

XI. POTRZEBY I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU WARSZAWY

Warszawa, dynamicznie rozwijająca się metropolia europejska – dążąc do osiągnięcia strategicznej roli w strukturze regionów Europy Środkowo - Wschodniej – problemy rozwoju rozwiązywać będzie z uwzględnieniem spójności i efektywności funkcjonowania struktury przestrzennej, przy równoczesnym uwzględnieniu partnerskiego udziału społeczeństwa w kształtowaniu zagospodarowania miasta.

Wzmocnienie rangi Warszawy w sieci metropolii europejskich wymaga stworzenia warunków przestrzennych dla trwałego i zrównoważonego rozwoju gospodarczego, społecznego, kulturowego i środowiskowego, który przyczyni się do wzrostu jakości i komfortu życia mieszkańców.

Jednym z ważniejszych zadań, przed jakimi stoi Warszawa jest uporządkowanie struktury przestrzennej miasta, po zniszczeniach II wojny światowej i dominacji funkcjonalizmu lat 60 - 80 tych XX wieku. Wyrazem tego będzie podkreślenie historycznej tożsamości i cech kulturowo-przyrodniczych miasta oraz dbałość o racjonalne wykorzystanie przestrzeni miasta, co pozwoli na zaprowadzenie trwałego ładu przestrzennego.

1. POTRZEBY I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU WARSZAWY

1. Na podstawie wyników analiz uwarunkowań wynikających z dotychczasowego zagospodarowania, należy stwierdzić, że:

W zakresie zagadnień społeczno gospodarczych:

- Warszawa ma ujemne wskaźniki przyrostu naturalnego, jednocześnie jednak w ostatnich latach wzrasta liczba migrantów, szczególnie ludzi młodych i dobrze wykształconych, co ma zasadnicze znaczenie dla kształtowania się struktury demograficznej mieszkańców miasta obecnie i będzie miało w przyszłości (jeśli trendy migracyjne zostaną utrzymane);
- Warszawa jest dużym rynkiem pracy; na ponad 850 tys. pracujących, jedna czwarta to osoby spoza miasta;
- Utrzymuje się wysoka dynamika rozwoju gospodarczego miasta, zwłaszcza w sektorze usług (Warszawa jest głównym ośrodkiem politycznym, gospodarczym i edukacyjnym w kraju, o najwyższym wskaźniku produkty krajowego brutto na mieszkańca – ponad 60 tys. zł/rok i najniższym wskaźniku bezrobocia 6%);
- Zmniejsza się skala działalności produkcyjnej, przyczyniając się tym samym do degradacji obszarów przemysłowych (tzw. „dzielnic przemysłowych”);
- Struktura urbanistyczna Warszawy nadal jest monofunkcyjna i ma charakter aglomeracji miejsko-przemysłowej, czyli występuje podział miasta na obszar centralny, duże dzielnice mieszkaniowe i zdegradowane dzielnice przemysłowe, które ulegają monofunkcyjnym przekształceniom w dzielnice usługowe;
- Występują duże obszary gruntów rolnych; ponad 10 % powierzchni miasta (połowa z nich nie jest użytkowana rolniczo);

W zakresie struktury przestrzennej.

- Jakość urządzenia i zagospodarowania ulic i placów miejskich oraz tras wjazdowych do miasta, tworzących układ przestrzeni publicznych jest niska;
- W strukturze przestrzennej miasta występują liczne wartościowe układy urbanistyczne i krajobrazowe, identyfikujące tożsamość historyczną miasta. Z drugiej jednak strony stan zabytków, a także jakość historycznych przestrzeni publicznych jest niezadowolająca;
- Wisła i Skarpa Warszawska stanowią unikalne wartości krajobrazowe w przestrzeni miasta, lecz niedostateczne formy ochrony i warunki zagospodarowania oraz urządzenia przyczyniają się do ich postępującej degradacji;
- Niezwykłą rolę w krajobrazie miasta pełnią lasy oraz układy hydrograficzne kanałów, rzek i jezior (i innych zbiorników wodnych), a także liczne parki występujące w dzielnicach śródmiejskich;

- Uciążliwości środowiska spowodowane są przede wszystkim nadmiernym hałasem i zanieczyszczeniami powietrza, a także efektywną antropopresją na atrakcyjne dla zabudowy mieszkaniowej tereny zieleni otwartej i tereny wymagające ochrony

W zakresie systemu transportowego:

