

CELE I AMBICJE PROJEKTOWE
DLA ZAGOSPODAROWANIA
TERENÓW POLOTNISKOWYCH OKĘCIA

v. 1.3 | XI 2022

Przedmiotowy dokument dotyczy scenariusza, w którym - po przeniesieniu całości ruchu cywilnego z Okęcia na CPK - nastąpi realizacja procesu całkowitego zaprzestania działalności przez Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina.

W obecnej chwili ostateczna decyzja dotycząca zakresu funkcjonowania lotniska po przeniesieniu ruchu cywilnego nie została podjęta.

SPIS TREŚCI

- 1. PROGRAM CPK > 3**
- 2. WZORCOWE EUROPEJSKIE DZIELNICE > 8**
 1. Aspern Seestadt (Wiedeń, Austria) > 9
 2. Munich Riem (Monachium, Niemcy) > 10
 3. Berlin Tegel (Berlin, Niemcy) > 11
- 3. WIZJA > 12**
- 4. CELE I AMBICJE > 14**
 1. Miasto dla rodzin > 15
 2. Miasto 5-minutowe > 17
 3. Miasto w harmonii z naturą > 19
 4. Miasto - węzeł transportu warszawskiego > 21
 5. Inteligentne miasto > 23
 6. Miasto bezpieczne i odporne > 25
 7. Miasto świadome swoich korzeni > 27
- 5. WARUNKI REALIZACJI CELÓW > 29**



1. PROGRAM CPK

Polska podjęła się realizacji ambitnego programu inwestycyjnego – budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, mającego na celu szeroką integrację systemu transportu lotniczego, kolejowego i drogowego.

Szanse programu związane są z rentą geograficzną Polski, wynikającą z położenia w środku Europy Środkowo-Wschodniej (CEE), między zachodnią Europą i Azją oraz między północą i południem.

Lokalizacja naszego kraju, która przez lata była jego przekleństwem, może okazać się teraz naszym atutem. Z CPK będzie bliżej do dalekowschodniej Azji (Tokio, Seulu, Bangkoku, Pekinu, Szanghaju, Hongkongu, Singapuru, Delhi itd.) niż z portów zachodniej Europy, co pozwoli na bardziej ekonomiczne i ekologiczne podróżowanie. Baranów, wybrany na lokalizację lotniska, leży w samym sercu Polski i regionu CEE.

To teren optymalny pod budowę lotniska, wybrany spośród wielu lokalizacji. Położony bezpośrednio przy autostradzie A2 łączącej Warszawę, Łódź

i Poznań z Europą Zachodnią, blisko autostrady A1 prowadzącej do Trójmiasta, na Śląsk i dalej – na południe Europy. Jest to również teren położony na skrzyżowaniu szlaków kolejowych (istniejących linii do Łodzi i Poznania oraz przygotowywanego przez CPK przedłużenia Centralnej Magistrali Kolejowej od strony Krakowa i Katowic na północ).

Program CPK przewiduje wykorzystanie tego potencjału poprzez utworzenie nowego lotniska hubowego stanowiącego multimodalny węzeł przesiadkowy, budowę nowej sieci kolejowej z około 2000 km nowych linii prowadzących z 10 kierunków w kierunku węzła CPK, a także szereg komplementarnych inwestycji, wspierających m.in. rozwój innowacyjnej i przyjaznej biznesowi przestrzeni miejskiej wokół przyszłego węzła

lotniczego oraz rozwój urbanistyczny szerokiego obszaru otoczenia CPK, integrującego aglomerację warszawską i łódzką.

CPK stanowi przełomową inwestycję, która będzie miała istotny wpływ na transport i infrastrukturę, a także innowacyjność i wzrost gospodarczy w Polsce oraz łączność całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej.

W ramach tego projektu w odległości 37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ponad 3000 hektarów zostanie wybudowany Port Solidarność, który w ramach pierwszego etapu będzie w stanie obsługiwać 40 mln pasażerów rocznie.

W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godziny. Inwestycje kolejowe CPK to łącznie prawie 2000 km nowych linii, które mają powstać do końca 2035 roku. Dla ponad 1300 km z nich prace przygotowawcze już trwają.

Nowe życie Okęcia

Jedną z przyczyn budowy nowego lotniska są nieusuwalne bariery rozwojowe Lotniska Chopina w Warszawie spowodowane rozbudowującą się tkanką i infrastrukturą miejską. Liczba operacji lotniczych nie będzie mogła przekroczyć 600 na dobę, natomiast liczba obsłużonych pasażerów nie będzie większa niż 22-23 mln rocznie.

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wypynie na działalność Lotniska im. Chopina.

Dalsze jego utrzymywanie w obecnej formie nie będzie miało uzasadnienia biznesowego ani technicznego.

Należy przy tym zaznaczyć, że **zmiana lokalizacji głównego lotniska Warszawy to wielka szansa rozwojowa dla stolicy – przeobrażenia terenów polotniskowych w nową miejską dzielnicę.**

Rozwój infrastrukturalny Warszawy to historia powstawania kolejnych lotnisk, lokalizowanych coraz dalej od centrum miasta.

W ostatniej fazie tego rozwoju, Lotnisko im. Chopina zastąpiło w działalności operacyjnej lotnisko funkcjonujące na Polu Mokotowskim.

Podobny proces można było obserwować w wielu europejskich i światowych metropoliach, dla których relokacja lotniska na tereny niezurbanizowane daje szansę na ponowne wykorzystanie dużych terenów na cele mieszkalnictwa i rozwoju gospodarczego (Monachium – Franz Josef Strauss, Berlin Brandenburg Airport, Ateny – Eleftherios Venizelos, Oslo Gardemoen, Denver International Airport, Hong Kong International Airport).

Nowe życie Warszawy

Warszawa jest najbardziej dynamicznie rozwijającą się metropolią Europy Środkowo-Wschodniej, potwierdzając rolę Polski jako lidera gospodarczego regionu. Wpływa to zasadniczo na intensywny rozwój demograficzny, przestrzenny i budowlany.

Rozpoczęcie prac analitycznych nad „nowym życiem” terenów polotniskowych zbiega się w czasie z prowadzonymi pracami nad nową wizją rozwoju przestrzennego Stolicy, zawartą w studium

Lotnisko na Polu Mokotowskim. źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, domena publiczna



uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Jak deklaruje warszawski ratusz: *nowe Studium to pomysł na Warszawę bardziej przyjazną mieszkańcom i odporną na zmiany klimatyczne. Dzięki nowym kierunkom zmian: miasto nie będzie się rozlewało, koszty ekonomiczne i ekologiczne urbanizacji będą mniejsze, miasto będzie zwarte i będzie lepiej wykorzystywało zasoby, które już istnieją (np. drogi), zaś mieszkańcy nie będą musieli tak dużo podróżować po mieście, ponieważ więcej będzie tzw. obszarów wielofunkcyjnych, czyli miejsc, gdzie można żyć, pracować i odpoczywać; zieleń i woda, czyli tzw. zielona i niebieska infrastruktura, będą lepiej chronione.*

Dokument Studium ma formułować szeroką strategię rozwoju na następne 30 lat zbudowaną w oparciu o cele strategiczne, prognozy demograficzne oraz bilans potrzeb i możliwości. Takie podejście ma zatrzymać proces nieracjonalnej urbanizacji na rzecz miasta bardziej zwartego, bardziej oszczędnego, oraz z miksem funkcji pozwalającym na realizację kierunkowych założeń. Ewentualne transformacje Okęcia w doskonały sposób wpisują się w te założenia, dając Warszawie możliwość powstania wzorcowej przestrzeni - realizującej postulatę współczesnej urbanistyki i nakierowanej na wysoką jakość życia polskich rodzin. Pojawia się unikalna szansa żeby stworzyć dzielnicę realizującą ambicje władz i mieszkańców Warszawy, które są trudne do urzeczywistnienia w wykształconej tkance miejskiej, pełnej ograniczeń fizycznych i prawnych.

Planowanie rozwoju miasta na tak dużej przestrzeni daje niepowtarzalną i nie mającą precedensu w ostatnich dekadach w Polsce szansę

stworzenia jakościowej przestrzeni miejskiej, w której większość problemów polskich miast zostanie zmniejszonych lub wręcz zlikwidowanych.

Tereny Portu Lotniczego im. Chopina, ze względu na lokalizację, powierzchnię i strukturę własności, stanowią niezwykle cenny zasób rozwojowy, unikalny w skali europejskich metropolii. Jednocześnie przekształcenia będą technicznie skomplikowane z uwagi na istniejącą infrastrukturę i konieczność włączenia w strukturę miejską. Przekształcenie terenów Okęcia stanowi wyzwanie zarówno z perspektywy optymalnego wykorzystania nieruchomości Skarbu Państwa jako bazy rozwojowej, jak i w świetle prowadzonych polityk publicznych m.in. w obszarze rozwoju gospodarczego, mieszkalnictwa, spójności społecznej, dostosowania do zmian klimatycznych i polityki miejskiej. Uzasadnia to zintegrowane podejście do ich projektowania w celu maksymalizacji wartości publicznej dostarczanej w ramach przedsięwzięcia.

