

MAGDALENA DUDA*, PAWEŁ TRĘBACZ**

Regeneracja struktury przestrzennej terenów po-kolejowych na przykładzie warszawskiej Pragi

Regeneration of the spatial structure of post-railway areas on the example of Warsaw district of Praga

Streszczenie:

Obserwacja doświadczeń polskich miast posiadających tereny kolejowe pokazuje, że pomimo niewątpliwych zalet kolej przyczyniła się do wzmocnienia podziałów przestrzennych i odseparowania poszczególnych obszarów. W dobie postępu technologicznego, tunelowanie linii kolejowych w centrach miast ułatwia proces inwestowania na tych wcześniej problemowych, ale eksponowanych obszarach w krajobrazie miasta i przyczynia się do ich rewitalizacji.

Celem artykułu jest przybliżenie metody pracy nad zdegradowanym terenem po-kolejowym w niespójnej strukturze przestrzennej miasta i wykazanie w jaki sposób skuteczne projektowanie wspiera proces rewitalizacji dopełniając działania społeczne. Na wariantowych, studialnych przykładach przeanalizowano teren linii kolei wileńskiej i terenów okalających zlokalizowanych w warszawskiej dzielnicy Praga Północ. Artykuł wpisuje się w debatę dotyczącą właściwego wyznaczenia obszaru rewitalizacji na podstawie wiarygodnych danych zaczerpniętych z analiz uwarunkowań istniejących i projektowanych przeprowadzonych w kontekście przestrzenno-funkcjonalnym większych jednostek urbanistycznych.

Abstract:

Observation of experiences of Polish cities with railway areas shows that despite its unquestionable advantages, railway contributed to the strengthening of spatial divisions and the separation of individual areas. In the era of technological progress, tunneling of railway lines in city centers facilitates investment process in these previously problematic but exposed areas in the city landscape and contributes to their revitalization.

The aim of this article is to present methods of work on a degraded post-railway area in an incoherent spatial structure of the city and to show how the effective design supports the revitalization process by complementing social activities. Based on variant, study examples, the area of the Vilnius railway line and the surrounding areas located in the Warsaw district of Praga Północ have been analyzed. The article is a part of the debate on the proper designation of the revitalization area on the basis of reliable data taken from the analyzes of existing and planned conditions in the spatial and functional context of larger urban units.

Słowa kluczowe: struktura przestrzenna miasta, program rewitalizacji, tereny zamknięte, zrównoważony rozwój, obszar zdegradowany, większa jednostka urbanistyczna

Keywords: spatial structure of the city, revitalization program, closed areas, sustainable development, degraded area, larger urban unit

Wprowadzenie

Od objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego zamkniętych terenów kolejowych, na podstawie art. 14 ust. 6. Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym¹ minęła już przeszło dekada², a tereny kolejowe, szczególnie te usytuowane w centrach miast, w większości przypadków nadal nie posiadają atrakcyjnej wizji rozwoju w polityce przestrzennej miasta i pozostają przeszkodą w dążeniu do spójności struktury przestrzennej sąsiadujących z nimi rejonów. Każde nowoczesne miasto ma

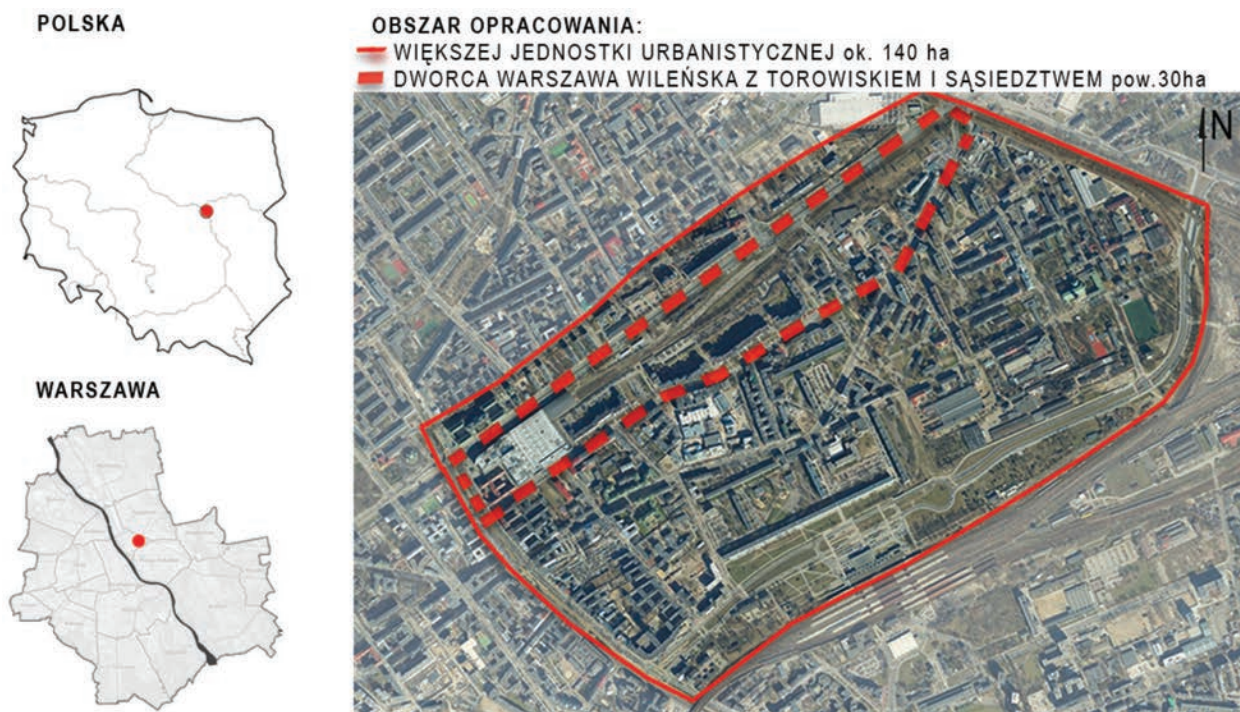
Introduction

Since the inclusion of closed railway areas in local spatial development plans, on the basis of Art. 14 item 6. of the law of 27th March 2003 on spatial planning and development¹ over a decade has already passed² and railway areas, especially those located in city centers, in most cases still do not have any vision of attractive development in the city's spatial policy and remain an obstacle in striving for the coherence of spatial structure of the neighboring areas. Every modern city has an amazing amount of vacant, unused land in its

niesamowitą ilość pustych, niewykorzystanych gruntów w centrum miasta (Trancik, 1986, 1). Rewitalizacja zapomnianych i zdegradowanych miejsc jest wielkim wyzwaniem dla lokalnych władz (Nitavska, Skujane, 2019). Według danych Instytutu Rozwoju Miast, aż 20% obszarów miejskich w Polsce (zamieszkałych przez ok. 2,4 miliona ludzi) można określić mianem obszarów zdegradowanych (Kotacz, Wielgus, 2016, 5). A wobec braku decyzji samorządu co do kierunków rozwoju polityki przestrzennej miasta, tereny linii kolejowych pozostają ugorami miejskimi – swego rodzaju „ziemią niczyją” w kontekście nie własnościowym, ale zarządzania przez społeczność zamieszkującą dane terytorium i jego najbliższe okolice (il.1). Analizując wiele dużych miast amerykańskich, już w latach 60-tych XX wieku, Roger Trancik identyfikował tzw. „lost space” – przestrzeń zagubioną. Przestrzenie te mogą mieć charakter poprzemysłowy poprzez związek z dworcami kolejowymi oraz powiązane z nimi terenami torowisk, składów i magazynów. Takie poprzemysłowe kompleksy są często usytuowane w miejscach, które obecnie stają się atrakcyjne i znajdują się blisko dynamicznie rozwijającego się centrum. To oznacza, że kompleksy te wcześniej nieużywane, teraz mogą być odnowione i poddane ponownemu wykorzystaniu (Orlenko, Ivashko et al., 2020). Z tego punktu widzenia, dla struktury miasta optymalne byłoby, aby ww. antymiejskie tereny transportowe mogły przekształcić się w tereny przeznaczone pod inwestycje, jednocześnie wpisując się w politykę miejską opartą na koncepcji zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój miasta w mniejszym stopniu może być utożsamiany z podtrzymaniem rozwoju, o którym mowa w raporcie *Nasza wspólna przyszłość* (Brundtland, 1987), a w większym z kształtowaniem określonych relacji czy też poszukiwaniem pewnej równowagi między poszczególnymi sferami tego rozwoju: społeczną, ekonomiczną, ekologiczną i przestrzenną (Mierzejewska, 2015, 6). Rozumiejąc miasta jako organizm o wielokrotnie złożonej strukturze (Chmielewski, 2010, 26), uzasadnione jest nazywanie regeneracją działań służących jego wieloaspektowej odnowie. Należy podkreślić, że proces regeneracji ma charakter ciągły (Roberts, Sykes, 2000, 6), oparty na aktywnej polityce rozwojowej, dotyczącej m.in. odzyskiwania terenów poprzemysłowych (*brownfields*). Ponieważ regenerację miasta można traktować jako relacje pomiędzy uwarunkowaniami struktury fizycznej i społeczną reakcją na nie (Roberts, Sykes, 2000, 12), jednym z najtrudniejszych wyzwań w kształtowaniu przestrzeni miasta jest zapewnienie ram dla interakcji międzyludzkiej: do spotkania z innymi, do odnalezienia poczucia zakorzenienia wspólnoty, tworzenia miejsc różnorodnych, gdzie ludzie będą czuli się bezpieczni, każdy będzie mógł odnaleźć właściwe dla siebie proporcje prywatności i przynależności (Prokopska, Martyka, 2017). Udaną regenerację miejską można uzyskać tylko wtedy, kiedy ludzie staną się świadomi istnienia tego nowego produktu (jakim jest zrewitalizowana przestrzeń publiczna z sąsiedztwem) i uznają, że posiadają oni rzeczywiste korzyści (Bennett, Savani, 2003). Jednym z warunków

