

Tomasz Zegar

Mazowiecki Ośrodek Badań Regionalnych

e-mail: t.zegar@stat.gov.pl

RZĘKA W MIEŚCIE – PERSPEKTYWY ROZWOJU TERENÓW NADWODNYCH W WARSZAWIE

**The river in the city - prospects for the development of area waterfronts in
Warsaw**

Słowa kluczowe: tereny nadwodne, waterfront, Warszawa

Key words: riverside areas, waterfront, Warsaw

WPROWADZENIE

Tereny nadwodne, potocznie z języka angielskiego nazywane *waterfrontami*, stają się w wielu miastach, także w Polsce, atrakcyjnymi terenami inwestycyjnymi. Władze miast i inwestorzy ponownie dostrzegli ich walory. Hasło „powrót miasta do rzeki” materializuje się zagospodarowaniem terenów nadwodnych, które integruje funkcjonalnie miasto z tymi terenami (Hall 1993, Bogdanowski 1996, Kaniecki 1996, Kochanowski 1998, Mierzejewska 2004, Pancewicz 2004). Współcześnie doceniane walory rzek i terenów nadwodnych (w tym nadmorskich) w niewielkim stopniu albo wcale nie dotyczą walorów, które w przeszłości czyniły rzeki i wybrzeża morskie oraz ich najbliższe otoczenie ważnymi czynnikami rozwojowymi miast. Historycznie tereny nadwodne wykorzystywane były przede wszystkim w celach transportowo-przemysłowych. Rzeki i morza stwarzały warunki do taniej żeglugi towarowej i pasażerskiej. Rozwijający się przemysł potrzebował wody do produkcji i poruszania maszyn. Postęp techniczny uwolnił tereny nadwodne od fabryk, magazynów i składów (Klaasen 1993). Obecnie tereny te i ich zagospodarowanie stają się często unikalnymi fragmentami miast, które wpływają na ich wyjątkowość i atrakcyjność tak dla mieszkańców jak i przybyszów (Girard et al. 2014). Wykorzystanie przestrzeni nadwodnych wymaga klarownych wizji ich rozwoju i nowego podejścia do planowania przestrzennego. Artykuł ten poświęcony jest uwarunkowaniom ponownego zagospodarowania przestrzeni nadwodnych w miastach. Odwołując się do przykładu Warszawy i Wisły przedstawione zostały główne problemy i wyzwania związane z zagospodarowaniem tych przestrzeni.

TERENY NADWODNE – CHARAKTER I ZASIĘG

Tereny nadwodne definiowane są w różny sposób przy wykorzystaniu niejednorodnych zestawów kryteriów. W wymiarze fizycznym zasięg tego terenu jest z jednej strony ograniczony linią wody; granica terenu od strony miasta nie jest już taka jednoznaczna. Jej odległość od rzeki i wybrzeża morskiego oraz przebieg zależą od ukształtowania terenu, sposobów wykorzystania i form wcześniejszego zagospodarowania. W zależności od tego, czy były to np. tereny zalewowe, doki, tereny przemysłowe, transportowe czy po prostu ekstensywnie użytkowane międzywale granica ta może mieć różny przebieg. W wymiarze funkcjonalnym tereny nadwodne wykorzystywane były i są do różnych celów, odgrywają różną rolę i mają różne znaczenie dla funkcjonowania miasta. Od miejsca i roli w strukturze funkcjonalno-przestrzennej zależy sposób ich zagospodarowania przestrzennego (Buttomeso 2001, Baranowski 2000, 2001, Jacob 2001).

Terenami nadwodnymi określa się umownie przejściowy obszar graniczny między lądem a wodą. Brzeg, który widzimy z poziomu wody jest terenem nadwodnym czyli tzw. *waterfrontem*. Tak jak ulice mają swoje pierzeje, tak rzeka (także morze czy jezioro) ma swój front. To, czego nie widać z poziomu wody nie zalicza się do *waterfrontu*. *Waterfront* to kategoria funkcjonalno-krajobrazowa stosowana do opisanie terenu o specyficznej, nadwodnej lokalizacji. Teren ten płynnie przechodzi i łączy się krajobrazowo z pozostałymi częściami miasta. Wymaga jednak specjalnego zagospodarowania z powodu bezpośredniej bliskości wody z czym wiążą się m.in. niebezpieczeństwa powodzi i podtopień ale także możliwości wykorzystania dla celów gospodarczych, turystycznych czy rekreacyjnych. Z punktu widzenia planowania przestrzennego mówiąc o *waterfrontie* ma się na myśli teren miasta przylegający do linii brzegowej (Januchta-Szostak 2009). Kwestia jak duży jest ten „przylegający” teren rozstrzygnięta jest w zależności od uwarunkowań lokalnych. Wpływ na przyjmowane rozstrzygnięcia mają, obok obecnych, także planowane funkcje.

W przypadku Warszawy można stwierdzić, że teren między brzegiem Wisły a Skarpą oraz budynki na samej Skarpie to warszawski *waterfront*. W przypadku prawego brzegu Wisły sytuacja z wyznaczeniem jego granicy trudniejsza. Port Praski, podawany jako przykład inwestycji nadwodnej, nie jest widoczny z rzeki. W przypadku braku naturalnych, fizjonomicznych cech terenu, granica terenów nadwodnych od strony miasta jest umowna.

