



STUDIA
MATERIAŁY
ANALIZY



ENACT15mC

MAPOWANIE INSTRUMENTÓW PLANISTYCZNYCH W KONTEKŚCIE MIASTA 15-MINUTOWEGO

Analiza instrumentów planistycznych

GDAŃSK 2024

MAPOWANIE INSTRUMENTÓW PLANISTYCZNYCH W KONTEKŚCIE MIASTA 15-MINUTOWEGO

Analiza instrumentów planistycznych

Wnioski do procesu kształtowania Młodego Miasta w Gdańsku

Autorzy opracowania:

Weronika Mazurkiewicz

Paulina Bone

Piotr Lorens

Współpraca:

Lucyna Nyka

Jan Cudzik

Recenzenci:

prof. dr hab. inż. arch. Jakub Szczepański

dr hab. inż. arch. Bogna Lipińska

Edycja:

Paulina Bone

Jarosław Zulewski

Opracowanie graficzne:

Mateusz Sylwestrzak

Natalia Biedrzycka

Okładka:

Makieta Hafencity,

z archiwum Piotra Lorensa

ISBN 978-83-973708-2-1

Niniejsze opracowanie powstało w ramach projektu: *Kształtowanie sąsiedztw i współkreowanie prosperujących wspólnot lokalnych w kontekście miasta 15-minutowego (Envisioning Neighbourhoods and Co-Creating Thriving Communities in the 15mC)*, finansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, w ramach konkursu DUT Call 2022. Nr Umowy o dofinansowanie projektu: DUT/2022/8/ENACT 15mC/2024.



Nadbałtyckie
Centrum Kultury
Gdańsk



Instytucja Kultury Samorządu
Województwa Pomorskiego

GDAŃSK 2024



Rys. 1. Widok na Młode Miasto (fot. BAM)

Spis treści

1. Wprowadzenie	6
2. Przegląd literatury i materiałów konferencyjnych dotyczących tzw. urbanistyki operacyjnej	8
3. Masterplany urbanistyczne jako szczególny rodzaj instrumentów planistycznych	24
4. Omówienia wybranych studiów przypadku zastosowania masterplanów urbanistycznych	32
4.1. Hafencity, Hamburg	33
4.2. Aspern, Wiedeń	36
4.3. Nordhavn, Kopenhaga	39
4.4. Western Harbor, Malmö	42
4.5. Miasteczko Wilanów, Warszawa	48
4.6. Nowe Żerniki, Wrocław	50
4.7. Port Praski, Warszawa	52
4.8. Stare Świdry, Warszawa	54
4.9. FSO-Żerań, Warszawa	57
5. Określenie głównych charakterystyk dzielnic powstających na podstawie masterplanów	60
5.1. Charakterystyki dzielnic powstających na podstawie masterplanów na terenach postoczniovych	61
5.2. Analiza mocnych stron, ograniczeń i potencjału adaptacyjnego masterplanów dla terenów postoczniovych	63
6. Masterplany jako instrumenty kształtowania miasta 15-minutowego w kontekście mobilności	66
7. Podsumowanie	70
8. Bibliografia	72

1 Wprowadzenie

Kwestia analizy instrumentów planistycznych związanych z kształtowaniem tzw. miasta 15-minutowego wiąże się zarówno z koniecznością opisu tychże przewidzianych w prawie danego kraju jak i tzw. instrumentów o charakterze pozaustawowym. Oba te zestawienia tworzą zbiór o niezwykle szerokim charakterze. Niezależnie od rodzaju istniejących w danym systemie instrumentów są one wykorzystywane w procesie przekształcania przestrzeni. Z uwagi na ich różnorodny charakter oraz możliwości ich wykorzystania na etapie nie tylko planowania, ale i realizacji zamierzonych przekształceń są one częścią tzw. urbanistyki operacyjnej. Pojęcie to wpisuje się w przedstawiony poniżej podział na trzy zasadnicze obszary działania współczesnej urbanistyki (Izydor za Zuziak, 1996):

Planowanie struktury: zdefiniowanie kierunków rozwoju oraz ustalenie struktury przestrzennej miasta, projektowanie elementów sieci osadniczej i ich wzajemnych powiązań. Planowanie struktury wiąże się z określeniem docelowej struktury zagospodarowania przestrzennego i użytkowania przestrzeni. Do tej grupy w polskiej praktyce planistycznej należało studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy przed reformą z dnia 23 września 2023 roku¹.

Planowanie regulacyjne (planowanie przestrzenne): opracowanie zasad i regulacji kierujących procesami inwestycyjnymi prowadzącymi do przekształcenia przestrzeni. Celem planowania regulacyjnego jest stworzenie ram prawnych dla uczestników procesów przekształceń przestrzeni. Do tej grupy instrumentów należą plan ogólny gminy, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, jego odmiany (Zintegrowany Plan Inwestycyjny oraz Miejskowy Plan Rewitalizacji) i decyzje administracyjne.

Planowanie operacyjne (tzw. planowanie działania): projektowanie sposobu realizacji określonych zamierzeń w przestrzeni i zarządzanie rozwojem przestrzennym. Do tej grupy należą instrumenty, których charakteru nie regulują zapisy ustawy. Są to tzw. plany sprawcze, które powinny być narzędziem w realizacji zamierzeń rozwojowych jednostki. W ramach tych instrumentów określa się zakres działań (wraz z kolejnością ich realizacji) niezbędnych do realizacji danego przedsięwzięcia.

¹ Art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w brzmieniu obowiązującym do 23 września 2023 r.



Rys. 2. Widok na Młode Miasto (fot. BAM)

2 Przegląd literatury i materiałów konferencyjnych dotyczących tzw. urbanistyki operacyjnej

W kontekście przedstawionego powyżej podziału można zauważyć, iż tzw. urbanistyka operacyjna obejmuje głównie instrumenty związane z trzecią kategorią - a więc tzw. planowaniem operacyjnym (planowaniem działania). Jednakże w procesie kształtowania przestrzeni równie istotne są działania z zakresu planowania struktury jak i planowania regulacyjnego. Wszystkie one składają się na pełny zbiór instrumentów planistycznych związanych z kształtowaniem współczesnego miasta, w tym miasta 15-minutowego i jego przestrzeni publicznych.

W literaturze przedmiotu w ciągu ostatnich lat pojawia się coraz więcej informacji na tematy związane z wymienionym powyżej planowaniem operacyjnym - dotyczy to zarówno wspomagania sektora prywatnego, jak i koordynacji złożonych przedsięwzięć sektora publicznego i prywatnego. Jedną z fundamentalnych publikacji w polskim piśmiennictwie w tej dziedzinie jest opracowanie Tomasza Ossowicza (2019), w której autor definiuje urbanistykę operacyjną jako „umiejętność skutecznego urzeczywistniania wizji, zamierzeń, planów i koncepcji dotyczących kreowania przestrzeni. Można też powiedzieć prościej – jest to sztuka budowy miast, a nie tylko ich planowania” (str. 5). Ossowicz, podobnie jak Zbigniew Zuziak (2008) i Aleksander Noworól (1998), definiuje kluczowe pojęcia związane z urbanistyką operacyjną. Wszyscy ci autorzy podkreślają istotną rolę urbanistyki oraz polityki przestrzennej w procesie kształtowania miast i realizacji polityki przestrzennej, wskazując, że „niewątpliwie polityka przestrzenna stanowi jeden z podsystemów zarządzania rozwojem terytorialnym” (Noworól 2007). Tomasz Ossowicz przywołuje w swojej pracy metaforę porównującą pracę urbanisty do pracy ogrodnika sformułowaną przez Patricka Geddesa (1854–1932):

Zadaniem ogrodnika jest stworzenie ogrodu, lecz nie może on nakazać roślinom rosnąć. Ogrodnik nie ma pewności, że wyrosną one na pożądaną wysokość, że zakwitną w terminie i że zbiory owoców będą bogate” (Ossowicz str. 7).

W drugiej części książki (2019) autor wskazuje na typologię przedsięwzięć urbanistycznych według kryterium rezultatów, jakie mają być osiągnięte przez ich implementację:

„Wyróżniamy sześć podstawowych typów:

- inicjacja swobodnego rozwoju,
- oferty przestrzenne,

- doskonalenie przestrzeni,
- ochrona wartościowego stanu posiadania,
- metamorfoza urbanistyczna i pobudzanie rozwoju” (str. 9)

Jan Maciej Chmielewski (2016: 159) wskazuje na istotne cechy polityki przestrzennej, definiując ją jako działalność ukierunkowaną na cele związane z gospodarką przestrzenną, lepszym zagospodarowaniem przestrzeni oraz efektywnym zarządzaniem nią. Autor identyfikuje główne instrumenty realizacji polityki przestrzennej jako:

- tworzenie prawa miejscowego (MPZP²),
- inwestycje komunalne (infrastruktura),
- gospodarkę nieruchomościami,
- lokalne podatki i opłaty,
- marketing urbanistyczny (promocja gminy),
- okresowe oceny stanu zagospodarowania (tamże: 159).

Dodatkowo, Piotr Lorens, w książce pt. „Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich”, zestawia różne rozwiązania służące sterowaniu rozwojem przestrzennym miast. Choć niemożliwe jest katalogowanie wszystkich instrumentów, ze względu na różnice wynikające z lokalnej specyfiki autor organizuje je według kluczowych kategorii opisanych w dokumentach Międzynarodowej Federacji Mieszkalnictwa i Planowania (IFHP) (Markowski 2001). Te kategorie to:

- instrumenty planistyczne,
- instrumenty rynkowe,
- finansowanie rozwoju,
- instrumenty podatkowe,
- pozostałe instrumenty prawne,
- instrumenty wspierania.

W kontekście współczesnych wyzwań, w tym szybko zmieniających się uwarunkowań i przekształceń oraz pojawiającej się koncepcji kształtowania miasta, w tym miasta 15-minutowego, a także szybkich zmian w odniesieniu do planowania i realizacji poszczególnych przedsięwzięć na znaczeniu zyskuje, zarówno w teorii jak i praktyce, urbanistyczne planowanie operacyjne i pozaustawowe.

Jako przykład dyskusji nad tematem może posłużyć konferencja pt. **Elastyczne planowanie. Poszukiwanie innowacyjnych instrumentów planistycznych**, która odbyła się 17 listopada 2022 roku w Gdańsku (zapis konferencyjny 2022). Wydarzenie to zgromadziło ekspertów z wielu krajów, którzy prezentowali swoje doświadczenia i najlepsze praktyki związane z planowaniem operacyjnym. W trakcie konferencji szczególną uwagę poświęcono nowatorskim podejściom do planowania przestrzennego, które umożliwiają szybsze i bardziej efektywne dostosowywanie się do dynamicznie zmieniających się warunków urbanistycznych. Uczestnicy omawiali zastosowanie elastycznych i innowacyjnych instrumentów planistycznych, a także dzielili się praktycznymi przykładami ich implementacji w różnych miastach i regionach. Dyskusje te podkreśliły rosnące

² Po reformie planowania dodatkowym instrumentem stanowiącym prawo miejscowe jest również plan ogólny gminy. Plan ogólny, będzie uchwalany obligatoryjnie dla całej gminy w randze aktu prawa miejscowego. Gminy muszą zrealizować to zadanie do 1 stycznia 2026 r.



Rys. 3. Baner reklamujący konferencję „Elastyczne planowanie. Poszukiwanie innowacyjnych instrumentów planistycznych”



Rys. 4. Nowa Agenda Urbanistyczna dla Gdańska zaprezentowana przez prezydent Aleksandrę Dulkiem na Sesji Specjalnej konferencji „Elastyczne planowanie...” (źródło: BAM)

znaczenie planowania operacyjnego oraz pozaustawowego w obliczu współczesnych wyzwań urbanistycznych, a także konieczność rozwijania bardziej adaptacyjnych i responsywnych rozwiązań w tej dziedzinie.

Innym spotkaniem, w trakcie którego poruszono tę problematykę, była kolejna gdańska konferencja pt. **Przekształcanie miast. Kształtowanie polityk rozwojowych**, która odbyła się w dniach 6-7 listopada 2023, a jej celem było omówienie i zaprezentowanie współczesnych konceptów



Rys. 5. Baner reklamujący konferencję „Przekształcanie miast. Kształtowanie polityk rozwojowych”

urbanistycznych, które kształtują przyszłość miejskich ośrodków (zapis konferencyjny 2023). Konferencja była skierowana do praktyków (planistów i urbanistów), przedstawicieli władz samorządowych, badaczy i naukowców oraz innych specjalistów zajmujących się planowaniem, projektowaniem i realizacją programów przekształceń, co miało pozwolić na zrozumienie znaczenia kwestii problemowych wiążących się ze współczesnymi przemianami miasta oraz metod ich rozwiązywania, a także umiejscowienie ich w szerszym kontekście interdyscyplinarnym i praktycznym. W ramach konferencji przewidziano sesje obejmujące prezentacje wprowadzające, omówienia zagadnień problemowych, dyskusje nad przekształceniami przestrzeni miejskich z dominacją funkcji transportu samochodowego, prezentacje sposobów przekształceń zdegradowanych obszarów centralnych oraz refleksje nad kształtowaniem osi rozwojowych miasta zorientowanych na transport publiczny. Organizatorzy dążyli do stworzenia platformy wymiany dobrych praktyk oraz wzmocnienia działań na rzecz nowych instrumentów planistycznych, a sama konferencja posłużyła również do prezentacji wyzwań rozwojowych na przykładzie Gdańska.

W tym samym roku w lipcu odbyła się międzynarodowa konferencja pt. **SPACE International Conference 2023 on City Planning and Urban Design** (2023), podczas której dyskusje i wystąpienia koncentrowały się na różnych aspektach planowania i badań urbanistycznych, omawiając te tematy z różnych perspektyw i obszarów badawczych. Spotkanie przyciągnęło uczestników z całego świata, stanowiąc platformę dla najnowszych osiągnięć i wyników badań w architekturze, planowaniu, projektowaniu urbanistycznym oraz interdyscyplinarnych dziedzinach, takich jak edukacja, technologia, biznes, polityka i nauki społeczne. Jakość naukowa konferencji oraz różnorodność tematów były kluczowymi czynnikami jej sukcesu. Tematem przewodnim konferencji było „Zarządzanie Miastami Przyszłości: Kwestie Polityczne, Wyzwania i Doświadczenia na Świecie”. Szczególny nacisk położono na instrumenty planowania rozwoju i planowanie operacyjne, które są kluczowe dla zarządzania współczesnymi miastami. Konferencja stanowiła platformę dyskusji dla badaczy, praktyków, uczonych i decydentów politycznych do dyskusji nad politycznymi aspektami zarządzania miastami, dzielenia się doświadczeniami oraz analizowania wyzwań związanych

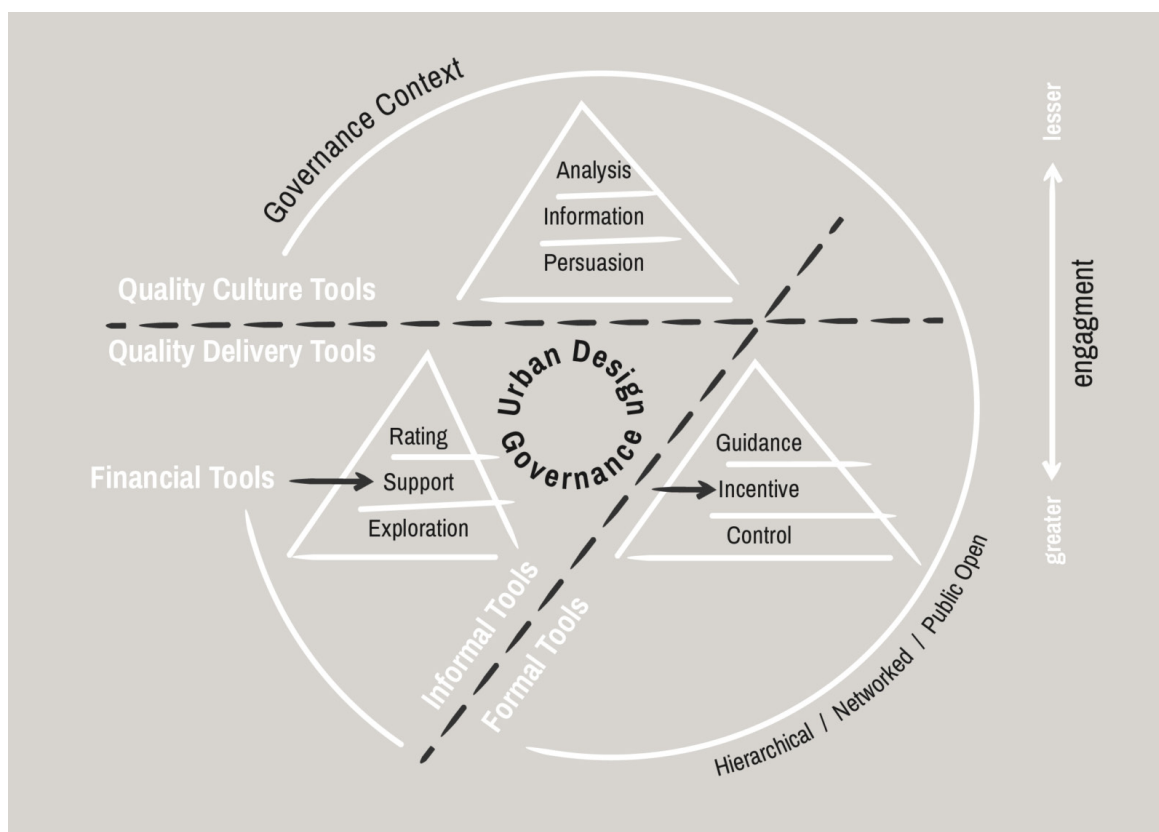
z planowaniem operacyjnym i rozwojem miejskim. Zaproszono do zgłaszania prac badawczych, studiów przypadków i refleksji teoretycznych związanych z tematem konferencji oraz innych zagadnień z zakresu planowania miast i projektowania urbanistycznego.

Innym przykładem dyskusji na temat sposobów i instrumentów planowania była międzynarodowa konferencja nt. „**Przyszłych Wyzwań w Zrównoważonym Planowaniu Miejskim i Zarządzaniu Terytorialnym**”, która odbyła się w formule online w dniach 29-31 stycznia 2024 roku na platformie Sciform (2nd Conference on Future Challenges in Sustainable Urban Planning & Territorial Management, 2024). Interdyscyplinarne forum, które miało na celu przyspieszenie realizacji agendy zrównoważonego rozwoju 2030, obejmowało różne obszary wiedzy związane z planowaniem miejskim i zarządzaniem terytorialnym, stanowiąc zarazem miejsce spotkania i dyskusji naukowców, profesjonalistów i praktyków. Przedstawiono innowacyjne propozycje i istotne studia przypadków w dziedzinach takich jak planowanie miast, mobilność miejska, polityki zagospodarowania przestrzennego, ryzyko związane z klęskami żywiołowymi, GIS i analiza przestrzenna, ICZM, nieruchomości i zagadnienia społeczno-ekonomiczne, planowanie środowiskowe i inne.

Ciekawym uzupełnieniem badań na ten temat stał się także projekt badawczy **URBAN MAESTRO**, który był realizowany w latach 2019-2021 i został zainicjowany przez trzech partnerów: United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), Brussels Bouwmeester Maitre Architecte (BMA) oraz University College London (UCL). Został on sfinansowany w ramach unijnego programu badań i innowacji „Horyzont 2020”. Projekt Urban Maestro dotyczył nowych strategii zarządzania projektowaniem miejskim, z naciskiem na wykorzystanie przez państwo tzw. „miękkich” (nie regulacyjnych) narzędzi do poprawy jakości środowiska miejskiego. Głównym celem projektu stało się zrozumienie, jak te nieregulacyjne podejścia mogą przyczynić się do tworzenia lepiej zaprojektowanych przestrzeni w miastach. Spośród tych różnych strategii projekt skupiał się szczególnie na mechanizmach finansowych i ich powiązaniu z nieformalnymi narzędziami zarządzania projektowaniem urbanistycznym. Zakłada się, że synergia między takimi narzędziami może umożliwić bardziej efektywne osiągnięcie zamierzonych celów (Urban Maestro, 2021, s. 9-11).

Metodologia projektu obejmowała zestaw podejść badawczych i edukacyjnych, mających na celu zebranie i uchwycenie informacji na temat różnorodnych podejść do zarządzania projektami miejskimi w całej Europie. W jej zakresie stworzono konkretne ramy analityczne, pozwalające ustrukturyzować prowadzone analizy i zbudowanie platformy porozumienia w zakresie stosowania podejścia „opartego na narzędziach”. Pozwolić to miało na sklasyfikowanie szeregu nieformalnych narzędzi zarządzania rozwojem projektów urbanistycznych. Wykorzystując wspomniane ramy, przeprowadzono ogólnoeuropejskie badanie dotyczące nieformalnych praktyk zarządzania projektowaniem urbanistycznym, głównie na poziomie narodowym, z kwestionariuszem wysłanym do 124 organów rządowych, niezależnych i pozarządowych agencji w całej Europie odpowiedzialnych za projektowanie miejskie. Ankieta objęła 32 kraje europejskie (UE i EFTA), a wskaźnik odpowiedzi wyniósł 51%, w tym z 31 wydziałów na szczeblu krajowym, i dostarczyła bezcennych informacji na temat stosowanych narzędzi i struktury pracy. Wykorzystując ankietę jako punkt wyjścia oraz uzupełniając ją o wiedzę merytoryczną, dokonano przeglądu ponad 100 nieformalnych praktyk zarządzania projektowaniem urbanistycznym. Doprowadziło to do publikacji broszury informacyjnej dotyczącej każdej praktyki, obejmującej 30 krajów.

