



WYDZIAŁ
ARCHITEKTURY

Imię i nazwisko studenta: -

Nr albumu: -

Poziom kształcenia: studia drugiego stopnia

Forma studiów: stacjonarne

Kierunek studiów: Gospodarka przestrzenna

Specjalność: Zintegrowane Zarządzanie Strefą Przybrzeżną

PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

Tytuł pracy w języku polskim: Dzielnica dobrego życia jako model przekształcenia terenów poportowych. Na przykładzie Wyspy Portowej w Gdańsku.

Tytuł pracy w języku angielskim: The Good Life District as a model for the transformation of post-port areas. On the example of the Port Island in Gdańsk.

Opiekun pracy: -

OŚWIADCZENIE dotyczące pracy dyplomowej zatytułowanej:
Dzielnica dobrego życia jako model przekształcenia terenów poportowych.
Na przykładzie Wyspy Portowej w Gdańsku.

Imię i nazwisko studenta: -
Data i miejsce urodzenia: -
Nr albumu: -

Wydział: Wydział Architektury
Kierunek: Gospodarka przestrzenna

Poziom kształcenia: studia drugiego stopnia
Forma studiów: stacjonarne
Typ pracy: praca dyplomowa magisterska

1. Oświadczenie dotyczące samodzielności pracy

Świadoma(y) odpowiedzialności karnej z tytułu naruszenia przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2509, z późn. zm.) i konsekwencji dyscyplinarnych określonych w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1571, z późn. zm.),¹ a także odpowiedzialności cywilnoprawnej oświadczam, że przedkładana praca dyplomowa została opracowana przeze mnie samodzielnie.

Niniejsza praca dyplomowa nie była wcześniej podstawą żadnej innej urzędowej procedury związanej z nadaniem tytułu zawodowego.

Wszystkie informacje umieszczone w ww. pracy dyplomowej, uzyskane ze źródeł pisanych i elektronicznych, zostały udokumentowane w wykazie literatury odpowiednimi odnośnikami zgodnie z art. 34 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych.

2. Oświadczenie o stosowaniu narzędzi GenAI

wykorzystywałam/wykorzystywałem narzędzia o potencjalnie niskim stopniu ingerencji

Oświadczam, że treści wygenerowane przy pomocy GenAI poddałam / poddałem krytycznej analizie i zweryfikowałam / zweryfikowałem.

-

Data i podpis lub uwierzytelnienie w portalu uczelnianym Moja PG

*) Dokument został sporządzony w systemie teleinformatycznym, na podstawie §15 ust. 3b Rozporządzenia MNiSW z dnia 12 maja 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie studiów (Dz.U. z 2020 r. poz. 853). Nie wymaga podpisu ani stempla.

¹ Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce:

Art. 312. ust. 3. W przypadku podejrzenia popełnienia przez studenta czynu, o którym mowa w art. 287 ust. 2 pkt 1–5, rektor niezwłocznie poleca przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego.

Art. 312. ust. 4. Jeżeli w wyniku postępowania wyjaśniającego zebrany materiał potwierdza popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 5, rektor wstrzymuje postępowanie o nadanie tytułu zawodowego do czasu wydania orzeczenia przez komisję dyscyplinarną oraz składa zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa.

STRESZCZENIE

Problem podjęty w pracy dotyczy stworzenia modelu dzielnicy *dobrego życia* na terenie poportowym oraz weryfikacji jego stosowności poprzez próbę sporządzenia strategii rozwoju dzielnicy bazującej na jego założeniach. Celem jest postawienie odpowiedzi na zagadnienie, jak planować, zagospodarowywać i zarządzać przemysłowymi przestrzeniami waterfrontowymi, aby charakteryzowały je wysokie wartości wskaźników określających jakość życia. Konieczne jest do tego zdefiniowanie, czym jest *dobre życie*. Praca rozpoczyna się od omówienia pojęcia jakości życia oraz analizy cenionych wskaźników jakości życia społeczeństw, jako narzędzi diagnostycznych. Następnie omówione zostają trzy opracowane już koncepcje miast *dobrego życia*, będące wzorcowymi rozwiązaniami bardziej ogólnego problemu – odnoszącego się nie tylko do terenów nadwodnych. W kolejnym etapie przedstawione zostają przykłady dobrej praktyki w postaci dwóch rewitalizacji dzielnic waterfrontowych w Niemczech – Wilhelmsburga w Hamburgu i Überseestadt w Bremie, które nakreślają jednocześnie wyzwania i szanse obszarów dawnych portów. Jako wniosek z rozważań teoretycznych sformułowany zostaje model *dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym*, który ostatecznie skonfrontowano poprzez sporządzenie strategii rozwoju dla dzielnicy Wyspy Portowej w Gdańsku – Przeróbki.

Słowa kluczowe: tereny poportowe, jakość życia, rewitalizacja, reurbanizacja, waterfront, model, Wilhelmsburg, Überseestadt, Przeróbka

Dziedzina nauki i techniki zgodna z OECD: Nauki społeczne, Geografia społeczna i ekonomiczna, Urbanistyka (Planowanie i rozwój przestrzenny).

ABSTRACT

The problem addressed in this study concerns the creation of a model for a "good life district" (*dzielnica dobrego życia*) in a post-port area and the verification of its applicability through preparing a development strategy based on its assumptions. The goal is to provide an answer to the question of how to plan, develop, and manage post-industrial waterfront spaces so that they are characterized by high values of indicators defining the quality of life. For this, it is necessary to define what the "good life" is. The work begins by discussing the concept of quality of life and analyzing valued social quality of life indicators as diagnostic tools. Next, three existing concepts of "good life cities" are discussed, serving as exemplary solutions to a more general problem—one that applies not only to waterfront areas. In the subsequent stage, examples of good practice are presented in the form of two revitalizations of waterfront districts in Germany—Wilhelmsburg in Hamburg and Überseestadt in Bremen—which simultaneously outline the challenges and opportunities of former port areas. As a conclusion from the theoretical considerations, a model for a "good life district" in a post-port area is formulated, which is ultimately confronted by preparing a development strategy for the district in Gdańsk—Przeróbka.

Keywords: post-port areas, quality of life, revitalisation, reurbanisation, waterfront, model, Wilhelmsburg, Überseestadt, Przeróbka

OECD consistent field of science and technology classification: Social sciences, Social and economic geography, Urban studies (Planning and development).

Spis treści

Wykaz ważniejszych oznaczeń i skrótów	6
1. Wprowadzenie	7
1.1. Cel pracy	8
1.2. Metodologia	8
1.3. Struktura pracy	9
2. Część teoretyczna	10
2.1. Pojęcie jakości życia.....	10
2.2. Wskaźniki jakości życia i ich kryteria	11
2.2.1. Happy City Index	12
2.2.2. OECD Better Life Index	13
2.2.3. Zestawienie i podsumowanie indeksów	15
2.3. Opracowane modele miast dobrego życia	18
2.3.1. 8 80 Cities	18
2.3.2. Cittaslow	19
2.3.3. Liveable Communities Initiative	20
2.3.4. Wytypowanie kluczowych cech modeli	21
2.4. Studium przykładów dobrej praktyki rewitalizacji dzielnic poportowych	23
2.4.1. Wilhelmsburg, Hamburg	23
2.4.2. Überseestadt, Brema	44
2.4.3. Charakterystyka terenów poportowych w odniesieniu do Wilhelmsburga i Überseestadt	54
2.5. Część wnioskowa	57
2.5.1. Podsumowanie części teoretycznej	57
2.5.2. Model dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym	58
3. Część aplikacyjna	63
3.1. Charakterystyka dzielnicy Przeróbka - wstęp do części aplikacyjnej	63
3.1.1. Uwarunkowania geograficzne	63
3.1.2. Uwarunkowania historyczne	63
3.1.3. Funkcje terenów i zagospodarowanie	65
3.1.4. Środowisko naturalne	66
3.1.5. Mobilność	67
3.1.6. Budynki użyteczności publicznej	68
3.1.7. Istotne obiekty	68
3.1.8. Demografia	71
3.1.9. Potrzeby lokalnej społeczności	72
3.1.10. Analiza SWOT dzielnicy Przeróbka	73
3.2. Implementacja modelu	74
Wykaz rysunków	80
Wykaz tabel	81
Bibliografia	82

Wykaz ważniejszych oznaczeń i skrótów

BLI – Better Life Index

CUS – Centrum Usług Społecznych

HCI – Happy City Index

IBA – International Building Exhibition

IGS – International Garden Show

LCI – Liveable Communities Initiative

ONZ – Organizacja Narodów Zjednoczonych

OZE – odnawialne źródła energii

OZN – osoby z niepełnosprawnością

PKB – Produkt Krajowy Brutto

1. Wprowadzenie

Pojęcie *jakości życia* jest bliskie człowiekowi bez względu na profesję. Mimo, iż pochylają się nad nim badacze najróżniejszych dziedzin – od socjologii, przez ekonomię, po medycynę - nie trzeba być naukowcem, aby się nim interesować. Dla każdego z nas bowiem perspektywa poczucia spełnienia i satysfakcji jest wizją pozytywną. W 2000 r. Sebastian Gil i Jerzy Śleszyński w swojej klasyfikacji nurtów badań nad jakością życia wyróżnili m.in. *nurt odnoszący się do problemów urbanizacji*.² Zwrócili w ten sposób uwagę na fakt, że przestrzeń, w której przebywamy, fundamentalnie wpływa na nasz odbiór i interpretację rzeczywistości. Ten *nieograniczony obszar trójwymiarowy, w którym zachodzą wszystkie zjawiska fizyczne*³, dociera do nas przez obraz, dźwięk, fakturę, zapach, a także smak – a niewyobrażalne wydaje się być ignorowanie bodźców, które odbieramy za pomocą wszystkich naszych zmysłów. W odniesieniu do zawodu urbanisty oznacza to wzbogacenie pracy o cel i odpowiedzialność.

Wielu teoretyków planowania miasta postawiło już tezę, „jak gospodarować, aby było lepiej”. Zagadnienie to można jednak podnosić na nowo dopóki cywilizacja się rozwija. Wraz z upływem czasu zmieniają się wszelkie uwarunkowania: społeczne, środowiskowe, jak i ekonomiczne – a w tym wyzwania i potencjały, jakie z nich wynikają. Wśród charakterystycznych dla ostatnich dekad, rozgrzewających debatę publiczną (może przez wzgląd na swoją nowość) problemów globalnych, pierwszoplanowe pozycje zajmują m.in.: kryzys klimatyczny i planetarny, zagrożenia zdrowotne odnoszące się do sfery psychicznej czy ryzyka płynące z powstawania nowych technologii. To one między innymi czynnikami kształtują dzisiejszą mentalność i potrzeby. Powstaje więc pytanie: jak dziś zagospodarowywać przestrzeń, aby generowała wysoką jakość życia? To jeden z problemów, których dotyczyć będzie poniższa praca.

W celu uściślenia tematyki, doprecyzowany zostanie aspekt przestrzeni – uwaga skupiona zostanie na terenach portowych. Porty morskie, jako węzły transportowe komunikujące tereny lądowe z akwenami wodnymi, nie od dziś odgrywają kluczowe role w sytuacjach gospodarczych państw i regionów. W mniejszej skali, w odniesieniu do miast, stanowią jedno z głównych czynników miastotwórczych. Następujące jednak na przestrzeni lat rewolucje przemysłowe i technologiczne wpływały na przekształcanie ich znaczenia, ich głównych zadań i funkcji. Lata 50. poprzedniego stulecia rozpoczęły okres szczególnie widocznych zmian w działalności portów. Coraz większą wagę zaczął mieć transport kontenerów, a także ładunków Roll-on-Roll-off.⁴ Unowocześniono oblicze składowania, pozbywając się potrzeby poświęcania rozległych przestrzeni na hale i magazyny. Wobec wielu przypadków, następstwa te oznaczały minimalizację znaczenia portu w ówczesnej formie działania, pozostawiając przy tym ślady przeszłości w postaci zdegradowanych po nim terenów. Stwarzały one jednocześnie potencjał do reurbanizacji powstałych w ten sposób obszarów - wskutek czego na świecie zrealizowany został szereg ambitnych projektów, kreujących dzisiejsze atrakcyjne do życia, wielofunkcyjne przestrzenie o charakterze waterfrontowym.

² Rokicka E.: *Jakość życia – konteksty, koncepcje, interpretacje*, Katedra Socjologii Ogólnej Uniwersytet Łódzki

³ [https://pl.wikipedia.org/wiki/Przestrze%C5%84_\(fizyka\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Przestrze%C5%84_(fizyka)) [data dostępu: 15.08.2025r.]

⁴ Lorens P.: *Obszary portowe – problemy rewitalizacji*, Fundacja INSTYTUT STUDIÓW REGIONALNYCH, Szczecin 2013

1.1. Cel pracy

Celem pracy jest opracowanie modelu przekształceń terenów poportowych w przestrzeń określoną mianem "dzielnicy dobrego życia". Nieformalność określenia poszukiwanego stanu rzeczy warunkuje obowiązek samodzielnego zdefiniowania "dobrego życia" w poniższych rozważaniach, co umożliwi sprecyzowanie problemu i rozpatrywanie odpowiednich rozwiązań. Istotnym elementem będzie ustosunkowanie założeń modelu wobec potrzeb i wyzwań dzisiejszego świata. Praca jednocześnie koncentruje się na terenach dawnych portów wodnych, o specyficznej, często przemysłowej charakterystyce. W celu zbadania słuszności założeń modelu, zostanie on zaimplementowany do dzielnicy Wyspy Portowej w Gdańsku - Przeróbki. Podjęty temat jest odpowiedzią na pojawianie się terenów z potencjałem do rewitalizacji po wycofaniu się z nich działalności portowej wskutek postępującego rozwoju technologicznego i gospodarczego.

1.2. Metodologia

Pracę rozpoczęto od przeprowadzenia rozważań na temat pojęcia jakości życia. W celu wytypowania parametrów, na podstawie których może być ona oceniana, analizie poddane zostały dwa międzynarodowe wskaźniki jakości życia, a następnie zestawiono i omówiono ich założenia.

Kolejnym etapem było przestudiowanie wybranych, opracowanych już modeli miast dobrego życia. Wśród nich znalazły się stowarzyszenia: 8 80 Cities, Cittaslow oraz Liveable Communities Initiative. Przestudiowano ich postulaty, strategie oraz misje, a następnie wyróżniono ich najważniejsze składowe, które zestawiono w podsumowaniu.

Trzeci segment części teoretycznej poświęcony został przykładom dobrej praktyki. Przeanalizowano przypadki dwóch rewitalizacji dzielnic, które przetransformowały zaniedbane, owiane złą sławą tereny dawnych portów w renomowane, sprawnie funkcjonujące dzielnice o charakterze waterfrontowym. Mowa tu o dzielnicy Wilhelmsburg w Hamburgu, a także zlokalizowanym w Bremie Überseestadt. W odniesieniu do nich dokonano charakterystyki terenów poportowych.

Na podstawie rozważań teoretycznych wysunięte zostały wnioski, które posłużyły za podstawę do sformułowania modelu przekształcania terenów poportowych w waterfrontowe dzielnice dobrego życia.

W ostatnim kroku, w ramach przedstawienia i skonfrontowania założeń opracowanego modelu na realnym terenie, został on zaaplikowany do postoczniowej dzielnicy Wyspy Portowej w Gdańsku - Przeróbki. Implementacja polegała na sporządzeniu strategii rozwoju dzielnicy. Projekt poprzedzony został analizami społecznymi, gospodarczymi oraz przestrzennymi dzielnicy, w celu zrozumienia jej specyfiki i określenia możliwych działań.

1.3. Struktura pracy

Praca składa się z trzech rozdziałów: wprowadzenia, części teoretycznej oraz części aplikacyjnej. We wprowadzeniu omówiono cel pracy, metodologię oraz strukturę pracy. Część teoretyczna składa się z rozważań na temat pojęcia jakości życia, wskaźników jakości życia i ich kryteriów, opracowanych modeli miast dobrego życia, studium przykładów dobrej praktyki rewitalizacji dzielnic poportowych i części wnioskowej. Część aplikacyjna natomiast rozpoczyna się analizami dzielnicy Przeróbka, a kończy sporządzeniem strategii rozwoju na nie odpowiadającą.

2. Część teoretyczna

Poniższa część poświęcona będzie poszukiwaniu definicji *dzielnicy dobrego życia*, omówieniu charakterystyki poportowych dzielnic waterfrontowych, a także analizie dwóch pomyślnie przeprowadzonych rewitalizacji na obszarach tego typu, aby na tej podstawie, w podsumowaniu, stworzyć *model dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym*.

2.1. Pojęcie jakości życia

Problematykę badań nad zagadnieniem *jakości życia* popularyzować zaczęto w latach 60. zeszłego stulecia. Tymczasem dążenie do poprawy warunków bytowych, podnoszenia poczucia satysfakcji z życia czy eliminowania codziennych niedogodności stanowi ponadczasowe wyzwanie towarzyszące ludzkości od wieków. W tym kontekście moment rozpowszechniania badań nad jakością życia można ująć za późny. Trzeba jednak zauważyć, że pewna trudność rozpoczyna się już na poziomie samej jej definicji. Nie tylko ocena, ale i pojęcie może być interpretowane odmiennie ze względu na: kulturę, moment w historii, kontekst polityczny, indywidualne doświadczenia życiowe, itd. Stąd w obrębie badań nad tematem przyjęło się dzielić uwarunkowania tej jakości na obiektywne (kształtujące *dobrobyt*) oraz subiektywne (kształtujące *dobrostan*).⁵ Do obiektywnych aspektów zaliczane są mierzalne kryteria, których wartości w danym środowisku można rozumieć jednoznacznie – np. wielkość PKB na obywatela, średnia oczekiwana długość życia czy śmiertelność niemowląt. Wzbudzający więcej kontrowersji aspekt *subiektywnego dobrostanu* doczekał się jednak większej ilości interpretacji. Raport Stiglitz-Sena-Fitoussi mówi o nim w ten sposób: “obejmuje 3 aspekty: kognitywną ocenę życia jednostki, pozytywne emocje (...) oraz negatywne emocje (...)”⁶. Składowe te nie mogą zostać ani rzetelnie policzone, ani odpowiednio zweryfikowane (co stanowi powszechny element różnorodnych definicji *subiektywnego dobrostanu* sporządzonych przez innych badaczy). Stan takich składowych jest więc mierzony za pomocą jakościowych technik badawczych, których kryteria, w stosunku do badań ilościowych, mogą być bardziej elastyczne i przynosić różne rezultaty. Tym samym cały temat ewaluacji jakości życia staje się obszarem dyskusyjnym.

Niemniej, jak podsumowała w swoim artykule E. Rokicka: “Brak szerokiej, obejmującej wszystkie aspekty zjawiska, powszechnie akceptowanej definicji jakości życia nie jest przeszkodą, aby ją mierzyć”. Zmienna ta może stanowić wartościowe źródło informacji dla wielu decydentów, zarządzających, przedsiębiorców i innych. Stworzonych zostało więc wiele metodyk jej badania: za pomocą analizy statystycznej, na podstawie opinii respondentów czy z udziałem ekspertów.⁷ Etap sporny pojawia się w momencie, w którym mają zostać wybrane odpowiednie do tego parametry.

⁵ Rokicka E.: *Jakość życia – konteksty, koncepcje, interpretacje*, Katedra Socjologii Ogólnej Uniwersytet Łódzki

⁶ Stiglitz J., Sen A., Fitoussi J.: *Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*, styczeń 2009

⁷ Owsiański J., Tarchalski T.: *Pomiar jakości życia. Uwagi na marginesie pewnego rankingu*, Instytut Badań Systemowych PAN i Wyższa Szkoła Informatyki Stosowanej i Zarządzania, Warszawa 2008

2.2. Wskaźniki jakości życia i ich kryteria

Jedną z metod badania i obrazowania pomiarów jakości życia w granicach określonego terytorium jest tworzenie wskaźników. Wykorzystywane są do tego odpowiednie techniki badawcze - ilościowe oraz jakościowe. Proces rozpoczyna się od usystematyzowania - przyjęcia weryfikatorów oceny, indywidualnych dla danego badania. Perspektywa jest zatem indywidualna - może skupiać się bardziej na uwarunkowaniach gospodarczych, w innym razie społecznych, a w jeszcze innym np. środowiskowych. Wybrane dane są gromadzone, analizowane i interpretowane, a rezultaty nieraz przedstawia się w formie rankingów. Odpowiednio dobrane kryteria pozwalają więc na porównywanie obszarów nawet o bardzo zróżnicowanych specyfikacjach.