ODNOWA TERENÓW NADWODNYCH – CZYNNIKI SPRAWCZE

Rosnąca atrakcyjność terenów nadwodnych i zainteresowanie ich zagospodarowaniem są zrozumiałe i uzasadnione. Oferta tych terenów jest bardzo bogata. Będąc nad rzeką w mieście, mieszkańcy obcuja bezpośrednio z przyrodą. Latem znajdują tam ochłodę, a przez cały rok doznania estetyczne i atrakcje zależne od oferty

programowej terenu i jego zagospodarowania. Na atrakcyjność terenów nadwodnych i zainteresowanie nimi wpływ ma kilka zasadniczych czynników związanych z obecnym stanem zagospodarowania i potencjałem rozwojowym wynikającym z prowadzonej polityki miejskiej. Do czynników tych można zaliczyć:

1. Dostępność gruntów i stan ich zagospodarowania

Tereny nadwodne to tereny często zdegradowane z licznymi opuszczonymi obiektami. Ich wartość rynkowa jako pojedynczych nieruchomości jest zazwyczaj niska; ich potencjalna wartość związana z lokalizacją i sąsiedztwem (jako elementami zagospodarowanej większej całości) jest zdecydowanie wyższa. Uruchomienie procesu zmian na terenie nadwodnym wymaga strategicznych decyzji władz publicznych dotyczących funkcji i form zagospodarowania oraz organizacji sprawnego procesu inwestycyjnego, który wymagać może przygotowania terenu poprzez inwestycje infrastrukturalne bądź inwestycje związane z planowanymi funkcjami. Przykładami braku konsekwentnych działań w tej dziedzinie w Warszawie są Port Praski i Elektrociepłownia Powiśle – tereny ugorujące z niszczącymi obiektami.

2. Jakość środowiska naturalnego - poprawa czystości wód

Kwestie środowiskowe wpływają na atrakcyjność terenów nadwodnych i zainteresowanie nowymi formami ich użytkowania. Do podstawowych należy stan czystości wód. Upadek przemysłu w miastach oraz zaostrzenie przepisów dotyczących ochrony środowiska doprowadziły do poprawy jakości wód w rzekach w całym kraju, także w Wiśle¹. Poprawa czystości wód to likwidacja jednej z głównych przyczyn braku zainteresowania rzeką jako walorem miasta.

3. Polityka ochrony zabytków i dziedzictwa kulturowego

Wzdłuż nadbrzeży zlokalizowane są często warte zachowania obiekty: budynki, budowle i urządzenia hydrotechniczne. Nie uległy one całkowitemu zniszczeniu, wyburzeniu czy przebudowie. Niekiedy stanowią one ciekawe rozwiązania architektoniczne (np. budynki rzeźni praskiej w Warszawie), czasami mają inne cechy czyniące je wartymi odtworzenia. Polityka dotycząca rewitalizacji przestrzeni miasta powinna obejmować także tereny nadwodne, co będzie przeciwdziałać traktowaniu ich jedynie jako rezerw terenu.

4. Wzrost aktywności społecznej

Czynnikiem nie do przecenienia w dostrzeżeniu wartości terenów nadwodnych, ich ochronie i odtworzeniu (co jest często kluczową kwestią w ich zagospodarowaniu) jest samoorganizacja mieszkańców oraz obecność lokalnych liderów stojących na czele ruchów, których celem jest rozwój obszarów *waterfront*. W Warszawie pierwszą organizacją, która rozpoczęła publiczną debatę o konieczności rozwoju terenów nadbrzeżnych była fundacja „Ja Wisła”. Wiele kolejnych inicjatyw i presja

¹ W przypadku samej Warszawy kluczową rolę odegrało uruchomienie i rozbudowa oczyszczalni ścieków „Czajka”.

społeczna doprowadziły do powołania Pełnomocnika Prezydenta m. st. Warszawy ds. zagospodarowania nabrzeża Wisły. Zainteresowanie społeczne rzeką i terenami nadwodnymi to emanacja „popytu na rzekę” i wyraźny sygnał dla władz miasta na temat preferencji i potrzeb mieszkańców dotyczących zagospodarowania przestrzeni miasta.

5. Priorytety rewitalizacji przestrzeni miasta

Skuteczność rewitalizacji miasta zależy od różnych czynników. Miasta mają zazwyczaj wiele obszarów zdegradowanych i niemożliwym jest objęcie ich wszystkimi działaniami rewitalizacyjnymi. Koncentracja tematyczna i obszarowa działań rewitalizacyjnych przynosi zresztą najlepsze efekty. Jednak przy takiej koncentracji zawsze pojawiają się pytania i wątpliwości na temat czemu te a nie inne obszary zostały wybrane do rewitalizacji. Polityka rewitalizacji jest, jak każda inna polityka, sztuką dokonywania wyborów. Tereny nadwodne stanowią jedną z atrakcyjnych opcji. Zrewitalizowane stają się nową lokalizacją różnych funkcji. Ożywiają części centralne miasta, mogą stać się elementem ciągu śródmiejskich przestrzeni publicznych w ramach których lokalizowane są ważne instytucje publiczne (przykładem Biblioteka Uniwersytecka i Centrum Nauki Kopernik; w ich sąsiedztwie powstało osiedle Menolly, gdzie w grudniu 2014 roku, cena metra kwadratowego mieszkania kształtowała się na poziomie 20 tys. złotych)². Trudno porównywać rewitalizację terenów nadwodnych z rewitalizacją zdegradowanych terenów mieszkaniowych np. starej części Pragi Północ. Inne są problemy tych obszarów, inna specyfika koniecznych działań i inne motywacje aktorów zaangażowanych w projekty realizowane na tych obszarach. Różne są też cele i spodziewane rezultaty rewitalizacji. Jednakże w myśleniu o rewitalizacji nie powinno zabraknąć terenów nadwodnych jako wartościowego komponentu tkanki miejskiej.

