

Magdalena Duda (magdalena.duda@pw.edu.pl)

 <https://orcid.org/0000-0003-4419-5236>

Paweł Trębacz (pawel.trebacz@pw.edu.pl)

 <https://orcid.org/0000-0002-8783-0490>

Wydział Architektury, Politechnika Warszawska

Plomba urbanistyczna jako wypełnienie struktury funkcjonalno-przestrzennej na przykładzie terenu zajezdni autobusowej na warszawskim Mokotowie

Urban seal as an infill to the functional–spatial structure on the example of a bus depot in Warsaw’s Mokotów

Streszczenie

Obecnie w Polsce w kontekście realizowania osiedli mieszkaniowych brakuje form regulacji ze strony wspólnoty samorządowej na poziomie projektu zagospodarowania. Określałyby one nowo tworzone układy miejskiej przestrzeni publicznej dla powstającego zespołu zabudowy na podstawie struktury urbanistycznej większej jednostki urbanistycznej. Na studialnych opracowaniach zaprezentowano wyniki poszukiwań zmian funkcjonalnych i przestrzennych urbanistycznej plomby na wytypowanym terenie przekształceń – miejskiej zajezdni autobusowej w warszawskiej dzielnicy Mokotów.

Słowa kluczowe: przekształcenia struktury przestrzennej miasta, osiedle mieszkaniowe, wypełnienie tkanki urbanistycznej, zrównoważony rozwój, rewitalizacja obszarów zdegradowanych, większa jednostka urbanistyczna

Abstract

Currently, in Poland, in the context of the implementation of housing estates, there are no forms of regulation on the part of the local government community at the level of the development project defining the newly created layout of urban public space for the emerging development complex, based on the urban structure of the larger urban unit. The study presents the results of the search for functional and spatial changes in the urban infill (titled seal) in the selected area of transformation – the Municipal Bus Depot in Warsaw’s Mokotów district.

Keywords: transformation of the city spatial structure, housing estate, infill development, sustainable development, revitalization of brownfields, larger urban unit

1. WSTĘP

Obecnie w Polsce w kontekście projektowania osiedli mieszkaniowych brakuje form regulacji samorządowych dotyczących: określenia układu miejskiej przestrzeni publicznej dla nowo tworzonego zespołu zabudowy mieszkaniowej oraz obowiązku wykazania delimitacji większej jednostki urbanistycznej¹, w ramach której przeprowadzono analizy lub inwentaryzację urbanistyczną, potrzebne do umiejscowienia obszaru opracowania osiedla w strukturze miasta, a zwłaszcza w systemie przestrzeni publicznych.

W dobie inflacji i naporu inwestycyjnego, a także ciągłego braku zaspokojenia popytu na rynku nieruchomości, presja ekonomiczna na nową, wielorodzinną zabudowę mieszkaniową staje się motorem dla liberalnego podejścia do ładu przestrzennego, dominacji interesów prywatnych nad interesami publicznymi i naraża kondycję miasta przez niewłaściwe wykorzystanie potencjału opracowywanego terenu, koncentrując się na aspekcie handlu nieruchomościami (projektowaniu dochodowych przestrzeni użytkowych mieszkań) bez zwracania uwagi na życie społeczne w szerszym kontekście. Dodatkowo obserwujemy również dogęszczanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Szczególną aktywność w tym zakresie można zauważyć na obszarach prefabrykowanych osiedli modernistycznych, ale także na pustych lub niewystarczająco zagospodarowanych terenach miast. Często odbywa się ona bezplanowo, a zawsze przy dużej presji inwestorskiej. Najczęściej wynikiem takiego dogęszczania są osiedla zamknięte w postaci jednego czy dwóch kwartałów, a nawet jednego czy dwóch bloków mieszkalnych. W takim wypadku, poza przekształceniem funkcji na opracowywanym terenie, miasto nie zyskuje rozwoju struktury miejskiej w formie hierarchicznego układu. Otrzymuje natomiast sztuczne blokady przestrzenne, podziały społeczne, a w konsekwencji prowadzi do powstawania homogenicznych obszarów (*gated communities*) i ogólnie niskiego poziomu estetyki przestrzennej.

Co więcej, w kontekście ruchu inwestycyjnego miasto napotyka utrudnienia ze strony instytucji publicznych, będących użytkownikami gruntów eksploatowanych w sposób nieadekwatnie ekstensywny i nieekonomiczny w odniesieniu do zmieniającego się otoczenia, powodując obniżenie wartości przestrzennych rozwijających się sąsiednich obszarów. Mowa tu o nadmiernie rozległych terenach w mieście, przeznaczonych do transportu pasażerskiego i towarowego (zajezdniach autobusowych, tramwajowych, bocznicach kolejowych, rezerwach pod infrastrukturę techniczną), potrzebnych, ale mogących z powodzeniem znajdować się w mniej centralnie położonych miejscach w mieście. W takich sytuacjach tereny potencjalnie inwestycyjne nadal pozostają ignorowane, tworząc „dziury” w strukturze miasta. A każde nowoczesne miasto, jak zauważał Roger Trancik (1986) już prawie 40 lat temu,

¹ Jednostka urbanistyczna, według Paryska (1982), jest obszarem homogenicznym pod względem morfologicznym, stanowiącym całość funkcjonalną i charakteryzującym się pewną spójnością społeczną. W dalszej części pracy przyjęto definiowanie większej jednostki urbanistycznej, bazując na kryteriach J. Paryska, jednak z pewną różnicą – jednostkę taką można dzielić na mniejsze w zależności od liczby posiadanych elementów badanego układu urbanistycznego (Trębacz, Duda, 2021).

ma ogromną ilość pustych, niewykorzystanych gruntów (*lost space*) również w centralnych dzielnicach miasta, a problem ten nadal wymaga pogłębionych badań i przeciwdziałania. Jednocześnie rozwijające się miasta mierzą się obecnie z takimi wyzwaniami jak niedobór zasobów, również tych terenowych (zwłaszcza terenów mieszkaniowych), inicjując niekorzystne procesy rozlewania się zabudowy na obszary rolne (Nowa Karta Lipska, 2020).

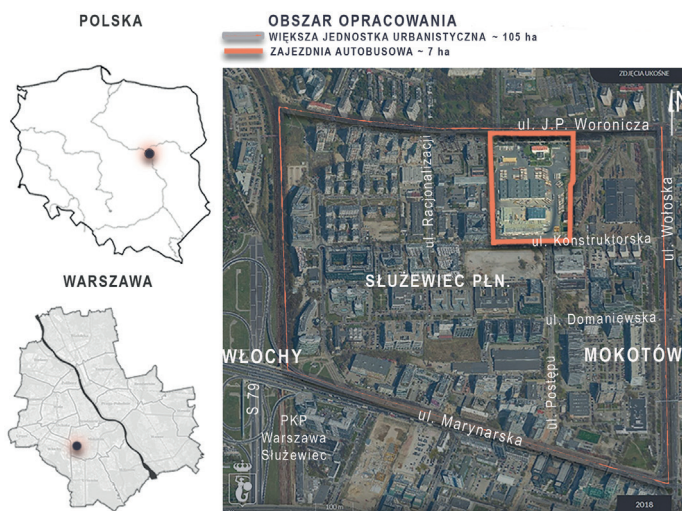
Celem artykułu jest ukazanie możliwości rozwoju miasta, ukierunkowanego na wpisanie się w strukturę przestrzeni publicznych organizmu miejskiego na bazie kompaktowego osiedla mieszkaniowego – plomby urbanistycznej zlokalizowanej na terenie zajezdni autobusowej na warszawskim Mokotowie (il. 1–2). Pod pojęciem plomby urbanistycznej (*infill development*) należy rozumieć uzupełnienia tkanki urbanistycznej w formie zabudowy albo innej formy zagospodarowania pustych lub zaniedbanych terenów bądź obszarów (Sendich, 2006).



Il. 1. Obszar opracowania widziany w kierunku południowym, od ul. Woronicza. Na pierwszym planie charakterystyczny trzykondygnacyjny budynek (1957 r.) zajezdni tramwajowej Zakładu Realizacji Przewozów „Mokotów” – R3 oraz dalej po prawej analogiczny budynek zajezdni autobusowej R-1 „Woronicza” Miejskich Zakładów Autobusowych – Ośrodek Szkolenia Kierowców. Na dalszym planie nowe zamknięte osiedla mieszkaniowe: os. Pozytywny Mokotów, Mokka Mokotów, Living Point Mokotów, MOKOSfera i inne, 2023. Fot. M. Duda

Autorzy na wybranym przykładzie ukazują, iż:

1. Nie wszystkie przestrzenie miejskie wykorzystują dostatecznie swój potencjał.
2. Osiedle mieszkaniowe może być traktowane jako plomba urbanistyczna skutecznie uzupełniająca strukturę przestrzenną.
3. Dostęp zorganizowany do przestrzeni publicznych wewnątrz osiedli wpływa pozytywnie na rozwój miasta, przez co kultywuje się stare wzorce współpracy wspólnoty mieszkaniowej.



Il. 2. Lokalizacja obszaru opracowania. Źródło: oprac. aut. na podst. <https://ukosne.um.warszawa.pl/?r=8&z=16&x=2338807.9549391507&y=6833512.172322687> [dostęp: 21.02.2023]

Przedstawienie ostatecznych rozwiązań, mających za podstawę analizy przestrzeni publicznej osiedla mieszkaniowego wkomponowanego w strukturę większej jednostki urbanistycznej miasta, jest głosem w dyskusji na temat pozytywnych zmian funkcjonalno-przestrzennych wobec wskazanych wcześniej negatywnych zjawisk.

