

**ANNA MAJEWSKA  
MAŁGORZATA DENIS**

Politechnika Warszawska

## **WARSZAWSKI GROCHÓW W POSZUKIWANIU CENTRUM**

**Abstract: Grochów in Warsaw Searching of Centrum.** Revitalization is one of the leading causes of modern urban planning. The city's recovery is the elimination of urban highways, versatility of development, quality improvement of the public spaces, protection of cultural heritage. The city centers and their hierarchical district service centers are the areas of the highest attention. The area of Grochów – the historical region on the right-hand bank of Warsaw is currently neglected and needs revitalization. Historically shaped Grochowska's street which functioned as a central urban space till the 60s of the twentieth century nowadays is spatially degraded through the transit traffic which prevents a social life in this area. It is needed to take urgent corrective actions to bring back the residents' street.

**Keywords:** Cities recovery, Grochów, revitalization, space degradation.

### **Wstęp**

Tempo urbanizacji na początku XXI w. przybrało skalę niespotykaną w ubiegłych latach – ludność miejska w 2007 r. przekroczyła 50% ogółu populacji światowej i nadal rośnie<sup>1</sup>. Rozwój miasta, jako płaszczyzny ukazującej kulturę danego regionu był nieodmiennie związany z innowacyjnością i wzrostem gospodarczym danej epoki. Przez lata swojego istnienia miasto podlegało różnorodnym, czasami gwałtownym przemianom funkcjonalno-przestrzennym. Jest to szczególnie widoczne na obszarach wielkich metropolii, gdyż miasta o ponad milionowej populacji są często zbyt duże, aby skutecznie rozwiązywać problemy związane z życiem swoich mieszkańców (dostępność usług, transport miejski, egalitarność przestrzeni, środowisko, itp.).

Konflikty, z jakimi borykają się dziś miasta europejskie, są szczególnie nasilone w miastach polskich, które po okresie gospodarki socjalistycznej wkroczyły w okres

---

<sup>1</sup> Według raportu DESA ONZ, w 1950 r. 30% światowej populacji mieszkało w miastach, dziś – 54%, 3.9 mld., w 2050 r. – według prognoz – dwie trzecie ludności świata zamieszka w mieście [<http://urbnews.pl/raport-onz-world-urbanization-prospects-2014/>dostęp 20.11.15].

transformacji całkowicie nieprzygotowane do nowych realiów [Paszkowski 2011, s. 38]. Wraz z wprowadzeniem mechanizmów rynkowych nie stały się one klasycznym miastem „kapitalistycznym”, tylko raczej hybrydą obu systemów – „miastem postsojalistycznym” [Lorens 2008, s. 31]. Struktura przestrzenna miast polskich, zniekształcana przez idee socrealizmu i modernizmu obecnie zmagają się z trudnościami związanymi z chaotycznym zagospodarowaniem i komercjalizacją przestrzeni [Kochanowski 2004, s. 6; Paszkowski 2011, s. 38; Gzel 2015, s. 23]. Po 1989 r., rozwój motoryzacji i uniezależnienie stref urbanizacji od transportu zbiorowego umożliwiło powstawanie wokół granic „dużych” miast, wielkich stref rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, o nieracjonalnych parametrach dróg i działek. Ze stref centralnych wyprowadzone zostały zespoły usługowe o funkcji handlowej, logistycznej a nawet rozrywkowej. Zjawisko to generuje irracjonalny ruch samochodów prywatnych w kierunku miasto – wieś, na wszystkich arteriach komunikacyjnych (szczególnie wylotowych) i jest znacznym utrudnieniem dla użytkowników przestrzeni miejskiej [Majewska 2011, s. 101]. W wyniku procesów dezurbanizacyjnych „zanika obraz miasta tradycyjnego, które uważamy ciągle za rodzaj znaku identyfikacyjnego, za przestrzenną ekspresję miejskiej tożsamości” [Gzell 2015, s. 22]. Dlatego też, współczesne miasto potrzebuje nowego planowania oraz zintegrowanego zarządzania, co poruszane było m.in. na III Kongresie Urbanistyki Polskiej (Poznań 2009), gdzie jako priorytetowe uznano wszystkie poczynania mające na celu *równoważenie i harmonizowanie rozwoju miasta* [Korzeń 2009, s. 41]. Problem „odnowy miast” i „rewitalizacji” poruszany jest na wielu polskich i światowych konferencjach naukowych, m.in. w tzw. Deklaracji Brukselskiej<sup>2</sup> zapisano, że naprawę miasta europejskiego należy prowadzić na podstawie ochrony dziedzictwa, a wszystkie interwencje powinny skupiać się na tym, czym miasto było zawsze, na: ulicach, placach, blokach i dzielnicach, eliminując miejskie drogi szybkiego ruchu, jednofunkcyjność zagospodarowania i szczątkowość przestrzeni zielonych [za Jencks, Kropf 2013, s. 207].

Przedmiotem prowadzonych badań jest zaniedbany i wymagający rewitalizacji obszar Grochowa – historycznego rejonu Warszawy, położonego na terenie prawobrzeżnym, w dzielnicy Praga Południe. Celem badań jest delimitacja centrum dzielnicy oraz wyznaczenie kierunków przekształceń tego obszaru, tak aby wzmocnić jego walory przestrzenne. Przyjęta metoda pracy to analiza istniejącego zagospodarowania i wskazanie możliwych rozwiązań naprawczych, w tym komunikacyjnych, aby odtworzyć „zagubione centrum dzielnicy”, aktywizować je i przywrócić mieszkańcom. Skupiono się na aspektach przestrzennych (urbanistyczno-kulturowych), nie wglębiając się w aspekt „żywienia społeczno- gospodarczego” tego rejonu (wymagałoby to dodatkowych badań i analiz, ekonomiczno-socjologicznych).

---

<sup>2</sup> Deklaracja Brukselska – Międzynarodowe kolokwium w Brukseli, 15-17.11. 1978 r.

## 1. „Centrum” w strukturze miasta

Miasto mimo licznych transformacji, ciągle musi spełniać swoje cztery zasadnicze funkcje, do których należy: praca, mieszkanie, wypoczynek i komunikacja, a jego rozwój jest ściśle powiązany ze strukturą społeczną, statusem jego mieszkańców, ich aktywnością i aspiracjami [Czarnecki 1965, s. 10]. Industrializacja i wzrost zamożności miast w XIX w. stały się podłożem rozwoju silnej klasy mieszczańskiej. Jest to też okres ważnych przekształceń istniejącej tkanki urbanistycznej miast europejskich (np. nowe plany Paryża, Barcelony, Wiednia), które utrwalają w naszej świadomości obraz zwartego miasta europejskiego. Strukturę przestrzenną takiego miasta tworzą rejony, centrum, punkty węzłowe, ulice, place, kwartały, parki, itp. [Lynch 2011, s. 105-115]. W takim mieście panują też określone rytuały życia miejskiego, jak spacer ulicami, oglądanie wystaw, wizyty w kawiarni<sup>3</sup>. Idea miasta modernistycznego, propagująca budowę wolnostojących budynków wśród zieleni, z wydzielonymi strefami produkcji, mieszkania i wypoczynku istotnie zmieniła oblicza miast. Przekształcenia te w radykalnych przypadkach wiązały się też z zaburzeniem istniejących historycznych struktur miejskich, a także zachwianiem proporcji w relacjach między skalą ludzką i skalą miasta [Gehl 2010, s. 55; Paszkowski 2011 s. 44]. Budowa rozproszonych blokowisk, o ponadludzkim wymiarze, usytuowanych w strefie zewnętrznej miasta, wygenerowała koniczność ciągłego przemieszczania się mieszkańców miast. Rosnący rozwój motoryzacji skutkowało przeznaczaniem coraz większej przestrzeni na obsługę ruchu samochodowego, a wielorodzinne domy mieszkalne zamiast w zieleni „utonęły” w asfaltowych parkingach. Problem w relacji pieszy – samochód zarysował się w Stanach Zjednoczonych już w pierwszej połowie XX w., kiedy to kierowcy zjednoczeni z producentami samochodów zaczęli domagać się coraz szerszych, wolnych od pieszych ulic, umożliwiających coraz szybszą jazdę. Powstała wtedy również nowa definicja ulicy, jako „ulicy miejskiej”, w której pierwszeństwo miały samochody<sup>4</sup> [Montgomery 2015, s. 107]. Obszar szczególnie narażony na konflikty związane z obsługą samochodów indywidualnych, a jednocześnie o znaczeniu kluczowym dla całego miasta, to jego strefa centralna, która jest najczęściej jego historyczną częścią, z zachowanym cennym układem urbani-

<sup>3</sup> Z tego okresu pochodzi nazwa uczestnika życia miejskiego tzw. (fr.) *flâneur* – spacerowicz, który przechadzał się po nowych bulwarach i był aktywnym uczestnikiem życia miejskiego [Kubicki 2014, s. 17].