Tereny nadwodne postrzegane powinny być w perspektywie procesów kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej całego miasta, podobnie zresztą jak inne obszary, które poddawane są rewitalizacji (Lorens 2009). Z pasa „ziemi niczyjej” mogą stać się spoiwem podzielonych rzeką części miasta. Dzięki zagospodarowanym terenom nadwodnym łatwiej eksponować i wykorzystywać walory rzeki, która czyni te tereny unikalnymi przestrzeniami publicznymi.

ODNOWA TERENÓW NADWODNYCH – PRAKTYKA PROGRAMOWANIA I PLANOWANIA ROZWOJU

Odnowa terenów nadwodnych jest przedsięwzięciem złożonym, kosztownym i długotrwałym. Dotyczy to szczególnie sytuacji, gdy obszary nadwodne odgrywały kluczową rolę w rozwoju miasta w erze uprzemysłowienia. Ponowne ożywienie tych obszarów, które przez lata przeżywały powolną dekapitalizację i spadek znaczenia wymaga współpracy czterech środowisk: polityków, świata biznesu,

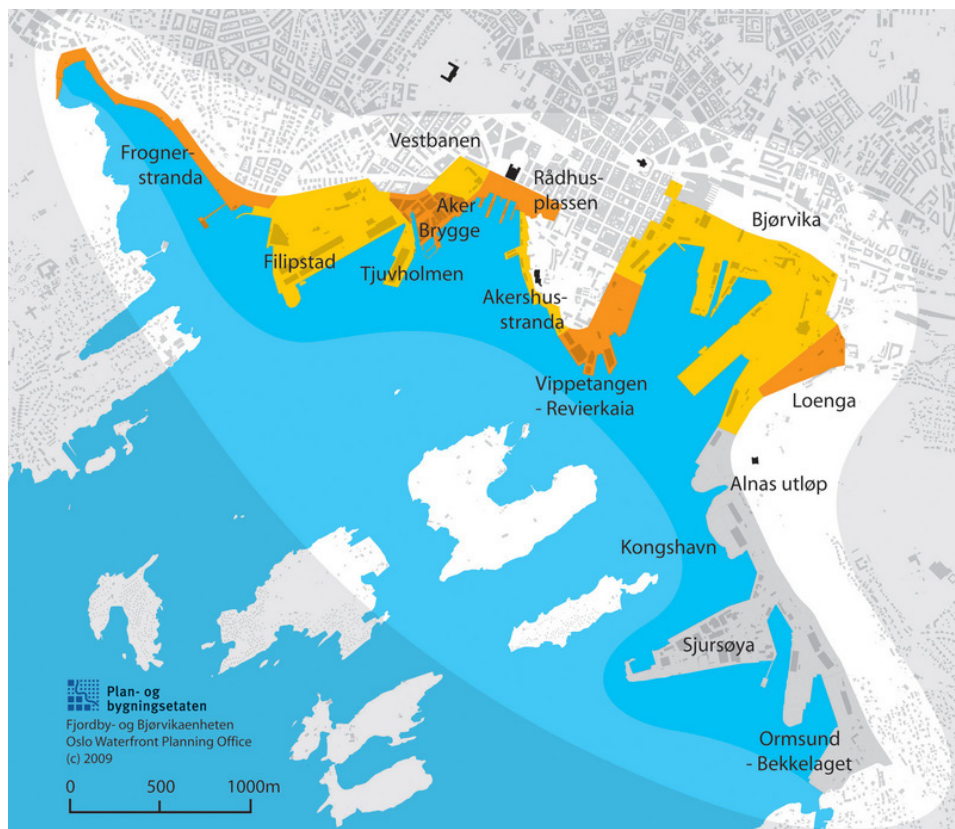
² <http://www.bankier.pl/wiadomosc/Ceny-mieszkan-listopad-2014-3007384.html>

społeczności lokalnych i urbanistów. Ocena uwarunkowań, problemów i wyzwań związanych z zagospodarowaniem terenów nadwodnych w Warszawie przedstawiona zostanie w kontekście doświadczeń dwóch miast: Oslo i Sztokholmu. Wybór tych przykładów podyktowany został dwoma względami: skalą problemów i zastosowanymi rozwiązaniami organizacyjnymi, które umożliwiły realizację zamierzonych celów.