- Sieć wewnątrzmijskiego transportu publicznego jest dobrze rozwinięta. Równie dobrze rozwinięty jest węzeł kolejowy obsługujący aglomerację warszawską. Natomiast niski jest standard usług transportu zbiorowego oraz niezadowolający jest stan techniczny infrastruktury tramwajowej i sieci kolejowej;
- Układ drogowy miasta jest czytelny; prostokątny w obszarze śródmiejskim i promienisty poza tym obszarem. Z drugiej strony, nie został wykształcony obwodowy układ drogowy, co powoduje, że jest on zorientowany głównie na obsługę dojazdów do centrum miasta;
- Zbyt mały – 4,2% - udział w sieci drogo-ulicznej tras wysokich klas, za mała jest również liczba przepraw mostowych. Stan techniczny dróg jest zły, brak jest nowoczesnego systemu zarządzania ruchem;

W zakresie infrastruktury inżynierskiej:

- Sieci infrastruktury wodociągowej, ciepłowniczej, elektroenergetycznej oraz gazowej są dobrze rozwinięte i posiadają rezerwy mocy dla nowych odbiorców;
- Sieć kanalizacyjna charakteryzuje się pełną dostępnością w dzielnicach centralnych, natomiast niski stopień kanalizacji występuje w dzielnicach obrzeżnych;
- Oczyszczalnia „Czajka”, położona na północy miasta, nie pokrywa potrzeb prawobrzeżnej części Warszawy, a ścieki z lewobrzeżnej, najbardziej zurbanizowanej, części miasta nie są oczyszczone.

2. Na podstawie uwarunkowań wynikających z opracowań planistycznych wyższego rzędu, należy stwierdzić, że:

- Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego w odniesieniu do nowych krajów członkowskich Unii Europejskiej wskazuje na potrzebę rozwoju dużych ośrodków miejskich, które mają pełnić rolę strategiczną w rozwoju peryferyjnych regionów Unii. W związku z tym, Metropolia Warszawska, jako miasto najbardziej wysunięte na wschód, ma szansę zdobyć pozycję „europejskiej lokomotywy rozwoju” wschodniej części obszaru Unii Europejskiej;
- Polityka przestrzenna kraju w odniesieniu do Warszawy wskazuje jednoznacznie, że Warszawa powinna osiągnąć status metropolii o znaczeniu europejskim i wskazuje na potrzebę wzrostu znaczenia aglomeracji warszawskiej, jako „bieguna rozwoju społeczno-gospodarczego” w układzie krajowym i międzynarodowym;
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego również wskazuje, że Warszawa stanie się ważnym ośrodkiem w sieci metropolii europejskich;
- Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego powinien uwzględniać to, że Warszawa powinna być miastem metropolitalnym przyciągającym prestiżem, różnorodnością i skalą możliwości inwestowania, funkcjonalnością, ofertą pracy i usług oraz atrakcyjnym otoczeniem.

Powyższe dokumenty, oprócz tego, że określają jaką rolę ma spełniać Warszawa, określają również działania jakie należy podjąć, aby osiągnąć status metropolii europejskiej.

Generalizując można powiedzieć, że w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego w Warszawie należy określić:

- warunki dla rozwoju sprawnych powiązań transportowych o znaczeniu krajowym, metropolitalnym i europejskim
- warunki powstawania wielofunkcyjnych struktur przestrzennych;
- zasady i narzędzia kształtowania i ochrony naturalnych wartości przyrodniczych oraz kulturowych
- zasady i narzędzia podniesienia jakości przestrzeni publicznych w mieście,
- warunki dla rozwoju nowoczesnej gospodarki opartej na wiedzy,



2. CELE POLITYKI PRZESTRZENNEJ

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania przyjęto poniższe założenia polityki zagospodarowania oraz cele polityki przestrzennej.

Założenia

- Pomimo „ostrzegawczych” prognoz demograficznych dotyczących rozwoju ludnościowego Warszawy, wynikających z ujemnych wskaźników przyrostu naturalnego należy przyjąć, że:
 - perspektywy rozwoju społeczno-gospodarczego są dobre, gdyż obserwuje się w Warszawie:
 - rozwój usług o wysokim stopniu specjalizacji,
 - wzrastającą liczbę migracji związanych z osiedlaniem się na stałe ludzi młodych, wykształconych (ponad 25.tys. osób w latach 2000-2003);
 - prawie dwukrotny wzrost liczby ludności przybywającej na pobyt czasowy;
 - dużą liczbę osób spoza miasta pracujących w Warszawie (150-170 tys.);
 - dobre są perspektywy dla kształtowania pożądanej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta ze względu na występowanie terenów kwalifikujących się do przekształceń i uzupełnień oraz dostępność terenów niezabudowanych (nowe tereny do zabudowy poza strefą zurbanizowaną wynoszą ok.100 km²);
- Analiza założonych chłonności dotyczących zagospodarowania poszczególnych obszarów wskazuje, że na terenie Warszawy może zamieszkać do 3.000.000 osób (Metropolia – 5-6 mln.);
- Identyfikacja obszarów wartościowych w zakresie dziedzictwa kulturowego i przestrzeni publicznych, które stanowią o jakości struktury przestrzennej miasta, będzie podstawą do opracowania programów rewitalizacji i rewaloryzacji w mieście;
- Identyfikacja wartości przyrodniczych Warszawy i określenie zasad ich ochrony pozwoli na podniesienie jakości życia mieszkańców i podkreślenie walorów krajobrazowych charakteryzujących przestrzeń miasta.