downtown core. (Trancik, 1986, 1). Revitalization of forgotten and degraded places is a great challenge for local governments (Nitavska, Skujane, 2019). According to the Institute for Urban Development, up to 20% of urban areas in Poland (inhabited by about 2.4 million people) can be described as degraded areas (Kotacz, Wielgus, 2016, 5). In the absence of a decision of the local government as to the directions of development of the city's spatial policy, the areas of railway lines remain urban fallow land, a kind of "no man's land" not in the context of ownership, but in the context of management by the community inhabiting a given territory and its immediate vicinity. Analyzing many large American cities, Roger Trancik identified already in the 1960s so-called "lost space". These spaces can be post-industrial in nature through their association with railroad stations and accompanying areas of tracks, depots, and warehouses. Such post-industrial complexes are often located on sites that are currently considered attractive and are close to city centers that enjoy dynamic development, which means that those complexes which were previously unused are now being restored and undergo adaptive reused (Orlenko, Ivashko et al., 2020). For the city structure, it would be optimal if a.m. anti-urban transport areas could be transformed into investment areas, at the same time being in line with an urban policy based on the concept of sustainable development. Sustainable city development, to a lesser extent, can be identified with support for development referred to in the report *Our Common Future* (Brundtland, 1987), and to a greater extent with shaping of specific relations or searching for a certain balance between the various spheres of this development: social, economic, ecological and spatial (Mierzejewska, 2015, 6).

As we understand the city as an organism with multiple complexities (Chmielewski, 2010, 26), it is justified to give a name to the regeneration activities aimed at its multi-faceted renewal. It should be emphasised that the regeneration process is continuous (Roberts, Sykes, 2000, 6), based on an active development policy, including brownfields recovery. Since urban regeneration can be viewed as the relationship between urban physical conditions and and social response (Roberts, Sykes, 2000, 12), one of the most difficult challenges in shaping urban space is to provide a framework for human interaction: to meet others, to find a sense of a community with deep roots, to create various places where people will feel safe, everyone will be able to find the right proportions between privacy and belonging (Prokopska, Martyka, 2017). Successful urban regeneration can only be achieved when people become aware of this new place product (i.e., a revitalized public space with a neighbourhood) and recognize that they possess real benefits (Bennett, Savani, 2003). One of the conditions for successful regeneration is the implementation of a strategy to create a network of public

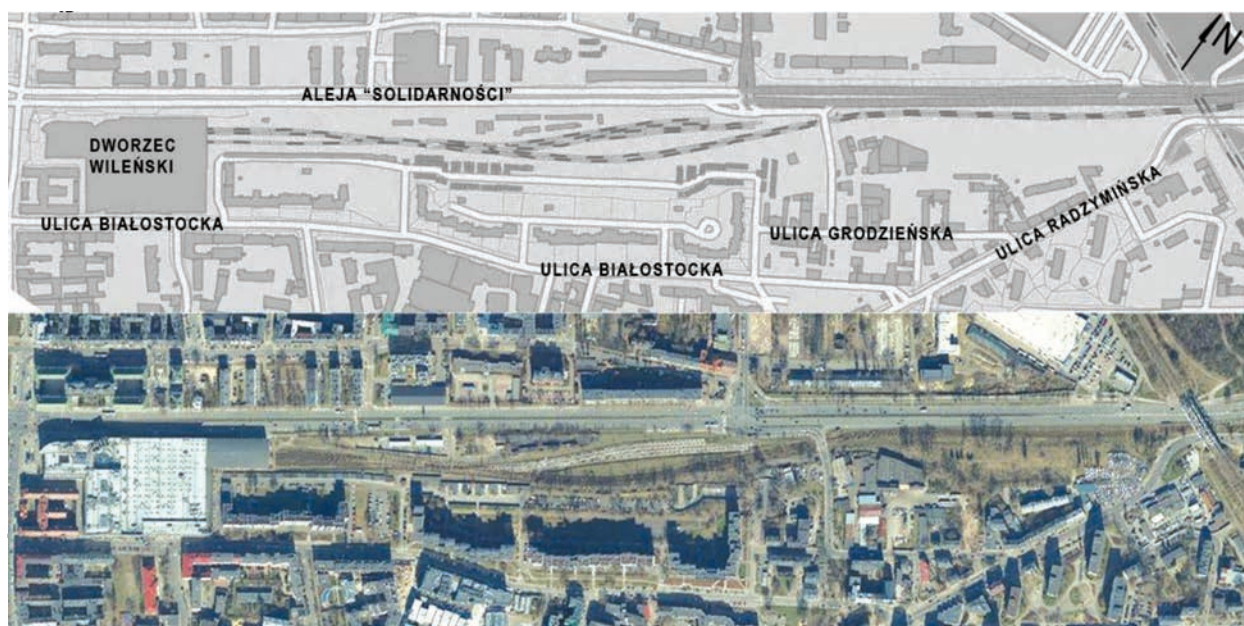


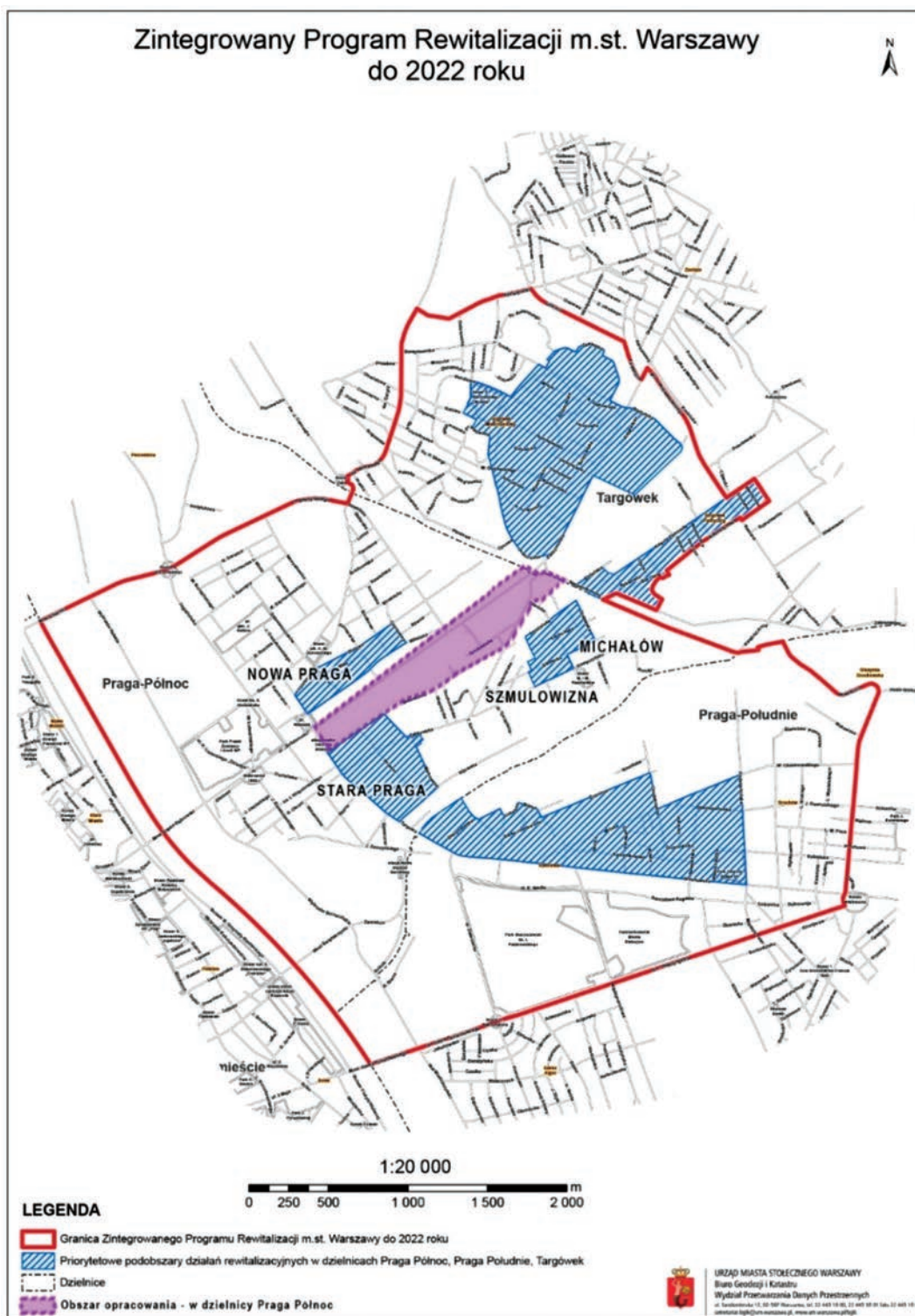
il. 1. Lokalizacja obszaru opracowania (źródło: własne na podstawie <http://ukosne.um.warszawa.pl/> dostęp12.04.2021)
 ill. 1. Localization of the study area. (source: own elaboration on the basis of <http://ukosne.um.warszawa.pl/>)