Tradycyjne metody promowały poleganie głównie na miernikach ekonomicznych – np. wskaźniku wzrostu produktu krajowego brutto (PKB) czy PKB per capita. Są to jednak wielkości odnoszące się stricte do gospodarki, gdzie PKB opisuje “wartość dóbr i usług finalnych wytworzonych przez narodowe i zagraniczne czynniki produkcji na terenie danego państwa w określonej jednostce czasu”⁸, a człon *per capita* oznacza podzielenie tej wartości przez ilość mieszkańców państwa. Wraz z rozwojem dziedziny, metody badań ewoluowały. W latach 90. ONZ rozszerzyło obecność PKB per capita o wartość średniej długości życia oraz wskaźnik skolaryzacji, tworząc indeks rozwoju społecznego HDI (*Human Development Index*). W 2005 r. natomiast tygodnik “The Economist” opublikował swoją propozycję indeksu jakości życia, w końcu wyróżniającego się zawarciem także aspektów subiektywnych. *Where-to-Born Index* (dawniej znany jako *Quality of Life Index*) uwzględnia: PKB per capita, średnią oczekiwaną długość życia, ocenę stabilności politycznej i bezpieczeństwa, wskaźnik rozwodów, kryterium wspólnotowości, szerokość geograficzną, stopę bezrobocia, wskaźniki wolności politycznych i praw obywatelskich oraz ocenę równości płci na podstawie płacy.⁹

W obecnym podpunkcie przytoczone zostały dwa wskaźniki jakości życia, powstałe w wyniku odbywania dużo bardziej rozbudowanych, bardziej nowoczesnych, zaawansowanych metodyk. Obydwa oparte są na analizie wielowymiarowych i zróżnicowanych parametrów, dotyczących kluczowych płaszczyzn życia. Przede wszystkim zaś spajają zmienne obiektywne i subiektywne, z uwzględnieniem ocen respondentów, co czyni z nich bardzo szerokie i wartościowe bazy danych. Omówienie przykładów ma zatem posłużyć zademonstrowaniu sprawdzonych metodologii oceny jakości życia i dobrostanu społeczeństw świata w celu wytypowania kryteriów, które autorzy uznają za istotne. Pomogą one zdefiniować, czym w szerszym rozumieniu jest *dobre życie* i posłużą za przydatne wytyczne do tworzenia modelu dzielnicy.

⁸ https://pl.wikipedia.org/wiki/Produkt_krajowy_brutto [data dostępu: 15.07.2025r.]

⁹ <https://ideologia.pl/wskazniki-jakosci-zycia/> [data dostępu: 15.07.2025r.]

2.2.1. Happy City Index¹⁰

Happy City Index to jeden z międzynarodowych wskaźników służących do oceny jakości życia w miastach świata na podstawie szeroko rozumianego dobrostanu mieszkańców. Celem corocznego zestawiania rankingu jest nie tyle rywalizacja między miastami, ile dostarczanie wiedzy do kształtowania polityk miejskich, odpowiadających na potrzeby społeczne, zdrowotne i kulturowe - nie wyłącznie gospodarcze. Szczególnym walorem HCI jest fakt opracowywania go jako projekt non-profit, co dodatkowo poświadcza jego wiarygodność. Badania przeprowadzane są przez zespół ponad 200 wolontariuszy z większości kontynentów, a wartości przyświecające projektowi są zgodne ze sporządzonymi przez ONZ *17 Celami Zrównoważonego Rozwoju*.

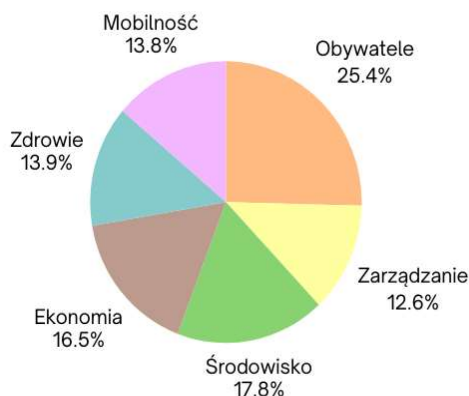
Happy City Index koncentruje się na tym, jak przestrzeń miejska i polityki lokalne wpływają na poczucie szczęścia i satysfakcję z życia społeczności. Twórcy, mówiąc o złożoności tych zjawisk i ich zależności od wielu czynników zewnętrznych, podkreślają jednocześnie, jak ważne jest w tym temacie odpowiednie zarządzanie danym rejonem. Nie same działania, ale nawet postawy decydentów mają wpływ na nastroje obywateli, a co za tym idzie – ich dobrostan. Trzeba mieć przy tym na uwadze, jak kultura i miejsce zamieszkania mogą kreować różną mentalność oraz sposób postrzegania szczęścia. Z tego powodu HCI promuje skupianie się na miastach jako autonomicznych, lecz zintegrowanych wewnętrznie organizmach i przeprowadza badania, które mogłyby służyć za podstawę do tworzenia dopasowanych, satysfakcjonujących strategii. Kluczowy jest dobrostan zarówno aktualnych, jak i przyszłych mieszkańców miast.

Od 6. edycji (z 2025 roku) ilość badanych zmiennych wynosi 82, tworząc jedną z największych baz danych gromadzących zróżnicowane informacje na temat funkcjonowania miast. Zmienne te są mniejszymi składowymi podgrup sześciu grup głównych - tematów. Wszystkie podgrupy mają określone indywidualne wagi procentowe, które w sumie wyznaczają wagi tematów w ostatecznej ocenie. Tematami są:

1. Obywatele – podgrupy: system edukacji (8,6%), inkluzywne polityki (5,6%), mieszkalnictwo (5,4%), dostęp do kultury (4%) oraz innowacje i kreatywność mieszkańców (1,8%).
2. Zarządzanie - podgrupy: transparentność działań i jawność danych (5,3%), dostęp do internetowych usług publicznych (3,6%), poziom partycypacji społecznej (2,5%) oraz świadome strategie (1,2%).
3. Środowisko - podgrupy: odpady, zarządzanie ściekami i recykling (5,3%), dostęp do terenów zielonych (4,4%), ochrona bioróżnorodności (4,0%), zarządzanie zasobami naturalnymi włącznie z OZE (2,4%) oraz przeciwdziałanie zanieczyszczeniom (1,7%).
4. Ekonomia – podgrupy: Produkt Krajowy Brutto i zdolność produkcyjna (4,8%), przedsiębiorczość (4,0%), elastyczność rynku pracy i bezrobocie (3,4%), innowacyjność biznesu (2,9%) oraz międzynarodowość w projektach (1,4%).

¹⁰ [Happy City Index 2025](#) [data dostępu: 15.07.2025r.]

5. Zdrowie – podgrupy: odżywianie (5,3%), zdrowie psychiczne (3,4%), “work-life balance” (3,4%) oraz bezpieczeństwo (1,8%).
6. Mobilność - podgrupy: wydolność i dostęp do transportów publicznych (5,3%), techniki komunikacyjne w transporcie (5,2%) oraz jawność danych transportowych (3,3%).



Rys. 1. Udział procentowy głównych tematów HCI w całościowym wyniku jakości życia w mieście

Źródło: opracowanie własne

Powyższe wartości ukazują, że największy udział w ocenie jakości życia w mieście we wskaźniku Happy City Index posiada kategoria “Obywatele” (z wynikiem 25,4%). Jest to wyraz antropocentrycznego podejścia do tematu ogólnego szczęścia miast. “Obywatele” to kategoria, w której zawarte są ludzkie potrzeby oraz aspiracje. Wyraża stopień zaspokojenia podstawowych dóbr (jak mieszkanie i edukacja), ale i pragnienia indywidualnego rozwoju (kultura czy kreatywność). Można odnaleźć tu pewną analogię do hierarchii potrzeb Masłowa, gdzie pełnia szczęścia nie byłaby osiągalna, gdyby nie aspekt “samorealizacji” - potrzeby najwyższego rzędu. Na drugim miejscu pod względem ważności w ogólnym rozrachunku HCI znajduje się środowisko (17,8%), kreujące przestrzeń, a której żyjemy, a na trzecim - ekonomia (16,5%) - silnik wprawiający wszystko w ruch.

Sześć tematów głównych HCI można nazwać składowymi miasta, jako aktywnego organizmu. Obywatele, zdrowie, środowisko, zarządzanie, ekonomia, mobilność - elementy te uzupełniają się, wprawiają wzajemnie w ruch i korespondują. W badaniu oceniany jest ich stan, efektywność oraz funkcjonalność, kształtujące jakość przestrzeni miejskiej dla żyjącej w niej wspólnoty. Z kryteriów uwzględnianych podczas tworzenia rankingu wynika, że miasto szczęśliwe to niekoniecznie to, które jest najbogatsze, ale takie, które wspiera relacje społeczne, zdrowie, satysfakcję i poczucie sprawczości mieszkańców.

2.2.2. OECD Better Life Index¹¹

Innym przykładem międzynarodowego wskaźnika jakości życia jest OECD Better Life Index. Opracowany w 2011 roku przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD), służy

¹¹ <https://www.oecd.org/en/data/tools/oecd-better-life-index.html> [data dostępu: 16.07.2025r.]

obrazowaniu poziomu tzw. *well-being'u* (ang. *dobrostanu*) społeczeństw krajów świata na podstawie jedenastu zróżnicowanych czynników. Powstał jako jedna z inicjatyw należących do programu "beyond GDP" (ang. "poza GDP"). Pięcioma istotnymi filarami metodologii indeksu są: *człowiek ponad ekonomią; rezultaty zamiast nakładów i produktów; zarówno średnie, jak i nierówności; zarówno subiektywne, jak i obiektywne aspekty; zarówno dziś, jak i jutro*.¹² Wyniki formułowane są na podstawie oficjalnych danych oraz odpowiedziach respondentów.

Cechą wyróżniającą BLI jest jego interaktywność. Wskaźnik umieszczony jest na stronie internetowej, której użytkownicy mogą samodzielnie ustalać wagi poszczególnych kryteriów, tworząc ranking dostosowany do własnych wartości i oczekiwań. Możliwość ta z jednej strony jest cennym walorem w kontekście badań i porównywania realiów państw w obrębie konkretnych tematów. Z drugiej natomiast ilustruje, że pojęcie dobrostanu nie jest uniwersalne, lecz zależy od priorytetów społecznych i indywidualnych.

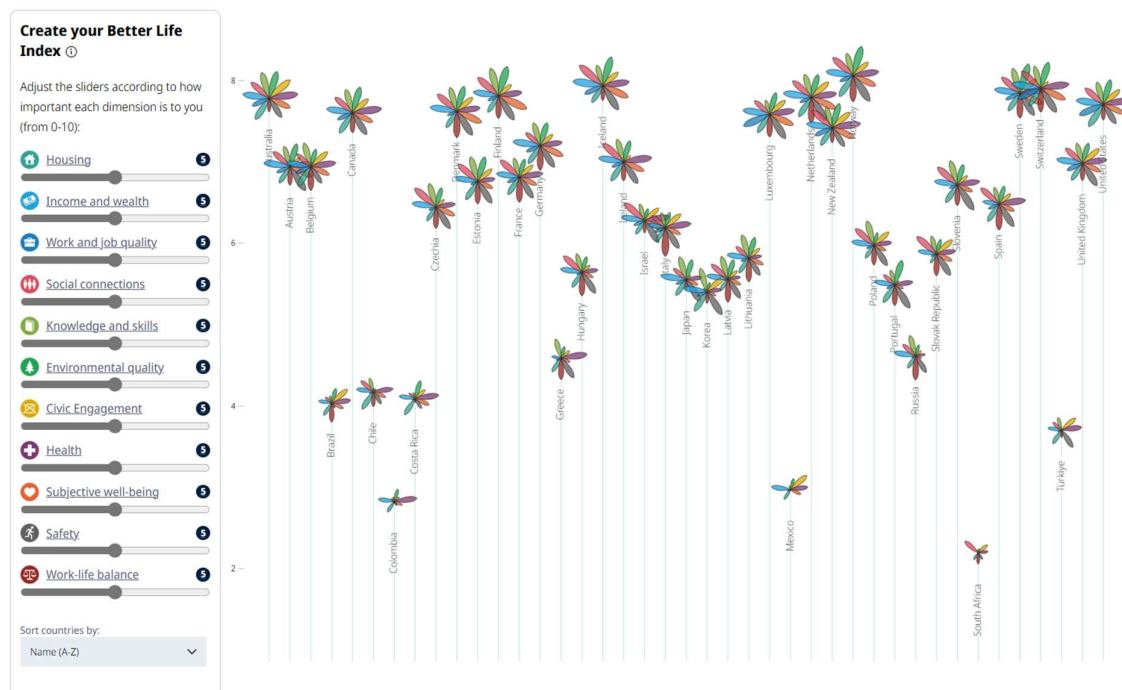
OECD do oceny well-beingu wytypowało 11 wymiarów - 8 aspektów subiektywnych oraz 3 obiektywne. Następnie rozgałęziają się one na 24 badane zmienne. Wymiarami są:

1. Mieszkalnictwo – jako zapewnienie schronienia, bezpieczeństwa, prywatności i przestrzeni osobistej; jakość i dostępność mieszkalnictwa; jakość sąsiedztwa wraz z jego udogodnieniami.
2. Dochody i majątność – jako kreatorzy możliwości konsumpcyjnych gospodarstw domowych. Znaczenie ma ilość środków pozostałych po obowiązkowych opłatach, wysokość dobrowolnych wydatków oraz sytuacja oszczędnościowa.
3. Zatrudnienie i jakość pracy – rozróżnienie działalności produkcyjnej między godną pracą a wyzyskiem; jakość jako aspekty materialne (zarobki, dostępność ofert pracy, ryzyko utraty pracy) oraz niematerialne (poczucie bezpieczeństwa, niezależność, relacje ze współpracownikami, dopasowanie stanowiska do wykształcenia i umiejętności, itp.).
4. Relacje społeczne – jako ilość interakcji społecznych (np. częstotliwość i ilość czasu spędzonego ze współlokatorami, rodziną, przyjaciółmi, itd.), jakość (np. nabywana satysfakcja i zapobieganie samotności) oraz wsparcie płynące z tych relacji.
5. Edukacja i umiejętności – jako wiedza nabyta przez jednostkę oraz zdolności, jakie posiada.
6. Jakość środowiska naturalnego – jako jakość powietrza, wody i gleby wynikające z obecności szkodliwych substancji; estetyka środowiska naturalnego; udział usług ekosystemowych i ich wpływ na człowieka.
7. Zaangażowanie obywatelskie – jako stopień w jakim obywatele mają prawo zaangażować się w sprawy publiczne i ich wpływ na otaczającą rzeczywistość.
8. Zdrowie – jako realny stan zdrowia oraz samopoczucie; długość życia niezakłóconego chorobą; możliwość brania udziału w aktywnościach.
9. Bezpieczeństwo osobiste – jako wolność od krzywd pochodzących z takich źródeł jak przestępstwa, konflikty, przemoc, terroryzm, opresja, wypadki czy katastrofy naturalne.

12

https://unece.org/fileadmin/DAM/pau/age/Active_Ageing_Index/Second_int_seminar_on_AAI/presentations/03_OECD_BLI_Mark_KEESE.pdf [16.07.2025r.]

10. Work - life balance – jako stopień zdolności do zachowania równowagi w kontekście czasu poświęcanego na zobowiązania rodzinne, odpoczynek i pracę.
11. Subiektywny well-being (dobrostan) – deklarowana satysfakcja z życia, przekładająca się na sposób przeżywania codzienności przez jednostkę.



Rys. 2. Wskaźnik BLI w formie graficznej z wagą wszystkich zmiennych na poziomie 5 (w skali 0-10)

Źródło: <https://www.oecd.org/en/data/tools/oecd-better-life-index.html> (16.07.2025r.)

2.2.3. Zestawienie i podsumowanie indeksów

Po wcześniejszej analizie wskaźnika Happy City Index dostrzec można, że wiele zmiennych uwzględnianych przez BLI praktycznie zawiera się w tematach głównych HCI. Jest tak z większością parametrów, jednak nie ze wszystkimi. Pomimo rozgałęzienia tematów HCI na kolejne dwa podrzędne poziomy i badanie w sumie 82 różnych aspektów, nie pojawiają się wśród nich "relacje społeczne" ani "subiektywny well-being". Wynika to z odmiennych perspektyw obranych przez wskaźniki. Podczas gdy w centrum zainteresowania HCI stoi miasto i pomiar "jego poziomu szczęścia", w przypadku BLI badanym podmiotem jest człowiek. Zmienne nie są tak skoncentrowane na infrastrukturze czy innych mechanizmach działania przestrzeni, lecz bardziej na obywatelu oraz jego personalnym odbiorze rzeczywistości.

W kontekście składowych uznanych przez Better Life Index za kreujące ludzki dobrostan, można więc pochylić się nad tematem, jakie znaczenie mają one w kontekście urbanistycznym. W jaki sposób planować przestrzeń lub zarządzać nią, aby bezpośrednio poprawiać czyjaś jakość życia? Przykładowe działania zostały zaprezentowane w tabeli nr 1.

Tabela 1. Parametry wskaźnika BLI i możliwości ich zrealizowania za pomocą działań urbanistycznych

Źródło: opracowanie własne

<i>Parametr</i>	<i>Możliwa realizacja w kontekście urbanistycznym</i>
Mieszkalnictwo	○ Planowanie zróżnicowanej, dostępnej i zintegrowanej zabudowy mieszkaniowej - miks typów mieszkań ○ Planowanie mieszanej zabudowy funkcjonalnej (mixed-use) – umieszczanie sklepów, usług i biur na parterach budynków mieszkalnych ○ Zapewnianie dostępu do terenów zielonych i placów zabaw w bezpośredniej bliskości
Dochód i zamożność	○ Ustanawianie stref dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz inkubatorów biznesu w łatwo dostępnych lokalizacjach ○ Obniżanie kosztów życia ○ Projektowanie efektywnej sieci transportu publicznego, łączącej dzielnice mieszkaniowe z centrami zatrudnienia ○ Zakładanie agencji lokalnych mających na celu pomoc osobom poszukującym pracy
Praca i jakość środowiska pracy	○ Planowanie biur i kampusów w środowiskach wielofunkcyjnych, z łatwym dostępem do usług, terenów rekreacyjnych i mieszkań ○ Wspieranie lokalnej przedsiębiorczości przez władze np. poprzez PPP ○ Wymaganie od deweloperów biurowych zapewnienia wysokiej jakości infrastruktury rowerowej oraz dobrych połączeń transportem publicznym ○ Ustalanie norm dla zabudowy usługowej dotyczących dostępu do światła dziennego czy wentylacji
Relacje społeczne	○ Tworzenie przestrzeni publicznych – placów, rynków, parków ○ Zakładania inicjatyw integrujących (np. ogrody sąsiedzkie, świetlice) ○ Organizacja lokalnych wydarzeń kulturalnych, sportowych, festynów ○ Projektowanie aktywnych parterów budynków
Wiedza i umiejętności	○ Planowanie placówek oświaty różnych szczebli w odległości spacerowej od domów ○ Zapewnienie bezpiecznych dróg do szkoły ○ Tworzenie oferty zajęć dodatkowych dla osób o różnym statusie materialnym ○ Lokalizowanie bibliotek, muzeów i centrów kultury w łatwo dostępnych, centralnych punktach miast
Jakość środowiska naturalnego	○ Tworzenie błękitno-zielonej infrastruktury (BZI) ○ Wprowadzanie rozwiązań niskoemisyjnych ○ Czerpanie energii z OZE ○ Ograniczanie ruchu pojazdów spalinowych w centrach miast ○ Planowanie miast o wysokiej efektywności energetycznej ○ Projektowanie systemów retencji wody i promowanie powierzchni przepuszczalnych
Partycypacja społeczna	○ Prowadzenie otwartych konsultacji społecznych i warsztatów na etapie projektowania ○ Budowanie poczucia wspólnoty np. przez lokalną tożsamość
Zdrowie	○ Budowa ośrodków zdrowia/ przychodni/ szpitali/ domów opieki ○ Tworzenie zintegrowanej sieci tras rowerowych i pieszych i plenerowych siłowni ○ Zwiększanie dostępu do przyrody w mieście w celu redukcji stresu ○ Kontrola poziomu hałasu i zanieczyszczeń ○ Podejmowanie działań z zakresu <i>srebrnej gospodarki</i>
Subiektywny dobrostan	○ Tworzenie miejsc rekreacji i sportu ○ Zapewnianie funkcjonalności w mieście ○ Dbanie o estetykę i szczegóły architektoniczne - atrakcyjne materiały, miejsca do siedzenia, zieleń dekoracyjna ○ Organizacja zajęć i wydarzeń integracyjnych

Bezpieczeństwo	○ Ruch drogowy - zarządzanie prędkością/ priorytetyzacja pieszych i rowerzystów/ przejrzystość oznaczeń ○ Bezpieczeństwo osobiste - aktywne fasady (np. wejścia, okna, kawiarnie) skierowane na ulice/ oświetlenie ulic i parków/ usługi lub inne obiekty użytkowane przez całą dobę/ unikanie barier przestrzennych w projektowaniu, ułatwiających ukrywanie się ○ Bezpieczeństwo środowiskowe - zielono-niebieska infrastruktura uodparniająca na zmiany klimatu i nie pogarszająca stanu przyrody/ ograniczanie tranzytu w centrum w celu poprawy powietrza
Work-life balance	○ Promowanie kompaktowej, gęstej zabudowy oraz mixu funkcji, aby miejsca pracy i usługi znajdowały się blisko miejsca zamieszkania ○ Tworzenie bliskiego i łatwego dostępu od miejsc pracy do parków, obiektów sportowych i rekreacyjnych

Zestawienie tych dwóch wskaźników jest zobrazowaniem rozpiętości, z jaką można interpretować oraz badać *jakość życia*. Happy City Index bada sytuacje miast, a Better Life Index sytuacje krajów - perspektywa BLI jest więc bardziej makroekonomiczna. Tymczasem jednak to też ten miernik bardziej zagłębia się w kwestie jednostkowe niż ogólne, więc pod tym względem można go uznać za bardziej szczegółowy. Niemniej, obydwa indeksy mają na celu prezentację pewnego dobrostanu społeczności na pewnych terytoriach. Oba potwierdzają, że do złożenia całościowego obrazu potrzebne są wielopłaszczyznowe wskaźniki. Podczas gdy jedna zmienna może stanowić mocną stronę danej przestrzeni, inna może być poważnym obciążeniem. Na tym polega zróżnicowanie regionów – to tworzy ich odrębność, tożsamość i charakter. Oznacza to, że jeden, uniwersalny plan zastosowany w odmiennych okolicznościach, nie przyniesie jednolitych efektów. Jest to zatem wniosek dla tworzonego *modelu dzielnicowego dobrego życia* - zamiast bycia sztywną ramą, powinien być on raczej zbiorem wskazań o elastycznym zastosowaniu. Sześć tematów HCI można potraktować koordynatorów dobrych praktyk, a do sporządzenia wskazań modelu, inspiracją powinna być tabela z możliwościami realizacji urbanistycznej parametrów BLI (tabela 1).