<sup>4</sup> W 1902 r., w Chicago powstał ruch społeczny tzw. Motodrom, który miał zwiększyć bezpieczeństwo poruszania się samochodem. W 1937 r. w Detroit przedstawiono makietę miasta przyszłości, która posłużyła jako wzorec do budowy w 1939 r. „Futuramy” – pawilonu na Wystawę Światową w Nowym Jorku (sponsorem był General Motors), gdzie pokazano wizję miasta przyszłości z ruchem samochodowym na estakadach, gdzie nie było ulic i przejść dla pieszych oraz linii tramwajowych. Wystawę obejrzało 24 mln ludzi i stała się jednym z najbardziej rewolucyjnych i propagandowych idei w dziejach urbanistyki. W tym czasie stworzona przez General Motors firma skupowała i rozmontowywała wszystkie linie tramwajowe [Montgomery 2015, s. 110].

stycznym i zabytkową zabudową. „Centrum” zwykle skupia najważniejsze funkcje administracyjne, polityczne, religijne, społeczne, naukowe, kulturalno-rozrywkowe i handlowe, a w dużych miastach także metropolitalne i reprezentacyjne. Strefa centralna powinna być też obszarem o atrakcyjnej przestrzeni miejskiej, pozwalając na zaspokojenie wielu potrzeb społeczności lokalnych, w tym rozmaitych kontaktów międzyludzkich, także z mieszkańcami regionu [Chmielewski 1973; Nowakowski 1990; Wołaniuk 2012]. W wyniku kumulacji problemów społeczno-ekonomicznych i transportowych „centrum” staje się współcześnie obszarem coraz bardziej uciążliwym jako miejsca do zamieszkania i wypoczynku [Heczko-Hyłowa 2005, s. 11]. Kryzys przestrzeni centralnych, które w okresie socjalistycznym stały się strefami mieszkaniowymi z niedostateczną ilością usług, spowodował wzrost zainteresowania sposobami ich „naprawy”, która przywróciłaby tym obszarom ich pierwotne znaczenie w skali miasta. Mając na uwadze potrzebę i konieczność ochrony tożsamości kulturowej miast, w krajach europejskich, a także w Polsce, podjęto wiele kompleksowych, interdyscyplinarnych działań. Wśród nich można wymienić „modernizację” (przywrócenie stanu technicznego budynku lub zespołu, z uwzględnieniem nowych elementów podnoszących jego wartość użytkową) oraz „rewaloryzację”, polegającą m.in. na poprawie kompozycji urbanistycznej, usuwaniu obiektów kłócących się z historycznym układem oraz uzupełnieniu zespołów nowymi obiektami w harmonii z istniejącymi [Małachowicz 2007, s. 296]. Szerszy aspekt działań zapewnia rewitalizacja mająca na celu przywracanie do życia zdegradowane dzielnice, przez wzmacnianie ich funkcji mieszkaniowo-usługowej oraz „ożywienie społeczno-gospodarcze”, m.in. zwiększenie potencjału turystycznego i kulturalnego miasta [Skalski 2000, s. 33; Lorens 2007, s. 8]. Rewitalizacja zdegradowanych terenów, w tym historycznych centrów miast, ma szczególne znaczenie w odzyskiwaniu atrakcyjnych przestrzeni miejskich i oszczędności terenów niezabudowanych. Ideą kluczową ostatnich lat jest zapewnienie „zrównoważonego rozwoju” już zurbanizowanym terenom miasta m.in. przez: ochronę lokalnej tożsamości, poprawę ładu przestrzennego, właściwą intensywność i formy zabudowy, rozwiązanie problemów społecznych (jakość życia, bezpieczeństwo, bezrobocie, wykluczenie społeczne), energooszczędność, ochronę środowiska, w tym ograniczenia transportu indywidualnego na rzecz ekologicznego transportu zbiorowego, itp. [Majewska, Denis 2014, s. 315-317] Realizację programów rewitalizacyjnych zapewniają w krajach Unii Europejskiej, już od lat 70. XX w., instrumenty urbanistyki operacyjnej, jak np. dobrowolne przystępowanie inwestorów do inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego i stworzenie spójnego centrum operacyjnego rewitalizacji w powiązaniu z władzą samorządową. Sukces działań mierzy się stopniem „pobudzenia przekształceń zewnętrznych” w trakcie operacji i po jej zakończeniu [Skalski 2000, s. 44]. W Polsce znaczną barierą w przeprowadzaniu wielkoskalowych programów rewitalizacyjnych jest ciągle brak środków finansowych. Szansą na wzmożenie prac rewitalizacyjnych są trzykrotnie zwiększone (w stosunku do lat 2007-2013) środki

z funduszy strukturalnych UE na najbliższe lata<sup>5</sup>. Finansowanie na poziomie partnerstwa publiczno-prywatnego są w Polsce sporadyczne. Nadzieję budzi nowa *Ustawa rewitalizacyjna*, która reguluje zawartość i tryb powstawania gminnego programu rewitalizacji, jako podstawy działań prowadzonych przez gminy. *Ustawa* proponuje katalog zachęt dla gmin i innych uczestników procesów rewitalizacji, a w zasadach ogólnych wprowadza zasadę partycypacji dla większego społecznienia działań rewitalizacyjnych<sup>6</sup>.

## 2. Charakterystyka i etapy rozwoju Grochowa

Warszawa według obowiązujących przepisów tzw. *Ustawy warszawskiej* jest gminą mającą status miasta na prawach powiatu, a cały jej obszar podzielony jest na 18 dzielnic. Oprócz podziału administracyjnego, w świadomości mieszkańców, Warszawa podzielona jest fizjonomicznie na dwie części, według przebiegu Wisły. Część lewobrzeżna mieści historyczny załazek miasta i tzw. śródmieście z najważniejszymi funkcjami stolicy i metropolii. Część prawobrzeżna – Praga – postrzegana jest często, jako ta gorsza i niebezpieczna, niedoceniana pod względem dziedzictwa kulturowego, mimo że to ona „jest autentycznym zapisem dawnego oblicza miasta, które tragicznie zginęło w 1944 r.” [Harasimowicz-Grodecka 2005, s. 7]. Część prawobrzeżną Warszawy, o powierzchni 252,6 km<sup>2</sup> (48,8% całkowitej powierzchni) zamieszkuje prawie 600 tys. mieszkańców (ok. 35%)<sup>7</sup>. Składa się ona z siedmiu dzielnic: Pragi Północ, Pragi Południe<sup>8</sup> i Targówka, w większości przyłączonych do Warszawy w 1916 r., oraz dzielnic przyłączonych już po wojnie: Białołęki, Wawra, Rembertowa i Wesołej. Rozwój terenów praskich był mocno związany z budową Trzech linii kolejowych, Petersburskiej w 1863 r. (Dworzec Wileński), Terespolskiej w 1866 r. (dworzec Wschodni) i Nadwiślańskiej<sup>9</sup> w 1871 r. Analizując etapy rozwoju historycznej części prawobrzeżnej Warszawy można zauważyć, że proces włączania jej poszczególnych części do miasta był stopniowy i trwał od 1791 do 1916 r.<sup>10</sup> Ob-

<sup>5</sup> W nowej perspektywie UE na lata 2014-20, przewidziano na projekty rewitalizacyjne ok. 25 mld zł. Z tego 7 mld zł w krajowych programach operacyjnych, 15 mld zł w regionalnych programach operacyjnych, a 3 mld zł w budżecie państwa i samorządów (w latach 2007-2013 – ok. 8 mld zł) [<http://wyborcza.biz/biznes>].

<sup>6</sup> W lipcu 2015 r. uchwalono nową *Ustawę o Rewitalizacji*, która ma na celu wprowadzenie ram formalnoprawnych kompleksowej rewitalizacji obszarów zdegradowanych [<http://wyborcza.biz/biznes/sejm-uchwalil-ustawe-o-rewitalizacji>].

<sup>7</sup> Dane GUS na 31 grudnia 2014 r.

<sup>8</sup> Praga Południe – powierzchnia 2238 ha, 178 309 mieszkańców. Dzieli się na osiedla: Gocław, Grochów (Centrum, Kinowa Południe i Północ), Kamionek, Przyczółek Grochowski i Osiedle Saska Kępa [<https://pl.wikipedia.org/wiki/Praga-Po%C5%82udnie>].

<sup>9</sup> Obecnie na miejscu Dworca Kowelskiego, zniszczonego w 1915 r. powstał Dworzec Gdański.