Ponadto w artykule podjęto temat przekształceń istniejącej tkanki miasta w zakresie funkcjonalnym i przestrzennym dla mniejszego kawałka miasta także z powodu problemu nazywanego *land take*, czyli utraty terenów niezabudowanych na rzecz zabudowanych przez człowieka. Proces ten rozprzestrzenia się, gdyż zapotrzebowanie na grunty budowlane wciąż rośnie. Wynika ono z nowego, bardziej konsumpcyjnego stylu życia, wymagającego więcej przestrzeni w przeliczeniu na mieszkańca. Wspólnoty mieszkańców konkurują o nowe inwestycje, pozwalające osiągnąć większe korzyści ekonomiczne dla danej gminy (European Commission, 2016). Problem utraty terenu sprzężony jest również z intensyfikującym się już od lat 50. XX wieku rozlewaniem miasta (*urban sprawl*). Oprócz prostego przekształcania terenów niezurbanizowanych na miejskie, *urban sprawl* charakteryzuje się zmniejszeniem gęstości zabudowy miejskiej, decentralizacją funkcji miejskich i przekształceniem zwartej zabudowy miejskiej w nieregularny, nieciągły i rozproszony wzór (Siedentop, Fina, 2010). Bardziej racjonalne gospodarowanie użytkowaniem terenów miejskich przynosi nam takie idee jak: koncepcja miasta kompaktowego (*compact city*), miasto piętnastominutowe (*15-minute city*), miasto inteligentne (*smart city*), miasto zielone (*green city*), rewitalizacje miast (*urban regeneration*) czy miasta cyrkularne (*circular cities*). W każdym z tych działań powtarza się postulat stosowania rozwiązań mających na celu poprawę jakości życia mieszkańców miasta przy jednoczesnym zmniejszaniu kosztów jego funkcjonowania dzięki zwartej, intensywniejszej zabudowie, wykorzystaniu istniejącej

infrastruktury, pielęgnowaniu zasobów przyrodniczych i wdrażaniu nowoczesnych technologii. Identyfikacja obszarów mających cechy plomby urbanistycznej i ponowne ich użycie przy założeniu zmiany funkcji zdają się być najbliższe koncepcji miasta kompaktowego, zakładającej odejście od ekstensywnej struktury przestrzennej miasta na rzecz przekształcenia jej w strukturę intensywniejszą, o wyższej gęstości zaludnienia i wielofunkcyjną, do obsługi której wystarczające będą mniejsze zasoby ziemi i energii (Solarek, 2011).

2. PLOMBA URBANISTYCZNA JAKO UZUPEŁNIENIE STRUKTURY URBANISTYCZNEJ

Osiedle mieszkaniowe może być postrzegane jako rozwinięcie koncepcji jednostki sąsiedzkiej (Perry, 1939), w której to dostrzeżono już w latach 20. XX wieku znaczenie integracji społecznej, identyfikację mieszkańców z otoczeniem, bliskość usług w centrum lokalnym (zwłaszcza oświaty) i terenów zieleni miejskiej. Istotnym, bo wpływającym na bezpieczeństwo, założeniem w ukształtowaniu jednostki było rozmieszczenie arterii komunikacyjnych na zewnątrz układu. Jednakże już w latach 60. XX wieku pojawiły się pytania o konieczny stopień rozplanowania miasta i poszukiwanie adekwatnego podejścia (Rykwert, 2013). Miasta cechują się transformacyjnym potencjałem rozwiązywania globalnych problemów środowiskowych (Solarek, 2011), co potwierdza również Joseph Rykwert (2013), uznając za jedyny pewnik nieustanną zmienność miast. Autor ten warunkuje osiągnięcie sukcesu układu miejskiego wewnętrzną siłą tkanki miejskiej i siłą pojedynczych ludzi, których zsumowane decyzje kształtują życie w mieście. Skupienie uwagi na tkance miasta wymusza traktowanie indywidualnych projektów inwestycyjnych jako elementów wypełniających większy obszar miejski. Po latach mody na zamknięte osiedla nabywcy mieszkań zaczynają preferować inwestycje o charakterze otwartym, dobrze wkomponowane w istniejącą tkankę miejską, bo chcą przestrzeni wspólnych sprzyjających społecznej integracji (RynekPierwotny.pl, 2021). Pomimo zmieniających się trendów, rzeczywiście jednym z najtrudniejszych wyzwań w kształtowaniu przestrzeni miasta pozostaje zapewnienie sfery interakcji międzyludzkiej: do spotkania z innymi, do odnalezienia poczucia zakorzenienia wspólnoty, tworzenia miejsc różnorodnych, gdzie ludzie będą czuli się bezpiecznie, a każdy będzie mógł odnaleźć właściwe dla siebie proporcje prywatności i przynależności (Prokopska, Martyka, 2017). Charakterystyczne i czytelne środowisko nie tylko zapewnia bezpieczeństwo, lecz także zwiększa potencjalną głębię i intensywność ludzkiego doświadczenia (Lynch, 1960). Udaną regenerację miejską można uzyskać tylko wtedy, kiedy ludzie staną się świadomi istnienia tego nowego produktu (zrewitalizowanej przestrzeni publicznej z otoczeniem) i uznają, że posiadają oni rzeczywiste korzyści (Bennett, Savani, 2003). Jednym z warunków udanej regeneracji jest wdrożenie strategii służącej stworzeniu sieci przestrzeni publicznych, wspierającej budowę zwartej i wielofunkcyjnego miasta przyjaznego dla pieszych (Lehmann, 2019). W taki układ przestrzeni publicznych powinna wpisać się również strategia wypełniania „dziur” urbanistycznych, czyli miejskich terenów

budowlanych pozbawionych zabudowy, plombami urbanistycznymi. Korzystnym działaniem dla struktury miasta byłoby przekształcenie postindustrialnych zurbanizowanych terenów o ograniczonym dostępie i pozbawionych kontekstu w tereny przeznaczone pod inwestycje, z jednoczesnym wpisaniem się w politykę samorządu opartą na koncepcji zrównoważonego rozwoju (Duda, Trębacz, 2021). Uczynienie miasta i osiedla bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu stanowi jeden z siedemnastu celów zrównoważonego rozwoju (SDGs). Zrównoważony rozwój miasta w mniejszym stopniu może być utożsamiany z podtrzymywaniem 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).

Jeśli odbieramy miasto jako organizm o wielokrotnie złożonej strukturze (Chmielewski, 2010), to zrozumiałe jest dowartościowanie działań służących włączaniu jego nieracjonalnie zagospodarowanych zasobów – nawet niewielkich „dziur” – w tkance miejskiej przez wkomponowanie plomb urbanistycznych, służących wieloaspektowej odnowie. Należy podkreślić, że działania takie wpisują się w szerszy proces regeneracji, który ma charakter ciągły (Roberts, Sykes, 2000) i trwały, oparty na aktywnej polityce, obejmującej rozwój i zmiany przestrzenno-funkcjonalne, odnoszące się do odzyskiwania większych terenów poprzemysłowych (*brown-fields*). O ile „odnowa miast” (*Urban Renewal*), trwająca przez całą połowę XX wieku, polegała na przekształcaniu miast w wyniku dużych inwestycji strukturalnych, to „odrodzenie miast” (bieżące stadium urbanizacji według Andrzeja Majera (2014)) zdominowały działania w mniejszej skali. Mamy wtedy do czynienia z samoorganizującym się emergentnym układem: struktury przestrzenne tworzą się w nim częściowo spontanicznie, w części natomiast pod wpływem oddziaływań i interakcji zachodzących pomiędzy już istniejącymi elementami całego układu (Majer, 2014). Wypełnianie „dziur” miejskich można zatem uznać za działanie łączące oba procesy, w wyniku którego powstaje inwestycja społeczna, np. budowa osiedla mieszkaniowego, zakotwiczonego w otaczającej strukturze, zaspokajającego ludzkie poczucie „zrozumienia” miejsca. Po tym, jak przekonano się, że partnerstwo publiczno-prywatne jest skuteczne i opłacalne w długoterminowym planowaniu rozwoju miasta (Nikitin, 2011), niezmiernie ważne stało się włączanie mieszkańców do wspólnych działań z władzami miejskimi. Wspólnota mieszkańców pełni rolę miastotwórczą, a przestrzeń publiczna to przestrzeń wspólnoty miejskiej. Sieci przestrzeni wspólnoty miejskiej czynią nasze miasta bardziej kooperatywnymi, sprawiedliwymi i odpornymi na nieprzewidziane zdarzenia (Polyak, Bod, Bródy, 2021). Przestrzeń publiczna bez mieszkańców jest martwa, podobnie jak miasta bez przestrzeni publicznej. Dlatego tak ważny jest człowiek ze swoimi potrzebami, które mogą być zaspokajane w bliskim sąsiedztwie. Coraz więcej firm dąży do poprawy przestrzeni publicznej, znajdując w takim działaniu sposób na wywarcie pozytywnego wpływu na miejsca, w których funkcjonują (PPS, 2022). Atrakcyjność miast łączy się nieodzownie z ukształtowanym i sprzyjającym wszystkim rodzajom potrzeb i zainteresowań układem przestrzeni publicznych (Majer, 2014).

Do dbałości o atrakcyjność miast, zapewniających mieszkańcom ciągłość i bezpieczeństwo oraz miejski potencjał interakcji, przekonuje również Landry (2013).

Dla tytułowego wypełniania struktury przestrzennej, inaczej „plombowania dziur” miejskich, działaniem rozstrzygającym prawidłowe funkcjonowanie jest wpisanie się w strukturę przestrzeni miasta. Oparta na kontekście urbanistycznym interakcja człowieka z uformowanym przez niego środowiskiem stanowi także silną podstawę do kreacji Empatycznego Miasta (Biloria, 2021), gdzie rozwój nastawiony jest przede wszystkim na realizację potrzeb człowieka, a struktura przestrzenna tworzy spójny, współzależny i wspierający system (Duda, Trębacz, 2021).