2.3. Opracowane modele miast dobrego życia

Tak, jak ustalono w początkowej części pracy – interpretacja jakości życia ma swój termin ważności. W konsekwencji przestrzeń zapewniająca dobre życie w jednym stuleciu, w innym może stać się zupełnie nieaktualna. Model dzielnicy dobrego życia powinien więc zostać osadzony w kontekście czasowym. Dzisiejszy świat narzuca uwarunkowania, związane z: kryzysem klimatycznym, narastającym udziałem chorób cywilizacyjnych - szczególnie o naturze psychicznej, zagrożeniach płynących z rozwoju gospodarczego – jak pracoholizm, zatracanie wartości przez globalizację, i wiele innych. Poniższy punkt będzie więc poświęcony przedyskutowaniu kilku istniejących już modeli miast dobrego życia, które korespondują z widocznymi problemami dzisiejszej rzeczywistości.

Planowanie przestrzenne to dyscyplina, której nieodzownym elementem są różnego rodzaju modele. Jednym z celów ich tworzenia może być chęć zobrazowania otaczającej nas rzeczywistości - tworzenie analogowych map, cyfrowych wizualizacji czy trójwymiarowych makiet, nazywanych modelami opisowymi. Inne podłoże charakteryzuje tzw. modele predykcyjne. Ich zadaniem jest ukazywanie potencjalnego obrazu przyszłości, który wywnioskowany zostaje ze zgromadzonych i zastosowanych do obliczeń danych historycznych. Istnieje jednak jeszcze rodzaj, nieskupiający się na realiach – ani obecnych, ani przewidywanych. Modele normatywne – grupa poświęcona fantazji. Portretują wizje i idee, które mogłyby zostać wcielone w życie. Są przykładami do naśladowania bądź inspiracjami. Tego typu modele miast dobrego życia zostały omówione w poniższym podpunkcie – pod postacią stowarzyszeń, niosą ze sobą hasła i pomysły, które według autorów wskazują, jak tworzyć szczęśliwsze przestrzenie.

2.3.1. 8 80 Cities ¹³

8 80 Cities to organizacja non-profit założona w 2007 r. przez kanadyjskiego urbanistę Guillermo Penalosa. Nazwa stowarzyszenia wywodzi się z jego podstawowej filozofii, która stanowi, że miasto jest dobrze skonstruowane wtedy, kiedy jednocześnie jest przyjazne ośmio oraz osiemdziesięciolatkowi. Co za tym idzie, za misję przewodnią przyjęto podejmowanie takich działań, które stworzą zdrowsze, zrównoważone oraz bardziej sprawiedliwe do życia miasta dla ludzi w każdym wieku.

Wśród kluczowych narzędzi do osiągnięcia obranego celu 8 80 Cities wyróżnia bezpieczną i aktywną mobilność, dostępne przestrzenie publiczne, jak i inkluzywny proces miastotwórczy. Ze względu na antropocentryczne podejście do terminu dobra wspólnego, organizacja skupia się na udoskonalaniu już poziomu sąsiedzkiego. To w końcu strefa, z którą połączeni jesteśmy najbliżej, w której zwykle pojawiajemy się każdego dnia i z jej uwarunkowań najbardziej czerpiemy. Zadbaj zatem trzeba o tutejsze okoliczności fizyczne, jak i mentalne. Infrastruktura i inne elementy przestrzenne potrzebne w okolicy są identyfikowane dzięki specjalnej diagnostyce, prześwietlającej okoliczne wyzwania oraz potencjały, warunkujące przyszłe plany. Ten drugi, mentalny, aspekt zapewniany ma być dzięki założeniu o tworzeniu inkluzywnych strategii, poprzedzanych przez dialog z partnerami i

¹³ <https://www.880cities.org/> [data dostępu: 18.07.2025r.]

wsluchiowaniu się w indywidualne potrzeby ich regionów, a następnie podejmowanie kolaboracyjnych działań. Dialog ma uwzględniać spojrzenie z różnych perspektyw, niepomijających dzieci, osób starszych, OZN, mniejszości czy też ludzi z niskim przychodem. 8 80 Cities zdaje sobie sprawę z istotności promowania dobrych praktyk, przez co oferuje swoje warsztaty i treningi, na których edukuje zainteresowanych na temat efektywnego kształtowania przyjaznych każdemu miast i przestrzeni publicznych.

Plan Strategiczny organizacji opiera się na siedmiu sztandarowych zobowiązaniach. Pierwsze dotyczy tolerancji wobec wszelkich tożsamości społecznych oraz włączania każdej indywidualności w proces budowania miasta. W drugim ręczy się o obronie przestrzeni publicznych i mobilności, służących użytkownikom miast. Trzecie jest deklaracją do edukacji członków stowarzyszenia i jego partnerów o sposobach wyłączenia rasizmu systemowego. Czwarte zobowiązanie mówi o podążaniu za doświadczeniami rdzennych mieszkańców podczas planowania przestrzeni. Piąte to obietnica wobec najbardziej bagatelizowanych społeczności, aby podejmowane projekty solidaryzowały je z większością. W szóstym pojawia się stanowisko w sprawie zdrowia – fizycznego, psychicznego i środowiskowego - czyli dążenie do ich zapewniania w miastach. Ostatnia myśl to podkreślenie wagi nie tylko spełniania potrzeb człowieka, ale także działania w zgodzie z naturą, starając się nie zanieczyszczać łądów, wód ani powietrza.

Działając od ponad 18 lat, w dorobku stowarzyszenia znalazł się szereg projektów wcielonych w życie w różnych częściach świata. Do przykładów należą: utworzenie ogródków sąsiedzkich dla ludzi w każdym wieku (w różnych miastach Stanów Zjednoczonych), eksperymenty społeczne dotycząceżywiania parków zielonych - we współpracy z lokalnymi społecznościami, "School Streets Guidebook" - poradnik dotyczący prawidłowego (zapewniającego bezpieczeństwo w użytkowaniu) projektowania ulic przed szkołami, inicjatywy promujące ekologiczny transport w miastach i wiele innych.

2.3.2. *Cittaslow*¹⁴

Cittaslow to międzynarodowy ruch społeczny, który został zainicjowany przez grupę włoskich burmistrzów w 1999 r. Inspiracją była dla nich polityka ruchu Slow Food, który popularyzuje w gastronomii korzystanie z lokalnych produktów i przygotowywanie posiłków bez pośpiechu. Podobną etyką zaczęli kierować się burmistrzowie w założonej przez nich formacji – z tym, że na płaszczyźnie dotyczącej stylu życia w mieście.

Głównym założeniem Cittaslow jest promocja wartości płynących z życia w mniejszych miejscowościach - ostojach balansu, zdrowia, spokoju, dalekich od pośpiechu, stresu czy globalizacji. Jest to również stanie na straży zachowania miejscowych zabytków i kultury, przy minimalnej degradacji obecnego krajobrazu, w zgodzie z naturą. Jednocześnie celem miast Cittaslow jest dowiedzenie, że tradycja i nowoczesność nie muszą się nawzajem wykluczać. Choć za motto uchodzi spokojne tempo życia i lokalne zwyczaje, podkreśla się istotę sięgania do nowych technologii. To one pozwalają lepiej zarządzać miastami, dbając o środowisko w zrównoważonym rozwoju i poprawiając jakość życia mieszkańców.

¹⁴ <https://cittaslowpolska.pl/> [data dostępu: 18.07.2025r.]

Członkostwo miasta w stowarzyszeniu świadczy więc o jego pewnej mentalności. Popiera ono postawę prospołeczną i proekologiczną, a także wspiera gościnność. Za dobro wspólne nie uznaje ciągłego dążenia do bogactwa i gospodarczych rewolucji, lecz czerpanie z walorów naturalnych lub już wyprodukowanych. Standard życia, otaczająca przestrzeń i codzienne doświadczenia z niej pochodzące są więc diametralnie różne dla mieszkańca *slow city* oraz obywatela metropolii.

Na ten moment 36 polskich miast należy do kręgu *Cittaslow*. Do przyjęcia konieczne było przejście specjalnej weryfikacji na podstawie wcześniej wykonanej przez jednostkę samooceny. Przyjęcie oznacza m.in. dostęp do wspólnego budżetu związku, który umożliwia rozwój miejsca. Szczególny udział odgrywają tu tereny Warmii i Mazur, których warunki przyrodnicze idealnie wpisują się w filozofię ruchu - mimo, iż nie są to regiony wysoce zurbanizowane i przekształcone technologicznie przez człowieka, wciąż stanowią dla niego atrakcyjną do spędzania czasu przestrzeń, czemu dowodzi niegasnące zainteresowanie turystów okolicami.

2.3.3. *Liveable Communities Initiative* ¹⁵

Livable Communities Initiative (LCI) to zgrupowanie wizjonerów, których celem jest transformacja Los Angeles w miasto przyjazne dla mieszkańców i klimatu zarazem. W skład wchodzi urbaniści, architekci, deweloperzy oraz prawnicy. Ich koncepcja zakłada stworzenie takich społeczności, w których wszystko, czego potrzebujemy, znajduje się w zasięgu krótkiego spaceru lub przejażdżki rowerem. Jest to zatem plan wdrażania założeń miast 15-minutowych w wybranych obszarach Los Angeles.

Inicjatywa obejmuje działania dotyczące trzech szczególnych filarów - mieszkalnictwa, mobilności oraz klimatu. Po pierwsze, LCI ma na celu złagodzenie kryzysu mieszkaniowego poprzez budowę większej liczby dostępnych i przystępnych cenowo mieszkań. Po drugie, dąży do ograniczenia uzależnienia od samochodów, które prowadzi do chronicznych korków i zanieczyszczenia powietrza. Wreszcie, projekt ma prowadzić do tworzenia bardziej zrównoważonych społeczności, które będą mogły skuteczniej przeciwdziałać zmianom klimatycznym.

Jako rozwiązania, modelowa wizja miasta LCI zakłada zagęszczenie zabudowy poprzez budowę budynków mieszkalnych o wysokości 3-5 pięter nad istniejącą infrastrukturą handlową. Dodatkowo stawia na tworzenie mieszanego zagospodarowania przestrzennego, łącząc funkcje mieszkalne, handlowe i usługowe w jednym miejscu. Dzięki temu mieszkańcy będą mieli łatwiejszy dostęp do wszystkiego, czego potrzebują, a atrakcyjność tych obszarów wzrośnie. Ważnym elementem LCI jest również uwaga poświęcona przemieszczaniu się - rozwój infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Budowa chodników, ścieżek rowerowych i innych udogodnień ma zachęcić mieszkańców do poruszania się bardziej ekologicznymi środkami transportu. Ich rezygnację korzystania z samochodów osobowych wspomóc ma także intensywne minimalizowanie budowania parkingów. Ponadto, inicjatywa zakłada zwiększenie ilości zielonych przestrzeni, takich jak parki i ogrody, które poprawią jakość powietrza i zapewnią mieszkańcom miejsca do relaksu.

¹⁵ <https://www.livablecommunitiesinitiative.com/> [data dostępu: 18.07.2025r.]

2.3.4. Wytypowanie kluczowych cech modeli

8 80 Cities, Cittaslow oraz Liveable Communities Initiative to tylko trzy przykłady spośród wielu powstałych modelowych wizji miast, proponujących filozofię urbanistyczną mającą na celu poprawę jakości życia w danym otoczeniu. Każdy z nich pochodzi z innego zakątka świata - Kanada, Włochy i USA zamieszkane są przez ludzi o zróżnicowanej mentalności i odmiennych potrzebach. Nie zmienia to faktu, że w kontekście poprawiania organizacji przestrzeni dla dobra społeczności, wyróżniane w nich były podobne, kompatybilne aspekty. W tabeli 1. zestawiono postulaty, które uznano za przewodnie (główne) w kontekście omówionych stowarzyszeń. Nie są to wszystkie promowane przez nie założenia, a jedynie te uznane przez autorkę za najbardziej charakterystyczne dla danej organizacji. Kolumna *postulaty pośrednie* zawiera kolejne hasła, wynikające z postulatów głównych.

Tabela 2. Zestawienie głównych i pośrednich postulatów organizacji 8 80 Cities, Cittaslow i LCI
źródło: opracowanie własne

ORGANIZACJA	GŁÓWNY POSTULAT	POSTULATY POŚREDNIE
	INKLUZYWNOŚĆ	-zapewnianie dostępności i bezpieczeństwa -decyzje dopasowane do potrzeb danej społeczności - tolerancja społeczna
	LOKALNOŚĆ	-szacunek do miejsca i kultywacja jego tradycji -dbanie o relacje sąsiedzkie -ograniczanie negatywnego wpływu globalizacji
	SLOW LIFE	-dbanie o środowisko naturalne -negowanie "nieustannej pogoni" -ograniczanie konsumpcjonizmu
	KOMPAKTOWOŚĆ	-wielofunkcyjność terenów w bliskiej odległości -złagodzenie kryzysu mieszkaniowego -ograniczenie udziału samochodów -zrównoważona mobilność

Każdy z postulatów można zinterpretować jako odpowiedź na pewien problem cywilizacyjny. *Inkluzywność* przeciwstawia się wykluczaniu społecznemu (stygmatyzacji, dyskryminacji). Brak zwalczania tego zjawiska skutkować może na poziomie jednostki pogorszonym samopoczuciem, które długofalowo ma szansę przerodzić się i w odczuwanie negatywnych dolegliwości fizycznych, a nawet depresję.¹⁶ W perspektywie grupy natomiast, zbiorowe poczucie braku akceptacji doprowadzić może na przykład do wytworzenia uczucia apatii i wzajemnej niechęci, czy nawet nasilenia wrogich nastrojów względem rządzących. Korzyści płynące z pielęgnowania *lokalności*, analogicznie, widoczne mogą być na polu społecznym. Hasło to niesie ze sobą promocję umacniania relacji sąsiedzkich, co w dzisiejszym, dominowanym przez technologię świecie, staje się coraz mniej oczywiste. Zapobiega więc narastaniu alienacji. Faktor ten również jasno stoi w opozycji do negatywnych skutków globalizacji - odnosi się do dbania o tradycję, historię, dziedzictwo. Taka praktyka jest formą podtrzymywania miejscowej tożsamości, która przez wzbudzanie silnych reakcji emocjonalnych u członków jednej

¹⁶ Madeja-Bien K., Gamian-Wilk M.: *Wybrane skutki wykluczenia społecznego*, Teraźniejszość – Człowiek – Edukacja, styczeń 2017

społeczności, pokrzepia także więzy między nimi – kreując wspólnotę. Najwyraźniejsze stanowisko wobec zjawiska chorobliwej pogoni, charakterystycznej dla ostatnich dekad w rozwoju ludzkości, zajmuje postulat *slow life*. Odrzuca on styl życia zbudowany na pośpiechu, pracoholizmie, konsumpcji, zdobywaniu i braku refleksji. Lista konsekwencji z nich wynikających jest długa. Osobiste problemy natury mentalnej (przewlekły stres, zaburzona koncentracja, ...), a także powikłania fizyczne (osłabiona odporność, choroby układu krążenia, ...), to tylko jedna strona medalu. Niemniejszą ofiarą w tym aspekcie staje się też środowisko naturalne. Postęp, odkrycia, nowe biznesy i wynalazki mają wprowadzić moc napędzania gospodarki, jednak „harmonia zostaje zachowana”, gdyż często cierpi na tym przyroda. Filozofia powolnego życia zgadza się na rezygnację z wielkomiejskich udogodnień i rozrywek, na rzecz zjednania się z naturą, zatrzymania w pogoni i spokojniejszej codzienności. Z kolei potrzeba szerzenia idei *kompaktowości* jest pokłosiem nie zrównoważonego planowania przestrzennego. Potępiane są skutki, jakie ponosi w jego wyniku planeta, jak i obywatele. Wielkie odległości między usługami użyteczności publicznej, sklepami z podstawowymi artykułami a terenami mieszkalnymi są niepraktyczne dla mieszkańca, a dla środowiska zanieczyszczające. Wzmagają one konieczność korzystania z samochodów, które emitują CO², przyczyniają się do powstawania smogu i stwarzają zagrożenie dla poruszających się pieszo.

Powyższe postulaty promują więc dobre postawy i nawyki, które mogą mieć realny wpływ na poprawę jakości życia jednostki oraz całej wspólnoty. Jednocześnie, wywodząc się ze strategii stowarzyszeń urbanistycznych, posiadają swoje odzwierciedlenie w zagospodarowaniu przestrzennym. Ze względu na swoje dobroczynne działania, autorka postanowiła użyć przewodnich haseł organizacji do wyznaczenia czterech głównych kierunków w takcie projektowania modelu *dzielnicy dobrego życia*.

2.4. Studium przykładów dobrej praktyki

Poza teoretycznymi rozważaniami i technikami badawczymi, do całościowego rozpoznania tematu potrzebne są także przykłady z życia. W przeciągu ostatnich dekad, wśród mnóstwa przeprowadzonych rewitalizacji, pewne projekty przekształcające zdegradowane tereny dawnych portów szczególnie zapisały się na kartach osiągnięć urbanistyki, stając się wzorcowymi przykładami dobrej praktyki.

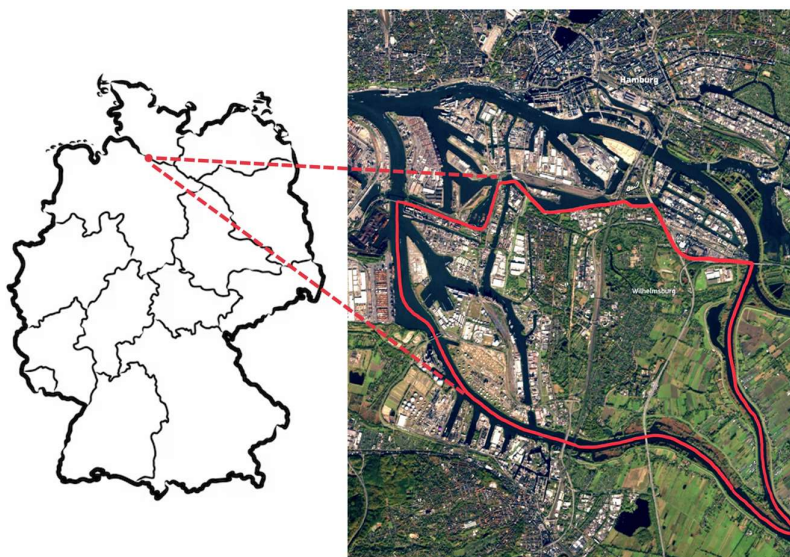
W niniejszym podpunkcie analizowane będą dwa takie przypadki - obie dzielnice poportowe doświadczyły gruntownych działań restrukturyzacyjnych, zwieńczonych zyskaniem prestiżu miejsca, rozszerzeniem oferty i podniesieniem atrakcyjności lokalnych przestrzeni oraz natężeniem osiedlania nowych mieszkańców. Zbadane zostaną więc techniki, narzędzia i strategie, na których w tych procesach polegano. Niemieckie Wilhelmsburg i Überseestadt zarysowują jednocześnie, z jaką fizjonomią, z jakimi potencjałami i zagrożeniami łączy się waterfrontowa specyfika dzielnicy. W związku z powyższym, historie dzielnic posłużą w pracy przywołaniu dobrych praktyk w kontekście odnowy przemysłowych obszarów dawnych portów, jak i pomogą w scharakteryzowaniu samego pojęcia waterfrontu.