Na podstawie tej publikacji wybrano szereg praktyk, które były zarówno innowacyjne, jak i reprezentatywne dla różnych nieformalnych praktyk zarządzania projektowaniem urbanistycznym, a na-



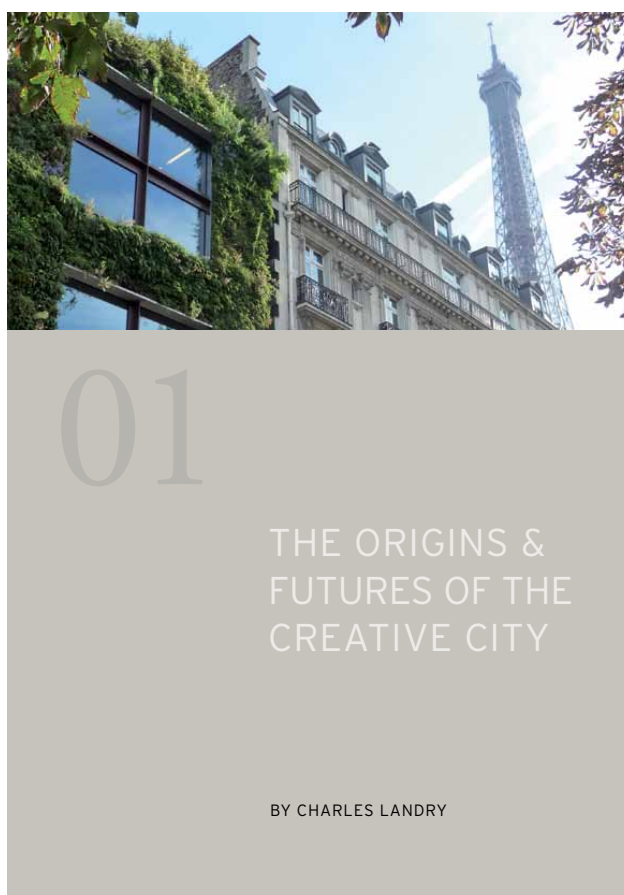
Rys. 6. Układ narzędzi dla zarządzania projektowaniem urbanistycznym wg publikacji Urban Maestro „New Governance Strategies for Urban Design” (2012) stworzonej w ramach projektu badawczego (źródło: <https://urbanmaestro.org/>)

stępnie przeprowadzono szereg bardziej pogłębionych studiów przypadków. Niektóre z nich zostały podjęte przez zespół badawczy projektu na podstawie analizy dokumentacji wtórnej popartej wywiadami, inne zaś zlecono ekspertom związanym z konkretnymi praktykami lub tematyką badań. Zamiarem było uzyskanie lepszego wglądu w różne praktyki i wykorzystanie ostatniego elementu metodologii, czyli warsztatów, składających się z serii starannie przygotowanych wywiadów z różnorodnymi grupami odbiorców (praktyków, naukowców, specjalistów i innych) w ramach siedmiu oddzielnych wydarzeń, niektórych online i innych osobiście. Ta sekwencja wydarzeń mających miejsce w czasie trwania projektu umożliwiła porównanie i analizę różnych podejść, co doprowadziło zarówno do wymiany wiedzy i praktyk pomiędzy zaproszonymi osobami, jak i do lepszego zrozumienia tych praktyk przez zespół badawczy. Na zakończenie przedstawiono zakres badań Urban Maestro, który został zaprezentowany na stronie internetowej projektu (Urban Maestro, 2021, s. 12-15). Przykładem takiej synergii narzędzi jest np. opisany w dalszej części opracowania proces rozwoju dzielnicy HafenCity w Hamburgu jako projektu regeneracji nabrzeża, który jest jednym z najbardziej znanych przykładów zrównoważonego rozwoju miejskiego w Europie. Projekt obejmuje wykorzystanie zarówno formalnych jak i nieformalnych narzędzi zarządzania urbanistycznego, co pozwala stworzyć przestrzeń promującą jakość życia i innowacyjne rozwiązania w architekturze. Ponadto, szereg innych uznanych badaczy podejmuje studia nad kreowaniem elastycznych form planowania (patrz m.in. Landry 2012; Christofi i inni 2021; Friedman 1997, Živković i inni 2015, czy Xu i Zhang 2013). Charles Landry w swojej publikacji „The Origins & Futures of the Creative City” skupia się na koncepcji „kreatywnego miasta” – idei, która łączy rozwój urbanistyczny z kreatywnością, innowacyjnością i kulturą. Publikacja analizuje, w jaki sposób miasta mogą wykorzystać kreatywność jako zasób w procesach planowania, rozwoju i zarządzania, aby sprostać

wyzwaniom związanym z różnorodnością, zrównoważonym rozwojem i złożonością współczesnych miast. Autor wskazuje, że kluczowym zasobem miast są ich mieszkańcy, a ich kreatywność i inteligencja zastępują tradycyjne zasoby (Landry Ch., 2012, s. 7-16). Ponadto zauważa, że w każdym miejscu istnieje większy potencjał, niż mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka. Aby go wykorzystać, należy stworzyć warunki, które pozwolą ludziom myśleć, planować i działać z wyobraźnią, by wykorzystać szanse i rozwiązywać miejskie problemy, takie jak bezdomność czy wzrost dobrobytu. Koncepcja „Kreatywnego Miasta” zakłada, że każdy może przyczynić się do kreatywności, jeśli podejdzie do problemów w nowatorski sposób. Ważne jest promowanie kultury kreatywności wśród wszystkich interesariuszy miejskich (Landry Ch., 2012, s. 19-24).

W tekście autorstwa Christofi i in. (2021) przedstawiono wyniki badań nad koncepcją jakości życia w miastach z wykorzystaniem wielostronnej aplikacji przestrzennej, podkreślając zarazem potrzebę kształtowania elastycznych środowisk miejskich. Zwrócono w tym opracowaniu uwagę na to, jak adaptacyjność w projektowaniu miejskim może poprawić jakość życia mieszkańców, odpowiadając zarazem na współczesne wyzwania miejskie. Autorzy proponują kompleksowe ramy integrujące różnych interesariuszy w ocenie jakości życia w miastach, zapewniając uwzględnienie różnych perspektyw. Badanie podkreśla znaczenie elastycznie kształtowanego charakteru przestrzeni publicznych, które mogą dostosowywać się do zmieniających się dynamik miejskich, co jest kluczowe dla wzmacniania odporności miast na wyzwania społeczno-ekonomiczne i środowiskowe. Artykuł identyfikuje kluczowe wskaźniki przyczyniające się do jakości życia, takie jak dostępność, zrównoważony rozwój i interakcje społeczne, które są niezbędne do tworzenia tętniących życiem społeczności miejskich. Chociaż skupienie się na elastyczności jest istotne, niektórzy krytycy sugerują, że nadmierne podkreślanie adaptacyjności może pomijać potrzebę stabilnych, długoterminowych strategii zapewniających stałe poprawy jakości życia.

Friedman (1997) w artykule „Design for change: Flexible planning strategies for the 1990s and beyond” podkreśla znaczenie elastyczności w planowaniu urbanistycznym, zwłaszcza w kontekście dynamicznych zmian społeczno-ekonomicznych. Autor argumentuje, że tradycyjne podejścia do planowania, które wymagają sztywnego trzymania się zatwierdzonych planów, są nieefektywne w obliczu nieprzewidywalnych trendów rynkowych. Friedman proponuje podejście, które umożli-



Rys. 7. Okładka publikacji projektu Charlesa Landry „The Origins & Futures of the Creative City” (2012)

liwia modyfikację projektów w odpowiedzi na zmieniające się warunki rynkowe, co jest kluczowe dla deweloperów dużych osiedli. Wprowadzenie strategii etapowego projektowania pozwala na szybsze procesy zatwierdzania, co jest istotne w kontekście rosnących wymagań rynkowych. Artykuł podkreśla, że nie można przewidzieć przyszłych trendów, dlatego elastyczność w projektowaniu jest niezbędna dla długoterminowego sukcesu urbanistycznego.

Artykuł „Flexible planning strategies of sustainable city development” autorstwa M. Živkovića, G. Jovanovića i S. Kondića omawia kluczowe aspekty zrównoważonego rozwoju miast. Podkreśla, że niepewność jest fundamentalnym elementem przyszłego rozwoju miast, co wymaga elastycznego planowania miejskiego zdolnego do adaptacji do zmian demograficznych, technologicznych i środowiskowych. Według autorów elastyczność w projektowaniu miejskim jest kluczowa dla tworzenia miast przyjaznych dla osób w różnym wieku, co pozwala na lepsze dostosowanie się do zmieniających się potrzeb mieszkańców. Autorzy podkreślają konieczność wyboru takich strategii planowania, które umożliwiają adaptację systemów miejskich do zmieniających się warunków, co jest niezbędne dla długowieczności i odporności budynków. Elastyczność w projektowaniu jest również ważnym zasobem dla wszystkich interesariuszy zaangażowanych w rozwój miast. Artykuł wzywa do wsparcia elastyczności w ramach koncepcyjnych i legislacyjnych strategii zrównoważonego rozwoju miejskiego, co przyczyni się do bardziej zrównoważonych praktyk rozwoju miast.

Autorzy artykułu pt. „Exploring Flexibility in Urban Planning Formulation of China” (Z. Xu i Y. Zhang 2013) omawiają ewolucję postrzegania elastyczności w literaturze planistycznej. Kiedyś uważana za cechę negatywną, dziś elastyczność jest postrzegana przez urbanistów jako atut, który pomaga radzić sobie z rosnącą złożonością, oportunistycznym i różnorodnością w miastach. Coraz bardziej uświadamiamy sobie, że planowanie miejskie nie może z dużym prawdopodobieństwem zdefiniować i kontrolować całej przyszłości w kontekście rozwoju nowoczesnej gospodarki miejskiej. Autorzy podkreślają, że tradycyjny, sztywny paradygmat planowania miejskiego nie spełnia potrzeb współczesnej urbanistyki. Zakładają, że elastyczność, jako zdolność systemu do adaptacji lub reagowania na zmiany w środowisku, stanie się kierunkiem rozwoju planowania miejskiego na nowym etapie. Teoria elastycznego planowania miejskiego zakłada, że planowanie powinno być dynamiczną i harmonijną myślą. Artykuł wprowadza niektóre praktyki planistyczne w Chinach i bada, jak planowanie miejskie może skutecznie radzić sobie z niepewnościami i nieoczekiwanymi zmianami.

Wszystkie wyżej wymienione publikacje oraz spotkania i konferencje dotyczące zagadnienia korzystania z szeroko zakrojonego instrumentarium planistycznego wskazują na jego istotność we współczesnych procesach rozwojowych miasta, w tym kształtowania miasta 15-minutowego. W kontekście powyższego omówienia dotychczas najtrafniejszym podziałem instrumentów zarządzania rozwojem miast zdaje się być ten przedstawiony przez IFHP (International Federation of Housing and Planning), w Polsce po raz pierwszy zaprezentowany w pracy Tadeusza Markowskiego (2001). W celu usystematyzowania różnych instrumentów planistycznych, na potrzeby niniejszej pracy zostanie wykorzystana i rozwinięta klasyfikacja zaproponowana przez Piotra Lorensa i Daniela Załuskiego (Lorens 2013), którzy przyjęli podział Markowskiego jako punkt wyjścia do szerszego ich omówienia. Tabela 1 obejmuje rozwiązania służące sterowaniu rozwojem przestrzennym miast według kategorii stosowanych instrumentów.

Tab 1. Rozwiązania służące sterowaniu rozwojem przestrzennym miasta według kategorii stosowanych instrumentów, autorzy: Lorens i Załuski. Źródło: Lorens 2013: 98–100 z uzupełnieniami wprowadzonymi przez zespół autorski

Grupy instrumentów	Nazwa instrumentu	Przykładowe rozwiązania i zastosowania
PLANISTYCZNE	Planowanie strategiczne	Planowanie dotyczące wszystkich sfer rozwoju miasta: społecznej, gospodarczej, środowiskowej, przestrzennej, zarządzania.
	Planowanie użytkowania terenów	Planowanie użytkowania i zagospodarowania terenów o różnym charakterze i skali, w tym Plan ogólny gminy, MPZP, SUiKZPG ³ oraz Zintegrowany Plan Inwestycyjny.
	Ograniczenia w prawach zabudowy	Ograniczenia zawarte w dokumentach, takich jak decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu czy umowy dzierżawy i sprzedaży terenu.
	Planowanie przestrzenne o charakterze pozaustawowym	Strategie rozwoju przestrzennego, plany koordynacyjne dla przedsięwzięć o charakterze zintegrowanym, MASTERPLANY.
	Koncepcje rozwojowe poszczególnych obszarów, zarówno w skali dzielnic jak i poszczególnych miejsc (w tym studia architektoniczne i urbanistyczne pozwalające na określenie możliwie najlepszego sposobu wykorzystania i zagospodarowania danej przestrzeni)	Analizy i studia urbanistyczne związane z możliwością rozwoju poszczególnych dzielnic, opracowywane m.in. w trybie konkursów urbanistycznych, analizy rynku inwestycyjnego (tzn. nacisku inwestycyjnego w obrębie poszczególnych typów programu miejskiego), prowadzone w odniesieniu do całego miasta, jak i poszczególnych jego fragmentów, MASTERPLANY.
	Priorytety rozwojowe miasta w odniesieniu do danego miejsca	Priorytety ujęte zarówno w dokumentach planistycznych, jak i określone w inny sposób, np. na drodze planowania strategicznego, konsultacji społecznych, dialogu ze środowiskiem biznesu.
RYNKOWE	Nabywanie gruntów na otwartym rynku	Nabywanie działek przez miasto w miejscach, w stosunku do których istnieje polityka realizacji określonych zamierzeń; także powiększanie komunalnego zasobu gruntów jako rezerwy zabezpieczającej możliwości realizacji polityki przestrzennej miasta w przyszłości.
	Wymiana gruntów wraz ze scalaniem	Zamiana gruntów o równej wartości rynkowej lub z ewentualnym odszkodowaniem, scalenie i wtórny podział nieruchomości itp.
	Sprzedaż gruntów powiązana z formami użytkowania i przyszłymi przychodami	Umieszczenie w umowie sprzedaży lub dzierżawy terenu zapisów dotyczących konieczności realizacji określonego programu inwestycyjnego, a także ewentualnego udziału miasta w zyskach z użytkowania nieruchomości.

³ Przed reformą planowania

Grupy instrumentów	Nazwa instrumentu	Przykładowe rozwiązania i zastosowania
	Wchodzenie w partnerstwo publiczno-prywatne na rzecz zagospodarowania terenów	Umowy z partnerami prywatnymi mające na celu podjęcie wspólnych działań inwestycyjnych i realizację określonego zamierzenia – na drodze wchodzenia przez miasto do spółki lub przez umowę dotyczącą realizacji działań o charakterze uzupełniającym przez poszczególnych partnerów (np. miasto zobowiązuje się do zagospodarowania określonych układów przestrzeni publicznej lub realizacji infrastruktury służącej rozwojowi nowych dzielnic czy założeń).
	Umowy z deweloperami zabezpieczające interes publiczny w zakresie użytkowania gruntów i ich zagospodarowania	Zagwarantowanie – na drodze umowy – realizacji przez sektor prywatny określonego programu na terenach gminnych, sąsiadujących z obszarem inwestycji; przykładem może być wiązanie realizacji nowych części centrów handlowych z przebudową prowadzącą do nich lub powiązanej z nimi infrastruktury drogowej.
	Tworzenie rezerw gruntowych na potrzeby realizacji priorytetów rozwojowych miasta	Wykupywanie terenów z rąk prywatnych w celu powiększania komunalnego zasobu gruntów.
	Development gruntowy ⁴ , przygotowywanie terenów pod zabudowę, uzbrojonych, o ustalonym programie użytkowym i o jasnej sytuacji prawnej	Przygotowywanie działek komunalnych pod zabudowę pod względem formalnym (czyli planistycznym, przygotowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej, wyjaśnienie ewentualnych problemów własności i władania), jak i technicznym (uzbrojenie, wyprzedzające przygotowanie badań archeologicznych, o ile są wymagane).
	Prowadzenie sprzedaży terenów w różnych trybach, gdzie zasadą naczelną nie jest jednorazowy zysk ze sprzedaży terenu, ale długoterminowe efekty dla gospodarki, przestrzeni i środowiska miasta (czyli kryterium ilości środków pozyskanych ze sprzedaży nie jest najważniejsze)	Sprzedaż terenów na drodze przetargów oraz negocjacji z inwestorami, gdzie będą określone kryteria sprzedaży lub dzierżawy, takie jak cena działki, proponowany przez inwestora program użytkowy, proponowana architektura, realizacja ewentualnych interesów publicznych (np. mieszkania komunalne lub o niskiej cenie, urządzenie części terenu w postaci ogólnodostępnej przestrzeni publicznej).
FINANSOWANIA ROZWOJU	Studia wykonalności strat i zysków z projektowanego zagospodarowania lub przekształceń zabudowy	Opracowanie studiów wykonalności dla poszczególnych przedsięwzięć przewidzianych do realizacji zarówno przez miasto, jak i przygotowywanych do realizacji przez sektor prywatny; studia takie pozwalają na weryfikację realności priorytetów rozwojowych miasta oraz jego polityki rozwojowej.
	Tworzenie kapitału ryzyka dla celów zagospodarowania i przekształceń terenów	Tworzenie specjalnych funduszy gminnych przeznaczonych na wchodzenie gminy we współpracę z sektorem prywatnym przy realizacji określonych przedsięwzięć. Fundusze te mogą być koncentrowane w specjalnie tworzonych korporacjach rozwoju miejskiego, będących partnerem zdolnym do wchodzenia w spółki z kapitałem prywatnym.
	Współpraca z sektorem prywatnym przy realizacji bardziej skomplikowanych lub ważnych dla miasta przedsięwzięć	Współpraca ta może przyjmować różnorodne formy, częściowo już opisane powyżej (jak partnerstwo publiczno-prywatne, umowy z deweloperami czy tworzenie kapitału ryzyka). Dodatkowo wymienić tu można podejmowanie wspólnych działań planistycznych i promocyjnych, wspólne prowadzenie dialogu ze społecznością lokalną itp.

⁴ Przygotowywanie działek gotowych pod zabudowę

Grupy instrumentów	Nazwa instrumentu	Przykładowe rozwiązania i zastosowania
PODATKOWE	Podatki od nieruchomości ad valorem – obejmujące zarówno ziemię, jak i budynki	Podatki od wartości nieruchomości – podatki katastralne.
	Roczny podatek od wartości ziemi	Podatki gruntowe.
	Podatek od przyrostu wartości ziemi	Renta planistyczna ustalana na podstawie zmian wartości ziemi powstałych wskutek ustanowienia lub zmian w ustaleniach planu zagospodarowania przestrzennego, a także opłaty adjacencckie związane z uzbrojeniem terenów przez gminę.
	Podatek od prawa do zabudowy	Podatek naliczony od prawa do zabudowy w wypadku, gdy właściciel terenu nie ma prawa do swobodnego dysponowania swoją nieruchomością.
	Karny podatek od terenów pozostawionych wolnymi od zabudowy lub użytkowanych nieefektywnie	Naliczanie specjalnego podatku gruntowego od terenów niezagospodarowanych, wyliczanego na podstawie szacunkowego podatku od wartości nieruchomości zagospodarowanej zgodnie z oczekiwaniami miasta (wyrażonymi m.in. w MPZP).
POZOSTAŁE PRAWNE	Komunalizacja terenów	Komunalizacja terenów należących do Skarbu Państwa. Pod pojęciem komunalizacji często rozumie się także wykup terenów z rąk prywatnych oraz wywłaszczenia na cele publiczne.
	Ograniczenia w prawach nabywania gruntów i prawach własności	Ograniczenia wynikające z zapisów planistycznych oraz z umów zawieranych przy okazji zbywania terenów przez miasto.
	Wywłaszczanie na cele publiczne lub – w niektórych przypadkach – pod inwestycje prywatne	Wywłaszczanie oznacza przejmowanie za odszkodowaniem terenów przeznaczonych na realizację celów publicznych. Może być także używane jako instrument służący powiększaniu komunalnego zasobu gruntów, co ma na celu umożliwienie realizacji polityki przestrzennej miasta – także w przyszłości.
	Prawo pierwszeństwa sektora publicznego w transakcjach obrotu ziemią	Prawo pierwokupu zagwarantowane ustawowo lub narzucone przez rozwiązania przyjęte na szczeblu lokalnym.
WSPIERANIA	Tworzenie specjalistycznych struktur organizacyjnych, w tym usprawniających współpracę miasta z sektorem prywatnym	Tworzenie w strukturach urzędów gmin specjalnych komórek związanych z obsługą inwestorów i nakierowanych na ścisłą z nimi współpracę.
	Bazy informacji o terenach	Bazy te mogą obejmować m.in. aktualną ofertę inwestycyjną miasta, jak i informować o skali zjawiska urbanizacji na danym obszarze. Zawierać mogą zarówno dane dotyczące aktualnego stanu prawnego i własnościowego działek, jak i zamierzeń inwestycyjnych wyrażanych przez podmioty prywatne czy publiczne.
	Szczegółowe programy realizacji polityki użytkowania gruntów	Programy te mogą przyjmować postać tzw. planów działania w odniesieniu do poszczególnych obszarów lub np. w stosunku do rozwoju infrastruktury transportowej. Mogą to być zarówno wieloletnie plany inwestycyjne, jak i programy rewitalizacji poszczególnych dzielnic czy MASTERPLANY.

Grupy instrumentów	Nazwa instrumentu	Przykładowe rozwiązania i zastosowania
	Tworzenie specjalnych instytucji wspomagających rozwój przestrzenny, zarówno zorientowanych na realizację określonego projektu jak i na szeroko rozumianą współpracę z sektorem prywatnym	Mogą być to zarówno spółki komunalne, jak i wydzielone jednostki budżetowe, które mają za zadanie realizację określonego przedsięwzięcia. Mogą w łatwiejszy sposób podejmować współpracę z sektorem prywatnym i koncertować się na realizacji określonego zadania.
	Współpraca z innymi partnerami mogącymi wspomóc miasto w tworzeniu zrębów polityki rozwoju przestrzennego, w tym z przedsiębiorcami i placówkami naukowo-badawczymi	Współpraca ta możliwa jest np. przez podejmowanie wspólnych debat, dyskusji i przedsięwzięć studialno-badawczych mających na celu zgromadzenie wiedzy i wypracowanie najlepszych możliwych rozwiązań w danej dziedzinie.
	Rozwinięty marketing urbanistyczny, zarówno w odniesieniu do miasta jako całości jak i poszczególnych dzielnic czy pojedynczych działek	Marketing terytorialny wiąże się zarówno z różnymi działaniami informacyjno-promocyjnymi nakierowanymi na inwestorów (w odniesieniu bądź do całego miasta, bądź do poszczególnych jego części), jak i z marketingiem przyjętych rozwiązań wśród społeczności lokalnej.

Modele realizacji projektów i przedsięwzięć

Instrumenty zarządzania rozwojem miast, w tym w szczególności instrumenty planistyczne, są istotnym elementem całego systemu gospodarowania przestrzenią, chociaż stanowią tylko część całej gamy działań. Stanowią one mogą podstawę do sformułowania koncepcji przekształceń i inicjowania kolejnych działań (Izydor 2010: 188). Niezależnie od klasyfikacji narzędzi i instrumentów zarządzania rozwojem miast, kluczowe jest jednak określenie sposobu ich wykorzystania przy realizacji konkretnych zadań związanych z zagospodarowaniem terenów. Jest to możliwe dzięki zastosowaniu jednego z czterech modeli realizacji zadań angażujących sektor publiczny (Lorens 2013: 98). Modele realizacji projektów i przedsięwzięć zostały opracowane na bazie **analizy stopnia zaangażowania sektora publicznego**, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i finansowym. Kluczowym elementem tych modeli jest wykorzystanie różnorodnych narzędzi polityki publicznej, jak to przedstawili deMonchaux, Schuster i Riley (1997). Na ich podstawie budowane są instrumenty wspierające rozwój miasta, co szczegółowo opisał Markowski (1999). Dzięki temu możliwe jest skuteczne planowanie oraz realizacja inicjatyw miejskich, które integrują różne sektory i zapewniają efektywne zarządzanie zasobami publicznymi. Modele te pozwalają także na aktywne angażowanie społeczności lokalnych w procesy decyzyjne, co przyczynia się do bardziej inkluzywnego i zrównoważonego rozwoju miejskiego. Ponadto, analiza zaangażowania sektora publicznego pomaga zidentyfikować najlepsze praktyki i strategie, które mogą być stosowane w różnych kontekstach miejskich, zwiększając efektywność i innowacyjność realizowanych projektów.

I tak, wśród możliwych modeli realizacji przedsięwzięć rozwojowych można wyróżnić:

Bezpośrednie finansowanie: charakteryzujące się najwyższym stopniem zaangażowania sektora publicznego w realizację przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcia publiczno-prywatne: polegające na współfinansowaniu inwestycji przez sektor publiczny i prywatny.

Strefy specjalnej regulacji: oparte na tworzeniu specjalnych zachęt dla inwestorów.

Programy pomocy technicznej i profesjonalnej: zapewniające potrzebne doradztwo dla potencjalnych inwestorów przy niskich kosztach z budżetu gminy lub państwa.