Nowe życie polskich miast

Przekształcenia Okęcie to jednak nie tylko szansa dla Warszawy. Jest to też szansa dla polskich miast w ogóle i dla samej idei „miasta polskiego”.

W historii Polski wyraźnie zaznacza się słabość idei mieszczaństwa, co znajduje swoje odzwierciedlenie w dzisiejszym stanie polskich miast – przytłoczonych problemami w rozwoju przestrzennym, walczących o efektywne zapewnianie usług publicznych oraz otoczonych gwałtownie urbanizującymi się aglomeracjami. Na „miejskim gruncie” wciąż brakuje stabilnych ram zrównoważonego rozwoju i odpowiedzi na wyzwania



źródło: Adobe Stock

współczesności. Przez większą część historii Polska była głównie odbiorcą innowacyjnych rozwiązań miejskich. Niejednokrotnie były one twórczo adaptowane i implementowane z dużym powodzeniem, ale nie były one w pełni „autorskie”.

Obecnie, w chwili gdy Europa Środkowo-Wschodnia staje się coraz istotniejsza w światowych procesach politycznych i gospodarczych, może ona wieść prym także na polu rozwoju miejskiego.

Polska posiada zasoby ambicji, kreatywności i odpowiedzialności potrzebne by wyznaczać nowe trendy w urbanistyce. Wykorzystanie zasobów gruntowych i infrastrukturalnych pozwoli ten proces uruchomić i przeprowadzić.

Dokument rządowy „Krajowa Polityka Miejska 2030” wskazuje, że istotą prowadzenia działań w tej dziedzinie jest stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmocnienia zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju, polepszania jakości życia mieszkańców i budowania odporności na obserwowane zmiany klimatu. Przyjmuje sześć celów rozwoju miast: Miasto kompaktowe, Miasto zielone, Miasto produktywne, Miasto cyfrowe, Miasto dostępne oraz Miasto sprawne.

Wyzwaniem pozostaje wdrożenie Krajowej Polityki Miejskiej do lokalnych polityk publicznych. Jedną z przyczyn problemów w tym zakresie jest konieczność działania na rozdrobnionych, rozproszonych w przestrzeni projektach, głównie w formie odpowiedzi na aktywność komercyjnych deweloperów. Realizacja przedsięwzięcia przekształcenia terenów polotniskowych Okęcia pozwala na przyjęcie zupełnie odmiennej perspektywy, czyniąc z tego przedsięwzięcia modelowy przykład wdrożenia Krajowej Polityki Miejskiej

w Polsce, nadając temu dokumentowi nową dynamikę i sprawdzając go w działaniu.

Rozwiązania zastosowanie na Okęciu będą mogły służyć za wzorzec dla innych polskich miast, pokazując że zintegrowane podejście do planowania przestrzeni życiowej jest możliwe i przynosi wymierne rezultaty.

Korzyści dla Warszawy i dla Polski

Jak wskazują analizy firmy doradczej Ernst & Young z 2022 r., potencjalna realizacja przedsięwzięcia zagospodarowania terenów polotniskowych przyniesie wymierne korzyści gospodarcze Warszawie i pozostałej części Polski. W wyniku wartości dodanej brutto, obszar ma potencjał do wygenerowania (w latach 2023-2050) 48 mld PLN dla gospodarki w skali kraju, zapewniając jednocześnie sektorowi finansów publicznych dochody na łącznym poziomie blisko 17 mld PLN. Dla Stolicy oczekiwane efekty będą jeszcze większe. Możliwa do wygenerowana wartość brutto to niemal 74 mld PLN oraz dodatkowe 3 mld PLN dla sektora finansów publicznych. Rozwój gospodarczy to także liczne nowe miejsca pracy, które średniorocznie przekraczają liczbę 10 tys.

Wartość dodana brutto to suma efektów bezpośrednich, pośrednich, indukowanych i katalitycznych. Oznacza to, że rozwój gospodarczy wynikający z inwestycji na terenach polotniskowych mógłby oddziaływać na wielu poziomach – od branży budowlanej (bezpośredni) oraz jej dostawców z ich łańcuchami dostaw (pośredni), przez dodatkowo wygenerowaną konsumpcję pracowników wszystkich zaangażowanych branż (indukowany), po efekty ekonomiczne związane z funkcjonującą dzielnicą (katalityczny).

Skumulowane efekty ze wszystkich etapów łącznie w latach 2023-2050 dla gospodarki w skali kraju (mln PLN, ceny stałe z 2022 r.)

	Etap przygotowania działek	Etap budowy nowej dzielnicy		Etap funkcjonowania nowej dzielnicy	Wszystkie etapy
		Działalność inwestorów	Nakłady inwestycyjne publiczne		
Wartość dodana brutto	2 660,6	22 671,3	2 836,7	20 152,0	48 321 mln PLN
Dochódsektora finansów publicznych	1 249,3	7 576,1	825,5	7 213,0	16 864 mln PLN
Miejsca pracy	521	5 919	988	8 689	11 215 (średniorocznie w całym okresie analizy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie EY

Skumulowane efekty ze wszystkich etapów łącznie w latach 2023-2050 dla gospodarki m.st. Warszawy (mln PLN, ceny stałe z 2022 r.)

	Etap przygotowania działek	Etap budowy nowej dzielnicy		Etap funkcjonowania nowej dzielnicy	Wszystkie etapy
		Działalność inwestorów	Nakłady inwestycyjne publiczne		
Wartość dodana brutto	2 446,7	20 579,9	2 505,1	48 389,7	73 921 mln PLN
Dochódsektora finansów publicznych	87,2	461,4	64,3	2 390,0	3 003 mln PLN
Miejsca pracy	438	4 929	824	14 681	14 130 (średniorocznie w całym okranalizy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie EY

Największą część możliwych do wygenerowania efektów można przypisać efektom katalitycznym. W analizie z perspektywy ogólnokrajowej odpowiadają one za 42% wygenerowanej wartości dodanej brutto, 50% efektu w zatrudnieniu oraz 43% dochodów dla sektora finansów publicznych.

W przypadku analizy z perspektywy Warszawy, ich znaczenie jest jeszcze większe. Oznacza to, że powstanie nowej dzielnicy jest szansą na dodatkowy impuls dla długoterminowego rozwoju gospodarczego.



Megakwartał Okęcia

Okęcie znajduje się w przy południowo zachodniej granicy Warszawy, w odległości ok. 7,3 km od centrum miasta (w linii prostej między budynkiem terminala a rondem Dmowskiego). Teren opracowania o powierzchni 1075 ha obejmuje Port Lotniczy Chopina (601 ha) oraz obszary przylegające. Poza lotniskiem ze swoją infrastrukturą i budynkami, megakwartał zawiera przede wszystkim: tereny rolnicze, działkowe i leśne na południu (częściowo przynależne do gminy Raszyn), przemysłowe od zachodu (m.in. Instytut Lotnictwa), od północy tereny mieszkaniowe, biurowe, handlowe i przemysłowe oraz od wschodu wojskowe i pozostałości po forcie VII Twierdzy Warszawa – „Zbarż”. Granice całego obszaru wy-

znaczają cztery ważne arterie komunikacyjne: od wschodu ul. Pilotów (S79), od południa al. Legionów Piłsudskiego (obwodnica S2), od zachodu al. Krakowska i od północy ul. Komitetu Obrony Robotników. Przez teren przepływa Potok Służewiecki, który ze względu na funkcję lotniskową na odcinku od ul. Komitetu Obrony Robotników do ul. Pilotów w pobliżu Terminalu Cargo został skanalizowany. Część obszaru wyznaczona przez al. Pilotów oraz linię biegnącą od skrzyżowania ulic KOR ze Żwirki i Wigury do centralnej części granicy południowej (wzdłuż obwodnicy S2) jest przeznaczony w aktualnym Studium Uwarunkowań i Kierunków Rozwoju m.st. Warszawy jako klin napowietrzający miasta.



2. WZORCOWE EUROPEJSKIE DZIELNICE

Przekształcenia urbanistyczne ostatnich dekad, mające miejsce w zachodniej Europie, są kopalnią doświadczeń dla planowania projektów urbanistycznych w Polsce. Poniżej znajduje się opis trzech projektów referencyjnych, których skala, ambicja i rezultaty nakazują uważne przeanalizowanie, w celu powtórzenia ich sukcesu i uniknięcia błędów.