2.4.1. Wilhelmsburg, Hamburg

Jednym z przykładów postindustrialnych terenów nadwodnych po doświadczeniu reurbanizacji fundamentalnie odmieniającej jakość przestrzeni miejskiej jest Wilhelmsburg w Niemczech. Wilhelmsburg to największa dzielnica Hamburga - miasta będącego głównym portem morskim w kraju i silnym ośrodkiem przemysłowym - położona w niemal bezpośrednim sąsiedztwie ze śródmieściem. To także największa wyspa rzeczna Europy, stanowiąca część obszaru wysp na rzece Łabie.¹⁷ Uwarunkowania naturalne, w postaci granic wyznaczonych przez akweny wodne, były jednym z głównych czynników kreujących charakter dzielnicy. W tym przypadku nie stwarzały one jednak tylko fizycznej bariery między dwoma lądami - izolacja przeniosła się także na płaszczyznę mentalno - społeczną, umacniając różnice między południem a północą miasta.¹⁸

¹⁷ <https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg-Wilhelmsburg> [data dostępu: 17.07.2025r.]

¹⁸ Rembarz G.: *Metrozony – wewnątrzmetropolitalne obszary rozwojowe w kontekście przekształceń dzielnic portowych Hamburga i Gdańska, Mieszkać w porcie*, Polska Akademia Nauk Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, grudzień 2018



Rys. 3. Położenie Wilhelmsburga na mapie Niemiec i zdjęcie satelitarne dzielnicy z granicami
 Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://pl.freepik.com/wektory/niemcy-mapa-kontur> (17.07.2025 r.)
 i Google Earth

Nadwodna natura dobitnie zapisała się na kartach historii dzielnicy w 1962 r., gdy miasto zalane zostało przez falę sztormową. To właśnie Wilhelmsburg zebrał wówczas najwięcej strat, zarówno pod względem infrastrukturalnym, jak i humanitarnym. Po klęsce żywiołowej, zdewastowana okolica zniechęcała pozostałych mieszkańców do dalszego życia na wyspie. Nasilało to lokalny efekt wyludniania. W jej krajobrazie wybijały się wszechobecne dźwigi oraz hale, kontenery i żurawie portowe, a pomiędzy nimi linie kolejowe, doki i bagna. Elementy te, dla wielu nieatrakcyjne, przeplatały się przez tereny mieszkaniowe i podkreślały dominującą wówczas w obrębie dzielnicy funkcję - przemysł, zapewniający zatrudnienie znacznej części mieszkańców. Na niekorzyść reputacji działała także obecna tam i źle kojarząca się w tamtym czasie multikulturowość. Wszystkie te elementy, w połączeniu ze zdegradowanymi terenami, wykreowały w oczach hamburczyków niepochlebny obraz dzielnicy - aż do momentu jej gruntownej restrukturyzacji. W latach 2006 – 2013 wyspa stała się *rozległym laboratorium miejskim* i kolebką rozmaitych *eksperymentalnych rozwiązań przestrzennych i organizacyjnych*.¹⁹

¹⁹ Rembarz G., Denga W.: *Rewitalizacja jako zintegrowany proces budowania potencjałów wewnątrzmijskich obszarów rozwojowych na przykładzie hamburskiej strategii Skoku przez Łabę*, Studia KPZK, Politechnika Gdańska, 2019



Rys. 4. Wilhelmsburg w czasie powodzi w 1962 r.

Źródło: <https://www.gettyimages.ae/photos/quarter-wilhelmsburg> (20.07.2025 r.)

Samym bodźcem do wszczęcia odnowy Wilhelmsburga była oddolna, podjęta w 2001 roku inicjatywa mieszkańców. Po nagłośnieniu lokalnej potrzeby rewitalizacji i wyrażeniu chęci do działania nawiązali oni współpracę z władzami, dotyczącą kreowania wizji przyszłości obszaru. W rezultacie wspólnie spisali „Białą Księgę”, kumulującą najważniejsze postulaty wobec dzielnicy, to znaczy: lepsze szkoły i perspektywy dla dzieci i młodzieży; wysokiej jakości i przyjazne rodzinom nowe budynki mieszkalne; likwidacja terenów zdegradowanych; a także polepszenie połączeń transportowych. W następstwie zrodziła się idea zatytułowana „Skok przez Łabę” - strategia poszukująca rozwiązań na wyartykułowane przez autorów książki wskazania. Miała ona także na celu podniesienie konkurencyjności Wilhelmsburga i okolic. Do jej realizacji wytypowano następujące narzędzia urbanistyczne: Międzynarodową Wystawę Budowlaną oraz Międzynarodową Wystawę Ogrodniczą.²⁰

IBA Hamburg

Międzynarodowa Wystawa Budowlana (IBA) w rejonie Harburg - Wilhelmsburg odbyła się na terenach wyspy w latach 2006 - 2013. IBA, oryginalnie Internationale Bauausstellungen, to pochodząca z Niemiec sieć projektów dotyczących rozwoju miast i regionów, w wymiarze zarówno architektoniczno - planistycznym, jak i społecznym. Ich celem jest nowa organizacja przestrzeni - nie działając jednak według ustandaryzowanego zbioru zasad, a jednostkowych potrzeb i problemów, scharakteryzowanych dla danego obszaru. Dzięki temu wystawa jest inicjatywą stale ulepszaną, nieschematyczną, balansującą między pragmatyzmem, a kreatywnością.²¹

Głównym celem pojawienia się IBA w Hamburgu było złagodzenie widocznego w mieście podziału między uboższym południem a zamożniejszą północą. Działania skupiły się więc przede wszystkim na rozwoju i promocji terenów zlokalizowanych na południe od Łaby - np. Wilhelmsburga.

²⁰ Mańkowska J., Patasz P., Stocka A.: *Odnowa i reurbanizacja terenów mieszkaniowych na przykładzie dzielnicy Wilhelmsburg (Niemcy)*, Politechnika Gdańska, 2019

²¹ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/story.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]

Odnosząc się do ustalonych wcześniej przez działaczy postulatów, uzgodniono główne kierunki przyszłych projektów: czerpanie korzyści z globalizacji, podnoszenie wartości poprzez używanie wiedzy i zasobów kulturowych oraz tworzenie wysokiej jakości przestrzeni miejskich. Miały być one realizowane na trzech płaszczyznach: "Cities and climate change", "Metrozones" i "Cosmopolis", dążąc do urzeczywistnienia sloganu "The Metropolis of the Future".²²



Rys. 5. Fotorelacja ze spotkań planistycznych w sprawie IBA Hamburg, Wilhelmsburg
Źródło: [110625_Raddoku.pdf](#) (20.07.2025 r.)

"Cities and climate change" było hasłem odpowiadającym na potrzeby środowiskowe. Zaznaczono w ten sposób istotę działania w zgodzie z naturą, w kontrze do pogłębiania zmian klimatycznych przez rozwój miast - będących zresztą następnie tych zmian głównymi ofiarami. Strategia ta miała na celu wspieranie przekształcania dzielnicy w modelowy obszar miejski, zrównoważony energetycznie i odporny na zmiany klimatu.

Temat "Metrozones - new urban spaces" korzenie znajdował w uwarunkowaniach lokalizacyjnych. Położenie geograficzne, bliskie i dalsze otoczenie wraz z obecnymi na nich przeznaczeniami terenów - to jedno z kluczowych czynników, koniecznych do brania pod uwagę w czasie kształtowania przestrzeni. Charakteryzujące Wilhelmsburg położenie określa się mianem "metrozony" - wewnętrznych peryferii miejskich.²³ Strefa ta ma potencjał przedłużania wielofunkcyjności miasta, przy jednoczesnym oferowaniu przestrzeni mieszkalnych bez pogłębiania zjawiska rozlewania się miast - o ile zarządzana jest efektywnie. W przypadku Wilhelmsburga, obszary śródmiejskie zajmował konflikt mieszanego zagospodarowania terenów - szczególnie funkcji mieszkalnej z przemysłową. Postanowiono więc zmierzyć się z pogodzeniem tych odmiennych charakterów w spójny, uzupełniający się sposób.

Tymczasem pole "Cosmopolis" wywiodło się przede wszystkim z sytuacji społecznej, gdzie nacisk został położony na redefinicję panującej w Wilhelmsburgu mieszanki kulturowej. Przekucie różnorodności z zagrożenia w siłę - to miało stać się kolejnym filarem lokalnej polityki. Celem było łączenie i integracja, czyli przeciwstawienie się izolacji, której niedaleko do niechęci i wrogości.

Wszystkie te przyjęte płaszczyzny miały znaleźć odzwierciedlenie w projektach urbanistycznych i architektonicznych, nowej infrastrukturze i innowacyjnych eksperymentach, by z teoretycznych idei przeobrazić się w praktykę.

²² <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/story.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]

²³ Rembarz G.: *Metrozony – wewnątrzmetropolitalne obszary rozwojowe w kontekście przekształceń dzielnic portowych Hamburga i Gdańska, Mieszkać w porcie*, Polska Akademia Nauk Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, grudzień 2018

Projekty IBA Hamburg - Cities and climate change

Ze względu na ambitne stanowisko programu wobec energetyki w Wilhelmsburgu, koncentrowało się na niej wiele projektów z kategorii "Cities and climate change". Należał do takich "Georgswerder Energy Hill". Inicjatywa ta odbyła się na terenie dawnego wysypiska śmieci, powstałego niemal samoistnie, jako nagromadzenie odpadów na gruzach budowli pozostałych po spustoszeniach II wojny światowej. Mimo, iż oficjalnie przestało ono funkcjonować jako składowisko już w 1979 roku, wpływ miejsca na środowisko naturalne - w tym gleby, wody podziemne, a także zdrowie mieszkańców - wciąż pozostawał toksyczny. W latach 80. teren został pokryty szczelną plastikową powłoką i warstwą gleby oraz zabezpieczono wody gruntowe. Powstała w ten sposób zielona, około 40-metrowa góra, stworzyła wysoki potencjał dla zlokalizowania na jej szczycie w latach 90. turbin wiatrowych - co rozpoczęło kolejny przełomowy etap rekultywacji zdegradowanego terenu. Proces kontynuowano dopiero w 2011 roku, gdy na wyspę dotarła IBA. Postawiono kolejne turbiny, a na południowym stoku zaimplementowano panele słoneczne. Tak produkowana energia zagwarantowała zasilanie dla około 4 tysięcy gospodarstw domowych. Ponadto, zaczęto czerpać także z wnętrza wzgórza - ciągle procesy rozkładu odpadów wytwarzają gaz o wysokiej zawartości metanu, który od lat jest zbierany i dostarczany do jednej z największych hut miedzi w Europie. Całokształt projektu zwieńcza transformacja terenu pod kątem dostępności publicznej. Uprzednio niebezpieczne, odpychające wysypisko śmieci - od 2013 roku otwarto dla publiczności. W ten sposób dawne niedostępne i problematyczne tereny przeobrażono nie tylko w wysoce efektywną elektrownię wiatrowo-fotowoltaiczną i źródło ciepła. Stały się one także odmieniającą jakość życia w okolicy atrakcyjną przestrzenią rekreacyjną z punktem widokowym oferującym panoramy Hamburga, nabierając wymiaru nie tylko środowiskowo-technicznego, ale i społeczno-integralnego.²⁴



Rys. 6. Georgswerder Energy Hill – teren dawnego wysypiska śmieci po transformacji
Źródło: [150311 Whitepaper Energyhill.pdf](#) (20.07.2025 r.)

²⁴ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/energieberg-georgswerder/projekt/energy-hill-georgswerder.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]

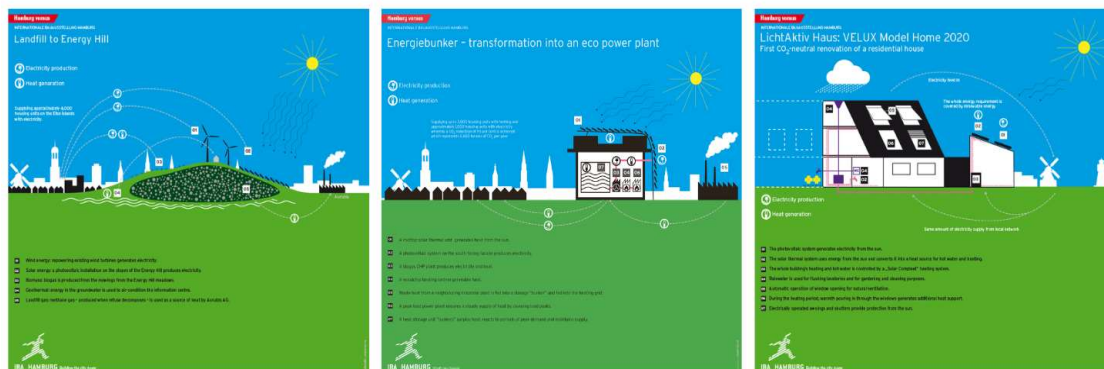
Innym projektem zbliżającym Wilhelmsburg do lokalnej transformacji energetycznej było przedsięwzięcie "Energy Bunker". W tym przypadku działaniami objęto schron przeciwlotniczy zbudowany w 1943 roku. Budynek po doświadczeniu destrukcji wnętrza w wyniku działań II wojny światowej, do XXI w. pozostawał niemal nieużytkowany. Wobec otaczającego krajobrazu pełnił rolę reliktu przeszłości, zachowującego znaczenie historyczne, lecz poza tym – nieproduktywnej budowli z ryzykiem generowania kosztów konserwacji. Jednak fakt przetrwania jego masywnych ścian zewnętrznych, o szerokości sięgającej do nawet 4 metrów, zapewnił doskonałą przestrzeń do przeprowadzenia eksperymentu technologicznego. Bunkier zaopatrzony w panele solarne oraz centralny zbiornik ciepła stał się centrum produkcji zrównoważonej energii. Renowacja z 2010 roku przekształciła ten zabytek w obiekt wykorzystujący energię słoneczną, biogaz, zrębki drzewne oraz ciepło odpadowe z pobliskiego zakładu przemysłowego do zaspokajania potrzeb energetycznych i ciepłych sąsiedzkiej dzielnicy Reiherstieg. Przyczyniło się to do rozwoju lokalnej autonomii i zdecentralizowania energetycznego. Magazynowanie ciepła umożliwia odpowiedź na potrzeby 3 tysięcy budynków mieszkalnych, a energia dostarczana jest do tysiąca gospodarstw domowych. Jest to także kolejne przedsięwzięcie, które uwzględniło w realizacji dobrostan mieszkańców. Na dachu bunkra utworzono kawiarnię i taras widokowy. Obiekt stworzył dostępną przestrzeń publiczną, zmieniającą jego percepcję z zamkniętej, obronnej struktury w otwarty, tętniący życiem punkt spotkań. Projekt Energiebunker to zatem znacznie więcej niż modernizacja techniczna - jest to modelowy przykład, jak poprzez inteligentną reorganizację przestrzeni miejskiej można przekształcić trudne dziedzictwo w symbol przyszłości, jednocześnie wzmacniając społeczność i przyczyniając się do globalnych celów klimatycznych.²⁵



Rys. 7. Energy Bunker – schron z czasów II wojny światowej po transformacji, rok 2013
Źródło: [140801 Energy Bunker english final.pdf](#) (20.07.2025 r.)

²⁵ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/energiebunker/projekt/energy-bunker.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]

Swego rodzaju nadrzędne podsumowanie założeń i celów z dziedziny energetyki w obrębie dzielnicy stanowi "Renewable Wilhelmsburg Climate Protection Concept". Koncepcja opracowana w 2008 roku mówi o dążeniu do całkowitego zaopatrzenia Wilhelmsburga w energię ze źródeł odnawialnych do 2050 r. - ze szczególnym uwzględnieniem zapotrzebowania na ciepło. Kładzie nacisk na zdecentralizowane podejście, rygorystyczne standardy budowlane, wykorzystanie potencjału odnawialnych źródeł energii i zaangażowanie obywateli. Projekt został wyróżniony jako "nagradzane miejsce w krainie idei", a z czasem uzupełniony o powstały w 2009 r. "Top Climate Plan".²⁶



Rys. 8. Infografiki dotyczące strategii energetycznych dla wybranych projektów "Renewable Wilhelmsburg Climate Protection Concept" (od lewej: Georgswerder Energy Hill, Energy Bunker oraz VELUX Model Home 2020 - LightActive House)

Źródło: [IBA Hamburg – climate concept](https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/climate-concept/) (20.07.2025 r.)

Samowystarczalność energetyczna przyświecała więc także tworzeniu nowatorskich projektów odpowiadających na postulat Białej Księgi: "wysokiej jakości i przyjazne rodzinom nowe budynki mieszkalne". Do takich należał "Low-Energy Housing in Haulander Weg". Projekt zakłada realizację kompleksu około 300-350 jednostek mieszkalnych i biznesowych zbudowanych w standardzie niskiego zużycia energii (pochodzącej jedynie z OZE) lub domu pasywnego. Integruje również inteligentne zarządzanie zasobami wodnymi, w tym oddzielanie i oczyszczanie wody szarej i czarnej oraz magazynowanie wody deszczowej. Lokalizacja wytypowana do implementacji koncepcji urbanistycznej wynika z obecnych w wilhelmburskich bagnach odpływów melioracyjnych oraz drenaży francuskich. Mają zarówno pełnić funkcje retencyjne, jak i rekreacyjne dla przyszłych mieszkańców. Kompleks stanowi jeden z flagowych projektów środowiskowych Hamburga, ale nie został jeszcze wcielony w życie.²⁷

²⁶ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/climate-concept/projekt/renewable-wilhelmsburg-climate-protection-concept.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]

²⁷ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/klimahaeuser-haulander-weg/projekt/low-energy-housing-in-haulander-weg.html> [20.07.2025r.]



Rys. 9. Wizualizacja projektu Low-Energy Housing in Haulander Weg
Źródło: [IBA Hamburg – Klimahäuser Haulander Weg](#) (20.07.2025 r.)

W ramach tematu "Cities and climate change" powstał również szereg innych koncepcji na terenie oraz w sąsiedztwie Wilhelmsburga. Projekty poświęcono m.in. także ochronie przeciwpowodziowej w postaci terasy zalewowej, zapewniającej bezpieczeństwo mieszkańcom. Sporządzono opracowania dzielnic i jednostek mieszkalnych wraz ze strategiami wskazującymi, jak inteligentne zarządzanie i zielone technologie mogłyby uczynić je przyjaznymi środowisku. Zaprojektowano i wybudowano innowacyjne budowle na wodzie, które korzystając z fizjonomii waterfrontu, podniosły prestiż i atrakcyjność okolicy. Przedłożono wreszcie plan mający na celu przekształcenie Wilhelmsburga w modelową dzielnicę dla przyszłościowego rozwoju zrównoważonej mobilności - transportu rowerowego.²⁸

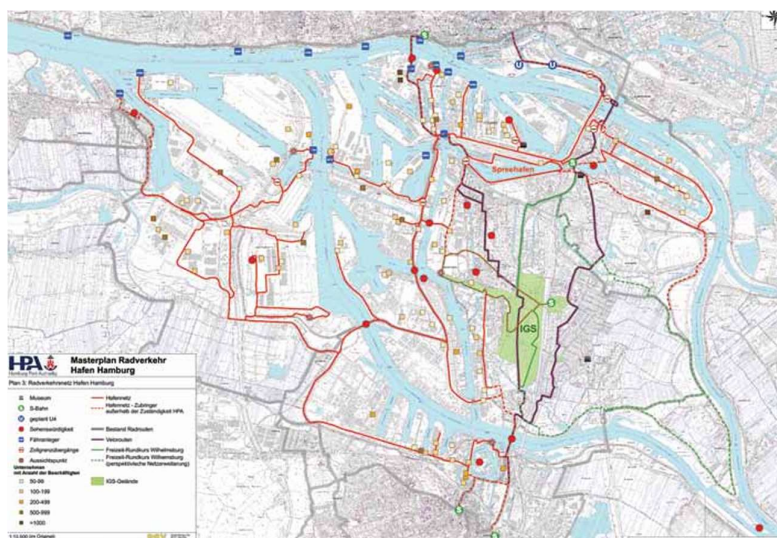


Rys. 10. Projekt terasy zalewowej na Łabie
Źródło: [IBA Hamburg – Elbe Islands Dyke Park](#) (20.07.2025 r.)



