inwentaryzacji przyrodniczej, ze względu na prawdopodobieństwo występowania gatunków chronionych (m.in. ptaków). Dodatkowo należy przeprowadzić procedurę formalno-prawną wynikającą z obowiązujących przepisów – może okazać się konieczne wykonanie m.in. oceny oddziaływania na środowisko i/ lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000.

6. Jako działanie krótkookresowe rekomenduje się pozostawienie podszytu i/ lub wprowadzenie nasadzeń pnączy i krzewów o wysokości ok. 2 m na granicy terenu Harcerskiego Ośrodka Specjalności Chorągwi Stołecznej ZHP oraz MPWiK (zamaskowanie ogrodzeń) oraz o wysokości 7-8 m w sąsiedz-

twie istniejącego na terenie Stacji Pomp Rzecznych MPWiK budynku technicznego (chlorowni). Budynek techniczny zaleca się co najmniej pomalować na kolor neutralny (ciemnoszary). Widoczne ogrodzenia terenu MPWiK oraz terenu harcerzy na odcinku przecinającym Oś należy wykonać w formie jak najmniej kolidującej z krajobrazem (wysokiej jakości ażurowe ogrodzenie w kolorze grafitowym, ustawione prostopadle lub równolegle do Osi bądź wycofane w głąb działek – na poziom poniżej grobli).

7. Jako działanie długookresowe rekomenduje się wyburzenie budynków technicznych zlokalizowanych w rejonie Osi na terenie MPWiK, uporządkowanie ukształtowania terenu, wprowadzenie nasadzeń szpalerowych, ramujących oś widokową (przy konieczności dodatkowego poszerzenia zakresu przecinki). Jeśli będzie to możliwe (w szczególności w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ujęcia wody dla Warszawy), należy przewidywać udostępnienie fragmentu terenu MPWiK jako przestrzeni ogólnodostępnej, w zakresie co najmniej na północ od południowej krawędzi przecinki wzdłuż Osi, z poprowadzeniem wzdłuż Osi alei pieszo-rowerowej i realizacją ciągu pieszo-rowerowego na koronie wału Wisły (część międzynarodowego szlaku turystyczno-rowerowego).

Kształtowanie przestrzenne i funkcjonalne otoczenia

Kształtowanie układu przestrzeni publicznych oraz funkcji terenów w rejonie Cypla Czerniakowskiego.

1. Rekomenduje się całościowe traktowanie terenu Cypla – Portu Czerniakowskiego jako terenu parkowo-sportowo-rekreacyjnego i edukacyjnego, z krajobrazowo rozmieszczonymi obiektami kubaturowymi. Lokalizacja nowych obiektów oraz nowe zagospodarowanie terenu powinny mieć na celu przede wszystkim ożywienie tego rejonu oraz zaoferowanie go mieszkańcom Warszawy i środowiskom związanym ze sportami wodnymi, kulturą i ekologią, a także

stworzenie istotnego punktu turystycznego na mapie Warszawy.

2. Rekomenduje się zagospodarowanie przestrzeni w oparciu o funkcje portowe uzupełnione o usługi niespecjalistyczne związane z funkcją podstawową, dostępne dla ogółu mieszkańców, oraz wprowadzenie funkcji ponadlokalnej (w szczególności o profilu przyrodniczym i kulturowym związanym z tematem Wisły) w rejonie zakończenia ul. Łazienkowskiej. Należy unikać wąskiego profilowania funkcji terenu, aby nie doprowadzić do zawłaszczania przestrzeni przez jedną grupę użytkowników.

3. Rekomenduje się kształtowanie nowych oraz wzmocnienie istniejących powiązań przestrzennych pomiędzy obszarem Cypla Czerniakowskiego a sąsiednimi terenami miejskimi. W tym przede wszystkim:

- powiązanie przestrzenne i widokowe na Osi Stanisławowskiej – w celu aktywowania ruchu głównie o charakterze rekreacyjnym i turystyczno-edukacyjnym;
- powiązanie z ul. Łazienkowską – główne powiązanie przestrzenne z wytworzeniem placu na przedłużeniu ul. Łazienkowskiej stymulującego ruch pieszy od Torwaru i stadionu Legii w kierunku Portu i ewentualnego nowego obiektu o funkcjach ponadlokalnych. Ze względu na dobre powiązanie z ruchliwym układem przestrzennym, rejon ten jest predestynowany do pełnienia funkcji atrakcyjnej przestrzeni publicznej, tym bardziej w świetle istniejącego przejścia dla pieszych przez ul. Czerniakowską (która w tym rejonie miasta jest obecnie istotną barierą przestrzenną);
- powiązanie z bulwami nadwiślańskimi – zarówno poprzez układ chodników i ścieżek wzdłuż ul. Czerniakowskiej, jak i poprzez układ dojść do brzegów Wisły (wzdłuż ul. Mariusza Zaruskiego, oraz przez projektowany mostek nad kanałem portowym) a także bulwar na całej długości Cypla aż do ujścia kanału portowego;
- powiązanie z mostem Łazienkowskim – w szczególności powiązanie rowerowe. Należy

wzmacniać możliwość korzystania z przeprawy mostowej rowerem oraz pieszo.

Kształtowanie terenu po wschodniej stronie ul. Czerniakowskiej

4. Zaleca się unikać kształtowania zwartej (miejskiej) pierzei zabudowy ul. Czerniakowskiej na odcinku od ul. Mariusza Zaruskiego do mostu Łazienkowskiego.

5. Rekomenduje się kształtowanie terenu po wschodniej stronie ul. Czerniakowskiej na odcinku od Osi Stanisławowskiej do ul. Łazienkowskiej przede wszystkim jako terenu zieleni, z możliwością wprowadzenia niewielkich obiektów kubaturowych – pawilonów o funkcjach powiązanych i uzupełniających dla funkcji portowych: warsztaty, wypożyczalnia, kluby, kawiarnie, informatorium itp. Kubatury mogą także pełnić rolę osłony akustycznej (wyciszenia miejsc na wschód od ul. Czerniakowskiej).

Na terenie po wschodniej stronie ul. Czerniakowskiej, na odcinku od ul. Łazienkowskiej do Mostu Łazienkowskiego, rekomenduje się realizację większego obiektu kubaturowego w relacji do funkcjonujących w sąsiedztwie obiektów (Stadionu oraz hali Torwar). Zaleca się stworzenie obiektu o funkcjach ponadlokalnych, dostępnych publicznie, będących atrakcją mogącą przyciągnąć nowych użytkowników w rejon Cypla Czerniakowskiego, np. funkcje powiązane z tematami przyrodniczymi (np. tematem ekologii Wisły), historycznymi (historia Portu Czerniakowskiego oraz żeglugi Wiślanej) lub funkcje kultury.

7. Na zamknięciu ul. Łazienkowskiej rekomenduje się ukształtowanie placu, który będzie jedną z głównych przestrzeni powiązanych z Portem Czerniakowskim, a jednocześnie może stanowić przedpole dla ewentualnego nowego obiektu kubaturowego o funkcjach ponadlokalnych. Na zakończeniu placu rekomenduje się realizację kładki pieszo-rowerowej nad kanałem portowym,

wym, która docelowo mogłaby być powiązana z brzegiem Wisły poprzez ciąg pieszy (lub pieszo-rowerowy) na istniejącej grobli przy terenie klubu WTS DeSki.

8. W ramach zachowania zgodności z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy dla terenu po wschodniej stronie ul. Czerniakowskiej (w Studium teren U.12. PBC min. 60%), rekomenduje się bilansowanie powierzchni biologicznie czynnej w ramach całego terenu wyznaczonego w Studium, co daje możliwość w ramach poszczególnych inwestycji dla mniejszych terenów różnicowanie udziału PBC. W celu zapewnienia możliwości realizacji większego obiektu kubaturowego w rejonie ul. Łazienkowskiej należałoby wyznaczyć tereny o niższym PBC (ok. 30-40%) dla terenów na północ od ul. Łazienkowskiej i tereny o wyższym PBC (ok. 70-80%) dla terenów na południe od ul. Łazienkowskiej, które sumarycznie bilansowałyby się do 60% PBC dla całego obszaru.

d. Komunikacja

Obsługa komunikacyjna programu na Cyplu Czerniakowskim

1. Rekomenduje się obsługę obszaru Portu/Cypla Czerniakowskiego zgodnie ze stanem istniejącym – ciągiem pieszojezdny, z wjazdem z ul. Mariusza Zaruskiego, poprowadzonym w układzie pętlowym (z przejazdem wzdłuż brzegu Wisły). Zaleca się uczynienie dostępności ciągu dla pieszych (w stanie istniejącym ciąg robi wrażenie jezdni, na której pieszy jest gościem) oraz zmianę sposobu ukształtowania nawierzchni w rejonie przecięcia z Osią Stanisławowską (zgodnie z punktem A.16). Wjazd w drogę wewnętrzną obsługującą cypel należy pozostawić zgodnie ze stanem istniejącym (ul. Mariusza Zaruskiego –

prawoskręt z ul. Czerniakowskiej).

2. Rekomenduje się ukształtowanie przestrzeni ul. Mariusza Zaruskiego (na odcinku ok. 100 m od ul. Czerniakowskiej) jako dostępnej dla ruchu pieszego (poprzez dobudowę chodnika) i rowerowego oraz ewentualnie dodatkowo realizację przyulicznych prostopadłych miejsc parkingowych dla obsługi ew. nowego obiektu kubaturowego pod placem na Osi Stanisławowskiej. Nie dopuszcza się lokalizowania miejsc parkingowych w śladzie przecinki widokowej wzdłuż Osi Stanisławowskiej.

3. Rekomenduje się rezygnację z realizacji drogi odbarczeniowej wzdłuż ul. Czerniakowskiej, w szczególności na wysokości Osi Stanisławowskiej, a obsługę komunikacyjną pochylni i terenów inwestycyjnych przy ul. Czerniakowskiej z dojazdów (w układzie sięgaczowym) połączonych z ul. Czerniakowską na wysokości ul. Łazienkowskiej skrzyżowaniem o pełnych relacjach.

Postulaty dla ul. Czerniakowskiej – w dalszym otoczeniu

4. Postuluje się obniżenie klasy ul. Czerniakowskiej do klasy drogi Z – zbiorczej w terenie zabudowy, zgodnie z jej obecnymi parametrami funkcjonalnymi.

5. Postuluje się pozostawienie lub realizację skrzyżowań o pełnych relacjach na przecięciach ul. Czerniakowskiej z ulicami: Gagarina – Czerniakowską-Bis, Nowosielecką – Bartycką, Szwoleżerów, Łazienkowską oraz realizację przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych w poziomie terenu przy każdym skrzyżowaniu o pełnych relacjach.

6. Postuluje się docelową likwidację kładek dla pieszych nad ul. Czerniakowską na wysokości ul. Bartyckiej i przy Osi Stanisławowskiej w przypadku realizacji naziemnych przejść dla pieszych w tych lokalizacjach.

Postulaty w zakresie komunikacji rowerowej

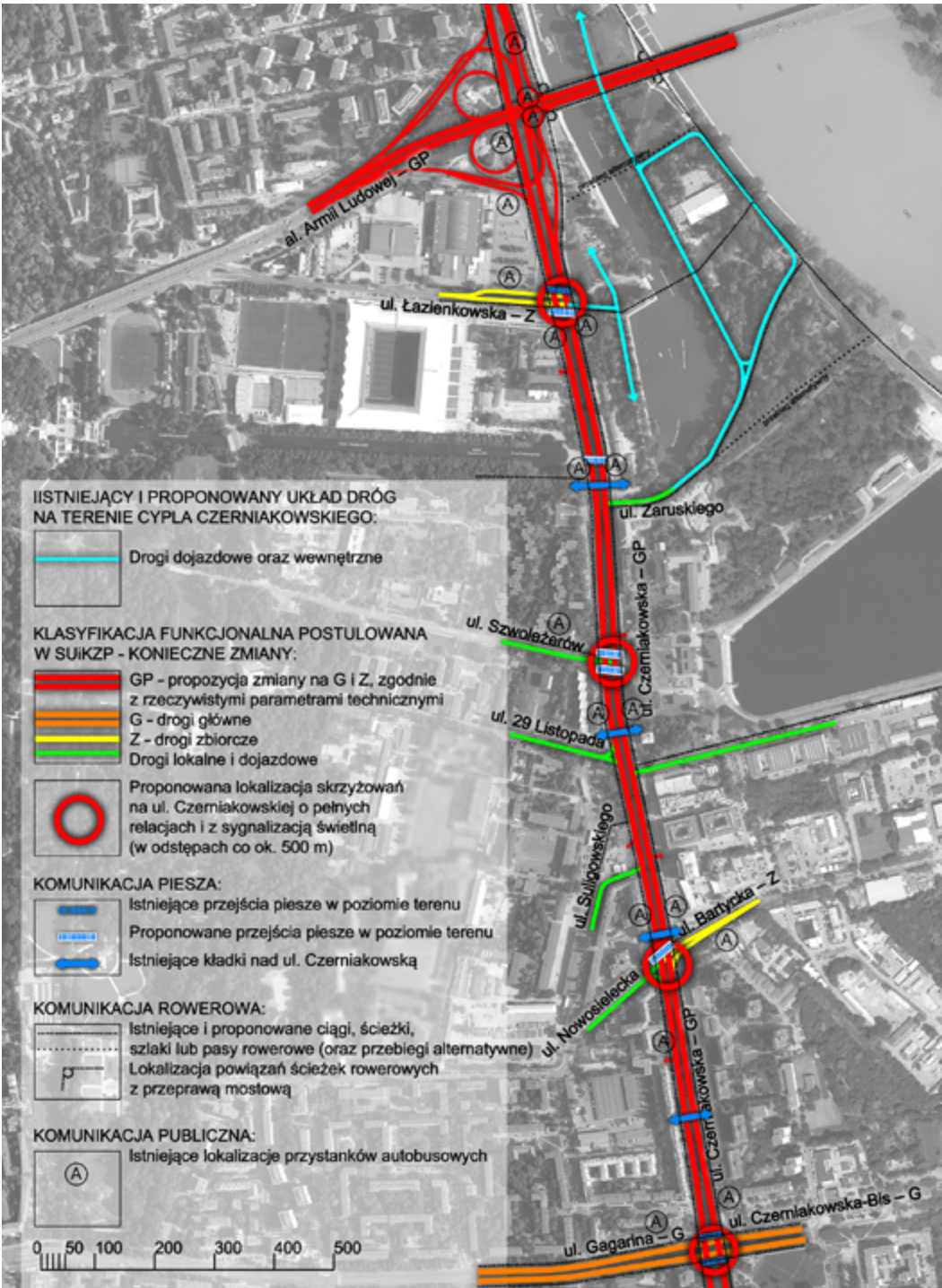
7. Postuluje się realizację obustronnej ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Czerniakowskiej (pewne odcinki są już zrealizowane) oraz realizację szlaku rowerowego wzdłuż Wisły.
8. Postuluje się powiązanie szlaku rowerowego wzdłuż Wisły oraz ścieżek wzdłuż ul. Czerniakowskiej z mostem Łazienkowskim (w szczególności wobec koncepcji realizacji ścieżek rowerowych na moście).
9. Rekomenduje się powiązanie ścieżek w ul. Czerniakowskiej oraz szlaku rowerowego wzdłuż Wisły z układem poprzecznym – wzdłuż ul. Mariusza Zaruskiego oraz poprzez planowaną kładkę nad kanałem portowym. Jako ciągi pieszo-rowerowe można również wykorzystać dwie istniejące groble na terenie Cypla (grobla przy klubie WTS DeSki i grobla przy terenie harcerzy), wymagałoby to jednak pozyskania terenów od ich obecnych użytkowników.
10. Postuluje się budowę stacji rowerów miejskich Veturilo po wschodniej stronie ul. Czerniakowskiej (np. w sąsiedztwie ul. Mariusza Zaruskiego).

Postulaty w zakresie parkingowym

11. Rekomenduje się ograniczenie do minimum możliwości wjazdu oraz realizacji miejsc parkingowych na terenie Cypla Czerniakowskiego.
12. Ewentualna lokalizacja miejsc parkingowych powinna być ograniczona do strefy najbliższej ul. Czerniakowskiej – poprzez wjazd w ul. Mariusza Zaruskiego oraz wjazd na wysokości ul. Łazienkowskiej.
13. Jako większe zaplecze miejsc parkingowych, w przypadku obsługi imprez masowych, należy traktować parkingi w rejonie Torwaru i stadionu (przy ul. Łazienkowskiej), w szczególności w przypadku realizacji wielopoziomowego parkingu.