1. ASPERN SEESTADT (WIEDEŃ, AUSTRIA)

Dzielnica na polotniskowym terenie powstająca na bazie masterplanu przyjętego w 2007 roku. Teren o powierzchni 240 ha został przeznaczony pod rozwój wielofunkcyjnego założenia urbanistycznego przewidzianego dla ponad 25 tys. mieszkańców oraz na 20 tys. miejsc pracy. Zgodnie z planem projekt ma zostać zrealizowany do roku 2028, natomiast jego szacowany koszt to ok. 5 mld euro. Oryginalna na tle analogicznych nowych dzielnic (choć bardziej typowa dla Wiednia) jest struktura zasobów mieszkaniowych. Dwie trzecie zaplanowanych lokali ma spełniać cenowe standardy mieszkań socjalnych i być realizowanych przez miasto, spółdzielnie, kooperatywy mieszkaniowe, lub deweloperów nastawionych na niskie stopy zwrotu z inwestycji.

Najważniejszym punktem założenia jest centralne jezioro i park rozciągający się wzdłuż jego południowego brzegu. Teren wokół jeziora przecina oś piesza poprowadzona między stacjami metra wzdłuż której dopuszczono budynki o zróżnicowanych funkcjach. Przestrzenie publiczne o mniejszych skalach są rozplanowane w całej dzielnicy, a place zachowują dobre proporcje do zabudowy. Place i ulice są przyjazne pieszym dzięki skutecznemu ograniczeniu ruchu samochodowego wewnątrz kwartałów zabudowy. Widocznym błędem jest niski udział powierzchni biologicznie czynnych, dający efekt nadmiernego wybetonowania placów, co ma zostać naprawione w kolejnych etapach inwestycji. W Aspern dominuje zabudowa kwartałowa, która poprzez liczne otwarcia, przejścia i podwórka daje wraże-

nie luźnej zabudowy, mimo iż wynikowa gęstość zabudowy jest stosunkowo wysoka. Widoczne są liczne typologie zabudowy mieszkaniowej: z dostępem do mieszkań z klatki schodowej, z zewnętrznej galerii, lub w wypadku mieszkań dwupoziomowych nawet wprost z ulicy. Aby zapewnić bogatą strukturę społeczną tworzone są także mieszkania połączone z biurem czy pracownią.

Innym trendem w rozwoju Aspern Seestadt jest szerokie zastosowanie nowych technologii w budownictwie – przede wszystkim prefabrykacji pozwalającej przyspieszyć powstawanie obiektów, zmniejszyć koszty i podnieść jakość wykończenia, jak również szerokiego zastosowania drewna (m.in. HoHo Wien – drugi najwyższy – 84 metrowy budynek z drewna na świecie). Zastosowanie technologii inteligentnego miasta pozwala zarządzać produkcją i zużyciem energii oraz rozwojem sieci elektro-energetycznych. Planowany udział ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego (w tym autonomicznych busów) w całości podróży na terenie dzielnicy wynosi 80%. Dla zabudowy mieszkaniowej wymaga się zapewnienia 0,85 miejsca postojowego na każde 100 m² powierzchni użytkowej mieszkania. Każdy deweloper realizujący inwestycję mieszkaniową ma obowiązek wykupić odpowiednią ilość miejsc parkingowych w najbliższym parkingu wielopoziomowym. Według założeń masterplanu, w planie miejscowym należy przeznaczać pod parkingi wielopoziomowe takie lokalizacje, z których mieszkańcy będą mieli 200-300 m do swojego domu.



2. MESSESTADT RIEM (MONACHIUM, NIEMCY)

Lotnisko Monachium-Riem zostało zamknięte w 1992 r., po przeniesieniu działalności transportowej na nowy obiekt – Franz Josef Strauss International Airport. Uwolniony obszar 560 ha został od tego czasu zagospodarowany na nową dzielnicę biznesowo-mieszkaniową z rozległym kompleksem handlowo-konferencyjnym monachijskiego centrum kongresowego MunichTrade. Dzielnica ta, zlokalizowana we wschodniej części Monachium około 7 kilometrów od centrum miasta, jest modelowym przykładem współczesnych konsekwentnych działań planistycznych i inwestycyjnych, zmierzających do uzyskania wysokiej jakości środowiska życia – w harmonii z naturą i o zrównoważonej strukturze społecznej.

Od wchodu, południa i zachodu położony jest RiemerPark o powierzchni 200 ha. Wszystkie budynki posiadają wysoką efektywność energetyczną. Wprowadzono rozwiązania do pozyskiwania energii odnawialnej oraz zielone dachy. Woda opadowa jest magazynowana i ponownie wykorzystywana do celów komunalnych i nawadniania terenów zielonych. Zadbano również o zachowanie oryginalnych elementów polotniczych – w dawnej wieży kontroli lotów na nieczynnym

lotnisku mieści się zaplecze do organizacji spotkań i imprez.

Idea stojąca za utworzeniem Messestadt Riem zakładała utworzenie nowej, integralnej części Monachium, a nie przedmieścia. Na wstępnym etapie realizacji oddano do użytku przedłużenie linii metra U2 wraz z dwoma stacjami obsługującymi wschodnią i zachodnią część założenia. Projekt urbanistyczny został wyłoniony w drodze konkursu architektonicznego. Również w drodze konkursowej ustalono wygląd poszczególnych podobszarów i budynków dzielnicy. Teren dawnego lotniska został podzielony pod trzy główne funkcje. Centralna część pod zabudowę mieszkaniową o powierzchni ok 100 ha przeznaczona jest dla 16 tys. osób. Część targowa oraz biznesowo-konferencyjna o pow. 120 ha stanowi charakterystyczny element dzielnicy definiujący w dużej mierze tożsamość miejsca oraz pozytywnie wpływający na atrakcyjność pozostałych terenów. Część parkowo-leśna (ok. 220 ha) została częściowo zagospodarowana podczas przygotowań do wystawy ogrodniczej BUGA 05 w 2005 roku. Było to wydarzenie, które pozwoliło zaistnieć w wyobraźni społecznej całej (jeszcze wówczas nie ukończonej) dzielnicy jako nowoczesnej i przyjaznej do życia.



3. BERLIN TEGEL (BERLIN, NIEMCY)

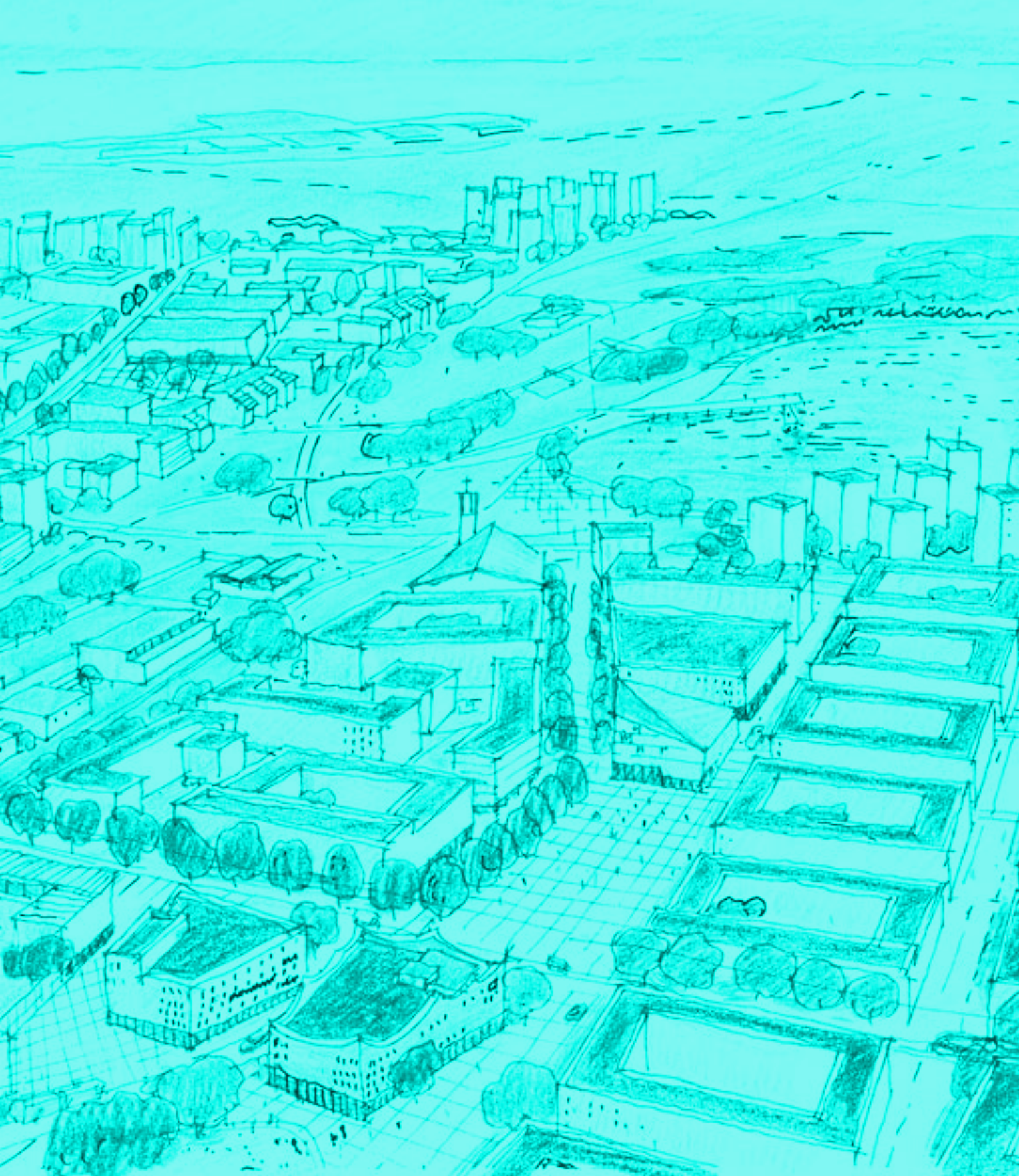
Projekt zagospodarowania terenów nieczynnego lotniska w granicach stolicy Niemiec. Planowane jest przekształcenie obecnego Terminalu A w kampus Beuth University of Applied Sciences i instytutu Technische Universität. Wraz z prestiżowymi uczelniami technicznymi wprowadzi się około 5000 studentów. W pozostałej części terenu przy terminalu znajdzie swoją siedzibę Berlin TXL – The Urban Tech Republic – park naukowo-technologicznego, którego funkcjonowanie skoncentruje się na badaniach, rozwoju i produkcji przyjaznych dla środowiska technologii sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi obszarów miejskich. Pojawią się tam firmy, startupy i instytuty naukowe rozwijające miejskie technologie przyszłości.

