

JANUSZ SKALSKI

Samodzielny Zakład Sztuki Krajobrazu
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

PLANTY PRASKIE. KONCEPCJA ZAPROJEKTOWANIA NOWYCH TERENÓW PARKOWO-REKREACYJNYCH W WARSZAWSKIEJ DZIELNICY PRAGA PÓŁNOC

Streszczenie. Rejony Starej i Nowej Pragi oraz Szmulowizny w dzielnicy Praga Północ stanowią razem, wyodrębniony z całości, obszar miasta. Wizualną granicą, która przestrzennie wyznacza ten obszar jest obwodowa linia kolejowa, zbudowana na nasypie ziemnym, który otacza ten teren z trzech stron – od północy, wschodu i południa. Ziemny nasyp linii kolejowej, wyposażony w trakcję elektryczną i porośnięty samosiewami, charakteryzuje się zmienną wysokością – 3-8 m – i dzięki temu jest dobrze widoczny z różnych miejsc znajdujących się na tym obszarze. Od strony zachodniej granicą tego obszaru są tarasy zalewowe Wisły, na których od kilkunastu lat rośnie naturalny las topolowo-wierzbowy. W tak wyodrębnionym obszarze mieści się najstarsza i najgęściej zabudowana część dzielnicy Pragi Północ, zwana potocznie Pragą. Zurbanizowana struktura tego obszaru nie jest wszędzie jednakowa. Najgęściej jest w środku i na terenach, które od północy, wschodu i południa przylegają do nasypu kolejowego. Część zachodnia tego obszaru, z wyjątkiem rejonu Starej Pragi, nie jest zabudowana. Znajdują się tu: Miejski Ogród Zoologiczny, park Praski oraz tereny należące do Portu Praskiego. Z uwagi na XIX-wieczny charakter zabudowy, rejony Starej Pragi i Szmulowizny są ubogo wyposażone w tereny zieleni. Inny charakter ma Nowa Praga, gdzie większość osiedli mieszkaniowych zbudowano w drugiej połowie XX wieku. Urbanistyczna specyfika całego obszaru i jego układ komunikacyjny, wymuszony przez kolej obwodową, powoduje to, że mieszkańcy Pragi mają utrudniony dostęp do terenów zieleni, które są położone wzdłuż brzegu Wisły. Planty praskie to pomysł przekształcenia obustronnych zboczy nasypu kolejowego, wraz z przylegającymi do nich nieużytkami i ogrodami pracowniczymi, w atrakcyjne tereny parkowe. Tereny zieleni mogłyby powstać na całym obwodzie nasypu kolejowego począwszy od Mostu Gdańskiego na północy aż po Most Średnicowy na południu. Utworzone w ten sposób tereny rekreacyjno-parkowe o długości około 7 km, mogłyby znacznie poprawić zachwianą proporcję pomiędzy terenami zieleni a strukturą zurbanizowaną na tym obszarze. Odpowiedni program użytkowy Plantów Praskich oraz wewnętrzny układ ścieżek pieszych i rowerowych na tych terenach, ułatwiłby mieszkańcom Pragi bezkolizyjny dostęp do brzegów Wisły.

Słowa kluczowe: krajobraz, park, przestrzeń publiczna

Wstęp

W referacie przedstawiono koncepcję zaprojektowania fragmentu krajobrazu prawobrzeżnej dzielnicy Warszawy – Pragi Północ, która w porównaniu z innymi dzielnicami miasta wyróżnia się charakterystycznymi cechami fizjonomicznymi. Wybrany fragment tej dzielnicy obejmuje następujące rejony miasta: Starą i Nową Pragę oraz Szmulowiznę. Wymienione obszary są otoczone obwodową linią kolejową, która biegnie po nasypie. Na Żoliborzu, linia przechodzi na stronę praską obok cytadeli przez most klejowy na Wiśle, następnie biegnie na wschód, aby na wysokości ul. Szwedzkiej skrócić na południe i przed dworcem Warszawa Wschodnia odchylić się na zachód, w stronę Mostu Średnicowego. Przez kolejowy Most Średnicowy na Wiśle linia przechodzi z powrotem na lewy brzeg Wisły. Na całym praskim odcinku, obwodowa linia kolejowa biegnie po nasypie ziemnym o różnej wysokości, mieszczącej się w granicach 8-2 m. Na zasadniczych mapach Pragi i na zwykłych planach widać wyraźnie, że cały nasyp ziemny ma kształt łuku, który jest sztucznie ukształtowaną granicą tego rejonu. Natomiast na zdjęciach robionych z samolotu, praski nasyp ziemny przypomina średniowieczny wał obronny, który w wielu miejscach jest porośnięty drzewami. Kiedy pieszo lub samochodem przemierzamy się przez wyżej opisany fragment dzielnicy, możemy wyraźnie dostrzec, że ten obszar, składający się z trzech rejonów, stanowi wyodrębnioną z całości przestrzeń miasta, która ma wyraźnie wyznaczone granice fizjonomiczne. Z trzech stron wizualną granicą tego obszaru jest właśnie wyniesiony nasyp linii kolejowej, natomiast od strony zachodniej widoczną granicą wyznaczonego obszaru jest zadrzewiony brzeg Wisły. Obszar zawarty w tak ukształtowanych granicach jest najstarszą i najgęściej zabudowaną częścią dzielnicy Praga Północ.