ków udanej regeneracji jest wdrożenie strategii służącej stworzeniu sieci przestrzeni publicznych wspierającej budowę zwartego i wielofunkcyjnego miasta, przyjaznego dla pieszych (Lehmann, 2019, 133). Omówienie drogi projektowej zakładającej jako swą podstawę szereg analiz, wykonanych dla większej jednostki urbanistycznej wchodzącej w skład granic Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 r., jest refleksją na temat pozytywnych rozwiązań przestrzenno-funkcjonalnych wobec zdefiniowanych wcześniej negatywnych zjawisk w tej sferze³ dla priorytetowych podobszarów działań rewitalizacyjnych w dzielnicy Praga Północ, gdzie zlokalizowany jest omawiany szczegółowo w case study obszar opracowania (il.1 i 2).

spaces that supports the construction of a compact, walkable and mix-use city (Lehmann, 2019, 133). Discussion on the design path which accepts as its basis a series of analyzes conducted for a larger urban unit included within the limits of the Integrated Revitalization Program for the Capital City of Warsaw until 2022, is a reflection on the positive spatial and functional solutions with regard to the previously defined negative phenomena in this sphere³ for the priority sub-areas of revitalization activities in Praga Północ district, where the study area, discussed in detail in the case study, is located (Fig. 3). In connection with the multifunctional transport hub at Warszawa Wileńska railroad station and the flow

il. 2. Stan zagospodarowania (źródło: własne na podstawie <http://ukosne.um.warszawa.pl/> dostęp12.04.2021)
 ill. 2. The current state of development. (source: own elaboration on the basis of <http://ukosne.um.warszawa.pl/>)





il. 3. Zintegrowany Program Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 roku (źródło: opracowanie własne na podstawie www.rewitalizacja.um.warszawa.pl/obszar-zpr) z zaznaczonym przez autorów obszarem opracowania – kolor fioletowy

Kryzysowy obszar w dzielnicy Praga Północ o powierzchni 670 ha, stanowiący 58,6% powierzchni dzielnicy ma charakter zdecydowanie mieszkaniowy (Zintegrowany Program Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 roku, 2016:33). W jego skład wchodzi trzy podobszary bezpośrednio graniczące ze szczegółowym obszarem opracowania omówionym w case study – terenem kolejowym wraz z dworcem Warszawa Wileńska wraz z terenami przyległymi powyżej 30 ha. Wybrane podobszary w dzielnicy Praga Północ to: podobszar Stara Praga 26 ha, podobszar Nowa Praga 11,45 ha i podobszar Szmulowizna – Michałów 11 ha

ill. 3. Integrated Revitalization Program for the Capital City of Warsaw until 2022 (source: www.rewitalizacja.um.warszawa.pl/obszar-zpr) with the study area marked by the authors – in purple

The crisis area in Praga Północ with an area of 670 ha, constituting 58.6% of the district's area, is definitely residential (Integrated Revitalization Program for the Capital City of Warsaw until 2022, 2016: 33). It consists of three sub-areas directly adjacent to the detailed study area discussed in the case study – a railway area with the Warszawa Wileńska railway station and the adjacent areas of over 30 ha. Selected sub-areas in Praga Północ district are: Stara Praga sub-area of 26 ha, Nowa Praga sub-area of 11.45 ha and Szmulowizna – Michałów sub-area of 11 ha.

W związku z wielofunkcyjnym węzłem komunikacyjnym przy dworcu kolejowym Warszawa Wileńska i przepływie pasażerów transportu publicznego struktura urbanistyczna musi być czytelna i pojemna oraz bezpieczna. Podobne założenia wymieniane są również w przypadku przeprowadzonego z sukcesem, podobnego w zakresie obszarowym i tematycznym, projektu Kind's Cross. Projekt ten uwzględniał potrzeby komunalne, mieszkaniowe i kwestie ochrony dziedzictwa, które stały się elementem budowy tożsamości miejsca (Jóźwik, 2018). Dla tytułowej „regeneracji” czyli szeroko rozumianych działań projektowych w skali urbanistycznej, służących przekształceniu zaniedbanych terenów poprzez zmianę zagospodarowania i sposobu użytkowania (Lehmann, 2019, 3) omawianego w case study utraconego obszaru miasta, problem tożsamości i świadomego kształtowania struktury przestrzeni jest sprawą priorytetową. Dążenie do poprawy jakości miejsca zamieszkania lokalnej społeczności, gdzie wykluczenie ma zostać zastąpione integracją, ukierunkowane jest na wzmocnienie społeczności, a w rezultacie i miasta. Oparta na kontekście urbanistycznym interakcja człowiek z uformowanym przez niego środowiskiem stanowi silną podstawę dla kreacji Empatycznego Miasta (Biloria, 2021), gdzie rozwój nastawiony jest przede wszystkim na realizację potrzeb człowieka, a struktura przestrzenna tworzy spójny, współzależny i wspierający system.

Analizy uwarunkowań zjawisk przestrzenno-funkcjonalnych wyrażone przez wskaźniki jakościowe dla większej jednostki urbanistycznej

Rewitalizacja, zgodnie z art. 2 ust. 1 Ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji⁴, „stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji”. Zgodnie z art. 4 ustawy o rewitalizacji, w celu opracowania diagnoz służących [...] wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji [...] wójt, burmistrz albo prezydent miasta prowadzi analizy, w których wykorzystuje obiektywne i weryfikowalne mierniki i metody badawcze dostosowane do lokalnych uwarunkowań. Ustawa deleguje zatem zdefiniowanie mierników do zadań samorządów. Mierniki (miary, wskaźniki określające wielkość, jakość lub wartość czegoś, kryterium oceny jakiegoś zjawiska)⁵ powinny być zbierane w taki sposób, by możliwa była ich weryfikacja. Inny badacz, posługujący się tymi samymi metodami, na podstawie tych samych danych powinien osiągnąć taki sam wynik (Delimitacja, 2016, 24). Kluczowym problemem dla gmin jest brak danych z zakresu zjawisk przestrzenno-funkcjonalnych. Aby skutecznie wprowadzać działania naprawcze należy najpierw zinwentaryzować ilość i jakość zjawisk przestrzenno-funkcjonalnych w granicach gminy, miasta i większej jednostki urbanistycz-

of public transport passengers, the urban structure must not only be safe, but also legible and capacious. Similar assumptions are also mentioned in the case of the Kind's Cross project, successfully carried out, similar in area and theme. This project addressed communal needs, housing and heritage preservation issues that became part of the construction of place identity (Jóźwik, 2018). For the eponymous “regeneration” – urban renewal projects that transform a large part of a city within a designed renewal area by developing and changing the use of the land (Lehmann, 2019, 3) – discussed in the case study of a lost urban area, the problem of identity and conscious shaping of the structure of space is a priority. The aim to improve the quality of the place where the local community lives, where exclusion is to be replaced by integration, is directed towards strengthening the community and, as a result, the city. A human-environment-interaction based urban context thus emerges as a strong underpinning for the Empathic city (Biloria, 2021), where development is primarily oriented towards the realization of human needs and the spatial structure forms a coherent, interdependent and supportive system.