<sup>10</sup> Tereny praskie były stopniowo przyłączane do Warszawy. Stara Praga (dzisiejsza Praga Północ) zajmowała początkowo niewielki obszar w okolicy skrzyżowania obecnych ulic Jagiellońskiej i Ratuszowej

szar przedwojennego Grochowa wraz z parkiem Skaryszewskim i przemysłowym Kamionkiem, (które należały wtedy do Pragi Północ) zajmował obszar zbliżony do powierzchni dzisiejszej dzielnicy Praga Południe. Do inkorporacji przedmieść, w 1916 r., tereny na wschód od rogatek praskich, do których prowadził trakt handlowy tzw. Brzeski lub Moskiewski, były mało zurbanizowane, głównie ze względu na położenie w pasie fortecznym „Twierdzy Warszawa”, w którym obowiązywał zakaz budowy budynków murowanych [Kasprzycki 2004, s. 254]. Położone poza fortyfikacjami, małe (do 100 mieszkańców) osady i folwarki praskich przedmieść, połączone były gruntowymi drogami (z wyjątkiem wybrukowanego w 1823 r., traktu), a największą osadą był Grochów<sup>11</sup>. Po przyłączeniu do Warszawy, historyczny „Grochów” obejmował obszar ok. 1772 ha, ograniczony był od północy linią kolejową, od południa ulicą Grenadierów, od zachodu Parkiem Skaryszewskim i ul. Podskarbińską, która oddzielała go od Kamionka). Liczba ludności wynosiła ok. 9 tys. mieszkańców (cała Praga ok. 110 tys.). [Mórawski 2006, s. 102]. W strukturze przestrzennej tego rejonu można było wyodrębnić trzy morfologiczne jednostki: Stary Grochów (mieszkalno-usługowy), Kamionek (przemysłowy i mieszkaniowo-usługowy) oraz Saską Kępę (mieszkaniową – rezydencjalną), pomiędzy którymi znajdował się Park Skaryszewski. Głównym elementem krystalizującym tego rejonu, była ulica Grochowska (dawny „Trakt Brzeski”<sup>12</sup>), łącząca się od zachodu z główną ulicą Pragi – Targową. Cały układ połączony był z lewobrzeżną Warszawą, przez most ks. Józefa Poniatowskiego – aleją Waszyngtona (ok. 1930 r.), tworząc wraz z Alejami Jerozolimskimi kilkukilometrową oś przestrzenną (ryc. 1). Okres międzywojenny to czas szybkiego rozwoju Grochowa, liczba mieszkańców wzrasta w 1938 r. do 43 tys. Przy Grochowskiej, (gdzie już w XIX w., budowane są parterowe i piętrowe domy mieszkalne sklepiki i fabryczki), powstają kamienice czynszowe (3-5 kondygnacji), dwa kościoły<sup>13</sup> oraz nowoczesne jak na te czasy zakłady przemysłowe, zlokalizowa-

---

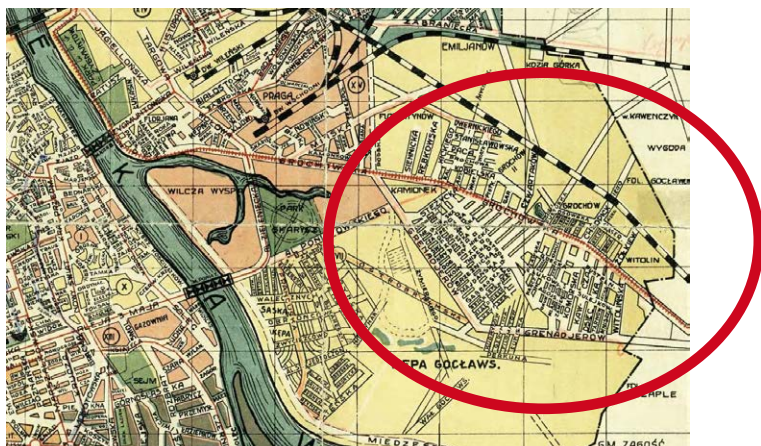
(prawa miejskie w 1648 r.) Jurydyki: Praga, Gołędzinów i Kamion – Skaryszew w 1791 r. włączono w obręb Warszawy, a w 1891r. po przesunięciu granic miasta (budowa rogatek) dołączyły do nich: Szmulowizna, Nowa Praga i Kamionek (obecnie w dzielnicy Praga Pd. należy do „Grochowa”). Wszystkie te osady stworzyły tzw. Cyrkuł Praski. W 1916 r. włączono do Warszawy tereny wschodnie, Grochów i Saską Kępę, które do końca II wojny światowej tworzył obszar dzisiejszej Pragi Południe. W komisariacie Grochów znajdowały się, więc Grochów, Saska Kępa, Goćław, Kępa Goćławska i rejon placu Szembeka.

<sup>11</sup> Folwark Grochów był kilkakrotnie parcelowany (1784-1870) co znajduje odzwierciedlenie w jego strukturze przestrzennej. W 1866 r. włączony został do utworzonej gminy Wawer [Berger 2008], a w 1916 r. do Warszawy.

<sup>12</sup> Trakt ten został wybrukowany z inicjatywy Stanisława Staszica (1823 r.), co upamiętnia żeliwny obelisk ustawiony w okolicy ul. Siennickiej (jeden z pierwszych pomników w Warszawie). Po przyłączeniu w 1891 r. do Warszawy fragmentu Grochowskiej między ulicami Lubelską i Podskarbińską usypano nowy wał i wybudowano nowe rogatki miasta tzw. Moskiewskie lub Grochowskie (1823 r.) według projektu Jakuba Kubickiego.

<sup>13</sup> Kościół pw. MB Zwycięskiej przy Grochowskiej i pw. Najczystszej Serca Maryi przy pl. Szembeka.

ne na terenie tzw. Kamionka<sup>14</sup> [Kasprzycki 2004, s. 233]. Na planie miasta z 1928 r. można zaobserwować gęstą parcelację, typową dla rejonów przedmieść. Ważnym elementem centrotwórczym Grochowa była kolejka wąskotorowa „Jabłonowska” (uruchomiona w 1901 r.) z Jabłonny do Wawra<sup>15</sup>, która łączyła dzielnicę z Warszawą, ale także umożliwiała relacje miasto – wieś. Równoległe do jej torów, w okresie międzywojennym, poprowadzono linie tramwajowe<sup>16</sup>, które też w znaczny sposób przyczyniły się do urbanizacji tych terenów.



Ryc. 1. Plan wielkiej Warszawy z 1928 r. z zaznaczonym rejonem przedwojennego Grochowa

Źródło: *Plan Wielkiej Warszawy*, Druk i Litografia F. Kasprzykiewicz, Warszawa, 1928 r. (archiwum własne).

<sup>14</sup> Między innymi PZI produkujące samochody, fabryka sprzętu elektroenergetycznego Kazimierza Szpotańskiego, wytwórnia Sprzętu Spawalniczego „Perun” S.A., fabryka cukierków Wedla, Fabryka Aparatów Optycznych i Precyzyjnych H. Kolberga, Państwowe Zakłady Tele- i Radiotechniczne, Zakłady „Pocisk”.

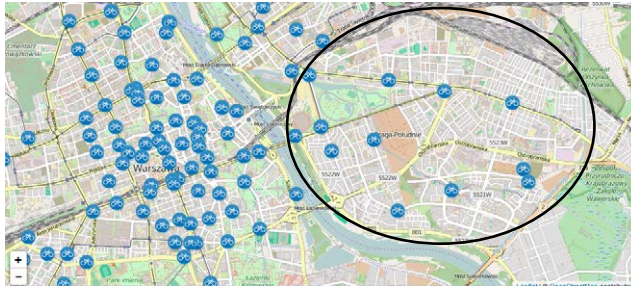
<sup>15</sup> Kolejka miała na terenie Grochowa przystanki: Most (w okolicy mostu Kierbedzia), Straż Pożarna, Kamionek (w okolicach Rogatek Grochowskich), Grochów w rejonie dzisiejszego ronda Wiatraczna (znajdowała się tam też parowozownia) i Gocławek. Kolejka została zlikwidowana w 1950 r. [Pokropiński 2004, s. 12-23].

<sup>16</sup> Ulicą Grochowską poprowadzono linię 24 (1925 r.), trasa prowadziła z Placu Trzech Krzyży przez most Poniatowskiego, Zieleniecką na Grochów (Wiatraczna) do Gocławka, a Al. Waszyngtona (1942 r.) linia 27.