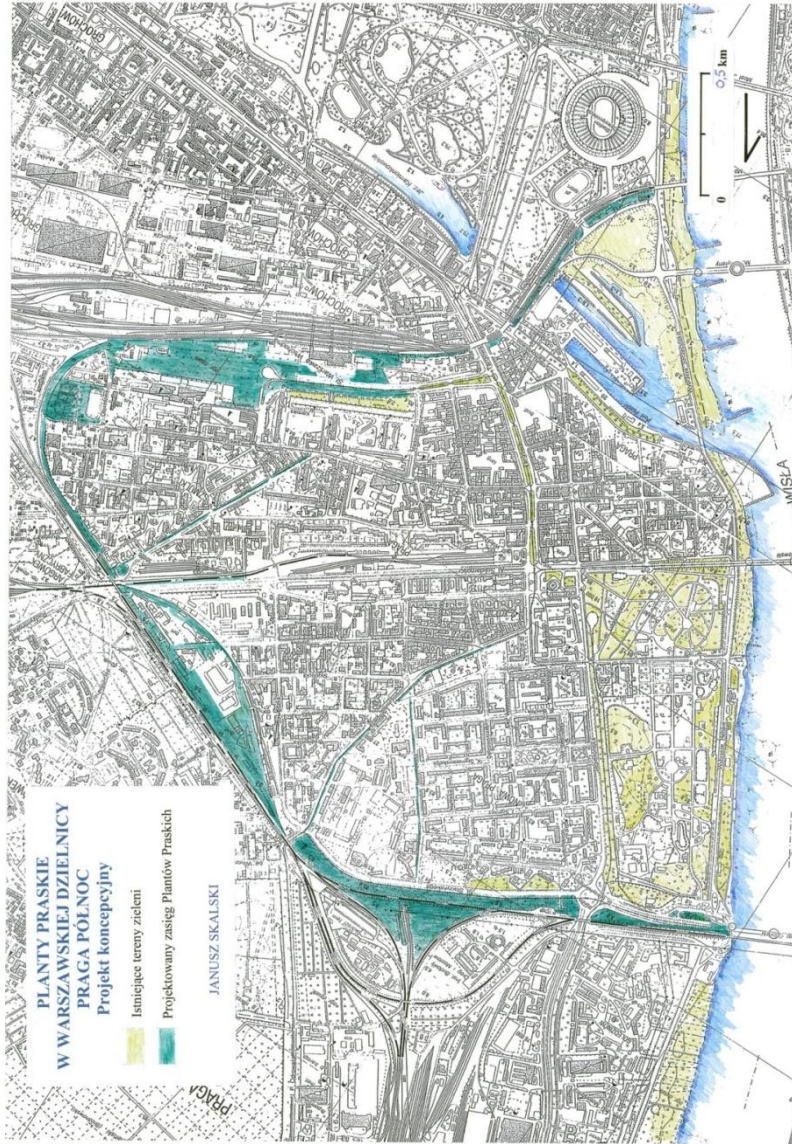
Opis koncepcji

Wewnętrzna struktura fizjonomiczna tego obszaru nie jest jednorodna. Wschodnie tereny tych rejonów (Nowej Pragi i Szmulowizny), które leżą w bliskim sąsiedztwie nasypu, są zabudowane obiektami fabrycznymi i wielorodzinnymi domami mieszkalnymi. Były to tereny peryferyjne w stosunku do centralnej części dzielnicy (Stara Praga), gdzie przeważa zwarta XIX-wieczna zabudowa mieszkalna. Od zachodu zabudowa mieszkalna kończy się przy ul. Jagiellońskiej, która biegnie równoległe do Wisły. Wyjątkiem jest obszar Starej Pragi, której zabudowa przekracza ul. Jagiellońską i dochodzi do ul. Panieńskiej, położonej blisko rzeki. W latach pięćdziesiątych XX wieku na terenach leżących w centralnej części Nowej Pragi powstały osiedla mieszkaniowe, gdzie przeważa typowa architektura z tego okresu. Pomiędzy zurbanizowanymi obszarami dzielnicy a Wisłą znajdują się: na północy – Miejski Ogród Zoologiczny, w środkowej części – park Praski, a na południu – tereny należące do Portu Praskiego. Wzdłuż Wisły przebiega droga szybkiego ruchu, która wiedzie z południa – koroną Wału Miedzeszyńskiego, a potem w granicach Pragi – Wybrzeżem Helskim i Szczecińskim do Trasy Starzyńskiego. Pomiędzy jezdnią drogi a rzeką znajdują się tarasy zalewowe Wisły, które obecnie są gęsto zadrzewione naturalnym lasem topolowo-wierzbowym.



Rys. 1. Dokumentacja fotograficzna stanu istniejącego. Praski nasyp kolejowy wraz z najbliższym otoczeniem widoczny na odcinku od dworca Warszawa Wschodnia do kolejowego Mostu Średnicowego

Fig. 1. Photographic documentation of the actual state. The Prague railway embankment with its nearest surrounding seen on the way from the Eastern Warsaw railway station to the Średnicowy Bridge



Rys. 2. Projekt koncepcyjny Plantów Praskich w warszawskiej Dzielnicy Praga Północ. Pokazano tu tereny, które powinny tworzyć zasadniczy ciąg parkowy

Fig. 2. Conceptual project of the Green Crescent of Praga in the Warsaw District – Northern Praga. The figure presents areas which should form the fundamental park space system