Analizes of the determinants of spatial and functional phenomena expressed by qualitative indicators for a larger urban unit

Revitalization, in accordance with Art. 2, item 1 of the Law of 9th October 2015 on revitalization⁴, “is a process of recovering degraded areas from the crisis state, carried out in a comprehensive manner, through integrated activities for the benefit of the local community, space and economy, territorially focused, carried out by revitalization stakeholders on the basis of a municipal program of revitalization”. In accordance with Art. 4 of the Law on Revitalization, in order to develop diagnoses aimed at [...] designation of a degraded area and revitalization area [...] the head of the commune (wójt), mayor or president of the city conducts analyzes in which he uses objective and verifiable measures and research methods adapted to local conditions. Therefore, the law assigns the task of defining of measures to local governments. Measures (measures, indicators determining the size, quality or value of something, criterion for assessing a phenomenon)⁵ should be collected in such a way that their verification will be possible. Another researcher using the same methods, on the basis of the same data, should achieve the same result (Delimitacja, 2016, 24). The key problem for communes is the lack of data on spatial and functional phenomena. In order to effectively implement remedial measures, it is necessary first to take inventory of the quantity and quality of spatial and functional phenomena within the commune, the city and a larger urban unit, and then, to adopt criteria for designing of that space. Exemplary quantitative indicators for the spatial and functional sphere (Delimitacja, 2016, 49), as shown in the literature analysis of many revitalization programs for Polish

nej, a następnie przyjęć kryteria w projektowaniu tej przestrzeni. Przykładowe wskaźniki ilościowe dla sfery przestrzenno-funkcjonalnej (Delimitacja, 2016, 49), jak wynika z analizy literaturowej wielu programów rewitalizacji dla miast polskich, są pozyskiwane z zasobów własnych baz opracowywanych w gminach i stosunkowo często brane pod uwagę. Natomiast wskaźniki jakościowe, dotyczące oceny przestrzeni są pozyskiwane dużo rzadziej, gdyż są zdobywane poprzez wywiady z ekspertami, sondaż wśród mieszkańców, a także obserwacje specjalistów. Jak przekonywał prof. Krzysztof Domaradzki⁶ bardzo istotna jest dbałość o analizę przestrzeni w szerszym kontekście obszarowym, badanie czynników urbanistycznych wraz z wyznaczeniem stref problemowych, formułowanie konkretnych wniosków projektowych dających już na etapie analiz propozycję przekształceń i aranżacji, rozpisywanie wytycznych i konsekwentne prowadzenie prac projektowych w sposób architektoniczny, czyli z wyobrażeniem

cities, are obtained from resources of own databases developed in municipalities and relatively frequently taken into account. On the other hand, qualitative indicators related to the assessment of space are obtained much less frequently, as they are obtained through interviews with experts, a survey among residents, as well as observations of specialists. As prof. Krzysztof Domaradzki⁶ argued, it is very important to take care of the analysis of space in a broader area context, to study urban factors together with the designation of problem zones, to formulate concrete design conclusions which, already at the stage of analysis, provide a proposal for transformations and arrangements, to write guidelines and to consistently conduct design works in an architectural manner, i.e. with the image of buildings (concrete architecture) organizing the form of urban space and the city landscape (Duda, 2021). Based on literature studies of communal revitalization programs and urban studies conducted by

Tabela 1. Przykładowe wskaźniki jakościowe dla sfery przestrzenno-funkcjonalnej. Źródło: opracowania własne

zjawisko	wskaźnik
jednorodność podobszarów	wyodrębnienie obszarów o jednorodnym charakterze z podziałem na skalę tej homogeniczności (1-słaba, 2-średnia, 3-dobra);
miejsca węzłowe	wskazanie generatorów ruchu (komunikacji kołowej – dworce, przystanki: Kolej, A, T, parking samochodowy, parking rowerowy, główne skrzyżowania oraz komunikacji pieszej – place o roli centrotwórczej, rynki, targowiska, itp.);
elementy charakterystyczne w tkance miejskiej	oznaczenie dominant wysokościowych (np. wież, kominów), zabytkowych obiektów, dominant plastycznych (fontann, rzeźb, itp.) elementów charakterystycznych dla danego obszaru związanego z tradycją miejsca i jego tożsamością, obiekty kulturalne, religijne;
zasady artystyczne i kompozycyjne	oznaczenie osi kompozycyjnych, widokowych, otwarć widokowych, ekspozycji krajobrazowych, wyróżniających się pierzei ulicznych i poszczególnych wybitnych elewacji;
funkcje budynków	rozdzielenie funkcji usługowej handlowej, usługowej biurowej i mieszkaniowej z zaznaczeniem usług w parterach budynków;
dostępność terenów otwartych	wyodrębnienie terenów zieleni publicznej ogólnodostępnych z podziałem na skalę tej homogeniczności (1-słaba, 2-średnia, 3-dobra) np.: parków, skwerów, ogródków jordanowskich, placów zabaw, siłowni plenerowych.

Table 3. Examples of qualitative indicators for the spatial and functional sphere. Source: own studies

phenomenon	indicator
homogeneity of sub-areas	distinguishing of areas of a homogeneous character with a division into the scale of this homogeneity (1-poor, 2-average, 3-good);
nodal places	indication of traffic generators (road communication – stations, stops: Railway, A, T, car park, bicycle park, main intersections and pedestrian communication – squares with a center-forming role, markets, marketplaces, etc.);
elements characteristic for the urban fabric	designation of height dominants (e.g. towers, chimneys), historic buildings, artistic dominants (fountains, sculptures, etc.), elements characteristic for a given area related to the tradition of the place and its identity, cultural and religious objects;
artistic rules and composition rules	designation of composition axes, viewing axes, viewing openings, landscape exhibitions, distinctive street frontages and individual prominent facades;
building functions	distinguishing between commercial, service, office and residential service functions, with the indication of services on the ground floors of buildings;
availability of open areas	distinguishing a generally accessible public green areas with a division into the scale of this homogeneity (1-weak, 2-average, 3-good), e.g. parks, squares, Jordan gardens, playgrounds, outdoor gyms.

zabudowy (konkretnej architektury) organizującej formę przestrzeni miejskiej i krajobraz miasta (Duda, 2021). Opierając się na studiach literaturowych gminnych programów rewitalizacji oraz opracowaniach urbanistycznych zespołu pod kierunkiem Krzysztofa Domaradzkiego podjęto próbę systematyzacji procesów dotyczących kształtowania przestrzeni miasta i wyszczególniono przykładowe wskaźniki jakościowe dla strefy przestrzenno-funkcjonalnej czyli wytyczne dotyczące kształtowania przestrzeni.

Case Study – Warszawska Praga

W części poświęconej badaniom case study przestawiono metodę pracy, którą posłużono się w procesie projektowym, opracowaną na potrzeby projektu dydaktycznego, jednak o wysokim walorze uniwersalności, wspartą o konkretne wytyczne dotyczące kształtowania przestrzeni.

Teren zamknięty a potencjał rozwojowy obszarów po-kolejowych

Terenami pokolejowymi nazywa się w Polsce tereny, które do 1990 r. znajdowały się w zarządzie przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe, a obecnie nie są wykorzystywane do celów związanych z funkcjonowaniem transportu kolejowego oraz realizacją zadań spółek grupy PKP (Załuski, D. 2009). Do opracowania wybrano leżący w centralnej części dzielnicy Praga Północ pas terenu położonego wzdłuż alei „Solidarności” od placu Wileńskiego do przecięcia z koleją obwodową na długości ok 1,6 km o szerokości od 160 – 250m od al. „Solidarności” do ciągu ulic: Białostockiej i Radzywińskiej. Przez tereny prowadzi szlak kolejowy, który ma zostać przebudowany (Fot. 1).

Tereny niezamieszkałe, po-kolejowe dopełniają naturalnie kwartały zabudowy osiedli z wielkiej płyty przy ul. Białostockiej i przedwojenne kamienice przy ul. Grodzieńskiej i Radzywińskiej (Fot. 2 i 3). Obszar jest istotny

a team under the supervision of Krzysztof Domaradzki, an attempt was made to systematize the processes related with the shaping of the city space, and exemplary quality indicators for the spatial and functional zone have been specified, i.e. the guidelines for shaping of the space.

Case Study – Warsaw Praga

In the part devoted to the research of the case study, the work method used in the design process has been presented, developed for the needs of the didactic project, however, with a high universal value, supported by specific guidelines concerning shaping of the space.