### 3. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Grochowa

#### 3.1. Powiązania funkcjonalno-przestrzenne w skali dzielnicy Praga Południe

W strukturze przestrzennej miasta powinny być wyznaczone charakterystyczne punkty – miejsca, jak przestrzenie publiczne o znaczeniu ogólnomiejskim i dzielnicowym i lokalnym oraz punkty węzłowe. Warszawa totalnie zniszczona w czasie II wojny światowej, została odbudowana, jako nowoczesne miasto na podstawie modernistycznych projektów. Jej struktura funkcjonalna jest fragmentaryczna, a system przestrzeni miejskich zlokalizowany jest głównie w śródmieściu lewobrzeżnego miasta bez regularnej sieci ośrodków dzielnicowych i ukształtowanych punktów węzłowych – miejsc [Domaradzki 2013, s. 77-85]. Niedostatki te szczególnie występują po stronie praskiej, mimo że obszar ten zamieszkuje 1/3 ludności Warszawy. Znaczna dysproporcja w lokalizacji obiektów usługowych występuje szczególnie w przypadku usług III i IV stopnia (biznesowych, szkolnictwa wyższego, administracji wyższej, kultury). Dysproporcje widoczne są nawet w lokalizacji rowerów na wynajem, gdzie strona praska jest obsługiwana punktowo (ryc. 2). Obszar współczesnego Grochowa możemy delimitować pomiędzy rzeką Wisłą (od zachodu), drogą szybkiego ruchu – Aleją Stanów Zjednoczonych i ulicą Ostrobramską (tzw. trasa łazienkowska (od południa i wschodu) oraz torami kolejowymi od północy.

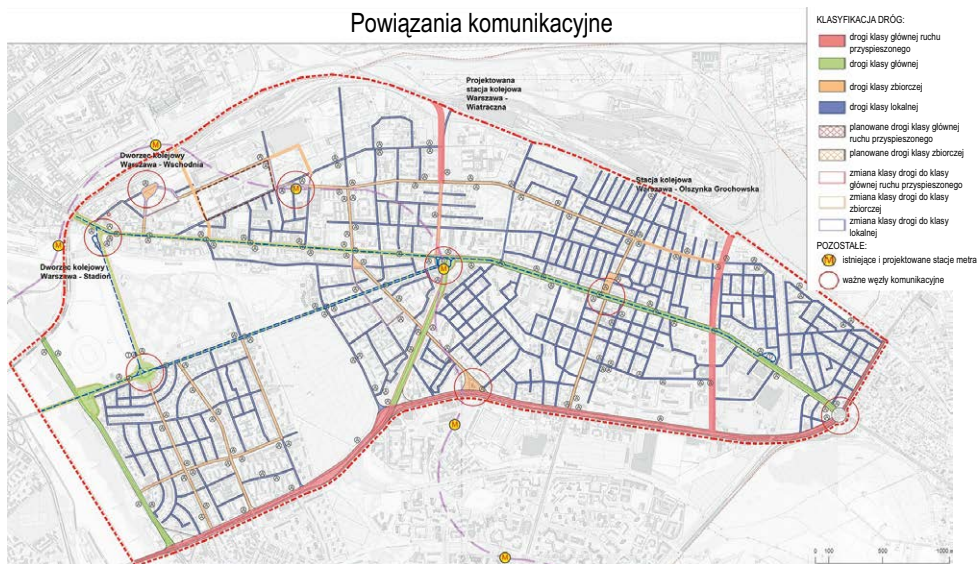


Ryc. 2. Mapa stacji wynajmu rowerów publicznych veturillo w Warszawie, Centrum i Grochów

Źródło: [<https://www.veturilo.waw.pl/lokalizacje/>].

Po poszerzeniu, ulica Grochowska wraz z Al. Waszyngtona stają się „ulicami miejskimi” – arteriami komunikacyjnymi dzielnicy. Ich zbieg z ul. Wiatraczną – centralnym punktem tego rejonu i węzłem komunikacyjnym, tzw. Rondo Wiatraczna. Na krańcach Grochowskiej, od wschodu (wylot w kierunku Lublina i Terespoła) punktem węzłowym jest rejon „węzła Marsa” (dawna granica miasta z 1939 r.), a od zachodu (granica z Pragą Północ) punkt węzłowy to skrzyżowanie Al. Zielenieckiej z ul. Zamojskiego (wyprowadzany ruch samochodowy w kierunku Białegostoku i Augustowa) (ryc. 3).





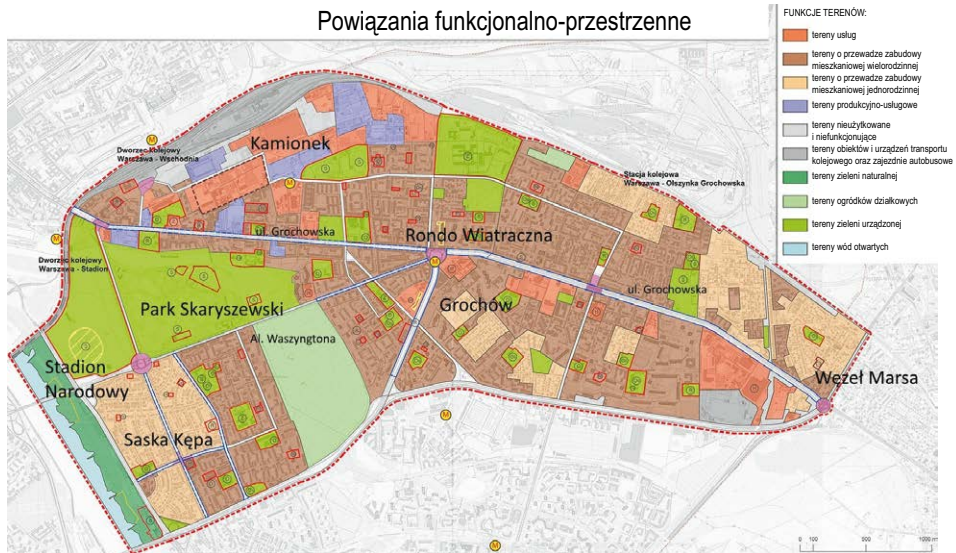
Ryc. 3. Sieć komunikacyjna Pragi Południe (z wyłączeniem Gocławia) i Grochowa

Źródło: Opracowanie własne, ryc. T. Gnich.

Grochów – przedwojenna zaniedbana robotnicza dzielnica, od lat 60. XX w. zaczął podlegać intensywnej transformacji. Część ulic powstałych w wyniku pierwszych parcelacji, zniknęła z mapy miasta. Elementy historycznej zabudowy często były celowo niszczone i ustąpiły miejsca modernistycznym osiedlom mieszkaniowym – betonowym symbolom nowej socjalistycznej epoki [Michalczyk 2008, s. 16]. Cały ten rejon obsługiwany jest przez transport zbiorowy: tramwajowy (linie prowadzone ul. Grochowską i Al. Waszyngtona), autobusowy komunikacji miejskiej, kolejowy oraz docelowo II linia metra<sup>17</sup>. Tak jak w okresie międzywojennym, cały rejon można podzielić na trzy charakterystyczne zespoły, zróżnicowane pod względem funkcjonalno-przestrzennym: Saską Kępę, oddzieloną od biedniejszego Grochowa terenami zieleni (błonia nadwiślańskie, Park Skaryszewski oraz ogródki działkowe), tereny przemysłowego Kamionka, które intensywnie przekształcają się na tereny mieszkalno-usługowe oraz najstarszą część Grochowa obszar na zachód i wschód od ronda Wiatraczna, po obu stronach ul. Grochowskiej. Część istniejącej zabudowy to enklawy dawnych kamienic wzdłuż pierzei ulicznych, uzupełnionymi w latach 50. socrealistycznymi budynkami w układzie obrzeżnym. Zabudowa mieszkaniowe przeplata się z usługową i przemysłową. Znajduje się tu też kilka wczesnomodernistycznych osiedli mieszka-

<sup>17</sup> Linia kolejowa to trzy dworce: Stadion, Wschodnia i Olszynka Grochowska (tu znajduje się stacja techniczna i zajezdnia Kolei Mazowieckich – dawna Kozia Górka). Metro to przystanki: Stadion Narodowy (działające), Warszawa Wschodnia, Mińska, Wiatraczna.

niowych wielorodzinnych, jak np. Osiedle Młodych (lata 60.-70.) z rozwiązaniami prospołecznymi (przedogródki, wspólne pomieszczenia gospodarcze, wspólne przestrzenie sąsiedzkie), które stanowią cenne zespoły urbanistyczne (ryc. 4).