Wybór modelu realizacji danego przedsięwzięcia zależy od sytuacji finansowej oraz prawno-organizacyjnej sektora publicznego, a także od tego, czy istniejąca agenda ma odpowiednie kompetencje prawne i zasoby umożliwiające aktywny udział w realizacji projektu (Lorens 2013: 112). Niezależnie jednak od wyboru modelu realizacji, urzeczywistnienie zamierzeń polityki przestrzennej wymaga stosowania różnych **instrumentów sterowania rozwojem oraz prowadzenia gospodarki przestrzennej** w sposób kompleksowy, interdyscyplinarny i zintegrowany (Izydor 2010: 187). Należy przy tym wyróżnić dwa poziomy **planowania operacyjnego**:

- Strategie „obszarowe” rozwoju przestrzennego gminy lub dzielnicy: obejmujące teren całej gminy lub ich wybranych dzielnic/obszarów.
- Strategie „punktowe” realizacji poszczególnych zamierzeń przekształcenia przestrzeni: dotyczące niewielkich fragmentów miasta i pojedynczych zamierzeń urbanistycznych (Izydor 2010: 192).

Przykładem praktyki ich stosowania w zakresie planowania operacyjnego w realiach polskich jest m.in. Gminny Program Rewitalizacji (strategia obszarowa). Istnieją również programy operacyjne stworzone do dokumentów takich jak strategie rozwoju. Przykładami mogą być „Gdańsk Programy Rozwoju 2030” stworzone na potrzeby wdrażania strategii rozwoju gminy („Gdańsk 2030 Plus. Strategia Rozwoju Miasta”). Programy opracowane zostały „z uwzględnieniem wymagań merytorycznych i proceduralnych określonych w Ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2023 r. poz. 1259, zm. poz. 1273). Wyznaczają kierunki działań, które w najbliższych latach posłużą realizacji czterech celów strategicznych: **Zielone Miasto, Wspólne Miasto, Dostępne Miasto i Innowacyjne Miasto**. Bardziej szczegółowo niż Strategia opisują oczekiwane rezultaty i sposoby ich osiągania. Wskazują również planowane nakłady finansowe oraz sposób pomiaru uzyskanych efektów. Rozwój miasta, ukierunkowany na realizację wizji zapisanej w Strategii, będzie przebiegał zgodnie z kierunkami działań, które znajdują rozwinięcie właśnie w Programach Rozwoju 2030. Podstawy, kierunki i zasady rozwoju skupiają się na najważniejszych dla Gdańska wartościach: współpracy, otwartości, mobilności, kształceniu i środowisku. Najważniejszy jest jednak podmiot rozwoju, a więc mieszkańcy miasta, dlatego też to na wskazanych przez mieszkanki i mieszkańców potrzebach koncentrują się działania Programów Rozwoju 2030.” (tamże, str. 4).



Rys. 8. Okładka publikacji „Gdańsk Programy Rozwoju 2030”



Rys. 9. Okładka publikacji „Gdańsk 2030 Plus. Strategia Rozwoju Miasta”

3

Masterplany urbanistyczne jako szczególnie rodzaj instrumentów planistycznych

Planowanie urbanistyczne odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu współczesnych miast, wskazując na możliwości sprostania wyzwaniom związanym z rosnącą populacją, zmianami klimatycznymi i dążeniem do zrównoważonego rozwoju. Jak wcześniej wspomniano, współczesna urbanistyka korzysta z szerokiego spektrum instrumentów i narzędzi planistycznych, które wspierają efektywne zarządzanie przestrzenią miejską oraz podnoszą jakość życia mieszkańców.

Zgodnie z systematyką przedstawioną w poprzedniej części opracowania, przyjmuje się zasadniczy podział na sześć grup instrumentów zarządzania rozwojem przestrzennym miasta: **instrumenty planistyczne**, instrumenty rynkowe, finansowanie rozwoju, instrumenty podatkowe, pozostałe instrumenty prawne, instrumenty wspierania.

Jednym z podstawowych instrumentów zarządzania rozwojem miasta są **instrumenty planistyczne** dzielące się (zgodnie z przedstawioną wcześniej systematyką) na te dotyczące: **planowania strategicznego, planowania użytkowania terenów (np. plan zagospodarowania terenu), ograniczenia w prawach do zabudowy (np. decyzje o warunkach zabudowy), planowania o charakterze pozaustawowym czy priorytetów rozwojowych miasta w odniesieniu do danego miejsca**. Cała ta grupa instrumentów dotyczy ustaleń zagospodarowania przestrzennego, które określają jak dana przestrzeń powinna być rozwijana i użytkowana. Określają one m.in. zasady kształtowania zabudowy, lokalizację terenów zielonych czy rozmieszczenie infrastruktury technicznej. Dokumenty te pełnią kluczową rolę w tworzeniu spójnej i funkcjonalnej struktury urbanistycznej. Z punktu widzenia koordynacji złożonych procesów urbanistycznych na uwagę zasługują **dokumenty o charakterze kompleksowym**, dotyczące wieloaspektowych strategii rozwoju przestrzennego, czy **plany koordynacyjne dla przedsięwzięć o charakterze zintegrowanym**.

Z kolei do **strategii rozwojowych** można zaliczyć takie dokumenty jak np. strategie mobilności, czy strategie mieszkaniowe. **Strategie mobilności** to instrumenty planistyczne, które koncentrują się na rozwoju systemów transportowych, promując zrównoważony transport publiczny, rozbudowę infrastruktury dla pieszych i rowerzystów oraz redukcję zależności od samochodów. Strategie te wskazują m.in. sposoby zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i zatłoczenia ulic oraz poprawy dostępności różnych części miasta. Istotną rolę odgrywają także polityki mieszkaniowe, określając sposoby zapewniania dostępności mieszkań dla różnych grup społecznych. Wspierają

one rozwój zróżnicowanej oferty mieszkaniowej oraz zachęcają do budowy nowych, zrównoważonych osiedli, co jest istotne dla tworzenia inkluzywnych społeczności miejskich.

Do planów koordynacyjnych dla przedsięwzięć o charakterze zintegrowanym można zaliczyć takie dokumenty jak: **masterplany urbanistyczne**⁵ (np. masterplany w Warszawie: Miasteczko Wilanów, Port Praski, FSO Żerań, Stare Świdry; masterplany we Wrocławiu: Nowe Żerniki, nabrzeża Oławy, dzielnica Nadodrże i Przedmieście Oławskie; wykorzystywane w procesie rewitalizacji jak masterplany w Łodzi – np. masterplan dla terenu World Horticultural EXPO; masterplan nowej dzielnicy Miasteczko Siewierz Jeziorna); **długookresowe strategie rozwoju dzielnic** (np. strategia rozwoju gminy Warszawa-Bielany do roku 2014); **instrumenty planowania społecznego, takie jak mikrostrategie** (np. planistyczno-urbanistyczne opracowanie mikrostrategii przestrzenno-społecznej dla dzielnic Gdańsk-Wrzeszcz, Gdańsk-Osowa, Gdańsk-Orunia i Gdańsk-Ujeścisko w ramach projektu Quo Vadis Gdańsku, realizowanego m.in. przez Gdańską Fundację Innowacji Społecznej) czy **programy rozwoju dzielnic** (np. program rozwoju dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy do 2020 roku). Wszystkie wyselekcjonowane instrumenty dotyczą koordynacji działań wielu instytucji (publicznych i prywatnych). Oparte są na zestawach różnorodnych, wzajemnie uzupełniających się elementów.

W przedstawionej powyżej systematyce szczególne miejsce zajmują **masterplany urbanistyczne**. Masterplan to najpopularniejsza nazwa dokumentu zawierającego kompleksową wizję danego terenu i podstawowy szkic planu danego obszaru. Ze względu na ww. cechy oraz coraz częstsze stosowanie tych instrumentów w pracy zdecydowano się na bardziej dogłębną analizę 9 reprezentatywnych masterplanów.

Masterplan (w urbanistyce) wg definicji użytej przez Weronikę Mazurkiewicz (2023) jest „instrumentem używanym do porządkowania dużej liczby pojedynczych informacji na temat obszaru oraz ilustrowania decyzji podjętych przez projektantów. Dokument ten służy wykreowaniu spójnego, ogólnego celu strategicznego i celów operacyjnych przekształceń. Daje również podstawę do stworzenia planu działań, które są potrzebne do zrealizowania wyznaczonego celu, i jest podstawą do dialogu, konsultacji społecznych i współdziałania oraz obejmuje planowanie strategiczne, przestrzenne, działania społeczne i aspekty finansowe.” (tamże, 20). Z kolei według Łukasza Pancewicza, który przedstawił swoją definicję tego instrumentu podczas seminarium pt. „Architektura Młodego Miasta” odbywającego się w dniach 13-14 marca 2024 r. w budynku Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku, masterplan stanowi dokument koncepcyjny dotyczący zagospodarowania terenu w skali urbanistycznej. Dokument ten obejmuje całość lub część danego obszaru, prezentując docelową wizję jego przekształcenia. W szczególności zawiera on układ zabudowy oraz zagospodarowania terenu, który odzwierciedla ostateczny stan planowanych zmian. Co więcej, masterplan pełni rolę instrumentu zarządzania przekształcaniem przestrzeni, co stanowi jego drugi, istotny wyróżnik (nagranie konferencji, 2024, źródło: gdansk.pl/bam).

Skuteczność masterplanu jako instrumentu kształtowania przestrzeni zależy w dużej mierze od zakresu ustaleń, jakie osiągnięto w wyniku współpracy różnych osób i instytucji zaangażowanych w jego opracowanie. Proces przygotowania masterplanu, z udziałem wielu podmiotów, można metaforycznie porównać do negocjacji przy stole. Każdy z interesariuszy, którzy dążą do wspólnej zmiany fragmentu przestrzeni miejskiej, wnosi swój wkład w budowanie wizji przekształceń. Wkład ten może obejmować nieruchomości, zasoby finansowe, pomysły, a najczęściej kapitał i nieruchomości. Optymalnym rozwiązaniem jest sytuacja, w której nieruchomości i kapitał są do-

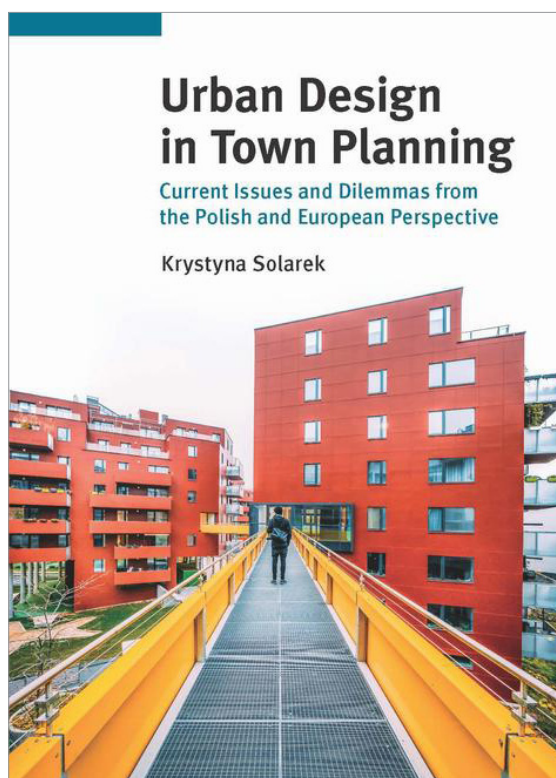


Rys. 10. Baner reklamujący konferencję „Architektura Młodego Miasta”

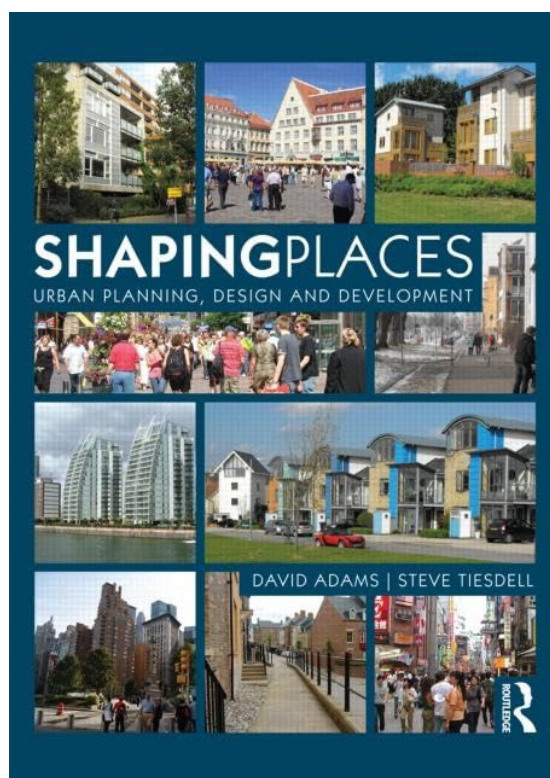
starczane wspólnie przez wszystkich partnerów dialogu, co zapewnia najlepsze rezultaty w przygotowaniu koncepcji programowo-przestrzennej. W sytuacjach, w których masterplan ma pełnić funkcję instrumentu inicjującego zmiany, a jeszcze nie określono konkretnego inwestora, udział szerokiego grona osób i podmiotów zainteresowanych danym zagadnieniem, staje się on szczególnie istotnym dokumentem.

Instrumenty jakimi są masterplany stanowią istotny element zestawu instrumentów zarządzania rozwojem miasta, mając szczególne znaczenie w procesie kształtowania jego przestrzeni. Jak wskazano, istnieje wiele rodzajów masterplanów oraz różnych interpretacji tego pojęcia – od koncepcji urbanistycznych w dużej skali po opracowania integrujące zestawy wytycznych urbanistycznych. W kontekście polskim, często porównuje się je z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, które są prawem miejscowym i skupiają się głównie na aspektach funkcjonalnych, podczas gdy masterplany są elastyczne i uwzględniają także formę przestrzenną. Kształtowanie przestrzeni przy użyciu masterplanów wykracza przy tym poza tradycyjne ramy planistyczne. Obejmuje ono bowiem nie tylko aspekty funkcji, ale również (w postaci koncepcji) formy przestrzennej, co zostało omówione przez Krystynę Solarek (2019), Davida Adamsa i Steve’a Tiesdella (2012), oraz Sebastiana Loewa (2012). Różne rodzaje i praktyki masterplanowania, a także różne sytuacje przestrzenne, zostały szczegółowo opisane przez Lucy Bullivant (2012) w książce „Masterplanning Futures”.

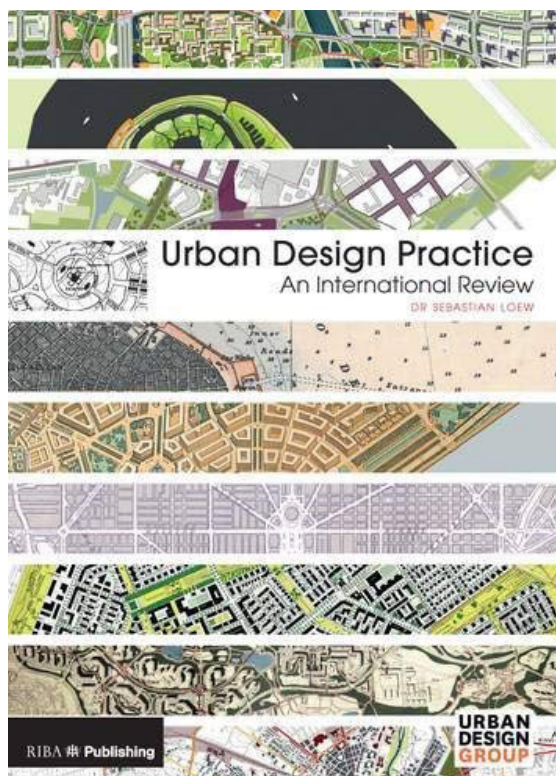
Dokumenty masterplanów opracowywane są dla bardzo różnych sytuacji przestrzennych i w różnych kontekstach geograficznych, kulturowych i społeczno-politycznych. Praktyki sporządzania zostały zebrane i opracowane m.in. w pracy pod redakcją Husama AlWaera i Barbarę Illsley. Wynikiem ich pracy jest książka „Rethinking Masterplanning: Creating Quality Places” (2017). Książka ta jest zbiorem esejów dotyczących nowego podejścia do masterplanu, które koncentruje się na tworzeniu przestrzeni publicznych o wysokiej jakości. Redaktorzy tego tomu zwracają uwagę na zmieniające się podejścia do planowania urbanistycznego oraz na potrzebę elastyczności i współpracy w procesie kreowania masterplanu. W książce omówiono różne aspekty budowy ustaleń masterplanu, w tym teoretyczne ramy, praktyki współpracy z społecznościami, rolę klien-



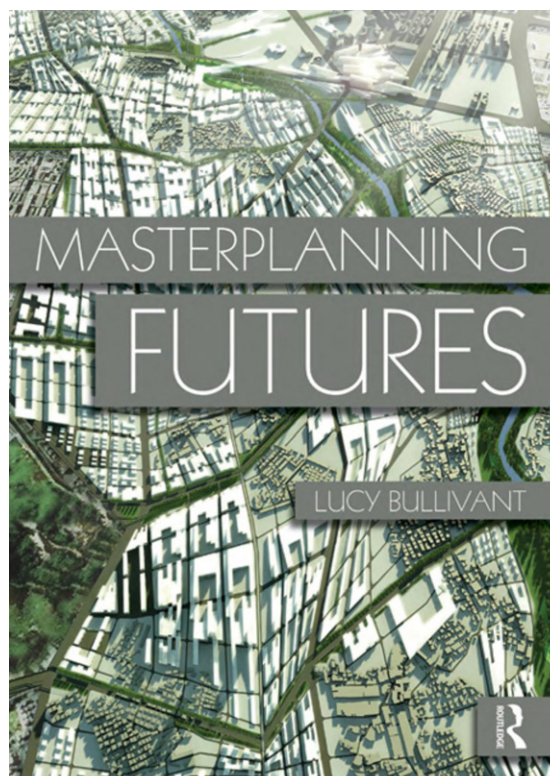
Rys. 11. Okładka publikacji Krystyny Solarek „Urban Design in Town Planning. Current Issues and Dilemmas from the Polish and European Perspective” (2019)



Rys. 12. Okładka publikacji Davida Adamsa i Steve'a Tiesdella „Shaping Places. Urban Planning, Design and Development” (2012)



Rys. 13. Okładka publikacji Sebastiana Loewa „Urban Design Practice. An International Review” (2012)



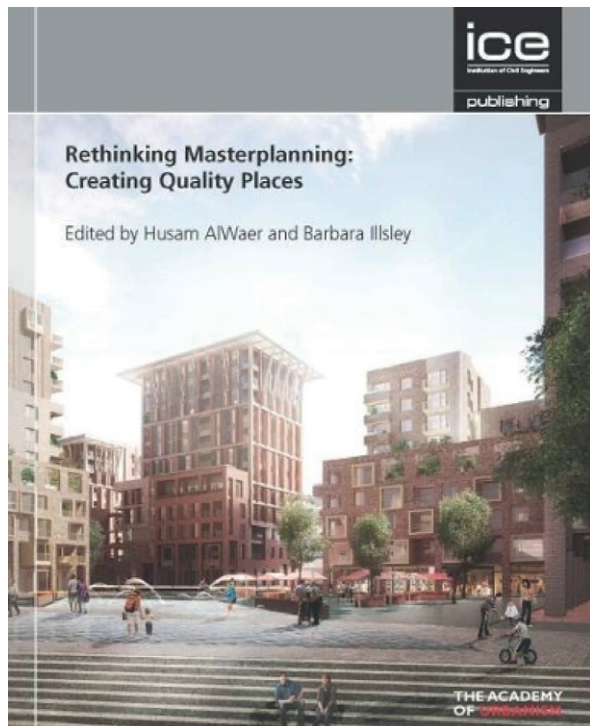
Rys. 14. Okładka publikacji autorstwa Lucy Bullivant „Masterplanning Futures” (2012)

tów w procesie planowania oraz znaczenie zrównoważonego rozwoju. Autorzy proponują, aby masterplany były bardziej inkluzywne, holistyczne i dostosowane do zmieniających się warunków społecznych i środowiskowych. W tej książce ujęto różnorodne perspektywy i doświadczenia ekspertów z dziedziny architektury, urbanistyki i planowania, co sprawia, że jest istotnym wkładem w dyskusję na temat przyszłości planowania przestrzennego w kontekście rosnących potrzeb urbanistycznych współczesnych miast.

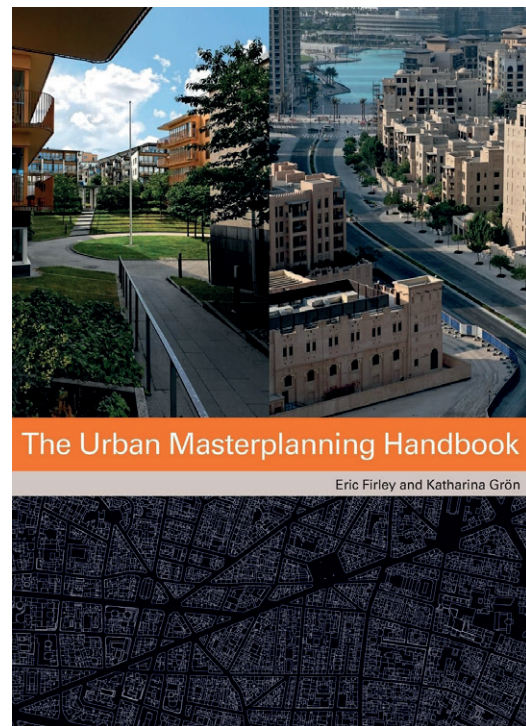
Dodatkowe informacje na temat technik i metod tworzenia masterplanów oraz wytycznych urbanistycznych można znaleźć w opracowaniu autorstwa Erica Firleya i Kathariny Grön (2014). Praca ich autorstwa – „Urban Masterplanning Handbook” – to publikacja, która oferuje porównawczą analizę rozwoju różnych miast oraz zastosowania masterplanów na całym świecie. W książce tej opisano 20 studiów przypadków, które są przedstawione według wielkości, a nie daty czy lokalizacji geograficznej, co umożliwia specjalistom w dziedzinie projektowania, deweloperom, urbanistom oraz studentom dokonywanie świadomych porównań organizacyjnych i formalnych. Studia przypadków obejmują szeroki zakres współczesnych i historycznych masterplanów z Europy i Ameryki Północnej. Książka jest szczególnie przydatna dla projektantów, deweloperów, urbanistów i studentów, którzy chcą pogłębić swoją wiedzę na temat nowoczesnych metod planowania urbanistycznego i ich praktycznego zastosowania.

Z kolei perspektywa historyczna związana z pierwowzorami masterplanowania, w tym rozwój tego pojęcia, jest omawiana w książce pt. „Kult und Krise des großen Plans im Städtebau” (2017) przez Haralda Bodenschatz’a i Celinę Kress. W pozycji tej przedstawiono kulturowe i krytyczne aspekty planowania urbanistycznego, koncentrując się szczególnie na koncepcji „wielkiego planu”. Przeanalizowano w niej także historyczną ewolucję ideologii planowania urbanistycznego oraz ich praktyczne implikacje, odzwierciedlając zarówno sukcesy, jak i porażki. W kontekście historycznym książka umieszcza planowanie urbanistyczne w ramach historycznych, omawiając, jak ideały „wielkiego planu” były kształtowane przez różne konteksty społeczno-polityczne. Przykładem jest analiza wpływu J. Stübbena na rosyjskich specjalistów urbanistycznych z początku XX wieku. Książka krytykuje także rozbieżność między ideałami planowania urbanistycznego a ich rzeczywistymi zastosowaniami. Tekst porusza również trwający obecnie kryzys w środowiskach miejskich, podkreślając potrzebę zrównoważonych praktyk w projektowaniu urbanistycznym, co jest powtarzającym się tematem we współczesnych badaniach urbanistycznych. Podsumowując, książka celebrytuje aspiracje wielkiego planowania urbanistycznego, ale jednocześnie krytycznie odnosi się do wyzwań i kryzysów, które pojawiły się w jego realizacji, odzwierciedlając zniuansowane zrozumienie ewolucji tej dziedziny.