W tym wyodrębnionym krajobrazowo obszarze miasta ukształtował się charakterystyczny układ komunikacyjny. Zasadniczy układ drogowy wyznaczają przeprawy mostowe i drogi przechodzące przez wiadukty, wbudowane w nasyp linii kolejowej. Na całym obwodzie nasypu znajduje się osiem wiaduktów pieszo-jezdnymi i jeden przeznaczony tylko dla ruchu pieszych. Pod względem fizjonomicznym dziewięć wiaduktów w nasypie kolejowym można uznać za bramy wprowadzające do dzielnicy. Przez wiadukty przechodzą główne drogi tranzytowe prawobrzeżnej części miasta. Tak ukształtowana struktura przestrzenna jest jednostką krajobrazową łatwo rozpoznawalną wizualnie.

Charakterystyczna struktura przestrzenna dzielnicy i jej intensywność zabudowy, spowodowały to, że obszary Starej Pragi oraz Szmulowizny są ubogo wyposażone w tereny zieleni. Więcej zieleni znajduje się na terenie osiedli mieszkaniowych, leżących w rejonie Nowej Pragi. W obecnej sytuacji nie ma możliwości, aby na obszarze Starej Pragi i Szmulowizny ten stan uległ poprawie. Na tych dwóch obszarach zachowały się liczne autentyczne obiekty architektoniczne, które powstały w XIX wieku. Są one uznane za obiekty zabytkowe. Obecnie prowadzona polityka konserwatorska zmierza do tego, aby tam, gdzie jest to możliwe, zachować ich zabytkowy XIX-wieczny charakter. Dawne obiekty przemysłowe są przystosowywane do celów mieszkalnych (lofty) lub do innych funkcji. W trakcie prowadzenia prac konserwatorskich budynki są wyposażane w nowoczesne urządzenia sanitarne i grzewcze oraz wymieniana jest stolarka okienna itp. Wraz z postępem prac konserwatorskich i unowocześniania lokali mieszkalnych zmienia się struktura ludnościowa na tym obszarze. W miejsce dawnych mieszkańców, którzy jako lokatorzy kwaterunkowi płacili najniższy czynsz, wprowadzają się nowi. Ci nowi mieszkańcy mają inne potrzeby i oczekiwania w stosunku do komfortu wyposażenia mieszkań, wyglądu najbliższego otoczenia i łatwej dostępności do najbliższych dla nich terenów zieleni, leżących nad Wisłą. W takiej sytuacji pojawia się problem komunikacyjnej dostępności dla rowerzystów i pieszych, którzy chcieliby bezkonfliktowo dostać się do tych miejsc.