Berlin TXL skupi się na kluczowych wyzwaniach związanych z dalszym rozwojem dużych miast XXI wieku – efektywnym wykorzystaniu energii, zrównoważonym budownictwie, ekologicznej mobilności, recyklingu, sieciowej kontroli systemów, czystej wodzie i zastosowaniu nowych materiałów. W Urban Tech Republic znajdzie się aż 1000 dużych i małych firm zatrudniających 20 000 pracowników z sektora badań, rozwoju i produkcji. W szczególności nacisk będzie położony na rozwój branż z zakresu technologii ruchu i mobilności, technologii energetycznych i środowiskowych, IT i automatyki, mikrosystemów i materiałów. W zakresie zrównoważonego rozwoju, główną ambicją projektu jest maksymalnie wykorzystanie istniejącej infrastruktury lotniska do stworzenia systemu nowego ogrzewania dla powstającej dzielnicy, który ma też stać się lokal-

ną „giełdą” energii, gdzie odbiorcy będą mogli dodatkowo wprowadzać ciepło odpadowe z budynków, ścieków, serwerowni i obiektów przemysłowych do systemu, i otrzymywać z tego tytułu wynagrodzenie. Dzięki zaangażowaniu odbiorców i użytkowników ta innowacyjna koncepcja ma być promowana jako rozwiązanie dla innych inwestycji w Berlinie.

Drugą ambicją projektu jest integracja z innymi obszarami inwestycyjnymi, które zaczęły się rozwijać po zamknięciu lotniska, jak np. Das Neue Gartenfeld, które również ma powstawać jako smart city, ale z przewagą funkcji mieszkaniowych. Na innym terenie w okolicy inwestuje firma Siemens, zatem projekty te mają szansę się wzajemnie uzupełniać.

W ramach całego założenia o powierzchni 230 ha znajdzie się również dzielnica mieszkaniowa Schumacher Quarter, w której znajdzie się ok. 5 tys. mieszkań dla ponad 10 tys. osób. Będą to lokale różnych typów, w tym mieszkania studenckie oraz mieszkania na sprzedaż i wynajem. Oprócz tego, w nowej dzielnicy znajdą się też obiekty towarzyszące takie jak szkoły, świetlice, obiekty sportowe, obiekty handlowe i dużo zieleni. Na całym terenie dawnego lotniska i okolic będzie obowiązywał prawie całkowity zakaz ruchu samochodowego. Projekt zakłada, że mieszkańcy, pracownicy i studenci będą mogli zostawić swoje auta w tzw. Mobility Hubs, czyli dużych parkingach na obrzeżach strefy, i tam przesiąść się na rowery miejskie lub do transportu publicznego.



3. WIZJA

Wobec wyzwań współczesności, na każdym polu ich adresowania potrzebna jest wizja i odwaga w jej realizacji. W dziedzinie kształtowania przestrzeni życiowej w miastach jest to szczególnie ważne, wobec nagromadzenia problemów i braku prostych recept ich rozwiązania.

Najlepsze miejsce do życia w Europie



Wizja przedsięwzięcia to wizja miasta pełnego życia, bogatego w zjawiska, ludzi i środowisko. Miasta na miarę naszych czasów – powstałego ze zrozumienia naszej pozycji w dziejach świata i relacji względem całości przyrody.

Jest to prawdziwe środowisko życia – nadające sens każdej spędzonej w nim chwili. Jest to miejsce umożliwiające rozwój zarówno indywidualnym mieszkańcom jak i całym rodzinom. Miasto uważne wobec potrzeb dzieci, osób starszych i osób ze szczególnymi potrzebami.

Mimo, że jest nasycone oraz intensywne, nie powstaje w kontrze do natury. Przeciwnie – w pełni ją respektuje. Wyrasta ze zrozumienia środowi-

ska i zachodzących w niej procesów. Wzbogaca relacje człowieka z przyrodą.

Nie cofa się przy tym przed wykorzystaniem zdobyczy technologicznych. Czerpie z bogactwa współczesnej nauki i nadaje jej humanistyczny sens. Odnajduje formę dla trudno uchwytnych zjawisk.

Jest to miasto bezpieczne zarówno w warstwie fizycznej, jak i symbolicznej. Stanowi przestrzeń osadzoną w historii i dającą poczucie przynależności.

Jest to też miejsce, które jest „szczodre” – nie żyje samo dla siebie, ale swoją obecnością przyczynia się do rozwoju większej całości. W szczególności miasta Warszawy, ale także całej Polski.



4. CELE I AMBICJE

Wizja „najlepszego miejsca do życia w Europie” kryształizuje się w szeregu strategicznych celów. Są one wyrazem ambicji w dążeniu do zaspokajania realnych potrzeb i odpowiadania na współczesne wyzwania. Niniejszy dokument formułuje te cele, wskazując na kierunek poszukiwania spełnienia określonej wizji, ale nie determinując jednoznacznie sposobu dojścia do niej. Oto one:



1. MIASTO DLA RODZIN

W dobrym środowisku możemy w pełni rozkwitnąć

Miasto dla rodzin to miasto dla każdego, ale również miasto, w którym każdy jest częścią większej całości, a sprzyjające środowisko pomaga w budowaniu relacji sąsiedzkich i silnych społeczności.

Rodzina stanowi łącznik pomiędzy jednostką a ogółem społeczeństwa. Jest strukturą zakorzeniającą człowieka w zbiorowości i ustanawiającą jego relacje względem innych. Wyznaczenie rodziny jako podstawowego podmiotu i punktu odniesienia dla nowej dzielnicy pozwala zwrócić uwagę zarówno na różnorodne potrzeby poszczególnych osób, jak i na potencjał i potrzebę współpracy.

Projekt modelowej dzielnicy musi uwzględniać trendy demograficzne i gospodarcze, a także z uwagą podchodzić do różnorodnych aktywności i sposobów realizacji jednostek oraz większych

komórek społecznych. Dotyczy to zarówno dostępności różnych usług i funkcji miejskich, jak i form w jakich są realizowane (np. różne modele zamieszkiwania). Przestrzenie miejskie w takim podejściu nie są tylko łącznikami pomiędzy domem, pracą, sklepem i rozrywką, ale stają się integralną częścią życia zachęcającą do aktywności społecznych i fizycznych, budujących poczucie wspólnoty i zdrowie mieszkańców. Istotne jest, żeby przestrzenie te były przyjazne w użytkowaniu dla ludzi o ograniczonej sprawności ruchowej i osób z niepełnosprawnościami.

Tworzenie miejsc przyjaznych rodzinie czyli uwzględniających potrzeby wszystkich pokoleń, jest ważną odpowiedzią na problemy związane ze starzeniem się społeczeństwa oraz buduje po-

tencjał prodemograficzny. Kobiety i mężczyźni zamieszkujący w przyjaznych i bezpiecznych warunkach chętniej i z większym spokojem zdecydują się na posiadanie potomstwa – także liczne.

Wysoki standard dzielnicy nie powinien być czynnikiem zmieniającym ją w enklawę dla zamożnych mieszkańców. Wyważone programy mieszkaniowe oraz dostęp do publicznej infrastruktury społecznej mają zapewnić dostęp dla ludzi mniej zamożnych i integrują ich miejsce zamieszkania w tkance dzielnicy. Jest to istotne nie tylko ze względu na poczucie sprawiedliwości społecznej, ale również dla budowania wspólnoty opartej na silniejszych fundamentach zrozumienia i solidarności międzyludzkiej.