Ryc. 6. Ilustracja do wytycznych w zakresie komunikacji

Ryc. 7. Widok ulicy Czerniakowskiej. Widoczne nielegalne przejście w poziomie ulicy
Fot. Katarzyna Łowicka



4

Analizy

Niepozabawiona magii, unikalna enklawa na styku miasta i rzeki

Dotychczasowe projekty i działania

4.1.

Teren Portu i Cypla Czerniakowskiego od kilku lat podlegają procesowi rewitalizacji. Prowadzone są dla tego terenu różnorodne prace projektowe i planistyczne. W Porcie zaszły już widoczne zmiany.

W 2010 roku Miasto Stołeczne Warszawa zorganizowało konkurs studialny na opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego obszaru Portu i Cypla Czerniakowskiego w Warszawie. Zwycięska praca wraz z pracami nagrodzonymi i wyróżnionymi stała się punktem wyjścia m.in. do przygotowywania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (mpzp) dla tego obszaru.

Prace nad mpzp Rejonu Cypla Czerniakowskiego i Kanału Piaseczyńskiego prowadzone są od końca 2011 roku przez Miejską Pracownię Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju. Obecnie mpzp jest na etapie wewnętrznych uzgodnień koncepcji planu.

W ramach Programu inwestycyjnego Warszawy na lata 2009 – 2020, Zarząd Mienia m.st. Warszawy realizuje program inwestycyjny pn. „Dzielnica Wisła”. W ramach tego pro-

gramu rewitalizowany jest m.in. Port Czerniakowski. W latach 2009 – 2014 przeprowadzono inwestycje za ok. 21 mln zł, w tym: pogłębiono kanał i basen portowy, wybudowano nabrzeża, zbudowano pomosty pływające, przebudowano ul. Mariusza Zaruskiego, zapewniono w porcie przyłącza wodne i sanitarne, przyłącza elektryczne, oświetlenie, monitoring i wi-fi, a także przebudowano kolektory wprowadzające wodę do Portu z Łuku Siekierskiego i Kanału Piaseczyńskiego, zbudowano biofiltr.

W latach 2014 – 2018 Zarząd Mienia planuje w Porcie Czerniakowskim przebudowę miejsca związanego z Osią Stanisławowską, budowę ośrodka wodniackiego Przystań Warszawa, przebudowę pochylni dawnej stoczni remontowej, budowę kładki pieszej nad Portem Czerniakowskim, budowę nabrzeży i przejścia pod ul. Mariusza Zaruskiego. Na te inwestycje zarezerwowany jest budżet wysokości 10,9 mln zł. Najprawdopodobniej w ciągu roku, dwóch lat zebrane zostaną zabudowania przy ul. Czerniakowskiej zajmowane do 2014 roku przez Straż Miejską, stanowiące kolizję widokowo-funkcjonalną w przestrzeni Osi.

W związku z realizacją ww. programu inwestycyjnego w grudniu 2013 r. uzyskano warunki zabudowy dla inwestycji polegającej na budowie dwupoziomowego placu stanowiącego urbanistyczne zamknięcie Osi Stanisławowskiej z funkcjami usługowymi, zlokalizowanymi między poziomami placu, wraz z infrastrukturą i towarzyszącym zagospodarowaniem terenu, na działkach cz. ew. nr 8 i cz. ew. nr 9 w obrębie 5-06-11 położonych w rejonie ulic Czerniakowskiej i Żurawiej w Dzielnicy Śródmieście w Warszawie. Zarząd Mienia wybrał też pracownię architektoniczną – Areadesign, która

ma opracować dokumentację budowlano-wykonawczą dla tej inwestycji.

W toku prac nad założeniami projektu budowlanego Zarząd Mienia zlecił Oddziałowi Warszawskiemu Stowarzyszenia Architektów Polskich zorganizowanie warsztatów eksperckich, w celu dyskusji założeń projektu, w wyniku której powstały niniejsze rekomendacje dotyczące zagospodarowania artkulacji Osi Stanisławowskiej w rejonie Portu Czerniakowskiego.

4.2

Stan istniejący a możliwości zmian

Analizowane miejsce przebiegu Osi Stanisławowskiej w rejonie Portu Czerniakowskiego zlokalizowane jest na południowo-wschodnim krańcu dzielnicy Śródmieście. Port, pomimo tak centralnego położenia w mieście, ze względu na odcięcie trasami komunikacyjnymi (ul. Czerniakowską oraz Trasą Łazienkowską), pozostał naturalną enklawą (zielen, woda, relatywne wyciszenie), w dużej mierze niezagospodarowaną i funkcjonującą wyspowo, bez istotnego powiązania ze strukturą miasta. Do sąsiedztwa Portu Czerniakowskiego należą tereny o przeważającej zabudowie mieszkaniowej (Sielce, osiedle Szwoleżerów, Ujazdów, Powiśle oraz nowopowstające osiedla na Łuku Siekierkowskim), dla których może on stać się lokalnym miejscem rekreacji. Powiązanie poprzez układ krajobrazowy Kanału Piaseczyńskiego z atrakcyjnymi terenami związanymi ze Skarpą Warszawską – Łazienkami, parkiem Agrykola, parkiem Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego – oraz połączenie z bulwarami nadwiślańskimi pozwalają na pełnienie przez ten obszar funkcji ponadlokalnych o podobnym charakterze. Istotne jest, aby w ramach planowanych inwestycji szczególną uwagę przywiązywać tu zarówno do kreowania nowych po-

wiązań z miastem (integrowania obszaru Portu Czerniakowskiego z miejskim otoczeniem), jak również zachowania pozytywnych cech miejsca wynikających z dotychczasowej izolacji i odrębności tej przestrzeni.

W ostatnich latach obecność Portu i Cypla Czerniakowskiego w krajobrazie Warszawy została uwidoczniła w sposób szczególny, jako jednego z „miejsc magicznych”, enklawy na styku miasta i rzeki, mającej swój specyficzny charakter. Miejsce to, kiedyś związane z żeglugą wiślaną, dziś kojarzy się zarówno ze sportami wodnymi, rekreacją, wędkarstwem, jak i z animacją kultury, sztuką, edukacją i przywracaniem pamięci o lokalnym i globalnym znaczeniu środowiska rzeczno-

Obecnie sam Port Czerniakowski stanowi zaplecze dla ruchu turystyczno-rekreacyjnego na Wiśle. Można tu trzymać swoją barkę, łódź lub kajak, wypożyczyć sprzęt wodny, spędzić czas nad wodą lub skorzystać z oferty ośrodka prowadzącego warsztaty i zajęcia tematyczne. W okresie letnim w porcie działa wyciąg linowy na wodzie (Cable Wake Parks). Na terenie Portu Czerniakowskiego są miejsca zaciszne,

dające możliwość obserwacji przyrody, a także potencjalne miejsca spotkań, czasami tętniące życiem, nasycone energią przede wszystkim młodych ludzi. Tych wartości nie można utracić, chociaż wiele wskazuje na to, że bez sensownej koncepcji zmian istnieje ryzyko cząstkowych

działań zagrażających istniejącym walorom, duchowi miejsca.

Na terenie Portu i Cypla Czerniakowskiego swoje siedziby mają obecnie różne stowarzyszenia i organizacje (Warszawskie Towarzystwo



Ryc. 9. Oś Stanisławowska – widok na Zamek Ujazdowski z chodnika przy końcu Kanału Piaseczyńskiego
Fot. Katarzyna Łowicka



Ryc. 10. Oś Stanisławowska – widok w kierunku Wisły z chodnika na końcu Kanału Piaseczyńskiego.
Po drodze ul. Czerniakowska, w tle zabudowania dawnej siedziby Straży Miejskiej oraz zadrzewienia
Fot. Katarzyna Łowicka

Wioślarskie, Żeglarski Klub Turystyczny PTTK „Rejsy”, Chorągiew Stołeczna ZHP, Warszawskie Towarzystwo Sportowe DeSki). Istotnym animatorem w ożywianiu i budowaniu tożsamości przestrzeni Portu Czerniakowskiego jest Fundacja „Ja Wisła” (powstała w 2005 roku), której założyciel Przemek Pasek już kilka lat wcześniej rozpoczął w Porcie działania zmierzające do przywrócenia tożsamości tego miejsca oraz „nobilizacji zdegradowanej przestrzeni publicznej przez sztukę”. Ciekawą inicjatywą był pomysł tworzenia tu warszawskiego Muzeum Wisły. W Porcie i na Cyplu Czerniakowskim organizowane były takie wydarzenia, jak: wianki, koncerty na barce Herbatnik, kino plenerowe pod mostem Łazienkowskim (Fundacja „Ja Wisła”), warsztaty projektowe „Projektowanie w krajobrazie otwartym” (Pracownia Sztuki z Wydziału Architektury Krajobrazu, SGGW), w latach 2005-2009 Międzynarodowy Festiwal Sztuki Otwartej Wisłostrada (Stowarzyszenia Artystyczne Makata), w latach 2012 - 2013 „Miasto Cypel” i inne. Od 2009 roku w promocję kultury nad Wisłą zaangażował się samorząd miasta. Ze środków Biura Kultury Urzędu m.st. Warszawy zorganizowano Festiwal Sztuki nad Wisłą PRZEMIANY. W ramach festiwalu mieszkańcy Warszawy zapraszani byli na koncerty, wystawy, przedstawienia, happeningi, warsztaty, spacerów brzegiem Wisły, rejsy po rzece, dyskusje itp. Od 2011 roku festiwal Przemiany jest organizowany we wrześniu przez Centrum Nauki Kopernik. Od 2009 roku Zarząd Mienia m.st. Warszawa organizuje Święto Wisły, cykliczną imprezę plenerową, odbywającą się na wodzie i brzegach Wisły.

Sprzyjająca Wiśle polityka Miasta spowodowała, iż przebywanie nad Wisłą stało się modne – na bulwarach Wisły powstały liczne klubokawiarnie, mieszkańcy Warszawy chętnie przebywają nad rzeką.

Mimo inwestycji i aktywizacji obszaru, jego struktura urbanistyczno-architektoniczna cały czas nie jest adekwatna do funkcji, które tereny te zaczynają pełnić, a jakość zagospodarowania

w wielu miejscach mocno odbiega od oczekiwanej na tego typu obszarach. Ostatni czytelny element wschodniego odcinka Osi Stanisławowskiej – kanał ujęty w szpalery drzew – kończy się zaniedbanym chodnikiem ul. Czerniakowskiej. Po drugiej stronie ulicy nie ma dostrzegalnych elementów krajobrazu przywracających pamięć historycznego założenia. Kiedyś tu właśnie był brzeg rzeki i w pierwotnym planie połączenie Kanału Królewskiego z Wisłą było oczywiste, chociaż w różnych okresach historii jego wartości przestrzenne były mniej lub bardziej uświadomione i szanowane. Dziś dawny brzeg rzeki jest z trudem rozpoznawalny w ramach Portu Czerniakowskiego. W niektórych przypadkach można zauważyć nieumiejętne kształtowanie przestrzeni portowej, która powinna spełniać potrzeby wszystkich użytkowników (zarówno wodniaków, miejskich aktywistów, jak też spacerowiczów), czego przykładem są zbyt wąskie chodniki czy zbyt strome skarpy (nie zapewniające poczucia bezpieczeństwa) oraz nieharmonijne kształtowanie „budowli” na wodzie, nie nawiązujące do tradycji portowych. Poczucie dezintegracji i degradacji przestrzennej w najbliższym otoczeniu rozpatrywanego miejsca na Osi Stanisławowskiej potęgują: sześciopasowa ruchliwa ulica Czerniakowska, dominująca w przestrzeni kładka dla pieszych, budynki, w których ostatnio była siedziba Straży Miejskiej, a także zła jakość nawierzchni, brak kształtowania i pielęgnacji zieleni oraz zalew wielkoformatowych reklam przy ul. Czerniakowskiej. Ul. Mariusza Zaruskiego (a właściwie ciąg pieszo-jezdny o niskim standardzie użytkowym i estetycznym), umożliwiająca komunikację kołową na Cyplu Czerniakowskim, przecina Oś pod przypadkowym kątem, podobnie jak linie ogrodzeń działek wynikające z podziałów geodezyjnych i lokalnej sytuacji terenowej. Obiekt kubaturowy na brzegu zbiornika retencyjnego i zarośla na terenie MPWiK odcinają potencjalne połączenie widokowe z Wisłą, które mogłoby w całej okazałości być dostrzegalne z punktu widokowego na Skarpie Warszawskiej (na tarasie Zamku Ujazdowskiego).



Ryc. 11. Oś Stanisławowska – widok w kierunku zachodnim z miejsca położonego nieco poniżej ul. Zaruskiego na Cyplu Czerniakowskim. W środku biofiltr, w tle zabudowania użytkowane do niedawna przez Straż Miejską
Fot. Katarzyna Łowicka



Ryc. 12. Widok z biofiltra na zatokę Portu Czerniakowskiego. Wyraźna różnica w zagospodarowaniu zachodniego i wschodniego brzegu Portu
Fot. Katarzyna Łowicka



Ryc. 13. Oś Stanisławowska – widok w kierunku Wisły z ul. Mariusza Zaruskiego. Widoczne jest ogrodzenie terenu użytkowanego przez harcerzy na terenie Stacji Pomp Rzecznych MPWiK
Fot. Katarzyna Łowicka



Ryc.14. Oryginalne jednostki pływające eksponowane przy siedzibie Fundacji „Ja Wisła”

Fot. Dariusz Śmiechowski



Ryc.15. Spektakl Kliniki Lalek „Anielicje”, Festiwal Sztuki Otwartej Wisostrada 2005, Cypel Czerniakowski, ul. Zaruskiego 6

Fot. Katarzyna Łowicka



Ryc.16. Wianki w Porcie Czerniakowskim, zorganizowane przez Fundację „Ja Wisła” 2008

Fot. Katarzyna Łowicka

Historia

4.3.

Krawędź doliny Wisły od wieków stanowi o unikalnych walorach urbanistyczny Warszawy. Równolegle z założeniem Starej Warszawy, uporządkowano granice gruntów należących do sąsiednich wsi i osad położonych wzdłuż Skarpy Wiślanej. Granice gruntów wówczas wyznaczone były podstawą rozwoju terytorialnego Warszawy do końca Rzeczypospolitej. Układ ról warszawskich był prostopadły do Wisły, a osią osadnictwa była droga biegnąca nad Skarpą Wiślaną – dla Mokotowa późniejsza ulica Puławska, dla Ujazdowa Aleje Ujazdowskie, a dla Kałęczyna Nowy Świat.

W XV w. na terenach podmiejskiego Jazdowa wzniesiono drewniany pałac, będący siedzibą piastów mazowieckich, a następnie królowej Bony. Od XVI do końca XVIII w. na Skarpie powstał cały szereg reprezentacyjnych budowli, wykorzystujących jej walory ekspozycyjne – na skraju Skarpy wznoszono pałace, dwory i wille a ich ogrody opadały tarasami do Wisły. W XVII w. z polecenia króla Zygmunta III Wazy wzniesiono w Jazdowie (Ujazdowie) murowany zamek, który stał się nieoficjalną rezydencją królewską, tzw. *villa suburbia* Władysława IV.

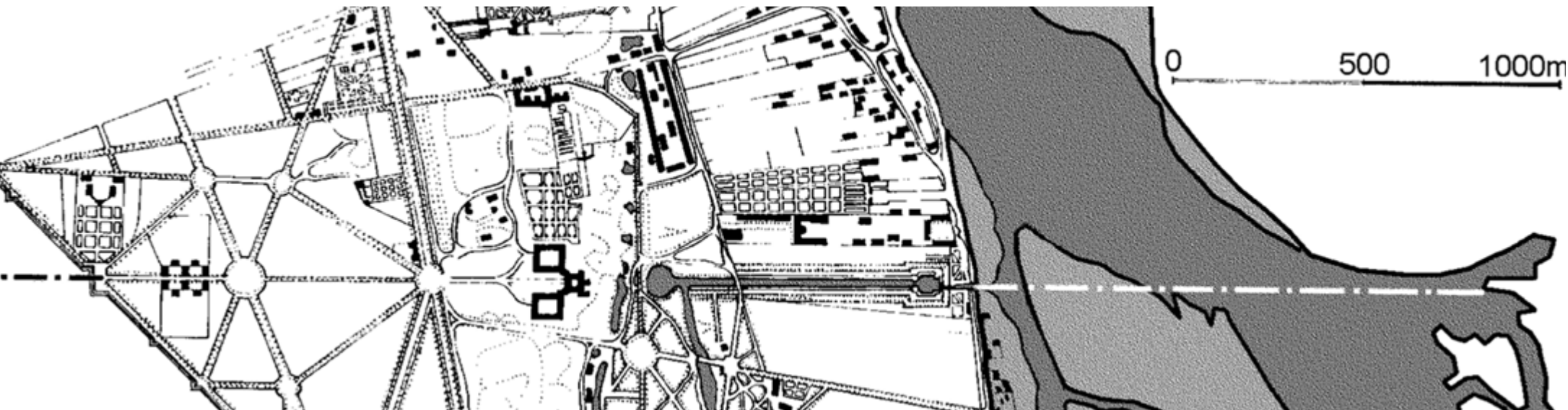
W czasach późniejszych zamek zmieniał właścicieli aż na początku XVIII w. trafił w dzierżawę Augusta II Mocnego. Z jego inicjatywy został wykopany w latach 1717 – 1726 820-metrowy Kanał Królewski (obecnie zwany Piaseczyńskim) łączący podnóże Skarpy z nabrzeżem wiślanym i w dalszej perspektywie z wewnętrznym łukiem zakola Wisły, tworząc oś widokową o ponad półtorakilometrowej długości. Stanisław August Poniatowski, urządzając prywatną rezydencję w Zamku Ujazdowskim, przedłużył barokową kompozycję, wytyczając drogę wiodącą na Wolę, na pola elekcyjne, omijającą od południa ówczesną Warszawę. Kilka lat później, w oparciu o tę oś wytyczono sieć ulic i placów gwiazdzystych.