Closed area and the development potential of post-railway areas

The name of post-rail areas is used in Poland to define areas which until 1990 were managed by the enterprise Polskie Koleje Państwowe (Polish State Railways) and at present are not used for purposes related to the functioning of rail transport and implementation of tasks of the PKP group companies (Załuski, D. 2009). A strip of land located in the central part of Praga Północ district was selected for the study, located along “Solidarności” avenue from Wileński Square to the intersection with the bypass railway at the length of approx. 1.6 km, 160-250 m wide, from “Solidarności” avenue to the line of streets: Białostocka and Radzywińska. A railway route runs through the area, which is to be rebuilt. (Phot.1) Uninhabited and post-railway areas naturally complement the quarters of large-panel housing estates at Białostocka street and pre-war tenement houses at Godzieńska and Radzywińska streets (Phot. 2, 3). The area is important for local development; it is to be an extension of the district Praga Północ center and enable the ‘sewing’ of Nowa Praga with Stara Praga and Szmulowizna. Ultimately, the local government aims to build a compact city and the activities

Fot. 1. Torowisko kolejowe rozdzielające Szmulowiznę i Starą Pragę (po lewej) od Nowej Pragi (po prawej). Widok w kierunku zachodnim, w oddali widoczne wieże Katedry Praskiej oraz wieżowce zlokalizowane w śródmieściu Warszawy, po drugiej stronie rzeki Wisły. Fot. M. Duda 2021
Photo 1: The railroad tracks separating Szmulowizna and Stare Praga (left) from Nowa Praga (right). The view towards the west, with the towers of Praga Cathedral and skyscrapers of downtown Warsaw on the other side of the Vistula river visible in the distance. Photo: M. Duda 2021





Fot. 2. Niezamieszkałe tereny kolejowe przy dworcu Warszawa Wileńska w otoczeniu terenów mieszkaniowych i garaży. Fot. M. Duda 2021
 Photo 2. Unoccupied railroad land near Warszawa Wileńska Station, surrounded by residential areas and garages. Photo: M. Duda 2021

dla rozwoju lokalnego; ma stanowić przedłużenie dzielnicowego centrum Pragi Północ i umożliwić „zszycie” Nowej Pragi ze Starą Pragą i Szmulowizną. Docelowo samorząd dąży do budowy miasta zwartej i działania możliwe do przeprowadzenia na tym niezamieszkałym, po-kolejowym terenie mają przyczynić się do przeciwdziałania negatywnym zjawiskom społecznym zachodzącym na nim i sąsiednich terenach zamieszkałych, finalnie oba tereny mają być zabudowane i tworzyć pozytywną przestrzeń mieszkaniowo-usługową dla mieszkańców dzielnicy.

that can be carried out on this uninhabited, post-railway area are to contribute to counteracting negative social phenomena occurring in this area and in the neighboring inhabited areas, finally both areas are to be developed and create a positive residential and service space for its residents.

Short historical development of the area

The development of the area in question was influenced by the topographic location on the route of the main exit roads from the city to the north-east and east, as well as the construction of three railway lines: St. Petersburg line in 1862 (now Warsaw-



Fot. 3. Rozwinięcie ulic: Radzywińskiej i Białostockiej (powyżej) oraz ul. Grodzieńska (poniżej). Spotkanie „starego z nowym” przy ul. Białostockiej (po prawej). Fot. M. Duda 2021
 Photo 3. Crossroads between Radzywińska and Białostocka Streets (above) and Grodzieńska Street (below). Meeting of „old and new” at Białostocka Street (right). Photo: M. Duda 2021

Krótki rozwój historyczny obszaru

Na rozwoju omawianego obszaru zaważyło położenie topograficzne na szlaku głównych dróg wylotowych z miasta w kierunku północno-wschodni oraz wschodnim, a także budowa trzech linii kolejowych: petersburskiej 1862 r. (obecnie Warszawa-Wileńska), terespolskiej 1867 r. (obecnie Warszawa Wschodnia) oraz nadwiślańskiej 1876 r. (kolej obwodowej obsługującej cytadelę). Był to szczególnie czynnik rozwojowy, ale też zasadnicze ograniczenie w logicznej rozbudowie przestrzennej tej części Warszawy, które uniemożliwiło powiązanie struktury przestrzennej, a przede wszystkim siatki przestrzeni publicznych, poprzecinanych torami kolejowymi, w jeden spójny system.

Kryteria kształtowania rozwoju miasta

Przy prowadzeniu projektu studialnego, u podstaw procesu projektowego autorzy wykorzystali metodę kształtowania rozwoju miasta przyjętą w Pracowni Urbanistyki Stosowanej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej. Tę metodę można także zastosować w celu analizy i określenia wytycznych dla większej jednostki urbanistycznej, jak i dla rewitalizowanych podobszarów.

Uszczegóławiając, konstrukcja metodologiczna oparta jest na zdefiniowanym zestawie działań niezbędnych do wykonania w ramach procesu projektowego:

1. Wyznaczenie obszarów

- podział na podobszary o jednorodnym charakterze i określenie ich dotychczasowego przeznaczenia, z rozważeniem koncepcji przekształceń przy równomierności położenia;

Wileńska), Terespol line 1867 (now Warsaw East) and Vistula line (nadwiślańska) 1876 (a bypass railway serving the citadel). It was a special development factor, but also a fundamental limitation in the logical spatial development of this part of Warsaw, which made it impossible to combine the spatial structure, and above all the network of public spaces, crossed by railway tracks, into one coherent system.

Criteria for shaping the city development

While conducting the study project, the authors used the method of shaping the development of the city adopted in the Applied Urban Planning Studio of the Faculty of Architecture of the Warsaw University of Technology at the basis of the design process. This method can also be used to analyze and define guidelines for a larger urban unit as well as for the revitalized sub-areas.

More specifically, the methodological construction is based on a defined set of activities necessary to be performed as a part of the design process:

1. Designation of areas

- division into homogeneous sub-areas and determination of their current use, considering the concept of transformations with uniformity of location;
- recognition of clear boundaries of sub-areas;
- regulation of the boundaries of building areas – quarters;

2. Indication of nodal places

- defining of the most important places gathering residents and users – traffic generators;

- rozpoznanie czytelnych granic podobszarów;
 - regulacja granic terenów zabudowy – kwartałów;
2. Wskazanie miejsc węzłowych
 - określenie najważniejszych miejsc skupiających mieszkańców i użytkowników – generatorów ruchu;
 - wzbogacenie oferty możliwych powiązań komunikacji zbiorowej;
 3. Powiązanie siatki przestrzeni publicznych
 - powiązanie węzłów aktywności siecią przestrzeni publicznych;
 - powiązanie przestrzeni publicznych wewnątrz większej jednostki ze strukturą miejską/gminną przyległych obszarów
 4. Hierarchizacja przestrzeni publicznej
 - stworzenie/umocnienie przejrzystej i zrozumiałej sieci ulicznej kształtującej przestrzeń publiczną wewnątrz większej jednostki urbanistycznej.
 - określenie form przestrzeni miejskiej (ulice, place, skwery, itp.).
 5. Wydobywanie komponentu zielonego
 - wyznaczenie terenów otwartych zieleni;
 - powiązanie przestrzeni publicznej i terenów otwartych, w spójny układ.
 6. Wyróżnienie obiektów architektonicznych
 - określenie charakteru zabudowy;
 - projektowanie i wzmacnianie kompozycji urbanistycznej z elementami stanowiącymi o istniejących wartościach kulturowych.
 7. Wprowadzenie programu intensyfikującego kontakty społeczne
 - propozycja programu funkcjonalnego, który odpowiadałby na potrzeby mieszkańców oraz aktywizował życie społeczne.
- enriching the offer of possible public transport connections;
3. Linking the network of public spaces
 - linking activity nodes with a network of public spaces;
 - linking public spaces within a larger unit with the municipal/communal structure of the adjacent areas
 4. Hierarchization of public space
 - creating/strengthening of a transparent and comprehensible streets network that shapes the public space within a larger urban unit.
 - defining of the forms of urban space (streets, grounds, squares, etc.).
 5. Extraction of the green component
 - designation of open green areas;
 - linking public space and open areas into a coherent system.
 6. Distinguishing architectural objects
 - determining the character of the building development;
 - designing and strengthening the urban composition with elements determining the existing cultural values.
 7. Introduction of a program intensifying social contacts
 - a proposal for a functional program that would respond to the needs of residents and activate social life.