W kontekście interdyscyplinarności planowania, w tym kwestii społeczno-politycznych i środowiskowych, tematy te zostały poruszone m.in. przez Petera Bishopa i Lesley Williams (2019) oraz Ombrettę Romice, Sergio Porta i Alessandra Feliciotti (2020). Monografia „Planning, Politics and City Making: A Case Study of King’s Cross” autorstwa Petera Bishopa i Lesley Williams szczegółowo analizuje złożone procesy urbanistyczne na przykładzie przebudowy dzielnicy King’s Cross w Londynie. Publikacja stanowi krytyczne studium konwencjonalnych teorii planowania, uwypuklając złożoność negocjacji i różnorodność interesów zaangażowanych podmiotów. Autorzy podkreślają, że proces negocjacyjny dotyczący King’s Cross trwał sześć lat, obejmując wyczerpujące dyskusje i obszerną dokumentację techniczną, co ostatecznie doprowadziło do zatwierdzenia projektu przez komisję. Książka szczegółowo opisuje transformację postindustrialnego obszaru King’s Cross, ze szczególnym uwzględnieniem procesu inwestycyjnego oraz kształtowania no-



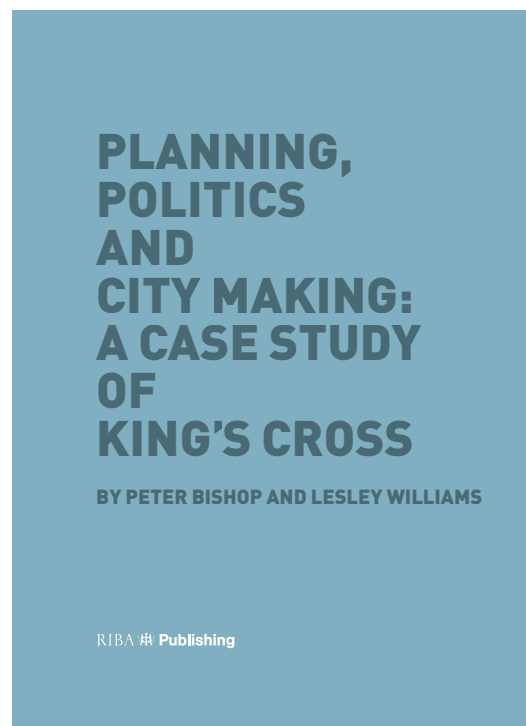
Rys. 15. Okładka publikacji Husama AlWaera i Barbary Illsley „Rethinking Masterplanning: Creating Quality Places” (2017)



Rys. 16. Okładka publikacji Erica Firleya i Kathariny Grön „Urban Masterplanning Handbook” (2014)



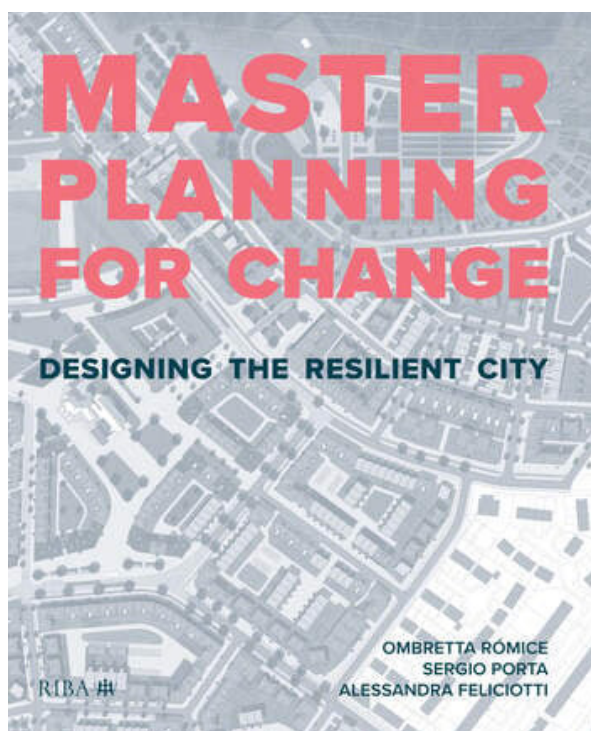
Rys. 17. Okładka publikacji Haralda Bodenschatz'a i Celiny Kress „Kult und Krise des großen Plans im Städtebau” (2017)



Rys. 18. Okładka publikacji Petera Bishopa i Lesley Williams „Planning, Politics and City Making: A Case Study of King's Cross” (2016)

wych przestrzeni publicznych, takich jak Granary Square i St. Pancras Square. Analizując rewitalizację, autorzy badają, w jaki sposób projekt integruje elementy przyrody, zwłaszcza wodę, w celu poprawy jakości przestrzeni miejskiej przy jednoczesnym zachowaniu historycznej tożsamości dzielnicy. W szerszym kontekście autorzy zestawiają to studium przypadku z literaturą dotyczącą urbanistyki, zwracając uwagę na krytykę braku systematycznych podejść w innych regionach, gdzie wpływ czynników politycznych i kulturowych prowadzi do chaotycznych i niespójnych krajobrazów miejskich.

Z kolei książka „Masterplanning for Change: Designing the Resilient City” autorstwa Romice, Porta i Feliciotti (2020) zawiera analizę pilnej potrzeby adaptacji miast do wyzwań związanych ze zmianami klimatycznymi i szybką urbanizacją. Autorzy podkreślają konieczność praktycznego podejścia do masterplanowania, traktując miasta jako złożone systemy adaptacyjne, które wymagają elastycznych i innowacyjnych strategii projektowych. Wskazują również na kluczową rolę interdyscyplinarnej współpracy między architektami, urbanistami i społecznościami w tworzeniu odpornych miast. Książka sugeruje, że zdolność do adaptacji jest kluczowa dla przyszłego rozwoju urbanistycznego.



Rys. 19. Okładka publikacji Ombretta Romice, Sergio Porta i Alessandry Feliciotti „Masterplanning for Change: Designing the Resilient City” (2020)



Rys. 20. Okładka publikacji Weroniki Mazurkiewicz „Od planów generalnych do masterplanów. Sztuka kształtowania nowych struktur miejskich na obrzeżach miast” (2023)

Praktyka masterplanowania w Polsce, zarówno w perspektywie współczesnej, jak i historycznej, została szczegółowo opisana przez Weronikę Mazurkiewicz (2023) we wspomnianej już wcześniej publikacji. Monografia pt. „Od planów generalnych do masterplanów. Sztuka kształtowania nowych struktur miejskich na obrzeżach miast” podejmuje zagadnienie kształtowania spójnych struktur przestrzennych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju obrzeżnych dzielnic

po 1989 roku. Autorka analizuje planowanie całościowe, oparte zarówno na dokumentach planistycznych, jak i na praktykach urbanistycznych, zwracając uwagę na konieczność koordynacji rozwoju sąsiadujących dzielnic poprzez masterplany. Takie podejście umożliwia integrację różnych strategii, wizji i koncepcji rozwoju, co zapobiega powstawaniu pustych, niezagospodarowanych przestrzeni pomiędzy rozrastającymi się osiedlami. Publikacja omawia także problem niekontrolowanej suburbanizacji, który stanowi jedno z największych wyzwań dla polskiego planowania przestrzennego. Autorka promuje zintegrowane i elastyczne planowanie, które uwzględnia zarówno potrzeby współczesnych struktur miejskich, jak i zasady zrównoważonego rozwoju.

4 Omówienia wybranych studiów przypadku zastosowania masterplanów urbanistycznych

Masterplany odgrywają kluczową rolę w zarządzaniu rozwojem przestrzennym, integrując różnorodne funkcje urbanistyczne i dają szansę na zrównoważony rozwój regionów, miast i dzielnic. W niniejszej części opracowania omówiono współczesne przykłady praktyk europejskich w odniesieniu do masterplanowania, a także wybrane polskie przykłady współczesnego zastosowania masterplanów.

Tab. 2. Przykłady zastosowania masterplanów poza granicami Polski

Miasto	Początek prac nad masterplanem - planowany koniec budowy	Jaki dokument/ MASTERPLAN	Obszar objęty Masterplanem
Hafencity/ Hamburg/ Niemcy	1998- 2025	masterplanu HafenCity (2006, 2009, 2010)	155 ha
Aspern/Wiedeń/Austria	2003- 2028	Aspern seestadt masterplan	240 ha
Nordhavn/Kopenhaga/ Dania	2008- 2048	Nordhavn masterplan	360 ha
Västra Hamnen (Western Harbour)/ Malmö/ Szwecja	2001-2035	Western Harbour masterplan	187 ha

Tab. 3. Przykłady zastosowania masterplanów w Polsce

Miasto	Początek prac nad masterplanem - planowany koniec budowy	Jaki dokument/ MASTERPLAN	Obszar objęty Masterplanem
Miasteczko Wilanów/ Warszawa	1996-2000	Masterplan Miasteczka Wilanów	169 ha
Nowe Żerniki/ Wrocław/ Polska	2015- 2025	Masterplan Nowe Żerniki	40 ha
Port Praski//Warszawa/ Polska	2010-2022	Masterplan dla Portu Praskiego	40 ha
STARE ŚWIDRY/ Warszawa/Polska	2018- 2040	Masterplan Stare Świdry	120 ha
FSO PARK// Warszawa	2019- 2050	Masterplan Żerań FSO i FSO PARK ŻERAŃ	62 ha

Obie te grupy przykładów związane są z kreowaniem dzielnic miejskich o zwartym, wielofunkcyjnym charakterze, zgodnym z koncepcją miasta 15-minutowego. Opisane poniżej przykłady pokazują, jak planowanie przy pomocy takich dokumentów jak masterplany może pomóc w skutecznym kształtowaniu rozwoju przestrzennego miast, promowaniu zrównoważonego rozwoju i poprawie jakości życia mieszkańców. Każdy z tych projektów ilustruje różne podejścia do zarządzania urbanistyką operacyjną, podkreślając znaczenie integracji, planowania i innowacyjności w tworzeniu nowoczesnych przestrzeni miejskich. W tabeli obok (tab. 2) przedstawiono syntetyczne zestawienie informacji na temat omawianych masterplanów, a ich szersze omówienie zostanie przedstawione w dalszej części rozdziału.

4.1. HafenCity, Hamburg

Kontekst

HafenCity to nowa dzielnica o powierzchni 155 ha, która powstaje na bazie masterplanu na dawnych terenach portowych Hamburga. W czasach hanzeatyckich obszar dzisiejszego HafenCity był integralną częścią miasta. Pod koniec XIX wieku na tym terenie powstał zespół spichlerzy mający status strefy wolnocłowej. W tym czasie miasto straciło bezpośredni dostęp do Elby właśnie za sprawą budowy spichlerzy i magazynów w miejscu dawnych kamienic. W latach 90. XX wieku z powodu rozwoju transportu kontenerowego port nad Elbą przestał funkcjonować. W tym czasie władze miasta zdecydowały o rewitalizacji terenów poportowych. W 1998 roku została powołana spółka odpowiedzialna za ich rozwój.

Założenie powiększy istniejące centrum miasta o ok. 40%. Zakończenie budowy przewidziane jest na rok 2025. Rewitalizacja terenów poportowych z czasów hanzeatyckich obejmuje projekt dzielnicy dla 12 tys. mieszkańców, z możliwością stworzenia miejsc pracy dla 40 tys. osób. W sumie powstanie blisko 2 mln m² powierzchni użytkowej brutto. W 2000 roku uchwalono koncepcję zagospodarowania i rewitalizacji terenu HafenCity (opracowaną w formie masterplanu) położonego na południe od historycznych spichlerzy Speicherstadt. Dokument ten nie jest jednak regulacją prawną. Proces tworzenia masterplanu zapoczątkował konkurs urbanistyczny zorganizowany w 1998 roku. Nadrzędnym celem przy realizacji masterplanu było stworzenie fragmentu miasta, a nie osiedla. Teren HafenCity podzielono na trzynaście zróżnicowanych kwartałów. Ze względu na ryzyko wystąpienia powodzi problem stanowiło umieszczenie na tym terenie funkcji mieszkalnej. W roku 2010 odbyła się publiczna debata, w wyniku której masterplan był dopracowywany (konkursy urbanistyczne, konkursy krajobrazowe i architektoniczne).

Masterplan

Pierwszy masterplan przygotowano na bazie zwycięskiego projektu zespołu pracowni Hamburgplan i Kees Christiansee/Astoc, wyłonionego w 1998 roku w konkursie urbanistycznym. Dokument został przyjęty przez senat Hamburga w dniu 29 lutego 2000 roku. Składa się on z rysunków oraz tekstu. W zarysie wyznaczono w nim cele rozwoju dzielnicy HafenCity oraz plany zagospodarowania terenu poszczególnych zespołów zabudowy mieszczących się w jej granicach. Masterplan wytycza podstawy kształtowania całego obszaru HafenCity, a na kolejne fragmenty założenia są rozpisywane konkursy architektoniczne i urbanistyczne. Dokument zawiera projekty koncepcyjne poszczególnych dzielnic, plany zagospodarowania przestrzennego, a także koncepcje architektoniczne poszczególnych budynków (HafenCity Hamburg 2017).



Rys. 21. Wizualizacja masterplanu HafenCity 2006 (źródło: <https://www.hafencity.com/>)



Rys. 22. Masterplan HafenCity 2010 (źródło: <https://www.hafencity.com/en/overview/masterplan>)



Rys. 23. Masterplan 2010 (źródło: Visualization © ASTOC/KCAP Architects & Planners/Hamburgplan)



Rys. 24. Postęp budowy dzielnicy Hafencity z 2023 roku (źródło: <https://www.google.com/maps>)

Masterplan ma formę otwartą i był już kilkakrotnie aktualizowany (m. in. w latach 2006, 2009 i 2010) (Pancewicz 2012). W roku 2010 odbyła się intensywna debata publiczna, w wyniku której założenia urbanistyczne rozwoju dzielnicy zostały przeprojektowane. Teren dzielnicy został w masterplanie podzielony na 13 kwartałów. Każdy z nich zaprojektowano w indywidualny, charakterystyczny sposób, aby osiągnąć jak największe zróżnicowanie dzielnicy. Określono funkcje budynków, ich wysokości oraz typologię. W celu przeciwdziałania powodziom, które były największym wyzwaniem dla umieszczenia na tym terenie funkcji mieszkaniowej, zdecydowano o podniesieniu wysokości terenu o dwa metry (teraz ma wynosić 7,5 m n.p.m.).

Dzielnice zaplanowano w taki sposób aby mogła stać się symbolem nowoczesności i wyznaczać nowe standardy w architekturze mieszkalnej i biurowej, jednocześnie zachowując historyczną

tożsamość miasta. Kluczowe cele obejmowały stworzenie zróżnicowanych kwartałów zabudowy, eliminację zanieczyszczeń środowiska oraz integrację nowych technologii i rozwiązań energooszczędnych. W ramach masterplanu położono nacisk na poprawę jakości życia poprzez rozwój terenów zielonych i ograniczenie suburbanizacji. Kompozycja urbanistyczna HafenCity zakładała połączenie nowej tkanki miejskiej z historycznym układem śródmieścia, a kluczowym elementem stała się zabytkowa dzielnica Speicherstadt. Überseequartier, główny obszar handlowy, zaprojektowano jako przestrzeń wielofunkcyjną, łączącą handel, biura i mieszkania. Masterplan z 2010 roku dodatkowo zwiększył liczbę mieszkań, miejsc pracy i przestrzeni publicznych, podkreślając ideę HafenCity jako samowystarczalnego „miasta w mieście”.

4.2. Aspern, Wiedeń

Kontekst

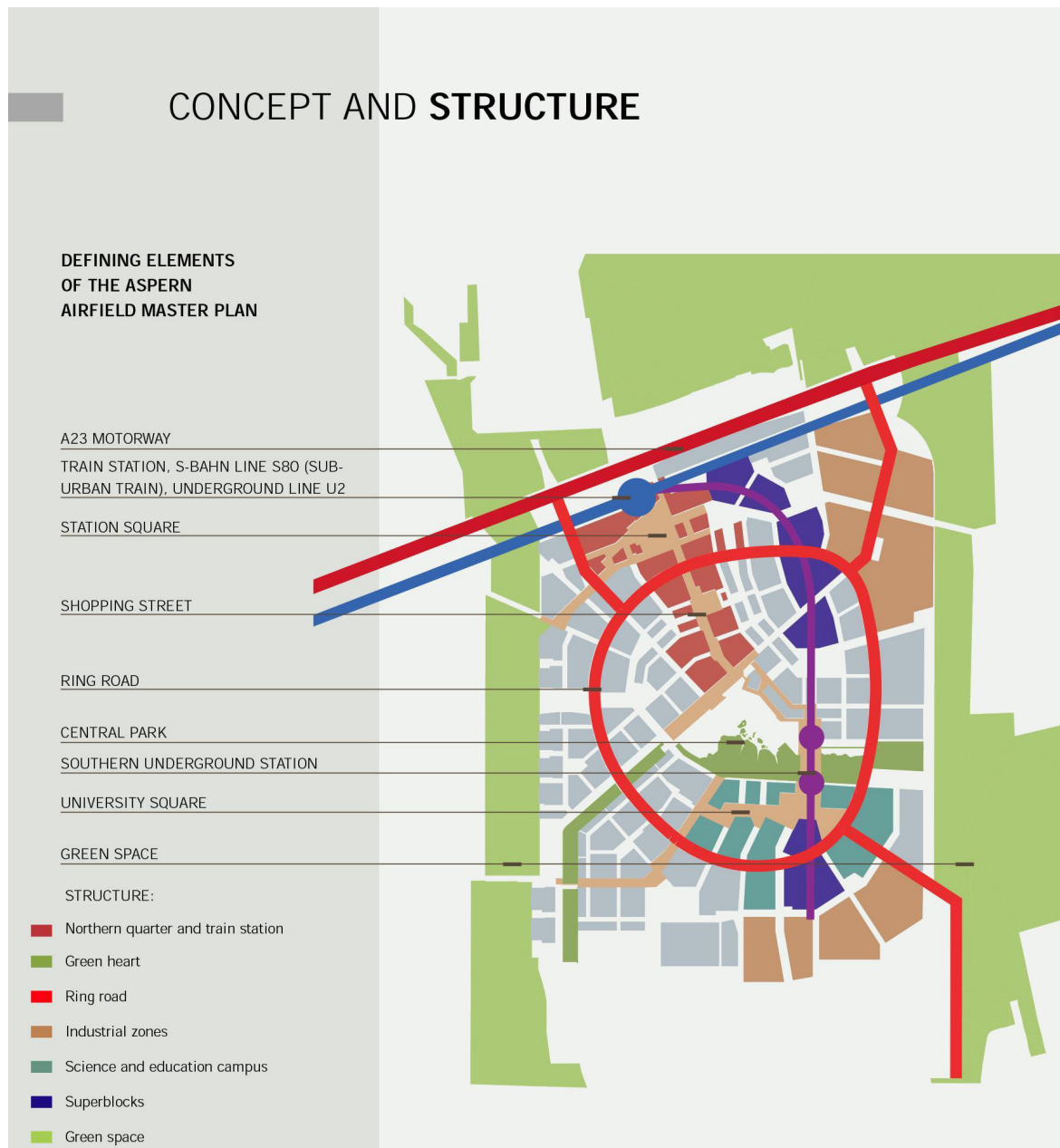
Aspern Seestadt (ang. Aspern Urban Lakeside) jest obecnie częścią rozległej dzielnicy Wiednia, Donaustadt (22. dzielnica). Teren ten przechodzi intensywne procesy urbanizacyjne i jest jednym z trzech największych obszarów inwestycyjnych w Europie. Dzielnica Donaustadt, o powierzchni odpowiadającej osiemnastu małym miejscowościom, do niedawna charakteryzowała się niskim stopniem urbanizacji oraz małą gęstością zabudowy. W 2007 roku władze miasta podjęły strategiczną decyzję o transformacji obszaru dawnego lotniska z okresu międzywojennego, co miało na celu stworzenie silnego korytarza urbanistycznego łączącego Wiedeń i Bratysławę. Masterplan, opracowany przez Tovatt Architects & Planners (Szwecja), zakłada budowę samowystarczalnej dzielnicy, stanowiącej nowoczesny, zrównoważony element tkanki miejskiej Wiednia.

Masterplan

Dokument został opracowany na podstawie wielu założeń. Kluczowym elementem projektu są przestrzenie publiczne, które zaplanowano z myślą o ich przyszłym użytkowaniu przez wszystkich mieszkańców. Miały one być nie tylko pełne życia, ale jednocześnie zapewniać prywatność i bezpieczeństwo. Ilustracja nr 24 przedstawia koncepcję podziału struktury zawartą w masterplanie.

Proces prac nad masterplanem rozpoczął się w Wiedniu w 2003 roku, a już w 2004 roku przeprowadzono pierwsze konsultacje społeczne. W tym samym czasie powołano również trzech przedstawicieli publicznych, którzy mieli odgrywać aktywną rolę w opracowywaniu dokumentu. W 2004 roku utworzono spółkę Wien 3420 Aspern Development AG, której powierzono przygotowanie koncepcji zagospodarowania obszaru o powierzchni 240 ha. Teren ten, znajdujący się w centralnej części 22. dzielnicy Wiednia, jest kluczowy ze względu na swoje położenie – posiada bezpośrednie połączenia z centrum miasta, głównym dworcem kolejowym oraz lotniskiem, jak również z Bratysławą, stolicą Słowacji. Konkurs na opracowanie masterplanu rozstrzygnięto w 2005 roku (ilustracja 24), a jego zwycięzcą został szwedzki urbanista Johannes Tovatt. Masterplan, stworzony przez Tovatt Architects & Planners, został oficjalnie zatwierdzony przez radę miasta Wiednia 25 maja 2007 roku (Wien 3420 Aspern Development 2017).