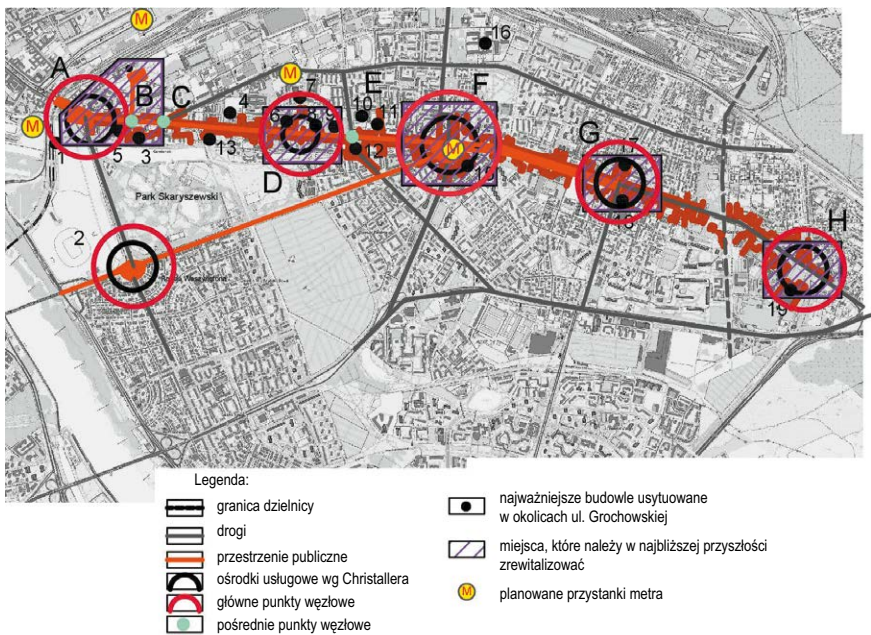
Ryc. 4. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Grochowa

Źródło: Opracowanie własne, ryc. T. Gnich.

### 3.2. Delimitacja centrum Grochowa

Delimitację centrum miasta można przeprowadzić na podstawie analizy układu przestrzennego i jego historii (metoda morfologiczna oraz historyczno-geograficzna), fizjonomii (budowle i pomniki), funkcji (dominacja handlu i usług), ekonomiczną (najwyższe ceny gruntu i lokali), socjologiczną (miejsce spotkań, forum życia miejskiego), a także analizę izokinetyczną (ruch pieszych, samochodów, natężenie ruchu), demograficzną (intensywności zaludnienia, liczby napływowych użytkowników) [Chmielewski 2001, s. 263; Liszewski 2012, s. 311; Wolaniuk 2012, s. 315]. W zależności od skali miasta istnieje konieczność wykreowania układu powiązanych ze sobą policentrycznych ośrodków usługowych w skali każdej dzielnicy i rejonu. W miastach postsocjalistycznych, centra miast zostały zdominowane w latach powojennych przez funkcję mieszkaniową, a tradycyjne przestrzenie miejskie, jak place i ulice są pozbawiane swych usługowych funkcji i podporządkowane rozwiązaniom komunikacyjnym. Doprowadziło to do zanikania potrzeby kontaktów społecznych i stopniowe przejęcie funkcji przestrzeni publicznych przez rozwijające się często na przedmieściach „antycentra” (supermarkety, galerie, obiekty rozrywkowe). Lokaliza-

cja tych funkcji, tradycyjnie związanych z centrum miasta doprowadziła do zubożenia ważnych historycznie stref miejskich i wzmogła ruch samochodowy na „ulicach miejskich”. Na podstawie przeprowadzonych analiz, podejmując próbę delimitacji centrum Grochowa, bezsprzecznie można stwierdzić, że rolę centralnej przestrzeni publicznej tego rejonu odgrywa ulica Grochowska i jej punkty węzłowe, szczególnie Rondo Wiatraczna. Obszar ten to również strefa ochrony konserwatorskiej, gdyż ulica Grochowska wraz z Mińską stanowią unikalny w skali dzielnicy układ reprezentujący wartości kulturowe i zabytkowe. Nowa strefa zabudowy usługowej, głównie biurowej, która powoli wykształca się przy Al. Stanów Zjednoczonych, nie może rywalizować z jej potencjałem (ryc. 5).



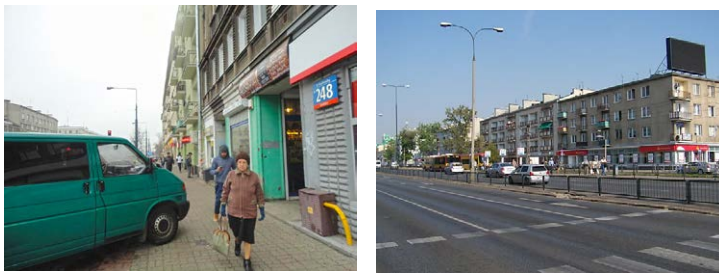
Ryc. 5. Najważniejsze obiekty i punkty węzłowe Grochowa : 1) Teatr Powszechny, 2) Stadion Narodowy – powiązany przestrzennie z Al. Zieleniecką, 3) Fabryka Wedla i Rogatki Grochowskie, 4) Konkatedra Praska 5) Soho Faktory 6) Urząd Dzielnicy Praga Południe, 7) Sąd Rejonowy, 8) Siedziba Sinfonii Varsovii, 9) Park, 10) Centrum Promocji Kultury Praga Południe, 11) Hala Sportowa, 12) Obelisk upamiętniający budowniczych traktu Brzeskiego, 13) Zabytkowy Budynek Higieny, 14) Wojskowy Instytut Medyczny, 15) Rondo Wiatraczna z Supersamem Grochów i bazarciem, 16) Plac Szembeka z kościołem, 17) Bazar przy pl. Szembeka, 18) Galeria Handlowa King Cross, 19) Nowe Biurowce Punkty węzłowe: A) Teatr „Powszechny”, B) ul. Lubelska (rogatki Grochowskie), C) ul. Mińska i Soho Factory, D) Ratusz Dzielnicy E) Centrum Kultury i Hala Sportowa, F) Rondo Wiatraczna, G) Plac i bazar Szembeka, H) CH King Cross Praga – węzeł komunikacyjny Marsa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [mapa topograficzna geoportal.gov.pl].



#### 4. Ulica Grochowska – stan istniejący, punkty węzłowe i przestrzenie publiczne

Ulica Grochowska „od zawsze” odgrywała ważną rolę komunikacyjną w strukturze prawobrzeżnej części miasta, jednak dzięki nagromadzeniu placówek usługowych i małemu natężeniu ruchu pojazdów spełniała też funkcje „centralne” dla całego Grochowa. Po poszerzeniu w latach 1959-1960 oddano ją we władanie samochodom, które przemieszczają się z dużą prędkością w kierunku podmiejskich stref mieszkaniowych i „centrów handlowych” rozproszonej Warszawy. Spowodowało to zanik dawnego charakteru ulicy, gdzie mieszkańcy robili zakupy, spotykali się i spędzali czas. Niestety w zamian Grochów nie doczekał się aktywizacji innej strefy na swoim terenie, jako ośrodka usługowego<sup>18</sup>. Można za Gzellem [2015, s. 42] postawić pytanie – „co czemu ma być podporządkowane? przestrzeń miejska rozwiązaniom komunikacyjnym [...] czy owe rozwiązania komunikacyjne potrzebom przestrzeni miejskiej?”



Fot. 1. Ulica Grochowska zdominowana przez samochody

Fot. Autorki, 2015.

Ulica Grochowska o długości ok. 5,5 km, ma po trzy pasy ruchu w obu kierunkach, a na osi jezdni poprowadzono tory tramwajowe. Chodniki po obu stronach mają szerokość ok. 5 m ( $2 \div 8$  m) i w większości są zajęte przez parkujące samochody, tak że dla pieszych zostaje przestrzeń ok. 2 m (fot. 1). Można ją podzielić względem Ronda Wiatraczna na dwie części: zachodnią (2,5 km) i wschodnią (3 km). Część zachodnia, zachowała swój miejski charakter, z naziemnymi przejściami dla pieszych, częściowo zachowaną przedwojenną zabudową z usługami w parterach. Na tym odcinku zlokalizowano też najważniejsze obiekty funkcjonalne dla całej dzielnicy m.in. z Ratuszem, teatrem, Centrum Kultury, Halą Sportową. Strona wschodnia to głównie arteria komunikacyjna z naziemnymi kładkami. Dużym atutem całego rejonu jest linia tramwajowa, której gęsto rozmieszczone przystanki (ok. 300-400 m) umożliwiają mieszkańcom

<sup>18</sup> Próba modernizacji strefy Ronda Wiatraczna podjęta w licznych projektach z lat 1960-1970 nie powiodła się. Ze śmiałych koncepcji wybudowano tylko supersam Grochów, który swą architekturą i zagospodarowaniem strefy publicznej był namiastką takiego zespołu – centrum dla ubogich.

przemieszczanie się komunikacją zbiorową. Kamienice przy ul. Grochowskiej i sąsiednich uliczkach to w większości budynki komunalne zamieszkiwane przez ludność ubogą i w podeszłym wieku. Ta strefa ubóstwa silnie kontrastuje z nowymi zespołami zabudowy dla zamożnych np. w strefie Socho Factory przy ul. Mińskiej, pogłębiając negatywnie zróżnicowanie społeczno-przestrzenne.