Rys. 11. Dni Kultury Rowerowej (27.05.-05.06.2010) ze sztuką, kulturą, akcją i spotkaniami towarzyskimi
Źródło: [110625_Raddoku.pdf](#) (20.07.2025 r.)

²⁸ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/nc/projects/cities-and-climate-change.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]



Rys. 12. Plan generalny dla ruchu rowerowego w Porcie Hamburg
Źródło: [110625_Raddoku.pdf](https://www.110625.Raddoku.pdf) (20.07.2025 r.)

Projekty IBA Hamburg - Metrozones

Kolejnym zakresem inicjatyw rewitalizujących południe Hamburga był blok działań “Metrozony”, mający na celu wykorzystanie potencjału wewnętrznych peryferii miejskich i przekształcenie ich w wysokiej jakości, tętniące życiem dzielnice. Ważną misją było także ocieplenie wizerunku obecnych przemysłowych elementów krajobrazu, które miały zostać harmonijnie zespolone z otoczeniem.

Jedną z inicjatyw wywodzących się z tej grupy nosiła nazwę “Smart Price Houses”, jako projekt odpowiadający na wyzwanie rosnących cen gruntów i czynszów w miastach, które utrudniają rodzinom o niskich dochodach wynajem lub zakup nieruchomości. Domy te mogły oferować przystępność cenową, dzięki wykorzystywaniu technologii budownictwa modułowego z prefabrykowanych elementów. Koszty budowy były dodatkowo redukowane poprzez alternatywne strategie finansowania lub możliwość samodzielnego montażu części. Projekty te miały pokazać, że niska cena nie oznacza rezygnacji z estetyki, wysokiej jakości i zrównoważonej architektury, a przy tym mogą odpowiadać na kwestie ekologii, efektywności energetycznej i zmieniających się wzorców społecznych. W ramach inicjatywy postawione zostały różne domy eksperymentalne, jak na przykład blok przy ulicy Am Inselpark 11, testujący koncepcję “Basic Building and Do-It-Yourself Builders” - domy do samodzielnego montażu. Podczas budowy, mieszkańcy aktywnie uczestniczyli w realizacji wnętrza, projektując układ pomieszczeń i tworząc osobistą więź ze swoimi mieszkaniami. Personalne zaangażowanie finansowe i fizyczne umożliwiło zwiększenie dostępności mieszkalnej szczególnie rodzinom o niższych dochodach. Co więcej, energia jest tam dostarczana przez Zintegrowaną Sieć Energetyczną Wilhelmsburg Central, co pozwala na przekroczenie niemieckich przepisów dotyczących oszczędności energii o 30% (informacja z 2009 r.).²⁹

²⁹ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/the-building-exhibition-within-the-building-exhibition/smart-price-houses/basic-building-and-do-it-yourself-builders/projekt/basic-building-and-do-it-yourself-builders.html> [data dostępu: 21.07.2025r.]



Rys. 13. Budynek zrealizowany w formie “Basic Building and Do-It-Yourself Builders”, Am Inselpark 11, Hamburg
 Źródło: [IBA Hamburg – Basic building and do-it-yourself builders](#) (21.07.2025 r.)

“Case Study #1” to inny przykład projektu z serii “Smart Price Houses”. Głównym założeniem projektu było zaproponowanie łatwych w konstrukcji, adaptatywnych bloków, które nie tylko mogłyby aranżować nowe przestrzenie miejskie, ale także wcielać się w role plomb budowlanych i zajmować nieużytkowane grunty na tzw. przestrzeniach resztkowych. Również stanowią budynki mieszkalne konstruowane z prefabrykatów, zaopatrzone w energię ze Zintegrowanej Sieci Energetycznej Wilhelmsburg Central.³⁰



Rys. 14. Budynek należący do projektu Case Study #1, Am Inselpark 15, Hamburg
 Źródło: [IBA Hamburg – Case Study #1](#) (21.07.2025 r.)

Metrozones, jako temat opierający się na podniesieniu jakości przestrzeni śródmiejskich, poszukiwał zastosowań dla różnorodnych elementów krajobrazu Wilhelmsburga. Zesze tereny przemysłowe w okolicy Spreehafen zaczęto udostępniać do celów publicznych, dając możliwość uprawiania na nich różnych aktywności. Zrealizowano ścieżki piesze i rowerowe, które zachęciły mieszkańców do uprawiania joggingu i kolarstwa. We współpracy z Muzeum Pracy i Muzeum Portu wykonane zostały tablice historyczne, upamiętniające istotne dla sąsiedztwa wydarzenia (takie, jak przerwanie wału w 1962 roku), a następnie zamontowano je w odpowiadających im lokalizacjach. Renowacją objęto również obecne na wyspie kanały wodne, które wraz z odbudową dzielnicy, wkomponowano w obszary parków. Wykorzystano potencjał akwenów i nadano im przeznaczenia

³⁰ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/the-building-exhibition-within-the-building-exhibition/smart-price-houses/projekt/smart-price-houses.html> [data dostępu: 21.07.2025r.]

rekreacyjnego, udostępniając je do organizacji spływów kajakowych.³¹ Ten zbiór czynności to przykład na to, że nawet niedrogie i relatywnie mało spektakularne inicjatywy, mogą wpłynąć na odbiór okolicy.



Rys. 15. Trasa kajakowa na arteriach wodnych Wilhelmsburga
Źródło: [IBA Hamburg – Harbour launch connections and expansion of the canoeing circuit](#)
(21.07.2025 r.)

Niebagatelnym przedsięwzięciem w obecnej na wyspie edycji IBA była grupa projektów urbanistycznych nazwanych “Entrance complex to the Inselpark”³². Wśród nich pewien trzon stanowiła budowa Centrum Medycznego, zaprojektowanego przez grupę Architects Bolles+Wilson. Wewnątrz, poza gabinetami lekarskimi rozmaitych profesji, zlokalizowano różnorodne usługi medyczne, aptekę czy kawiarnię. Integralnym elementem projektu był “InselAkademie Building”, który głównie ofertę kieruje do młodych ludzi z zaburzeniami adaptacyjnymi. Odbywają się tam zajęcia sportowe, edukacyjne i rekreacyjne. W bliskim sąsiedztwie, we współpracy z KerVita Group, wybudowane zostało także centrum “Senior Citizens Centre on Inselpark”. Przewrotnie do nazwy, obiekt nie stanowi domu opieki jedynie dla seniorów, lecz także dla dzieci czy młodych matek z dziećmi. Kolejną składową przedsięwzięcia było wybudowanie “Island Park Hall” – centrum sportu z basenem oraz halą. Jako całokształt budowle zrealizowane w ramach “Entrance complex to the Inselpark” stanowią kompatybilną, uzupełniającą się sieć budynków, generalnie skoncentrowanych na dobrostanie ludzkim. Opieka zdrowotna wraz ze sportem i rekreacją, a do tego edukacja i usługi - to mieszanka funkcji, których bliska dostępność może wyznaczyć zupełnie nowy, wyższy poziom i jakość życia społeczności. Dodatkowym atutem projektów było zapewnienie setek nowych miejsc pracy i korzystny wpływ na lokalną gospodarkę.

³¹ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/opening-of-the-spreehafen/recreation-in-the-harbour/projekt/recreation-in-the-harbour.html> [data dostępu: 21.07.2025r.]

³² <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/wilhelmsburg-central/entrance-complex-to-the-inselpark/projekt/entrance-complex-to-the-inselpark.html> [data dostępu: 21.07.2025r.]



Rys. 16. Senior Citizens Centre on Inseipark

Źródło: [IBA Hamburg – Senior Citizen Centre on Inseipark](#) (21.07.2025 r.)



Rys. 17. InselAkademie Building

Źródło: [IBA Hamburg – Medical centre and health academy](#) (21.07.2025 r.)



Rys. 18. Centrum sportowe Island Park Hall

Źródło: [IBA Hamburg – Island Park Hall](#) (21.07.2025 r.)

Projekty IBA Hamburg - Cosmopolis

Demografia Wilhelmsburga akademicko prezentuje jeden z atrybutów miejscowości portowych - zamieszkuje go wielokulturowe społeczeństwo, w tym przypadku pochodzące z ponad 100 różnych nacji.³³ Blok Cosmopolis promuje przy tym hasło "różnorodność to możliwości". Jego głównym celem było sprawdzenie, czy zmiany urbanistyczno – architektoniczne będą w stanie pozytywnie przyczynić się do budowania zgodnej, tolerancyjnej, inkluzywnej społeczności, u której różnorodność jest siłą.

³³ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/nc/projects/cosmopolis.html> [data dostępu: 22.07.2025r.]

Projekty z tej grupy koncentrowały się np. na temacie sztuki i kreatywności, edukacji, miejscach pracy i różnych działaniach wspomagających funkcjonowanie w multikulturowej społeczności.

W gronie projektów edukacyjnych, nieszampową inicjatywą było założenie "SBZ Sprach- und Bewegungszentrum" - centrum lingwistyki i aktywności fizycznej. Inspiracją były tu badania naukowe udowadniające, że nauka języków idzie w parze z uprawianiem sportu, ze względu na uaktywnianie motorycznych obszarów mózgu. W dzielnicy o profilu kosmopolitycznym inicjatywa wspierająca przełamywanie barier językowych była formą narzędzia do poprawy integracji społecznej. Realizację rozpoczęto od rozpoznania oczekiwań docelowej grupy odbiorców, a w koncepcji uwzględniono strategię w sprawie pomocy potrzebującym. Po przygotowaniu merytorycznym, w 2013 roku centrum zaczęło działać. Do dziś pełni swoją pierwotną funkcję, posiadając barwną ofertę zajęć, skierowaną do osób różnego pochodzenia i w różnym wieku.³⁴



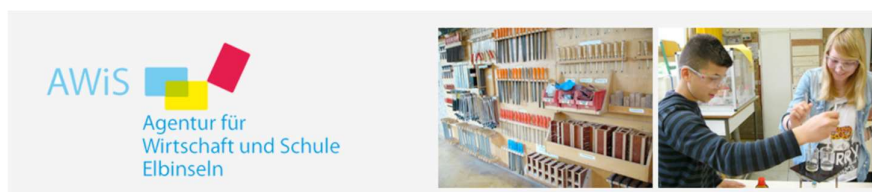
Rys. 19. SBZ Sprach- und Bewegungszentrum, Wilhelmsburg
Źródło: [IBA Hamburg – Sprach- & Bewegungszentrum](https://www.ibahamburg.de/sprach-und-bewegungszentrum/) (22.07.2025 r.)

Wspieranie rozwoju przełożone zostało również na powołanie AWiS (Agentur für Wirtschaft und Schule Elbinseln), czyli Agencji dla Biznesów i Szkół Wysp Łabskich. Do jej zadań należało nawiązywanie współprac między szkołami a przedsiębiorstwami komercyjnymi, czyli między sektorem publicznym a prywatnym, w regionie Wilhelmsburga i sąsiedniej wyspy Veddel. Podmioty organizowały wówczas wspólne warsztaty, na których młodzi, za pomocą nowoczesnych metod uczenia, poznawali świat pracy z punktu widzenia praktyków.³⁵ Format wpisywał się w politykę rozpowszechnianą w trakcie rewitalizacji niemieckich miast od końca lat 90. XX w., polegającą na wspieraniu przedsiębiorczości u dzieci już w wieku szkolnym, w celu zadbania zawczasu o lokalną gospodarkę i lokalny rynek pracy.³⁶ Projekt fundowany był przez Europejski Fundusz Społeczny i miasto Hamburg, a w grudniu 2012 r. zakończył się z bilansem wielu ciekawych osiągnięć i nowopowstałych współprac.

³⁴ <https://sprachundbewegungszentrum.hamburg.de/> [data dostępu: 22.07.2025r.]

³⁵ <https://www.ganztagsschulen.org/de/koooperationen/lokale-bildungslandschaften/hamburger-elbinseln-netz-fuer-bildung.html> [data dostępu: 22.07.2025r.]

³⁶ Bryx M., Jadach-Sepioto A. i inni: *Rewitalizacja miast w Niemczech*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2009



Rys. 20. Grafika przedstawiająca logo oraz charakter działalności AWiS

Źródło: [IBA Hamburg – AWiS](#) (22.07.2025 r.)

Zostając w temacie przejścia ze szkoły do życia zawodowego, warto pochylić się nad jednym z największych projektów biznesowych, zrealizowanych w ramach IBA w Hamburgu. Mowa o „Welt-Gewerbehof”, co można przetłumaczyć jako Globalny Park Handlowy. Inwestycja zajęła powierzchnię ok. 6700m² terenu niegdyś obecnej tam dzielnicy robotniczej. Specyficzna charakterystyka okolicy z biegiem lat doprowadziła do jej odizolowania i zaniedbania. Intencją inicjatywy było stworzenie przestrzeni dla przedsiębiorców i biznesów o podłożu lokalnym jak i imigranckim. W 2011 r. wykonano konkurs architektoniczny, który zwyciężył projekt parku z dwukondygnacyjną, modułarną budowlą, o możliwości wybudowania dopasowanego do potrzeb użytkowników. Dach skonstruowano z przezroczystych płyt poliwęglanowych, dopuszczających światło dzienne do wewnątrz przez cały rok, a na jego powierzchni ułożono panele fotowoltaiczne. System podłączono do lokalnej sieci ciepłowniczej utworzonej w ramach „Energy Bunker” - to kolejny przykład zastosowania OZE w działaniach IBA Hamburg. Projekt sponsorowany był przez Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego oraz Program Ramowy Zintegrowanego Rozwoju Miast.³⁷



Rys. 21. Welt-Gewerbehof – miejsce pracy dla lokalnych przedsiębiorców

Źródło: [IBA Hamburg – AWiS](#) (22.07.2025 r.)

“Elbe Islands Creative Quarter” była grupą projektów w różny sposób dotyczących kreatywności. Zalicza się tu na przykład organizację na wyspie festiwalu MS DOCKVILLE, sponsorowanego przez Internationale Bauausstellung. Powstając w 2007 r., lansowany był jako festiwal muzyki awangardowej i sztuki niekonwencjonalnej. Poza pełnieniem formy rozrywki, promował zrównoważone podejście do imprezy masowej – lokalizacja pośród nabrzeży, dźwigów i innych elementów infrastruktury portowej, służyła zachowaniu oryginalnego, marynistycznego profilu

³⁷ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/global-neighbourhood/global-neighbourhood-world-commercial-park/projekt/global-neighbourhood-world-commercial-park.html>
[data dostępu: 22.07.2025r.]

otoczenia i przeciwstawiała się komercyjnym, dodatkowo degradującym środowisko przekształceniom. Wydarzenie spotkało się z aprobatą strony publicznej – do dziś prężnie rozwija się, przyciągając zarówno artystów, jak i słuchaczy z całego świata. Organizatorzy zachęcają do tego uczestników do docierania na miejsce publicznym bądź zielonym transportem oraz dbają o zapewnienie na festiwalu możliwości zakupu wegetariańskich i wegańskich posiłków.³⁸



Rys. 22. Fotografia z festiwalu MS DOCKVILLE w marynistycznym otoczeniu
Źródło: [MS DOCKVILLE Music and Art Festival](#) (23.07.2025 r.)

Innym prospołecznym programem sponsorowanym przez IBA był artystyczny obóz wakacyjny Lüttville, organizowany cyklicznie dla uczniów szkół podstawowych Wilhelmsburga. Edycje gromadziły średnio 150 uczestników, którym zapewniane były warsztaty kreatywne - związane z rękodzielnictwem, produkcją filmową, tańcem, itp. Na zakończenie, efekty prezentowane były przed liczną widownią (w 2011 r. ok. 450 osób), co uczęszczało najmłodszych obcowania z i reagowania na sytuacje stresowe.³⁹

Wśród wydarzeń pojawiły się także: festiwal sztuki o tematyce portowej "WAHRSCHAU!", maraton biegowy na wyspie "Wilhelmsburger Insellauf", letnie warsztaty artystyczne "VHS Sommeratelier" z zajęciami z rzeźbiarstwa, malowania czy pisanie, festiwal muzyki jazzowej "Elbjazz Festival" i wiele innych.⁴⁰ Organizacja zgromadzeń masowych dawała szansę na zwiększenie popularności śródrzecznych terenów Łaby wśród osób, które nie miały w planach odwiedzenia samego miejsca, lecz zachęcała je tematyka wydarzeń.

³⁸ <https://www.hamburg.com/visitors/events/music/dockville-20980> [data dostępu: 23.07.2025r.]

³⁹ MS DOCKVILLE DOKUMENTATION 2011, [dostęp internetowy: https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2013/17878/pdf/dockville_2011.pdf, data dostępu: 23.07.2025r.]

⁴⁰ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/nc/projects/cosmopolis.html> [data dostępu: 23.07.2025r.]



Rys. 23. Fotografia z festiwalu Elbjazz w industrialnym otoczeniu

Źródło: [The Festival Album – Hamburg's festival culture captured in beautiful photos](#) (23.07.2025 r.)

Działania IBA Hamburg nie obejmowały jednak wyłącznie twardych działań - inwestycji ingerujących w krajobraz. Drugą stroną medalu stanowiły wszelkie działania społeczne - komunikacja, budowanie relacji, odpowiednie zarządzanie. Od początku programu stawiano na inkluzywność i partnerskie relacje z mieszkańcami - uświadamiano ich na temat procesu i zapraszano do intelektualnego dołączenia do "Skoku przez Łabę". Opracowywane projekty wykładano i konsultowano podczas spotkań partycypacyjnych z organizacjami lokalnymi. Pojawiały się także tematy, które mieszkańcy sami mogli kształtować. Do takich należało zagospodarowanie Pola Rotenhäuser, położonego w dzielnicy Reiherstieg. Sąsiedztwo z wieloma popularnymi projektami, takimi jak Energy Bunker czy centrum młodzieżowe, podnosiło atrakcyjność obszaru i świadczyło o jego dogodnej dostępności. W 2009 r. lokalna społeczność (niezależnie od wieku) została zaproszona do wspólnej pracy nad zaplanowaniem zielonych przestrzeni wraz z udziałem architektów krajobrazu. W proces włączyły się także Wydział Planowania Miejskiego i Krajobrazowego oraz Wydział Zarządzania Przestrzenią Publiczną Urzędu Dzielnicy Hamburg-Mitte. W ramach przebudowy zmieniono lokalizację boiska do piłki nożnej, zbudowano tor wspinaczkowy, społeczność - w tym dzieci i młodzież - zagospodarowała przestrzeń ogródkami, a także otworzono drogę wdrażaniu w parku kolejnych innowacji.⁴¹



Rys. 24. Fotografia z wielopokoleniowych i wielokulturowych prac społecznych przy Polu Rotenhäuser

Źródło: [IBA Hamburg – Rotenhäuser Field](#) (23.07.2025 r.)

⁴¹ <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/rotenhaeuser-field/projekt/rotenhaeuser-feld.html> [data dostępu: 23.07.2025r.]

W 2007 roku zorganizowano wydarzenie - "Lato sztuki i kultury", które sprowadziło w okolice Wilhelmsburga ponad 50 tysięcy odwiedzających wyspy po raz pierwszy. Włączenie do współpracy społeczności urbanistycznej zaowocowało podniesieniem prestiżu dzielnicy. Z biegiem lat liczba inwestorów wzrosła z 46 do 140 prywatnych, jak i publicznych biznesów i instytucji, co tylko dowodziło powodzeniu przedsięwzięcia. Efekty prac IBA prezentowane były w 2013 roku - uhonorowanym mianem "Presentation Year". W samym tym okresie na osobiste obejrzenie rezultatów i przyjazd na wyspy Łaby zdecydowało się ponad 400 tysięcy turystów.⁴² Taka statystyka przedstawia, że IBA Hamburg okazała się realnym fenomenem i tłumaczy, dlaczego stała się ona jedną z flagowych edycji Międzynarodowej Wystawy Budowlanej.



Rys. 25. Warsztaty partycypacyjne w sprawie kwartału Rathausviertel
Źródło: [Participation | IBA Hamburg](#) (23.07.2025 r.)