Waterfront Oslo

Odnowa terenów nadwodnych w Oslo wiązała się z planami rewitalizacji terenów poprzemysłowych w tym mieście. Realizacje pierwszych, jednostkowych inwestycji na terenach poprzemysłowych rozpoczęto w latach 80-tych. Były to adaptacje budynków na nowe cele, głównie usługowe i mieszkaniowe. Jednak projektem, który zmienił sposób patrzenia na *waterfront* w Oslo był projekt „Aker Brygge”, dotyczący przekształceń dzielnicy stoczniowej położonej w samym centrum miasta, zaledwie kilka kroków od miejskiego ratusza. Z perspektywy kilkunastu lat można traktować ten projekt jako pilotażowy. Wpisany on został w szerszy program rewitalizacji, którego celem było odzyskanie cennych przestrzeni i uporządkowanie struktury funkcjonalnej miasta. W lutym 2008 roku Rada Miasta Oslo zatwierdziła strategię rozwoju miejskich obszarów nadwodnych. Strategia ta zawierała założenia kompleksowej przebudowy terenów po dawnym porcie przeniesionym do Sørhavna oraz założenia rewitalizacji zlokalizowanych w pobliżu obszarów poprzemysłowych, w tym także tych związanych z transportem i funkcjami magazynowo - składowymi. Głównym celem projektu „Fjord City”, realizowanym na podstawie strategii, było stworzenie nowego, oryginalnego a jednocześnie nawiązującego do charakteru miasta fragmentu dobrze zorganizowanej przestrzeni. Przestrzeń ta miała być dobrze połączona z centrum miasta i miała zapewniać doskonałe warunki życia i wypoczynku. Oferta zlokalizowana w tej przestrzeni adresowana była tak do przyszłych mieszkańców jak i odwiedzających tę część miasta. Zgodnie z planami zabudowa mieszkaniowa i usługowa miała być przeplatana otwartymi przestrzeniami publicznymi. Obok funkcji mieszkaniowych w obszarze zlokalizowane miały być funkcje kulturalne, gastronomiczne i inne usługowe. Produkcja reprezentowana miała być przede wszystkim przez sektor kreatywny. Sektor ten do swego rozwoju wymaga specyficznego środowiska. Jednocześnie wpływa na to środowisko generując popyt na nowe usługi i dodaje koloru krajobrazowi miejskiemu.

Część starych budynków wyburzono, część wyremontowano i nadano im nowe funkcje – centrum handlowe, kino, przestrzeń biurowa, mieszkania i marina dla jachtów. Wolne przestrzenie zostały zaprojektowane przez najlepszych norweskich architektów a w parterach budynków i w przestrzeniach publicznych ulokowano wiele rzeźb i elementów małej architektury. Zrealizowany projekt w powszechnej opinii zakończył się sukcesem. Obszar odwiedza rocznie 12 milionów osób. Na stałe mieszka tam ponad 900 osób a pracuje około 6000.



Ryc. 1. Projekt Fjordbyen i podział na 12 obszarów rewitalizacji

Fig. 1. Project Fjordbyen

Źródło: <https://no.wikipedia.org/wiki/Fil:Fjordbyen.gif>

Sukces projektu odnowy *waterfront*'u w Oslo to efekt splotu kilku czynników. Pierwszym była determinacja władz miasta i włączenie problemów odnowy terenów nadwodnych do programu rewitalizacji. Drugim było budowanie partnerstwa między instytucjami publicznymi odpowiedzialnymi za programowanie rozwoju i planowanie przestrzenne z innymi obecnymi i potencjalnymi interesariuszami czyli instytucjami, firmami czy osobami, które były bądź mogły być zainteresowane procesem zmian. Zainteresowanie to mogło wynikać ze skutków zmian, które mogły dotknąć zlokalizowanych w obszarze interesariuszy bądź też z pojawiających się możliwości inwestowania czy zlokalizowania się w odnawianym obszarze. Za proces planowania odpowiedzialna była Krajowa Agencja Planowania i Budownictwa. Organizacja procesu inwestycyjnego i nadzorowanie przebiegu prac budowlanych to zadanie spółki miejskiej „Waterfront Oslo”. Zarówno krajowa agencja jak i spółka miejska intensywnie współpracowały i dalej współpracują z władzami miasta, różnymi agencjami rządowymi, właścicielami gruntów czy deweloperami. Odpowiedzialnością władz publicznych jest organizowanie konsul-

tacji społecznych, tak by respektowana była w jak największym zakresie zasada partycypacji społecznej w planowaniu.

Cały projekt „Fjord City” obejmuje duży obszar: realizowany jest na długości ponad 10 kilometrów na powierzchni 225 ha. W celu sprawnej koordynacji działań, podzielono go na 13 mniejszych obszarów projektowych. Model przebudowy kolejnych fragmentów podobny jest do działań zastosowanych w przypadku „Aker Brygge”. Na nowych obszarach powstał już monumentalny budynek opery narodowej. Aby mógł on stanowić wyeksponowany element panoramy Oslo, część biegnącej nieopodal autostrady zagłębiono w prawie 700 metrowej długości tunel. Budynki na pozostałych obszarach są jeszcze w fazie projektów.

Nowy waterfront Oslo docelowo będzie stanowił ciąg modernistycznych budynków o różnych funkcjach (instytucje kultury, powierzchnie biurowe i mieszkalne). W ten sposób Oslo ma zyskać nowe, wielofunkcyjne przestrzenie oferujące warunki do życia, pracy i wypoczynku, które uczynią stolicę Norwegii bardziej konkurencyjną dla innych miast Europy.