Potencjalne rozwiązania

- › Duża ilość zabudowy mieszkaniowej różnego typu, w różnej formule i w różnym segmencie cenowym
- › Zróżnicowane typologie mieszkań dostosowane do różnych potrzeb. Od kawalerek i domów jednorodzinnych po co-living
- › Równo rozdysponowane usługi publiczne – szkoły, przedszkola, przychodnie zdrowia etc.
- › Przestrzenie publiczne i pół-publiczne dostępne dla ludzi z ograniczeniami ruchowymi
- › Place zabaw i parki przyjazne i bezpieczne dla dzieci
- › Zagospodarowanie sprzyjające zdrowemu trybowi życia.
- › Układy zabudowy mieszkalnej i otwory okiennych zaprojektowane tak, aby zapewnić sąsiedzki nadzór na ulicach i we wspólnych podwórkach
- › Mieszkania spełniające wymogi projektowania uniwersalnego
- › Dostępność przyrody i przestrzeni publicznych
- › Obiekty publiczne sprzyjające budowaniu lokalnych społeczności takie jak domy kultury i biblioteki
- › Atrakcyjne i zróżnicowane meble miejskie, m.in. ławki, leżaki, stoły szachowe
- › Obiekty sportowo-rekreacyjne, np. otwarte baseny
- › Obiekty kultu religijnego oraz nekropolie
- › Przestrzenie dla sportu indywidualnego i zespołowego
- › Ogrody sąsiedzkie
- › Oświetlenie poprawiające bezpieczeństwo pieszych na drodze oraz w miejscach odludnych



2. MIASTO 5-MINUTOWE

Żyjemy lokalnie w sercu metropolii

Miasto 5-minutowe to koncepcja urbanistyczna zakładająca nasycenie terenu różnymi funkcjami tak, aby każdy mieszkaniec mógł w odległości odpowiadającej pięciominutowemu spacerowi (ok. 400-500 m) dotrzeć do podstawowych funkcji publicznych i komercyjnych oraz komunikacji miejskiej. Idea miasta 5-minutowego zrywa z rygorystycznym strefowaniem funkcji miejskich, generującym potrzeby codziennych przemieszczeń między miejscem zamieszkania i miejscem pracy. Skłania ku mieszanemu różnym przeznaczeń w taki sposób, by zapewnić pełny i kompleksowy program miejski w ramach niewielkich jednostek sąsiedzkich. Idea ta występuje w kilku wariantach „czasowych” – w szczególności miasta 5-, 10-, 15- i 20-minutowego. Próg 20 minut uznawany jest za maksymalny, poniżej którego mieszkańcy miast są

skłonni do pieszego załatwiania podstawowych potrzeb poza domem. Co do istoty, idea ta nie jest niczym nowym, gdyż w dużej mierze wzorowana jest na sposobie funkcjonowania miast tradycyjnych. Jednak w stosunku do sposobu planowania miast XX-wiecznych, który polegał na separowaniu miejsc pracy, zamieszkania i rozrywki, jest to istotna odmiana. Obecnie miasto z ustalonymi maksymalnymi odległościami między terenami zamieszkiwania i podstawowymi funkcjami jest koncepcją powszechnie przyjętą jako dobry standard i kierunek polityki planistycznej większości miast na świecie. Na potrzeby nowej dzielnicy konieczne będzie stworzenie dokładnego standardu dostępności, określające maksymalne dystanse dla poszczególnych grup funkcji i obiektów, a także sposoby ich mierzenia.

Podstawowym wymogiem miasta kilkuminutowego jest mieszanie różnych funkcji miejskich. Zbliżenie najważniejszych usług do miejsc zamieszkania ożywia osiedla i poprawia warunki życia. Skutkiem takiego planowania jest ułatwiony dostęp z miejsc zamieszkania do miejsc pracy i rekreacji oraz innych obiektów realizujących potrzeby społeczne. Ogranicza to intensywność przemieszczenia na co dzień i buduje bardziej zrównoważony model funkcjonowania miasta. Na terenach Okęcia zintegrowane planowanie w skali dzielnicy miejskiej umożliwia odpowiednio wczesny podział obszaru na zróżnicowane jednostki miejskie, zapewniające dostęp do minimum funkcji gwarantujących pełną realizację idei miasta 5-minutowego. Dostosowana do tej idei będzie również strategia etapowania projektu, zakładająca powstawanie kompletnych jednostek przestrzennych. Jednocześnie miasto 5-minutowe wymaga uważnego, precyzyjnego planowania miksu funkcjonalnego, w celu uniknięcia konfliktów i problemów w funkcjonowaniu zróżnicowanej zabudowy.

Potencjalne rozwiązania

- › Mix use – zróżnicowane funkcje zabudowy w obrębie nowej dzielnicy. Funkcje wyższego rzędu (np. hala sportowa, laboratorium naukowe) rozdysponowane w obrębie całości terenu. Funkcje „codzienne” (mieszkania, biura, placówki edukacyjne, sklepy, przychodnie, parki i skwery etc.) rozdysponowane dość równomiernie w ramach mniejszych jednostek podziału (np. kilka kwartałów, osiedle)
- › Gęsta sieć komunikacyjna – niewielkie kwartały – nie większe niż 100 x 200 m.
- › Gęsta sieć dróg rowerowych i połączeń pieszych – także niezależnych od dróg i ulic (np. alejki parkowe, skróty przez kwartały)
- › Wydajny transport publiczny – linie tramwajowe, autobusowe oraz kolej aglomeracyjna
- › Aktywne partery usługowe – jak najwięcej handlu i usług zlokalizowanych w najniższej kondygnacji zabudowy mieszkaniowej i biurowej
- › Przestrzeń dla MŚP w zabudowie mieszkaniowej – zapewnienie przestrzeni biurowej do wynajęcia w obrębie budynków mieszkalnych w formie np. pomieszczeń na parterze, pawilonu w podwórzu, plomby w zabudowie
- › Dostępność zieleni w postaci parków miejskich i kieszonkowych, zielonych skwerów i ciągów komunikacyjnych, a także ogrodów biocenotycznych
- › Bazariki i niewielkie domy towarowe – rozdysponowanie obiektów handlu wśród zabudowy. Nie tworzenie wielkich centrów handlowych (Galerii) drenujących handel z dużych obszarów
- › Miasto zwarte – przyjęcie średnich i wysokich parametrów intensywności zabudowy oraz zastosowanie tradycyjnych typologii urbanistycznych i architektonicznych takich jak kwartały, pierzeja, kamienica



3. MIASTO W HARMONII Z NATURĄ

Żyjemy w zgodzie z naturą i jesteśmy za nią odpowiedzialni

Wszelka działalność człowieka, a w szczególności wiążąca się z przekształcaniem fizycznej przestrzeni, musi odnosić się do natury i pozostawać w harmonii z nią. Wynika to z odpowiedzialności ludzkości za planetę, ale też z racjonalnego myślenia o wykorzystywaniu zasobów. Harmonia z naturą oznacza dogłębne zrozumienie miejsca, które ma zostać przekształcone oraz działanie zgodne z jego logiką, a nie, jak często bywa, wbrew niej. Logika ta przejawia się w wielu jej aspektach – przede wszystkim w strukturze geologicznej, układzie hydrologicznym, elementach przyrody ożywionej i nieożywionej, lokalnym klimacie, powiązaniach przyrodniczych, ruchach powietrza i cyklach natury.

Umiejętne wykorzystanie elementów naturalnego środowiska może przyczynić się do wielu korzyści praktycznych i ekonomicznych. Budowanie w zgodzie z naturą będzie łatwiejsze, tańsze, a także często bardziej atrakcyjne. Wiele elementów natury, takich jak np. las czy naturalny ciek wodny stanowią bardzo pożądany składnik środowiska mieszkaniowego, przyczyniający się do poprawy warunków życia w danym rejonie, a także wzrostu wartości nieruchomości.

Coraz częściej i chętniej ludzie dostrzegają również potencjał produkcyjny jaki niesie za sobą przyroda w postaci upraw miejskich. Zarówno w modelu klasycznym, kultywowanym od tysięcy lat, jak również z wykorzystaniem nowych technik (np. hydroponika, farmy wertykalne).

Inspiracje oraz korzyści wypływające ze zrozumienia mechanizmów i materiałów naturalnych idą dalej i mogą stać się podstawą ekologicznego budownictwa. Budynki powstające w oparciu o taką wiedzę wykorzystują procesy naturalnego ogrzewania, przewietrzania i chłodzenia. Ogranicza to nie tylko koszty użytkowania, ale również emisję zanieczyszczeń, CO₂, oraz podnosi komfort i higienę zamieszkiwania.