Kanał Piaseczyński, jako część wielkoprzestrzennej kompozycji i element siedziby królewskiej, pełnił funkcję reprezentacyjną, ale utracił ją, gdy Stanisław August Poniatowski oddał zamek wojsku, przenosząc swoje zainteresowanie na założenie bezpośrednio związane z łazienkami.

W mieście XIX-wiecznym potrzebne były nowe obiekty, przede wszystkim użyteczności publicznej, a coraz gęstsza zabudowa spowodowała lokowanie wzdłuż Skarpy funkcji wymagających większych działek, zieleni i lepszych warunków higienicznych. Obiekty publiczne zaczęły wypierać dominujące w XVIII w. budynki rezydencjonalne. W tym czasie Zamek Ujazdowski adaptowano na szpital wojskowy i taką funkcję pełnił aż do końca II wojny światowej. Kanał Królewski (Piaseczyński) zupełnie utracił znaczenie i w XIX w. został zaadaptowany na basen, w którym kawalerzyści rosyjscy ćwiczyli pokonywanie przeszkód wodnych.

W roku 1848 przedstawiciele arystokracji i burżuazji założyli w Warszawie Spółkę Żeglugi Parowej, z inicjatywy której w roku 1851 powstała stocznia rzeczna u zbiegu ulic Solec i Czerniakowskiej. W połowie XIX w. Wisłą do Warszawy przypiływało ponad 4000 statków, łodzi i tratw rocznie a drogą wodną do miasta transportowana była 1/4 towarów. Gwałtowny rozwój przemysłu spowodował konieczność regulacji wielu ulic Powiśla, w tym: Rozbrat, Czerniakowskiej, Solec.

Gwałtowna powódź w 1884 roku zmieniła bieg Wisły, przenosząc istniejące zakole nieco na północ, osadzając wielką łachę piachu w okolicy Kanału Piaseczyńskiego. Spowodowało to zerwanie bezpośredniego powiązania Kanału z rzeką. Rok później przystąpiono do realizacji dużego projektu regulacji Wisły, prostując i zawężając koryto na całym odcinku śródmiejskim. Regulacja ta



Ryc. 17. Oś Stanisławowska na przełomie XVIII i XIX w.

(Opracowanie Tomasz Majda, na podstawie rysunków Kadetów z 1787 r. oraz Karty topograficznej Królestwa Polskiego 1822–1833).
 „...wielki akord zamykający epokę ogrodów klasycznych w Polsce”, Gerard Ciołek, „Ogrody Polskie”.

utrzymała jednak zmieniony bieg rzeki w okolicy Osi Stanisławowskiej, wykorzystując powstałą po powodzi zatokę do budowy basenu portowego. Poza Portem Czerniakowskim na obszarze łachy zbudowano również Stację Pomp Rzecznych, odcinając reprezentacyjne założenie barokowe od rzeki funkcjami czysto technicznymi. Również w tym okresie część barokowego założenia na wysoczyźnie uległa zakłóceniu przez budowę kolei, Filtrów i inne mniej spektakularne inwestycje.

W tym samym czasie istniejące w okolicy Skarpy obszary zieleni porządkowano i uzupełniano założeniami o przeznaczeniu sportowym. Po Dynasach z końca XIX w. w pierwszych latach XX w. powstała Agrykola (1903 – 1904), a na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych, u stóp Skarpy między Kanałem Piaseczyńskim a ul. Łazienkowską, utworzono zielono-sportowe założenie Legii. Brzegi samego Kanału zostały wybetonowane prawdopodobnie także w okresie międzywojennym.

W 1916 roku rozważano ponowne powiązanie Kanału Piaseczyńskiego z Wisłą, lecz skończyło się to tylko na wstępnym planie regulacyjnym, opracowanym przez Koło Architektów pod kierunkiem Tadeusza Tołwińskiego.

Po II wojnie światowej ruiny Zamku Ujazdowskiego w większości rozebrano, a dolinę Wisły do połowy lat 50. wyłączono z zabudowy. Dopiero w latach 70. XX w., w trakcie odbudowy Zamku Królewskiego, zapadła decyzja o odbudowie Zamku Ujazdowskiego na podstawie tzw. „pomiaru saskiego”, z charakterystycznymi basztami narożnymi i wysokim dachem. Rozpoczęto ją w 1973 roku, podczas budowy po sąsiedzku Trasy Łazienkowskiej, częściowo odształcającej i zrywającej ciągłość zachowanego dotąd fragmentu założenia stanisławowskiego na wysoczyźnie. Zamek ponownie zamknął oś Kanału Piaseczyńskiego. W 1985 roku stał się siedzibą Centrum Sztuki Współczesnej. Niestety istniejące w otoczeniu Osi tereny sportowe traciły swój zielony charakter kosztem coraz większych kubatur zaczynających zasłaniać Skarpę i dominować

nad historycznym założeniem. Zakończenie Osi od strony Wisły utrzymało swój użyteczny charakter: poprzeczna ulica Czerniakowska i tymczasowe budynki Straży Miejskiej. Sam teren Cypla Czerniakowskiego nasycił się funkcjami rekreacyjnymi, zgodnie z postulatami koncepcji Śródmiejskiego Zespołu Rekreacyjnego z końca lat 60. XX w.

W efekcie wielokrotnych zmian w czasie długiej historii Założenie Stanisławowskie, szczególnie na wschód od Zamku, sprawia wrażenie stosunkowo niewielkiego, całkiem lokalnego. Wciągnięcie otwartego krajobrazu doliny Wisły do jego kompozycji byłoby powrotem do realizowanej w XVIII w. wieloprzestrzennej koncepcji, zwłaszcza, że po przesunięciu w XIX w. koryta Wisły oś widokowa kończyłaby się dopiero w okolicy mostu Siekierkowskiego. Tym samym warszawskie założenie związane z wodą, chociaż o innym, bardziej „naturalnym” charakterze, byłoby znacznie dłuższe od wersalskiego Wielkiego Kanału, będącego pierwowzorem tego typu rozwiązań.

Ryc. 18. Fragment szkicu wstępnego planu regulacyjnego m.st. Warszawy, autorstwa Koła Architektów pod kierunkiem Tadeusza Tołwińskiego, 1916 r.



4.4.

Analiza widokowa

Jednym z głównych aspektów Osi Stanisławowskiej jest bez wątpienia idea powiązań widokowych, zarówno istniejących, jak i potencjalnie możliwych do wytworzenia. Analizę odniesiono do trzech głównych miejsc znajdujących się na Osi – Zamku Ujazdowskiego, Portu Czerniakowskiego (rozpatrywany obszar budowy nowego placu) oraz koryta Wisły (ryc. 19). Najistotniejszą perspektywę z tarasu Zamku, wzdłuż Kanału Piaseczyńskiego można uznać za jedną z „ikon widokowych” Warszawy. Jeszcze w połowie XIX w. sięgało ono koryta Wisły. Od tego czasu nastąpił jednak szereg zmian, które to powiązanie przerwało (m.in. odsunięcie się koryta rzeki w kierunku wschodnim, budowa wałów przeciwpowodziowych, pojawienie się zadrzewienia na terenie pomiędzy starym a obecnym korytem rzeki, realizacja budowli technicznych). Za element niemożliwy do zmiany, należy uznać wał przeciwpowodziowy. Drzewostan oraz obiekty techniczne uznano za elementy możliwe do przekształcenia.

Przeprowadzona analiza profilu wysokościowego wykazała, że możliwe jest powtórne uzyskanie powiązania widokowego pomiędzy Zamkiem a Wisłą, ponad istniejącym wałem (ryc. 21). Warunkiem jest wykonanie przecinki w obrębie istniejącego drzewostanu (usunięcie wybranych drzew i wysokich krzewów). Powiązaniu temu nie stoi na przeszkodzie istniejący budynek techniczny na terenie MPWiK. Jest to jednak na tyle agresywny element, że do czasu jego rozbiórki wskazana jest zmiana koloru elewacji na neutralną, ciemnoszarą i wprowadzenie przesłony widokowej w bezpośrednim jego sąsiedztwie, np. w formie zwartego masywu zieleni o wysokości ok. 8 m.

Inne istotne powiązanie widokowe – z Portu Czerniakowskiego (poziom projektowanego placu) w stronę Zamku – zaistnieje bez przeszkód po rozbiórce budynków do niedawna użytkowanych przez Straż Miejską. Zostanie

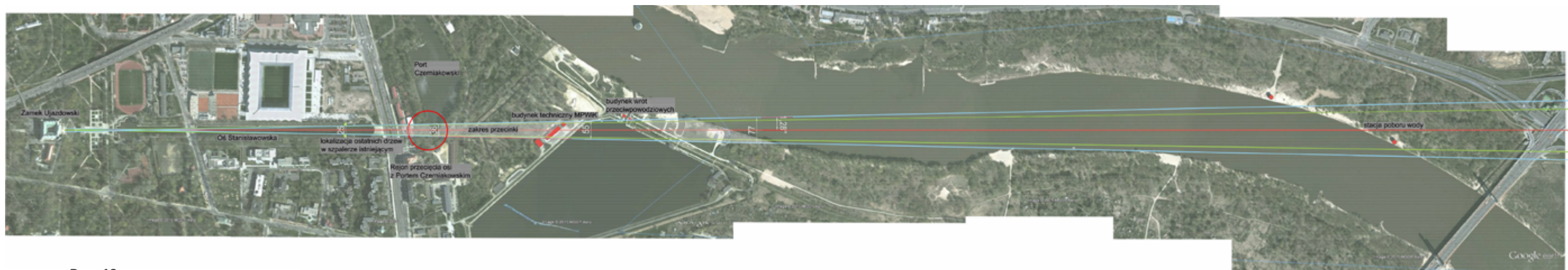
ono dodatkowo wzmocnione i podkreślone po wprowadzeniu postulowanych w ramach niniejszego opracowania zmian w obrębie jezdni ul. Czerniakowskiej.

W ramach analiz widokowych zweryfikowano także możliwość wytworzenia powiązania widokowego pomiędzy rejonem Portu Czerniakowskiego a korytem Wisły. Obecnie widok w stronę Wisły zamyka się na masywie zieleni rosnącej na terenie MPWiK. Jej usunięcie, a nawet rozbiórka budynku technicznego na terenie MPWiK, nie pozwoli jednak na wykształcenie tego powiązania, determinującą rolę odgrywa tu bowiem wał przeciwpowodziowy, którego korona znajduje się powyżej linii wzroku użytkowników Portu. Jednakże dzięki ewentualnej przecince uzyskanoby wyraźne „wcięcie” nieba w horyzont, akcentujące obecność przedłużenia Osi.

Należy także zwrócić uwagę na aspekty związane z wpływem ul. Myśliwieckiej na główne powiązanie widokowe pomiędzy Zamkiem a Wisłą. Obecnie ulica ta, poprowadzona na wale ziemnym (grobli) z obustronnie rozmieszczonymi miejscami parkingowymi, negatywnie

wpływa na odbiór widoku – jakość postrzeganego założenia (ryc. 20). Rozważono więc zmiany polegające na wyeliminowaniu parkowania oraz przebudowy wału na most o lekkiej konstrukcji (ryc. 22).

W ramach analiz sprawdzono także powiązanie widokowe pomiędzy poziomem tzw. średniej półki użytkowej umiejscowionej po wschodniej stronie portu na rzędnej ok. 5,00 m n.p. OW, a Zamkiem Ujazdowskim. Analiza ta uwzględniała zlokalizowanie postulowanego budynku usługowego pod nowym placem. Rejon średniej półki, w miejscu przecięcia Osi, należy uznać za potencjalnie wartościowe miejsce, o dość kameralnym charakterze, którego ranga znacznie wzrośnie w przypadku wytworzenia powiązania widokowego z Zamkiem. Analiza profilu wykazała, że o ile sam budynek nie zakłóciłby widoku, szczególnie po podniesieniu poziomu półki o ok. 80 cm, o tyle występuje potencjalna kolizja widokowa z balustradą na dachu budynku stanowiącego część tego placu (ryc. 23). Ten aspekt musi znaleźć rozwiązanie w szczegółowym projekcie ewentualnego budynku „pod placem”.

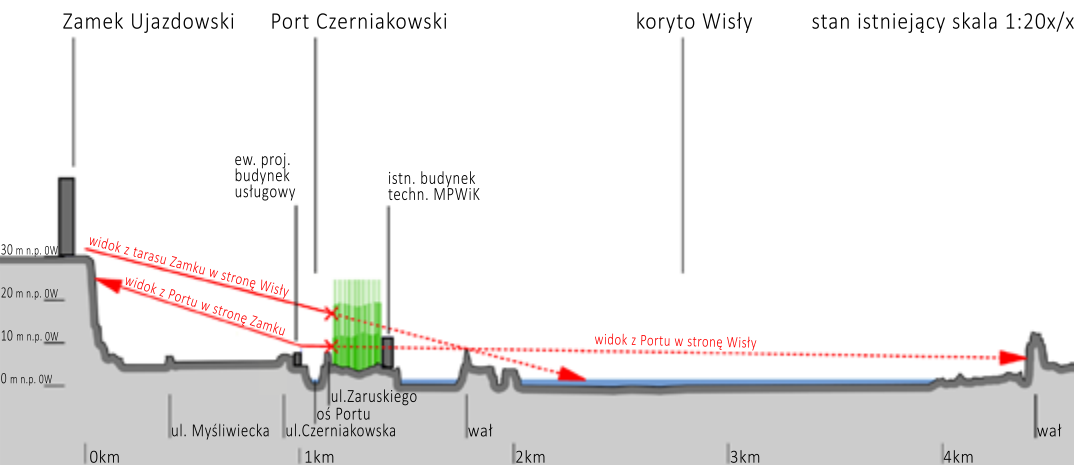


Ryc. 19. Przebieg Osi Stanisławowskiej na odcinku pomiędzy Zamkiem Ujazdowskim a Wisłą

Opracowanie: Patryk Zaręba



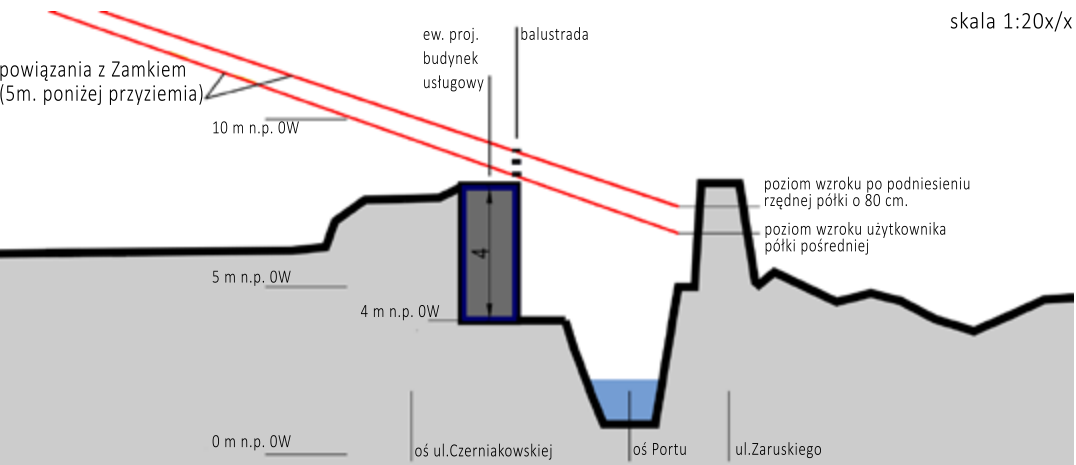
Ryc. 20. Widok z tarasu Zamku Ujazdowskiego – stan istniejący Fot. Patryk Zaręba



Ryc. 21. Profil wysokościowy – schemat istniejących i potencjalnych powiązań widokowych Opracowanie: Patryk Zaręba



Ryc. 22. Widok z tarasu Zamku Ujazdowskiego – symulacja po usunięciu zabudowy przy ulicy Czerniakowskiej, po ewentualnej przecince na terenie MPWiK oraz po dodatkowej przebudowie ul. Mysliwieckiej Opracowanie: Patryk Zaręba i Tomasz Olszewski



Ryc. 23. Profil wysokościowy – powiązania widokowe pomiędzy poziomem półki pośredniej a Zamkiem w wariancie z dopuszczoną realizacją zabudowy kubaturowej „pod placem” Opracowanie: Patryk Zaręba

4.5.