IGS Hamburg

Drugim formatem urbanistycznym wprowadzonym do Wilhelmsburga w celu ożywienia dzielnicy była Międzynarodowa Wystawa Ogrodnicza (International Garden Show), u której w centrum zainteresowania stoi odnowa terenów zielonych. Wydarzenie nie było spontanicznie wymyślonym tworem na potrzeby trwającej rewitalizacji, lecz kolejną już edycją długoletniej tradycji, która pierwszy raz pojawiła się w Hamburgu w 1869 roku. Tym razem w Wilhelmsburgu obecna była w 2013 r. w okresie od kwietnia do października. Ustanowione wówczas hasło przewodnie - "W 80 ogrodów dookoła świata" - przyświecało działaczom w trakcie przekształcania 100 hektarów terenów zielonych na dostępny publicznie park. Zrealizowano w jego obrębie przestrzenie rekreacyjne, rozrywkowe, jak i edukacyjne - spełniając zarazem założenia charakterystyczne dla ogrodu jordanowskiego. Miejsce wytyczono także dla chętnych do urządzenia przestrzeni wystawców. Mogli oni zostać współorganizatorami parku, projektując ogrody tematyczne, reprezentujące przy tym wybrany kraj.

⁴² <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/story/review/presentation-year-2013.html>
[data dostępu: 23.07.2025r.]

Jednocześnie aranżacja miała dotyczyć jednego z siedmiu zaproponowanych "światów": ruchu, portów, kontynentów, kultur, religii, natury lub wody.

Niemniej, wraz z potężnymi inwestycjami, w parze idzie ryzyko. IGS według szacowań miało przyciągnąć do wilhelmburskiego Inselparku 2,5 mln odwiedzających. W rzeczywistości ich liczba wyniosła ok. 1,1 mln, a bilans finansowy wydarzenia zakończył się stratą w wysokości 37 milionów euro.⁴³ Wynik ten wywołał falę kontrowersji i wystawa zebrała rozbieżne opinie. Bez względu na liczby, fizycznym pokłosiem po hamburskiej edycji IGS do dziś są liczne w okolicy ogrody działkowe, park linowy, infrastruktura sportowa (jak basen do gry w aqua soccer), różnorodne place zabaw i parki o wysokiej bioróżnorodności, uatrakcyjnione przez nasadzone gatunki roślin spoza Europy. Efekty pozostały także po zorganizowanych w czasie trwania programu wydarzeniach - kulturowych, religijnych i sportowych - których odbyło się w dzielnicy ponad tysiąc. Pozostawiły po sobie wybudowaną na wyspie infrastrukturę, umożliwiającą swobodną komunikację, w postaci mostów czy miejsc parkingowych. Pozornie tymczasowa ekspozycja podniosła jakość życia w Wilhelmsburgu również w długofalowej perspektywie. IGS, wizualna wystawa przyrodnicza, była tak naprawdę narzędziem do rozwoju gospodarczego, ekologicznego i społecznego okolicy.⁴⁴



Rys. 26. Kadr z IGS w Wilhelmsburgu, z jednotorową kolejką jako środek do zwiedzania

Źródło: [Hamburg Garden Show | Letter from Lund](#) (25.07.2025 r.)

⁴³ <https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/Gartenbauausstellungen-haben-in-Hamburg-eine-lange-Tradition,gartenschauhamburg101.html> [data dostępu: 25.07.2025r.]

⁴⁴ <https://stadtundgruen.de/artikel/die-internationale-gartenschau-hamburg-2013-mehr-als-eine-gartenschau-interkulturell-fair-sportlich-7696> [data dostępu: 25.07.2025r.]

Podsumowanie

Historia Wilhelmsburga jest przykładem kompleksowego, wielosektorowego i holistycznego podejścia do tematu rewitalizacji i ponownego zagospodarowania miejsca. Proces rozpoczął się od określenia najistotniejszych defektów okolicy - elementów newralgicznych, wymagających poprawy. Już na tym etapie swój udział mieli mieszkańcy. Sprowadzona do dzielnicy IBA dzięki podejściu adaptacyjnemu zrealizowała w poportowym Wilhelmsburgu szereg inicjatyw dopasowanych do lokalnych uwarunkowań i potrzeb, a przy tym wykorzystujących obecny potencjał w sposób zrównoważony. Podział działań na kategorie scharakteryzował obszary, na których zamierzano skoncentrować się najbardziej. Przedsięwzięcia często integrowały jednocześnie kilka celów i funkcji, nadając sprawie wielowymiarowego znaczenia. Płynność i pomyślność całokształtu w dużej mierze pochodziła z segmentowej współpracy: władz lokalnych, lokalnej społeczności oraz sektora prywatnego.

Wystawa IGS pojawiła się w Wilhelmsburgu bardziej w roli narzędzia marketingowego. Wydarzenie z jednej strony koncentrowało się wokół natury, poprzez piękne urządzenie terenów zielonych i ich prezentację, jednak z drugiej ingerowało w tamtejszy ekosystem. Nasadzenia roślinności z innych części świata nie tylko zmieniły bioróżnorodność wyspy, ale także wymagały wylesiania pewnych obszarów. Ponadto niedoskonałości strategii doprowadziły do poniesienia strat finansowych. Dobrym efektem było pozostanie w dzielnicy wielu nowych zieleni urządzonych, parków, ogrodów działkowych i nowej infrastruktury. Wniosek brzmi, że przy promocji za pomocą wydarzenia, konieczna jest jędra dobra organizacja.

IBA wytypowała środowisko naturalne, strefy śródmiejskie i wielokulturową społeczność jako trzy główne płaszczyzny do objęcia działaniami. W poniższej tabeli streszczono najważniejsze dokonania, pochodzące z omówionych w pracy projektów, a także opisano wyciągnięte z nich wnioski.

Tabela 3. Dokonania i wnioski pochodzące z grup projektów IBA w Wilhelmsburgu

źródło: opracowanie własne

Kategoria	Dokonania	Wnioski
<i>Cities and climate change</i>	- Zdominowanie energetyki przez OZE - Rekultywacja wielu zdegradowanych terenów - - Readaptacja porzuconych budowli - Wprowadzanie rozwiązań proekologicznych w domach i innych budynkach - Zwiększanie udziału natury przez parki, ogrody - Dopasowywanie infrastruktury do uwarunkowań środowiskowych - Promocja i umożliwianie uprawiania zrównoważonego transportu - Terasa zalewowa jako działanie zgodnie z naturą a nie przeciw - Aplikowanie błękitno-zielonej infrastruktury	Działania proekologiczne zredukowały ilość emisji wydzielanych do atmosfery. Oczyszczyły z wielu zanieczyszczeń powietrze, wodę i glebę. Tereny pełne natury w wielu przypadkach zapewniły powstanie miejsc spotkań i integracji - urządzono tam przestrzenie publiczne, przyciągające mieszkańców. Dominacja OZE zagwarantowała nie tylko tańszą energię w obrębie dzielnicy, ale także autonomię, która korzystnie wpłynęła na lokalną ekonomię. Re-use istniejących budowli w niskoemisyjny sposób stworzył nowe przestrzenie użytkowe. Tak podniesienie jakości środowiska naturalnego przełożyło się na podniesienie jakości życia.

<i>Metrozones</i>	- Zagospodarowywanie przestrzeni reszkowych (np. przez budowę plomb budowlanych) - Likwidacja terenów przemysłowych - Stworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych - Budowa mieszkań dla ludzi o zróżnicowanych dochodach - Budowa centrum medycznego z domem opieki dla ludzi w różnym wieku i akademią - Promocja ekonomicznego budownictwa - Realizacja projektów w ekonomiczny sposób (np. przez włączanie mieszkańców do współpracy)	Działania dogłębiły tkankę miejską w opozycji do problemu suburbanizacji. Przestrzenie reszkowe uzupełniono inwestycjami z myślą o zróżnicowanych odbiorcach. Stworzenie mieszkań dla rodzin o niższych dochodach było polityką egalitarną i nie pogłębiło procesu gentryfikacji. Centrum medyczne poprawiło komfort życia mieszkańców, podniosło prestiż dzielnicy i zapewniło nowe miejsca pracy. Wiele zaniedbanych przestrzeni w krajobrazie miejskim zmieniono na atrakcyjne i rekreacyjne. Inicjatywy dowiodły, że terytoria są plastyczne i warto szukać nowych rozwiązań dla niepozornych przestrzeni.
<i>Cosmopolis</i>	- Budowa różnych placówek edukacyjnych - Organizacja rozmaitych zajęć kreatywnych - Kierowanie oferty do zróżnicowanej etnicznie, kulturowo i wiekowo społeczności - Promocja popołudniowego charakteru miejsca - Inicjacja imprez masowych, wydarzeń kulturalnych, sportowych i artystycznych – na lata - Organizacja wydarzeń darmowych i integracyjnych - Stosowanie nowoczesnych technik nauczania - Promocja przedsiębiorczości wśród młodych - Zaaranżowanie nowych przestrzeni do pracy - Nawiązanie różnych PPP	Działania zbliżyły do siebie lokalną społeczność, mimo pochodzenia z różnych stron świata. Zainwestowano w projekty edukacyjne, aby podnosić poziom wiedzy mieszkańców. Zajęcia kreatywne dały możliwość rozwoju umiejętności artystycznych. Dla osób o większych potrzebach istniały oferty wyrównawcze, tym bardziej wspomagające ujednolicenie umiejętności. Nowe przestrzenie do pracy skupiły się na osobach w wieku produkcyjnym i lokalnej gospodarce. Organizacja różnorodnych imprez i wydarzeń odpowiadała na odmienne zainteresowania, pomogła integracji lokalnej i promocji dzielnicy. Prospołeczna postawa urozmaiciła życia mieszkańców, a zarazem lokalne przestrzenie.

Synteza dokonań wybranych projektów IBA uwydatniła, jak kategorie uzupełniały się wzajemnie. Poprawa środowiska naturalnego, wykorzystanie potencjału metrozon oraz prospołeczna postawa w stosunku do zróżnicowanych kulturowo i etnicznie mieszkańców - wszystkie trzy w swój sposób podniosły lokalną jakość życia. Co więcej, projekty skupiały nieraz więcej niż jeden cel. Tabela nr 4 prezentuje przyporządkowanie znaczeń w różnych wymiarach wybranym projektom opisanym w pracy. Jako wymiary użyto sześciu głównych tematów oceny jakości życia w mieście przez Happy City Index.

Tabela 4. Przyporządkowanie znaczeń w różnych wymiarach wybranym projektom IBA opisanym w pracy

źródło: opracowanie własne

Projekt / wymiar	Obywatele	Środowisko	Ekonomia	Zdrowie	Mobilność	Zarządzanie
<i>Georgswerder Energy Hill</i>	Przestrzeń publiczna	Rekultywacja terenu + OZE	Obniżenie cen prądu	Poprawa jakości powietrza	Energia dla transportu elektrycznego	Zwiększenie autonomii lokalnej
<i>Energy Bunker</i>	j.w.	Readaptacja budynku + OZE	j.w.	j.w.	j.w.	j.w.
<i>Smart Price Houses</i>	Mieszkania w przystępnych cenach	Mniej inwazyjne budownictwo	Tańsze materiały i budowa + energooszczędne rozwiązania	Bezpieczeństwo i dobrostan uboższych	-	Element polityki inkluzywnej dla uboższych
<i>Rearanżacja Spreehafen</i>	Przestrzeń publiczna + sport i rekreacja	Przekształcenie terenów przemysłowych na zielone	Dochody z kajaków lub drobnych atrakcji	Dobry wpływ na kondycję psychiczną	Realizacja ścieżek pieszych i rowerowych	Realizacja projektu prospołecznego i proekologicznego jednocześnie
<i>Entrance complex to the Inselpark</i>	Kompleksowa oferta opieki zdrowotnej	Pośrednia promocja ekologii	Nowe biznesy i miejsca pracy	Ośrodek zdrowia dla mieszkańców	Infrastruktura powstała przy okazji projektów	Element polityki prospołecznej
<i>SBZ Sprach- und Bewegungszentrum</i>	Miejsce do rozwoju, nauki, rekreacji i integracji	-	Dochody od uczestników zajęć	Inwestycja w zdrowie poprzez sport	-	Element polityki inkluzywnej dla wielokulturowej społeczności
<i>Agentur für Wirtschaft und Schule Elbinseln</i>	Nauka przedsiębiorczości od młodych lat	-	Inwestycja w przyszłych przedsiębiorców	-	-	Skorzystanie z możliwości finansowania przez UE
<i>Welt-Gewerbehof</i>	Możliwość pracy niedaleko domu	Zastąpienie przemysłu usługami	Przestrzeń dla lokalnych przedsiębiorców	Umożliwienie zachowania work-life balance	Możliwe ułatwienie komuś dotarcia do pracy rowerem	Dbłość o stosunki władz z przedsiębiorcami

<i>Elbe Islands Creative Quarter</i>	Rekreacja, rozwój i integracja	Readaptacja terenów portowych	Zyski z organizowanych imprez	Dobry wpływ na kondycję psychiczną	Infrastruktura powstała dzięki wydarzeniom	Dobry marketing miejsca
<i>Rearanżacja pola Rotenhäuser</i>	Integracja przy wspólnym gospodarowaniu terenów	Powstanie zieleni urządzonej	Minimalizacja kosztów dzięki zaangażowaniu mieszkańców	Rekreacja nieszkodliwa wobec ekosystemu	Podniesienie atrakcyjności terenu o funkcji komunikacyjnej	Współpraca władz, przedsiębiorców i mieszkańców

Niektóre z projektów miały charakter pilotażowy. Niektóre pojawiły się na wyspie tylko tymczasowo. Razem elementy składały się jednak na spójną maszynę, działającą we wspólnym celu – nadanie nowego życia Wilhelmsburgowi. Projekt mógł przebiegać pomyślnie dzięki uporządkowanemu, inteligentnemu i zintegrowanemu planowaniu. Jak ukazuje powyższa tabela, dane przedsięwzięcie posiadało pozytywny wpływ na różne kategorie wpływające na szczęście miasta według HCI. Jest to możliwe, jeśli inicjatywa nie zagraża jednocześnie obywatelom, środowisku, ekonomii, zdrowiu, mobilności ani zarządzaniu lokalnemu. Ambicję taką usprawnia połączenie doświadczeń, wiedzy, możliwości, zasobów, itd. pochodzących z różnych źródeł - do tego też mocną uwagę przywiązywała IBA Hamburg-Wilhelmsburg.

2.4.2. Überseestadt, Brema

Brema jest jednym z trzech miast-państw (wraz z Berlinem i Hamburgiem) Niemiec, leżącym w północno-zachodniej części kraju, nad rzeką Wezerą. Jest jednocześnie stolicą Wolnego Hanzeatyckiego Miasta Brema, należącego do Europejskiego Regionu Metropolitalnego Północno - Zachodniego. O jej wyjątkowości świadczy fakt posiadania swojej eksklawy – Bremerhaven – *zamorskiego obszaru portowego miasta*.⁴⁵ To właśnie w Bremie znajduje się także Überseestadt - dzielnica, a zarazem znamieny projekt urbanistyczny przeprowadzony na tutejszych terenach portowych.



Rys. 27. Położenie Bremy i Bremerhaven na mapie Niemiec

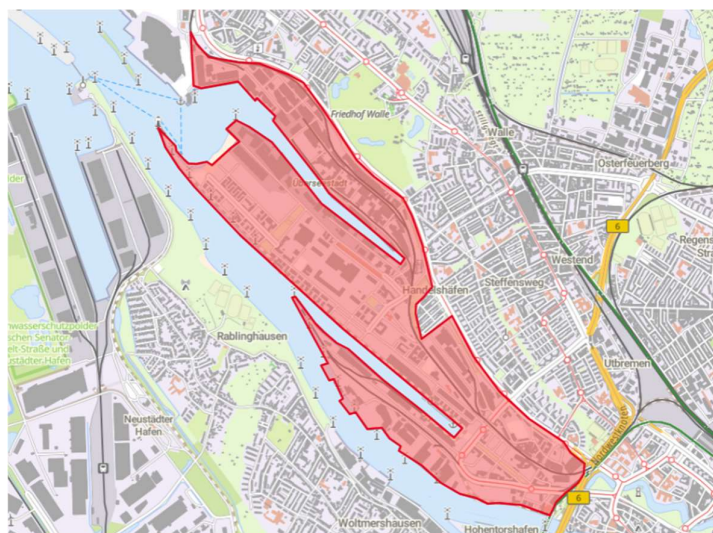
Źródło: [Bremen \(estado\) - Guia de Alemania](#) (30.07.2025 r.)

Portowa historia Bremy rozwijała się na przestrzeni stuleci. W 1619 roku holenderscy robotnicy zbudowali w tym mieście pierwszy sztuczny port w Niemczech. W roku 1783 rozpoczęto handel transatlantycki z USA, który kwitł szczególnie w XIX w., a od 1817 r. cumować do portu zaczął pierwszy parowiec. Niedługo później pojawiły się jednak komplikacje – rzeka zaczęła okazywać się zbyt płytka, aby zapewniać odpowiednie warunki do przepływu statków, co poskutkowało decyzją o sztucznym zawężaniu Wezery przez stawianie na niej budowli. Innym krokiem w kierunku poprawy sytuacji transportu wodnego było założenie w 1927 r. osady Bremerhaven, zlokalizowanej przy samym ujściu rzeki do Morza Północnego. Port ten zapewnił możliwość przyjmowania statków o większym

⁴⁵ <https://pl.wikipedia.org/wiki/Brema> [data dostępu: 29.07.2025r.]

zanurzeniu. Z czasem w okolicy powstały również porty wolnocłowe, a w 1887 r. wybrzeże portowe Europahafen, na którym pojawiła się postępową infrastrukturę – doki, magazyny, dźwigi i inne. Przemiana wiązała się jednak także z negatywnymi skutkami – dostęp do pewnych obszarów został drastycznie ograniczony dla miejscowej ludności. Po burzliwym okresie wojen XX stulecia wznowiono prowadzenie interesów z Amerykanami, obroty zaczynały zbliżać się do wcześniejszych norm, przeładowywano towary od produktów jadalnych po surowce. Rozpęd nie trwał jednak wiecznie - punkt zwrotny pojawił się z nadejściem ery kontenerów. Lata 60. Przyniosły ze sobą rewolucję w dziedzinie transportu morskiego. Bieżące unowocześnienia, jak realizacja dwóch terminali RoRo, początkowo miała odpowiadać na narastające wymagania jednostek pływających. Ostateczna weryfikacja nastąpiła w 1991 roku – mimo wszelkich modernizacji, port w Bremie zakończył działalność, a 7 lat później baseny portowe zasypano piaskiem wydobytym podczas prac pogłębiarskich.⁴⁶ Powstałe wówczas niezagospodarowane, waterfrontowe tereny stworzyły doskonałe pole do przeprowadzenia nowych eksperymentów przestrzennych.

Eksperymenty te osiągnęły miarę jednego z największych projektów reurbanizacyjnych w Europie. W 2000 roku organy miasta przyjęły „Koncepcję restrukturyzacji dawnego portu w Bremie”, a następnie w 2003 r. zaakceptowano „Überseestadt Master Plan”. Drugi dokument stanowił niewiążące wytyczne do przyszłych prac planistycznych. Parametry obszaru poportowego wynosiły w przybliżeniu 3.5 km długości, 1 km szerokości oraz niemal 300 ha powierzchni.⁴⁷ Korzystne położenie zagwarantowane było przez graniczenie z rzeką oraz bliskość centrum miasta i wielu obiektów strategicznych. Cel wykreowania atrakcyjnego, wielofunkcyjnego miejsca na dawnym przemysłowym obszarze posiadał więc potencjał, aby się ziścić.



Rys. 28. Granice obszaru Überseestadt w Bremie

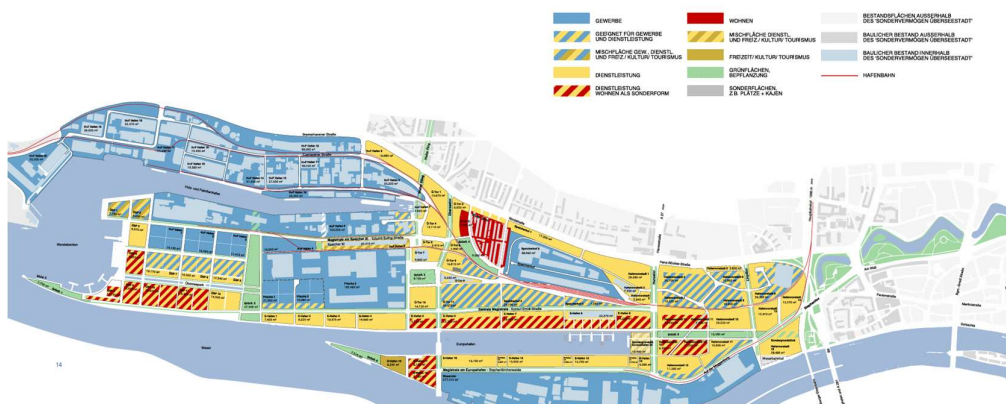
źródło: [Überseestadt \(New Harbour District\)](#) (30.07.2025 r.)