Królewski port morski w Sztokholmie

Podobne założenia i rozwiązania organizacyjne jak w Oslo zastosowane zostały w przypadku projektu rozwoju północno-wschodniej części Sztokholmu. W tej części miasta zlokalizowane są tereny starej gazowni oraz portu morskiego. Główne założenia rewitalizacji wpisane są w plany kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w taki sposób, by nowe projekty prowadziły nie tylko do odnowy konkretnych obszarów, ale miały także pozytywny wpływ na funkcjonowanie całego miasta. Dlatego planując lokalizację funkcji w terenach rewitalizowanych bierze się pod uwagę ich potencjalny wpływ m.in. na kierunki i skalę przemieszczania się mieszkańców i innych użytkowników miasta. Przygotowana koncepcja zagospodarowania terenów zrewitalizowanych przewiduje, że powstanie na nich około 12 tys. nowych mieszkań oraz 35 tys. miejsc pracy a także 123 tys. m² powierzchni handlowej. W ten sposób do tej pory opuszczony teren stanie się lokalizacją znaczącej liczby nowych miejsc pracy. Jest to decyzja o strategicznym charakterze, zbliżająca miejsca pracy i zamieszkania oraz stymulująca popyt na zlokalizowane w obszarze rewitalizowanym usługi. Niektóre z istniejących funkcji ze względu na skalę zainwestowania i specyfikę terenu postanowiono zmodyfikować: port morski będzie obsługiwał tylko ruch pasażerski. Przeladunek towarów, w tym niebezpiecznych, przeniesiono do nowej, odległej od centrum miasta lokalizacji.

W ten sposób rewitalizacja prowadzić ma do powstania wielofunkcyjnej, nowoczesnej dzielnicy z miejscami pracy, wyposażonej w przedszkola, szkoły, biblioteki, instytucje kultury oraz atrakcyjną przestrzeń publiczną. Wspomniane wcześniej nowe miejsca pracy związane będą w dużym procencie z działalnością badawczo-rozwojową. Wynika to z potencjału rozwojowego Sztokholmu i strategii rozwoju gospodarczego. Ma też, co jest równie ważne, włączyć w przedsięwzięcie już na etapie projektowania największe szwedzkie firmy innowacyjne z dziedziny ICT.

Powierzchnia na której realizowana będzie inwestycja porównywalna jest z powierzchnią zagospodarowywaną w Oslo i wynosi 235 ha. Bazując na doświadczeniach innych miast, m.in. Oslo i Amsterdamu, obszar podzielono na 18 mniejszych, na których realizowane będą w skoordynowany sposób projekty urbanistyczne. Amsterdam, ze względu na problemy z zagospodarowaniem terenów portowych, przywoływany jest często przez planistów jako przykład, że przy dużej skali przedsięwzięcia etapowanie inwestycji jest koniecznością. Podobnie koniecznością jest zaangażowanie w przedsięwzięcie wielu aktorów. Władze publiczne samodzielnie mają ograniczone możliwości programowania i inwestowania, które zapewnią od-



Ryc. 2. Królewski Port Morski w Sztokholmie

Fig. 2. Stockholm Royal Seaport

Źródło: http://www.stockholmroyalseaport.com/files/cache/125dddc12a89d6fcf3edfe5338db7dd2_f6.png

powiednie warunki rozwoju obszaru. Dlatego w realizację rewitalizacji włączono różne środowiska. Animatorem ich współpracy są władze miasta.

Pierwsze prace budowlane rozpoczęto jesienią 2012 roku. Zakończenie całego projektu planowane jest na rok 2030. Budowa nowej dzielnicy ma prowadzić do urzeczywistnienia wizji Sztokholmu - miasta światowej klasy gdzie biznes, kultura, innowacje i warunki życia są rozwijane w zgodzie ze środowiskiem przyrodniczym. Dzielnica ma też stać się wizytówką miasta dla turystów przybywających promami z Helsinek i Petersburga.

Doświadczenia Oslo i Sztokholmu (a także innych miast europejskich i ze Stanów Zjednoczonych) z etapów planowania i realizacji programów rewitalizacji terenów nadwodnych wskazują, że kluczowe dla sukcesu tego typu przedsięwzięć jest:

1. silne przywództwo liderów przebudowy i spójna wizja skonsultowana z lokalnymi środowiskami,
2. dobre relacje i współpraca między instytucją odpowiedzialną za rewitalizację a instytucjami rządowymi i samorządowymi różnych szczebli,
3. wsparcie dla idei rewitalizacji lokalnych mieszkańców i przedsiębiorców,
4. zdolności zarządcze umożliwiające realizację dużych projektów inwestycyjnych i godzenie interesów różnych grup: mieszkańców, przedsiębiorców, użytkowników,
5. wyjaśniona sytuacja własności gruntów,
6. długoterminowe planowanie finansowe i inwestycyjne,
7. przejrzysty proces wyboru projektów urbanistycznych i architektonicznych,
8. podział procesu rewitalizacji na mniejsze koordynowane projekty,
9. oparcie działań rewitalizacyjnych na istniejącej infrastrukturze i stopniowe budowanie nowej,
10. zniesienie wszelkich ograniczeń w dostępie do wody (krawędzi nabrzeża)³.

Wymienione warunki skutecznej realizacji procesu inwestycyjnego są charakterystyczne dla wielkich, kosztownych i długotrwałych przedsięwzięć a takimi właśnie są działania rewitalizacyjne terenów nadwodnych. Działania te obejmują przebudowę dzielnic lub osiedli i mogą trwać kilkadziesiąt lat ze względu na bardzo wysokie koszty i ogrom prac do wykonania. Przez ten cały czas niezmiennymi w swych głównych założeniach powinny być koncepcja rozwoju i ogólny plan zagospodarowania, będące egzemplifikacją wizji rozwoju stworzonej na początku procesu inwestycyjnego.