2.1. WIĘKSZA JEDNOSTKA URBANISTYCZNA

Wpisanie danego terenu w strukturę miejską wymaga przeanalizowania wielu aspektów w szerszym kontekście obszarowym (Pluta, 2012). W wyniku analiz procesu projektowania hierarchicznej struktury przestrzeni publicznej i czynników wpływających na skuteczne włączenie przekształcanych terenów w strukturę miasta autorzy wskazują na potrzebę wyznaczenia tzw. większej jednostki urbanistycznej. Jednostka ta jest niezbędna do przeprowadzenia wstępnych badań i określenia wytycznych projektowych dla opracowywanego obszaru plomby urbanistycznej. Do badań przyjęto definiowanie większej jednostki urbanistycznej, bazując na kryteriach Jerzego Paryska (1982), z tą różnicą, że jednostkę taką można dzielić na mniejsze w zależności od liczby posiadanych elementów badanego układu urbanistycznego. Będąca fragmentem większej całości jednostka urbanistyczna, według Paryska, jest obszarem homogenicznym pod względem morfologicznym, stanowiącym całość funkcjonalną i charakteryzującym się pewną spójnością społeczną. Jednostka urbanistyczna powinna posiadać mierzalne cechy w odniesieniu do zdefiniowanej struktury wewnętrznej, dotyczące wyznaczenia m.in.: podobszarów o większym stopniu homogeniczności, siatki przestrzeni publicznych powiązanej ze strukturą przyległych obszarów, sformułowania miejsc węzłowych oraz formy przestrzeni miejskiej i charakteru tworzącej ją zabudowy (Trębacz i Duda, 2021).

Hierarchiczne struktury przestrzenne, po ich przekształceniu i zmianie funkcji, wykazują konieczność objęcia wytycznymi całej plomby urbanistycznej jako samodzielnego organizmu miejskiego, zakotwiczonego w większej jednostce urbanistycznej, i są przykładem efektywniejszego zagospodarowania.

2.2. CZYNNIKI DETERMINUJĄCE STRUKTURĘ PRZESTRZENNĄ MAŁEGO OSIEDLA MIESZKANIOWEGO

Zgodnie z założeniami psychologii ekologicznej zachowania ludzkie są dopasowywane do otoczenia i dlatego tak ważna jest jakość przestrzeni publicznej, w której się przebywa. Mindy Fullilove (2020), psychiatra społeczna, zauważa, że aby właściwie rozeznaczyć potrzeby swojego najbliższego

otoczenia, które nazywa „pudełkiem” (*box*), należy wyznaczyć wokół „pudełka” większy obszar o promieniu ok. 800 m, tzw. koło (*circle*). W nim zaś można wyodrębnić – zazwyczaj centralnie położoną główną ulicę – „linię” (*line*), która przebiega przez „pudełko”. Jest ona połączona z gęstą siecią ulic miejskich niższego rzędu – „plątaniną” (*tangle*). Ta „plątanina”, czy raczej sieć, to rodzaj większej jednostki urbanistycznej, wyznaczonej do analiz urbanistycznych w szerszym kontekście miejskim w celu dogłębnego zbadania zależności przestrzenno-funkcjonalnych, w których znajduje się mniejszy obszar opracowania, jak wspomniana w tytule „plomba urbanistyczna”, która w zależności od percepcji postrzegającego jest przytaczanym tu „pudełkiem” lub zawiera je w sobie. W końcu Fullilove zwraca też uwagę na czas (*time*). Ponieważ żadne miasto nie jest statyczne, a wraz z upływem lat następują zmiany, które trzeba na bieżąco monitorować i rozwijać, aby sprostać potrzebom mieszkańców. Rozwój miast wiąże się bowiem w coraz większym stopniu nie tylko z ekspansją terytorialną miejskiej zabudowy, lecz także z ulepszaniem, usprawnianiem i adaptacją istniejącej przestrzeni (Wantuch-Matla, 2016). „Plomba urbanistyczna” może być narzędziem planistycznym, które wypełnia wyrwę w tkance miasta, zwłaszcza tę położoną w centralnych dzielnicach miasta, a dotkniętą zaniedbaniem inwestycyjnym, o których mówi też Fullilove.

Obecnie, poza miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, brakuje narzędzia pozwalającego na ustalenie chronionego prawem układu głównej przestrzeni publicznej² dla nowo tworzonego zespołu zabudowy zamieszkiwania na etapie planowania inwestycji. W szczególności często brakuje elementów pozwalających na dowiązanie układu przestrzeni publicznych do systemu głównej struktury funkcjonalno-przestrzennej w obrębie większej jednostki urbanistycznej, w której jest osadzony. Projektowanie dobrze „zakotwiczonych” w krajobrazie miasta przestrzeni publicznych jest zadaniem wymagającym zbadania związków pomiędzy kulturą, tradycją otoczenia i jego formą, które nazywa się także kanonem miejsca, stworzonym przez zespół historycznie nawarstwionych czynników, definiujących formę i charakter jego krajobrazu, a także powszechny sposób jego odbioru (Myczkowski, 2003).

Dlatego też autorzy artykułu podjęli próbę systematyzacji działań projektowych dotyczących zagospodarowania małego osiedla mieszkaniowego (tab. 1) z punktu widzenia włączenia go w tkankę miejską jako narzędzia polityki przestrzennej wspierającego programy budowy mieszkań.

² W Ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących w art. 6 ust. 1. opisane jest przygotowanie i realizacja inwestycji mieszkaniowych, które obejmuje sporządzenie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej, uzasadniającej rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne inwestycji mieszkaniowej, z uwzględnieniem charakteru zabudowy miejscowości i okolicy. Taka koncepcja zawierać musi informacje w zakresie m.in. układu urbanistycznego zespołów zabudowy i kompozycji architektonicznej obiektów o funkcji podstawowej oraz powiązania przestrzennego planowanej inwestycji z terenami otaczającymi. Jednakże, po pierwsze, ustawa ta jest pewnym wyjątkiem stosowanym przede wszystkim w przypadku terenów tzw. *brownfields*. Po drugie zaś nie ma tam konkretnego wskaźnika ustalonego dla powierzchni przestrzeni publicznej, odnośnie do powierzchni inwestycji całego osiedla, co rodzi poważne niedociągnięcia.

Tabela 1. Wskazane działania projektowe dotyczące zagospodarowania małego osiedla mieszkaniowego. Źródło: Oprac. aut.

Lp.	Wytyczne projektowe dla planowanej inwestycji na obszarze plomby urbanistycznej
1.	wskazanie obszarów niedoinwestowanych, „dziur” w strukturze miejskiej, zwłaszcza w obrębie obszarów zwartej zabudowy
2.	delimitacja obszaru plomby urbanistycznej w układzie umożliwiającym powiązanie z terenami sąsiadującymi, zwłaszcza przez logiczne poprowadzenie głównej przestrzeni publicznej inwestycji
3.	delimitacja większej jednostki urbanistycznej, w skład której wchodzi tereny „plomby” urbanistycznej
4.	w celu właściwego „zakotwiczenia” plomby wskazanie głównych kierunków przemieszczania się użytkowników w układzie przestrzennym
5.	wyznaczenie struktury hierarchicznej przestrzeni publicznych na obszarze plomby urbanistycznej
6.	wyznaczenie wydziałów kwartałowych w zależności od ich funkcji i formy zabudowy
7.	ustalenie wartości wskaźników urbanistycznych, np. minimalnego udziału wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej

Jednym z istotnych kryteriów określenia wielkości obszaru jednostki jest zapewnienie mieszkańcom pewnego poziomu komfortu życia i bezpieczeństwa. Dlatego korzystne byłoby ustalenie minimalnej powierzchni obszaru przeznaczonej na małe osiedle mieszkaniowe. Istotnym warunkiem jest możliwość wykształcenia struktury przestrzeni wspólnej jako współdzielonej pomiędzy mieszkańców osiedla i pozostałych użytkowników miasta. Teren, który można określić mianem plomby urbanistycznej, obejmowałby obszar, który może być rozpatrywany jako osobny organizm miejski, osadzony w kontekście otaczającym i z nim powiązany. Posiadałby on wyznaczony układ kwartałów zabudowy, głównej przestrzeni publicznej, przestrzeni półpublicznych i grupowych, układ komunikacyjny i zieleń. Wielkość takiej jednostki zależałaby od liczby mieszkańców oraz odpowiadającej im powierzchni. Punktem wyjścia byłaby wielkość nieprzekraczająca 1500 osób i powierzchni 5 ha przy gęstości ok. 300 osób/ha. Wielkość ta była najczęściej powtarzającą się przy podziale zespołów mieszkaniowych na kolonie według różnych schematów (Korzeniewski, 1989). Należy podkreślić, że rola plomby urbanistycznej jako narzędzia planistycznego nie jest związana z rozwojem i ekspansją terytorialną zabudowy, ale wiąże się z ulepszaniem, usprawnianiem i adaptacją istniejących w mieście obszarów. Jednak mieszkaniowa zabudowa wielorodzinna, a także towarzysząca jej przestrzeń wspólna często nie tworzą czytelnych powiązań z otaczającymi obszarami. Zjawisko to stanowi dotkliwe zakłócenie spójności struktury miejskiej, niezależnie od skali miasta. W obrębie zainteresowań projektowych, poza potrzebą estetyzacji i modernizacji samych budynków mieszkalnych, muszą znaleźć się takie zagadnienia jak m.in.: analiza układu przestrzennego i funkcjonalnego osiedli czy ewentualna rekonfiguracja dotychczasowego ich układu komunikacyjnego, a także analiza nasycenia funkcjami usługowo-komercyjnymi (Wantuch-Matla, 2016).

Postępując się dobrze znanym przykładem plomby architektonicznej, należy stwierdzić, że w zabudowie śródmiejskiej konieczność uzupełnienia „dziurawej” pierzei jest czymś naturalnym i codziennym. Dlatego niezwykle ważny jest poprawny sposób kształtowania tego rodzaju zabudowy. Analogicznie powinno być w przypadku urbanistycznej plomby – ona także wymaga ustalenia konkretnych zasad zagospodarowania, gdyż nie należy dopuścić do zacierania się sieci przestrzeni publicznych w mieście.