Poza oszczędnością zasobów, naturalne rozwiązania projektowe mają potencjał edukacyjny. Obrazowo pokazują one podstawowe procesy fizyczne, chemiczne czy biologiczne i pozwalają użytkownikom (w szczególności młodym) lepiej zrozumieć świat.

Potencjalne rozwiązania

- › Naturalny (zrenaturalizowany) Potok Służewiecki
- › Miejskie mokradła – zachowanie podmokłych terenów w obrębie zagospodarowania w celu umożliwienia naturalnej regulacji mikroklimatu
- › Ciągłe korytarze napowietrzające – zachowanie pasm poprawiających bonitację i wymianę powietrza w mieście
- › Ciągłe powiązania ekologiczne – utrzymanie i utworzenie pasm umożliwiających migracje różnych gatunków zwierząt oraz zapewniających niezakłócone i atrakcyjne doświadczenie dla korzystających z nich mieszkańców

- › Ochrona istniejących cennych zasobów przyrodniczych. Nasadzenie rodzimych gatunków drzew, krzewów i zieleni niskiej
- › Lokalnie wytwarzane pożywienie – np. farmy miejskie, sady i ogrody warzywne, pasieki miejskie
- › Redukcja zanieczyszczenia światłem – odpowiednio dobrane uliczne oświetlenie oraz precyzyjna iluminacja obiektów
- › Gospodarka zamkniętego obiegu – oszczędne zużywanie dóbr, efektywne ich wykorzystywanie, odnawianie i recykling
- › Naturalne ogrzewanie – m.in. projektowanie odpowiednich przegród budowlanych oraz stosowanie pomp i wymienników ciepła
- › Rozwiązania pasywne minimalizujące potrzebę klimatyzacji wewnątrz pomieszczeń mieszkalnych i biurowych (np. usytuowanie obiektów, brise-soleil, odpowiednio dobrana wielkość okien)
- › Budownictwo drewniane – stosujące możliwie nieprzetworzone produkty drewniane, zarówno do głównej struktury nośnej, jak i warstw wykończeniowych
- › Zacienione i zazielenione przestrzenie publiczne przeciwdziałające zjawisku wyspy ciepła.
- › Nieużytki i rezerwy – celowe pozostawienie dużej części terenu jako niezagospodarowanej i zarośniętej dziką roślinnością, np. łąką



4. MIASTO – WĘZŁ TRANSPORTU WARSZAWSKIEGO

Jesteśmy łatwo dostępni – zapewniamy dostęp innym

Dzielnica zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju powinna przyczynić się do poprawy warunków komunikacyjnych w obszarze przekraczającym znacznie jej granice. Oznacza to, że powinna uwzględniać rozwiązania usprawniające transport publiczny i indywidualny.

Lokalizacja Okęcia na skraju miasta, w sąsiedztwie głównych arterii oraz linii kolejowych (także z potencjałem rozbudowy), predestynuje ten rejon do funkcji węzła przesiadkowego spajającego ruch napływający do Warszawy z komunikacją miejską. Korzyści wynikające z zastosowania strategii komunikacji opartej o taki schemat są nie do przecenienia. Zaczynając od zdrowia i bezpieczeństwa ludzi, poprzez ekologię, ekonomię,

oszczędność czasu i wiele innych, po mniejsze frustracje związane z kongestią drogową. Plany związane z rozwojem Warszawskiego Węzła Kolejowego stwarzają nowy potencjał poszerzający możliwości połączeń koleją aglomeracyjną, stanowiącą obok metra najbardziej wydajny środek komunikacji zbiorowej w mieście.

Istniejąca infrastruktura polotniskowa, w szczególności parkingi wielopoziomowe i terenowe oraz połączenia drogowe, przystanek kolei i dworzec autobusowy są elementami mogącymi zbudować kompletny program funkcjonalny węzła przesiadkowego. Stworzenie możliwie krótkich i czytelnych połączeń między wszystkimi dostępnymi i planowanymi środkami transportu

(z uwzględnieniem ruchu rowerowego, mikromobilności oraz autonomicznych pojazdów kołowych, szynowych i latających) może być kluczem do znacznego poprawienia warunków komunikacji w mieście. Sprawny i znacząco tańszy od samochodowego model komunikacji publicznej będzie zachętą do przesiadki na szybsze i bardziej ekologiczne środki transportu.

Potencjalne rozwiązania

- › Kolej aglomeracyjna – element linii kolejowej Parzniew – Grójec – Warszawa
- › Połączenie z kolejową Nową Linią Średnicową w wariantcie NS, z połączeniem z dworcem Warszawa Gdańska lub Warszawa Wileńska
- › Węzeł przesiadkowy łączący różne środki transportu
- › Wykorzystanie dużej bazy parkingowej zlokalizowanej blisko stacji kolejowych jako P&R
- › Vertiport i infrastruktura pojazdów eVTOL
- › Lokalny dworzec autobusowy – możliwość zachowania aktualnie funkcjonującego dworca przy lotnisku do obsługi kierunków południowych (w szczególności kierunek Radomski)
- › Drogi rowerowe rozprowadzające, będące łącznikami dużych szlaków w obrębie miasta



5. INTELIGENTNE MIASTO

Mądre zarządzanie z wykorzystaniem technologii

Idea inteligentnego miasta (smart city) od dekad stanowi oś procesów rozwojowych, zarówno w wielomilionowych metropoliach Azji, jak i zrównoważonych europejskich miastach, skupionych wokół podnoszenia jakości życia mieszkańców.

Wypracowano silnie zróżnicowane znaczenia tego pojęcia – od idei partycypacyjnego zarządzania rozwojem, opartego o dane i dowody, pozwalającego na podejmowanie i ewaluację optymalnych decyzji, po technokratyczne wizje miast zarządzanych przez sztuczną inteligencję, której “oczami” jest system czujników i powszechne korzystanie z Internetu rzeczy.

Proces decyzyjny w inteligentnym mieście opiera się o dostęp do danych, pozwalających na sformułowanie, przyjęcie i wdrożenie optymal-

nych decyzji i kierunków rozwoju oraz ocenę ich skuteczności. Technologia wspiera ten proces, zapewniając gromadzenie i przetwarzanie danych oraz proponując optymalne rozwiązania. W ograniczonym zakresie procesy zarządzania mają charakter zautomatyzowany (np. optymalizacja wykorzystania energii, systemy sygnalizujące niebezpieczeństwo).

Miasta inteligentne budzą zastrzeżenia i obawy związane z eliminowaniem czynnika ludzkiego oraz nadmiernym gromadzeniem danych. Odpowiedzią na to jest budowanie takich systemów decyzyjnych, które nie tylko zagwarantują udział społeczeństwa, ale wręcz go zwiększą. Miasto inteligentne zapewnia dostęp do informacji dotyczących działania infrastruktury technicznej,

transportowej, społecznej oraz usług komercyjnych (Open Data), za pośrednictwem aplikacji dających równocześnie możliwość korzystania z części tych usług zdalnie.

Rozwiązania inteligentnego miasta nie są celem samym w sobie, ale służą do osiągnięcia celów polityk istotnych z perspektywy urbanizacji – w szczególności klimatycznej, transportowej, zdrowotnej i bezpieczeństwa. Dwa trendy zasługują na szczególną uwagę. Pierwszym jest dążenie do minimalizacji wpływu działalności człowieka na środowisko (element zrównoważonego rozwoju), dyktowany zarówno dbałością o dobrobyt społeczeństw, co przejawia się walką z emisją zanieczyszczeń oraz zmianami klimatycznymi jak i samą troską o przyrodę. Drugim, częściowo powiązanim, jest rozwój autonomicznych pojazdów przewidywanych jako kolejny przełomowy krok na drodze rozwoju środków transportu.

Poprzez rozwój innowacyjnych przedsiębiorstw i infrastruktury je wspierającej, modelowa dzielnica może oddziaływać na szersze otoczenie wytwarzając produkty i idee, które przyczynią się do postępu Warszawy i Polski na polu nowych technologii. Okęcie, poprzez swoją lokalizację i istniejące zagospodarowanie posiada potencjał, żeby stać się istotnym ośrodkiem rozwoju.