Odnowa terenów nadwodnych – przypadek Warszawy

Wisła, „królowa polskich rzek”, nie miała szczęścia do rządzących krajem i zarządzających gospodarką wodną. Infrastruktura wodna i hydrotechniczna od lat 50-tych popadała w powolną ruinę. Od tamtego czasu powstało kilka dużych inwestycji (np. zaporę we Włocławku), jednak nie były one częścią jednego, spójnego planu rozwoju rzeki.

W czerwcu 2000 r. w Toruniu, z inicjatywy Związku Miast Nadwiślańskich (ZMW) zostało zawarte porozumienie środowisk samorządowych, rządowych i organizacji pozarządowych, które przygotowało „Program dla Wisły i jej Dorzecza 2020”, zwany dalej Programem Wisła 2020⁴. W dokumencie tym czytamy m.in.: „ZMN usilnie zabiega o to, aby wreszcie powstał wizjonerski, a jednocześnie realny program zagospodarowania Wisły i jej dorzecza w perspektywie najbliższych kilkunastu lat. Po programach częściowo realizowanych w przeszłości pozostały fragmenty budowli i niezrealizowanych koncepcji. Najwyższy czas, aby powstał nowy Program. Program różniący się od poprzednich przede wszystkim, że będzie tworzony od dołu do góry, od fundamentów do nadbudowy. Fundamentem w tej strukturze tym powinny być plany, zamierzenia, potrzeby i oczekiwania miesz-

³ Remaking Urban Waterfront - Urban Land Institute.

⁴ Str. 3 Program Wisła 2020, Związek Miast Nadwiślańskich, 2000.

kańców miast i gmin nadwiślańskich.⁵⁷ Mieszkańcy Warszawy, patrząc z zazdrością na promenady i piaszczyste plaże z leżakami w środku Paryża czy Berlina, dostrzegli też, że Wisła stwarza tak samo dobre warunki do wypoczynku. Nie ma tylko plaży i bulwarów.

Nie mogło to umknąć uwadze władz miasta i w 2005 roku uchwalono *Strategię Rozwoju Warszawy do 2020 roku*, w której jeden z celów operacyjnych (2.3. Zwiększenie atrakcyjności Warszawy dla mieszkańców i turystów) obejmuje zagospodarowanie doliny Wisły i jej wykorzystanie jako atrakcji dla mieszkańców i turystów. W części diagnostycznej opisu celu możemy znaleźć następujący fragment: „Wisła, choć mogłaby łączyć, wciąż dzieli Warszawę. Postrzegana jest przez mieszkańców przede wszystkim jako bariera komunikacyjna. Chcemy uczynić z niej ważny czynnik integrujący warszawiaków i przyciągający turystów, którzy wypełnią to miejsce życiem. Zapewnimy należyłą ochronę dziedzictwa naturalnego doliny Wisły”⁵⁶. Dalej w Strategii wymieniono inwestycje, które mają zmienić nastawienie warszawiaków do Wisły.

Większość tych inwestycji została zrealizowana. Tunel wzdłuż Wisły, który był ironicznie wyśmiewany także przez samych warszawiaków, umożliwił zagłębienie jednej z większych arterii w mieście i zagospodarowanie terenów nad samą rzeką. Dzięki temu znalazła się lokalizacja dla Centrum Nauki Kopernik oraz odpowiednia ekspozycja pomnika Syreny. Na prawym brzegu rzeki powstały plaże z potrzebną infrastrukturą, ich teren został uprzątnięty i zabezpieczony. Budowa nadwiślańskich bulwarów dobiega końca. Wisłą pływają promy, tramwaj wodny oraz kajakarze. Generalnie obietnice ze Strategii zostały spełnione. Jednak w porównaniu z projektami zagranicznymi, warszawski *waterfront* tworzony jest bez spójnej wizji. Wytlumaczeniem takiego stanu rzeczy nie jest brak funduszy, bo tych zazwyczaj brakuje na wszystko, nie tylko na inwestowanie w tereny nadwodne. Wydaje się, że podstawową przyczyną jest brak włączenia terenów nadwodnych w systemowe myślenie o rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta. Realizowane projekty są odpowiedzią na pojawiające się potrzeby mieszkańców. Często jednak ostateczny efekt odbiega od oczekiwań, ponieważ w trakcie trwania długiego procesu inwestycyjnego zmieniają się preferencje, których wcześniej odpowiednio nie konsultowano. Ponieważ planowanie rozwoju terenów nadwodnych musi uwzględniać specyficzne kwestie bezpieczeństwa i ochrony środowiska konieczna jest współpraca instytucji różnego rodzaju i różnych szczebli (Flood, Schetman Huang 2014). Oceniać ją można jako wciąż niewystarczającą.

Istnieje wiele możliwości wykorzystania walorów rzeki. Możliwości te wiążą się z formami użytkowania terenów nadwodnych. Preferowane formy zależą od potrzeb i interesów różnych grup społecznych. Pierwszym krokiem do zarysowania możliwych opcji zagospodarowania terenów nadwodnych jest poznanie tych preferencji i interesów. W grze o przestrzeń ważne są nie tylko jej formalne reguły ale także poznanie potrzeb i motywacji uczestników tej gry.