3. CASE STUDY – KONCEPCJA PLOMBY URBANISTYCZNEJ – OBSZARU ZAJEZDNI PRZY UL. WORONICZA 29 W WARSZAWIE

W dobie naporu inwestycyjnego mieszkaniowa zabudowa wielorodzinna, a często także towarzysząca jej przestrzeń wspólna, nie nawiązuje do otaczającej jej przestrzeni publicznej i się z nią nie wiąże. Jest to dotkliwe zakłócenie spójności struktury miejskiej, niezależnie od skali miasta. Problem ten w sposób szczególnie uwidacznia się przy wciąż jeszcze realizowanych osiedlach zamkniętych (il. 3). Zupełnie zamknięte osiedla stają się odizolowanymi wyspami w tkance miejskiej (il. 4).



Il. 3. Okolice obszaru zajezdni, ul. Woronicza, Racjonalizatorska i Konstruktorska. Okoliczne osiedla zamknięte. Przystanek autobusowy przy ul. Konstruktorskiej; os. Pozytywny Mokotów, 2023. Fot. M. Duda



Il. 4. Po prawej: lokalizacja mieszkaniowych osiedli zamkniętych w sąsiedztwie obszaru opracowania. Źródło: oprac. aut. na podst. <http://mapa.um.warszawa.pl/> [dostęp: 21.02.2023]. Po lewej: widok z osiedla Woronicza QBIK na os. Pozytywny Mokotów (od góry), Mokka Mokotów (centralnie) oraz widok na os. MokoSfera (na dole), 2023. Fot. M. Duda

W artykule, wykorzystując metodę *case study*, zaprezentowano i scharakteryzowano sposób projektowania uzupełnień istniejących struktur miejskich – tytułowej plomby urbanistycznej – w kontekście problematyki nowej zabudowy zespołu osiedla mieszkaniowego. Do opracowania wybrano leżący w dzielnicy Mokotów teren zajezdni autobusowej R-1 „Woronicza” Miejskich Zakładów Autobusowych, położony pomiędzy ul. Woronicza a Konstruktorską o ok. 7 ha powierzchni.

3.1. LOKALIZACJA

Obszar opracowania stanowi północną część Służewca Przemysłowego, ok. 5 km od ścisłego centrum Warszawy, 1,5 km od stacji Metro Wierzbno, 2,5 km od międzynarodowego lotniska Okęcie. Obszar ten miał pierwotnie w całości przeznaczenie przemysłowe (zakłady produkcyjne, magazyny, hurtownie itp. oraz siedziba i studia TVP S.A.), jednak od lat 90. XX wieku podlega intensywnym przekształceniom (wymianie zabudowy) w kierunku biznes-parku z pojawiającymi się ostatnio inwestycjami mieszkaniowymi (il. 5–6).



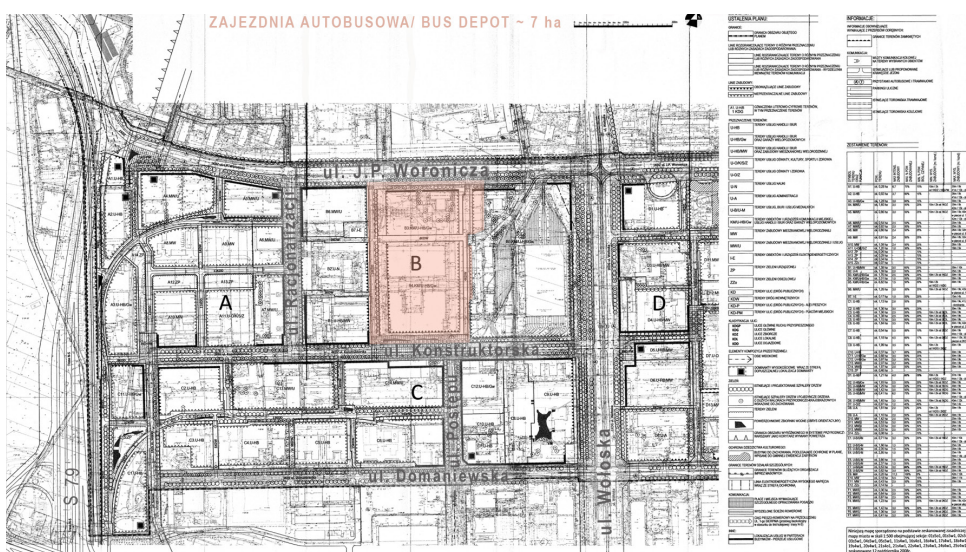
Il. 5. Obszar zajezdni autobusowej i tramwajowej oraz dalsze okolice: ul. Woronicza z siedzibą gmachu Telewizji Polskiej S.A. i ul. Wołoska z centrum handlowym Westfield Mokotów, 2023. Fot. M. Duda



Il. 6. Zajezdnia autobusowa widziana od strony ul. Konstruktorskiej, 2023. Fot. M. Duda

W Studium m. st. Warszawy z 2006 r. Służewiec Przemysłowy jest wymieniany jako obszar priorytetowy ze względu na kryterium poprawy struktury obszaru metropolitalnego. Dla rozważanej tu większej jednostki urbanistycznej większość terenu została przeznaczona pod usługi z maksymalnym udziałem zabudowy mieszkaniowej do 40%, z wyjątkiem rejonu zajezdni autobusowej i tramwajowej. Lokalizację zajezdni studium wskazuje jako „tereny obiektów i urządzeń komunikacji miejskiej” (il. 7).

3.3.2. USTALENIA MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA

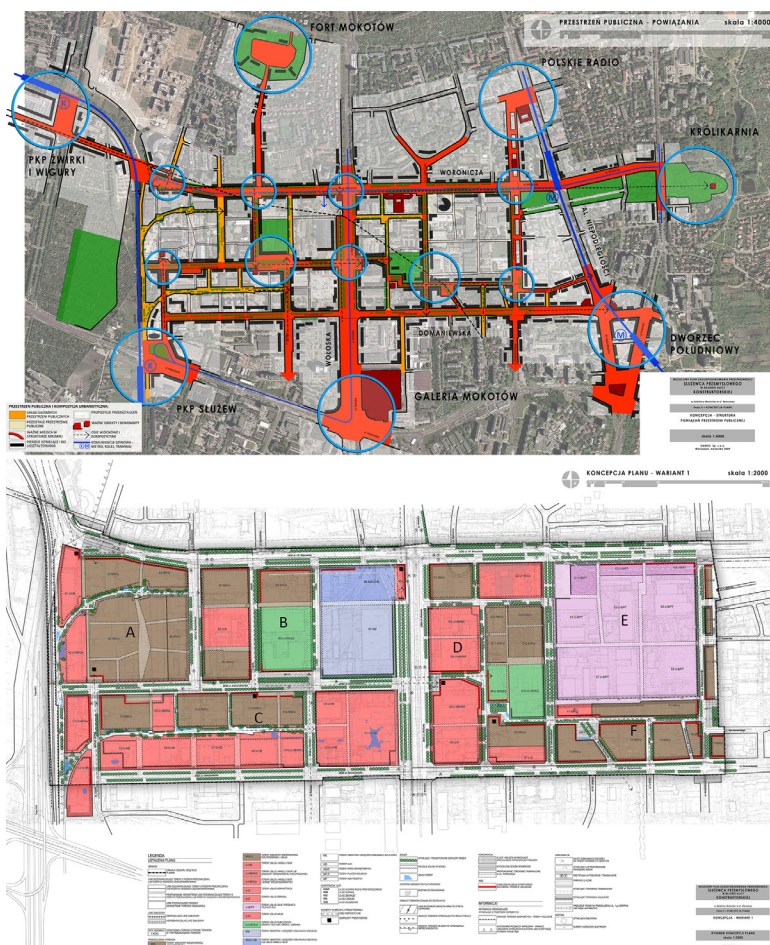


Il. 8. Lokalizacja obszaru opracowania na fragmencie załącznika nr 1 do Uchwały Nr XLVII/1271/2012 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Konstruktorskiej, położonego w dzielnicy Mokotów m. st. Warszawy. Źródło: oprac. aut. na podst. https://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp/dane/Plany/mokotow/4.17_plan.pdf [dostęp: 21.02.2023]; zespół proj. mpzp: K. Domaradzki, M. Sawicki, D. Sawicka, P. Sawicki, R. Wysocki, J. Skorupski, S. Parys, Z. Uzdalewicz

Celem projektantów³ obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Konstruktorskiej, położonego w dzielnicy Mokotów m. st. Warszawy (il. 8), było stworzenie atrakcyjnego, wielofunkcyjnego zespołu