Potencjalne rozwiązania

- › Szerokopasmowy internet o wysokich parametrach
- › Sensory rejestrujące na bieżąco parametry środowiskowe i sposoby korzystania z przestrzeni miejskich przy zachowaniu prywatności, np. z wykorzystaniem technologii blockchain
- › Bieżący monitoring parametrów użycia mediów powiązany z mechanizmami optymalizującymi
- › Dwustronny system ładowania pojazdów elektrycznych (możliwość oddawania mocy do sieci przez pojazdy elektryczne w okresach szczytu zużycia)
- › Automatyczne alarmowanie o zagrożeniach z wykorzystaniem systemów uczących się (AI)
- › Monitoring stanu infrastruktury technicznej
- › Aplikacje dla mieszkańców informujące o zmianach w funkcjonowaniu miasta, ważnych wydarzeniach i dostępnych aktywnościach
- › Infrastruktura dostosowana dla autonomicznych pojazdów kołowych i szynowych
- › Vertiport i korytarze powietrzne dla bezzałogowych i pasażerskich statków powietrznych



6. MIASTO BEZPIECZNE I ODPORNE

Jesteśmy bezpieczni – nawet w trudnych czasach

Wydarzenia ostatnich lat – w szczególności pandemia Covid-19 i pełnowymiarowa agresja Rosji na Ukrainę, pokazały, że poczucie bezpieczeństwa, w którym pozostawała Europa przez ostatnie dziesięciolecie, jest bardzo kruche i ulotne. Wydarzenia te przypomniały Europejczykom, że podejmowanie środków bezpieczeństwa na wypadek kataklizmów, epidemii i innych gwałtownych zdarzeń, jest wyrazem rozsądku, a nie paniki.

Obecnie, w poczuciu zagrożenia, zaczynamy patrzeć na kraje takie jak Izrael czy Finlandia, które od lat rozwijają złożone elementy polityki bezpieczeństwa militarnego, np. nie przestając rozwijać technologii budownictwa obronnego i schronów bombowych.

Kolejnym procesem nakazującym zmianę myślenia o urbanizacji jest ocieplanie się klimatu i rosnące zagrożenie kataklizmami naturalnymi. Do coraz częściej występujących, znanych w Polsce powodzi, susz i pożarów ostatnio dołączyły takie zjawiska jak silne wiatry i trąby powietrzne.

Przeciwdziałanie trudnym lub niemożliwym do przewidzenia zdarzeniom dotyczy w podobnym stopniu wykształcenia odpowiednich procedur, co fizycznego przystosowania przestrzeni. Do rozwiązań fizycznych należą między innymi środki małej retencji, pozwalające stosownie niskim kosztem zmniejszać negatywne konsekwencje powodzi i susz. Innym sposobem jest projektowanie budynków i budowli tak, żeby kataklizm nie niszczył ich w znacznym stopniu lub żeby mo-

gły być w zależności od potrzeby demontowane (np. budynki modułowe) lub elastycznie zmieniać przeznaczenie.

Potencjalne rozwiązania

- › Elastyczne rozwiązania budowlane np. konstrukcje modułowe
- › Mała retencja – tereny niezabudowane do gromadzenia nadmiaru wód, rowy, stawy, mokradła, place wodne
- › Design for exceedance – projektowanie budynków i budowli tak, żeby służyły minimalizowaniu kosztów kataklizmów, np. drogi jako rzeki ograniczające rozlewanie się wody podczas powodzi

- › Wykorzystanie technologii monitoringu inteligentnego miasta
- › Obiekty mogące zmienić funkcję w sytuacji kryzysowej
- › Szeroki wachlarz alternatyw transportowych, zabezpieczający ewakuację i dostawy w sytuacjach kryzysowych
- › Schrony o różnej kategorii pod budynkami
- › Elementy wyposażenia miejskiego (słupki, meble, murki) ograniczające lub regulujące ruch samochodowy
- › Oświetlenie miejskie funkcjonujące niezależnie od zasilania sieciowego.
- › Lokalna infrastruktura miejska (np. mała elektrownia lub farma wiatrowa)



7. MIASTO ŚWIADOME SWOICH KORZENI

Jesteśmy częścią historii i budujemy historię

Tożsamość człowieka w znacznej mierze determinowana jest przez miejsce jego życia. To miejsca urodzenia lub zamieszkania sprawia, że definiujemy się jako Polacy, co następnie przekłada się w dużym stopniu na światopogląd i system wartości.

Miejsca, mając moc kształtowania tożsamości swoich mieszkańców, także jej potrzebują. Autentyczna tożsamość miejsca tworzy się przez lata, i choć można na nią wpływać poprzez budowanie narracji i celowe działania, to nie podlega ona naszej pełnej kontroli. Najważniejsze cechy mogące budować tożsamość miejsca to jego historia oraz wyjątkowość odróżniająca je od otoczenia i wkomponowująca w szeroki kontekst przestrzenny. Historia miejsca, zwłaszcza

jeśli wiąże się z pozytywną marką jest bardzo cennym zasobem, który można wykorzystać do wzbogacenia jego tożsamości.

W przypadku terenów Lotniska im. Chopina można mówić o ugruntowanej istniejącej tożsamości i to wielowątkowej. Najsilniejszym jej elementem jest funkcja lotniskowa. W całej Polsce nazwa „Okęcie” kojarzy się z lataniem. Powiązanie to utrwalone zostało również w kulturze (np. filmach i literaturze), co powoduje, że będzie ono trwałe, nawet w sytuacji zaprzestania funkcjonowania portu lotniczego. Dziedzictwo to może być wykorzystywane zarówno poprzez lokalizację nowych funkcji związanych z lotnictwem jak i też poprzez zachowanie śladów przestrzennych – np. obecnych dróg startowych.

Innym elementem historycznym jest przebiegający przez teren pierścień fortów XIX-wiecznej Twierdzy Warszawa. Jeden z nich znajduje się na samym terenie opracowania (Zbarż), a drugi tuż przy jego zachodniej granicy (Okęcie).

Wyjątkowość dzielnicy, która wynikać będzie przede wszystkim z jakości zagospodarowania i dostosowania do najważniejszych potrzeb społeczeństwa, może być uzupełniana przez specjalne obiekty, stanowiące atrakcję nie tylko w skali miasta, ale także regionu lub całego kraju. Budynki o wyjątkowych funkcjach i formie w Warszawie już z racji swojej stołeczności będą zyskiwały rangę krajową. Możliwości terenowe Okęcia oraz skomunikowanie z ważnymi rejonami miasta dają duży potencjał zarówno dla obiektów nauki, sportu i kultury jak i administracji państwowej.

Zarówno zasadność funkcjonalna takich obiektów, jak i skala ich realizacji oraz koszty z tym związane, powinny zostać przedmiotem szczegółowych analiz w celu uniknięcia efektu rozrzutnej i nastawionej na powierzchowny efekt polityki rozwojowej, która będzie nierentowna i negatywnie odbierana przez społeczeństwo.

Potencjalne rozwiązania

- › Zachowanie i nowe zastosowanie dla istniejących budynków lotniskowych (terminal, hangary, budynki biurowe)

- › Zachowanie i wkomponowanie w nowy układ urbanistyczny części dróg, pasów startowych oraz placów manewrowych dla samolotów
- › Kreowanie nowego układu urbanistycznego w oparciu o istniejący, m.in. zachowanie śladów lotniskowego układu obwodowego
- › Rewitalizacja zabytkowych fortów i wyeksponowanie ciągłości układu pierścienia fortów
- › Projekt zagospodarowania dwóch ważnych arterii wjeżdżających do Warszawy (ul. Pilotów i al. Krakowska) stanowiących bramy miasta
- › Nawiązanie do polskiej tradycji integracji zabudowy z przestrzeniami zielonymi (polskie miasteczko, folwark)
- › Zastosowanie cennych rozwiązań wypracowanych przez „polską szkołę architektury i urbanistyki”, w tym w szczególności zdobyci polskiego modernizmu (Gdynia, Żoliborz etc.)
- › Lokalizacja muzeów i terenowych ekspozycji np. archeologicznej, historycznej etc.
- › Lokalizacja obiektów wyjątkowych w skali polski, np. dużej hali sportowej (na ok. 20 000 widzów)
- › Lokalizacja budynku-ikony o wyrazistej formie, zaprojektowanego w wyniku międzynarodowego konkursu architektonicznego



5. WARUNKI REALIZACJI CELÓW

Bezprecedensowa skala projektu – terytorialna oraz czasowa – generuje liczne ryzyka na każdym etapie przygotowania i realizacji. Ich minimalizowaniu służyć mogą poniższe warunki organizacyjne, finansowe i regulacyjne, gwarantujące powodzenie przedsięwzięcia.

Równowaga korzyści dla społeczeństwa i gospodarki

Celem przedsięwzięcia jest generowanie korzyści społecznej i gospodarczej, w miejsce maksymalizacji zysku z intensywnej sprzedaży gruntów publicznych. Wielkość publicznego zasobu gruntów na terenach polotniskowych jest bezprecedensowa w skali polskich miast i należy go traktować jako wyjątkowe dobro publiczne, służące do osiągnięcia szeregu celów. Przede wszystkim, stworzenia wyjątkowej w skali Europy dzielnicy, cechującej się wysoką jakością życia i możliwościami dla transformacji polskiej gospodarki. Publiczna własność gruntów inwestycyjnych pozwala na prowadzenie aktywnej polityki nieruchomościowej w miejsce biernej postawy prowadzącej się do reagowania na działania komercyjnych inwestorów.

Zyski generowane ze stopniowej sprzedaży nieruchomości lub innej formy ich przekazania pod zabudowę, przeznaczone będą co do zasady na zarządzanie wykonaniem masterplanu oraz realizację kolejnych etapów przedsięwzięcia.