Masterplan dla Aspern zakładał budowę nowej, wielofunkcyjnej dzielnicy Wiednia. Zgodnie z założeniami, w jej granicach miały powstać mieszkania, biura, usługi oraz strefy przeznaczone dla przemysłu, nauki i edukacji. Przewidywana całkowita powierzchnia użytkowa budynków wynosiła 2,2 mln m². Plan urbanistyczny swoją formą nawiązywał do słynnej wiedeńskiej Ringstrasse oraz

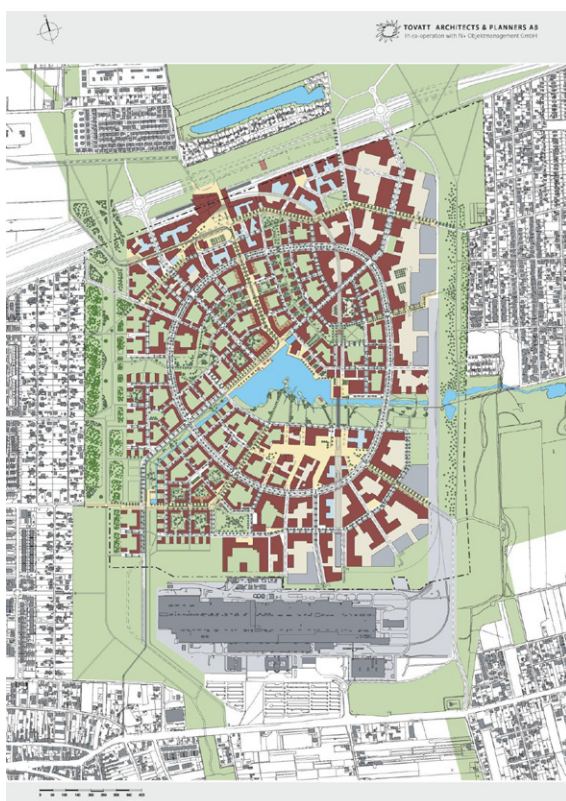


Rys. 25. Założenia masterplanu Aspern Airfield (źródło: <https://www.aspern-seestadt.at/>)

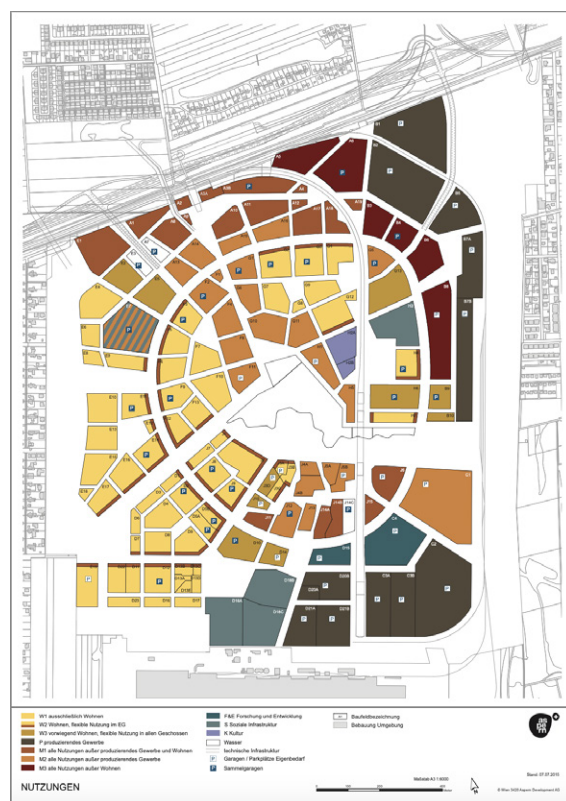
klasycznej, zwartej zabudowy miast europejskich. Nowa dzielnica została zaprojektowana z myślą o 10 500 mieszkaniach, które miałyby pomieścić ok. 20 tys. mieszkańców, oraz w której przewidyje się stworzenie około 20 tys. miejsc pracy, z czego 75% miało być przeznaczone na usługi, a 25% na przemysł i rzemiosło. Ukończenie realizacji całego projektu przewidziano na 2028 rok, a prace podzielono na trzy etapy (Wien 3420 AG, 2012). Dokument masterplanu zawiera wiele warstw, rysunków i schematów. Każde z najważniejszych urbanistycznie zagadnień zilustrowane jest na osobnej rycinie. Dodatkowo po skończeniu tworzenia masterplanu wydana została książka (narzędziownik) opisująca proces tworzenia tego dokumentu (Seestadt publications 2022). Ze względu na szczegółowość dokumentacji, autorzy zdecydowali się przytoczyć w pracy jedynie kilka wybranych rysunków masterplanu (ilustracje 26-27).



Rys. 26. Wizualizacja całego zamierzenia – masterplan Aspern Airfield (źródło: https://www.aspern-seestadt.at/wirtschaftsstandort/planung_wirklichkeit/der_masterplan)



Rys. 27. Podział na przestrzeń publiczną i budynki. Jedna z plansz zawartych w masterplanie Aspern Seestadt, 2017

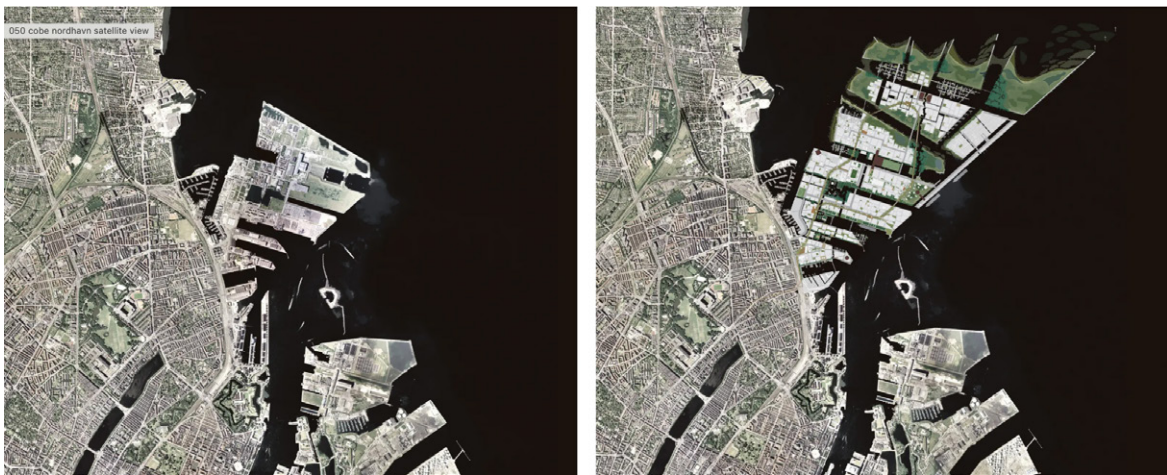


Rys. 28. Podział funkcjonalny. Jedna z plansz zawartych w masterplanie Aspern Seestadt, 2017

4.3. Nordhavn, Kopenhaga

Kontekst

Nordhavn jest obecnie największym projektem rozwoju metropolitalnego w północnej Europie. Wpisuje się w historyczną strategię Kopenhagi polegającą na ekspansji miasta w kierunku morza. Koncepcja urbanistyczna Nordhavn opiera się na tworzeniu gęsto zabudowanych „wysp miejskich”, traktowanych jako odrębne jednostki planistyczne. Masterplan dla tego obszaru został pomyślany jako elastyczny i dostosowywany do zmian przewodnik, który ma inspirować przyszłych urbanistów. Projekt ten, obejmujący pierwszy w Danii obszar miejski z certyfikatem DGNB platynowym, przyjmuje holistyczne podejście do planowania urbanistycznego, odpowiadając na aktualne wyzwania środowiskowe i adaptując się do potrzeb współczesnych i przyszłych pokoleń. W ciągu 40 lat Nordhavn ma stać się tętniącym życiem miastem nadbrzeżnym, w którym zamieszka 40 000 osób, a kolejne 40 000 będzie miało dostęp do miejsc pracy.



Rys. 29 a, b. Porównanie zagospodarowania terenu z 2008 roku i projektu rozwoju dzielnicy zawartego w masterplanie (źródło: <https://www.cobe.dk/projects/nordhavn>)



Rys. 30. Widok na dzielnicę Nordhavn 2024 (źródło: <https://www.cobe.dk/projects/nordhavn>)

Masterplan

Masterplan Nordhavn to projekt urbanistyczny zlecony przez CPH City & Port Development. Opracowanie dotyczy przekształcenia byłego obszaru portu przemysłowego o powierzchni 360 ha w nowoczesną dzielnicę miejską. Masterplan przewiduje opracowanie planów rozwoju, projektowanie przestrzeni publicznych, ulic, promenad, zagospodarowanie terenów zielonych, a także budowę infrastruktury rowerowej i stacji metra. Założenia masterplanu obejmują kilka kluczowych aspektów, które ukazuje poniższa tabela:

Tab. 4. Założenia masterplanu Nordhavn (źródło: <https://www.cobe.dk/projects/nordhavn>)

	Dzielnica ma być dostosowana wielkością do pozostałych dzielnic Kopenhagi.
	Planowana dodatkowa pętla dodana do miejskiej linii metra połączy Nordhavn z centrum miasta.
	Z pętlą transportu publicznego połączony jest korytarz dla rowerów, który łączy Nordhavn z większą siecią rowerową miasta.
	Plan funkcjonalny struktury z zwycięskiej propozycji konkursowej z 2008 r. stanowi podstawę ciągłego rozwoju masterplanu. Plan przewiduje Nordhavn jako miejski archipelag małych wysp połączonych infrastrukturą dla pieszych i elementami zieleni.

Podział Nordhavn na wyspy ułatwia etapowe planowanie rozwoju, który przebiega wyspa po wyspie, co zapobiega rozlewaniu się zabudowy miejskiej. „Przyszłe pokolenia będą miały możliwość wpływania na architekturę poszczególnych wysp w miarę upływu czasu” mówi Dan Stubbegaard, architekt i założyciel pracowni Cobe. W masterplanie dla Nordhavn w bliskiej odległości (miasto 5-minutowe) zostały zintegrowane położone w bliskiej odległości przestrzenie mieszkalne, komercyjne i rekreacyjne. Działanie to wzmacnia spójność społeczności, wspiera całodobowe życie miejskie i zmniejsza potrzebę dojazdów. Plan promuje zrównoważoną mobilność dzięki rozbudowanym ścieżkom pieszym i rowerowym oraz efektywnemu transportowi publicznemu, kładąc nacisk na chodzenie, jazdę na rowerze i korzystanie z pojazdów elektrycznych. Obfitość terenów zielonych i promenady nadmorskie mają sprzyjać poprawie samopoczucia mieszkańców i stwarzają możliwości interakcji społecznych. Koncentracja lokalnych przedsiębiorców, handlu i usług w bliskiej odległości pozwala na zmniejszenie dystansów do codziennych potrzeb, stymulację lokalnej gospodarki i wzmocnienia tożsamości społeczności. Dodatkowo, w Nordhavn wykorzystuje się technologię inteligentnego miasta do efektywnego zarządzania ruchem, gospodarki odpadami oraz budynkami energooszczędnymi, co zwiększa odporność tej dzielnicy.



Rys. 31. Copenhagen International School. Waterfront dzielnicy z inteligentnym budynkiem stanowiącym dominantę (źródło: Archiwum Weroniki Mazurkiewicz)

Planowanie urbanistyczne Nordhavn opiera się na podejściu zróżnicowanym pod względem skali, co pozwala na elastyczne dostosowywanie się do zmieniających się potrzeb oraz wyzwań. Na poziomie „**extra-large**”, projekt zakłada rozwój dzielnicy poprzez budowę poszczególnych wysp miejskich, co umożliwi elastyczne reagowanie na nieprzewidziane potrzeby i dostosowywanie

się do wyzwań pojawiających się w czasie. Ta wizja pełni rolę narzędzia i zbioru zasad, które będą kierować rozwojem w nadchodzących latach. Na poziomie „**large**”, lokalny plan dla wnętrza Nordhavn określa strukturę zabudowy oraz możliwości w pierwszej fazie rozwoju. Plan zakłada podział zabudowy na małe jednostki, co sprzyja tworzeniu kameralnych przestrzeni miejskich i zapewnia możliwość dostępu do wody z każdej działki budowlanej. Na poziomie „**medium**”, w fazie początkowej rozwoju wizja dotyczy budowania wnętrza Nordhavn. Ulice i przestrzenie miejskie zostały zaprojektowane i zbudowane jako kameralne i przyjazne pieszym środowiska, co sprzyja ich funkcjonalności i jakości życia mieszkańców. To podejście, łączące różne poziomy planowania, umożliwia realizację zrównoważonego i dynamicznego rozwoju urbanistycznego, odpowiadając jednocześnie na zmieniające się warunki i potrzeby społeczności.

4.4. Western Harbor, Malmö

Kontekst

Western Harbor to obszar 175 ha znajdujący się na północny zachód od centrum miasta Malmö, trzeciego co do wielkości miasta w Szwecji (318 000 mieszkańców w 2014 r. i centrum obszaru metropolitalnego liczącego około 700 000 mieszkańców) (Anderberg 2012).

Obszar rozciąga się w cieśninie Öresund i Universitetsholmen (Wyspa Uniwersytecka) i położony jest między półwyspem a starym centrum miasta Malmö, które jest otoczone kanałami. Półwysep Western Harbor rozwinął się pod koniec XIX wieku jako miejsce stoczni Kockum. Podobnie jak cała



reszta 10 km² obszaru portowego Malmö, miejsce to powstało w wyniku nadsypania lądu od strony morza. Półwysep rozwinął się pod koniec XIX wieku jako miejsce lokalizacji stoczni Kockum, która stała się jednym z najważniejszych producentów tankowców na świecie do kryzysu naftowego w 1973 r. Malmö, które stale rozwijało się od początku XIX wieku, doświadczyło recesji w latach 70. XX wieku, tracąc 10% populacji. Spadek bazy dochodów podatkowych i migracja zamożniejszych grup na przedmieścia osłabiły miasto. Stocznia Kockum została przejęta przez państwo szwedzkie i zamknięta w 1986 roku. Od połowy lat 90. XX wieku Malmö zaczęło się odradzać, napędzane przez imigrację, edukację, handel, finanse i kulturę. Western Harbor z wieżowcem Turning Torso stał się symbolem nowego rozwoju miasta.

Rys. 32. Turning Torso w centrum dzielnicy zaprojektowane przez Santiago Calatravę (źródło: Archiwum Weroniki Mazurkiewicz)



Rys. 33. Masterplan całej dzielnicy Western Harbour z zaznaczeniem osiedla Bo01 (źródło: <https://www.wearemunicipal.co.uk/thinking/malmo-vastra-hamnen>)



Rys. 34. Istniejąca zabudowa Western Harbour z zaznaczonym osiedlem Bo01 – stan na lipiec 2024 (źródło: Archiwum Weroniki Mazurkiewicz)

Projekt Western Harbor powstał w odpowiedzi na kryzys w Malmö. Po wyborach w 1994 roku, partia socjaldemokratyczna wróciła do władzy, co przywróciło miastu polityczną stabilność. Malmö, tradycyjna twierdza socjaldemokratów, po recesji lat 70. i 80. potrzebowało nowej strategii rozwoju. Zamknięcie fabryki Saab w 1991 roku pokazało, że miasto wymaga nowego podejścia do rozwoju.

Masterplan

Burmistrz Ilmar Reepalu zainicjował projekt „Vision”, mający na celu przekształcenie Malmö w konkurencyjne miasto w regionie Öresund. Analiza projektu wykazała, że miasto posiada mocne strony, takie jak gęstość zabudowy, dziedzictwo kulturowe, parki, kanały i plaże. Budowa mostu Öresund, rozpoczęta w 1995 roku, była również pozytywnym czynnikiem. Masterplan zakłada zabudowę całej dzielnicy Western Harbor, jednak zmiany zaczęły się od eksperymentalnego zaprojektowania osiedla Bo01.

OSIEDLE Bo01

Pomysł zorganizowania wystawy mieszkaniowej w Malmö powstał w celu stymulowania inwestycji i budownictwa oraz przyciągnięcia zamożnych mieszkańców. W 1996 roku Malmö wygrało konkurs na organizację wystawy, wyprzedzając inne miasta. Początkowo planowano ją w Limhamn, ale ostatecznie przeniesiono ją do Western Harbor. Wystawę, znaną jako Bo01 – Miasto Jutra, rozpoczęto w 1998 roku. Głównymi sponsorami były Miasto Malmö, rząd szwedzki, oraz firma Sydkraft (obecnie E.ON), a także Unia Europejska. Otwarcie, zaplanowane na 2000 rok, przełożono na 2001 rok, aby zbiegło się z pierwszą szwedzką prezydencją w Radzie UE.

Na potrzeby wystawy planowano budowę „eko-sąsiedztw” z około tysiącem nowych domów jako wiodącego przykładu zrównoważonego rozwoju miejskiego. Wizją było stworzenie efektywnych, zrównoważonych systemów dla atrakcyjnego i wygodnego zwartego miasta, które miałyby służyć jako model dla przyszłego rozwoju miejskiego. W przeciwieństwie do wcześniejszych propozycji rozwiązań urbanistycznych, mieszkańcy nie powinni musieć rezygnować z wygod, aby zmniejszyć swój wpływ na środowisko. Zamiast tego korzyści środowiskowe miały wynikać z zastosowania rozwiniętych i przetestowanych technologii oraz rozwiązań, które miały być powszechnie stosowane. Intencją było, aby doświadczenia z „eko-sąsiedztwami” były inspiracją dla miast na całym świecie. Po zakończeniu wystawy mieszkaniowej Bo01 rozpoczęto rozwój innych części Western Harbor. Wokół Dockan, gigantycznego suchego doku stoczni, powstała przystań jachtowa, a stare budynki stoczniowe zyskały nowe funkcje związane z uniwersytetem, szkołami, przemysłem medialnym i innymi przedsięwzięciami o komercyjnym charakterze. Nowe, gęsto zabudowane osiedla mieszkalne i biurowce zaczęły wyrastać w tym rejonie. Na zachód od Dockan powstał Stapelbäddsparken – kreatywne centrum dla młodzieży i kultury ulicznej, z dużym skateparkiem przy byłej pochylni stoczniowej. Z kolei w południowej części półwyspu trwa przekształcanie rzadko zabudowanych obszarów przemysłowych w bardziej gęste, mieszane dzielnice w rejonie Hamnporten. Nowe budynki mieszkalne i handlowe pojawiają się w związku z World Trade Center, a najambitniejszym projektem jest Masthusen, mający stworzyć tętniące życiem centrum biznesowo-usługowe, inspirowane europejskimi ścisłymi centrami miast, certyfikowane przez BREEAM Communities.

Rozwój Western Harbor wciąż trwa i nie jest jeszcze ukończony. Pomimo tego, że niektóre kluczowe obszary mieszkalne są wciąż w fazie rozwoju, Western Harbor już teraz stanowi nową, dynamiczną i kreatywną wizytówkę Malmö. Międzynarodowe uznanie dla tego obszaru przyczyniło się do poprawy wizerunku miasta i wzrostu pewności jego władz i mieszkańców, a także



Rys. 35. Masterplan Bo01. Autor: Peter Stahre (2008)



Rys. 36. Bo01. Widok dzielnicy z góry (źródło: <https://www.google.com/maps>)



Rys. 37. Osiedle eko-sąsiedztwo Bo01 (źródło: Archiwum Weroniki Mazurkiewicz)

zwiększenia ambicji w zakresie zrównoważonego rozwoju i współpracy z deweloperami. W 2014 roku w Western Harbor żyło 7300 mieszkańców i istniało ponad 12 000 miejsc pracy, co stanowiło już dwukrotność liczby pracowników dawnej stoczni w szczytowym okresie.

Historia terenu przypomina losy wielu polskich miast podczas transformacji gospodarczej. Niemniej jednak, daleko idące działania podjęte przez władze Malmö różnią się od reakcji innych miast. Zamiast zrzucić odpowiedzialność na mieszkańców, władze opracowały ambitny, wieloletni plan rozwoju mający przekształcić miasto przemysłu w miasto wiedzy. Dwadzieścia lat po rozpoczęciu rozwijania idei wystawy mieszkaniowej i konwersji obszaru portowego w Malmö trudno jest stwierdzić cokolwiek innego niż to, że Bo01 i konwersja Western Harbor przyniosły miastu bardzo pozytywne impulsy. Wraz z uniwersytetem, mostem Øresund i ulepszonymi połączeniami z Kopenhagą były ważne dla zmiany rozwoju miasta. Western Harbor stał się nową fasadą Malmö, gdzie miasto może pokazywać się, jak chciałoby być widziane: dynamiczne, kreatywne i na międzynarodowym czele rozwoju żywego i zrównoważonego miasta. Przekonało to również deweloperów do większego zainteresowania inwestowaniem w mieście i poprawiło współpracę między deweloperami a miastem.

Począwszy od Bo01, miasto, poprzez partnerstwa z deweloperami i innymi firmami, było w stanie stworzyć nową atrakcyjną dzielnicę miasta z długą listą interesujących projektów z punk-



Rys. 38. Widok na Western Harbor (źródło: Archiwum Weroniki Mazurkiewicz)

tu widzenia planowania, architektury, środowiska i infrastruktury. Western Harbor zawiera wiele przykładów, jak gęsto zabudowane miasta mogą być zarówno 15-minutowe, energooszczędne, jak i zielone. Międzynarodowe zainteresowanie i uznanie dla tego obszaru miały ogromne znaczenie dla miasta. Liczne grupy z różnych części świata odwiedzają Malmö, aby zobaczyć Bo01 i Western Harbor, nowe projekty w Hyllie na peryferiach lub projekty rewitalizacji takie jak Eco-city Augustenborg. Coraz więcej delegacji odwiedza Malmö, aby dowiedzieć się o „przemianie miasta z miasta przemysłowego w kryzysie na miasto wiedzy”, jak to jest nazywane w oficjalnej narracji. To było bardzo ważne dla rozwoju nowego wizerunku i pewności siebie w Malmö, które w kontekście szwedzkim nadal często wyróżnia się jako miasto z wieloma nierozwiązanymi problemami związanymi z ubóstwem, przestępczością, słabymi wynikami w szkołach i integracją imigrantów. Międzynarodowe uznanie stymulowało agendę zrównoważonego rozwoju i znacznie zwiększyło ambicje miasta. Wiele działań i projektów oraz międzynarodowa ekspozycja przyniosły również rozwój i modernizację planowania i administracji środowiskowej gminy (Anderberg 2012).

4.5. Miasteczko Wilanów, Warszawa

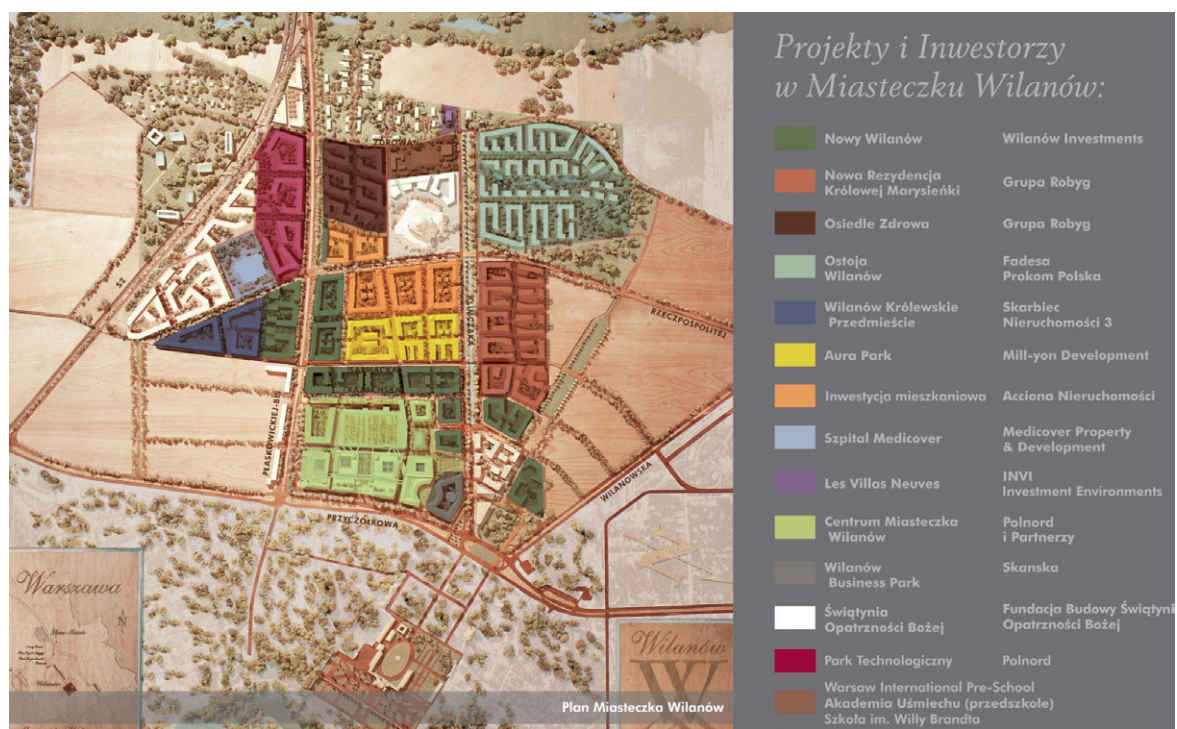
Kontekst

Miasteczko Wilanów to osiedle mieszkaniowe w dzielnicy Wilanów w Warszawie. Ograniczone ulicą Przyczółkową, aleją Wilanowską i Południową Obwodnicą Warszawy, obejmuje powierzchnię 169 ha. W planach deweloperów jest budowa 20–30 tysięcy mieszkań, co ma zapewnić docelowo przestrzeń dla 20 tys. mieszkańców. Prace budowlane rozpoczęły się w 2002 roku, kiedy firma Prokom Investments przejęła teren od Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego.