⁵ Str. 11 tamże.

⁶ Str. 39, Strategia Rozwoju M. St. Warszawy do 2020 roku, 2005, Urząd m.st. Warszawy.

Zaspokojenie potrzeb wszystkich grup, chcących korzystać z walorów terenów nadwodnych, możliwe jest generalnie i w uproszczeniu na dwa sposoby. Pierwszy sposób, to planowanie odseparowanych przestrzeni monofunkcyjnych lub z jedną dominującą funkcją. Jest to rozwiązanie stosunkowo proste, jednak rodzące problemy związane z konkurowaniem interesariuszy o najbardziej atrakcyjne tereny. Drugim rozwiązaniem może być zaprojektowanie wielkoskalowej przestrzeni wielofunkcyjnej, łączącej potrzeby różnych grup. Rozwiązanie drugie jest zdecydowanie trudniejsze, ponieważ wymaga stworzenia akceptowanej przez różne strony wizji rozwoju i porozumienia między tymi stronami co do sekwencji i sposobów urzeczywistniania wizji.

W praktyce rozwoju terenów nadwodnych w Warszawie nie znajdujemy właściwie zastosowania żadnego z tych sposobów w czystej formie. Zagospodarowanie terenów nadwodnych polega m.in. na tworzeniu przestrzeni publicznych z ofertą „dla wszystkich” (Park Fontann, plaże na prawym brzegu rzeki, bulwary spacerowe po jej lewej stronie). Centrum Nauki Kopernik czy Biblioteka Uniwersytetu Warszawskiego to inwestycje, które powstały wcześniej i raczej trudno je zaliczyć do zaplanowanych komponentów warszawskiego *waterfront*’u. Warszawska „dzielnica łacińska” (część Powiśla najbliższa Uniwersytetowi i związana z życiem Uniwersytetu) wydaje się być także myśleniem życzeniowym – to hasło, które nie znajduje poparcia w działaniach prorozwojowych miasta. Stadion Narodowy na Pradze czy budowane obecnie obiekty biurowe nad samą rzeką w okolicach ulicy Ludnej to kolejne przykłady inwestycji, które, choć zlokalizowane na terenie nadwodnym, trudno uznać za części większej i przemyślanej całości.

Kwestia realizacji celów publicznych i prywatnych w obszarze nadwodnym w Warszawie może stać się dotkliwym problemem tak jak w wielu innych miastach, gdzie inwestycje miały charakter punktowy i w istocie przypadkowy (Huang 2014). Po ich realizacji powstały enklawy dostępne dla wybranych. Jednym z częstych przypadków jest grodzenie osiedli mieszkaniowych. Jest to także praktyka znana z polskich miast i z Warszawy. W tym ostatnim przypadku przykładem jest osiedle Menolly na Powiślu bądź parking strzeżony pod Mostem Poniatowskiego, które ograniczają swobodne poruszanie się. Innym powodem wyłączenia przestrzeni z użytkowania przez niektóre grupy może być lokalizacja usług niedostępnych dla wszystkich. Atrakcyjne tereny nadwodne po ich rewitalizacji mają zazwyczaj wysoką rentę gruntową. Prowadzi to do lokalizacji usług dla zamożnych klientów, dzięki którym można pokryć wysokie koszty utrzymania. W przypadku restauracji, klubów i kawiarni dochodzi dodatkowa „opłata za widok”. Lokale zlokalizowane nad samą wodą mają wyższą cenę od tych zlokalizowanych w większej odległości od wody. Bez celowanego kształtowania struktury funkcjonalnej waterfrontu, czyli ukierunkowanej na różne grupy użytkowników, może dojść do segregacji przestrzeni. Z tego też powodu, proces inwestycyjny powinien być kompleksowy, obejmujący duży teren. Zagospodarowanie terenów nadwodnych, jeśli ma przebiegać bezkonfliktowo, musi wpisywać się w strategię rozwoju miasta w jej częściach dotyczących restrukturyzacji gospodarki i rewitalizacji przestrzeni miejskiej (Tolle

2009, 2010, Chien-Hua 2015). Wydaje się więc, że pilnym zadaniem dla władz Warszawy jest aktualizacja strategii rozwoju miasta i uwzględnienie w niej w sposób kompleksowy problemów rozwoju terenów nadwodnych.

PODSUMOWANIE

Obszary nadwodne to przestrzenie zapewniające doskonałe warunki życia na granicy miasta i wody. Ich racjonalna organizacja wymaga współpracy różnych środowisk i długoterminowych planów działania. Przestrzenie te są polem doświadczanym dla nowoczesnego zarządzania miastem. Jak pokazują doświadczenia zagraniczne wymaga to inwencji, kreatywnych poszukiwań, otwartości na współpracę i konsekwencji w działaniu. Warunkiem kluczowym, który może przesądzić o sukcesie zagospodarowania terenów nadwodnych, jest silne przywództwo władz miejskich posiadających wizję, determinację i konsekwentnie dążących do celu. Ze względu na konieczność koordynacji różnych działań i rozpisanie procesu przebudowy na etapy, władze miasta muszą dysponować silnym wsparciem wszystkich interesariuszy.