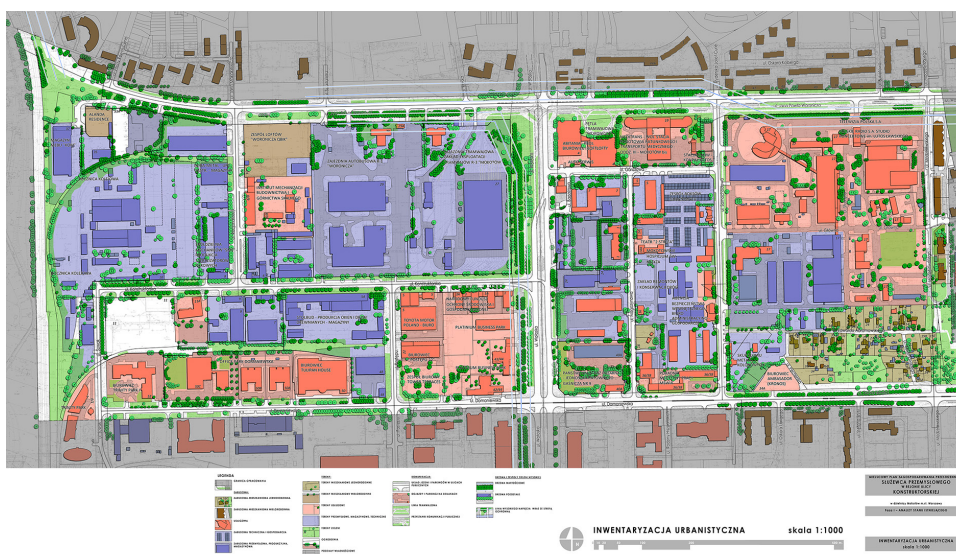
³ Plan został opracowany przez zespół projektowy firmy DAWOS Sp. z o.o. pod kierunkiem prof. Krzysztofa Domaradzkiego (skład zespołu autorskiego: główny projektant: prof. PW. dr hab. arch. Krzysztof Domaradzki, urbanistka: arch. Marek Sawicki, arch. Dorota Sawicka, arch. Piotr Sawicki, arch. Rafał Wysocki, ochrona środowiska: mgr Jacek Skorupski, uzbrojenie terenu: mgr inż. Stefan Parys, komunikacja: mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz). Plan uchwalono w 2012 roku.

miejskiego. Powstały dwa warianty, oba zakładające docelowo rozwój obszaru w kierunku biurowo-usługowo-mieszaniowym z niezbędną infrastrukturą społeczną (w tym także możliwość przekształcenia pętli autobusowej z wykształceniem placu miejskiego w ciągu ulicy Konstruktorskiej) oraz zagęszczenie siatki przestrzeni publicznych. W jednym z wariantów na terenie zajezdni autobusowej proponowano dwa tereny, jeden zlokalizowany od ul. Woronicza o przeznaczeniu mieszkaniowym wielorodzinnym i usługowym oraz drugi jako usługi publiczne typu: oświaty, kultury, sportu i zdrowia w zieleni od strony placu miejskiego (il. 9).



Il. 9. Rozwiązanie wariantowe – wariant 1, 2009: u góry: Przestrzeń Publiczna – Powiązania, u dołu: koncepcja projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Konstruktorskiej, położonego w dzielnicy Mokotów m. st. Warszawy. Źródło: archiwum firmy DAWOS Sp. z o.o. udostępnione przez autora mpzp K. Domaradzkiego; zespół proj. mpzp: K. Domaradzki, M. Sawicki, D. Sawicka, P. Sawicki, R. Wysocki, J. Skorupski, S. Parys, Z. Uzdalewicz

Na inwentaryzacji urbanistycznej (il. 10) z 2008 r. przeważała funkcja przemysłowa i magazynowa (ok. 60% wszystkich terenów zabudowy na obszarze planu). I chociaż w trakcie procedowania projekt mpzp sprzyjał zmianie funkcji zajezdni autobusowej, to jednak w rezultacie ustalono dopuszczenie zachowania zajezdni autobusowej lub jej przekształcenie na teren usługowo-biurowo-mieszkaniowy.



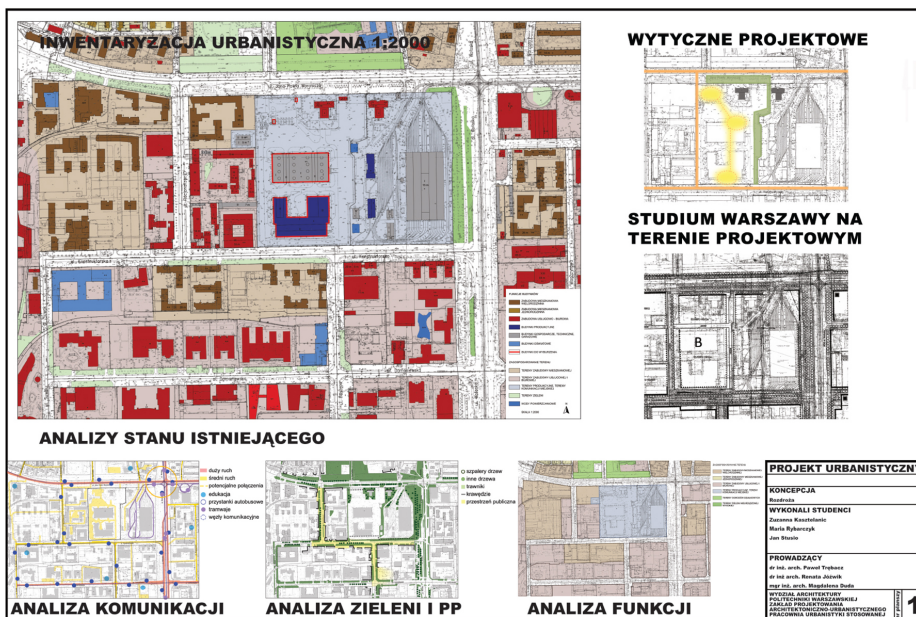
Il. 10. Inwentaryzacja urbanistyczna miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Konstruktorskiej, położonego w dzielnicy Mokotów m. st. Warszawy, 2008.

Źródło: archiwum firmy DAWOS Sp. z o.o. udostępnione przez autora mpzp K. Domaradzkiego; zespół proj. mpzp: K. Domaradzki, M. Sawicki, D. Sawicka, P. Sawicki, R. Wysocki, J. Skorupski, S. Parys, Z. Uzdalewicz

3.3.3. ZMIANA USTAWY O PLANOWANIU I ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM

Obecnie planowane zmiany w Projekcie ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu (Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, 2023) dotyczą również wprowadzenia nowego aktu planowania przestrzennego – zintegrowanego planu inwestycyjnego (ZPI), będącego formą planu miejscowego, rozwijającego rozwiązania Ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz.U. 2021 poz. 1538). Procedura uchwalenia zintegrowanego planu inwestycyjnego (ZPI) przewiduje dużą rolę inwestora, a wzajemne zobowiązania między gminą i inwestorem będą gwarantowane w formie umowy (Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, 2023). ZPI będzie narzędziem dającym gminom dużą swobodę w lokalizowaniu i realizacji inwestycji, z uwzględnieniem partycypacji społecznej i zasad ładu przestrzennego, oraz umożliwi realizowanie inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (www.gov.pl).

3.4. STUDIUM MOŻLIWOŚCI ZAGOSPODAROWANIA PLOMBY URBANISTYCZNEJ



Il. 11. Plansza analityczna studialnej koncepcji zagospodarowania przestrzennego na obszarze większej jednostki urbanistycznej wokół zajezdni autobusowej „Woronicza”, wykonana w ramach zajęć w Pracowni Urbanistyki Stosowanej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej w r.a. 2021/22. Aut. koncepcji: Z. Kasztelaniec, M. Rybarczyk, J. Ślusiarz

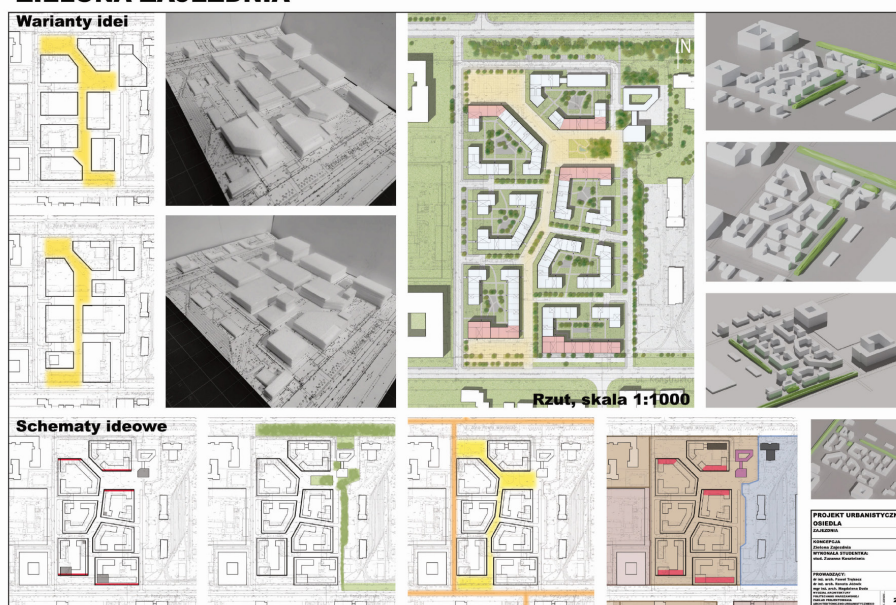
Przy prowadzeniu projektu studialnego u podstaw procesu projektowego autorzy wykorzystali metodę kształtowania rozwoju miasta, przyjętą w Pracowni Urbanistyki Stosowanej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej. Metoda ta, uwzględniająca zdefiniowany zestaw działań niezbędnych do wykonania w ramach procesu projektowego, jako kolejne kryteria kształtowania rozwoju miast przyjęła: 1. Wyznaczenie obszarów, 2. Wskazanie miejsc węzłowych, 3. Powiązanie siatki przestrzeni publicznych, 4. Hierarchizację przestrzeni publicznej, 5. Wydobycie komponentu zielonego, 6. Wyróżnienie obiektów architektonicznych, 7. Wprowadzenie programu intensyfikującego kontakty społeczne (Trębacz i Duda, 2021).