Analiza przyrodnicza i hydrologiczna

a. Istniejące formy ochrony przyrody w obszarze opracowania

Uwarunkowania związane z obszarem Natura 2000

Obszar planowanego placu wraz z ewentualnym budynkiem „pod placem” oraz obszar postulowanej przecinki widokowej, częściowo znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 (PLB 140004), stanowiącego obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia).

Prowadzenie działań związanych z realizacją zabudowy usługowej w obszarze Natura 2000 (zgodnie z zapisami Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko – art. 3 ust. 1 pkt. 55 lit. b tiret drugie, dotyczących „zabudowy usługowej (...) wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą (...) nieobjętej ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (...), o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż 0,5 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody – m.in. Obszarem Natura 2000”), w zależności od przyjętych rozwiązań projektowych, może zostać zakwalifikowana jako inwestycja mogąca potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Jako powierzchnię zabudowy traktować należy powierzchnię terenu zajęłą przez obiekty budowlane oraz pozostałą powierzchnię przeznaczoną do przekształcenia w wyniku realizacji przedsięwzięcia. W związku z tym dla takiej inwestycji zapisy ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko mogą nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny od-

działywania na środowisko, jeśli wymóg ten wynikać będzie z postanowienia właściwego organu (art. 59 oraz art. 63). Ewentualna wycinka drzew i krzewów na przedłużeniu Osi Stanisławowskiej nie jest sprzeczna z zapisami planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 140004. Jednak zgodnie z art. 96 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 4 ustawy o udostępnianiu informacji (...), organ właściwy do wydania decyzji o zezwoleniu na usunięcie drzew lub krzewów będzie obowiązany do rozważenia, przed wydaniem tej decyzji, czy wycinka może potencjalnie znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000. W przypadku jeśli właściwy organ stwierdzi, że przedsięwzięcie może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, zostanie wydane postanowienie RDOŚ nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

Uwarunkowania związane z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu

Niewielki obszar postulowanej przecinki, zlokalizowanej na wschód od wału przeciwpowodziowego, znajduje się w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (WOChK).

Rozporządzenie nr 3 wojewody mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, wprowadza m.in. następujące wymagania:

- zachowanie i ochrona zbiorników wód powierzchniowych wraz z pasem roślinności okalającej,
- tworzenie stref buforowych wokół zbiorników wodnych w postaci pasów zadrzewień i zakrzewień, celem ograniczenia spływu substancji

biogennych i zwiększenia bioróżnorodności biologicznej,

- zakaz likwidowania i niszczenia zadrzewień nadwodnych, jeżeli nie wynika to z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa (...) wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych.

Ww. zapisy, traktowane literalnie, stoją w sprzeczności z zamiarem przecinki – wymaga ona w związku z tym uzgodnienia z właściwym organem administracji publicznej.

b. Wstępna ocena drzewostanu w obszarze przecinki

Postulowane zamierzenie polegające na odtworzeniu powiązania widokowego między Zamkiem Ujazdowskim, a Wisłą wymagałoby wykonania wycinki istniejącego „kolidującego widokowo” drzewostanu zlokalizowanego w głównej mierze na terenie MPWiK, ale też w rejonie Portu Czerniakowskiego i ul. Czerniakowskiej, a także na terenie Harcerskiego Ośrodka Specjalności Chorałwi Stołecznej ZHP. Obszary te wciąż ulegają przekształceniom. Znajdujący się tu drzewostan nie był zatem planowany, ma głównie charakter ruderalny i synantropijny. Dominują w nim kilkunasto- kilkudziesięcioletnie klony jesionolistne (gatunek obcy, b. inwazyjny) oraz topole obcego pochodzenia. Za drzewa relatywnie cenne, należy uznać kilkadziesiąt starych topoli rodzimych (topola biała i czarna) oraz niektóre okazy wierzby o obwodach pni nawet powyżej 200-300 cm. Należy zauważyć jednak, że podobne drzewa stwierdzono jako licznie występujące także w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej wycinki. W związku z czym, przypuszczalnie, ich usunięcie nie będzie miało kluczowego znaczenia dla wartości przyrodniczej obszaru.

Udział pozostałych gatunków rodzimych (brzoza brodawkowata, wierzba, klon pospolity) jest znikomy. Przed podjęciem decyzji o wycince powinna być przeprowadzona szczegółowa in-

wentaryzacja dendrologiczna z elementami inwentaryzacji przyrodniczej. Nie wyklucza się konieczności przeprowadzenia procedury związanej z oceną oddziaływania wycinki na środowisko, ze względu na istnienie obszarów objętych ochroną prawną. Ponadto, biorąc pod uwagę wysokie prawdopodobieństwo występowania w zadrzewieniach gatunków chronionych (m.in. ptaków), nie wyklucza się konieczności uzyskania zezwoleń na odstąpienie od zakazów wynikających z ustawy o ochronie przyrody. Zaleca się także wykonanie szczegółowych ekspertyz dendrologicznych niektórych drzew zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Dotyczy to głównie drzew determinujących, ze względu na lokalizację, formę i zakres przekształceń terenu, a także, ze względu na spodziewany wzrost frekwencji użytkowników, drzew potencjalnie zagrażających bezpieczeństwu.

Analiza hydrologiczna

Port Czerniakowski stanowi część układu hydrologicznego Wisły i podlega potencjalnie takim samym wahaniom lustra wody. Technicznie wpływ wód wysokich został jednak wyeliminowany za pomocą wrót powodziowych, zlokalizowanych w rejonie wejścia do portu. Zgodnie z opracowaną przez zarządcę instrukcją, zostają one zamknięte w razie wystąpienia wody wezbraniowej o poziomie 500 cm na wodowskazie praskim. Uwzględniając współczynnik spadku lustra wody, w rejonie bramy powodziowej rzędna ta wynosi 510 cm/ 3,64 m n.p. OW.

Zwierciadło biooczyszczalni (biofiltra) jest nieco powyżej stanów niskich wody. Pośrednia półka po stronie wschodniej wygląda na bezpieczną, ale istniejący nadwodny poziom spacerowy od strony ul. Czerniakowskiej podlega zatopieniu. Z tego względu postuluje się podniesienie jego poziomu.

Ze względu na fakt, iż prawie do końca XIX w. na wschód od ul. Czerniakowskiej znajdował się „oryginalny” brzeg Wisły, podłoże na tych terenach było kształtowane przez wody rzeczne

w holocenie. W 1884 roku, w wyniku gwałtownej letniej powodzi, koryto rzeki odsunęło się w stronę Kępy Gocławskiej o ponad pół kilometra, pozostawiając z lewej strony piaszczystą łąkę, z której ukształtowany jest obecnie Cypel Czerniakowski. Z tego względu grunty po wschodniej stronie Portu Czerniakowskiego to aluwia, po zachodniej stronie stabilizowane i kształtowane nasypami antropogenicznymi. Ulica Czerniakowska leży na tarasie nadzalewowym. W zasadzie do ul. Czerniakowskiej poziom wód gruntowych z niewielkim opóźnieniem równy jest poziomowi wody w korycie Wisły. Stałe elementy programowe w Porcie Czerniakowskim powinny być lokalizowane na wysokości, przy której zamykane są wrota, czyli nastawione na stan alarmowy. Wszelkie otwory okienne i drzwiowe, a także elementy instalacyjne ewentualnych obiektów kubaturowych powinny znajdować się dodatkowo minimalnie ok. 30-40 cm powyżej tego poziomu, czyli na poziomie co najmniej ok. 4,00 m n.p. OW. Decyzja o wysokości lokalizacji otworów obiektów

powinna zostać ostatecznie podjęta z uwzględnieniem m.in.:

- docelowo przyjętego przez zarządcę portu poziomu wody, przy której zostaje zamknięta brama;
- zjawiska stałego napływu wód gruntowych do Portu (pochodzących z rejonu Łuku Siekierskiego, a także z koryta Wisły), po zamknięciu wrót. Napływ ten powodować będzie stopniowe podnoszenie się poziomu wody w Porcie, mimo braku bezpośredniego napływu wody wezbraniowej z koryta Wisły;
- wpływu ustalenia poziomu wejścia do budynku i jego wysokości na powiązanie widokowe między pośrednią półką użytkową po wschodniej stronie portu, a Zamkiem Ujazdowskim (analizy widokowe wykazują, że podwyższenie poziomu górnego placu powyżej rzędnej 8,00 m n.p. OW może istotnie zakłócić to powiązanie).

Do przeanalizowania pozostawia się także możliwość zastosowania dodatkowych grodzi przeciwpowodziowych zabezpieczających otwory drzwiowe i okienne, które stanowić mogą dodatkową ochronę budynku.



Ryc. 24. Oś Stanisławowska – widok z grobli przy budynku dawnej chlorowni w kierunku Zamku Ujazdowskiego Fot. Katarzyna Łowicka



Ryc. 25. Oś Stanisławowska – widok w kierunku zachodnim z wału przeciwpowodziowego na terenie Stacji Pomp Rzecznych MPWiK. Na pierwszym planie zbiornik retencyjny, dalej budynek dawnej chlorowni oraz zadrzewienia Fot. Katarzyna Łowicka



Ryc. 26. Oś Stanisławowska – widok z grobli przy budynku dawnej chlorowni w kierunku Wisły Fot. Katarzyna Łowicka

4.6.

Analiza urbanistyczna

Morfologia zabudowy

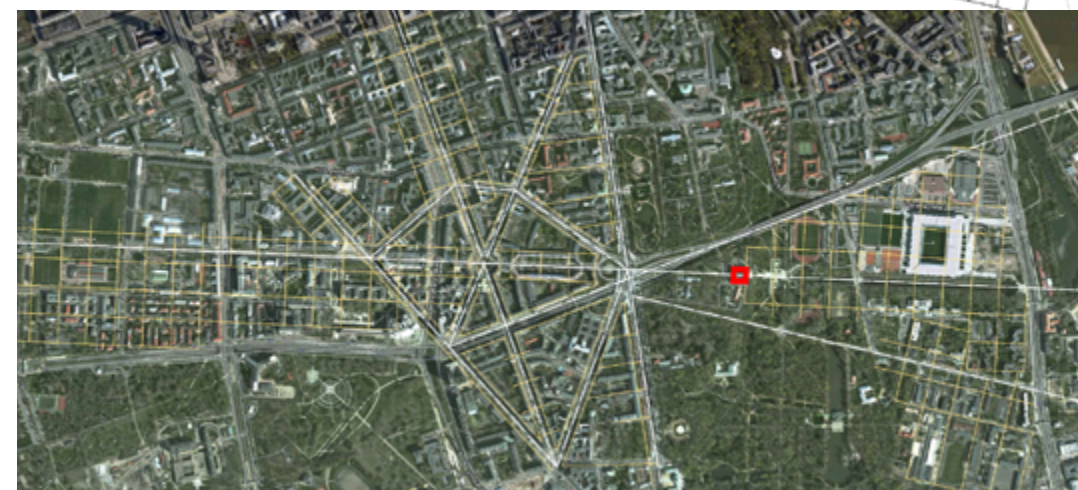
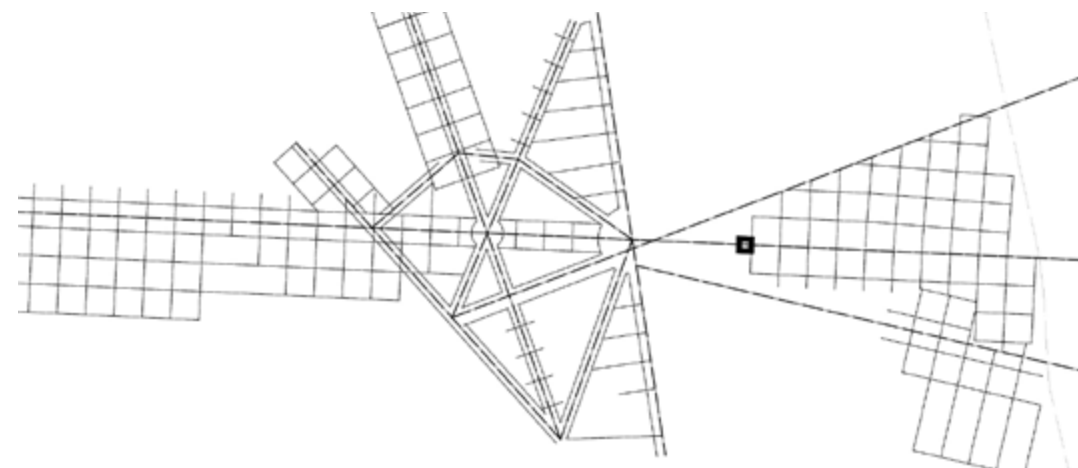
Założenie Stanisławowskie tworzy geometryczny układ ulic z placami i zabudową wyznaczającą ich ramy przestrzenne. Pierwotnie było to założenie czysto krajobrazowe, a osie alei wyznaczały szpalery drzew. Odkąd zaczęto wprowadzać do tego układu zabudowę kubaturową, realizowana była jako obudowa – tworzyła pierzeje. Zasada ta, mimo wymiany zabudowy, jest kontynuowana do czasów współczesnych i widoczna m.in. w zabudowie ul. Szwoleżerów, na przedłużeniu Agrykoli, jak i w otoczeniu samego Kanału Piaseczyńskiego. Obiekty sportowe Legii, czy znajdująca się tu zabudowa mieszkaniowa, realizowane są w układzie współrzędnych wyznaczonym osią Kanału. W przeciwieństwie do osi założenia, ul. Czerniakowska, przebiegająca wzdłuż rzeki tarasem nadzalewowym, nie była częścią kompozycji barokowej, a pełniła funkcje techniczne. Zabudowa Cypla i Portu Czerniakowskiego – najmłodszego elementu struktury zabudowy – ma charakter rozproszony i przypadkowy, czego najbardziej jaskrawymi przykładami są (przeznaczone do przeniesienia) budynki Straży Miejskiej, znajdujący się również na Osi Stanisławowskiej obiekt techniczny na terenie MPWiK czy projektowana siedziba MPWiK na terenie Stacji Pomp Rzecznych, z wjazdem od ul. Mariusza Zaruskiego.

Układ funkcjonalny

Okolice Założenia Stanisławowskiego stanowią południową granicę śródmieścia Warszawy – najbardziej złożonej funkcjonalnie części miasta. Otoczenie Osi Stanisławowskiej nie jest jednorodne funkcjonalnie. Na północ od Kanału Piaseczyńskiego zdominowane jest przez wielkie obiekty

sportowe i wystawiennicze. Na południe od Kanału znajduje się wielorodzinne Osiedle Szwoleżerów projektu arch. Haliny Skibniewskiej – efekt konkursu z 1965 r. – zorganizowane wokół przestrzeni społecznej łączącej się z układem publicznych ciągów pieszych w okolicy basenu kończącego Kanał Piaseczyński (realizacja 1972 – 1974). Na zachód od tego osiedla znajdują się siedziby ambasad, których tereny stanowią swoiste przejście do systemu terenów zieleni wzdłuż Skarpy Warszawskiej. Zieleń towarzysząca Kanałowi Piaseczyńskiemu jest również elementem tego systemu, łącząc funkcjonalnie Skarpę Warszawską z Portem Czerniakowskim, w którym dominują funkcje związane z wodą, rekreacją i sportem. Po wschodniej stronie ul. Czerniakowskiej interesującym obiektem jest wybudowany na przełomie lat 1927/1928 budynek szkoły, obecnie mieszczący Kolegium Nauczycielskie, Zespół Szkół nr 121 (liceum ogólnokształcące oraz gimnazjum) oraz przedszkole publiczne. W latach 2009 – 2012 budynek przeszedł kompleksowy remont z nadbudową o dwie kondygnacje. Na przedłużeniu Osi Stanisławowskiej znajduje się teren Stacji Pomp Rzecznych MPWiK oraz Harcerski Ośrodek Specjalności Chorągwi Stołecznej ZHP (ul. Mariusza Zaruskiego 6). Na Cyplu Czerniakowskim mieszczą się również inne ośrodki i bazy sportowo-rekreacyjne, m.in. Ośrodek Warszawskiego Towarzystwa Sportowego DeSki (ul. Mariusza Zaruskiego 8), Harcerski Ośrodek Wodny Chorągwi Stołecznej ZHP (ul. Mariusza Zaruskiego 10), Ośrodek Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego.