W ramach aktywnej polityki gruntowej możliwe jest również dokonywanie zamian nieruchomości w celu osiągnięcia istotnych z perspektywy Skarbu Państwa oraz M. st. Warszawy celów publicznych poza terenami Okęcia.

Etapowanie przedsięwzięcia

Przeobrażenie przestrzenne obszaru o powierzchni sięgającej 1100 hektarów będzie przebiegać etapowo. Etapowanie dotyczyć będzie zarówno realizacji inwestycji infrastrukturalnych (drogowych, kolejowych, tramwajowych), jak i rozpoczynania procesu komercjalizacji lub realizacji zabudowy na poszczególnych obszarach. Rozważne etapowanie przedsięwzięcia umożliwia określenie pośrednich sposobów wykorzystania terenów polotniskowych, przede wszystkim na cele rekreacji i sportu. Elementy budowlane lotniska mogą w okresie pośrednim również zostać wykorzystane na te cele.

Traktowanie gruntów publicznych jako długofalowego „banku ziemi” prowadzi również do konkluzji, że celowe jest pozostawienie decyzji o przyszłym zagospodarowaniu kolejnych etapów przedsięwzięcia na perspektywę kilkudziesięcioletnią (kolejnym pokoleniom).

Elastyczny masterplan

Podstawą realizacji przedsięwzięcia będzie masterplan obejmujący całość obszaru przedsięwzięcia (megakwartału Okęcia), tj. ponad 1000 hektarów. Masterplan będzie dokumentem o elastycznym charakterze, wyznaczającym ramy czasowe i przestrzenne kolejnych etapów realizacyjnych oraz określającym warunki brzegowe gwarantujące osiągnięcie celów i ambicji projektowych.

Zarządzanie realizacją masterplanu stanowić będzie proces ciągłej analizy, czy założona całość przedsięwzięcia stanowi optymalny wariant jego realizacji, czy też – w związku ze zmianą złożonych uwarunkowań rozwijającego się miasta – konieczna jest modyfikacja pierwotnie założonego planu. Przykładowo: zmiany w obrębie przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych na terenie przedsięwzięcia stanowić mogą kluczowy czynnik wymuszający rewizję przyjętego etapowania. To samo dotyczyć może zmieniającej się polityki miasta w odniesieniu do kwestii klimatycznych.

Masterplan służyć będzie również jako narzędzie komunikowania podstawowych założeń przedsięwzięcia (misji, wizji, ambicji projektowych) wobec świata zewnętrznego – złożonego układu osób, społeczności oraz instytucji o często sprzecznych interesach, których pogodzenie jest odpowiedzialnością podmiotu publicznego.

Stabilny model finansowy

Publiczna własność gruntów Okęcia umożliwia realizację przedsięwzięcia w oparciu o stabilny model finansowy, w którym wydatki na uzbrojenie gruntów i inne zadania publiczne (finansowanie w całości bądź części przez Państwo) równoważone są przychodami ze sprzedaży gruntów komercyjnych. Osiągnięciu tego celu służy odpowiednie etapowanie i oparcie planu realizacji o szczegółowe analizy wykonalności i rentowności inwestycji. Przychody Skarbu Państwa z tytułu gruntów inwestycyjnych można na poziomie regulacyjnym powiązać z określonym zadaniem publicznym, w szczególności związanym z realizacją programów mieszkaniowych (np. liczne programy mieszkaniowe realizowane przez BGK). Zakładany cel nie maksymalizuje krótkoterminowych zysków, oferując w to miejsce model zrównoważony, oparty o etapowe uruchamianie terenów inwestycyjnych.

Istotnym elementem stabilnego modelu finansowego jest transparentne określenie poziomu partycypacji inwestorów komercyjnych w kosztach infrastruktury technicznej i społecznej na terenie inwestycji, optymalnie w formie zaplanowania tych kosztów dla całego etapu przedsięwzięcia. Stworzy to nową jakość w relacjach publiczno-prywatnych na rynku nieruchomości, zapewniając zrównoważony udział w zyskach i kosztach przedsięwzięcia. Czytelny model podziału odpowiedzialności dotyczyć będzie również relacji Skarb Państwa – M. st. Warszawa.

Zarządzanie przez wyspecjalizowany podmiot

Skala przedsięwzięcia, odpowiadająca przestrzeni dzielnicy Warszawy, skłania do poszukiwania modelu zarządzania terenem na każdym etapie jego przygotowania, realizacji i użytkowania, który pozwoli na efektywne i elastyczne wdrażanie innowacji oraz reagowanie na potrzeby rozwijającego się projektu. Odpowiedzią na te potrzeby jest konsekwentna rozbudowa grupy kapitałowej CPK o spółkę celową, której podstawowym zadaniem będzie realizacja długofalowej wizji rozwojowej zawartej w masterplanie przedsięwzięcia. Podstawowymi zadaniami podmiotu będzie dialog z interesariuszami, monitorowanie i ewaluacja realizacji masterplanu, przygotowanie kolejnych etapów przedsięwzięcia do realizacji oraz zarządzanie wybranymi usługami i procesami publicznymi (w szczególności gospodarką gruntami, danymi publicznymi). Zakładany model funkcjonowania podmiotu przewiduje równoważenie wydatków z wpływami z nieruchomości publicznych, przekazywanych deweloperom komercyjnym.

Dostosowane otoczenie regulacyjne

Przedsięwzięcie tej skali stanowi doskonałą okazję do stworzenia i przetestowania nieobecnych (a wielokrotnie postulowanych) w polskim systemie prawnym rozwiązań dla zorganizowanych procesów inwestycyjnych. Dotyczy to przede wszystkim możliwości powołania operatora dla procesu planowania, realizacji i użytkowania inwestycji składających się na zagospodarowanie terenu. Operator powinien posiadać czytelny zakres kompetencji względem innych władz publicznych, w ramach podziału na zasadnicze decyzje planistyczne (kompetencja organu samorządu, Rady Ministrów) oraz decyzje o charakterze wykonawczym (np. plany szczegółowe zagospodarowania, zezwolenia i umowy urbanistyczne – domena operatora);

- › ram prawnych dla transparentnej współpracy z inwestorami prywatnymi, w tym podziału kosztów zewnętrznych urbanizacji w oparciu o formułę stałą (opłata infrastrukturalna) bądź adaptowalną w zakresie rodzaju świadczeń (umowa urbanistyczna);
- › efektywnych procedur planistycznych, odróżniających zasadnicze rewizje aktów planistycznych od korekt o drugorzędym charakterze – w tym zakresie możliwe rozróżnienie poziomów aktów planowania bądź upoważnienie do udzielania odstępstw od regulacji urbanistycznych;
- › możliwości elastycznego działania w przypadku złożonych technicznie projektów inwe-

stycyjnych, obejmujących np. zróżnicowaną własność warstwową

- › możliwość programowego odstępstwa od warunków technicznych, którym powinny odpowiadać budynki, co pozwoli na eksperymentowanie w zakresie architektury i budownictwa

Partycypacja i kreatywność społeczna

Przygotowanie i realizacja przedsięwzięcia odbędzie się przy szerokim udziale społeczeństwa – przede wszystkim mieszkańców Warszawy, ale skala projektu wskazuje na zasadność zaangażowania w działania partycypacyjne również mieszkańców Polski.

Koncepcja planistyczna wypracowana wspólnie z interesariuszami kładzie większą wagę na oczekiwania społeczne odnośnie zagospodarowania terenu Okęcia oraz wsparcie inicjatyw oddolnych dotyczących życia i rozwoju dzielnicy. Szeroka partycypacja społeczna jest standardem w tak dużych projektach, pozwala na lepsze dopasowanie rozwiązań do potrzeb oraz ogranicza ne-

gatywny odbiór przedsięwzięcia. Pozwala również na prowadzenie szerokich działań informujących mieszkańców Warszawy (i Polski) o założeniach projektu. Szczegółowy standard partycypacji określi osobny dokument, przewidujący np. zakres zastosowania takich narzędzi jak warsztaty charrette.

Wiele pozytywnych rezultatów może być wypracowanych nie tyle w drodze optymalizacji, co kreatywnego projektowania. Szeroki udział twórców w procesach podejmowania decyzji na różnych poziomach może prowadzić do osiągnięcia pozytywnych rezultatów w obszarach od planowania urbanistycznego do projektowania w skali poszczególnych przestrzeni publicznych – ich wyposażenia i rozwiązań kompozycyjnych. Rodzi to również potencjał do wypracowania wyjątkowych rozwiązań budujących pozytywny odbiór projektu.

Proces przygotowania i realizacji przedsięwzięcia na terenach polotniskowych Okęcia będzie wpisywał się w ideały Nowego Europejskiego Bauhausu - programu Komisji Europejskiej mającego na celu integrację celów społecznych, ekologicznych i kulturowych.