Rozwój Warszawy jako „Miasta - Metropolii Europejskiej” polegać będzie na zapewnieniu warunków przestrzennych dla trwałego zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego, ochronie dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz osiągnięciu europejskich standardów warunków życia mieszkańców, co w efekcie powinno przyczynić się do podniesienia rangi Warszawy w sieci miast Unii Europejskiej.

Cele polityki przestrzennej

Ww. założenia oraz cele strategiczne ujęte w „Strategii Rozwoju Warszawy” stały się podstawą do sformułowania następujących celów polityki przestrzennej:

1. Zapewnienie trwałego ładu przestrzennego na obszarze miasta poprzez:

- Wskazanie obszarów i określenie zasad dla tworzenia wielofunkcyjnych struktur urbanistycznych z uwzględnieniem obecnego stanu zagospodarowania i różnorodności funkcjonalnej obszarów;
- Określenie zasad porządkowania i kształtowania elementów tworzących strukturę przestrzenną miasta;
- Wyznaczenie obszarów koncentracji usług i zwiększenie udziału centrotwórczych funkcji miejskich, w szczególności w centralnych obszarach prawobrzeżnej Warszawy
- Określenie standardów zagospodarowania poszczególnych obszarów miasta poprzez ustalenie granicznych parametrów.

2. Ochrona istniejących i tworzenie nowych elementów zrównoważonego rozwoju miasta w przyszłości poprzez:

- Wypracowanie spójnego modelu rozwoju przestrzennego miasta umożliwiającego realizację wizji rozwoju Warszawy jako metropolii o znaczeniu międzynarodowym. Model ten zawierać będzie wskazania dotyczące:
 - obszarów przeznaczonych dla rozwoju funkcji usługowych służących współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej w ramach sieci metropolii krajowych i europejskich (obszary w jakich będą realizowane centra kongresowe, hale wystawienniczo - targowe, obiekty służące organizowaniu imprez naukowych, kulturalnych i sportowych),
 - terenów na których będzie realizowane budownictwo mieszkaniowe,
 - obszarów wymagających ponownego zagospodarowania (w tym szczególnie terenów przemysłowych i miejskich nieużytków), w tym w szczególności na cele usługowe i mieszkaniowe,
 - rozwoju nowoczesnej gospodarki o zaawansowanych technologiach (parki technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości).

3. Określenie zasad kształtowania i ochrony oraz rozbudowa systemu obszarów chronionych o walorach urbanistycznych, kulturowych i przyrodniczych, powiązane jednoznacznie określeniem warunków dopuszczalnego zainwestowania na tych obszarach (co w bezpośredni sposób wpływa na kształtowanie się wizerunku miasta jako przestrzeni znaczącej, nacechowanej specyficzną symboliką i utożsamianą z określonymi funkcjami).

4. Określenie zasad kształtowania i ochrony oraz rozbudowa systemu przyrodniczego miasta oraz ochrona jakości i zasobów środowiska.

5. Usprawnienie i rozwój systemu transportowego, zapewniającego warunki dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i cywilizacyjne, poprzez

- określenie kształtu układu drogowo-ulicznego zorientowanego na sprawną obsługę powiązań zewnętrznych z układem dróg krajowych i wewnętrznych, w szczególności międzydzielnicowych;
- określenie sieci drogowo-rowerowych;
- określenie zintegrowanego systemu komunikacji szynowej (metro, tramwaj, kolej), ze wskazaniem rejonów lokalizacji węzłów przesiadkowych i parkingów „Parkuj i jedź”;
- wyznaczenie stref zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów;
- wyznaczenie lokalizacji zajezdni tramwajowych i autobusowych oraz centrów obsługi ruchu towarowego;
- wskazanie obiektów transportu lotniczego.

6. Poprawa funkcjonowania i rozwój systemów infrastruktury technicznej.