Kanał Piaseczyński i dalej stawy w Łazienkach Królewskich połączone są kolektorem z basenem Portu Czerniakowskiego. Mają tu także ujście kolektory zbierające wodę z terenów Łuku Siekierskiego. Połączenie tych układów wodnych w Porcie Czerniakowskim znajduje się w okolicy Osi Stanisławowskiej.



Ryc. 27. Schemat morfologii zabudowy/ synteza układów zabudowy

Opracowanie: Tomasz Majda

Uwarunkowania planistyczne

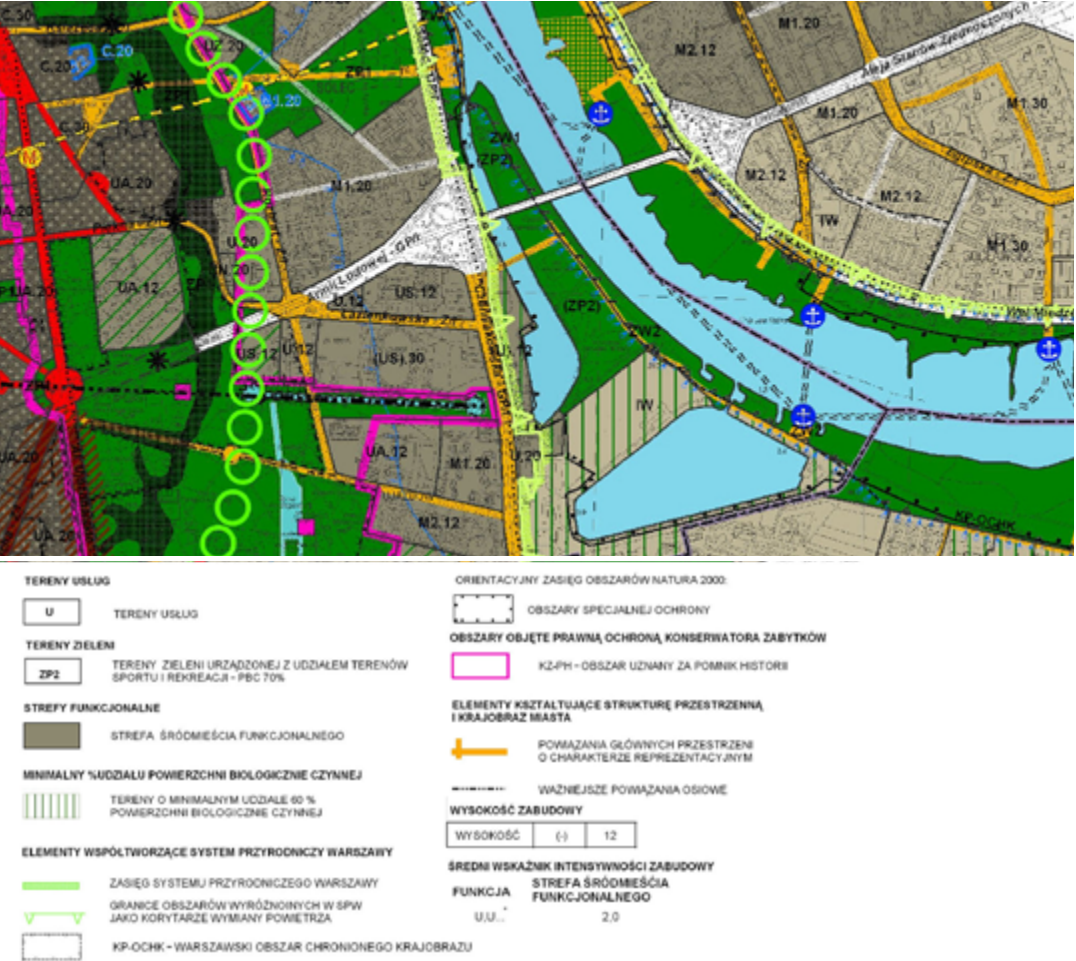
Obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy wśród głównych kierunków zmian struktury przestrzennej miasta zakłada m.in., że Skarpa Warszawska i Wisła tworzyć będą główną oś rozwoju oraz spójny element struktury przestrzennej zespolony powiązaniami Skarpy z podskarpem, powiązaniami widokowymi pomiędzy Wisłą i Skarpą, a także uczytelnionymi relacjami wieloprzestrzennych założeń urbanistycznych: Osi Saskiej, Osi Stanisławowskiej, Osi Wilanow-

skich. Studium ustala także ochronę wartości krajobrazowych Doliny Wisły i Skarpy Warszawskiej, ze szczególnym uwzględnieniem punktów i osi widokowych oraz płaszczyzn widokowych i panoram, a także zagospodarowanie terenów zieleni nadwiślańskiej, m.in. poprzez lokalizowanie obiektów usługowych zwróconych ku Wiśle, akcentów architektonicznych na osiach i płaszczyznach widokowych z wyznaczonych punktów widokowych.

Studium wskazuje tereny stadionu Legii i Cypel Czerniakowski jako jeden z obszarów planowanego rozwoju w strefie śródmiejskiej dla funkcji

sportowo-rekreacyjnych. Jednocześnie, zgodnie z filozofią tworzenia wielofunkcyjnych struktur przestrzennych, wskazuje teren leżący między ul. Czerniakowską a Portem Czerniakowskim jako miejsce potencjalnie planowanych różnorodnych usług z priorytetem dla obsługi imprez międzynarodowych (obiekty kongresowe i targowo-wystawiennicze), administracji, organizacji społecznych, dyspozycji i współpracy gospodarczej, obrotu finansowego, ubezpieczeń, kultury, nauki, wdrażania wyspecjalizowanych nowoczesnych technologii (parki technologiczne, instytuty ba-

dawcze, inkubatory przedsiębiorczości), szkolnictwa, handlu, oświaty, gastronomii, hotelarstwa, turystyki, sportu (w tym dużych obiektów sportowych dla organizacji imprez międzynarodowych), transportu, łączności itp. – o charakterze międzynarodowym, krajowym i ogólnomiejskim. Dopuszcza także lokalizowanie funkcji mieszkaniowej, inwestycji z zakresu infrastruktury społecznej, czy niewielkich obiektów produkcyjnych stosujących nowoczesne technologie. Jako teren usługowy obszar ten teoretycznie mógłby być zabudowany z intensywnością brutto równą 2,0.



Ryc. 28. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania m.st. Warszawy dla rejonu Portu Czerniakowskiego

Rygory ochronne

Część analizowanego obszaru (tereny wzdłuż Skarpy Warszawskiej oraz schodzące do ul. Czerniakowskiej, obejmujące Kanał Piaseczyński wraz z zielenią wzdłuż wody) chroniona jest jako Pomnik Historii, co oznacza m.in.:

- utrzymanie historycznego układu placów i ulic z zachowaniem przebiegu, przekrojów, linii rozgraniczających i linii zabudowy, utrzymanie istniejących podziałów parcelacyjnych, odtworzenie w miarę możliwości działek wynikających z uwarunkowań historycznych (funkcjonalno-przestrzennych), ucztylnienie ich w terenie (ogrodzenia, specjalne ukształtowanie wnętrzą kwartałów, mała architektura);
- dopuszczenie uzupełniania układu urbanistycznego miasta historycznego – w przypad-

kach historycznie uzasadnionych – w oparciu o wyniki analiz historycznych i widokowych;

- ograniczenie gabarytów ewentualnej nowej zabudowy – dostosowanie gabarytów i proporcji wysokościowych zabudowy oraz charakteru wnętrzą urbanistycznych do istniejącego historycznego sąsiedztwa.

Po wschodniej stronie ul. Czerniakowskiej biegnie granica Systemu Przyrodniczego Miasta i korytarza wymiany powietrza, co oznacza zakaz lokalizacji zabudowy ograniczającej swobodny spływ mas powietrza i obowiązek zagospodarowania obszaru w sposób sprzyjający wymianie powietrza. Dodatkowym ograniczeniem jest wyłączenie możliwości wliczania sumy powierzchni tarasów i stropodachów urządzonych jako stałe trawniki lub kwietniki do powierzchni biologicznie czynnej, co także istotnie ogranicza możliwości inwestycyjne.

Komunikacja

4.7.

Obecny status ul. Czerniakowskiej (od 1 stycznia 2014 r.)

18 kwietnia 2013 r. Rada Miasta Stołecznego Warszawy podjęła uchwałę nr LIV/1540/2013, w której pozytywnie zaopiniowała projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie pozbawienia szeregu ulic w Warszawie kategorii dróg krajowych, w tym m.in.:

a) ciągu ulic składających się na Trasę Łazienkowską: Kopińska, Wawelska, Armii Ludowej, Most Łazienkowski, al. Stanów Zjednoczonych i ul. Ostrobramska, którymi przebiegała droga krajowa nr 2;

b) ciągu ulic składających się na centralną i południową część lewobrzeżnej Wiślostrady: Wybrzeże Gdyńskie, Wybrzeże Gdańskie, Wybrzeże Kościuszkowskie, Wioślarska, Solec,

Czerniakowska, którymi na odcinku równoległym do Wisły, przebiegała droga krajowa nr 7.

Konsekwencją tej pozytywnej opinii była uchwała nr LVI/1606/2013 z dnia 23 maja 2013 r., zaliczająca od dn. 1 stycznia 2014 r. wyżej wymienione ulice do kategorii dróg powiatowych, pod warunkiem pozbawienia ich kategorii dróg krajowych. Warunek ten został spełniony w momencie opublikowania w Dzienniku Ustaw z dn. 30 września 2013 r., pod poz. 1153, rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 27 września 2013 r. w sprawie pozbawienia dróg kategorii dróg krajowych wymienionych w załączniku do tego rozporządzenia. Ulice wymienione wyżej w pkt. a) znajdują się w pkt. 1, natomiast wymienione w pkt. b) znajdują się w pkt. 3 załącznika.

W związku z tym z dniem 1 stycznia 2014 r. węzeł Trasy Łazienkowskiej z Wiślostradą,

przestał być węzłem dróg krajowych i stał się węzłem dróg powiatowych.

Nowe możliwości wynikające ze zmiany statusu ul. Czerniakowskiej

Powyższe zmiany formalne powinny w możliwie jak najkrótszym czasie przełożyć się na zmiany parametrów technicznych wymienionych ulic, co oznacza dostosowanie tych parametrów do wymagań określonych dla klas funkcjonalnych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zgodnie z tym rozporządzeniem, drogi kategorii powiatowej powinny mieć parametry techniczne i użytkowe odpowiadające klasom dróg: GP (główne ruchu przyspieszonego), G (główne), Z (zbiorcze). Przy przebudowie dopuszcza się wyjątkowo L (lokalne).

Trasa Łazienkowska, ze swoimi usterkami technicznymi w stosunku do poprzednio pełnionej funkcji, po drobnych korektach, szczególnie w zakresie szerokości pasów ruchu, będzie spełniała warunki dla ulicy klasy G, na której nie są bezwzględnie wymagane dodatkowe pasy ruchu o pełnych parametrach ułatwiających wjazd i wyjazd z tej trasy. Klasa funkcjonalna G jest także najwyższą klasą, której parametry mogą być spełnione na całej pierwszej obwodnicy Warszawy.

Natomiast ul. Czerniakowska została zbudowana w 1974 roku w parametrach odpowiadających obecnym wymaganiom dla dwujezdniowych ulic klasy funkcjonalnej Z (zbiorcza). Takim dobrze identyfikowanym parametrem są odległości między skrzyżowaniami. Zgodnie z § 9. 1. pkt. 5 odległość między skrzyżowaniami dla ulicy klasy Z powinna wynosić nie mniej niż 300 m, a wyjątkowo nie mniej niż 150 m.

Oprócz tego, zgodnie z § 127 ust.5 pkt. c), na ulicach klasy Z odległość przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną od skrzyżowania lub sąsiednie-

go przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną nie powinna być mniejsza niż 200 m.

Na ul. Czerniakowskiej, na południe od Trasy Łazienkowskiej, odległości pomiędzy istniejącymi skrzyżowaniami wynoszą:

- a) Trasa Łazienkowska – ul. Łazienkowska – 320 m;
 - b) ul. Łazienkowska – ul. Żurawia (skrzyżowanie na prawe skrzyżowanie tylko z jezdnią wschodnią) – 350 m;
 - c) ul. Mariusza Żurawia – ul. Szwolężerów – 270 m.
- Tylko jezdnia wschodnia ul. Czerniakowskiej ma gęstość skrzyżowań wymuszającą w sposób skuteczny zachowanie prędkości ruchu pojazdów, właściwej dla obszaru zabudowanego. Na jezdni zachodniej odległość ta wynosi 620 m. Jednak na dojeździe do tego odcinka jezdni od strony północnej odległości pomiędzy skrzyżowaniami z ulicami: Ludna, Wilanowska, Górnośląska i Trasa Łazienkowska wynoszą odpowiednio: 310, 560 i 210 m.

Jeżeli wyznaczymy przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną na przedłużeniu Osi Stanisławowskiej, to otrzymamy podział najdłuższego odcinka na jezdni zachodniej (Łazienkowska – Szwolężerów) na dwie równe części po 260 m każda, przy czym zachowany będzie warunek co najmniej 200 m odległości przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną od najbliższych skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Oprócz tego w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia dla pieszych na przedłużeniu Osi, możliwe jest utworzenie placu o odmiennej nawierzchni, wymuszającej zmniejszenie prędkości pojazdów jadących wzdłuż ul. Czerniakowskiej. Co istotne, zwolnienie czy też zatrzymanie pojazdu w tym miejscu pozwoli także na bardziej świadome „zauważenie” Osi Stanisławowskiej, Zamku, Portu Czerniakowskiego przez poruszających się pojazdami.

Ewentualne wykonanie pełnego skrzyżowania z ul. Mariusza Żurawia również podzieliłoby najdłuższy odcinek na jezdni zachodniej na dwa krótsze odcinki spełniające wymagania

warunków technicznych co do minimalnych odległości pomiędzy skrzyżowaniami (odpowiednio 350 i 270 m). O potrzebie wykonania skrzyżowania mogą świadczyć ślady zawracania pojazdów na wysokości Osi Stanisławowskiej. Efektem takiego rozwiązania byłaby jednak niekorzystna odległość przejścia dla pieszych w rejonie Osi od tego skrzyżowania, która wyniosłaby ok. 90 m.

Obsługa komunikacyjna terenu Portu Czerniakowskiego

Ruch pieszy ma zapewniony dostęp od strony północnej oraz ze wschodniego chodnika ul. Czerniakowskiej i ul. Solec bezpośrednio w miejscach istniejących i projektowanych wejść na teren oraz poprzez ul. Mariusza Żurawia. Z zachodniej strony ulicy Czerniakowskiej dojście piesze w poziomie terenu jest możliwe tylko na skrzyżowaniu z ul. Łazienkowską (z wielofazową sygnalizacją świetlną). Dojścia pośrednie poprzez przejście podziemne przy Płycie Desantu oraz przez kładkę nad ul. Czerniakowską przy ul. Mariusza Żurawia. Brakuje atrakcyjnej możliwości dojścia od strony zachodniej w poziomie terenu, na przykład na przedłużeniu Osi Stanisławowskiej.

Ruch rowerowy ma zapewniony bezpośredni dostęp z trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Solec i ul. Czerniakowskiej. Od strony zachodniej możliwy jest dostęp pośredni tylko poprzez przejście podziemne po północnej stronie Trasy Łazienkowskiej (na schodach prowadnice dla rowerów). Po południowej stronie Trasy Łazienkowskiej tylko poprzez kładkę przy ul. Mariusza Żurawia (windy?). Należy również brać pod uwagę planowane umożliwienie ruchu rowerowego na moście Łazienkowskim.

Przystanki autobusowe znajdują się przy skrzyżowaniu ul. Czerniakowskiej z ul. Łazienkowską oraz przy kładce w pobliżu skrzyżowania z ul. Mariusza Żurawia. Należy również brać pod

uwagę przystanki autobusowe na wiadukcie Trasy Łazienkowskiej.