Masterplan

Po 1989 roku pierwszym masterplanem zastosowanym w Polsce w praktyce był masterplan Miasteczka Wilanów. Historia tego projektu sięga 1992 roku, kiedy uchwalono plan zagospodarowania przestrzennego Warszawy, w którym pola wilanowskie przeznaczono pod zabudowę mieszkaniowo-usługową. W 1996 roku odbył się konkurs na zagospodarowanie tego terenu, który wygrał zespół DJiO (Paweł Detko, Piotr Jurkiewicz, Michał Owadowicz), proponując koncepcję miasta-ogrodu. Wyniki konkursu zostały uwzględnione w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Warszawa-Wilanów” z 1999 roku, co ostatecznie zatwierdziło przeznaczenie terenu pod zabudowę. Dwa lata później uchwalono miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla Wilanowa Zachodniego i Przedpola Pałacu Wilanowskiego. W 1998 roku Grupa Prokom nabyła 169 ha działek w Wilanowie Zachodnim, stanowiących część większego terenu o powierzchni 420 ha, zlokalizowanego przy ulicach Klimczaka, Przyczółkowej i al. Wilanowskiej. W 1999 roku Prokom zatrudnił urbanistę Guya Perry’ego jako głównego projektanta urbanistycznego dla Miasteczka Wilanów.

Pierwotnie projekt zakładał stworzenie spójnej, wielofunkcyjnej struktury miejskiej, będącej integralną częścią Warszawy i mającej pomieścić ponad 20 tysięcy mieszkańców. Masterplan, przygotowany przez firmę IN-VI, opierał się na zasadach nowego urbanizmu, zrównoważonego planowania oraz dostosowaniu do potrzeb przyszłych mieszkańców. Wiodącą ideą było stworzenie samowystarczalnej dzielnicy o zróżnicowanych funkcjach (mixed-use), opartej na koncepcji „miasta w mieście”. Główne założenie – powrót do tradycyjnej urbanistyki, promującej zwartą strukturę przyjazną dla pieszych i rowerzystów – wpłynęło na kolejne elementy projektu. Aby zapewnić



Rys. 39. Projekty i Inwestorzy zaangażowani w budowę Miasteczka Wilanów (źródło: Archiwum firmy IN-VI)



Rys. 40. Makieta Miasteczka Wilanów wykonana na podstawie masterplanu (źródło: Archiwum Weroniki Mazurkiewicz)

opiera się na historycznych i nowo wytyczonych osiach kompozycyjnych i widokowych (al. Wilanowska, Oś Królewska, al. Rzeczypospolitej, ul. Klimczaka), tworzących tzw. „kurzą łapkę” (fr. la patte d’oie). W masterplanie (ilustracja 39) wyznaczono także dwie główne dominanty: Pałac w Wilanowie oraz Świątynię Opatrzności Bożej, w pobliżu której zbiegają się ulice Franciszka Klimczaka, ks. Prymasa Augusta Hłonda oraz al. Rzeczypospolitej (Mazurkiewicz 2023).

różnorodność architektoniczną, do realizacji dzielnicy zaangażowano kilkunastu deweloperów i pracujących na ich zlecenie biur architektonicznych, z których każdy zaprojektował inny kwartał zabudowy, tworząc w ten sposób spójną, ale zróżnicowaną strukturę miejską. W Miasteczku Wilanów zaplanowano miejsce na ratusz, centrum kulturalno-handlowo-rozrywkowe, a także strefy kulturalne, rekreacyjne, biurowe i religijne. Kręgosłup dzielnicy stanowi siatka ulic z kwartałami zabudowy, które od strony ulic tworzą zwarte pierzeje, a od wewnątrz – zielone dziedzińce dla mieszkańców. Układ przestrzenny

4.6. Nowe Żerniki, Wrocław

Kontekst

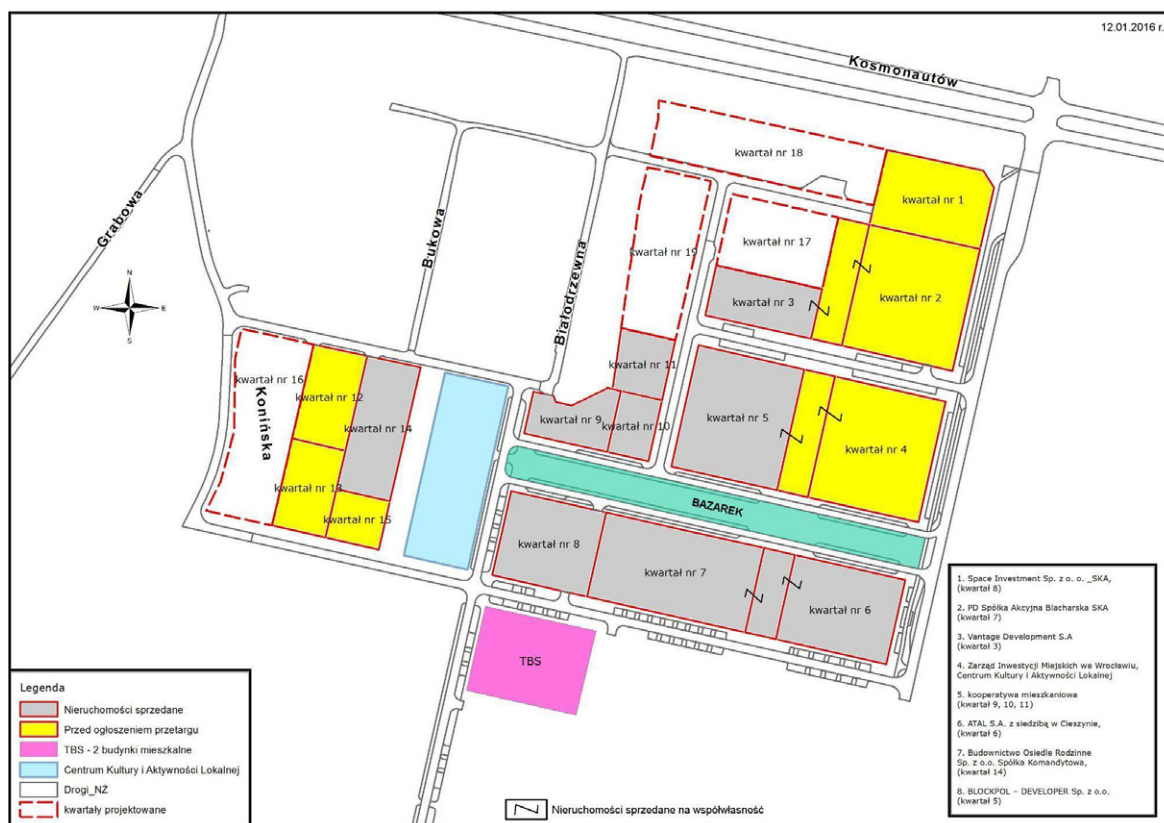
W 2009 roku, podczas wizyty członków Izby Architektów RP na terenie historycznej wystawy WUWA we Wrocławiu z 1929 roku, narodził się pomysł zrealizowania nowoczesnego, modelowego zespołu zabudowy. W trakcie tej wizji lokalnej oglądano również budynek przeznaczony na nową siedzibę Izby Architektów. Stan wzorcowego przedszkola (z początku XX w.), które w lipcu 2006 uległo zniszczeniu w wyniku pożaru (z niewyjaśnionych przyczyn), wskazywał na potrzebę jego odbudowy. W 2009 roku, w Muzeum Architektury we Wrocławiu, odbyła się także wystawa z okazji 80-lecia WUWA, która stała się inspiracją do stworzenia nowego zespołu zabudowy, opartego na tym historycznym wzorcu.

Podczas wywiadu przeprowadzonego w lipcu 2015 roku przez jedną z autorek niniejszego opracowania, architekt Zbigniew Maćków wyjaśnił, że rocznica powstania osiedla WUWA skłoniła środowisko architektów do refleksji nad możliwościami stworzenia czegoś równie znaczącego we współczesnych warunkach. W 2010 roku, podczas spotkania z prezydentem Wrocławia Rafałem Dutkiewiczem, architektem miasta Piotrem Fokczyńskim, byłym szefem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Architektów RP Andrzejem Poniewierką oraz Zbigniewem Maćkowem, podjęto decyzję o budowie nowego zespołu zabudowy inspirowanego WUWA. Spotkanie dotyczyło również odbudowy dawnego przedszkola przy ulicy Wróblewskiego 18, które miało pełnić funkcję centrum szkoleniowo-informacyjnego Dolnośląskiej Okręgowej Izby Architektów RP. Prezydent Dutkiewicz zadał wtedy pytanie, czy we współczesnych realiach można również stworzyć spójny, całościowo zaprojektowany zespół zabudowy na wzór WUWA. Zbigniew Maćków zdecydował się podjąć to wyzwanie, koordynując budowę nowoczesnego zespołu zabudowy na miarę XXI wieku. Było to pierwsze tego rodzaju przedsięwzięcie w Polsce, zarówno pod względem formuły wystawy architektonicznej, jak i wdrożonego procesu projektowego. Prezydent miasta zaproponował organizację nowej wystawy o podobnym charakterze, której celem było zaprezentowanie, w jaki sposób można zbudować kompletne, w pełni wyposażone osiedle mieszkaniowe, charakteryzujące się różnorodną i wysokiej jakości architekturą. Projekt miał również być odpowiedzią na problemy związane z kryzysem przestrzennym w Polsce i brakiem zdolności do tworzenia spójnych struktur urbanistycznych.

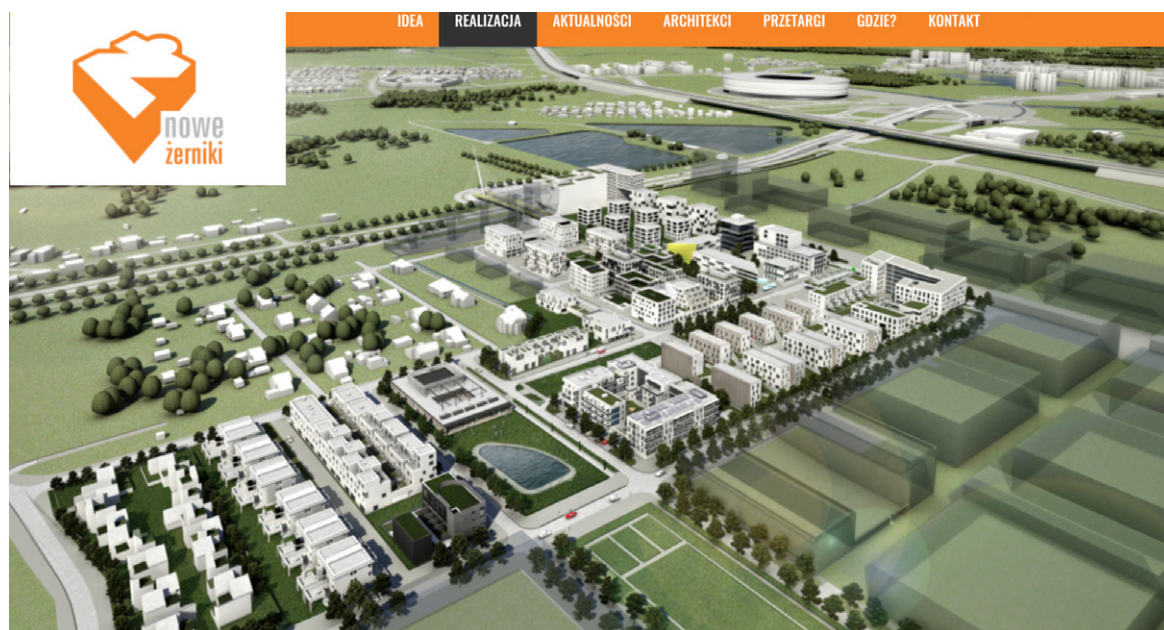
Masterplan

Izba Architektów RP, we współpracy z Urzędem Miejskim we Wrocławiu, koordynowała realizację masterplanu, angażując ponad 40 najlepszych pracowni architektonicznych z Dolnego Śląska. Zespół ten opracował zintegrowaną koncepcję urbanistyczną (Masterplan), organizując warsztaty z udziałem ekspertów z różnych dziedzin, deweloperów oraz mieszkańców istniejącej części osiedla. Na podstawie wspólnie wypracowanej koncepcji, Biuro Rozwoju Wrocławia przygotowało projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru o powierzchni około 40 hektarów. Po uchwaleniu MPZP, tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową zostały podzielone na działki o różnorodnym przeznaczeniu, z których każda otrzymała oryginalny projekt koncepcyjny przygotowany przez inną pracownię architektoniczną.

W kolejnym kroku władze miasta sprzedały działki deweloperom, którzy z kolei zobowiązali się do realizacji zabudowy zgodnie z opracowaną koncepcją. Równocześnie miasto wybudowało całą infrastrukturę publiczną, w tym ulice, place, sieci uzbrojenia, tereny zielone ze zbiornikiem



Rys. 41. Masterplan osiedla z dnia 12 stycznia 2016 r. Opracowanie na podstawie planu sprzedaży nieruchomości, 2016 (źródło: Mazurkiewicz W., „Od planów generalnych do Masterplanów” (2023) za zgodą z: Archiwum Dolnośląskiej Okręgowej Izby Architektów RP 2017)



Rys. 42. Masterplan osiedla aktualizowany na stronie przedsięwzięcia. 2024 (źródło: <https://nowezerniki.pl/>)

wodnym, przedszkole, dom kultury, dom seniora oraz wiatę na osiedlowy rynek. Zastosowano liczne rozwiązania ekologiczne, a realizacja osiedla była ściśle powiązana z programem Europejskiej Stolicy Kultury, którą Wrocław był w 2017 roku.

Pierwszy etap Nowych Żernik to inwestycje na obszarze 10 hektarów. Docelowo osiedle ma obejmować 40 hektarów i być w pełni ekologicznym zespołem mieszkaniowym, z rozbudowaną przestrzenią publiczną, w której znajdują się m.in. przedszkole, szkoła, dom kultury, kościół, bazar osiedlowy, dom opieki dla seniorów, boiska oraz przychodnia. Do końca 2020 roku, na osiedlu oddano do użytku budynki mieszkalne z ponad 3000 mieszkań, co zakończyło pierwszy etap budowy osiedla.

4.7. Port Praski, Warszawa

Kontekst

Port Praski to rozległy obszar o powierzchni 40 ha, zlokalizowany w warszawskiej dzielnicy Praga Północ, w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Wisły oraz Stadionu Narodowego. Lokalizacja ta charakteryzuje się wysokim poziomem dostępności komunikacyjnej, zapewnianej przez stację metra Stadion Narodowy oraz przystanek kolejowy. Dodatkowo obszar ten jest połączony z innymi częściami miasta poprzez Most Świętokrzyski oraz Wał Miedzeszyński, a także przez planowaną trasę Nowa Świętokrzyska, co istotnie podnosi jego potencjał infrastrukturalny.

Masterplan

Masterplan dla Portu Praskiego prezentuje kompleksową wizję zrównoważonego rozwoju, łączącą nowoczesne funkcje z historycznym charakterem miejsca, co ma na celu stworzenie dynamicznej i prestiżowej przestrzeni miejskiej. Wizja rozwoju Portu Praskiego, przedstawiona przez Port Praski Spółka z o. o. z siedzibą w Warszawie, dzieli ten teren na cztery części. Pierwszą z nich stanowi **„Biurowe City przy Stadionie Narodowym”**. Ta część obejmuje cztery wieżowce o wysokościach od 100 do 160 metrów. Nowoczesne biurowce mają stworzyć dynamiczne centrum biznesowe, które przyciągnie zarówno krajowe, jak i międzynarodowe firmy. Drugą częścią są **„Doki”**. Jest to najbardziej luksusowa część nowego Portu Praskiego. Planowane są tu kilkukondygnacyjne budynki mieszkalno-usługowe, otoczone urokliwymi bulwarami praskimi. W niektórych lokalach planowana jest budowa miejsc do cumowania łodzi, co podkreśli wyjątkowy charakter tego miejsca. Doki mają być miejscem łączącym ekskluzywne mieszkania z nowoczesną infrastrukturą usługową, tworząc prestiżową przestrzeń życiową. Trzecia część to **„Park Mediów”**, i ma pełnić funkcję centrum medialno-sportowego. W ramach tego projektu przewiduje się połączenie z Centrum Nauki Kopernik za pomocą kolei linowej, co ma ułatwić dostęp do obu tych miejsc. Park Mediów będzie służył jako nowoczesne centrum konferencyjne i wydarzeń sportowych, promując innowacje i aktywny styl życia. Ostatnią część stanowią **budynki mieszkalne przy ul. Okrzei**. Ta część projektu obejmuje budynki mieszkalne, które swoją architekturą będą nawiązywać do klimatu starej Pragi. Zlokalizowane przy ul. Okrzei, mają one stanowić harmonijne połączenie nowoczesnych udogodnień z historycznym charakterem dzielnicy, oferując mieszkańcom komfortowe warunki życia w otoczeniu o bogatej tradycji.

Koncepcja miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru dopuszcza realizację inwestycji wysokościowych, w tym czterech wieżowców przekraczających 100 metrów. Najwyższy z nich, o wysokości 160 metrów, ma powstać pomiędzy zatoką portu a nową ulicą



Rys. 43. Wizualizacja Masterplanu (źródło: www.portpraski.pl)



Rys. 44. Port Praski, masterplan, projekt: APA Wojciechowski Sp. z o.o. (źródło: <https://warszawa.naszemiasto.pl/>)

równoległą do ul. Sokolej. Wokół niego zaplanowano reprezentacyjny plac. Planowane jest także utworzenie promenady wzdłuż ul. Sokolej, prowadzącej przez obszar zabudowy biurowo-usługowej, zakończonej trzema wieżowcami: 120-metrowym od strony ul. Zamoyskiego, 140-metrowym w centralnej części oraz 100-metrowym w części południowej. W sumie na tym terenie może powstać około 200 tys. m² powierzchni biurowej, co stanowi jedną piątą powierzchni biurowych na Służewcu.

4.8. Stare Świdry, Warszawa

Kontekst

W przeszłości na terenie Starych Świdrów działała Fabryka Domów. Obecnie niefunkcjonujący zakład przemysłowy znajdował się w rejonie Starych Świdrów i Piekiełka obok Tarchomina (Białołęka), przy skrzyżowaniu ulic Myśliborskiej i Świderskiej w Warszawie. Fabryka powstała na dawnych polach uprawnych pod koniec lat 70. XX wieku w celu produkcji prefabrykatów do budowy budynków mieszkalnych m.in. w Północnej Dzielnicy Mieszkaniowej, i została zamknięta na początku lat 90. XX wieku w związku z transformacją ustrojową i brakiem zapotrzebowania na fabryczne produkty. Na terenie dawnej fabryki planowano budowę osiedla Kępa Iberijska, które miało pomieścić 10-15 tysięcy mieszkańców. Projekt został przygotowany przez grupę hiszpańskich architektów i miał stanowić centralny punkt Białołęki. Kluczowym założeniem było priorytetowe traktowanie przestrzeni publicznej, takich jak ulice, tereny zielone i miejsca aktywności społecznej, a dopiero później wprowadzenie zabudowy. W planach znalazły się galeria handlowa, bulwar, hala widowiskowo-sportowa na 3 000 osób, szkoła, szpital, przychodnie, ośrodek kultury oraz centrum nauki języków obcych. Projekt, który miał być ukończony do 2016 roku, jednak nie został zrealizowany, głównie z powodu problemów własnościowych (warszawa.fancom.com, 2022). W latach 2018-2019 pracownia A2P2 Architecture & Planning, na zlecenie władz miasta, opracowywała koncepcję funkcjonalno-przestrzenną dla obszaru dawnej fabryki oraz pobliskich składowisk popiołów z Elektrociepłowni Żerań, obejmująca 120 hektarów (architektura.um.warszawa.pl, 2019)

Masterplan

Wspomniana wizja rozwoju obszaru Starych Świdrów została wypracowana w dialogu z przedstawicielami biur i jednostek Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy oraz Urzędu Dzielnicy Białołęka, ekspertami zaproszonymi do współpracy, a także mieszkańcami okolicy i właścicielami prywatnych działek. Ze względu na złożony charakter projektu, wymagał on stworzenia interdyscyplinarnego zespołu projektantów i specjalistów, w tym socjologów, inżynierów transportu oraz ekspertów od ochrony środowiska. Wypracowane wytyczne miały posłużyć jako podstawa dla założeń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Warszawy, a także dla miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub decyzji o warunkach zabudowy. Finalna koncepcja zagospodarowania 120 hektarów na obszarze Starych Świdrów została zaprezentowana przez projektantów z pracowni A2P2 podczas spotkania, które odbyło się 26 czerwca 2019 r. w Urzędzie Dzielnicy Białołęka. Zakłada ona, iż tereny dawnej fabryki domów oraz składowiska popiołów z Elektrociepłowni Żerań PGNiG Termiki ulegną radykalnej transformacji. Z kolei mieszkańcy Białołęki zyskać mają nowe obszary rekreacyjne, sportowe oraz place zabaw, które zostaną wkomponowane w przestrzeń zieloną, zajmującą około 70 hektarów. Parki obejmą 17 hektarów, a unikatowa przestrzeń zieleni nad Wisłą, określana jako Park nad Wisłą, zajmie 32 hektary. Uwzględniono także zielen przyuliczną oraz wnętrza kwartałów zabudowy. Założeniem



Rys. 45. Wizualizacja masterplanu Stare Świdry (źródło: <https://www.architekturaibiznes.pl/>)



Rys. 46. Masterplan Stare Świdry (źródło: <https://www.architekturaibiznes.pl/>)

koncepcji osiedla na Starych Świdrach stało się zapewnienie przyszłym i obecnym mieszkańcom dostępu do pełnej infrastruktury społecznej, w tym czterech szkół podstawowych przewidzianych dla 3500 uczniów oraz przedszkoli i żłobków, które będą zlokalizowane między innymi w partech usługowych planowanych budynków. Nowe osiedle będzie dobrze skomunikowane dzięki nowej linii tramwajowej, która powstanie między innymi wzdłuż ulicy Myśliborskiej. Projektanci zalecają również reorganizację ruchu w rejonie skrzyżowania ulic Myśliborskiej, Obrazkowej oraz generała Kuklińskiego. Szczegółowa koncepcja transportowa została przedstawiona w opublikowanym masterplanie (Warszawa Stare Świdry - Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna).

Autorzy opracowania podkreślają szczególne znaczenie uzupełnienia infrastruktury społecznej, obejmującej placówki edukacyjne, kulturalne i sportowe, oraz technicznej, w tym transportowej. Istotne jest również zaplanowanie miejsc pracy dla mieszkańców o różnych kwalifikacjach - docelowo przewiduje się realizację w obrębie dzielnicy ok. 13 500 miejsc pracy. Wzdłuż ul. Myśliborskiej i Familijnej zaplanowano nową linię tramwajową, a proponowany układ drogowy umożliwi wprowadzanie linii autobusowych na każdym etapie realizacji.