W pracach studenckich⁴ analizowano problem podniesienia atrakcyjności przestrzeni, jej wyraźnego ukształtowania i dostosowanie jej do zmieniającej się rzeczywistości sąsiedzkiej

⁴ Prezentowane projekty zostały wykonane w ramach zajęć w Pracowni Urbanistyki Stosowanej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, prowadzonych przez dydaktyków: dr. inż. arch. Pawła Trębacza, dr. inż. arch. Romana Wrzosa, dr inż. arch. Renatę Józwick i mgr inż. arch. Magdalenę Dudę w zespołach w składzie: Natalia Cichoń, Katarzyna Prokopiuk, Dominika Zielińska

jako działanie rewitalizacyjne wpisujące się w koncepcję miasta zrównoważonego i wspierające budowę zwartej i wielofunkcyjnej przestrzeni przyjaznej dla pieszych. W ostatecznych koncepcjach przedstawiono różne sposoby ukształtowania przestrzeni publicznej osiedla mieszkaniowego i wskazano na lokalizację usług. Następuje dogęszczenie miasta oraz zakotwiczenie nowego organizmu miejskiego w tkance dzielnicy przede wszystkim dzięki zaprojektowaniu przestrzeni publicznych jako obszarów stanowiących kontynuację istniejących układów miejskiej przestrzeni publicznej większej jednostki urbanistycznej. W dziewięciu wybranych pracach autorzy starali się pokazać zróżnicowane formy funkcjonalno-przestrzenne przestrzeni publicznych. Zwracano również uwagę na tożsamość miejsca, wiążąc wartościowe elementy dziedzictwa obszaru, m.in. ustalając pozostawienie charakterystycznych budynków administracyjnych zajezdni. Zaproponowano wprowadzenie zieleni miejskiej jako istotnego komponentu struktury przestrzennej, tworzącego dopełnienie ponadlokalnych powiązań przyrodniczych, a także ważnego elementu infrastruktury błękitno-zielonej. W celu skutecznego uformowania struktury miejskiej wskazano również strefowanie obsługi komunikacyjnej terenu osiedla.

ZIELONA ZAJEZDZIA

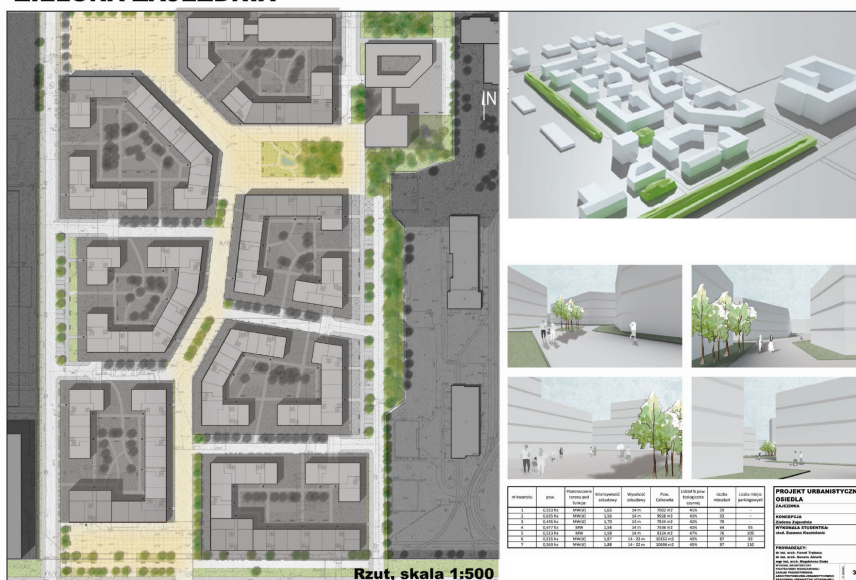


Il. 12. Plansza wariantowych modeli przestrzennych studialnej koncepcji zagospodarowania przestrzennego na obszarze zajezdni autobusowej „Woronicza”, pt. „Zielona Zajezdnia”, wykonana w ramach zajęć w Pracowni Urbanistyki Stosowanej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej w r.a. 2021/22. Aut. Z. Kasztelaniec

(r.a. 2020/21), Zuzanna Kasztelaniec, Maria Rybarczyk, Jan Stusio (r.a. 2021/22), Matylda Boryna, Katarzyna Durmaj, Zuzanna Kocon, Arkadiusz Malinowski (r.a. 2022/23).

Konstrukcja metodologiczna oparta jest na zdefiniowanym zestawie działań niezbędnych do wykonania w ramach procesu projektowego. W skrócie proces ten można podzielić na fazę zbierania i segregacji informacji o stanie istniejącym, tzw. czytanie miasta, dotyczące przede wszystkim analizy kontekstu urbanistycznego i stanu istniejącego (il. 11). Kolejna faza polega na tworzeniu nowej struktury przestrzennej, tzw. pisanie miasta, wzbogacone zazwyczaj o przedstawienie wariantowych modeli rozwiązań przestrzennych i funkcjonalnych (il. 12). Efektem prac jest końcowa wersja projektu zagospodarowania małego osiedla mieszkaniowego, wpisane go w strukturę miasta, z wyodrębnioną przestrzenią publiczną i kwartałami zabudowy (il. 13).

ZIELONA ZAJEZDZIA



Il. 13. Plansza projektowa pt. „Zielona Zajezdnia” studialnej koncepcji zagospodarowania przestrzennego na obszarze zajezdni autobusowej „Woronicza”, wykonana w ramach zajęć w Pracowni Urbanistyki Stosowanej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej w r.a. 2021/22. Aut. Z. Kasztelaniec

3.4.1. STRUKTURA FUNKCJONALNA

Tereny zajezdni, obecnie z przeznaczeniem technicznym, naturalnie dopełniają kwartały zabudowy osiedlowej wielorodzinnej sytuowane dookoła. Obszar ten jest dość istotny dla rozwoju struktury miasta, drożności lokalnej komunikacji i penetracji pieszej. Wraz z placem miejskim przy ul. Konstruktorskiej, ustalonym w obowiązującym planie miejscowym, nie powinien stanowić blokady na osi ul. Postępu, ale raczej przedłużenie dzielnicowego przejścia przestrzenią publiczną do ul. Woronicza i umożliwić rozwój życia społecznego.

Rewitalizacja zapomnianych i zdegradowanych miejsc jest wielkim wyzwaniem dla lokalnych władz (Nitavska, Skujane, 2019). W myśl samorządowego dążenia do budowy miasta zwartego, możliwe przeniesienie zajezdni i nowe zagospodarowanie omawianego terenu przyczynią się do przeciwdziałania negatywnym zjawiskom „dziur w mieście” i ostatecznie stworzą pozytywną przestrzeń mieszkaniowo-usługową dla mieszkańców dzielnicy. Obszar jest bardzo atrakcyjny dla lokalizacji zabudowy mieszkaniowej: dobrze skomunikowany z centrum miasta (w tym komunikacją publiczną – metro, kolej, tramwaj, autobus), położony blisko centrum Warszawy, tuż obok osiedli Wierzbno i Ksawerów z pełną infrastrukturą społeczną, bardzo blisko centrum handlowego Westfield Mokotów oraz w pobliżu terenów rekreacyjnych i parkowych.

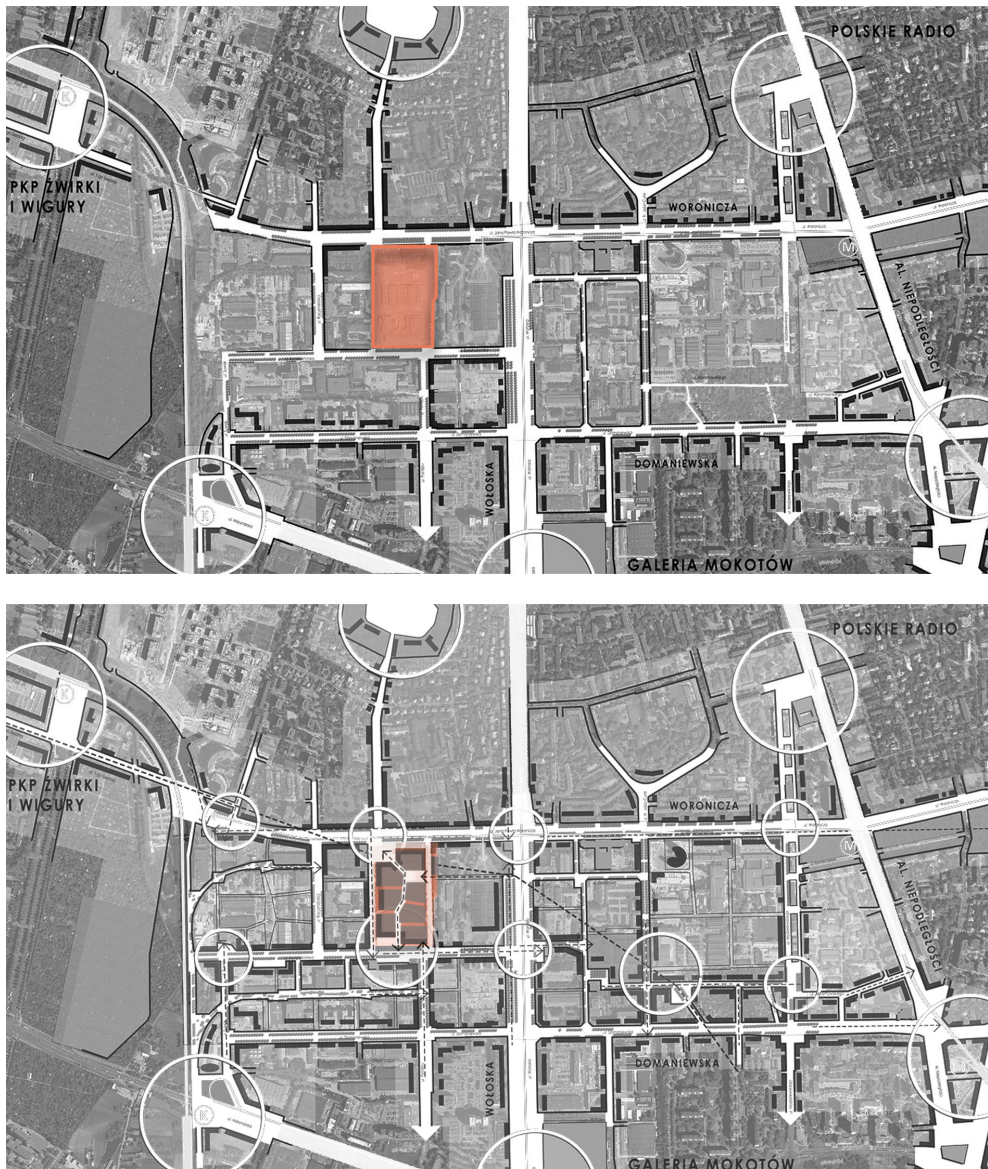
Jednak na obszarze większej jednostki urbanistycznej, w której zlokalizowany jest teren zajezdni, nie ma obecnie żadnej podstawowej infrastruktury oświatowej (obecnie istnieje szkoła ponadpodstawowa przy ul. Marynarskiej 2/6), usług publicznych, urządzonych terenów rekreacyjnych, placów ani skwerów, a bezpośrednio sąsiedztwo dla nowych inwestycji mieszkaniowych stanowią biurowce i jeszcze pozostałości zakładów produkcyjnych z lat minionych.