⁴⁶ <https://www.ueberseestadt-bremen.de/en/page/history> [data dostępu: 29.07.2025r.]

⁴⁷ Bryx M., Jadach-Sepioto A. i inni: *Rewitalizacja miast w Niemczech*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2009

MASTERPLAN

Proces miał odbywać się przy zaangażowaniu zarówno sektora publicznego, jak i prywatnego. Jedną z przewodnich aspiracji zawartych w Master Planie było przekucie nowo powstałych terenów w ośrodek możliwości, zintegrowany z istniejącą już strukturą miasta. Oczekiwany charakter okolicy określono dokładniej jako “nowoczesne centrum usługowo - przemysłowe” oraz “miasto o mieszanym przeznaczeniu, połączone siecią, z tradycyjnym przemysłem, nowymi usługami oraz nowoczesnymi formami pracy i życia”. Ważnym etapem przed przystąpieniem do restrukturyzacji było sporządzenie rejestru obecnych na terenie budynków o znaczeniu zabytkowym. Realizacja planu miała skutkować powstaniem ok. 10 tysięcy nowych miejsc pracy, jak i wzmocnieniem sytuacji gospodarczej regionu i kraju. Ulokowane już na miejscu firmy uwzględniono jako faktory definiujące najbliższe otoczenie. Jasno określono propozycję połączenia komunikacyjnego dzielnicy z centrum miasta i z jednostkami sąsiadującymi, wyróżniając dogodne możliwości przemieszczania się jako istotny aspekt rewitalizacji. Założenia przewidywały kształtowanie przestrzeni publicznych, takich jak parki i ulice, w sposób łączący je z akwenami wodnymi, aby obecność rzeki w mieście była jak najbardziej odczuwalna dla obserwatora.⁴⁸



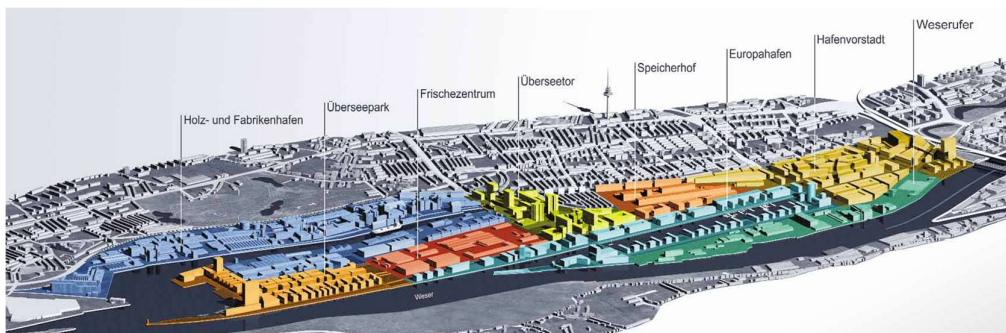
Rys. 29. Wizualizacja Überseestadt z wyznaczonymi funkcjami terenów

źródło: [BIG Masterplan](#) (30.07.2025 r.)

Przeprowadzone analizy terenu wskazały na wydzielenie w drodze planu ośmiu odrębnych kwartałów w obrębie Überseestadt. Stworzono w ten sposób szanse na wyklarowanie się odmiennych tożsamości miejsc i zjednanie się bardziej kameralnych lokalności. Każdy został także opatrzony w generalny opis jego profilu. Klarownie określono ich aktualne zagospodarowanie, a jednocześnie ukierunkowano podejmowanie decyzji planistycznych w przyszłości. Wytoczono obszary, w których zalecono lokalizowanie usług, rekreacji czy miejsc publicznych. Poszczególne strefy zachowały funkcje przemysłowe lub handlowe, w szczególności, jeśli te wcześniej dominowały na danym terenie. Kulturowanie obecnego użytkowania zalecono na przykład na obszarze, który dotychczas

⁴⁸ Überseestadt Bremen Standort der Möglichkeiten, MASTERPLAN [dostęp internetowy: https://www.ueberseestadt-bremen.de/sixcms/media.php/49/Ueberseestadt_Masterplan_01.pdf, data dostępu: 29.07.2025r.]

wykorzystywany był głównie przez rynek hurtowy – hale targowe i magazyny. Wskazano konkretne tereny przeznaczone na miejscowienie inwestycji mieszkaniowych – nieraz z zaleceniem ich wysokiej jakości, ze względu na prestiż okolicy. Überseestadt zarysowało się jako wzorcowa dzielnica waterfrontowa, o wielu funkcjach i spójnej koncepcji zagospodarowania, wykorzystującej potencjał atrakcyjnej lokalizacji.⁴⁹



Rys. 30. Wizualizacja podziału Überseestadt na osiem kwartałów

źródło: [BIG Masterplan](#) (30.07.2025 r.)

Zapisy Master Planu lada moment zaczęto wdrażać w życie. Jednym z pierwszych kroków była readaptacja “Speicher XI”, mierzącego 400 m długości magazynu, będącego jednocześnie pomnikiem historycznym. Budynek, którego budowa zakończyła się w 1912 roku, 90 lat później otrzymał nowe życie. Po rewitalizacji w jego wnętrzu zamiast przestrzeni składowych znalazły się: Hochschule für Künste Bremen (Wyższa Szkoła Artystyczna w Bremie), muzeum portu, centrum projektowe, restauracja i inne obiekty kulturowe bądź usługi. Przystosowanie budowli do nowych funkcji posłużyło ożywieniu okolicy przez odwiedzanie jej przez nowych, różnorodnych użytkowników. Zapewniło także przestrzeń dla biznesów mogących pozytywnie wpłynąć na lokalną gospodarkę. Wykorzystanie gotowej infrastruktury było metodą ekonomiczną i ekologiczną, a co więcej - oferującą odwiedzającym obcowanie z oryginalnym dziedzictwem miejsca.⁵⁰

⁴⁹ Überseestadt Bremen Standort der Möglichkeiten, MASTERPLAN [dostęp internetowy: https://www.ueberseestadt-bremen.de/sixcms/media.php/49/Ueberseestadt_Masterplan_01.pdf, data dostępu: 29.07.2025r.]

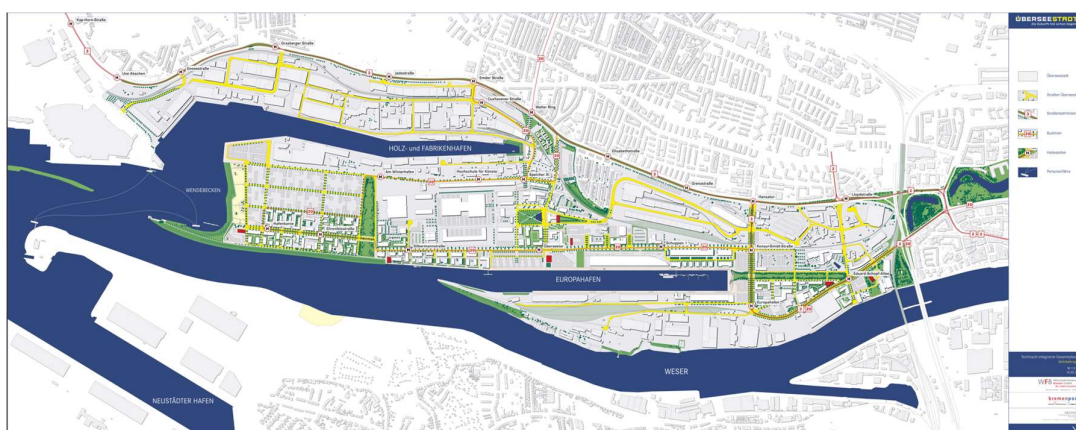
⁵⁰ <https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/projekte-entwicklung/meilensteine-entwicklung> [data dostępu: 04.08.2025r.]



Rys. 31. Budynek Speicher XI po renowacji
 źródło: [Den Speicher XI erleben | HfK Bremen](#) (04.08.2025 r.)

Wśród budowli poddanych procesowi modernizacji znalazły się także remiza strażacka z początku XX wieku czy spichlerz “Speicher I” wzniesiony w 1950 r. Obie zmieniły swoje pierwotne przeznaczenia na rzecz zaoferowania wielkich przestrzeni nowym biznesom, usługom oraz sektorowi kreatywnemu i kulturowemu.

Kamieniami milowymi w implementacji zaleceń master planu były również działania dotyczące rozbudowania sieci transportowej. W 2003 roku zrealizowano połączenie między Überseestadt a dzielnicą Walle, 3 lata później powstało wiele dróg wewnętrznych oraz trasa łącząca jednostkę z centrum miasta. Nie zbagatelizowano także znaczenia tras dla zielonego transportu – w 2009 r. oddano do użytku promenadę “Schlachte” dla pieszych i rowerzystów, biegnącą wzdłuż Wezery od centrum Bremy do Überseestadt. Została ona przystosowana do potrzeb OZN, a dodatkowe bezpieczeństwo zapewniono przez konstrukcję na jej długości ochrony przeciwpowodziowej.⁵¹



Rys. 32. Verkehrskonzept – koncepcja ruchu drogowego w Überseestadt
 źródło: [Pläne für die Überseestadt Bremen](#) (04.08.2025 r.)

⁵¹ <https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/projekte-entwicklung/meilensteine-entwicklung> [data dostępu: 30.07.2025r.]

Swobodna komunikacja stanowi podstawowe udogodnienie w kontekście użytkowania miasta. Istotne jednak, aby poruszanie się po nim miało cel - czyli w jaki sposób zagospodarowane są jego tereny. Restrukturyzacja Überseestadt w dużym stopniu skupiła się na zapewnieniu mieszkańcom i odwiedzającym dogodnych, integracyjnych przestrzeni publicznych. Przykładem była budowa tarasu widokowego "Hafenterrassen" - szerokich schodów rekreacyjnych przy basenie portu Europahafen. Taki obiekt umożliwia spacerowiczom zrobienie przystanku na świeżym powietrzu, odpoczynek bez ograniczenia czasowego i bez ponoszenia kosztów, a przy tym w schludnych i atrakcyjnych estetycznie warunkach. Ma więc potencjał bezpośrednio wpływać pozytywnie na czyjś odbiór okolicy. W latach 2009 – 2012 również szersze otoczenie Europahafen zostało rozbudowane w kierunku wielofunkcyjnej przestrzeni, zrzeszającej pracę z życiem codziennym. Wokół akwenu powstały firmy z różnych sektorów, mieszkania, restauracje, sklepy i inne usługi oraz placówki edukacyjne i kulturalne. Z upływem czasu nad brzegiem Wezery wykonano także projekt "Waller Sand" - miejską plażę publiczną kameralnych rozmiarów, o funkcji zarówno rekreacyjnej, jak i ochronnej przeciw zalewaniom. Nieopodal pojawił się natomiast park "Überseepark" z placem zabaw, skate parkiem czy obiektami małej architektury o funkcji wypoczynkowej.⁵² Dzielnica, poprzez wdrożenie urozmaiconych projektów przestrzennych i zaadaptowanie wielu nowych funkcji, przybrała kształt bliski założeniom koncepcji "miasta w mieście".



Rys. 33. Waller Sand – sztuczna plaża publiczna w Überseestadt

źródło: [Strandpark »Waller Sand« in Bremen – Urbaner Deichbau als Zukunftsaufgabe – Bundespreis Stadtgrün 2020](#) (04.08.2025 r.)

Przełomowy moment w procesie przekształceń omawianej dzielnicy Bremy miał miejsce w 2018 roku. To wtedy właśnie, po około 120 latach działalności, firma Kellogg zakończyła swoją działalność produkcyjną w mieście. Sytuacja była jedną z konsekwencji zmiany profilu okolicy z przemysłowej w coraz bardziej miejską, sprzyjającą życiu codziennemu. Jednocześnie oznaczała zwolnienie 15 hektarów terenu na rzecz nowego zagospodarowania, co poskutkowało rozwojem wysokiej jakości kwartału mieszkaniowo - usługowego Überseeinsel. Industrialne dziedzictwo zostało zachowane i przekształcone w tętniącą życiem dzielnicę, stosującą zrównoważone energetycznie rozwiązania. Przykładem są energooszczędne pokoje w hotelu John & Will, powstałym w dawnych

⁵² <https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/projekte-entwicklung/meilensteine-entwicklung> [data dostępu: 30.07.2025r.]

silosach magazynujących zboże. Między innymi z tego tytułu, w 2025 roku projekt ten otrzymał nagrodę specjalną w konkursie „Deutscher Städtebaupreis” (*Niemiecka Nagroda Rozwoju Miejskiego*) za kulturę przebudowy w mieście o obiegu zamkniętym.⁵³



Rys. 34. Hotel John & Will w dawnych silosach firmy Kellogg's

źródło: [Preisträger – Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung \(DASL\)](#) (04.08.2025 r.)

Integralnym elementem całego procesu reurbanizacji była partycypacja społeczna. Z początku ograniczona, przez początkowe dopiero fazy zaludniania dzielnicy, nabierała siły wraz z nadchodzeniem kolejnych projektów. W 2010 r. przeprowadzono warsztaty konsultacyjne z dziećmi i młodzieżą, w celu poznania ich oczekiwań dotyczących urządzenia Überseepark. Lata 2015 – 2019, będące czasem realizacji Waller Sand, owocowały w szereg działań informacyjno – warsztatowych, takich jak spacer studyjny, dni otwarte oraz warsztat planistyczny z mieszkańcami. W trakcie spotkań lokalna społeczność wyraziła oczekiwanie, aby przestrzeń tę wykreować jako spokojne, przyrodnicze miejsce wypoczynku, co znalazło odzwierciedlenie w efekcie końcowym. Największy udział natomiast w planowaniu przestrzennym mieszkańcy posiadli w czasie rozbudowy Überseeinsel. Urzeczywistniono wówczas wieloetapowy program konsultacji społecznych, od warsztatów otwarcia, przez ankiety internetowe, po debaty z pracą w grupach. Dzięki tym decyzjom zapobiegnięto sytuacji, w której plan zostałby przygotowany wyłącznie odgórnie, co mogłoby doprowadzić do ewentualnych napięć społeczności z władzą w razie ich odmiennych interesów. Zamiast tego, głos mieszkańców został wysłuchany, a ich sugestie uwzględnione w projekcie.⁵⁴

⁵³ <https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/ueberseeinsel> [data dostępu: 04.08.2025r.]

⁵⁴ <https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/ueberseeinsel/beteiligungsverfahren-ueberseeinsel> [data dostępu: 04.08.2025r.]



Rys. 35. Spotkanie partycypacyjne w sprawie rozbudowy Überseeinsel, sierpień 2019 r.

źródło: [Überseeinsel: Co dalej?](#) (04.08.2025 r.)

Szczegółowy obraz odbioru jakości życia w Überseestadt przez jego mieszkańców został zbadany w przeprowadzonym w lutym i marcu 2019 roku badaniu kwestionariuszowym „ÜBER.blick 2019”. Badanie to miało na celu zebranie subiektywnych spostrzeżeń i potrzeb mieszkańców w ich środowisku społecznym. Otrzymane wyniki podsumowane zostały w artykule "Überseestadt Bremen: Zwischen Wirtschaftsstandort und Lebenswelt" autorstwa Annetty Harth, Benedikta Rogge i Christiana von Wissela. Znalazły się tam m.in. następujące dane (aktualne na rok 2019)⁵⁵:

- ✓ Wśród badanych 85% jest zadowolonych z życia w Überseestadt, przy czym 38% jest bardzo zadowolonych, a 47% raczej zadowolonych. Tylko 12% jest raczej lub wcale niezadowolonych.
- ✓ Główne powody wyboru Überseestadt jako miejsca zamieszkania to lokalizacja nad Wezerą i bliskość centrum miasta. Bliskość wody, widok na Wezerę i morski klimat zostały wymienione przez prawie 60% badanych jako szczególnie pozytywne aspekty. Pozytywnie oceniano także jakość mieszkań (26 wskazań), centralną lokalizację (23 wskazania) i „spokój” (17 wskazań).
- ✓ Pozytywnie oceniane są: jakość powietrza, czystość, publiczne przestrzenie, tereny zielone, poziom hałasu (między 52% a 71% zadowolonych), stan budynków, dostęp do Wi-Fi, wygląd budynków oraz sieć dróg rowerowych.
- ✓ Poczucie bezpieczeństwa jest wysokie: 94% czuje się bezpiecznie w dzień, a 68% w nocy.
- ✓ Dwie trzecie respondentów przeprowadziło się do Überseestadt w ciągu ostatnich trzech lat.

Powyższe wyniki stanowią grupę pozytywnych odczuć lokalnej ludności w stosunku do swojego miejsca zamieszkania. Pojawiły się jednak także kryteria, które oceniono mniej przychylnie:

⁵⁵ Harth A., Rogge B., von Wissel C.: *Überseestadt Bremen: Zwischen Wirtschaftsstandort und Lebenswelt. Herausforderungen sozialer Quartiersentwicklung für einen Ortsteil im Werden*

- ✖ Ponad jedna trzecia (37%) badanych zamierza mieszkać w Überseestadt „tylko tymczasowo”, co wskazuje na stosunkowo wysoką skłonność do wyprowadzki. Główne powody rozważania wyprowadzki to kwestie mieszkaniowe (za małe, za duże, za drogie – 27%) oraz sama okolica, czyli Überseestadt (27%) i skład sąsiedztwa (14%).
- ✖ Największe deficyty infrastrukturalne dotyczą: handlu detalicznego (tylko 7% bardzo lub raczej zadowolonych), szkół (8% zadowolonych), opieki zdrowotnej (12% zadowolonych), publicznego transportu zbiorowego (18% zadowolonych).
- ✖ Wśród ankietowanych 53% zgadza się, że Überseestadt często wydaje się „martwa”, co sugeruje brak punktów spotkań w przestrzeni publicznej.
- ✖ Większość (80%) ma „dobre stosunki z sąsiadami”, ale wskazuje się, że nie wykształciła się jeszcze wspólna kultura codzienna ani lokalne środowisko dzielnicy. 84% utrzymuje kontakty społeczne głównie z osobami spoza Überseestadt, a 38% nie zgadza się ze stwierdzeniem, że „ludzie w Überseestadt są towarzyscy”.

Trzeba mieć jednak na uwadze fakt, że powyższe dane pochodzą z 2019 roku, podczas gdy przez ostatnie 6 lat rozwój dzielnicy wciąż trwa. Znamienny w tym aspekcie jest rozwój kwartału Überseeinsel, uhonorowanego wspomnianą wcześniej nagrodą w 2025 r. Pod względem edukacji, w 2020 r. otwarto tu nową szkołę podstawową, a w 2022 r. na teren dzielnicy przeniesiona została Helmut Schmidt Schule - szkoła biznesu i administracji, identyfikująca się notabene jako „Szkoła Europejska” i w tej dziedzinie też nagradzana.⁵⁶ Aktualnie w Überseestadt znajduje się co najmniej 5 przedszkoli, centrum medyczne, dentysta, a nawet chirurg plastyczny – co świadczy o coraz szerszej gamie obecnych tam usług. Stale realizowane projekty od podstawowej infrastruktury zaczęły odpowiadać na coraz bardziej zróżnicowane potrzeby - siłownie, teatr rewiowy, klub taneczny, tor gokartowy, palarnie kawy i inne. Pod względem społecznym natomiast, pozytywnym punktem w badaniu było stanowisko mieszkańców odpowiadające, że 54% życzyłoby sobie więcej kontaktów z innymi mieszkańcami Überseestadt. Można to zinterpretować jako ich dobre intencje i chęć zaangażowania się w życie społeczne. Dziś w dzielnicy prężnie działają różne zgrupowania, jak centrum sąsiedzkie „jetzt.hier”, będące miejscem spotkań, wydarzeń kulturalnych i przestrzenią dla oddolnych inicjatyw. Innym przykładem jest Blaue Karawane - stowarzyszenie non-profit, które ma ambicję m.in. promowania inkluzji i integracji społecznej w nowo powstałej dzielnicy, a jego celem jest budowanie zróżnicowanej i zintegrowanej społeczności. Zarazem odegrało ono znaczącą rolę w rewitalizacji dzielnicy.

⁵⁶ <https://www.weser-kurier.de/bremen/stadtteil-walle/bremer-helmut-schmidt-schule-zieht-um-doc7jobk90ejlewhke5lfu> [data dostępu: 04.08.2025r.]



Rys. 36. Jedno z oddolnie zorganizowanych wydarzeń przez centrum sąsiedzkie jetzt.hier - pchli targ
 źródło: [Pchli targ w Überseepark: Rejestracja już otwarta – Kultur Vor Ort](#) (04.08.2025 r.)