Zabudowa wzdłuż pierzei ulicznych jest różnorodna pod względem kulturowym, estetycznym i funkcjonalnym, od starych kilkukondygnacyjnych kamienic do parterowych warsztatów i kiosków oraz fabryczek. Wiele działek jest pustych i wykorzystywanych jako parkingi dla samochodów. Powojenna zabudowa mieszkaniowa reprezentuje wszystkie trendy urbanistyczne (socrealistyczne i modernistyczne „bloki” oraz ogrodzone „apartamentowce”). Linia zabudowy zmienia się kilkakrotnie. Część starych budynków (przed poszerzeniem ulicy) zlokalizowano w pierzei ulicznej, część to obiekty wolnostojące. Wysokość budynków waha się od 1 do 12 kondygnacji. Hałas, zanieczyszczenie powietrza, brak drzew, trawników, ławek, placów, skwerów – czynią z tego fragmentu miasta przestrzeń nieprzyjazną dla mieszkańców.



Fot. 2. Ulica Grochowska – różne oblicza ulicy: zabudowa przedwojenna i nowe uzupełnienia, modernistyczna, fabryczna i ogrodzone osiedle

Fot. Autorki, 2015.

W strukturze przestrzennej ulicy Grochowskiej można wyodrębnić 7 charakterystycznych punktów węzłowych, które skupiają najważniejsze funkcje usługowe i komunikacyjne (przystanki autobusowe i tramwajowe) (ryc. 5; fot. 3):

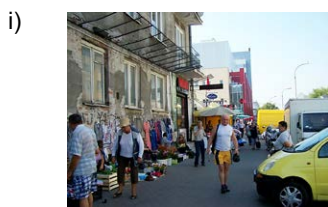
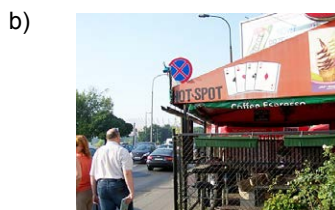
- A. Teatr „Powszechny (styk trzech ulic: Targowej, Zielenieckiej i Zamojskiego, która przechodzi w Grochowską). Rzadki w Warszawie punkt skupiający kilka linii transportu zbiorowego<sup>19</sup>. Powiązanie przestrzenne ze Stadionem Narodowym. Cały obszar o przestrzeni chaotycznej i zdegradowanej został zdominowany przez komunikację i samochody. Brak tu usług, miejsc pracy, ciekawej przestrzeni publicznej. Jedynym przejawem aktywności społecznej jest punkt wynajmu rowerów „veturilo”.
- B. Skrzyżowanie z ul. Lubelską (0,3 km). Dawne Rogatki (wykorzystywane jako sklepy) graniczą z zabytkową fabryką „Wedla”. Dalej znajduje się najważniejsza świątynia Grochowa – konkatedra pw. Matki Boskiej Zwycięskiej. Niewykorzystany potencjał tego miejsca. Brak przestrzeni publicznej – przyuliczny skwerek to parking samochodowy. Brak powiązań przyrodniczych z pobliskim Parkiem Skaryszewskim. W pobliżu znajduje się ważny węzeł komunikacyjny – kolejowy Dworzec Wschodni i przyszyły przystanek metra – właściwie niewidoczny.
- C. Skrzyżowanie z ul. Mińską (0,55 km). Niewyeksploatowane powiązanie z pobliskim Soho Factory – awangardowym miejscem dla kultury i biznesu<sup>20</sup>. Zabudowa bardzo chaotyczna i zdegradowana, jedną z parcel zajmuje mało estetyczny bazar. Ogrodzony nowy budynek wytworzył martwą pierzeję z płotem i parkingiem.
- D. Skrzyżowanie z ul. Terespolską (1,55 km) – Ratusz dzielnicy Praga Południe i Sąd Rejonowy dla Pragi. Obok, w zabytkowym budynku Instytutu Weterynarii, mieści się siedziba *Sinfonii Varsovii*. Cały teren nieciekawym, zdominowany głównie przez parkingi. Brak aranżacji przestrzeni (ławek, itp.) Mógłby stać się ważnym węzłem o hybrydowej funkcji administracyjno-usługowo-kulturowej, ale tak nie jest. Po przeciwnej stronie, długi odcinek ulicy, na którym „nic się nie dzieje”, zabudowa bardzo zróżnicowana.
- E. Skrzyżowanie z ul. Podskarbińską (2,05 km) – znajduje się tu Centrum Promocji Kultury, odrestaurowany park, hala sportowa (obok obelisk poświęcony budowniczym Traktu Brzeskiego). „W drugiej linii” budynek dawnego kultowego kina „1 Maj” – obecnie zamieniony na MarcPol. Cały ten teren pozbawiony ławek

<sup>19</sup> Przystanek metra „Stadion Narodowy”, kolejowy „Stadion” (Kolei Mazowieckie i SKM), tramwaj, autobus.

<sup>20</sup> Soho Factory – unikatowe miejsce, zlokalizowane na dawnych terenach pofabrycznych przy ul. Mińskiej 25 -Zespół dawnych Zakładów Amunicyjnych „Pocisk” (później Warszawska Fabryka Motocykli, produkująca motory WSM, skutery „Osa”). Hale produkcyjne i magazyny zamieniono na pracownie projektowe, galerie sztuki, siedziby wydawnictw, stowarzyszeń i fundacji, restauracje i ekskluzywne mieszkania. Wśród placówek kulturalnych znajdują się: Muzeum Neonów, muzeum PRL-u, odbywają się warsztaty streetteatru itp.

zniechęca, jako miejsce interakcji społecznych. Cześć zieleńców wymaga modernizacji.

- F. Rondo Wiatraczna (2,5 km) – ogromny węzeł komunikacyjny (także linii podmiejskich, docelowo przystanek metra). Nieudane próby stworzenia „centrum”. Wybudowano tylko „Uniwersam Grochów”. Zlokalizowany wokół bazarek przyciąga dużo klientów, stając się platformą społecznych kontaktów dzielnicy. Przestrzeń zdegradowana, ogromny chaos przestrzenny, (który wprowadzają również nowe realizacje). Hałaśliwy obszar o niezidentyfikowanej przestrzeni nie zachęca do przebywania.
- G. Plac i bazar Szembeka (1,2 km na wschód od „ronda”). Dominantę przestrzenną stanowi kościół otoczony starymi kamienicami i zabudową socrealistyczną. Plac został zmodernizowany (2012 r.), m.in. zamontowano oświetlenie w postaci lamppionów i podświetlone fontanny. Szkoda, że nie przeprowadzono rewitalizacji pobliskiej zabudowy. Brak ciekawych punktów usługowych w parterach (jedną z pierzei placu zajmuje poczta) powoduje, że przestrzeń jest martwa i nie przyciąga okolicznych mieszkańców. Dużo większy ruch można zaobserwować na pobliskim bazarku, który przez 70 lat był miejscem spotkań i plotek mieszkańców. Obecnie bazar działa już szcątkowo, wyparty przez CH Szembeka – wielofunkcyjną halę handlową.
- H. Centrum handlowe „King Cross” i węzeł Marsa (3 km od „ronda”). Stopniowo ulica coraz bardziej staje się arterią komunikacyjną, którą można sforsować tylko przez kładki z wiecznie popsutymi windami, co uniemożliwia starszym osobom przejście na drugą stronę ulicy. Zabudowa mieszkaniowa coraz bardziej ustępuje miejsca usługowo-przemysłowej (Lidl, stacje samochodowe i benzynowe, drobne warsztaty, itp.). Kompleks Galerii King Cross (Auchan) wraz z Castoramą tworzy największy zespół handlowy Grochowa i generuje znaczny ruch samochodowy. Z powodu degradacji historycznych rejonów, w tym ulicy Grochowskiej i braku przestrzeni publicznych, życie społeczne przeniosło się do galerii. „Anty-centrum” stało się głównym miejscem kontaktów towarzyskich i spotkań mieszkańców. Rejon ten to również istotny węzeł komunikacyjny (pętla tramwajowa – Gocławek) z ogromnymi parkingami obsługującymi supermarkety. Układ przestrzenny sygnalizuje, że zbliżamy się do końca miasta. Ulica Grochowska, przechodzi w ul. Płowiecką z wielopoziomowym węzłem Marsa.



Fot. 3. - a), b) nijaka i zdegradowana przestrzeń przed teatrem, c) fabryka Wedla i Rogatki Grochowskie, d) Soho Factory, i w głębi nowa zabudowa, e) martwa przestrzeń przed Urzędem, f) Hala sportowa - brak przestrzeni publicznych, g) niezagospodarowana przestrzeń wokół Ronda Wiatraczna, h) zmodernizowany, ale martwy plac Szembeka, i) bazarek Szembeka, zdegradowana, ale żywa przestrzeń, j) parkingi i CH King Cross „ - antycentrum

Fot. Autorki, 2015.