3.4.2. UKŁAD PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

Obecnie nieprzejezdny teren zajezdni autobusowej, tramwajowej oraz powstające niewielkie zamknięte osiedla mieszkaniowe (poniżej 5 ha) uniemożliwiają prawidłowe powiązanie struktury przestrzennej tej części dzielnicy w jeden spójny system, a przede wszystkim siatki przestrzeni publicznych pomiędzy ul. Woronicza i Konstruktorską.

W kształtowaniu struktury przestrzennej obszaru większej jednostki urbanistycznej należy uwzględnić połączenie go z otaczającą strukturą miejską: powiązanie z Dworcem Południowym (Centrum Mokotowa), Królikarnią, Fortem Mokotów, centrum handlowym Westfield Mokotów i przystankami kolei.

Ze względu na pierwotnie przemysłowe przeznaczenie obszaru siatka przestrzeni publicznych jest stosunkowo rzadka, za to istniejące ulice są w większości szerokie, z dużą ilością zieleni. Podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznej i dostosowanie jej do zmieniającej się funkcji: z przemysłowej i technicznej na biurową, usługową i mieszkaniową, wymaga zagęszczenia siatki przestrzeni publicznych oraz wewnątrzsiedlowych przestrzeni publicznie dostępnych, umożliwiających swobodne przejście mieszkańcom, a tym samym wyraźnego ukształtowania struktury przestrzennej. Przestrzeń publiczna jest osnową tkanki miejskiej, łączy rozczłonkowane obszary miejskie, ale także stanowi rodzaj urbanistycznego układu krwionośnego danego terenu – wprowadza życie społeczne, umożliwiając kontakty międzyludzkie (il. 14). Miejskie ulice są kształtowane dla szerokiej gamy spotkań i procesów społecznych. W taki sposób są one wyznacznikiem integralności cywilizacji, jak wynika z badań przeprowadzonych na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat (Fullilove, 2020).



Il. 14. Lokalizacja obszaru opracowania w strukturze miejskiej większej jednostki urbanistycznej, powyżej: stan istniejący, poniżej: przykładowy stan projektowany. Źródło: oprac. aut. na podst. rys. *Powiązania projektowane*, 2009, DAWOS Sp. z o.o., wykonane na potrzeby prac analitycznych przy opracowywaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przez zespół projektowy pod kierunkiem K. Domaradzkiego, MPZP Służewca Przemysłowego w rejonie ulicy Konstruktorskiej oraz opracowanej koncepcji osiedla mieszkaniowego „Zielona Zajezdnia” aut. Z. Kasztelaniec w r.a. 2021/22

4. WNIOSKI

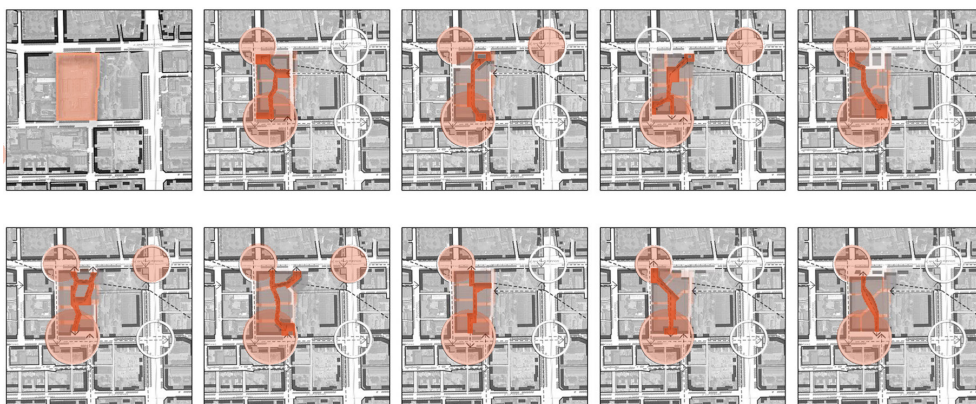
Przeprowadzone badania pozwoliły na określenie wytycznych o charakterze ogólnym:

1. Wydzielona wyspa miejska powinna zostać na nowo wpleciona, połączona z siecią przestrzeni publicznych wokół. Stałe elementy tkanki miejskiej to kwartały i przestrzenie publiczne. Plomba urbanistyczna jest takim właśnie ulepszącym, a nawet niezbędnym wypełnieniem na powierzchni kilku kwartałów, zarówno dla dużego, jak i małego miasta. Parcelacja „dziur” w mieście na plombę urbanistyczną to minimum 5 ha.
2. Promowanie zwartej zabudowy miejskiej w zgodzie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu i zagospodarowanie miejskich plomb zmniejsza tendencję *land take* – utraty ziemi.
3. Jeśli kwartały są kumulowane w jeden odgradzony obszar, rozrywając spójność siatki przestrzeni publicznych miasta, lub nie zakotwiczą się w niej, stanowią odrębny, odcięty twór – miasto podupada, a mieszkańcy tracą życie społeczne.
4. Wplatanie lub udrażnianie wydzielonych części miasta, odbywające się dzięki ogólnodostępnym przestrzeniom publicznym, jest jednoznaczne z tworzeniem połączeń miejskiej przestrzeni publicznej przez dołączenie publicznych, głównych przestrzeni osiedli mieszkaniowych.
5. W urbanistyce istnieje wiele dobrych rozwiązań, ale jest jedna nadrzędna przesłanka – kształtowanie spójnej, ciągłej (niepoprzerywanej) struktury miejskiej. Plomba urbanistyczna ze zorganizowanym dostępem do przestrzeni publicznej jest właściwym wypełnieniem luki w tkance miejskiej.

5. PODSUMOWANIE

W artykule dokonano analizy istniejących dokumentów planistycznych, dotyczących obszaru Miejskiej Zajezdni Autobusowej (terenu publicznie niedostępnego) w warszawskiej dzielnicy Mokotów, pod kątem możliwości tworzenia nowych powiązań w istniejącej siatce przestrzeni publicznej oraz analizy kontekstów urbanistycznych dla mniejszego kawałka miasta – tytułowej plomby urbanistycznej. Wykorzystując metodę *case study*, zaprezentowano i scharakteryzowano sposób projektowania uzupełnień istniejących struktur miejskich, ukazując metodę tworzenia i organizacji małego osiedla mieszkaniowego, tworząc miasto zwarte (*compact city*). Wpisano się także w dyskusję na temat miastotwórczej roli obszarów tzw. dziur miejskich i ponownego ich wykorzystania. Na wariantowych, studialnych przykładach, przygotowanych na zajęciach z projektowania urbanistycznego w Pracowni Urbanistyki Stosowanej WAPW, zaprezentowano pozytywny przykład zmian funkcjonalnych i przestrzennych urbanistycznej plomby zabudowy osiedlowej na terenie

podlegającym przekształceniom (il. 15). Artykuł propaguje 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). Artykuł poszerza wiedzę z zakresu tworzenia nowych przestrzeni publicznych oraz wpisuje się w debatę urbanistyczną dotyczącą dogęszczania tkanki miejskiej jako jednej z metod przeciwdziałania zagrożeniu „rozlewania się” miasta i nieracjonalnemu wykorzystaniu terenów miejskich, zgodnie z oczekiwanymi zmianami transformacyjnymi nakreślonymi w Agendzie 2030.



Il. 15. Zestawienie dziewięciu studialnych rozwiązań projektowych zakotwiczonych w strukturze miejskiej większej jednostki urbanistycznej, wykonanych w ramach zajęć w Pracowni Urbanistyki Stosowanej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, aut. N. Cichoń, K. Prokopiuk, D. Zielińskiej (r.a. 2020/21), Z. Kasztelaniec, M. Rybarczyk (r.a. 2021/22), M. Boryny, K. Durmaj, Z. Kocon, A. Malinowskiego (r.a. 2022/23). Źródło: oprac. aut. na podstawie rysunkowym *Powiązania projektowane*, 2009 DAWOS Sp. z o.o., wykonanym na potrzeby prac analitycznych przy opracowywaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przez zespół projektowy pod kierunkiem K. Domaradzkiego, MPZP Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Konstruktorskiej

W artykule podkreśla się również ważność analiz urbanistycznych dla większej jednostki urbanistycznej przy projekcie nowego zagospodarowania każdej tzw. plomby urbanistycznej dla terenu przekształcanego. Plomba urbanistyczna może być wypełnieniem wyrwy pomiędzy poszczególnymi częściami miasta lub wypełnieniem przerw w zabudowie w obrębie danego fragmentu dzielnicy, zaś w połączeniu z dedykowaną, wyodrębnioną, ogólnodostępną przestrzenią publiczną może mieć spajającą rolę w strukturze miejskiej i płynnie powiązać otaczające przestrzenie otwarte, tworząc nową, wspólną przestrzeń publiczną miasta. W artykule została wskazana konieczność zastosowania przestrzeni publicznej w małym osiedlu mieszkaniowym i zakotwiczenia jej w układzie struktury przestrzennej większej jednostki urbanistycznej. Na strukturę pokrycia terenu wpływ mają przede wszystkim historia i system

planowania przestrzennego. W związku z tym obecnie w przestrzeni miejskiej poszukuje się miejsc, z którymi można się identyfikować, a w projektowaniu przekłada się to działanie na kształtowanie tożsamości danego miejsca.