Planty Praskie to pomysł urządzenia i zagospodarowania parkowego wewnętrznych zboczy nasypu oraz wolnych terenów, leżących w najbliższym sąsiedztwie linii kolejowej, poczynając od mostu gdańskiego (na północy) aż po most średnicowy (na południu). Według teorii Rogera TRANCIKA (1986) tego rodzaju tereny są traktowane jako „przestrzenie stracone” (TENEROWICZ-JEDWABNY 1997). Te zadrzewione i urządzone tereny mogą stać się w przyszłości atrakcyjnymi obszarami zieleni dla mieszkańców trzech wymienionych wcześniej rejonów. Planty, z wytyczonymi ścieżkami rowerowymi i alejkami dla pieszych, mogą stać się wygodną drogą komunikacyjną dla ludzi pragnących szybko dostać się na tereny nadbrzeżne nad Wisłą. W tym celu można również wykorzystać zadrzewione szerokie ulice, biegnące prostopadle do nasypu, na których można wytyczyć ścieżki rowerowe. Bliskie sąsiedztwo linii kolejowej nie powinno być istotną przeszkodą w procesie funkcjonalnego rozplanowania tych terenów. Ze względów bezpieczeństwa, tory na całej długości powinny być ogrodzone odpowiednim płotem z siatki, wewnątrz którego powstałaby strefa niedostępna dla osób postronnych. Wewnątrz tej strefy powinny znaleźć się wszystkie słupy trakcyjne i urządzenia techniczne, które służą do utrzymania ruchu kolejowego. Między innymi w podobny sposób zabezpieczona jest przed ludźmi i zwierzętami linia bezzałogowego pociągu w Paryżu, który dowozi pasażerów z lotniska Orly Sud do stacji szybkiej kolejki podmiejskiej RER

Antony. Podobne rozwiązania istnieją również w innych krajach i doświadczenia zdobyte przy ich eksploatacji można by było wykorzystać w Warszawie. Również przeprowadzenie ścieżek rowerowych i pieszych nad kolejnymi bramami wiaduktów, aby zapewnić ciągłość komunikacyjną, nie jest skomplikowanym zadaniem inżynierskim i można je rozwiązać dzięki zastosowaniu lekkich konstrukcji stalowych.

Bezkolizyjny z ruchem samochodowym przebieg ścieżek rowerowych i pieszych na Plantach Praskich będzie sprzyjał zagospodarowaniu terenów nadbrzeżnych położonych nad samą Wisłą. Służby sanitarne miasta potwierdzają, że od wielu lat zanieczyszczenie wody w Wiśle ulega ciągłej poprawie dlatego będzie można wykorzystać plaże nadwiślańskie do rekreacji. Obecnie tereny te są od wielu lat zaniedbane i praktycznie są niedostępne, pomimo swego atrakcyjnego położenia w stosunku do Starego Miasta. Przez to, że tarasy zalewowe Wisły są porośnięte lasem łęgowym z brzegu praskiego nie widać panoramy Warszawy. Las łęgowy stanowi znaczną przeszkodę w urządzeniu tam plaż i trawiastych miejsc do leżenia, ponieważ zatrzymuje zanieczyszczenia niesione przez fale powodziowe. Muł rzeczny i zanieczyszczenia osadzone w rozkrzewionych zaroślach wierzbowo-topolowych wydzielają przykry zapach, który odstrasza potencjalnych plażowiczów. Z istniejącego tam kiedyś parku Nadbrzeżnego i jego wyposażenia pozostało niewiele.

Podsumowanie

Planty Praskie wraz z zagospodarowanym brzegiem Wisły oraz Miejskim Ogrodem Zoologicznym i parkiem Praskim mogłyby stworzyć nową krajobrazową oprawę tej dzielnicy. Dzięki Plantom Praskim powstałby korytarz ekologiczny, który mógłby przyczynić się do przyrodniczego uaktywnienia małych skwerów i zieleńców podwórkowych, ginących w gęstej strukturze urbanistycznej. Wydaje się, że tego rodzaju pomysły z zakresu architektury krajobrazu, mogłyby skutecznie przyczynić się do tworzenia nowego obrazu tej dzielnicy w oczach mieszkańców Warszawy. Ten wyodrębniony fragment Pragi Północ mógłby w przyszłości konkurować z innymi dzielnicami Warszawy pod względem wyboru miejsca zamieszkania.