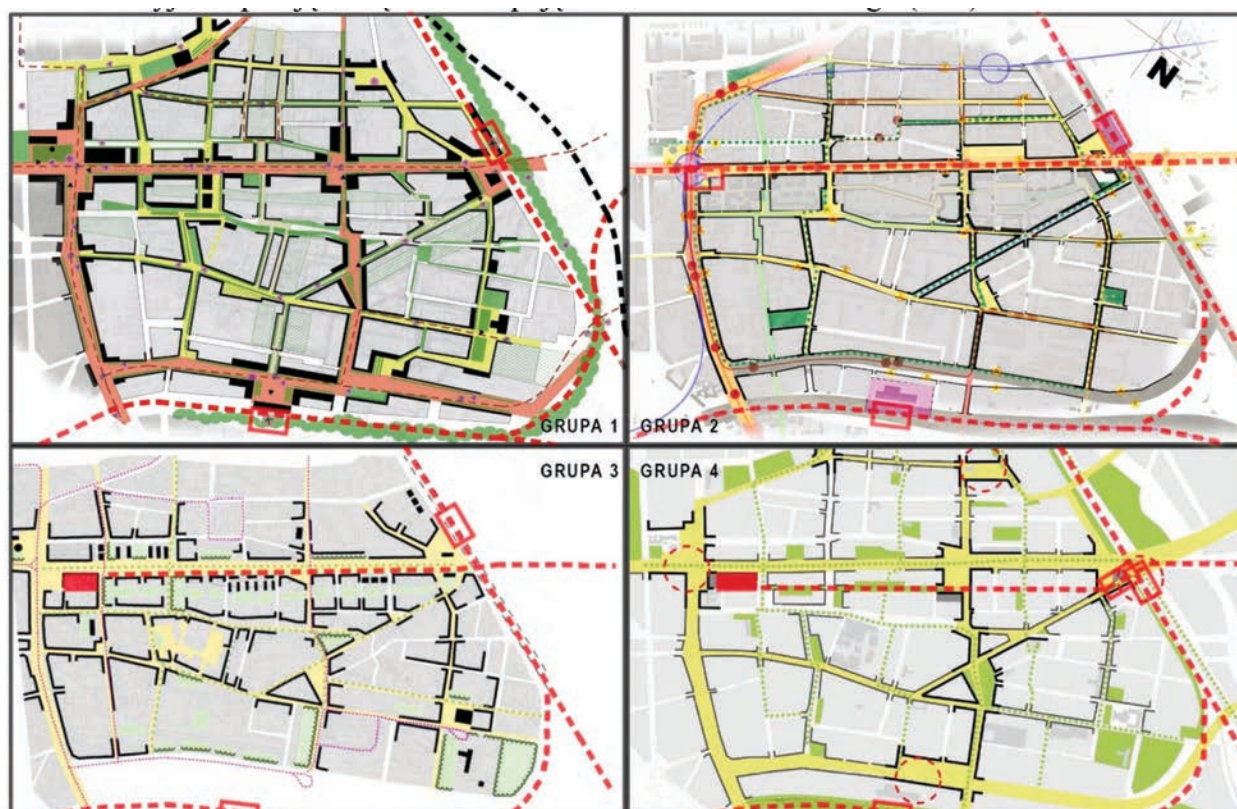
In student works⁷, the problem of space creation was analyzed as a revitalization activity in line with the concept of a sustainable city (Fig. 4).

W pracach studenckich⁷, analizowano problem kreacji przestrzeni jako działania rewitalizacyjne wpisujące się w koncepcję miasta zrównoważonego (il. 4).

W pracach przedstawiono różne sposoby odzyskania terenów po-kolejowych poprzez: wskazanie możliwości alternatywnego poprowadzenia linii kolejowej lub poprowadzenie linii kolejowej zbliżonym do obecnego przebiegu w tunelu pod ziemią. „Zszywanie” miasta następuje przede wszystkim dzięki zaprojektowaniu przestrzeni publicznych jako obszarów stanowiących kontynuację istniejących układów miejskiej przestrzeni publicznej większej jednostki urbanistycznej. W pracach starano się zróżnicować funkcjonalnie przestrzenie publiczne, jednocześnie wiążąc wartościowe elementy dziedzictwa obszaru wraz z centralnie położonym terenem zieleni oraz strefując obsługę komunikacyjną terenu.

Odzyskując po-kolejowy fragment miasta, zaproponowano wprowadzenie programu, który stworzy rzeczywiste centrum dla dotychczas rozciętych fragmentów Pragi. Dlatego też założono, że nastąpi przebudowa wielkopowierzchniowych funkcji handlowych dawnego dworca wileńskiego z dodatkowym uzupełnieniem o funkcje biurowe, a także rekomendowano dla obszaru wprowadzenie obiektów publicznych, takich jak: teatr, hala sportowa, dzielnicowy dom kultury oraz infrastruktura oświatowa (szkoła, przedszkole). Wskazano także rozwój funkcji mieszkaniowych, starając się powiązać nową zabudo-

Works presented various ways of recovering the post-railway areas by: indicating the possibility of alternative routing of the railway line or routing the railway line similar to the current route in the underground tunnel. The “sewing up” of the city takes place mainly due to the design of public spaces as areas that constitute a continuation of the existing urban public space layouts of a larger urban unit. The works attempted to functionally differentiate public spaces, at the same time linking the valuable elements of the area’s heritage with the centrally located green area and zoning the area’s communication services. Recovering the post-railway part of the city, it was proposed to introduce a program that would create a real center for the so-far separated parts of Praga. Therefore, it was proposed to reconstruct the large-area commercial functions of the former Warszawa Wileńska railway station adding office functions, and it was also recommended to introduce public facilities such as a theater, a sports hall, a district community center and educational infrastructure (school, kindergarten) into the area. Also, expansion of residential functions was proposed, trying to connect the new buildings with the existing modernist blocks. Green areas forming a net-



Il. 4. Zestawienie czterech studialnych wariantów koncepcji zagospodarowania na obszarze większej jednostki urbanistycznej (oprac. własne na podst. pracy zespołów 1, 2, 3, 4)

Fig. 4. A summary of four study variants of the concept of development in the area of a larger urban unit. (worked on the plan designed by team 1, 2, 3, 4)

wę z istniejącymi blokami modernistycznymi. Jako istotny komponent struktury przestrzennej uznano tereny zieleni tworzące sieć powiązań przyrodniczych – miejsce rekreacji mieszkańców, a także ważny element infrastruktury błękitno-zielonej. W celu skutecznego przywrócenia miastu i jego mieszkańcom zdegradowanych terenów niezbędne jest odniesienie się w procesie twórczym do wskazanych w metodzie kształtowania rozwoju miasta elementów struktury przestrzennej, takich jak: obszarów funkcjonalnych, uformowanych miejskich przestrzeni publicznych, terenów zieleni urządzonej, a także obiektów o funkcjach centrotwórczych (il. 5).

Podsumowanie

W artykule ukazano metodę tworzenia i organizacji wielofunkcyjnego centrum dzielnicy Praga Północ oraz osiedli Szmulowizna, Stara Praga i Nowa Praga budując miasto zwarte (*compact city*), promując inwestowanie na terenach odzyskanych, tutaj przyszłościowo po-kolejowych (tzw. *brownfields*). Zobrazowano, w jaki sposób *obszary zdegradowane stają się elementem miastotwórczym, spajającym funkcje miejskie i ograniczającym niekontrolowane „rozlewanie się” miast* (Kopeć, 2019). Wpisano się w postulat ograniczenia niekontrolowanej przestrzennej ekspansji miasta oraz podtrzymano tezę, że zmiany sposobów użytkowania przestrzeni śródmiejskich wpływają na kształt ich bezpośredniego

work of natural connections – a place for recreation for residents, as well as an important element of blue and blue-green infrastructure were considered to be an important component of the spatial structure. In order to effectively restore the degraded areas to the city and its inhabitants, it is necessary to refer in the creative process to the spatial structure elements indicated in the method of shaping the city’s development, such as: functional areas, formed urban public spaces, organized green areas, as well as objects with center-forming functions (Fig. 5).