Projekt zakłada kilkuetapowy rozwój dzielnicy, oparty na kolejnych etapach rozwoju infrastruktury technicznej i społecznej. Kompozycja osiedla bazuje na spójnym systemie przestrzeni publicznych i terenów zieleni, które stopniowane są od najbardziej miejskich w stronę już zurbanizowanych terenów, po bardziej naturalne w kierunku Wisły. Zabudowa będzie kształtowana podobnie – od intensywnego zagospodarowania bufora akustycznego wzdłuż ulicy Myśliborskiej i estakady mostu Marii Skłodowskiej-Curie (głównie o funkcji usługowej), przez zwarte kwartały zabudowy tworzące nową dzielnicę, po bardziej rozproszone budynki wśród nadwiślańskiej zieleni. Projekt uwzględnia liczne zielone połączenia w kierunku rzeki, w tym 32-hektarowy naturalistyczny park na zrekultywowanych składowiskach popiołów. Cała zabudowa podzielona została na urbanistyczne „kolonie” – zespoły mieszkaniowo-usługowe, każdy z własną ulicą handlową, szkołą i przestrzenią publiczną: targowiskiem, placem z przemysłowymi elementami czy przestrzenią rekreacyjną nad zbiornikiem wodnym.

Podczas konsultacji podkreślano ogromne zapotrzebowanie na infrastrukturę dla dzieci. Firma A2P2 uwzględniła potrzeby najmłodszych, jak i nastolatków oraz seniorów, przekształcając pozostałości Fabryki Domów (między innymi żelbetowe silosy oraz ogromną wiatę) w miejsca lokalnych wydarzeń i miejskich sportów. Autorzy projektu zauważają, że zrównoważony rozwój nowych osiedli wymaga nie tylko „zielonych” technologii, ale również prostych, efektywnych rozwiązań pozwalających na przystosowanie do nowych warunków. Na terenie Starych Świdrów zaplanowano lokalne retencjonowanie wody opadowej, a cała zaproponowana zieleń będzie „zielenią pracującą”, która oprócz magazynowania wody opadowej będzie również pochłaniać dwutlenek węgla i inne zanieczyszczenia.

4.9. FSO-Żerań, Warszawa

Kontekst

Pierwszy masterplan dla terenów dawnej Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu, opracowany przez firmę Dawos w 2019 roku (**Masterplan Żerań FSO**), obejmuje kompleksową koncepcję programowo-przestrzenną przekształceń terenów przemysłowych w nową dzielnicę mieszkaniowo-usługową. Koncepcja opiera się na spójnej wizji urbanistyczno-architektonicznej, która

uwzględnia rozwój obszaru w kontekście otaczających terenów. Projekt ten wpisuje się w cele Strategii Rozwoju #Warszawa2030, kładąc nacisk na stworzenie miasta o zwartej strukturze przestrzennej, zróżnicowanym i zrównoważonym programie oraz atrakcyjnym układzie przestrzeni publicznych i terenów zieleni. Kluczowym atutem lokalizacji jest jej bliskość do centrum Warszawy (od 4 do 6,5 km) oraz dostępność komunikacji tramwajowej i kolejowej.

Od 2021 roku teren dawnej fabryki jest własnością firmy Okam, która rozpoczęła prace nad nowym masterplanem obszaru, znanym jako **FSO PARK ŻERAŃ**. Projekt wizji przestrzennej, opracowany przez biura WXCA i SAWAWA, częściowo opiera się na rozwiązaniach proponowanych w masterplanie z 2019 roku. Według koncepcji, na powierzchni 62 hektarów planowane jest stworzenie wielofunkcyjnego założenia z mieszkaniami, biurami oraz przestrzeniami handlowo-usługowymi. Jedną trzecią terenu zarezerwowano na zielen, w tym 10-hektarowy park. Rozpoczęcie prac budowlanych zaplanowane jest na pierwszy kwartał 2025 roku. Całkowita powierzchnia użytkowa terenu wyniesie około 700 000 m², z powierzchnią użytkową mieszkań (PUM) niemal 440 000 m². W ramach I etapu, obejmującego około 11 ha, przewidziano realizację części budynków mieszkalnych, powierzchni handlowo-usługowych oraz pierwszego fragmentu parku. Docelowo inwestycja ma obejmować około 12 tysięcy mieszkań dla 17-19 tysięcy osób oraz stworzenie około 13 tysięcy nowych miejsc pracy, a całkowita realizacja projektu planowana jest na około 25 lat.

Masterplan

Masterplan dla terenów dawnej Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu stanowi kompleksową koncepcję programowo-przestrzenną, mającą na celu przekształcenie obszarów po-przemysłowych w atrakcyjną część miasta. Projekt ten, będący rezultatem warsztatu trójstron-



Rys. 47. Masterplan dla terenów dawnej fabryki samochodów osobowych na Żeraniu (źródło: <https://architektura.um.warszawa.pl/>)

nego w ramach cyklu Osiedla Warszawy, integruje wiedzę i doświadczenie ekspertów z różnych dziedzin. Podstawowe założenia koncepcji przedstawionej w dokumencie obejmują stworzenie fragmentu miasta o zróżnicowanych funkcjach, który odpowiadałby na potrzeby mieszkańców i użytkowników. Kluczowym elementem jest zmiana charakteru obszaru z przemysłowego na miejski, z wyraźnie zaprojektowanym układem lokalnych przestrzeni publicznych opartych na wewnętrznej osi – alei FSO – oraz powiązanych z otaczającymi obszarami. Przekształcenie ul. Jagiellońskiej w wielkomiejską aleję ma na celu zapewnienie równowagi pomiędzy transportem publicznym a indywidualnym ruchem samochodowym, pieszym i rowerowym. Masterplan zakłada także poprawę dostępności do przystanków tramwajowych, autobusowych i kolejowych oraz wykreowanie lokalnych centrów sąsiedzkich, które stanowiłyby miejsca interakcji społecznych. Wprowadzenie programu usług społecznych jest niezbędne do funkcjonowania nowych zespołów mieszkaniowych. Projekt przewiduje również adaptację charakterystycznych obiektów przemysłowych na cele usługowe, zachowując ich historyczną tożsamość.



Rys. 48. Masterplan dla terenów dawnej Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu (Żerań FSO) (źródło: FSO Masterplan, 2019)

Ważnym aspektem masterplanu jest zachowanie i wyeksponowanie istniejącej zabudowy mieszkalnej (zespołu Kolonii Śliwice i pojedynczych budynków wielorodzinnych) oraz elementów architektury przemysłowej. Masterplan przewiduje także wykształcenie układu lokalnych terenów zieleni, w tym parków, skwerów, alei oraz miejsc wypoczynku i rekreacji, towarzyszących zabudowie mieszkaniowej i usługowej. Projekt zakłada również zapewnienie powiązań z terenami rekreacyjnymi nad Wisłą.



Rys. 49. Działka, na której ma być realizowany projekt (źródło: <https://nowawarszawa.pl/>)



Rys. 50. Wizualizacja OKAM dla F.S.O. Park (źródło: <https://www.isbtech.pl/>)



Określenie głównych charakterystyk dzielnic powstających na podstawie masterplanów

Wszystkie przeanalizowane masterplany dotyczą dzielnic budowanych od lat 90. do czasów współczesnych, w myśl zasad zrównoważonego rozwoju, i prezentują unikatowe podejścia do kształtowania środowiska miejskiego. Masterplany w Hamburgu (Hafencity), Wiedniu (Aspern), Malmö (Western Harbor), Kopenhadze (Nord Havn), Warszawie (Miasteczko Wilanów) i Wrocławiu (Nowe Żerniki) dotyczą pionierskich w skali tych miast założeń dzielnicowych. W każdym z tych przypadków proces polegający na wdrażaniu i aktualizowaniu założeń masterplanu, budowaniu oraz monitorowaniu danej struktury jest wieloletni, elastyczny oraz cechuje się kompleksowością. Powstające w ten sposób dzielnice posiadają swój niepowtarzalny charakter i jednocześnie działają w sposób zgodny z założeniami 15-minutowego miasta.

Główne cechy dzielnic, które powstają na podstawie masterplanów, obejmują kilka istotnych aspektów. Przede wszystkim masterplany **określają strukturę przestrzenną dzielnicy** w wizji długoterminowej (Romice et al., 2020, s. 147), w tym układ funkcji, takich jak mieszkania, biura, przestrzenie handlowe i tereny rekreacyjne. Planowanie to zapewnia harmonijną organizację przestrzeni publicznych i prywatnych, co sprzyja efektywnemu wykorzystaniu dostępnych terenów. Projektowane obszary obejmują nie tylko miejsca do życia, ale także centra handlowe, biura oraz obszary do wypoczynku, co ma na celu stworzenie spójnego i zrównoważonego środowiska miejskiego. Kolejnym kluczowym elementem jest **zrównoważony rozwój** (Alwaer i Illsey, 2017, s. 10-11). W nowoczesnych masterplanach kładzie się duży nacisk na aspekty ekologiczne, takie jak efektywność energetyczna budynków, zarządzanie wodami opadowymi oraz tworzenie terenów zielonych i parków. W ramach tego podejścia projektowane są również systemy zarządzania odpadami oraz infrastruktura, która minimalizuje wpływ na środowisko. Ważnymi aspektami są **zielen i przestrzenie publiczne**. W masterplanach przewiduje się odpowiednią ilość terenów zielonych, takich jak parki, skwery i aleje, które sprzyjają integracji społecznej i zapewniają mieszkańcom miejsca do wypoczynku oraz rekreacji (Bullivant, 2012, s. 277-278). Przestrzenie te są projektowane z myślą o estetyce i funkcjonalności, co podnosi jakość życia w dzielnicy. W opisywanych masterplanach zaplanowano całościowy **system transportowy**, który obejmuje komunikację publiczną, ścieżki rowerowe oraz infrastrukturę dla pieszych. Projektowane rozwiązania mają na celu poprawę dostępności i mobilności w obrębie dzielnicy, co ułatwia codzienne życie mieszkańców. Dzięki podejściu całościowemu możliwe jest też zrównoważone **planowanie infrastruktury**. Masterplany zawierają nie tylko projekt niezbędnych sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i energetycznych, ale także lokalizację instytucji użyteczności publicznej, takich jak szkoły, przychodnie zdrowia czy centra kultury. W dzielnicach powstających na podstawie masterplanów

estetyka i tożsamość dzielnic są także zaprojektowane. Ich autorzy kładą duży nacisk na stworzenie spójnej estetyki oraz tożsamości urbanistycznej, uwzględniając lokalne tradycje budowlane i projektując charakterystyczne elementy urbanistyczne, które nadają dzielnicę unikalny charakter. Wreszcie, masterplany dostosowane są do **lokalnych kontekstów**, uwzględniając specyfikę geograficzną, społeczną i ekonomiczną danego obszaru. Dzięki temu powstają dzielnice, które odpowiadają na lokalne potrzeby mieszkańców oraz wykorzystują potencjał lokalnych zasobów (Alwaer i Illsey, 2017, s. 13-15). Wszystkie te elementy razem tworzą fundamenty dla **kompleksowego rozwoju dzielnic**, które mają na celu stworzenie funkcjonalnych, estetycznych i zrównoważonych przestrzeni miejskich.

5.1. Charakterystyki dzielnic powstających na podstawie masterplanów na terenach postoczniovych

Transformacja terenów postoczniovych to złożony proces, w wyniku którego dawne, często zaniedbane obszary przemysłowe ulegają przekształceniu w tętniące życiem dzielnice miejskie. Masterplany odgrywają kluczową rolę w tym procesie, zapewniając ramy dla zintegrowanych działań na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki. Pierwszym krokiem jest zazwyczaj dokładna analiza stanu obecnego obszaru przeznaczonego do przekształceń, obejmująca ocenę infrastruktury, stanu budynków, warunków społecznych i ekonomicznych oraz identyfikację problemów i potencjałów danego terenu. Na podstawie zebranych danych najczęściej opracowywana jest wizja przyszłego wyglądu i funkcji obszaru, zgodna z potrzebami lokalnej społeczności oraz celami zrównoważonego rozwoju.

Masterplan transformacji takich dzielnic, jako kompleksowy dokument, zawiera szczegółowe plany dotyczące zagospodarowania przestrzennego, infrastruktury, transportu, zieleni miejskiej oraz usług publicznych, a także harmonogram realizacji poszczególnych etapów rewitalizacji oraz źródła finansowania.

Transformacja terenów postoczniovych na podstawie masterplanów to proces wieloletni, który wymaga zaangażowania wielu interesariuszy i skoordynowanych działań. Dzięki starannemu planowaniu i współpracy wszystkich zainteresowanych stron możliwe jest przekształcenie zaniedbanych obszarów w nowoczesne, funkcjonalne i atrakcyjne dzielnice miejskie. Poniżej, w tabeli nr 5, zostały przedstawione charakterystyki kilku takich dzielnic, które powstały na podstawie założeń masterplanów i mogą stać się wzorcami udanych transformacji.

Masterplany terenów postoczniovych charakteryzują się **kompleksowym podejściem do transformacji obszarów zdegradowanych** koncentrując się na przekształceniu dawnych stref przemysłowych w nowoczesne, zrównoważone dzielnice miejskie. Projekty zakładają **integrację różnych funkcji**, takich jak mieszkania, biura, przestrzenie handlowo-usługowe oraz tereny rekreacyjne, co ma na celu stworzenie żywej i wielofunkcyjnej dzielnicy. Duży nacisk kładzie się na **zrównoważony rozwój**, w tym efektywność energetyczną, adaptację do zmian klimatycznych, zarządzanie zasobami wodnymi oraz promowanie zrównoważonej mobilności, np. ścieżek rowerowych i transportu publicznego. Projekty często uwzględniają **historyczne i kulturowe aspekty obszarów**, zachowując i adaptując istniejące elementy architektury przemysłowej oraz integrując je z nowymi rozwiązaniami urbanistycznymi. Masterplany są **elastycznymi dokumentami**, które mogą być dostosowywane do zmieniających się warunków i potrzeb społecznych, pozwalając na etapowe wdrażanie projektów oraz reagowanie na nowe wyzwania i możliwości.

Tab. 5. Charakterystyka Masterplanów terenów postocznioowych

Miasto	Cel i zakres masterplanu	Historia i kontekst	Proces tworzenia masterplanu
HAMBURG (HafenCity)	Dzielnica o powierzchni 155 ha na dawnych terenach portowych. Plan zakłada powiększenie istniejącego centrum miasta o około 40%, z zakończeniem budowy przewidzianym na 2025 rok. Projekt obejmuje stworzenie mieszkań dla 12 tys. osób oraz miejsc pracy dla 40 tys. osób, z całkowitą powierzchnią użytkową wynoszącą blisko 2 mln m ² .	Niegdyś integralna część miasta, została przekształcona z dzielnicy spichlerzy i strefy wolnocłowej w przestrzeń do rewitalizacji, szczególnie po zaprzestaniu funkcjonowania portu w latach 90. XX wieku.	Proces rozpoczął się od konkursu urbanistycznego w 1998 roku, który wyłonił zwycięski projekt zespołu Hamburgplan i Kees Christiansee/ Astoc. Masterplan został przyjęty przez senat Hamburga 29 lutego 2000 roku. Składa się z rysunków i tekstu, określających cele rozwoju, plany zagospodarowania terenu oraz koncepcje architektoniczne poszczególnych budynków. Dokument jest otwarty i był kilkakrotnie aktualizowany (2006, 2009, 2010) w wyniku intensywnej debaty publicznej w 2010 roku.
KOPENHAGA (Nordhavn)	Projekt przekształcenia 360-hektarowego obszaru portu przemysłowego w nowoczesną dzielnicę miejską. Kluczowe elementy obejmują: budowę przestrzeni publicznych, ulic, promenad, terenów zielonych, infrastruktury rowerowej oraz stacji metra.	Koncepcja rozwoju opiera się na historycznej strategii Kopenhagi, polegającej na ekspansji miasta w kierunku wód morskich. Projekt jest największym przedsięwzięciem rozwoju metropolitalnego w północnej Europie.	Masterplan jest elastycznym przewodnikiem, który może być dostosowywany do zmian. Nordhavn jest pierwszym w Danii obszarem miejskim z certyfikatem DGNB platynowym. Projekt kładzie nacisk na zrównoważony rozwój, odpowiadając na wyzwania środowiskowe i potrzeby przyszłych pokoleń. Nordhavn jest podzielony na „wyspy miejskie”, co umożliwia etapowe planowanie i zapobiega rozlewaniu się zabudowy. Projekt promuje zrównoważoną mobilność, z rozbudowanymi ścieżkami pieszymi i rowerowymi oraz efektywnym transportem publicznym.
MALMO (Bo01)	Bo01 w Zachodnim Porcie Malmö to projekt przekształcenia dawnych terenów przemysłowych w nowoczesną dzielnicę miejską. Plan zakłada stworzenie funkcjonalnej przestrzeni mieszkalnej, usługowej i rekreacyjnej, z uwzględnieniem zrównoważonego rozwoju.	Osiedle jest częścią większej całości dla Western Harbour. Osiedle łączy innowacje technologiczne z wymogami środowiskowymi i społecznymi.	Proces planowania wykorzystał mechanizm „kreatywnego dialogu” do komunikacji wizji i celów projektu z władzami miejskimi i deweloperami. Masterplan ustalił nieregularną sieć drogową, uwzględniając potrzeby transportu samochodowego i pieszego. Rozmieszczenie większych budynków wzdłuż wybrzeża miało na celu stworzenie tła dla promenady i ochronę centralnych bloków mieszkalnych przed wiatrem. Plan uwzględniał również elementy wodne, takie jak promenada i park kanałowy, które miały służyć jako przestrzeń rekreacyjne.

We wszystkich przykładach istotnym elementem jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych, takich jak parki, promenady i place, które mają sprzyjać interakcjom społecznym i poprawie jakości życia mieszkańców. Projekty dążą do **osiągnięcia wysokiej jakości urbanistycznej** poprzez staranne planowanie przestrzenne, zrównoważone rozmieszczenie zabudowy oraz uwzględnienie mikroklimatu i komfortu użytkowników. Te cechy sprawiają, że masterplany terenów postoczniovych są kompleksowymi instrumentami, które umożliwiają przekształcenie dawnych obszarów przemysłowych w nowoczesne, zrównoważone i tętniące życiem dzielnice miejskie.

5.2. Analiza mocnych stron, ograniczeń i potencjału adaptacyjnego masterplanów dla terenów postoczniovych

Tereny postoczniove, z uwagi na swoją specyfikę i historię, wymagają starannie przemyślanej koncepcji urbanistycznej, aby mogły efektywnie wkomponować się w otoczenie miejskie. Tereny postoczniove, często zaniedbane i nieużywane, mogą zostać skutecznie odnowione dzięki kompleksowym koncepcjom urbanistycznym. Wykorzystanie Masterplanów daje szansę na zaplanowanie ich kompleksowej transformacji i nadanie nowego życia tym obszarom, przekształcając je w nowoczesne dzielnice miejskie. Szczegółową analizę mocnych stron i ograniczeń tych dokumentów zaprezentowano w tabeli 6.

Zastosowanie masterplanów umożliwia **wdrożenie zasad zrównoważonego rozwoju**, co jest kluczowe w kontekście przekształceń terenów postoczniovych. Dzięki nim można zaplanować efektywne wykorzystanie przestrzeni, wdrożyć ekologiczne rozwiązania, takie jak zarządzanie wodami opadowymi oraz energią, a także stworzyć tereny zielone, co przyczynia się do poprawy jakości środowiska miejskiego. Masterplany pomagają również zaplanować **integrację terenów postoczniovych z resztą miasta**, poprzez projektowanie układów komunikacyjnych, które ułatwiają dostęp do nowych obszarów oraz poprawiają połączenia z istniejącą infrastrukturą. Ponadto poprawa dostępności transportowej i stworzenie spójnych ciągów komunikacyjnych zwiększają **atrakcyjność tych terenów**. Planowanie na podstawie masterplanów pozwala na **wprowadzenie różnorodnych funkcji** w obszarach postoczniovych, takich jak mieszkania, biura, centra handlowe, kulturalne czy rekreacyjne. Sprzyja to tworzeniu zróżnicowanego środowiska miejskiego, które odpowiada na potrzeby różnych grup społecznych. Wykorzystanie masterplanów umożliwia także **zachowanie i adaptację istniejących struktur i obiektów przemysłowych**, co może wzbogacić nowe przestrzenie o elementy dziedzictwa przemysłowego. Integracja historycznych budynków z nowoczesnymi projektami przyczynia się do tworzenia unikalnych i charakterystycznych miejsc w mieście.

Dzięki transformacji i wprowadzeniu nowych funkcji tereny postoczniove mogą zyskać na wartości, **co przyczynia się do rozwoju gospodarczego i zwiększa atrakcyjność inwestycyjną obszaru**. Nowe inwestycje mogą również prowadzić do wzrostu zatrudnienia i poprawy warunków życia mieszkańców. Planowanie terenów postoczniovych z uwzględnieniem przestrzeni publicznych, terenów zielonych oraz obiektów użyteczności publicznej może znacznie poprawić **jakość życia mieszkańców**. Stworzenie przyjaznych i funkcjonalnych przestrzeni miejskich sprzyja integracji społecznej i zaspokaja potrzeby mieszkańców. Masterplany są elastyczne i mogą **być dostosowywane do zmieniających się potrzeb i trendów urbanistycznych**. Możliwość aktualizacji i modyfikacji masterplanów w miarę rozwoju sytuacji społeczno-gospodarczej zapewnia, że tereny postoczniove będą mogły efektywnie odpowiadać na przyszłe wyzwania i potrzeby.

Tab 6. Mocne strony, ograniczenia i potencjał adaptacyjny masterplanów

MASTERPLANY MOCNE STRONY	OGRANICZENIA	POTENCJAŁ ADAPTACYJNY DO TERENÓW POSTOCZNIOWYCH
Kompleksowe zaplanowanie całej struktury	Częsty brak końcowej opracowanej wersji - zmieniający się proces.	Możliwość zaplanowania całościowej rewitalizacji i odnowy terenów postoczniovych
Elastyczność instrumentu	Brak gwarancji zrealizowania wszystkich założeń masterplanu.	Planowanie w myśl zrównoważonego rozwoju
Pomoc w koordynacji działań różnych interesariuszy i zapewnienie spójności między projektami	Początkowe założenia mogą okazać się nieadekwatne w obliczu nowych wyzwań, takich jak zmiany demograficzne czy innowacje technologiczne.	Możliwość zaplanowania integracji z otoczeniem
Długoterminowa wizja rozwoju, pozwalająca na planowanie przyszłych potrzeb i rozwoju w zorganizowany sposób	Realizacja masterplanów często wiąże się z wysokimi kosztami, które mogą przekraczać dostępne budżety.	Planowanie i tworzenie nowych funkcji
Umożliwienie wdrożenia zasad zrównoważonego rozwoju, w tym efektywności energetycznej i zarządzania przestrzenią	Różni interesariusze i podmioty zaangażowane w realizację planu mogą mieć odmienne cele i priorytety, co może prowadzić do konfliktów i opóźnień.	Zachowanie dziedzictwa kulturowego terenu
Pomoc w efektywnym zarządzaniu przestrzenią miejską, co może poprawić jakość życia mieszkańców i funkcjonalność obszarów miejskich	Zmiany w przepisach prawnych i regulacjach urbanistycznych mogą wpłynąć na realizację masterplanów.	Podniesienie wartości nieruchomości
Pomoc w zintegrowaniu istniejących elementów dziedzictwa kulturowego i historycznego, wzbogacając nową zabudowę o unikalne cechy lokalne	Brak akceptacji społecznej może utrudniać realizację planu i prowadzić do konfliktów.	Poprawa jakości życia mieszkańców
Pomoc w optymalizacji inwestycji poprzez strategiczne planowanie i minimalizację kosztów związanych z późniejszymi poprawkami i adaptacjami	Zmieniające się cele i priorytety administracji miejskiej mogą wpływać na realizację masterplanów. Nowe władze mogą mieć inne wizje rozwoju, co może prowadzić do zmian w planach i opóźnień w ich wdrażaniu.	Adaptacja do zmieniających się potrzeb



Masterplany jako instrumenty kształtowania miasta 15-minutowego w kontekście mobilności

Model miasta 15-minutowego to podejście urbanistyczne, promujące rozwój zwartej, łatwo dostępnej infrastruktury miejskiej. Idea opiera się na tworzeniu dzielnic, w których wszystkie podstawowe usługi i udogodnienia, takie jak sklepy, szkoły, miejsca pracy, placówki medyczne oraz obiekty rekreacyjne, znajdują się w odległości 15-minutowego spaceru lub jazdy rowerem od miejsca zamieszkania. Taki sposób planowania ma na celu zmniejszenie uzależnienia od samochodów, redukcję zatorów drogowych oraz ograniczenie emisji CO₂, co w efekcie sprzyja powstawaniu bardziej zrównoważonych i przyjaznych do życia miast (Moreno, 2024, s. 13-15).