Przedstawiony projekt – to tylko wstępna koncepcja, która się narodziła w rezultacie przeprowadzenia analizy percepcyjnej krajobrazu (SKALSKI 2007) tego fragmentu dzielnicy. Szczegółowe opracowanie projektowe wymagałoby przeprowadzenia różnych opracowań studyjnych, w których powinni wziąć udział między innymi: specjaliści od komunikacji miejskiej, inżynierowie konstrukcji mostowych, przyrodniczy, ekolodzy, architekci krajobrazu i plastycy. Udział artystów plastyków mógłby być tu potraktowany jako interesujący eksperyment twórczy. Mogliby oni odegrać szczególną rolę w opracowaniu projektów wyeksponowania w przestrzeni publicznej Pragi „bram wjazdowych” do wymienionych wyżej rejonów dzielnicy. Wydaje się, że interesującym polem do twórczego popisu byłaby możliwość wykonania kompozycji przestrzennych z elementów, które stanowiłyby stare wagony, lokomotywy lub dowolne elementy infrastruktury kolejowej. Tego rodzaju kompozycje mogłyby być ustawione wzdłuż nasypu kolejowego.

Literatura

- SKALSKI A.J., 2007. Analiza percepcyjna krajobrazu jako działalność twórcza inicjująca proces projektowania. Wyd. SGGW, Warszawa.
- TENEROWICZ-JEDWABNY A., 1997. „Stracone przestrzenie” współczesnych miast. Przedstawienie teorii Rogera Trancika. *Teka Komisji Urbanistyki i Architektury*. T. 29. Kraków: 65-95.
- TRANCIK R., 1986. *Finding lost space*. Van Nostrand Reinhold Company, New York.

GREEN CRESCENT OF THE PRAGUE DISTRICT. CONCEPTUAL PROJECT OF THE NEW RECREATIONAL PARK SPACE IN THE WARSAW DISTRICT – NORTHERN PRAGUE

Summary. Regions of the New and Old Prague as well as Szmulowizna in the Northern Prague district distinguish themselves from the city area. Visual border which marks this area is a railway line built on the embankment encircling the area from the northern, the eastern and the southern side. The embankment of the railway equipped with electric traction and overgrown with self-sown plants has variable height, ranging from 3 to 8 meters and because of this is well visible from different places within the area. The western border of the area are floodland terraces of the Vistula river, for dozen years covered with natural poplar and willow forest. In this distinguished area, there is localized the oldest and the most densely built part of the Northern Prague district commonly called The Prague. Urbanized structure of the area does not have an equal character. The most densely built is the terrain in the middle of the area and terrains which adjoins the railway embankment from the northern, the eastern and the southern side. The western part of the area, except the old Prague region, is not built up. Within this part there are localized: Municipal Zoo, the Prague Park and terrains belonging to the Prague Port. Because of the 19th century spatial composition of the building, regions of the Old Prague and the Szmulowizna are poorly provided with green spaces. The New Prague, where the most of the housing estates were built in the 20th century, has a different character. Because of an urban specificity of the whole area and its communication system, determined by the railway line inhabitants of the Prague have difficult access to green spaces localized along the Vistula river. The Green Crescent of the Prague is an idea of transformation of the both slopes of the railway embankment as well as the surrounding wastelands and allotments, into an attractive park area. The green space could be established within the whole circuit of the railway embankment, from the Gdański Bridge in the North up to the Średnicowy Bridge in the South. The newly created recreational park terrain of 7 kilometers length could improve unfavourable proportion between the green spaces and urban structure of this area. A proper program of utilization of the green belt of Prague and internal system of pedestrian paths and bicycle lanes will give to the inhabitants of Prague an access without interferences to the Vistula riverside.

Key words: landscape, park, public space

Adres do korespondencji – Corresponding address:

Janusz Skalski, Samodzielny Zakład Sztuki Krajobrazu, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, ul. Nowoursynowska 166, 02-787 Warszawa, Warszawa, Poland, e-mail: skalscy@aster.pl

Zaakceptowano do druku – Accepted for print:

10.12.2008

Do cytowania – For citation:

*Skalski J., 2009. Planty Praskie. Koncepcja zaprojektowania nowych terenów parkowo-rekreacyjnych w warszawskiej dzielnicy Praga Północ. *Nauka Przyr. Technol.* 3, 1, #57.*