Dojazdy i parkowanie samochodów. Możliwe jest wykorzystanie dojazdu ulicą Mariusza Żurawia (obecnie połączenie tylko ze wschodnią jezdnią ul. Czerniakowskiej na prawe skrzyżowanie) oraz funkcjonujący wjazd i wyjazd na prawe skrzyżowanie z ul. Łazienkowską. Wskazane jest wykonanie pełnego włączania do skrzyżowania z ul. Łazienkowską (konieczna korekta geometryczna i zmiana organizacji ruchu, w tym programu sygnalizacji świetlnej). Dodatkowy dojazd awaryjny do Cypla jest też możliwy od wschodniej jezdni ul. Solec, przez most przy wrotach portu.

Nie zaleca się realizacji drogi odbarzeniowej wzdłuż ul. Czerniakowskiej na odcinku od ul. Mariusza Żurawia do ul. Łazienkowskiej. Ewentualna obsługa programu pomiędzy ul. Czerniakowską a portem powinna odbywać się z dojazdów sięgaczowych od skrzyżowania z ul. Łazienkowską.

Ul. Mariusza Żurawia na odcinku od ul. Czerniakowskiej do wjazdu na teren MPWiK obsługuje ruch związany z tym wjazdem oraz dojazd do szkoły i przedszkola. Ta druga funkcja wymaga zapewnienia miejsca na krótki postój dla osób dowożących samochodami dzieci do placówek edukacyjnych. Wskazane jest również zapewnienie wymaganej szerokości chodnika przy schodach budynku szkolnego.

Na tym odcinku ul. Mariusza Żurawia wskazane jest również zapewnienie dodatkowych stanowisk postojowych dla obsługi ewentualnych obiektów w rejonie basenu portowego. Czas postoju na tych stanowiskach powinien być ograniczony. Jeżeli ul. Mariusza Żurawia zostanie zaliczona do dróg publicznych kategorii gminnej, konieczna będzie korekta granicy Strefy płatnego parkowania niestrzeżonego w taki sposób, żeby opłata za postój dotyczyła całego odcinka ul. Mariusza Żurawia zaliczonego do dróg publicznych. •

5

Przebieg warsztatu

Eksperckie rekomendacje jako nowy pomysł na dyskusję o przestrzeni Warszawy?

Pomysłodawcą formuły warsztatu eksperckiego jest dr inż. arch. kraj. Marek Piwowarski – Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. zagospodarowania nadbrzeża Wisły (Zarząd Mienia m.st. Warszawy), który zwrócił się do OW SARP z propozycją zorganizowania warsztatów. Warsztaty eksperckie zostały zorganizowane w 2015 roku przez Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich na zlecenie Zarządu Mienia m.st. Warszawy.

Nad rekomendacjami pracował Zespół Ekspertów w składzie:

- **Dr inż. arch. Tomasz Majda** – architekt, urbanista, Sekretarz Generalny Towarzystwa Urbanistów Polskich od 2006 roku, Przewodniczący Polskiej Delegacji w Międzynarodowym Stowarzyszeniu Urbanistów i Planistów Regionalnych ISOCARP, adiunkt w Katedrze Architektury Krajobrazu SGGW, właściciel biura projektowego. Z zagadnieniem relacji miasta z rzekami związany od prawie dwudziestu lat, poczynając od doktoratu, nagrodzonego przez Rektora Politechniki Warszawskiej oraz Ministra

Infrastruktury RP, przez prace projektowe, np. koncepcję zagospodarowania doliny Wisły na potrzeby studium Warszawy, opracowania eksperckie w Polsce, np. w ramach Programu bezpieczeństwa powodziowego dorzecza Wisły środkowej, jak i za granicą, np. przy strategii rozwoju i master planie Nankinu nad Jangcy w Chinach.

- **Mgr inż. arch. Maciej Miłobędzki** – architekt, współzałożyciel pracowni JEMS Architekt, z którą wiąże wszelką architektoniczną działalność od 1988 roku. Od 2008 roku prowadzi działalność dydaktyczną na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Laureat Honorowej Nagrody SARP (2002). Członek OW SARP.

- **Mgr inż. arch. Tomasz Olszewski** – właściciel i główny architekt tomcat.arch.design. Autor i współautor licznych projektów konkursowych (architektonicznych i w skali urbanistycznej), projektów budynków biurowych, handlowych, wielofunkcyjnych i hybrydowych, przebudów i adaptacji (także obiektów zabytkowych), domów jednorodzinnych, osiedli domów,

rzeźb, grafik i jednostkowych egzemplarzy mebli i form przemysłowych. Od 2008 roku pracownik dydaktyczny w Zakładzie Architektury Przemysłowej i Wieloprzestrzennej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej.

• **Mgr inż. arch. Dorota Sawicka** – architekt i urbanista, absolwentka WAPW, laureatka nagrody Ministra Infrastruktury za najlepsze prace magisterskie. Współautorka m.in. wielu warszawskich planów miejscowych, przebudowy Krakowskiego Przedmieścia, otoczenia Stadionu Narodowego, wytycznych do przebudowy Bulwarów Nadwiślańskich. Współautorka nagrodzonych projektów w konkursach urbanistyczno-architektonicznych, m.in. na zagospodarowanie Placu Narutowicza, Placu Trzech Krzyży, Placu Grzybowskiego, terenów przemysłowych Targówka Fabrycznego. Członkini OW SARP i OW TUP.

• **Mgr inż. arch. Dariusz Śmiechowski** – architekt, autor i współautor rozwiązań projektowych w kraju i za granicą, często interdyscyplinarnych, obejmujących problematykę od urbanistyki do detalu. Do najważniejszych zainteresowań zalicza projektowanie w nurcie zrównoważonego rozwoju, publicystykę i krytykę architektoniczną oraz nowe formy edukacji architektonicznej. Wykładowca na warszawskiej ASP (Wydział Architektury Wnętrz). Członek OW SARP.

• **Mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz** – absolwent Wydziału Inżynierii Budowlanej PW w zakresie budownictwa drogowego – specjalność inżynieria ruchu. Członek lub współpracownik zwycięskich i wyróżnionych zespołów autorskich specjalizujący się w rozwiązywaniu trudnych problemów komunikacyjnych (w tym nagrodzone prace konkursowe zarówno na rozwiązania urbanistyczne, jak i autostradowe). Rzeczoznawca SITK w zakresie inżynierii ruchu drogowego i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Członek honorowy stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu. Wykładowca m.in. na studiach podyplomowych z zakresu inżynierii

ruchu na PW (do czasu likwidacji studium) oraz na WSPiA w Lublinie (obecnie). Pomyślny słodawca, animator i współautor w różnym zakresie takich działań na terenie Warszawy, jak pierwsze zamknięcie dla ruchu kołowego obszaru Starego, a następnie Nowego Miasta, ulic: Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście, czy wprowadzenie pierwszych priorytetów dla komunikacji publicznej.

• **Mgr inż. arch. kraj. Patryk Zaręba** – architekt krajobrazu z kilkunastoletnim doświadczeniem zawodowym. Partner w pracowni RS Architektura Krajobrazu. Działania zawodowe koncentruje w szczególności wokół tematyki krajobrazu zurbanizowanego i jakości warszawskich przestrzeni publicznych. Główny autor projektu zagospodarowania lewobrzeżnego bulwaru Wisły, jednego z większych realizacji tego typu w Polsce, oraz m.in. projektów architektury krajobrazu dla takich inwestycji, jak Stadion Narodowy, Business Garden i XIX Dzielnica w Warszawie.

Koordynatorem warsztatu oraz współautorką treści publikacji jest **mgr inż. arch. kraj. Katarzyna Łowicka** – doświadczona koordynatorka, moderatorka i projektantka. Współzałożycielka twórczej GRUPY W SQŁADZIE, właścicielka firmy konsultingowo-projektowej, wiceprzewodnicząca Sekcji Architektów Krajobrazu OW SARP. Ma na swoim koncie ponad 50 projektów, działań oraz opracowań z zakresu architektury krajobrazu, komunikacji społecznej, konsultacji społecznych oraz ochrony środowiska.

Warsztaty zaczęły się w połowie lutego i trwały do końca kwietnia 2015 roku. W ramach przygotowania się do opracowania rekomendacji, eksperci i koordynator warsztatów przeprowadzili szereg wizyt terenowych.

26 lutego odbyła się wizja terenowa na terenie MPWiK oraz w okolicach Portu Czerniakowskiego, podczas której arch. kraj. Katarzyna Łowicka dokonała wstępnego rozpoznania terenu pod



Ryc. 30. Spotkanie otwarte w Pawilonie SARP 11 marca 2015 r.

Fot. Katarzyna Łowicka



Ryc. 31. Szósta sesja warsztatowa na terenie Portu Czerniakowskiego, 4 kwietnia 2015 r.

Fot. Katarzyna Łowicka

kątem możliwości powiązania widokowego Wisły z Zamkiem Ujazdowskim i terenem Portu Czerniakowskiego.

W ramach warsztatu odbyło się 6 sesji warsztatowych, z tego jedna otwarta dla wszystkich zainteresowanych. Sesje robocze były organizowane w siedzibie SARP, przy ul. Foksal 2 w Warszawie oraz na terenie Portu Czerniakowskiego

Pierwsza sesja warsztatowa, 27 lutego

Na początku spotkania koordynatorka omówiła z ekspertami cel i zakres warsztatów oraz zebrane materiały i informacje wyjściowe do pracy (opracowania związane z terenem opracowania, mapy, wyniki wizji w terenie, ustalenia ze spotkania roboczego z pełnomocnikiem ds. Wisły). Ekspertsi określili zakres dodatkowych materiałów wyjściowych i przystąpili do wstępnej diagnozy. Odbyła się burza mózgów (potencjał terenu, obszary problemowe, użytkownicy). Na koniec ustalono podział zadań oraz przebieg kolejnej sesji.



Ryc. 32 Kolejna wizja terenowa na terenie MPWiK, 23 marca 2015 r.

Fot. Katarzyna Łowicka

Druga sesja warsztatowa, 4 marca

W pierwszej części spotkania odbyły się cztery prezentacje, przygotowane przez zamawiającego, zaproszonych gości oraz eksperta:

- Arch. kraj. Marek Piwowarski przedstawił krótką charakterystykę projektu „Dzielnica Wisła”, ze szczególnym omówieniem inwestycji – wykonanych i planowanych – w ramach programu rewitalizacji Portu Czerniakowskiego.
- Arch. Anna Bednarczyk-Sil oraz arch. kraj. Mirosław Gajdak (projektanci z Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju) zaprezentowali koncepcję mpzp Rejonu Cypla Czerniakowskiego i Kanału Piaseczyńskiego.
- Arch. Tomasz Olszewski (autor zwycięskiego projektu z konkursu studialnego na opracowanie koncepcji zagospodarowania Cypla i Portu Czerniakowskiego) zaprezentował autorską koncepcję dotyczącą dwupoziomowego placu na Osi Stanisławowskiej, która posłużyła do uzyskania decyzji o warunkach zabudowy.



Ryc. 33. Szósta sesja warsztatowa na terenie Portu Czerniakowskiego, 4 kwietnia 2015 r.

Fot. Katarzyna Łowicka

• Arch. Paweł Dąbrowski i arch. Piotr Szwed (architekci z pracowni Areadesign, którzy na zlecenie Zarządu Mienia mają opracować dokumentację projektową zagospodarowania otoczenia Osi Stanisławowskiej) zaprezentowali autorską koncepcję zagospodarowania Osi Stanisławowskiej, będącą inną interpretacją decyzji WZ.

Po przerwie eksperci zaprezentowali inwestorowi wyniki przeprowadzonych analiz (m.in. analizy widokowej) oraz dotychczas sformułowane wnioski dotyczące uwarunkowań i wizji rozwoju terenu położonego w rejonie Portu Czerniakowskiego (m.in. pierwsze szkice koncepcyjne dotyczące zagospodarowania zakończenia Osi Stanisławowskiej).



Trzecia sesja warsztatowa, 11 marca

W ramach trzeciej sesji warsztatowej w dniu 11 marca 2015 r. zorganizowane zostało SPOTKANIE OTWARTE dla wszystkich zainteresowanych tematem. Komunikat z zaproszeniem na spotkanie został udostępniony na stronie internetowej OW SARP, na portalu społecznościowym, m.in. na stronach OW SARP oraz „Wisła Warszawa”. Ponadto zaproszenia zostały skierowane do: Regionalnego Konserwatora Przyrody (Zastępcy Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

w Warszawie), Stołecznego Konserwatora Zabytków, Dyrektora Pionu Wody MPWiK, Dyrektora Biura Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy, Naczelnika Wydziału Estetyki m.st. Warszawy, Naczelnika Wydziału Budownictwa i Architektury Dzielnicy Śródmieście, Dyrektora oraz projektantów z Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii, projektantów z pracowni Areadesign, członków prezydium i zarządu OW SARP, członków Sekcji Architektów Krajobrazu OW SARP, sekretariatu Towarzystwa Urbanistów Polskich Stowarzyszenia Architektów Polskich, sekretariatu Dziekana Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, sekretariatu Katedry Architektury Krajobrazu oraz sekretariatu Katedry Sztuki Krajobrazu na Wydziale Architektury Krajobrazu SGGW, Komisji Dialogu Społecznego ds. Warszawskiej Wisły, Prezesa Fundacji „Ja Wisła”, Warszawskiego Towarzystwa Sportowego DeSki oraz do dziennikarzy stołecznych mediów.

Gośćmi specjalnymi zaproszonymi na debatę byli prof. nadzw. PW dr hab. arch. Krzysztof Domaradzki, prof. nadzw. PW dr arch. Marek Budzyński oraz prof. dr hab. arch. Jacek Damiński.

W spotkaniu uczestniczyło co najmniej 34 osoby. Przybyłych gości powitali arch. Marcin Mostafa (prezes OW SARP) oraz arch. Marlena Happach (wiceprezes OW SARP ds. edukacji). Spotkanie

prowadziła arch. kraj. Katarzyna Łowicka (OW SARP, koordynator warsztatu).

W ramach wprowadzenia do dyskusji dr arch. kraj. Marek Piwowarski przedstawił krótką charakterystykę projektu „Dzielnica Wisła”, ze szczególnym omówieniem inwestycji – wykonanych i planowanych – w ramach programu rewitalizacji Portu Czerniakowskiego

Eksperci: arch. Dariusz Śmiechowski, arch. Dorota Sawicka, arch. Tomasz Olszewski oraz arch. kraj. Patryk Zaręba w imieniu całego zespołu ekspertów przedstawili przeprowadzone analizy oraz dotychczas sformułowane wnioski dotyczące uwarunkowań i wizji rozwoju terenu położonego w rejonie Portu Czerniakowskiego. Eksperci zaprezentowali też szkice koncepcyjne dot. zagospodarowania otoczenia Osi Stanisławowskiej oraz przedstawili obszary problemowe. Koordynatorka warsztatów, arch. kraj. Katarzyna Łowicka, zrelacjonowała wyniki roboczego rozpoznania kwestii ewentualnej wycinki zieleni na obszarze Natura 2000, przeprowadzonego przez Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody na prośbę pełnomocnika ds. Wisły. Po około godzinnym wprowadzeniu rozpoczęła się dwugodzinna dyskusja z udziałem gości specjalnych, ekspertów oraz inwestora. W dyskusji głos zabierały następujące osoby: prof. nadzw. PW dr hab. arch. Krzysztof Domaradzki, prof. nadzw. PW dr arch. Marek Budzyński, prof. dr hab. arch. Jacek Damięcki, arch. Maria Sołtys (członek zarządu OW SARP), Anna Olejnik (przedstawicielka MPWiK), Piotr Kaliszek (przewodniczący KDS ds. Warszawskiej Wisły), arch. kraj. Marek Piwowarski, arch. Piotr Brabander (Konserwator Zabytków), arch. Marlena Happach (wiceprezes OW SARP ds. edukacji), arch. kraj. Maciej Świątkowski, arch. Zbigniew Kaiser (Miejsca Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna), arch. kraj. Paweł Bartman (członek Sekcji Architektów Krajobrazu OW SARP), arch. Anna Bednarczyk-Sil (projektant prowadzący projektu mpzp Rejonu Cypla Czerniakowskiego i Kanału Piaseczyńskiego, Miejska Pracownia Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju), arch. kraj. Mirosław Gajdak (projektant projektu mpzp Rejonu Cypla Czerniakowskiego i Kanału Piaseczyńskiego, MPPPiSR), arch. Dariusz Śmiechowski – OW SARP.

Czwarta sesja warsztatowa, 12 marca

W dniu 12 marca Zespół Ekspertów i koordynatorka spotkali się w celu podsumowania spotkania otwartego. Dyskusja publiczna w dniu 11 marca miała bardzo istotny wpływ na przemyślenia ekspertów. Zespół sformułował wstępne rekomendacje, powstały kolejne szkice.