Conclusions

The article presents the method of creating and organizing the multifunctional center of the Praga Północ district and the districts of Szmulowizna, Stara Praga and Nowa Praga by building a *compact city*, promoting investments in the recovered areas, in this case the post-railway areas in the future (called brownfields). It is illustrated how degraded areas become an urban-forming element, cementing urban functions and limiting urban sprawl (Kopeć, 2019). It is in line with the postulate of limiting the uncontrolled spatial expansion of the city and uphold the thesis that changes of the ways of using the Downtown spaces affect the shape of their immediate surroundings (Podhalański, 2008, 71). This article is based on an analysis and the results of the design process carried out at the Faculty



Il. 5. Zestawienie trzech studialnych wariantów koncepcji zagospodarowania otoczenia alei „Solidarności” jako miejsca „zszywania” dzielnicy Praga Północ (oprac. własne na podst. pracy zespołów 1, 2, 4)

Fig. 5. A summary of three study variants of the concept of developing the surroundings of “Solidarności” avenue as a place of “sewing together” of the Praga Północ district. (worked on the plan designed by team 1, 2, 4)

otoczenia (Podhalański, 2008, 71). Artykuł opiera się na analizie i wynikach procesu projektowego przeprowadzonego na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Ukazuje przyjętą metodę projektową zapoczątkowaną w Warszawskiej Szkole Architektury przez prof. Tadeusza Tołwińskiego, rozwijaną przez prof. Kazimierza Wejcherta oraz kontynuowaną przez prof. Krzysztofa Domaradzkiego w programie dotyczącym kształcenia z zakresu „Budowy Miast” czyli urbanistyki (Trębacz, 2021). W artykule podkreśla się ważność analiz urbanistycznych oraz niezbędność zastosowania kolejnych działań projektowych wykonanych dla większej jednostki urbanistycznej przy projekcie rewitalizacji każdego zdegradowanego terenu. Zaprezentowany wariantowy sposób regeneracji obszaru po-kolejowego na warszawskiej Pradze, bazujący na podanej metodzie, jest przykładem działań projektowych pozwalających w przyszłości na uzyskanie udanego przestrzennie i satysfakcjonującego społecznie rozwiązania.

PRZYPISY

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 471, 782, 1086, 1378, z 2021 r. poz. 11.. – dalej: ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

² Na mocy ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy o Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 130, poz. 871) w dniu 21 października 2010 r. weszła w życie nowelizacja ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

of Architecture of the Warsaw University of Technology. It shows the adopted design method initiated at the Warsaw School of Architecture by prof. Tadeusz Tołwiński, developed by prof. Kazimierz Wejchert, and continued by prof. Krzysztof Domaradzki in the program concerning education in the field of “Building of Cities” i.e. urban planning (Trębacz, 2021). The article emphasizes the importance of an analysis of urban planning and the necessity of the application of subsequent design measures performed for a larger urban unit to the revitalization project of each degraded area. The presented variant way of regeneration of the post-railway area in Praga, Warsaw, based on the given method, is an example of design activities allowing to achieve a spatially successful and socially satisfactory solution in the future.

ENDNOTES

¹ Amendments to the unified text of the aforementioned Law were published in the Journal of Laws of 2020, item 471, 782, 1086, 1378, of 2021, item 11 .. – hereinafter: the Law on spatial planning and development

² On the basis of the Law of 25th June 2010 on the amendment of the Law on spatial planning and development, Law on the State Sanitary Inspection, and the Law on protection of monuments and care over monuments (Journal of Laws No.130, item 871). In its current wording, Art. 14 item 6 of the Law on spatial planning and management reads as follows: *Local plan is not drawn for closed area, with the exclusion of the closed area defined by the minister competent for the issues of transport.*

³ The Law on Revitalization specifies in particular (Art. 9, item 1. Point 3)) as insufficient technical and social infrastructure or its poor

W aktualnym brzmieniu art. 14 ust. 6. Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym brzmi: *Planu miejscowego nie sporządza się dla terenów zamkniętych, z wyłączeniem terenów zamkniętych ustalanych przez ministra właściwego do spraw transportu.*

³ Ustawa o rewitalizacji wskazuje w szczególności (art. 9 ust. 1. Pkt 3)) na niewystarczające wyposażenie w infrastrukturę techniczną i społeczną lub na jej zły stan techniczny, brak dostępu do podstawowych usług lub ich niską jakość, niedostosowania rozwiązań urbanistycznych do zmieniających się funkcji obszaru, niedostosowania infrastruktury do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, niskiego poziomu obsługi komunikacyjnej, niedoboru lub niskiej jakości terenów publicznych.

⁴ Dz.U. z 2020 r., poz. 802, 1086, z 2021 r. poz.11. – dalej: ustawa o rewitalizacji.

⁵ <http://sjp.pwn.pl/szukaj/miernik.html>

⁶ Krzysztof Domaradzki – architekt urbanista, doświadczony wykładowca, pedagog i dydaktyk Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, kierownik Pracowni Urbanistycznej Stosowanej w Zakładzie Projektowania Architektoniczno-Urbanistycznego WAPW oraz wieloletni praktyk i główny projektant wielu znakomitych opracowań dotyczących struktury miejskiej.

⁷ Prezentowane projekty zostały wykonane w ramach zajęć w Pracowni Urbanistycznej Stosowanej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej prowadzonych przez dydaktyków: dr inż. arch. Pawła Trębaczę i mgr inż. arch. Magdalenę Dudę w zespołach w składzie: Marcin Barański, Katarzyna Buchholz, Justyna Buczkowska, Maciej Chowan, Agata Dubownik, Maja Gabrysiak, Piotr Gajdak, Wioletta Gąsecka, Barbara Gołębiowska, Joanna Hutna, Alicja Kaczanowska, Maja Kielbasa, Weronika Kiraga, Radosław Klimek, Olga Kowalska Katarzyna Marcol, Paulina Morawska, Marta Nawrocka, Weronika Paczkowska, Ewa Parol, Karolina Słomiany, Zuzanna Woźnicka, Bartłomiej Zubrzycki, Dorota Żak.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA DRUKOWANE:

- [1] Benett, R. Savani, S. (2003). The Rebranding of City Places: An Investigational Comparative Investigation. *International Public Management Review*, Vol. 4, No. 2, p. 70-87
- [2] Biloria, N. (2021). From smart to empathic cities. *Frontiers of Architectural Research*. Vol. 10, I. 1, p. 3-16
- [3] Chmielewski J.M. (2010). *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- [4] Domaradzki, K. (2013). *Przestrzeń Warszawy. Tożsamość miasta a urbanistyka*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Muzeum Powstania Warszawskiego, Instytut Stefana Starzyńskiego.
- [5] Duda, M. (2021). *Urbanistyka stosowana w wykładach Krzysztofa Domaradzkiego*. W: Solarek K. red. *Architektura. Urbanistyka. Dydaktyka. Twórczość architektoniczna w nauczaniu i badaniach naukowych*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- [6] Jarczewski, W. red. (2009) *Rewitalizacja Miast Polskich t. 4. Przestrzenne aspekty rewitalizacji, śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojkowe*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- [7] Jarczewski, W. red. (2016) *Delimitacja krok po kroku. Metoda wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji na potrzeby Gminnych Programów Rewitalizacji*. Warszawa: Instytut Rozwoju Miast na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.
- [8] Józwick, R. (2018). Problem urbanistycznej restrukturyzacji poprzemysłowego rejonu King's Cross w Londynie. *Budownictwo i Architektura*. Biblioteka Politechniki Lubelskiej, T. 17 str. 63-69
- [9] Kołacz P., Wielgus P. (2015). *Przebieg na rewitalizację Bydgoszcz: Fundacja dla Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego*
- [10] Komunikat Ministra Rozwoju z dnia 17 sierpnia 2016 r. w sprawie zmienionych wytycznych Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014-2020 z dnia 2 sierpnia 2016 r.
- [11] Kopeć, M. (2019). Możliwości odnowy miejskich obszarów zdegradowanych wynikające z ustawy o rewitalizacji – na tle polityk: miejskiej i rewitalizacyjnej. *Studia Ekonomiczne. Gospodarka, Społeczeństwo, Środowisko*. Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nowym Sączu nr 1/2019 (3) s. 38-57.
- [12] Lechmann, S. (2019). *Urban Regeneration. A Manifesto for transforming UK Cities in the Age of Climatic Change*. Springer.
- [13] Mierzejewska, Lidia (2015). Zrównoważony rozwój miasta – wybrane sposoby pojmowania, koncepcje i modele *Problemy rozwoju Miast. Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast Rok XII, Zeszyt III/2015, s. 5-11*
- [14] Nitavska, N. Skujane, D. (2019). Re-branding Landscapes of Forgotten Resorts. Case of the Healing Resort Kemerli in Latvia. *Landscape Architecture and Art*. Jelgava: Latvia University of Life Sciences and Technologies, Vol. 15, No 15, p. 60-67
- [15] Orlenko, M. Ivashko, Y., Kobylarczyk, J., Kuśnierz-Krupa. D. (2020). Ways of revitalization with the restoration of historical industrial facilities in large cities. The experience of Ukraine and Poland. *International Journal of conservation science*. Romanian Inventors Forum Vol. 11, Issue 2, p. 433-450

technical condition, lack of access to basic services or their poor quality, mismatch of urban solutions to the changing functions of the area, mismatch of infrastructure to the needs of people with special needs referred to in the Law of 19th July 2019 on Providing Accessibility to Persons with Special Needs, Low Level of Transport Service, scarcity or low-quality of public areas.