## 5. Możliwości przekształceń funkcjonalno-przestrzennych ulicy Grochowskiej, jako centrum dzielnicy

Współczesne trendy światowe pokazują, że nastąpił odwrót od XX-wiecznych zasad inżynierii ruchu, które nakazywały zwiększać pojemność dróg, w celu umożliwienia samochodom bezwypadkową jazdę z dużą prędkością. Wiele miast przekształca drogi w piesze strefy oraz ogranicza ruch samochodowy w centrum na rzecz komunikacji rowerowej i transportu zbiorowego<sup>21</sup>. Przedstawione analizy zagospodarowania przestrzennego wokół ulicy Grochowskiej wykazały ogromne zaniedbanie tego ważnego, historycznego obszaru. Rewitalizacja i ożywienie społeczne może generować gospodarczy rozwój tego rejonu, co może być wykorzystane w jego promocji [Wojnarowska 2011, s. 18]. Jednym z najważniejszych zadań w celu „przywrócenia życia ulicy Grochowskiej” jest ograniczenie ruchu samochodów indywidualnych (kierując je na obwodnice), gdyż „samochody są w stanie pozbawić ulice własnej tożsamości i życia społecznego” [Montgomery 2015, s. 237].



Ryc. 6. SUiKZP Warszawy Uwarunkowania i Kierunki

Źródło: [<http://www.um.warszawa.pl>].

Zatwierdzone SUiKZP Warszawy proponuje rozwiązania układu komunikacyjnego dzielnicy, w którym ul. Grochowska i Al. Waszyngtona obniżą swoją rangę z ulicy głównej na ulice zbiorcze, co jest perspektywą pozytywną. Bardzo niekorzystna wyda-

<sup>21</sup> Spektakularne przekształcenia ulic, tak aby wyeliminować lub zminimalizować ruch samochodów to np. zamiana ulicy Strøget w Kopenhadze na pasaż pieszy, strefy uspokojonego ruchu w Londynie i Paryżu, budowa Bulwaru Cheonggyecheon w Seulu, gdzie w miejscu wielopasmowej drogi rozcinającej miasto itp. stosując np. wysokie opłaty za wjazd i parkowanie (w Londynie zmniejszyło to liczbę samochodów o 18%). Uzyskane fundusze przeznaczono na poprawę komunikacji drogowej [Ghel 2014, s. 9-11).

je się jednak kontynuacja Al. Stanów Zjednoczonych, jako ulicy „głównej przyspieszonej” przez Rondo Wiatraczna i ulicę Wiatraczną. Budowa drogi przyspieszonej w tym miejscu brutalnie rozetnie historyczny układ dawnego Grochowa z jeszcze zachowaną dawną parcelacją i pogorszy standard zamieszkania mieszkańców w tym rejonie.

Modernizacja ulicy Grochowskiej, w tym istniejącej trakcji tramwajowej oraz wprowadzenie cichobieżnych pojazdów szynowych jest ogromną szansą aktywizacji ulicy jako przestrzeni miejskiej. Wskazane byłoby pozostawienie tylko dwóch pasów ruchu samochodów (po 3,5 m) po każdej stronie linii tramwajowej (obecnie 3x3,5m). Trzeci pas powinien być przeznaczony na parkowanie pojazdów (2,3 m), chodnik dla wysiadających „bezpiecznik” (ok. 0,75 m), ścieżkę rowerową (2,0 m) i pas zieleni z drzewami o szerokości zmiennej w zależności od linii zabudowy. Przy takim rozwiązaniu, gdy z chodników znikną parkujące samochody, dla pieszych pozostanie przestrzeń o szerokości 3÷ 4 m., co umożliwi swobodne przemieszanie i aktywność miejską np. w postaci ogródków kawiarnianych.



Ryc. 7. Propozycja modernizacji ruchu na obszarze ul. Grochowskiej

Źródło: Opracowanie własne.

Ulica, aby mogła odgrywać rolę przestrzeni publicznej a nie technicznej musi umożliwiać swobodne, bez przeszkód przemieszczanie się jej użytkowników, ale przede wszystkim musi mieć atrakcyjne zagospodarowanie pod względem funkcjonalnym i estetycznym. Według badań Gehla [2014, s. 77, 129] dobra jakość przestrzeni, bogactwo detali, urozmaicenie frontów budynków na poziomie parteru sprawiają, że odległości do pokonania przez pieszych wydają się krótsze i ciekawsze. Szerokość fasad sklepów powinna wynosić ok. 6-7 m, co umożliwi najlepsze interakcje między kupującym i sprzedającym i jej użytkowanie wznosie. Badania „psychologii ulicy”

pokazują też, że jeśli małe rodzinne sklepiki ustępują miejsca pozbawionym wyrazu sklepom sieciowym i instytucjom z długimi „biernymi”, martwymi fasadami, to proces ten skutecznie eliminuje wszelkie przejawy życia społecznego i ma wpływ na stan zdrowia żyjących w pobliżu ludzi, zwłaszcza starszych [Montgomery 2015, s. 228]. Analizując układ funkcjonalny ulicy Grochowskiej na jej głównym, zachodnim odcinku, przy którym zlokalizowane są najważniejsze obiekty usługowe dzielnicy – od teatru „Powszechnego” do Ronda Wiatraczna (ok. 2,5 km długości), można zauważyć, jak wiele fasad jest „biernych”, nie oferujących nic ciekawego użytkownikom. Część z nich to witryny sklepów sieciowych, banków, poczty, aptek o długości 20-30 m, a także tylko budynków mieszkalnych bez usług w parterach. W pierzei ulicznej występuje wiele pustych, niezagospodarowanych placów (wykorzystywanych, jako zaplanowane i „dzikie parkingi”) oraz zdegradowanych terenów poprzemysłowych. Obecnie, przy tak intensywnym ruchu samochodowym, jakość zamieszkania w budynkach zlokalizowanych wzdłuż ulicy jest zła, ze względu na hałas i zanieczyszczenia, co nie skłania inwestorów do nowych inwestycji, szczególnie budynków w bezpośredniej pierzei ulicznej (ryc. 8).



Ryc. 8. Ulica Grochowska – inwentaryzacja fasad i przestrzeni wymagających modernizacji

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [mapa topograficzna – geoportal.gov.pl].

Zminimalizowanie chodnika przez parkujące samochody, długie martwe odcinki „gdzie nic się nie dzieje” powodują, że liczba użytkowników tej przestrzeni jest niewielka, co wpływa na rentowność okolicznych placówek usługowych, powodując ich eliminację. Działania mające na celu ograniczenie liczby samochodów, poszerzenie chodnika dla pieszych, wprowadzenie zieleni i ścieżek rowerowych oraz modernizacja linii tramwajowej na podstawie istniejących przystanków, mogą stać się sposobem na aktywizację przestrzeni ulicy i zwiększenie jej atrakcyjności i bezpieczeństwa, a przez to wzrost liczby użytkowników potencjalnych placówek usługowych. Ważnym problemem jest również wprowadzenie nowej zieleni i rewitalizacja istniejących, co ma szczególne znaczenie w systemie powiązań przyrodniczych między Parkiem Skaryszewskim a fragmentarycznie rozmieszczonymi małymi parkami i skwerami

dzielnicy. Tak zmodernizowana przestrzeń ulicy, uzupełniona infrastrukturą usługową, ciekawym detalem urbanistycznym i architektonicznym oraz miejscami miejskiej aktywności (np. ogródkami kawiarnianymi, skwerami z ławkami itp.) przywróci ulicy funkcje „centrum” i odda ją mieszkańcom Grochowa. Propozycja przekształceń może wydawać się szokująca, jednak przykład arterii Embarcadero Freeway<sup>22</sup> w San Francisco, pokazuje, że kierowcy szybko adaptują się do nowej sytuacji [Ghel 2014, s. 9], a odzyskana przestrzeń staje się źródłem aktywizacji gospodarczej i społecznej dzielnicy.



Fot. 4. Embarcadero Freeway w San Francisco, w 1960 r i 2003

Źródło: [[http://www.slate.com/articles/life/transport/features/2010/unbuilt\\_highways/san\\_francisco\\_the\\_embarcadero\\_freeway.html](http://www.slate.com/articles/life/transport/features/2010/unbuilt_highways/san_francisco_the_embarcadero_freeway.html)].