BIBLIOGRAFIA

- Atlas Warszawy. (2018). *Zajezdnia Woronicza*. Pobrane z: <https://iwaw.pl/obiekt.php?p=953774685> [dostęp: 10.03.2023].
- Bennett, R., Savani, S. (2003). The Rebranding of City Places: An Investigational Comparative Investigation. *International Public Management Review*, 4(2), 70–87.
- Biloria, N. (2021). *From smart to empathic cities*. *Frontiers of Architectural Research*, 10(1), 3–16.
- Boryczka, E., Rzeńca, A., Zasina, J. (2022). Czy miasta pomogą nam w osiągnięciu zielonego ładu? W: M. Burchard-Dziubińska (red.), *W poszukiwaniu zielonego ładu* (s. 213–231). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Brundtland, G.H., (1987). *Our Common Future [Nasza wspólna przyszłość]*. Oxford: Oxford University Press.
- Chmielewski, J.M. (2010). *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Chmielewski, J.M. (2011). Szkoła projektowania urbanistycznego na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, 56(4), 5–43.
- Domaradzki, K. (2013). *Przestrzeń Warszawy. Tożsamość miasta a urbanistyka*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Muzeum Powstania Warszawskiego, Instytut Stefana Starzyńskiego.
- Duda, M., Trębacz, P. (2021). Regeneracja struktury przestrzennej terenów po-kolejowych na przykładzie warszawskiej Pragi. *Środowisko Mieszkaniowe*, 34, 44–57.
- European Commission. (2016). *Science for Environment Policy Future brief: No net land take by 2050?* Pobrane z: https://catalogue.unccd.int/650_no_net_land_take_by_2050.pdf [dostęp: 28.02.2023].
- Europejski Komitet Regionów. (2021). *Zielony Ład: miasta i regiony nakreślają plan działania na 2021 r.* Pobrane z: <https://cor.europa.eu/pl/news/Pages/green-deal-going-local.aspx> [dostęp: 29.02.2023].
- Fullilove, M. (2020). *Main Street: How a City's Heart Connects Us All*. New York: New Village Press.
- InfoArchitekta.pl. (2012). *Pustka w mieście – wykład Levente Polyaka*. Pobrane z: <https://www.infoarchitekta.pl/artykuly:8-spotkania:6041-pustka-w-miescie-wyklad-levente-polyaka.html> [dostęp: 10.03.2023].
- Kancelaria Prezesa Rady Ministrów. (2023). *Projekt ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw*. Pobrane z: <https://>

- www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-o-planowaniu-i-zagospodarowaniu-przestrzennym-oraz-niektorych-innych-ustaw [dostęp: 11.03.2023].
- Komisja Europejska. (b.r.). *Europejski Zielony Ład. Aspirowanie do miana pierwszego kontynentu neutralnego dla klimatu*. Pobrane z: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl [dostęp: 29.02.2023].
- Korzeniewski, W. (1989). *Budownictwo mieszkaniowe. Poradnik projektanta*. Warszawa: Arkady.
- Landry, Ch., (2013). *Kreatywne miasto*. Pobrane z: <http://www.publio.pl/kreatywnemiasto-charles-landry,p125146.html> [dostęp: 20.10.2020].
- Lechmann, S. (2019). *Urban Regeneration. A Manifesto for transforming UK Cities in the Age of Climate Change*. London: Palgrave Macmillan.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge: The M.I.T. Press.
- Majer, A. (2014). *Odrodzenie miast. Łódź–Warszawa*: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Mierzejewska, L. (2015). Zrównoważony rozwój miasta – wybrane sposoby pojmowania, koncepcje i modele. *Problemy rozwoju Miast, XII(III)*, 5–11.
- Ministerstwo Rozwoju. (2017). *Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju – implementacja w Polsce*. Pobrane z: http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL_pl-5.pdf [dostęp: 28.02.2023].
- Nikitin, C. (2011). *What is the Place for Public Space in our Cities?* Pobrane z: <https://www.pps.org/article/what-is-the-place-for-public-space-in-our-cities> [dostęp: 22.11.2022].
- Nitavska, N., Skujane, D. (2019). Re-branding Landscapes of Forgotten Resorts. Case of the Healing Resort Kemeru in Latvia. *Scientific Journal of Latvia University of Life Sciences and Technologies Landscape Architecture and Art*, 15(15), 60–67.
- Nowa Karta Lipska. (2020). *Transformacyjna siła miast na rzecz wspólnego dobra*. Pobrane z: <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/nowa-karta-lipska-i-agenda-terytorialna-ue-2030-przyjete-przez-ministrow-krajow-wspolnoty-europejskiej> [dostęp: 10.01.2021].
- Parysek, J. (1982). *Modele klasyfikacji w geografii*. Poznań: Uniwersytet Adama Mickiewicza.
- Perry, C.A. (1939). *Housing for the Mechanic Age*. New York: Russell Sage Foundation.
- Pluta, K. (2012). *Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Polyak, L. Bod, S., Bródy, L.S. (2021). *The Power of Civic Ecosystems. How community spaces and their networks make out cities more cooperative, fair and resilient*. Vienna: Cooperative City Books.
- Podhalański, B. (2008). Centrum metropolii a centrum miasta. *Czasopismo Techniczne*, 105(4-A), 69–76.
- PPS. (2022). *Webinar Places with Purpose: Achieving Social Impact in Public Space*. Pobrane z: <https://www.pps.org/events/places-with-purpose-achieving-social-impact-in-public-space> [dostęp: 22.11.2022].

- Prokopska, A., Martyka, A. (2017). Miasto jako organizm przyjazny człowiekowi. *Budownictwo i Architektura*, 16(1), 165–174.
- Roberts, P., Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration. A Handbook*. London: Sage.
- Rykwert, J. (2013). *Pokusa miejsca. Przeszłość i przyszłość miast*. Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury.
- RynekPierwotny.pl. (2021). *Zamknięte osiedla odchodzą do lamusa. Dlaczego?* Pobrane z: <https://forsal.pl/nieruchomosci/artykuly/8236670,zamkniete-osiedla-odchodza-do-lamusa-dlaczego.html> [dostęp: 10.03.2023].
- Sendich, E. (2006). *Planning and Urban Design Standards*. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Siedentop, S., Fina, S. (2010). Urban Sprawl beyond Growth: The Effect of Demographic Change on Infrastructure Costs. *Dans Flux*, 1–2(79–80), 90–100.
- Solarek, K. (2011). Współczesne koncepcje rozwoju miasta. *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, 56(4), 51–71.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy uchwalone przez Radę m.st. Warszawy Uchwałą nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10 października 2006 r. ze zmianami. Pobrane z: <https://architektura.um.warszawa.pl/-/studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania-przestrzennego-warszawy> [dostęp: 21.02.2023].
- Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space. Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Trębacz, P. (2021). Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jako narzędzie rewitalizacji na przykładzie projektu przekształcenia Muranowa Południowego. W: K. Solarek (red.), *Synergia twórczości, nauki i dydaktyki w doświadczeniach Warszawskiej Szkoły Architektury i Urbanistyki początku XXI wieku* (s. 207–217). Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Trębacz, P., Duda, M. (2021). Projektowanie struktury przestrzeni publicznej jednostek urbanistycznych jako warunek skutecznego przekształcenia terenów przemysłowych na przykładzie obszaru Pelcowizny w Warszawie. *Środowisko Mieszkaniowe*, 34, 96–111.
- Uchwała Nr XLVII/1271/2012 Rady Miasta stołecznego Warszawy z dnia 22 listopada 2012 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Konstruktorskiej położonego w dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy. Pobrane z: http://edziennik.mazowieckie.pl/WDU_W/2012/8628/akt.pdf [dostęp: 21.02.2023].
- Uchwała Nr LXXIII/1973/2018 Rady Miasta stołecznego Warszawy z dnia 30 sierpnia 2018 r. w sprawie określenia lokalnych standardów urbanistycznych na terenie miasta stołecznego Warszawy. Pobrane z: http://edziennik.mazowieckie.pl/WDU_W/2018/8880/akt.pdf [dostęp: 15.03.2023].

United Nations. (2017). *The New Urban Agenda*. Pobrane z: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf> [dostęp: 25.02.2020].

Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. 2018 poz. 1496). Pobrane z: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180001496/U/D20181496Lj.pdf> [dostęp: 15.03.2023].

Wantuch-Matla, D. (2016). *Przestrzeń publiczna 2.0. Miasto u progu XXI wieku*. Łódź: Księży Młyn.

Warszawa 2030. (2018). Strategia rozwoju Warszawy, załącznik nr 1: Warszawski standard mieszkaniowy 1.2. Pobrane z: <http://konsultacje.um.warszawa.pl/> [dostęp: 30.01.2023].

Wejchert, K. (1984). *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Warszawa: Arkady.

Zuziak, Z.K. (1998). *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*. Kraków: Politechnika Krakowska im. T. Kościuszki.

https://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=plany_zagospodarowania&L=pl&X=7500674.967178067&Y=5783401.5007504895&S=10&O=0&T=0&komunikat=off [dostęp: 21.02.2023]

https://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp/dane/Plany/mokotow/4.17_plan.pdf [dostęp: 21.02.2023]

<https://ukosne.um.warszawa.pl/?r=8&z=16&x=2338807.9549391507&y=6833512.172322687> [dostęp: 21.02.2023]