⁴ Journal of Laws of 2020, item 802, 1086, of 2021, item11. – hereinafter: the Law on Revitalization.

⁵ <http://sjp.pwn.pl/szukaj/miernik.html>

⁶ Krzysztof Domaradzki – urban architect, experienced lecturer, pedagogue and educator at the Faculty of Architecture of the Warsaw University of Technology, head of the Applied Town Planning Studio at the WAPW Architectural and Urban Design Department, as well as experienced designer with many years of practice and the main designer of many excellent studies on urban structure.

⁷ Designs presented here were made as a part of classes at the Applied Town Planning Studio of the Faculty of Architecture of the Warsaw University of Technology conducted by educators: Paweł Trębacz, Ph.D. in Architecture Engineering and Magdalena Duda, M.Sc. in Architecture in teams composed of: Marcin Barański, Katarzyna Buchholz, Justyna Buczkowska, Maciej Chowan, Agata Dubownik, Maja Gabrysiak, Piotr Gajdak, Wioletta Gąsecka, Barbara Gołębiowska, Joanna Hutna, Alicja Kaczanowska, Maja Kielbasa, Weronika Kiraga, Radosław Klimek, Olga Kowalska Katarzyna Marcol, Paulina Morawska, Marta Nawrocka, Weronika Paczkowska, Ewa Parol, Karolina Słomiany, Zuzanna Woźnicka, Bartłomiej Zubrzycki, Dorota Żak.

REFERENCES

PRINTED SOURCES:

- [1] Benett, R. Savani, S. (2003). The Rebranding of City Places: An Investigational Comparative Investigation. *International Public Management Review*, Vol. 4, No. 2, p. 70-87
- [2] Biloria, N. (2021). From smart to empathic cities. *Frontiers of Architectural Research*. Vol. 10, I. 1, p. 3-16
- [3] Chmielewski J.M. (2010). *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- [4] Domaradzki, K. (2013). *Przestrzeń Warszawy. Tożsamość miasta a urbanistyka*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Muzeum Powstania Warszawskiego, Instytut Stefana Starzyńskiego.
- [5] Duda, M. (2021). *Urbanistyka stosowana w wykładach Krzysztofa Domaradzkiego*. W: Solarek K. red. *Architektura. Urbanistyka. Dydaktyka. Twórczość architektoniczna w nauczaniu i badaniach naukowych*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- [6] Jarczewski, W. red. (2009) *Rewitalizacja Miast Polskich t. 4. Przestrzenne aspekty rewitalizacji, śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojkowe*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- [7] Jarczewski, W. red. (2016) *Delimitacja krok po kroku. Metoda wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji na potrzeby Gminnych Programów Rewitalizacji*. Warszawa: Instytut Rozwoju Miast na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.
- [8] Józwick, R. (2018). Problem urbanistycznej restrukturyzacji poprzemysłowego rejonu King's Cross w Londynie. *Budownictwo i Architektura*. Biblioteka Politechniki Lubelskiej, T. 17 str. 63-69
- [9] Kołacz P., Wielgus P. (2015). *Przebieg na rewitalizację Bydgoszcz: Fundacja dla Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego*
- [10] Komunikat Ministra Rozwoju z dnia 17 sierpnia 2016 r. w sprawie zmienionych wytycznych Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014-2020 z dnia 2 sierpnia 2016 r.
- [11] Kopeć, M. (2019). Możliwości odnowy miejskich obszarów zdegradowanych wynikające z ustawy o rewitalizacji – na tle polityk: miejskiej i rewitalizacyjnej. *Studia Ekonomiczne. Gospodarka, Społeczeństwo, Środowisko*. Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nowym Sączu nr 1/2019 (3) s. 38-57.
- [12] Lechmann, S. (2019). *Urban Regeneration. A Manifesto for transforming UK Cities in the Age of Climatic Change*. Springer.
- [13] Mierzejewska, Lidia (2015). Zrównoważony rozwój miasta – wybrane sposoby pojmowania, koncepcje i modele *Problemy rozwoju Miast. Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast Rok XII, Zeszyt III/2015, s. 5-11*
- [14] Nitavska, N. Skujane, D. (2019). Re-branding Landscapes of Forgotten Resorts. Case of the Healing Resort Kemerli in Latvia. *Landscape Architecture and Art*. Jelgava: Latvia University of Life Sciences and Technologies, Vol. 15, No 15, p. 60-67
- [15] Orlenko, M. Ivashko, Y., Kobylarczyk, J., Kuśnierz-Krupa. D. (2020). Ways of revitalization with the restoration of historical industrial facilities in large cities. The experience of Ukraine and Poland. *International Journal of conservation science*. Romanian Inventors Forum Vol. 11, Issue 2, p. 433-450

- [16] Podhalański, Bogusław (2008). Centrum metropolii a centrum miasta *Czasopismo techniczne* Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej zeszyt 4, s. 69-76
- [17] Prokopska, A. Martyka, A. (2017). Miasto jako organizm przyjazny człowiekowi. *Budownictwo i Architektura* Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej Vol. 16, Nr 1, s. 165-174
- [18] Roberts, P., Sykes H. (2000). *Urban Regeneration, A Handbook*, Sage: Los Angeles, London.
- [19] Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space*. New York: Van Nostrand Reinhold
- [20] Trębacz, P. (2021). *MPZP jako narzędzie rewitalizacji na przykładzie projektu przekształcenia Muranowa Południowego*. W: Solarek K. red. *Architektura. Urbanistyka. Dydaktyka. Twórczość architektoniczna w nauczaniu i badaniach naukowych*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- [21] Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. z 2020 r., poz. 802, 1086, z 2021 r. poz. 11).
- [22] Wejchert, K. (1984 Reprint). *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Warszawa: Arkady.
- [23] Załuski D., 2009, *Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie*, [w:] W. Jarczewski (red.), *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny przemysłowe, pokolejowe i powojenne*, Kraków: Instytut Rozwoju Miast, (seria: Rewitalizacja Miast Polskich, tom 4).
- [24] Zintegrowany Program Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 r. – obowiązujący załącznik do Uchwały Rady m.st. Warszawy z dnia 17.09.2015 w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 roku
- [25] Ziobrowski, Z. Jarczewski, W. red. (2010) *Rewitalizacja miast polskich – diagnoza Tom 8*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast,
- [26] Zuziak Z., (1998). *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Kraków: Politechnika Krakowska im. T. Kościuszki.
- [16] Podhalański, Bogusław (2008). Centrum metropolii a centrum miasta *Czasopismo techniczne* Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej zeszyt 4, s. 69-76
- [17] Prokopska, A. Martyka, A. (2017). Miasto jako organizm przyjazny człowiekowi. *Budownictwo i Architektura* Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej Vol. 16, Nr 1, s. 165-174
- [18] Roberts, P., Sykes H. (2000). *Urban Regeneration, A Handbook*, Sage: Los Angeles, London.
- [19] Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space*. New York: Van Nostrand Reinhold
- [20] Trębacz, P. (2021). *MPZP jako narzędzie rewitalizacji na przykładzie projektu przekształcenia Muranowa Południowego*. W: Solarek K. red. *Architektura. Urbanistyka. Dydaktyka. Twórczość architektoniczna w nauczaniu i badaniach naukowych*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- [21] Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. z 2020 r., poz. 802, 1086, z 2021 r. poz. 11).
- [22] Wejchert, K. (1984 Reprint). *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Warszawa: Arkady.
- [23] Załuski D., 2009, *Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie*, [w:] W. Jarczewski (red.), *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny przemysłowe, pokolejowe i powojenne*, Kraków: Instytut Rozwoju Miast, (seria: Rewitalizacja Miast Polskich, tom 4).
- [24] Zintegrowany Program Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 r. – obowiązujący załącznik do Uchwały Rady m.st. Warszawy z dnia 17.09.2015 w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 roku
- [25] Ziobrowski, Z. Jarczewski, W. red. (2010) *Rewitalizacja miast polskich – diagnoza Tom 8*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast,
- [26] Zuziak Z., (1998). *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Kraków: Politechnika Krakowska im. T. Kościuszki.

ŹRÓDŁA ELEKTRONICZNE:

www.rewitalizacja.um.warszawa.pl/obszar-zpr (dostęp 09.11.2020)

www.kingscross.co.uk/ (dostęp 07.04.2021)

ELECTRONIC SOURCES:

www.rewitalizacja.um.warszawa.pl/obszar-zpr (dostęp 09.11.2020)

www.kingscross.co.uk/ (dostęp 07.04.2021)