Warszawa jest na początku drogi zagospodarowywania terenów nadwodnych. Jednak już od kilku lat tereny nad Wisłą tętnią życiem, oferta programowa wciąż ulega poszerzeniu, realizowane się też nowe inwestycje. W dyskusjach o Wiśle pojawiają się pomysły np. na przedłużenie tunelu w kierunku Cytadeli czy na budowę mostu dla pieszych. Dyskusje te powinny być częścią przygotowań aktualizacji Strategii rozwoju Warszawy, w której kwestie rozwoju terenów nadwodnych potraktowane będą kompleksowo i w długiej perspektywie czasowej. Pozwoli to na uniknięcie chaosu przestrzennego i ochronę walorów środowiskowych, w tym krajobrazu, a także umożliwi ich stopniowe, uporządkowane zagospodarowanie zgodnie z wizją odpowiadającą oczekiwaniom, potrzebom i warunkom jakie oferuje Wisła i otaczające ją tereny.

Literatura

- Baranowski A. 2000, Waterfront in Gdańsk. Expertise, Waterfront Urban Development – Network of Cities in the Baltic seaRegion. Program Interreg II C/Phare, Gdańsk.
- Baranowski A. (red.) 2001, Rewitalizacja zdegradowanych struktur osadniczych w warunkach zrównoważonego rozwoju, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk
- Bogdanowski J. 1996, Góry, rzeki a kulturowe zjawisko miasta; [w:] B. Wierzbicka (red.) Miasto tyłem do rzeki. Warszawa.
- Bruttomesso R. 2001, Complexity on the urban waterfront; [w:] R. Marshall (red.) Waterfronts in Post-Industrial Cities. Spon, London & New York.
- Chien-Hua C. 2015, The Analysis of Sustainable Waterfront Development Strategy - The Case of Keelung Port City, *International Journal of Environmental Protection and Policy*. Vol. 3, No. 3.

- Flood S., Schechtman J. 2014, The rise of resilience: Evolution of a new concept in coastal planning in Ireland and the US, *Ocean & Coastal Management*.
- Girard, L.F., Kourtit K., Nijkamp P., 2014, Waterfront Areas as Hotspots of Sustainable and Creative Development of Cities; *Sustainability*.
- Hall P. 1993, Waterfronts: a new urban frontier; [w:] R. Bruttomesso (red.) *Waterfronts. A new frontier for cities on water*. Centro Internazionale Città d'Acqua, Venezia.
- Huang W.C., Kao S.K., 2014, Public-private partnerships during waterfront development process: The example of the world exposition, *Ocean & Coastal Management*.
- Jacob A. 2001, Implementation of waterfront projects in Germany – financing, fund raising and steering of public measures; [w:] P. Lorens (red.) *Large Scale Urban Developments*. Politechnika Gdańska, Gdańsk.
- Januchta-Szostak A. 2009, Rola architektury w kształtowaniu tożsamości miejskich frontów wodnych, *Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej, Architektura i Urbanistyka*, Poznań.
- Kaniecki A., 1996, Problemy wodne obszarów miejskich na przykładzie Poznania. [w:] *Miasto tyłem do rzeki*, B. Wierzbicka (red.), *Materiały sesji naukowej Warszawa*, Biblioteka Towarzystwa Opieki nad Zabytkami, Warszawa.
- Klaassen L.H., 1993, Cities on water: Some Economic and Geographical Reflections, [w:] *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*, R. Bruttomesso R. (red.), *International Centre Cities on Water, Venice*.
- Kochanowski M. (red.) 1998, *Współczesne metamorfozy miast portowych*, Politechnika Gdańska, Gdańsk.
- Lorens P., 2009, Współczesne tendencje rozwoju struktur miejskich. Znaczenie procesów przekształceń i rewitalizacji, [w:] *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, P. Lorens, J. Martyniuk – Pęczek (red.), *Wydawnictwo Urbanista*, Gdańsk.
- Mierzejewska L. 2004, *Przyrodnicze aspekty rozwoju zrównoważonego miast*; Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Pancewicz A., 2004, *Rzeka w krajobrazie miasta*, Politechnika Śląska, Gliwice.
- Program Wisła 2020*, Związek Miast Nadwiślańskich, 2000.
- Remaking Urban Waterfront*, 2004, Urban Land Institute.
- Strategia Rozwoju M. St. Warszawy do 2020 roku*, 2005, Urząd m.st. Warszawy, 2005, Warszawa.
- Tölle A., 2009, Przekształcanie terenów poprzemysłowych w Berlinie według „dziesięciu postulatów zrównoważonego rozwoju miast nad wodą”, *Problemy Ekologii Krajobrazu*, T. XXIV, Poznań.
- Tölle A., 2010, Restrukturyzacja miejskich obszarów nadwodnych, *Aspekty urbanistyczne, zarządzające i społeczno-kulturowe*, *Biuletyn Instytutu Geografii Społecznej i Gospodarki Przestrzennej UAM*, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna nr 10, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

Summary

The article presents selected problems associated with development of waterfronts in cities and prospects of development of this area in Warsaw. The main common determinants of the development of waterfronts in cities of developed

countries are discussed. Using the experience of Oslo and Stockholm key factors influencing the effectiveness of spatial planning and investment procedures are identified. The current status, opportunities and risks associated with development of waterfront in Warsaw are outlined.