Osiągnięcie zakładanych celów zbieżnych z ideą miasta 15-minutowego leży obecnie w gestii wielu miast, a drogę dążenia do nich próbuje się określić w miejskich politykach, takich jak na przykład **Plan Local d'Urbanisme** (lokalny plan zagospodarowania przestrzennego) (collectivites-locales.gouv.fr) w Paryżu, który kładzie nacisk na rozwój dzielnic o zróżnicowanej funkcji, na rozwój transportu publicznego oraz poprawę jakości przestrzeni publicznych. Innym przykładem z Paryża jest Plan Climat Air Énergie (dokument strategii klimatycznej i energetycznej) (outil2amenagement.cerema.fr), który określa działania na rzecz redukcji emisji CO₂ oraz promowanie transportu rowerowego i pieszego, podobnie jak w Singapurze **Sustainable Singapore Blueprint**, czyli strategia zrównoważonego rozwoju, która zawiera działania na rzecz ochrony środowiska, efektywności energetycznej i promowania zrównoważonego transportu. Innymi przykładami są: barcelońska koncepcja i strategia planowania miejskiego **Superilles** (Superblocks) (ajuntament.barcelona.cat), polegająca na tworzeniu „superbloków”, czyli obszarów z ograniczonym ruchem samochodowym, które mają na celu zwiększenie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów oraz poprawę jakości życia mieszkańców, a także **Plan de Mobilitat Urbana** (plan mobilności miejskiej) (barcelona.cat) z Barcelony promujący zrównoważone środki transportu oraz redukcję zależności od aut.

Kolejnym przykładem dokumentu związanego z mobilnością jest **Plan de Movilidad de Bogotá** (movilidadbogota.gov.co) czyli plan mobilności miejskiej miasta Bogotá w Kolumbii, który kładzie nacisk na rozwój transportu miejskiego i infrastruktury rowerowej.

W Melbourne w Australii istotnym obecnie instrumentem planistycznym jest **Plan Melbourne 2017-2050** (planning.vic.gov.au) czyli strategiczny plan rozwoju miasta Melbourne, który promuje ideę zrównoważonego rozwoju poprzez tworzenie dostępnych dzielnic, zróżnicowanych miesz-

kań oraz rozwój transportu publicznego, a także **Melbourne Planning Scheme** (melbourne.vic.gov.au), tj. zbiór regulacji dotyczących zagospodarowania przestrzennego, który wspiera rozwój wielofunkcyjnych dzielnic i ochronę terenów zielonych.

W jednym z popularniejszych miast wspominanych pod kątem idei miasta 15-minutowego - Portland w USA - istnieją dwa dokumenty strategiczne: **Portland Plan** (portland.gov), obejmujący zrównoważony rozwój miasta, w tym planowanie transportu, rozwój lokalnej gospodarki oraz ochronę środowiska, oraz **Central City 2035 Plan** (portland.gov), czyli plan zagospodarowania centrum miasta Portland, który kładzie nacisk na rozwój gęsto zabudowanych, dostępnych i zrównoważonych dzielnic.

Innym przykładem dokumentu strategicznego jest **Structural Vision Amsterdam 2040** (sustainableamsterdam.com), czyli strategia rozwoju miasta, która zakłada zwiększenie dostępności transportu publicznego, rozwój mieszanych dzielnic oraz ochronę terenów zielonych w Amsterdamie w Holandii, a także **London Plan** (london.gov.uk), czyli strategiczny plan rozwoju Londynu w Wielkiej Brytanii, który promuje te same wartości.

W Amsterdamie dodatkowo został opracowany plan zintegrowanej zielonej infrastruktury, który ma na celu poprawę jakości życia mieszkańców i ochronę środowiska naturalnego, tj. **Amsterdam Green Infrastructure Vision 2050**. Dokumentem o podobnej charakterystyce jest **Greenest City Action Plan** (vancouver.ca) z Vancouver w Kanadzie, którego celem jest uczynienie Vancouver najbardziej ekologicznym miastem na świecie poprzez promowanie zrównoważonego transportu, efektywność energetyczną i ochronę terenów zielonych.

Na podstawie wymienionych przykładów ze świata można wyselekcjonować z istniejących instrumentów planistycznych masterplany, plany zagospodarowania przestrzennego, plany mobilności miejskiej, plany strategiczne, strategie i wizje rozwoju, a także dokumenty poświęcone ochronie klimatycznej i zielonej infrastrukturze. Każdy z wymienionych instrumentów planistycznych jest zgodny z założeniami miasta 15-minutowego, które promuje tworzenie dostępnych, zrównoważonych i funkcjonalnych dzielnic, gdzie mieszkańcy mają łatwy dostęp do podstawowych usług i udogodnień. Kluczowe jest jednak, aby te instrumenty działały wspólnie (nie niezależnie od siebie), tworząc spójną i zintegrowaną całość. Tylko wtedy można osiągnąć pełen potencjał koncepcji miasta 15-minutowego. Przykładem kompleksowego instrumentu planistycznego, które integruje różnorodne aspekty rozwoju urbanistycznego, są **masterplany**. O masterplanach w kontekście urbanistyki w polskich realiach mówi się coraz bardziej powszechnie od około 2018 roku (Mazurkiewicz 2023), ale dokumenty noszące ich znamiona istnieją od dawna i obejmują różnorodne strategie oraz wizje rozwoju miast. Strategie miejskie bardzo często obejmują głównie miękkie działania, takie jak polityki społeczne, inicjatywy ekologiczne czy programy kulturalne. Jednak współczesne masterplany wyróżniają się tym, że integrują konkretne założenia urbanistyczne, takie jak rozwój infrastruktury transportowej, planowanie mieszkalnictwa, tworzenie zielonych przestrzeni oraz zwiększenie dostępności usług. W przeciwieństwie do tradycyjnych strategii, masterplany są bardziej kompleksowe i skupiają się na fizycznej transformacji przestrzeni miejskiej, uwzględniając zarówno aspekty techniczne, jak i społeczne. Dzięki temu możliwe jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju miejskiego, który odpowiada na potrzeby współczesnych mieszkańców. Masterplany pełnią rolę łącznika między wizją a realizacją, zapewniając zintegrowane podejście do tworzenia zrównoważonych, przyjaznych i funkcjonalnych miast, które odpowiadają na wyzwania związane z szybkim tempem urbanizacji i zmianami społecznymi. Integracja

tych elementów w ramach masterplanów jest kluczowa dla skutecznego wdrażania koncepcji miast 15-minutowych i zapewnienia ich długoterminowej efektywności.

Analiza krytyczna masterplanów w kontekście wymogów kształtowania miasta 15-minutowego polega na ocenie, w jaki sposób plany urbanistyczne odpowiadają na potrzeby mieszkańców w zakresie dostępności i funkcjonalności. Kluczowe jest zapewnienie, aby masterplany oferowały różnorodność funkcji w obrębie krótkiego zasięgu, obejmując mieszkania, miejsca pracy, usługi, szkoły i przestrzenie rekreacyjne, tak aby mieszkańcy mogli zaspokajać większość codziennych potrzeb w promieniu 15 minut pieszo lub rowerem.

Równie ważne jest uwzględnienie efektywnej sieci transportu publicznego oraz infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, co wspiera mobilność mieszkańców i ogranicza zależność od samochodów. Masterplany powinny także zawierać dobrze zaprojektowane przestrzenie publiczne, takie jak parki, place i skwery, które sprzyjają integracji społecznej oraz oferują miejsca do wypoczynku i rekreacji w zasięgu krótkiego spaceru.

Dodatkowo, masterplany muszą uwzględniać odpowiednią gęstość zabudowy, aby wspierać rozwój lokalnych usług i infrastruktury, co sprzyja stworzeniu żywych, funkcjonalnych dzielnic. Zrównoważony rozwój powinien być promowany przez integrację rozwiązań ekologicznych i energooszczędnych, takich jak zarządzanie wodami opadowymi, energooszczędne budynki oraz tereny zielone. Analiza tych elementów pozwala ocenić, czy masterplany skutecznie wspierają tworzenie miasta 15-minutowego, w którym mieszkańcy mogą komfortowo funkcjonować w krótkim czasie, bez nadmiernej zależności od transportu samochodowego.



Rys. 51. Widok na Młode Miasto (fot. BAM)

7

Podsumowanie

Istnieje wiele instrumentów kształtowania współczesnych procesów rozwoju i przekształceń miast, w tym wpisujące się w tzw. pojęcie urbanistyki operacyjnej. Jak wspomniano, według klasyfikacji IFHP (za Markowskim 2001) można wyróżnić pięć grup tych instrumentów: planistyczne, rynkowe, finansowania rozwoju, podatkowe, prawne oraz wspierające. Jednym z podejść integrujących różne grupy działań jest stosowanie tzw. pozaustawowych (w polskich realiach) instrumentów planistycznych.

Osiągnięcie celów koncepcji miasta 15-minutowego wymaga koordynacji i integracji działań. W tym zakresie wydaje się być zasadnym stosowanie instrumentów pozaustawowych, takich jak masterplany. Odgrywają one kluczową rolę we współczesnym zarządzaniu przestrzennym, szczególnie w kontekście coraz popularniejszej koncepcji miasta 15-minutowego, w której podstawowe usługi i miejsca pracy są dostępne w niewielkiej odległości od miejsc zamieszkania. Dzięki masterplanom urbanistycznym można zaplanować zwartą, wielofunkcyjną zabudowę wspierającą zrównoważony rozwój oraz promującą mobilność pieszą i rowerową. Umożliwiają one skuteczną organizację przestrzeni miejskiej, integrując funkcje mieszkalne, usługowe i publiczne. To zintegrowane podejście nie tylko poprawia jakość życia mieszkańców, ale także sprzyja rozwojowi zrównoważonych form transportu. Tworzenie nowych dzielnic, opartych na koncepcji miasta 15-minutowego, wymaga precyzyjnego zarządzania przestrzenią. Dzięki masterplanom można kształtować miejsca, które mają wielofunkcyjny charakter, tzw. mix-use – obok terenów mieszkalnych powstają przestrzenie komercyjne, biurowe i rekreacyjne, co ogranicza konieczność korzystania z samochodów i sprzyja zrównoważonemu rozwojowi.

W tym kontekście szczególnie istotna jest adaptacja terenów przemysłowych, takich jak dawne obszary stoczniowe. Masterplany pozwalają na ich efektywne przekształcenie w nowoczesne, wielofunkcyjne dzielnice, które harmonijnie wpisują się w istniejący układ miejski. Przykłady rewitalizacji terenów postoczniowych, zarówno w Polsce, jak i w innych krajach, pokazują, że dzięki odpowiednio zaprojektowanym masterplanom można przywrócić te obszary do życia, integrując je z otaczającą tkanką miejską. W tych projektach masterplany pozwalają na zachowanie industrialnego dziedzictwa przy jednoczesnym wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań, takich jak ekologiczne osiedla mieszkaniowe, przestrzenie publiczne czy nowe centra biznesowe i kulturalne. Takie zastosowanie tych narzędzi skutecznie pokazuje jak można zintegrować dawną infrastrukturę przemysłową z nowoczesnymi potrzebami miasta.

Współczesne planowanie miejskie w coraz większym stopniu opiera się na integracji dążeń różnych interesariuszy – od władz miejskich, przez deweloperów, po mieszkańców. Dialog ten jest kluczowy dla stworzenia przestrzeni, które odpowiadają na potrzeby wszystkich grup społecznych. Szczególnie istotna jest partycypacja społeczna, która zapewnia, że nowe dzielnice – zwłaszcza te powstające na obszarach postoczniovych – będą miejscami przyjaznymi do życia, pracy i spędzania wolnego czasu. Zintegrowane podejście do planowania przestrzennego, które uwzględnia nie tylko aspekty techniczne, ale także społeczne i ekologiczne, sprzyja budowie miast zrównoważonych i odpornych na zmieniające się wyzwania klimatyczne i ekonomiczne.

Masterplany są jednak nie tylko dokumentami planistycznymi – stają się narzędziami zarządzania miastami w sposób elastyczny i adaptacyjny. Elastyczność w planowaniu jest szczególnie istotna w obliczu dynamicznych zmian, jakie zachodzą w miastach – zarówno technologicznych, jak i społecznych. Miasta w przyszłości, oparte na koncepcji 15-minutowego dostępu do niezbędnych usług, muszą być nie tylko funkcjonalne, ale także zrównoważone i odporne na zmiany klimatyczne. Masterplany odgrywają tu kluczową rolę, umożliwiając harmonijną transformację miast, która sprzyja integracji społecznej, redukcji emisji CO² oraz zwiększeniu jakości życia.



Rys. 52. Widok na Młode Miasto (fot. BAM)



8 Bibliografia

- 2nd Conference on Future Challenges in Sustainable Urban Planning & Territorial Management. (2024). <https://sciforum.net/event/SUPTM2024?section=#custom3681> (dostęp 02.08.2024).
- Adams, D., Tiesdell, S. (2012). Shaping Places: Urban Planning, Design and Development. 10.4324/9780203105665.
- AlWaer H. (ed.), Illsley B. (ed.), (2017). Rethinking Masterplanning: Creating Quality Places. CE Publishing, London SW1P 3AA.
- Amsterdam Green Infrastructure Vision 2050. A liveable city for people, plants, and animals. http://carbonneutralcities.org/wp-content/uploads/2020/09/Amsterdam-Green-Infrastructure-Vision-2050_toegankelijk_02092020.pdf (dostęp: 25.09.2024).
- Bishop P., Williams L. (2019). Planning, Politics and City Making. A case study of King's Cross. RIBA publishing, London. <https://doi.org/10.4324/9780429346798>.
- Bodemschatz H., Kress C., (2017). Kult Und Krise Des Grossen Plans Im Stadtebau. Michael Imhof Verlag, Petersberg.
- Bullivant L., (2012). Masterplanning Futures. Taylor & Francis Group, New York.
- Central City 2035 Plan. Portland. <https://www.portland.gov/bps/planning/central-city/about-central-city> (dostęp: 25.09.2024).
- Chmielewski J. (2016). Teoria i praktyka planowania przestrzennego. Urbanistyka Europy. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa. Kowalewska A., Kowalkowska A., Kolejko C. (2006). Miasteczko Wilanów. Miasto w mieście. Plany a pierwsze efekty realizacji. Urbanista, 9, s. 17–26.
- Christofi M., Plastiras G., Elia R., Tsiourtis V., Theocharides T., Katsaros M. (2021). Flexible Cities: A Multisided Spatial Application of Tracking Livability of Urban Environment. World Academy of Science, Engineering and Technology International Journal of Architectural and Environmental Engineering 15(2):98-104.
- Fabryka Domów Stare Świdry. (2022) https://warszawa.fandom.com/wiki/Fabryka_Dom%C3%B3w_Stare_%C5%9Awidry#cite_note-raport-3 (dostęp: 25.09.2024).

- Firley E., Groen K. (2013). *The Urban Masterplanning Handbook*. Wiley, Londyn.
- *Journal of Urban Design*, 2(3), 277–295. <https://doi.org/10.1080/13574809708724410>.
- FSO Masterplan (2019) <https://architektura.um.warszawa.pl/masterplan-zeran-fso> (dostęp 05.07.2024).
- FSO teren pod zabudowę. <https://nowawarszawa.pl/na-zeraniu-ma-powstac-gigantyczne-osiedle-f-s-o-park-bez-samochodow/>.
- Gdańsk 2030 Plus - Strategia Rozwoju Miasta. (2022) <https://www.gdansk.pl/akcja/pdf/202302204046/gdansk-2030-plus-strategia-rozwoju-miasta-2022> (dostęp 02.08.2024).
- Gdańsk 2030 Programy Rozwoju. (2022). <https://www.gdansk.pl/akcja/pdf/202401223798/gdansk-programy-rozwoju-2030> (dostęp 02.08.2024).
- Greenest City Action Plan. <https://vancouver.ca/green-vancouver/greenest-city-action-plan.aspx> (dostęp: 25.09.2024).
- Izydor M. (2010). Strategie rozwoju przestrzennego jako możliwy element systemu planistycznego. W: *Miasto –Metropolia – Region. Zarządzanie rozwojem przestrzennym miast*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek. Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk, s. 187–197; <https://arch.pg.edu.pl/documents/174968/51761959/skrypt%203.pdf>.
- Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) (2020) <https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/plan-climat-air-energie-territorial-pcaet> (dostęp: 25.09.2024).
- Les plans locaux d'urbanisme. <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/competences/les-plans-locaux-durbanisme> (dostęp: 25.09.2024).
- Loew S. (ed.), (2012). *Urban Design Practice: An International Review*. RIBA publishing, London.
- London Plan. <https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/planning/london-plan/new-london-plan/london-plan-2021> (dostęp: 25.09.2024).
- Lorens P. (2013). *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Nordhavn. <https://www.cobe.dk/projects/nordhavn> (dostęp 02.08.2024).
- Markowski T. (1999). *Zarządzanie rozwojem miast*. Warszawa. Wydawnictwo Naukowe PWN SA.
- Markowski T.(2001). Instrumenty polityki gruntowej – doświadczenia międzynarodowe. W: *Markowski Tadeusz (red.). Instrumentalizacja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*. Warszawa: KPZK PAN.
- Mazurkiewicz W. (2023). *Od planów generalnych do masterplanów. Sztuka kształtowania nowych struktur miejskich na obrzeżach miast*. Gdańsk. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej.
- Melbourne Planning Scheme. <https://www.melbourne.vic.gov.au/melbourne-planning-scheme> (dostęp: 25.09.2024).
- Monchaux, J. Schuster M., Riley C. 2000. *Preserving the Built Heritage: Tools for Implementation* / J. Mark Schuster, with John de Monchaux and Charles A. Riley II, Editors. *Preserving the Built Heritage. Tools for Implementation*. II. Hanover and London: University Press of New England.

- Moreno C. (2024). The 15-Minute City: A Solution for Saving Our Time and Our Planet. Hoboken, New Jersey. John Wiley & Sons.
- Nagranie konferencyjne „Architektura Młodego Miasta”. <https://www.gdansk.pl/urząd-miejski/biuro-architekta-miasta/architektura-mlodego-miasta,a,263275> (dostęp: 25.09.2024).
- Noworól A. (1998). Instrumenty zarządzania rozwojem miasta, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Oddział w Krakowie.
- Ossowicz T. (2019). Urbanistyka operacyjna Zarys teorii. Wrocław. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- Pla de Mobilitat Urbana 2024. Barcelona (2024) <https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/qui-som/pla-de-mobilitat-urbana-2024> (dostęp: 25.09.2024).
- Plan de Movilidad Sostenible y Segura. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_de_movilidad_sostenible_y_segura (dostęp: 25.09.2024).
- Portland Plan. <https://www.portland.gov/bps/planning/about-bps/portland-plan> (dostęp: 25.09.2024).
- Romice O., Porta S., Feliciotti A., (2020). Masterplanning for Change. Designing the Resilient City. RIBA publishing, London.
- Seestadt publications. (2022). <https://www.aspern-seestadt.at/infocenter/downloads> (dostęp 03.07.2024).
- Solarek K. (2019). Urban Design in Town Planning. Current Issues and Dilemmas from the Polish and European Perspective, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- SPACE International Conference 2023 on City Planning and Urban Design (2023). <https://space-studies.co.uk/conference/space-international-conference-2023-on-city-planning-and-urban-design/> (dostęp 03.07.2024).
- Stahre, P. (2008). Blue-Green Fingerprints in the City of Malmö, Sweden. Malmö: City of Malmö. <https://www.climatescan.org/uploads/projects/3375/files/439/VASYD-PeterStahre-BlueGreen-Fingerprints.pdf> (26.08.2024).
- Structural Vision Amsterdam 2040. <https://sustainableamsterdam.com/2014/07/structural-vision-2040/> (dostęp: 25.09.2024)
- Superilles. <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/> (dostęp: 25.09.2024).
- Sustainable Singapore Blueprint. <https://www.clc.gov.sg/docs/default-source/books/ssbcombined-cover-text.pdf> (dostęp: 25.09.2024).
- The plan - Melbourne. <https://www.planning.vic.gov.au/guides-and-resources/strategies-and-initiatives/plan-melbourne/the-plan> (dostęp: 25.09.2024).
- Thornton, L.E., Schroers, RD., Lamb, K.E. et al. Operationalising the 20-minute neighborhood. Int J Behav Nutr Phys Act 19, 15 (2022). <https://doi.org/10.1186/s12966-021-01243-3>.
- Ura, E. (2023). Prawa i wolności obywatelskie w świetle idei „miasta 15-minutowego, Przegląd Prawa Konstytucyjnego nr 4, s. 81–91, <https://doi.org/10.15804/ppk.2023.04.06>.

- Warszawa Stare Świdry - Koncepcja funkcjonalno przestrzenna. https://architektura.um.warszawa.pl/documents/12025039/29116763/19_0703_RAPORT.pdf/4259fc24-7e18-0158-66d7-a8bb-be27dbd4?t=1634497626449 (dostęp 26.08.2024).
- Wien 3420 Aspern Development. (2017). https://www.aspern-seestadt.at/ueber_uns/wien_3420_ag (dostęp 20.09.2024).
- Wygodne i Zielone Miasto na Obszarze Starych Świdrów. (2019) <https://architektura.um.warszawa.pl/stare-swidry> (dostęp: 25.09.2024).
- Xu, Z., & Zhang, Y. (2013). Exploring flexibility in urban planning formulation of China. *Architecture and Urban Planning*, 7, 80-83. <https://aup-journals.rtu.lv/article/viewFile/aup.2013.010/116> (dostęp 29.08.2024).
- Zapis konferencyjny. (2022). <https://www.gdansk.pl/urzed-miejski/biuro-architekta-miasta/elastyczne-planowanie,a,231766> (dostęp 03.07.2024).
- Zapis konferencyjny. (2023). <https://www.gdansk.pl/tv/OTWARCIE-KONFERENCJI-WYSTAPIENIA-ORGANIZATOROW-I-PARTNEROW,v,4181> (dostęp 03.07.2024).
- Zuziak Z. (1996). Planowanie aktywizujące a struktura przestrzenna miasta. *Biuletyn KPZK PAN*, 175. Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, s. 65-79).
- Zuziak Z. (2008). O tożsamości urbanistyki, Politechnika Krakowska, Kraków.
- Živković, M., Jovanović, G., & Kondić, S. (2015). Flexible planning strategies of sustainable city development. *Facta Universitatis, Series: Architecture and Civil Engineering*, 273-286.
- Practice. An International Review. London, RIBA Publishing.
- Rudlin D., Hemani S. (2019). *Climax City. Masterplanning and the Complexity of Urban Growth*, London, RIBA Publishing.



Rys. 53. Widok na Młode Miasto (fot. BAM)



STUDIA
MATERIAŁY
ANALIZY

ISBN 978-83-973708-2-1