## Podsumowanie

Miasta XIX w., „zrównoważone i pełne życia” potrzebują zróżnicowanego i bogatego życia miejskiego i dobrze zaprojektowanych przestrzeni publicznych [Gehl 2010, s. 9, 63]. Muszą dążyć do eliminacji uciążliwego ruchu na rzecz transportów ekologicznych: zbiorowego i rowerowego i umożliwiać prowadzenie różnych aktywności społecznych [Ghel 2014, s. 75; Montgomery 2015, s. 236]. Centra miast i dzielnic to często wyludniające się przestrzenie zdegradowane, szczególnie gdy są to dzielnice historyczne z zabudową, która nie spełnia współczesnych standardów, jednak często świadczy o kulturowym krajobrazie miasta. Zabudowa ta dzięki pracom modernizacyjnym i rehabilitacyjnym może wzmocnić tożsamość dzielnicy. W wyniku prac rewitalizacyjnych, negatywne, skumulowane przez lata zjawiska w strefach centralnych można naprawiać i w efekcie dochodzi do „odzyskiwania przestrzeni” dla mieszkańców i potencjalnych turystów [Karwińska 2008, s. 52].

<sup>22</sup> Arteria uległa zniszczeniu podczas trzęsienia ziemi w 1989 r., okazało się, że można ją wyłączyć z ruchu, dziś w miejscu dawnej zatłoczonej arterii jest bulwar z tramwajami, drzewami i szerokimi chodnikami, a w innych miastach amerykańskich wykonywane są podobne adaptacje.



Na Kongresie Urbanistyki Polskiej w Łodzi padło stwierdzenie<sup>23</sup>, że obecnie następuje „zwrot w potrzebach mieszkańców”, gdzie nie tylko należy budować spektakularne obiekty, modernizować ściśle centra miast, ale działać na poziomie lokalnym, tworząc lokalne centra dzielnicowe, budując funkcjonalne zaplecze w strefie pieszego dojścia i innowacyjne miejsca pracy, tworzyć przytulne wnętrza z dominującą w nich zielenią. Zaproponowane wytyczne modernizacji ulicy Grochowskiej i odtworzenie jej funkcji centrotwórczych wpisują się w postawione tezy współczesnych trendów urbanistycznych, jak modernizacja starych zasobów i ochrona przestrzeni. Paradoksalnie, wieloletnie zaniedbanie tego rejonu daje szansą na jego modernizację według nowych, przyjaznych ludziom zasad. Szansą na realizację tych zamierzeń mogłaby być też partycypacja społeczna oraz wsparcie finansowe w ramach programów rewitalizacyjnych na bazie funduszy unijnych.

## Literatura

- Berger J., 2008, *Z przeszłości Gminy Wawer*. “Kronika Warszawy, nr 2.
- Chmielewski J. M., 1973, *Funkcjonalno-przestrzenne problemy ośrodków centralnych miast małych i średnich w Polsce*. Wyd. PW, Warszawa.
- Chmielewski J. M., 2001, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*. Oficyna Wyd. PW, Warszawa.
- Chmielewski J. M., 2010, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*. Oficyna Wyd. Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Czarnecki W., 1965, *Planowanie miast i osiedli*. PWN, Warszawa.
- Domaradzki K., 2013, *Przestrzeń Warszawy. Tożsamość miasta*. Oficyna Wyd. PW, Warszawa.
- Gehl J., 2014, *Miasta dla ludzi*. Wyd. RAM, Kraków.
- Gzell S., 2015, *Wykłady o współczesnej urbanistyce*. Oficyna Wyd. PW, Warszawa.
- Harasimowicz-Grodecka H., 2005, *Praga. Prawa strona Warszawy*. Wyd. Przedsiębiorstwa Rozwoju Warszawy, Holding-Wars SA, Warszawa.
- Heczko-Hyłowa E. (red.), 2005, *Koncepcja ReUrbanizacji*. Wyd. Instytutu Rozwoju Miast, Kraków.
- Jencks Ch., Kropf K., 2013. *Teorie i manifesty architektury współczesnej*. Wyd. Grupa, Sztuka Architektury, Warszawa.
- Karwińska A., 2008, *Gospodarka Przestrzenna. Uwarunkowania społeczno-kulturowe*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Kasprzycki J., 2004, *Korzenie miasta. Praga*. t. 3. Wyd. VEDA, Warszawa.

---

<sup>23</sup> Wykład prof. T. Ossowicza z Politechniki Wrocławskiej.

- Kochanowski M., 2004, *Miasto – wspólne dobro i zbiorowy obowiązek*, [w:] *Miasto – wspólne dobro i zbiorowy obowiązek*, M. Kochanowski, P. Lorens. „Urbanista”, Warszawa.
- Korzeń J., 2009, *Zasady nowego planowania i projektowania oraz zintegrowanego zarządzania przestrzenią*, [w:] *Nowa urbanistyka nowa jakość życia*, E. Cichy–Pazder, T. Markowski (red.). „Urbanista”, Warszawa.
- Kubicki P., 2014, *Mieszczanie i mieszczychy*. Polityka „Miasta i Ludzie”, nr 10.
- Liszewski S., 2012, *Geografia urbanistyczna*. PWN, Warszawa.
- Lorens P., 2007, *Znaczenie procesów rewitalizacyjnych we współczesnym rozwoju polskich miast*, [w:] *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*, P. Lorens (red.). „Urbanista”, Warszawa.
- Lorens P., 2008, *Główne tendencje przemiany struktury funkcjonalno–przestrzennej współczesnych miast*, [w:] *Komercjalizacja przestrzeni- charakterystyczne zjawiska*, P. Lorens, E. Ratajczyk–Piątkowska (red.). „Urbanista”, Warszawa.
- Lynch K., 2011, *Obraz miasta*. Wyd. Archivolta, Kraków.
- Majewska A., 2011, *Procesy urbanizacyjne na gruntach rolnych po 1995r.*, [w:] *Miasto zwarte Problem terenów granicznych*, S. Gzell (red). „Urbanistyka”, Zeszyty Naukowe PW, Warszawa.
- Majewska A., Denis M., 2014, *Współczesne przekształcenia osiedli mieszkaniowych w świetle zrównoważonego rozwoju*, [w:] *Współczesne uwarunkowania gospodarowania przestrzenią – szanse i zagrożenia dla zrównoważonego rozwoju*, A. Maciejewska. Oficyna Wyd. PW, Warszawa.
- Małachowicz E., 2007, *Konserwacja i rewaloryzacja architektury w środowisku kulturowym*. Oficyna Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Michalczyk Z., 2008, *Dzieje Pragi w literaturze varsavianistycznej*, [w:] *Odkrywanie warszawskiej Pragi. 360-lecie nadania praw miejskich*, Z. Michalczyk. Wyd. Hereditas, Warszawa.
- Montgomery Ch., 2015, *Miasto szczęśliwe*. Wyd. „Wysoki Zamek”, Kraków.
- Mórawski K., 2006, *Od Targowego do Jarmarku Europa*, [w:] *Warszawskiej Pragi Dzieje Dawne i Nowsze*. Wyd. Jeden Świat, Warszawa.
- Nowakowski M., 1990, *Centrum miasta. Teoria, projekty, realizacje*. Wyd. Arkady, Warszawa.
- Paszkowski Z., 2011, *Miasto Idealne w perspektywie europejskiej i jego związku z urbanistyką współczesną*. Wyd. Universitas, Kraków.
- Pokropiński B., 2004, *Kolej Jabłonowska*. Wyd. Komunikacji i łączności, s. 12-23.
- Skalski K., 2000, *Rewitalizacja starych dzielnic miejskich*, [w:] *Rewitalizacja, Rehabilitacja, Restrukturyzacja. Odnowa miast*, Z. Ziobrowski (red.). Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, oddział w Krakowie, Kraków.
- Wojnarowska A., 2011, *Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich. Przykłady praktyczne*. Wyd. UŁ, Łódź.

Wolaniuk A., 2012, *Centra miast*, [w:] *Geografia urbanistyczna*, S. Liszewski. PWN, Warszawa.

## **Źródła Internetowe**

<http://urbnews.pl/raport-onz-world-urbanization-prospects-2014/>dostęp 20.11.15.

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Groch%C3%B3w\\_%28Warszawa%29](https://pl.wikipedia.org/wiki/Groch%C3%B3w_%28Warszawa%29).

<https://www.veturilo.waw.pl/lokalizacje>.

<http://grochow.pl/90-lat-temu-przejechal-pierwszy-tramwaj-ulica-grochowska,a1250>.

<http://www.um.warszawa.pl>.

<http://wyborcza.biz/biznes/1,100969,18411850,sejm-uchwalil-ustawe-o-rewitalizacji>.

[http://www.slate.com/articles/life/transport/features/2010/unbuilt\\_highways/san\\_francisco\\_the\\_embarcadero\\_freeway.html](http://www.slate.com/articles/life/transport/features/2010/unbuilt_highways/san_francisco_the_embarcadero_freeway.html).