Piąta sesja warsztatowa, 20 marca

Piąta sesja warsztatowa odbyła się 20 marca z udziałem arch. kraj. Marka Piwowarskiego (Pełnomocnika Prezydenta ds. zagospodarowania nadbrzeża Wisły), arch. kraj. Katarzyny Niebrzydowskiej (koordynatorki warsztatu ze strony Zarządu Mienia m.st. Warszawy), arch. Piotra Szweda (projektant z Areadesign), arch. Marleny Happach (wiceprezesa OW SARP ds. edukacji), Zespołu Ekspertów, do którego dołączył inżynier ruchu Zygmunt Uzdalewicz oraz koordynatorki.

Na spotkaniu omówiono koncepcję obsługi komunikacyjnej Portu i Cypla Czerniakowskiego, biorąc pod uwagę planowane inwestycje w tym rejonie (projekt modernizacji pochylni oraz terenu dawnej stoczni rzecznej w Porcie Czerniakowskim, projekt nowej siedziby MPWiK, projekt Przystani Warszawa oraz projekt przebudowy Osi Stanisławowskiej). Uczestnicy spotkania roboczego wymienili się wnioskami z otwartego spotkania w dniu 11 marca. Zespół ekspertów zaprezentował roboczą wersję

IV

V

rekomendacji i zebrał opinie od projektantów oraz od inwestora. Następnie kontynuowana była praca warsztatowa nad ostateczną formą rekomendacji.

23 marca odbyła się kolejna wizja terenowa na terenie MPWiK oraz na terenie Portu Czerniakowskiego, podczas której arch. kraj. Patryk Zaręba oraz arch. kraj. Katarzyna Łowicka oceniali szatę roślinną na terenie MPWiK oraz szczegółowo badali powiązania widokowe w obszarze Osi Stanisławowskiej.



Ryc. 34. Powiązanie przestrzeni publicznych po dwóch stronach ul. Czerniakowskiej – ilustracja

Opracowanie: Tomasz Olszewski



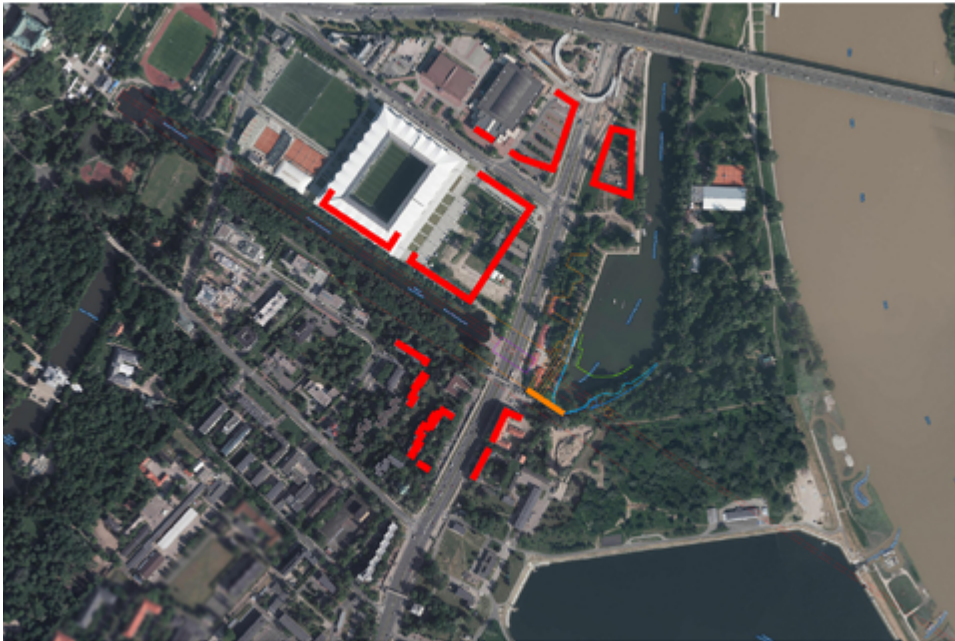
Ryc. 35. Przejście przez ul. Czerniakowską w poziomie terenu – ilustracje i analizy widokowe

Opracowanie: Tomasz Olszewski

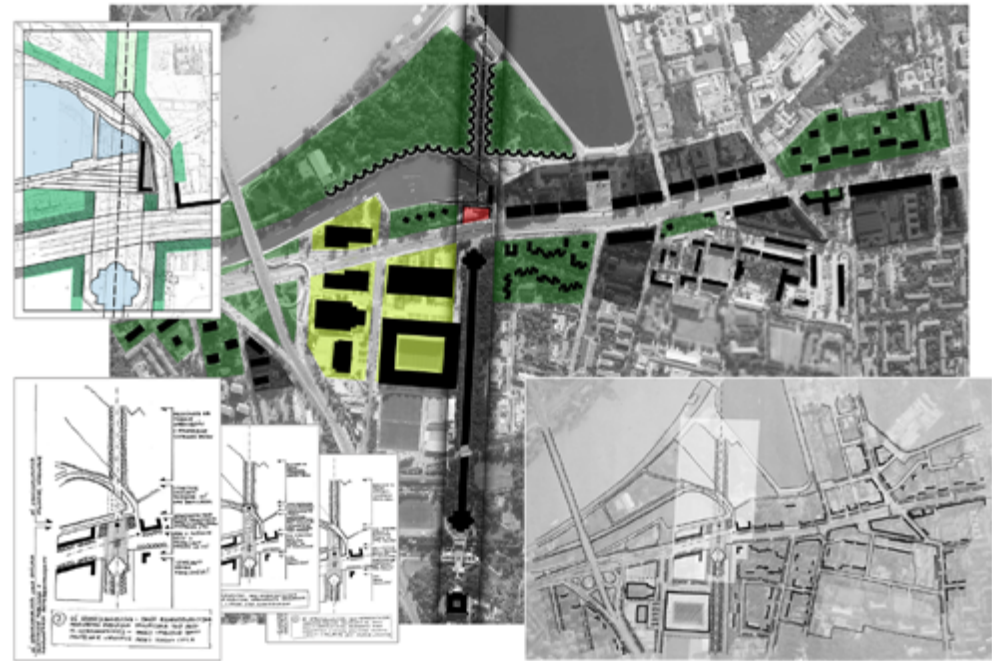
Szósta sesja warsztatowa, 4 kwietnia

Szósta sesja warsztatowa odbyła się 4 kwietnia w Porcie Czerniakowskim, z udziałem arch. kraj. Marka Piwowarskiego, arch. kraj. Katarzyny Niebrzydowskiej, arch. Pawła Dąbrowskiego (projektant z Areadesign), arch. Tomasza Majdy, arch. Macieja Miłobędzkiego, arch. Doroty Sawickiej, arch. Dariusza Śmiechowskiego, inż. Zygmunta Uzdalewicza, arch. kraj. Patryka Zaręby oraz arch. kraj. Katarzyny Łowickiej. •

VI



Ryc. 36. Koncepcja kształtowania zabudowy ul. Czerniakowskiej Opracowanie: Tomasz Majda



Ryc. 37. Szkice koncepcyjne i rysunki studialne zagospodarowania Portu Czerniakowskiego w rejonie Osi Stanisławowskiej Opracowanie: Dorota Sawicka



Ryc. 38. Szkic koncepcyjny zagospodarowania rejonu ul. Czerniakowskiej Opracowanie: Maciej Miłobędzki



Ryc. 39. Szkic koncepcyjny zagospodarowania rejonu ul. Czerniakowskiej Opracowanie: Dariusz Śmiechowski

6 Centrum Dzielnicy Wisła

Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. zagospodarowania nadbrzeża Wisły

**Port Czerniakowski
i jego otoczenie
stanowi naturalny
obszar centralny
Dzielnicy Wisła**

Warszawa zwróciła się frontem do Wisły. Skala zmian, jakie w przestrzeni publicznej Wisły zaszły w ostatnich pięciu latach, przerosła wyobrażenia z czasów, kiedy zadania rewitalizacyjne Wisły były formułowane. Na efekt ten składają się działania inwestycyjne Miasta, poprawa standardu utrzymania brzegów, oferty animacyjne tworzone w oparciu o zamawiane usługi i dotowane realizacje zadań publicznych oraz oferta spędzania wolnego czasu realizowana przez klubokawiarnie wiślane działające na podstawie ogłaszanych przez Miasto konkursów na dzierżawę terenów. Przede wszystkim jednak zmianę tę tworzą sami mieszkańcy masowo przychodzący nad Wisłę.

Widok kilkutysięcznych tłumów na brzegach Wisły cieszy i zaskakuje, jednak w mojej ocenie nie jest świadectwem zakończenia, lecz początku procesu przemiany stosunku Warszawy do Wisły. Nie zakończone są bowiem działania, które zmianę tę utrwalą, zarówno w zakresie budowy przestrzeni fizycznych powiązań miasta z rzeką i jej identyfikacji wyrażonej w formach zagospodarowania, jak i budowy trwałej społeczności wiślanej. Świadectwem początku tych zmian jest idea Dzielnicy Wisła w Warszawie. Hasło, które narodziło się pośród wodniaków na co dzień z Wisłą związanych, zawiera w sobie ideę tożsamości miejsca jako odróżniającej się przestrzennie i społecznie strefy – innej strony miasta, wyłączonej z codziennych reguł jego funkcjonowania.

W sensie urbanistycznym dzielnica jako podstawowa jednostka terytorialna miasta, obsługująca społeczność lokalną, jest strefą programowania usług zaspokajających podstawowe potrzeby mieszkańców. Niektóre dzielnice posiadają jednak funkcje specjalne, wyróżniające je wśród innych ze względu na położenie, jak dzielnice centralne, czy ze względu na dominujące funkcje ponadlokalne, jak dzielnica biurowa czy przemysłowa. Obie te cechy posiada dzielnica Wisła – jest kręgosłupem miasta łączącym prawo i lewobrzeżną część Warszawy, a jej dominującą funkcją jest ponadlokalny charakter przestrzeni wypoczynkowych.

**Warszawa
zwróciła
się frontem
do Wisły.**

Ryc. 40. Widok na Port Czerniakowski od strony południowej.

Na pierwszym planie biofiltr z labiryntem pomostów Fot. Dorota Sawicka

OŚ STANISŁAWOWSKA

W każdej dzielnicy występują spontanicznie i planowane tendencje do kształtowania centrum. Dzieje się tak ze względu na rolę dzielnicy w kształtowaniu struktury dostępności usług i konieczność budowy czytelnej struktury przestrzennych powiązań wewnętrznych stref zabudowy i komunikacji, a także na potrzebę identyfikacji społeczności z miejscem. Brak takiego centrum czyni obszar terytorialny dzielnicy nieokreślonym i płynnym, co utrudnia budowanie trwałych związków z miejscem zamieszkania oraz w szczególności rozpoznanie jej charakteru przez ludzi w niej niemieszkających. Centrum dzielnicy ma dla jej tożsamości rolę znacznie ważniejszą niż jej granice. Bez centrum dzielnica staje się strefą o niekreślonym charakterze i rozmytych granicach.

Port Czerniakowski i jego otoczenie stanowi naturalny obszar centralny Dzielnicy Wiśła. Znaczenie tego obszaru wynika z jego położenia w centralnej części Warszawy i funkcji podstawowej jako bazy dla rozwoju rekreacji i sportów wodnych grupującej najbardziej stałą grupę użytkowników Wisły, dla których rzeka jest podstawowym obszarem ekspresji potrzeb i zamiłowań, który trudno byłoby im zastąpić. Otoczenie Portu Czerniakowskiego jest też jedynym obszarem w Warszawie położonym w bezpośrednim sąsiedztwie Wisły, który nie podlega bezpośredniemu wpływowi zalewów wód wezbraniowych, co pozwala na trwałe budowanie bazy i oferty usług nad Wisłą.

W zakresie budowy społecznego centrum dzielnicy rola Portu i jego otoczenia jest już inicjalnie, ale wyraźnie ukształtowana. Port stanowi obszar szczególnego zainteresowania wszystkich działających nad Wisłą wodniaków. Dlatego komisję dialogu społecznego ds. Wisły nazywam często komisją ds. Portu Czerniakowskiego. Z punktu widzenia wspomnianych na wstępie zadań rewitalizacji, na pierwszy plan wysuwają się więc zadania związane z budową przestrzeni fizycznych powiązań miasta z portem i jego zagospodarowanie identyfikujące tożsamość i odrębność Dzielnicy Wiśła i jej centrum.

W zakresie zagospodarowania terenu w ostatnich latach w porcie i wokół niego wiele się zmieniło. Ponieważ obszar ten stanowi zróżnicowaną i złożoną strukturę terenową podzieloną kanałem i basenem portowym, bez wyraźnego kośca ulicznego, zarządzany przez wiele podmiotów władających poszczególnymi działkami, a także ze względu na możliwości finansowe Miasta, Port nie stał się nigdy zadaniem inwestycyjnym całościowym i jednolitym. Skutkuje to rozdrobnieniem zadań inwestycyjnych realizowanych nie według jednej spójnej koncepcji, lecz poprzez szereg powiązanych, ale odrębnie przygotowywanych i realizowanych inwestycji. Taki proces przekształceń obszaru jest procesem powszechnym w wolnorynkowym i złożonym procesie rozwoju obszarów miejskich. Zważywszy jednak na dominującą strukturę własności terenów, gdzie większość obszarów stanowią grunty miejskie, oraz stosunkowo nieodległą w czasie realizację części, zachodzi możliwość i potrzeba większej koordynacji i spójności prowadzonych działań. Wielką rolę w tym procesie będzie mógł odegrać miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, tym bardziej, że przygotowywany jest na bazie propozycji rozstrzygniętego w roku 2011 studialnego konkursu urbanistycznego.

Port Czerniakowski i jego otoczenie stanowi naturalny obszar centralny Dzielnicy Wiśła.

Planu jednak obecnie nie ma, a jego uchwalenie będzie możliwe zapewne nie wcześniej niż za kilka lat. W procesie jego przygotowania zachodzące zmiany w porcie i jego otoczeniu oraz dyskusja, jaka wokół nich się toczy mogą mieć jednak kapitalne znaczenie dla precyzji planu i kreowania ładu przestrzennego, wyrażonego nie tylko poprzez określenie linii rozgraniczających, ale także poprzez precyzyjne określenie specyfiki tożsamości dla miejsca sposobu zagospodarowania obszaru na różnych poziomach, aż po detal architektoniczny kubatur i małej architektury. Dokonane podczas warsztatu analizy stanu istniejącego i refleksje na temat kształtowania otoczenia portu i jego zabudowy mogą stanowić bardzo wartościowy materiał w tym zakresie, potwierdzający intuicje autorów planu oraz rozszerzający dotychczasowe ustalenia. Myślę tu w szczególności o kształtowaniu wnętrza urbanistycznego rejonu po zachodniej stronie portu po obu stronach ulicy Czerniakowskiej. Spostrzeżenia ekspertów stanowią też ważne wytyczne dla inwestora z ramienia miasta – Zarządu Mienia m.st. Warszawy, do których przy przygotowaniu kolejnych realizacji będzie wracał i dzięki którym będzie mógł dążyć do osiągnięcia większej spójności poszczególnych zadań inwestycyjnych. Wdzięczny jestem za to poszerzające spojrzenie na cały

Port i jego otoczenie, daleko wychodzące poza szczegółowy cel warsztatów.

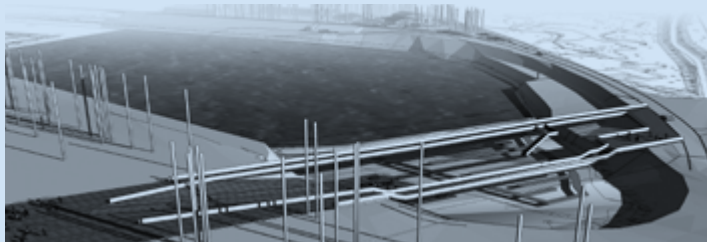
Oś Stanisławowska obok Osi Saskiej stanowi jedną z dwóch najważniejszych kompozycyjnych osi urbanistyczno-krajobrazowych Warszawy.

Podstawowym celem warsztatów była dyskusja na temat zakresu możliwości przebudowy Osi Stanisławowskiej w rejonie Portu. Zadanie to ma podstawowe znaczenie dla budowy powiązań Miasta z rzeką. W tym przypadku nie tylko komunikacyjne, ale również symboliczne i podstawowe dla tożsamości Warszawy w zakresie idei kontynuacji podstawowego ładu kompozycyjnego Warszawy. Oś Stanisławowska, obok Osi Saskiej, stanowi jedną z dwóch najważniejszych kompozycyjnych osi urbanistyczno-kra-

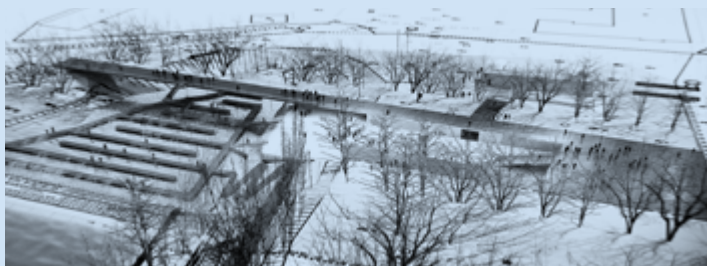
jobrazowych Warszawy i w przeciwieństwie do Osi Saskiej, a także innych osi kompozycyjnych miasta, posiada mocny potencjał wyrazu, który współcześnie można wykorzystać do budowy nowej jakości dawnych założeń rozwojowych.

Paryska oś Alei Pól Elizejskich, założona przez Marię Medycejską i zaprojektowana z rozmachem na zlecenie Ludwika XIV przez Andre le Nôtre'a w 1677 roku w związku z przebudową ogrodów Tuileries stanowi tu dobre odniesienie dla idei kontynuacji tożsamości miasta poprzez rozwój idei osi urbanistycznej jako osi rozwojowej miasta kształtującej ciągłość jego tożsamości. Odwaga i konsekwencja Francuzów w tym zakresie, wyrażająca się realizacją takich współczesnych zadań, jak przebudowa Wersalu czy budowa dzielnicy La Défense, może tu być inspirującym kierunkiem myślenia.

Przystępując do idei uporządkowania Osi Stanisławowskiej zadaliśmy sobie pytanie, czy Oś w rejonie Portu Czerniakowskiego wymaga działania konserwatorskiego, czy też powinna stanowić twórczą kontynuację pierwotnej idei założenia. Biorąc pod uwagę obszar ochrony konserwatorskiej, kończący się po zachodniej stronie ulicy Czerniakowskiej, oraz nieodwracalne zmiany, jakie zaszły w związku z przekształceniem koryta Wisły i budową

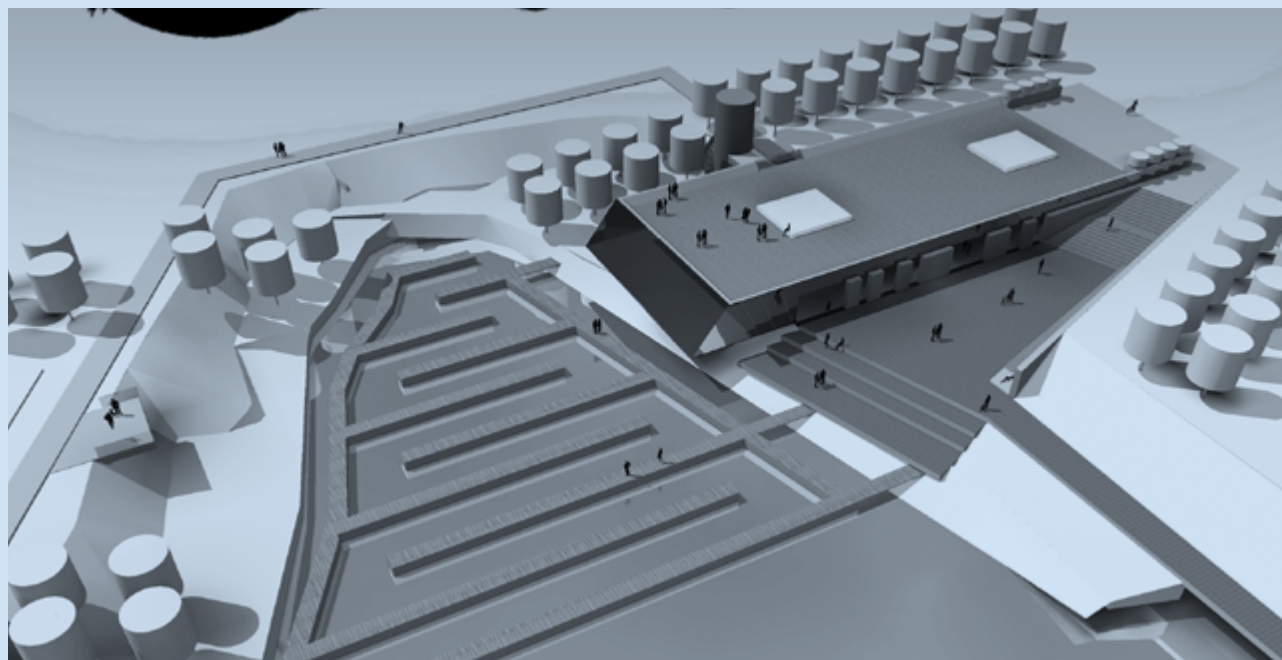


Ryc. 42. Pierwsza idea zagospodarowania terenu Osi po usunięciu zabudowań Straży Miejskiej
Tomasz Olszewski 2013



Ryc. 43. Wizualizacja koncepcji dwupoziomowego placu na przebiegu Osi Stanisławowskiej, która stała się podstawą uzyskania decyzji o WZiST
Tomasz Olszewski 2014

Odwaga i konsekwencja Francuzów, wyrażająca się realizacją takich współczesnych zadań, jak przebudowa Wersalu czy budowa dzielnicy La Défense, może tu być inspirującym kierunkiem myślenia.



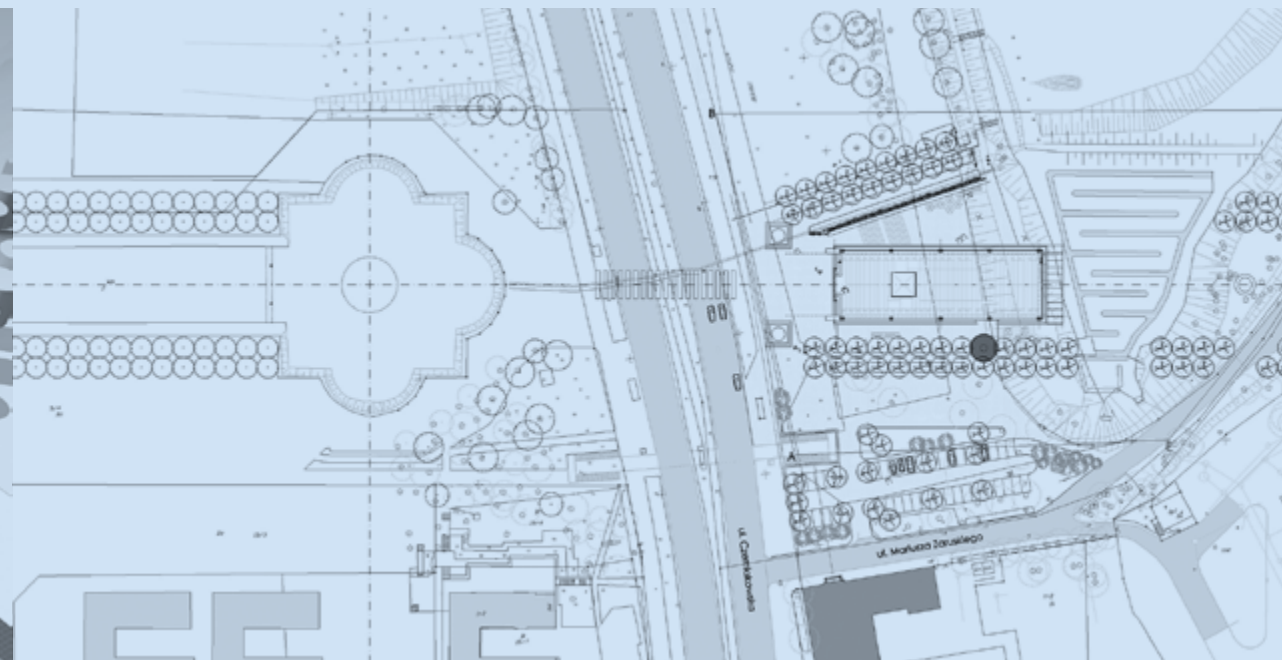
Ryc. 44. Plan i wizualizacja koncepcji szczegółowej artykulacji Osi Stanisławowskiej w rejonie Portu Czerniakowskiego
Piotr Szwed i Paweł Dąbrowski Area Design 2014

ujęcia centralnego wód, uznaliśmy, że zadanie wymaga działań rekonstrukcyjnych w nowych uwarunkowaniach przestrzennych i funkcjonalnych obszaru.

Architekt Tomasz Olszewski, autor zwycięskiej pracy w konkursie na otoczenie Portu Czerniakowskiego, zaproponował w pierwszej wersji projektu ideę placu schodzącego rzeźbiarsko ukształtowanymi tarasami drewnianymi w kierunku portu (ryc. 42). W toku dyskusji uznaliśmy, że pusty plac w rejonie ruchliwej ulicy przy braku sąsiadujących usług o charakterze publicznym, przy braku dostępności i wyraźnych powiązań, może nie posiadać potencjału wystarczającego do budowy społecznego charakteru przestrzeni publicznej, co w konsekwencji mogłoby prowadzić do zdegradowania społecznego wymiaru przestrzeni rewitalizowanej Osi.

W związku z powyższym, w kolejnym wariancie, projektant zaprojektował plac na dwu poziomach, pomiędzy którymi zaproponowane zostały przestrzenie użytkowe, całoroczne, jako kanwa do rozwoju społecznej funkcji placu (ryc. 43). Koncepcja ta stała się podstawą uzyskania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Uzyskanie decyzji stało się podstawą do dalszych prac projektowych prowadzonych przez architektów z pracowni Area Design.

Projektanci Piotr Szwed i Paweł Dąbrowski w sposób intrygujący i zaskakujący zinterpretowali warunki określone w decyzji i zaproponowali inne powiązanie przestrzeni artykułującej oś z przestrzenią Portu. Propozycja powiązała założenie Osi z Portem w rozwinięciu pozio-



Ryc. 45. Plan i wizualizacja koncepcji szczegółowej artykulacji osi stanisławowskiej w rejonie Portu Czerniakowskiego
Piotr Szwed i Paweł Dąbrowski Area Design 2014

mym w taki sposób, że przestrzeń zejścia wiąże się funkcjonującym basenem portowym, a przestrzeń osi zyskuje mocny wyraz poprzez jej wydłużenie i zawieszenie tarasem nad niecką portu (ryc. 45). Powiązania funkcjonalne i widokowe tak ukształtowanej tektoniki placów pozwoliły na wprowadzenie kubatury odpowiedniej do pomieszczenia funkcji o znaczeniu ponadlokalnym oraz zasygnalizowały konieczność kontynuacji przestrzennej artykulacji osi w kierunku Wisły.

Śmiałość wizji i zapowiedź kontynuacji osi stały się przesłanką zorganizowania warsztatu eksperckiego, którego wyniki prezentowane są w niniejszej publikacji. Zespół wybitnych indywidualności i doświadczonych projektantów podjął próbę całościowego spojrzenia na relacje przestrzenno-funkcjonalne w rejonie Osi. Postawione hipotezy projektowe przedłużenia Osi daleko w kierunku Wisły (ryc. 3.), jej niezabudowywania i pozostawienia w formie schodzących tarasów (ryc. 4.), jej flankowania po stronie południowej pawilonem artykułującym wejście do portu od strony ul. Mariusza Zaruskiego (ryc. 4, ryc. 5, ryc. 36, ryc. 37 i ryc. 39), poprzecznego ukształtowania placu nad zabudową w poziomie portu (ryc. 5.) stanowią twórczą interpretację zasadniczych możliwości rozwijania idei rewitalizacji Osi w sposób, który czyni zadanie rekonstrukcji Osi ideą rozwojową kontynuacji wartości historycznych w systemie powiązań obejmującym istniejące i programowane w przyszłości usługi w otoczeniu Portu. Wizje te mogą stać się podstawą do kompleksowej i spójnej realizacji powiązanych zadań inwestycyjnych w rejonie otoczenia portu. Doświadczeniu i mądrości ekspertów, w mojej ocenie, należy przypisać otwarty charakter rekomendacji przy wskazaniu istotnych kierunków przekształceń, pozwalający na stopniowe, nawet wieloletnie, jednak spójne, dążenie do uzyskania harmonijnego związku między ideą kontynuacji historycznego dziedzictwa i ideą rozwoju obszaru portu i jego otoczenia jako centrum Dzielnicy Wiśła.

Na marginesie dygresja. Jako student architektury krajobrazu wiele lat temu natknąłem się na definicję urbanistyki jako wiedzy, gdzie nie należy budować. Dla młodego studenta definicja ta była wyjątkowo ponętna, bo przecież to, co nie zabudowane stanowi w dużej mierze o przedmiocie uczonego zawodu architekta krajobrazu. Jednak gdy podzieliłem się z nią z moim nauczycielem i mistrzem Jackiem Damięckim, uśmiechnął się i powiedział: „Marku, nie wiedza, lecz umiejętność i nie gdzie nie należy, ale jak należy budować”. Wyniki warsztatów wypracowane w tym znakomitym zespole zaproszonych ekspertów potwierdzają, że kiedy spotykają się ze sobą troskliwe myślenie i odwaga rysowania, ze spotkania tego rodzi się idea rozwojowa budująca sens i nadzieję, że krajobraz nie stanowi tego, co pozostaje między budynkami, lecz jest wyrazem wartości, jakie wspólnota duchowa przeszłych i przyszłych pokoleń czyni wspólnym dobrem. •

dr inż. Marek Piwowarski

Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. zagospodarowania nadbrzeża Wisły
Adiunkt w Pracowni Oceny i Wyceny Zasobów Przyrodniczych SGGW

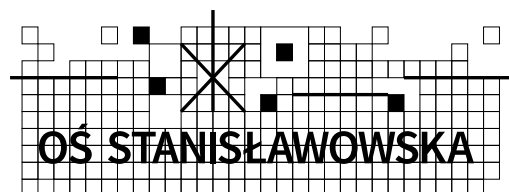
Chciałbym serdecznie podziękować Oddziałowi Warszawskiemu SARP oraz imiennie Pani Marlenie Happach za podjęcie inicjatywy współpracy z m.st. Warszawa przy zorganizowaniu i przeprowadzeniu warsztatów w duchu konsekwentnie prezentowanej postawy odpowiedzialności środowiska architektów warszawskich za ład przestrzenny stolicy. Dziękuję.

Składam serdeczne podziękowania koordynatorce warsztatów Katarzynie Łowickiej. W mojej ocenie idea partycypacji społecznej w procesie przekształceń krajobrazu, krzewiona przez Katarzynę w jej działaniach zawodowych, odnawiała się twórczo w stylu prowadzenia warsztatu eksperckiego, gdzie ścierające się ze sobą stanowiska, czasami zdawałoby się opozycyjne, Katarzyna starała się zharmonizować i pogodzić, poprzez odwagę dyskusji i dążenie do wzajemnego zrozumienia. Dziękuję.

dr inż. Marek Piwowarski

Rekomendacje dotyczące zagospodarowania Osi Stanisławowskiej w rejonie Portu Czerniakowskiego

Wyniki warsztatów eksperckich zorganizowanych
przez Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich
na zlecenie Zarządu Mienia m. st. Warszawy



Opracowanie merytoryczne:

Rozdziały 1-5

Tomasz Majda, Maciej Miłobędzki, Tomasz Olszewski, Dorota Sawicka, Dariusz Śmiechowski,
Zygmunt Uzdalewicz, Patryk Zaręba, Katarzyna Łowicka

Rozdział 6

Marek Piwowarski

Redakcja: Dorota Sawicka, Katarzyna Łowicka

Korekta: Agnieszka Skórzewska

Projekt graficzny: Paweł Kłudkiewicz/ www.pawelkludkiewicz.com

Wersja elektroniczna publikacji (rozszerzona) dostępna jest na stronie internetowej
<http://sarp.warszawa.pl/warsztaty/os-stanislawowska/>

Copyright by OW SARP

Wydawnictwo OW SARP, seria WARSZTATY nr. 3

Wydanie pierwsze

Warszawa 2015

Wszelkie prawa zastrzeżone. Kopiowanie i przedrukowywanie całości
lub fragmentów bez zgody wydawcy zabronione

ISBN 978-83-942329-0-0



ODDZIAŁ WARSZAWSKI
STOWARZYSZENIE ARCHITEKTÓW POLSKICH

Projekt finansuje m.st. Warszawa





ODDZIAŁ WARSZAWSKI
STOWARZYSZENIE ARCHITEKTÓW POLSKICH

Oddział Warszawski SARP

ul. Foksal 2, 00-366 Warszawa

www.sarp.warszawa.pl

ISBN 978-83-942329-0-0



9 788394 232900