Podsumowanie

Przypadek Überseestadt jest dowodem na to, jakim sukcesem zakończyć się może kompleksowe i długofalowe zaplanowanie przestrzeni. Restrukturyzacja dzielnicy przeszła do historii urbanistyki. Projekt ten prężnie rozwijał się przez lata, ewoluował w ich ciągu i w rezultacie cieszył się rozgłosem w całym kontynencie. Zobrazowaniem zainteresowania był przewrotny wzrost liczby mieszkańców dzielnicy z 288 osób w 2011 roku do 5 515 w 2024 (źródło: Statistisches Landesamt 2023). Innym adekwatnym wskaźnikiem jest przyrost ilości firm w jej obrębie, od 300 firm zatrudniających około 6 000 pracowników na początku działalności marketingowej w Überseestadt, do 1 190 firm z około 18 900 pracownikami w 2020 r. Unikatowa, korzystna lokalizacja waterfrontowa w niedalekim sąsiedztwie centrum Bremy stanowi znamieny walor jednostki, jednak nie jest odgórną gwarancją sukcesu – kluczowe jest jeszcze odpowiednie zarządzanie. Władze miasta od początku XXI wieku podeszły do tematu strategicznie, rozpisując długofalowe wizje, wchodząc w dialog z mieszkańcami, którzy mieli w przyszłości również współtworzyć okolicę.

Istotne elementy i narzędzia zastosowane w procesie rewitalizacji Überseestadt stanowiły:

- ◆ Rozpoczęcie procesu od dokładnych analiz terenowych
- ◆ Sporządzenie rejestru budynków o znaczeniu zabytkowym
- ◆ Klarowny podział dzielnicy na kwartały o konkretnych funkcjach
- ◆ Uwzględnianie obecnego zagospodarowania i zabudowy w planowaniu
- ◆ Działanie przy pomocy partnerstw publiczno – prywatnych
- ◆ Rozwijanie partycypacji społecznej
- ◆ Planowanie przestrzeni w sposób zintegrowany z wodą
- ◆ Zachowanie oryginalnej – portowej tożsamości miejsca
- ◆ Readaptacja istniejących budowli
- ◆ Zapewnienie wielofunkcyjności przestrzeni
- ◆ Zapewnienie dogodnej i zrównoważonej mobilności
- ◆ Stworzenie przyjaznych przestrzeni publicznych

2.4.3. Charakterystyka terenów poportowych w odniesieniu do Wilhelmsburga i Überseestadt

Obszary portów wodnych wraz z ich bliskim sąsiedztwem w literaturze urbanistyki spotkały się z różnymi określeniami, takimi jak: waterfront (front wodny), przestrzenie niebieskie, obszary styku morza (wody) i lądu. Są one przedmiotami badań, które, niczym jakość życia, również w różnoraki sposób zostały scharakteryzowane.

Front wodny najogólniej ujmując odnosi się do obszaru zlokalizowanego nad zbiornikiem wodnym. Polemice podlega natomiast sprawa jego ograniczenia w sensie przestrzennym. W największym rozumieniu, będzie on oznaczał jedynie wzdłużbrzegową linię styku akwenu i lądu. W szerszym natomiast, będzie to cała przestrzeń, na którą dany zbiornik wodny w jakiś sposób oddziałuje. Może być to zatem ośrodek miejski wraz z jego terenami o rozmaitych funkcjach - mieszkalnictwem, usługami, terenami zielonymi i innymi. Dodatkową rolę odgrywa tu fakt rozwoju osad ludzkich w czasie, a co za tym idzie - przemieszczania się ich granic. Konsekwentnie, tak samo przesuwają się może zasięg danego waterfrontu, przez co definitywna delimitacja jego obszaru może być daremna.⁵⁷

J. Breś po analizie porównawczej licznych powstałych na przestrzeni lat definicji "niebieskiej przestrzeni" stawia tezę, że jest to *przestrzeń fizyczna o charakterze miejskim, zawierająca w sobie obszar wodny (pochodzenia naturalnego lub antropogenicznego), wodno-lądowy lub lądowy pozostający pod silnym wpływem środowiska wodnego, gdzie woda i ląd pozostają w ścisłej relacji bezpośredniej lub pośredniej, oddziałując na siebie wzajemnie w aspekcie przestrzenno-funkcjonalnym, a także środowiskowym i społecznym, tworząc system powiązań o znaczeniu ponadlokalnym w oparciu o unikalne cechy tkanki wodnej*.⁵⁸ Mimo, iż definicja nie stawia warunku obecności tam portu wodnego, jest to bez wątpienia przestrzeń, w której porty są lokalizowane. W swojej publikacji badaczka dostrzega kilka aspektów, w kontekście których naukowcy na przestrzeni lat tworzyli własne definicje niebieskiej przestrzeni. Należały do nich aspekty: przestrzenny, funkcjonalny, środowiskowy, ekologiczny, estetyczny, gospodarczy, społeczny, kulturowy, a nawet zdrowotny. Fakt ten oznacza, że w trakcie sporządzania planów dla terenów poportowych, na każdej z tych płaszczyzn pojawiają się potencjały.

Po przestudiowaniu przypadków Wilhelmsburga oraz Überseestadt, w stosunku do wymienionych powyżej zagadnień pomagających klasyfikacji niebieskich przestrzeni, dokonana zostanie charakterystyka terenów poportowych, zaprezentowana w tabeli nr 5.

⁵⁷ Lorens P.: *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*, Fundacja INSTYTUT STUDIÓW REGIONALNYCH, Szczecin 2013

⁵⁸ Breś J.: *Na granicy wody i lądu – pojęcie niebieskiej przestrzeni urbanistycznej*, Politechnika Gdańska 2018

Tabela 5. Charakterystyka terenów poportowych na przykładzie Wilhelmsburga oraz ÜÜberseestadt

Źródło: opracowanie własne

Aspekt	Tereny poportowe Wilhelmsburga i ÜÜberseestadt przed rewitalizacją
Przestrzenny	- Jednoczesne sąsiedztwo z wodą oraz ośrodkiem zurbanizowanym - Pojawianie się rozległych terenów zamkniętych ze względu na prowadzoną niegdyś działalność - Tworzenie barier przestrzennych
Funkcjonalny	- Głównie działalność portowo-przemysłowa (monofunkcyjność) - Ewentualnie mieszkalnictwo przeważnie dla klasy robotniczej
Środowiskowy i ekologiczny	- Nadwodny klimat - Zagrożenie powodziowe - Zdegradowane grunty po funkcji przemysłowej, skażone wody i zanieczyszczone powietrze - Zanieczyszczenie hałasem - Naruszenie siedlisk i ekosystemów
Estetyczny	Obecność infrastruktury portowej (dźwigów, spichlerzy, silosów, doków) zwykle w postaci masywnych, surowych budowli i urządzeń, uważanych za nieatrakcyjne
Gospodarczy	Niegdyś port jako dochodowy ośrodek gospodarczy, lecz po wycofaniu działalności – nisko dochodowy obszar o wysokim potencjale lokalizacyjnym
Spółeczny	- Wykluczenie społeczne - Wielokulturowość postrzegana jako wada - Niedobór przestrzeni sprzyjających spotkaniom i integracjom
Kulturowy	- Wykreowanie tożsamości lokalnej dzięki znaczeniu historycznemu i marynistycznemu charakterowi - Udział zabytków
Zdrowotny	Szkodliwość ze strony zanieczyszczeń pozostałych po funkcji przemysłowej

Dwa podstawowe wyróżniki terenów poportowych, jakimi jest udział wody oraz dawna działalność portów, jak widać w powyższej tabeli, fundamentalnie wpływają na kształtowanie przestrzeni. Sama obecność zbiornika wodnego przy osadzie ludzkiej stwarza mnóstwo walorów i potencjałów na wielu płaszczyznach życia. Szczególnym zagrożeniem, jakie stanowi, jest ryzyko powodziowe. Czynnikiem uprzedniego funkcjonowania na danym obszarze portu (przynajmniej w formie z poprzednich stuleci – nie nowoczesnych i zmodernizowanych, charakterystycznych dla XXI wieku) wiąże się z pewnym brzemieniem przestrzennym. Degraduje on środowisko naturalne odbijając się na wielu innych poziomach, jak estetyka, zdrowie, czy aspekt społeczny. Jednak specyfika lokalizacji wraz z możliwościami z nią związanymi, jak i powstałe w wyniku działalności ludzkiej dziedzictwo, także budują potencjały przestrzenne. Poniższa tabela przedstawia syntezę zmian wcielonych w stosunku do aspektów z tabeli 6. w ramach rewitalizacji Wilhelmsburga i ÜÜberseestadt.

Tabela 6. Synteza zmian wcielonych na tereny Wilhelmsburga oraz ÜÜberseestadt w ramach rewitalizacji

Źródło: opracowanie własne

Aspekt	Zmiany wcielone na tereny Wilhelmsburga oraz ÜÜberseestadt w ramach rewitalizacji
Przestrzenny	- Wykorzystanie atrakcyjnej lokalizacji i stworzenie dogodnych połączeń z centrum miasta - Otwarcie wielu terenów zamkniętych - Przelamywanie barier
Funkcjonalny	Zapewnienie wielofunkcyjności z udziałem: mieszkalnictwa, turystyki, rekreacji, usług, terenów zielonych, przemysłu, ...
Środowiskowy i ekologiczny	- Zrewitalizowanie gruntów, poprawa jakości wód i powietrza - Wprowadzenie OZE jako nieszkodliwego dla środowiska źródła energii - Inwestycja w ochrony przeciwpowodziowe - Wzbogacenie bioróżnorodności i pielęgnacja ekosystemów
Estetyczny	- Wykorzystanie obecności infrastruktury portowej jako walor estetyczny - Kreowanie przestrzeni publicznych wokół wody
Gospodarczy	- Wspieranie przedsiębiorców i rozwój różnorodnych biznesów - Dochody z turystyki i wydarzeń w dzielnicach z dobrym marketingiem - OZE jako źródło dochodów
Społeczny	- Miejsca przyjazne wielokulturowości, rodzinom z dziećmi - Żywe przestrzenie publiczne - Poprawa dostępności i poziomu edukacji
Kulturowy	- Podtrzymywanie i promocja tożsamości lokalnej - Organizacja wydarzeń w oparciu o lokalny charakter
Zdrowotny	Pozytywny wpływ na kondycję psychiczną i fizyczną dzięki wizualnej ekspozycji na zadbane akweny wodne oraz możliwości korzystania z nich w celach rekreacyjnych

Procesy odnowy Wilhelmsburga i ÜÜberseestadt wykorzystały potencjały praktycznie na każdej z omawianych płaszczyzn. Zlikwidowano lub zminimalizowano także wpływ różnych szkodliwych czynników. Sukces obydwu tych historii popiera wyróżnione przez P. Lorensa „kluczowe elementy prowadzące do powodzenia każdego procesu przekształceń” oraz „kluczowe elementy w realizacji programów rewitalizacji przestrzeni poportowych”. W pierwszej grupie znalazły się: sporządzenie strategii urbanistycznej, ponowna adaptacja portowego dziedzictwa, komunikacja realizatorów ze społecznością, a także współpraca ze społecznością lokalną. W drugiej grupie natomiast wyróżnione zostały: „określone działania infrastrukturalne”, „projekty inwestycyjne o różnej skali i charakterze” oraz „spójne modele organizacyjno-finansowe realizacji poszczególnych zadań”.⁵⁹ Działania podejmowane w ramach reurbanizacji obydwu tych dzielnic wpisały się w wyznaczone powyżej kryteria, udowadniając jednocześnie, że diametralna zmiana wizerunku danej przestrzeni jest możliwa.

Na podstawie powyższych rozważań autorka wyciąga wniosek, że tereny poportowe to obszary o charakterze waterfrontowym, na wielu płaszczyznach zdegradowane przez dawną działalność portów, jednak wyróżniające się potencjałem wynikającym z nadwodnej lokalizacji i (możliwej) obecności portowo - historycznego dziedzictwa.

⁵⁹ Lorens P. *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*, Fundacja INSTYTUT STUDIÓW REGIONALNYCH, Szczecin 2013

2.4. Część wnioskowa

Poniższa część składa się z podsumowania analiz, spajającego wszystkie przeprowadzone powyżej rozważania teoretyczne, oraz teoretycznego modelu dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym, czyli sformułowanego na podstawie badań kulminacyjnego elementu pracy.

2.4.1. Podsumowanie analiz

Przeprowadzone w części teoretycznej analizy dążyły do wyklarowania, jak zdefiniować pojęcie „dzielnicy dobrego życia”. Rozpoczęcie rozważań od omówienia problematyki badań *jakości życia* pozwoliło ustalić, że termin ten zawiera w sobie aspekty obiektywne (twarde dane, odnoszące się do np. rozwoju gospodarczego czy zdrowia obywateli) jak i subiektywne (indywidualne odczucia jednostek) trudniejsze do zmierzenia, przez co nie ma zgodności w jego jednolitym, powszechnym rozumieniu.

W konsekwencji zdecydowano się przeanalizować parametry jakości życia wytypowane przez dwa respektowane wskaźniki - Happy City Index oraz OECD Better Life Index. Pomimo bycia sporządzanymi na podstawie dwóch różnych metodyk, badane przez nie składowe są bardzo podobne. Prawie wszystkie zmienne antropocentrycznego BLI zawierają się w szerszych, oceniających funkcjonowanie środowiska miejskiego zmiennych HCI. W ramach tworzenia modelu „dzielnicy dobrego życia” sześć tematów głównych HCI zostanie potraktowane jako obszary wymagające szczególnej dbałości w procesie miastotwórczym. W odpowiedzi do kryteriów BLI natomiast sporządzono listę konkretnych działań urbanistycznych z elementami zagospodarowania przestrzeni, które mogłyby wpływać pozytywnie na jakość życia mieszkańców. Będą one bazą możliwych działań do wdrażania w czasie implementacji modelu.

Polegając na wniosku, że dana interpretacja jakości życia posiada termin ważności, postanowiono osadzić tworzony model w kontekście czasowym. Kierując się czołowymi aktualnie problemami cywilizacyjnymi wybrano trzy stowarzyszenia o profilu urbanistycznym i opisano promowane przez nie filozofie. 80 Cities, Cittaslow oraz Liveable Communities Initiative poprzez swoje strategie, będące modelowymi podejściami do wybranych problemów dzisiejszych miast, odpowiadają jednocześnie na takie wyzwania jak: kryzys klimatyczny, wykluczenie społeczne i malejący udział integracji (prowadzące do zaburzeń psychicznych) czy pracoholizm. Ich postulaty - lokalność, slow life, inkluzywność, kompaktowość - wykorzystane zostały jako główne cechy tworzonego modelu.

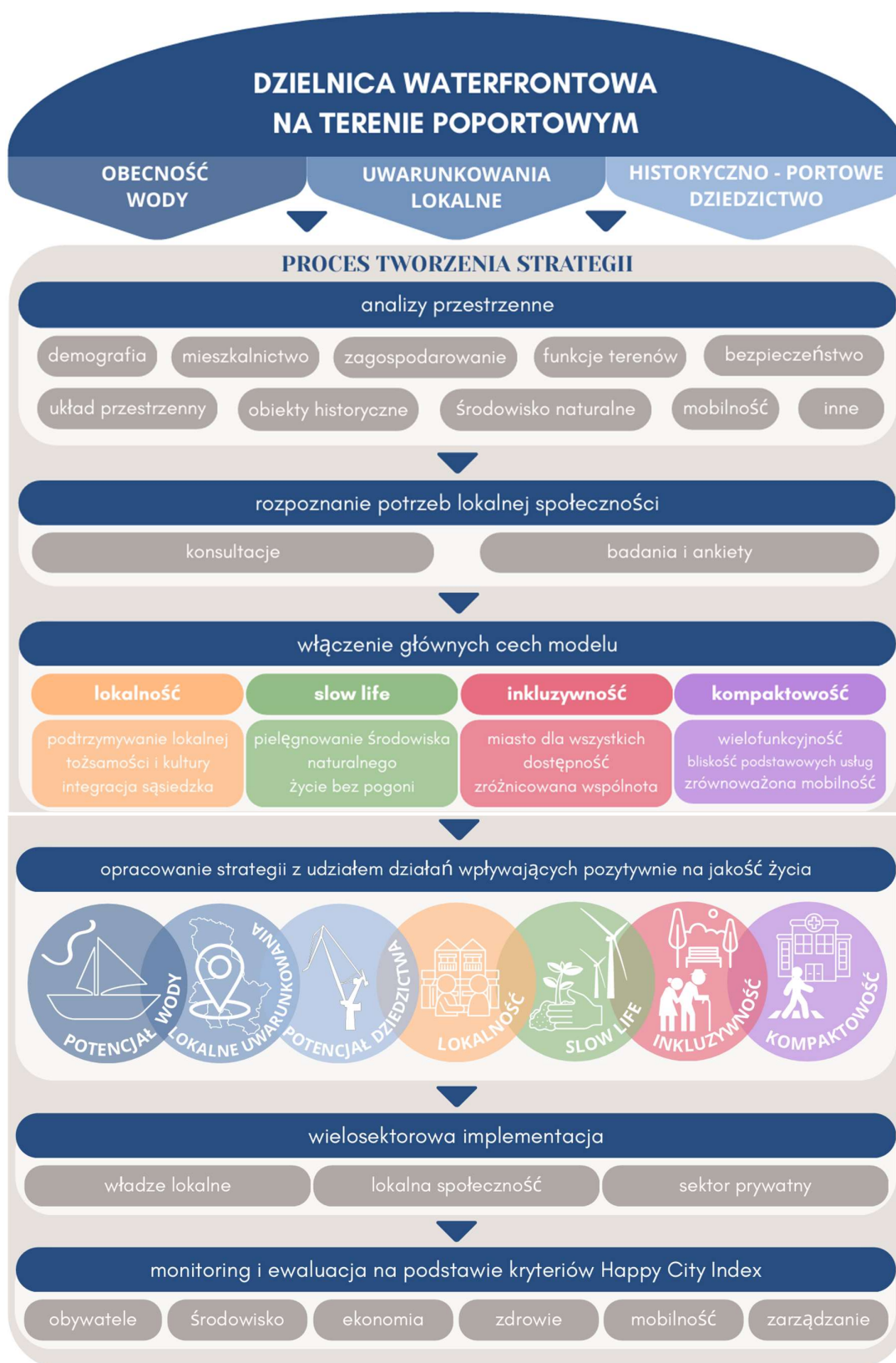
Przykłady Wilhelmsburga oraz Überseestadt pozwoliły na dokonanie charakterystyki terenów poportowych. Autorka podsumowała, że są to obszary o charakterze waterfrontowym, na wielu płaszczyznach zdegradowane przez dawną działalność portów, jednak wyróżniające się potencjałem wynikającym z nadwodnej lokalizacji i (możliwej) obecności portowo - historycznego dziedzictwa. Przytoczenie w pracy dzielnic Hamburga i Bremy służyło zagłębieniu się w praktyczny aspekt procesu rewitalizacji. Oba miejsca z wyludnionych i zdegradowanych po działalności portowej obszarów, za pomocą kompleksowego planowania, przekształcono w tętniące życiem osady. Historie potwierdzają, że w czasie reurbanizacji terenów waterfrontowych kluczowe są: rozeznanie - w celu nabycia świadomości miejsca, współpraca sektora publicznego z sektorem prywatnym oraz lokalną

społecznością, a także stworzenie zintegrowanej strategii dopasowanej do obecnych uwarunkowań - środowiskowych, społecznych i powstałych w wyniku działalności ludzkiej. Strategia powinna wykorzystywać potencjał wyróżników obszarów poportowych: wody oraz dziedzictwa w postaci infrastruktury portowej i innych obiektów o znaczeniu historycznym. Również istotne, szczególnie w obliczu dzisiejszej świadomości ekologicznej, jest stosowanie metod proekologicznych, które przynoszą korzyść nie tylko na polu dotyczącym środowiska, ale też zdrowia, ekonomii czy dobrostanu obywateli.

Bazując na przeprowadzonych analizach nasuwa się wniosek na temat poszukiwanej w pracy definicji. „Dzielnica dobrego życia” jest pojęciem dynamicznym - może być interpretowana inaczej w zależności od miejsca na świecie, czasu, ustroju politycznego czy indywidualnych preferencji. W celu korzystnego oddziaływania na jakość życia społeczeństw, powinna pozytywnie wpływać na czynniki zapewniające ludzki dobrostan (subiektywne) i dobrobyt (obiektywne). Wspomóc temu może wdrażanie do przestrzeni takich wartości, jak: lokalność, slow life, inkluzywność i kompaktowość, działając w zgodzie z lokalnymi uwarunkowaniami. „Dzielnica dobrego życia na terenie poportowym” powinna ponadto wykorzystywać w swojej polityce potencjał pochodzący z wody oraz dziedzictwa portowo – historycznego.

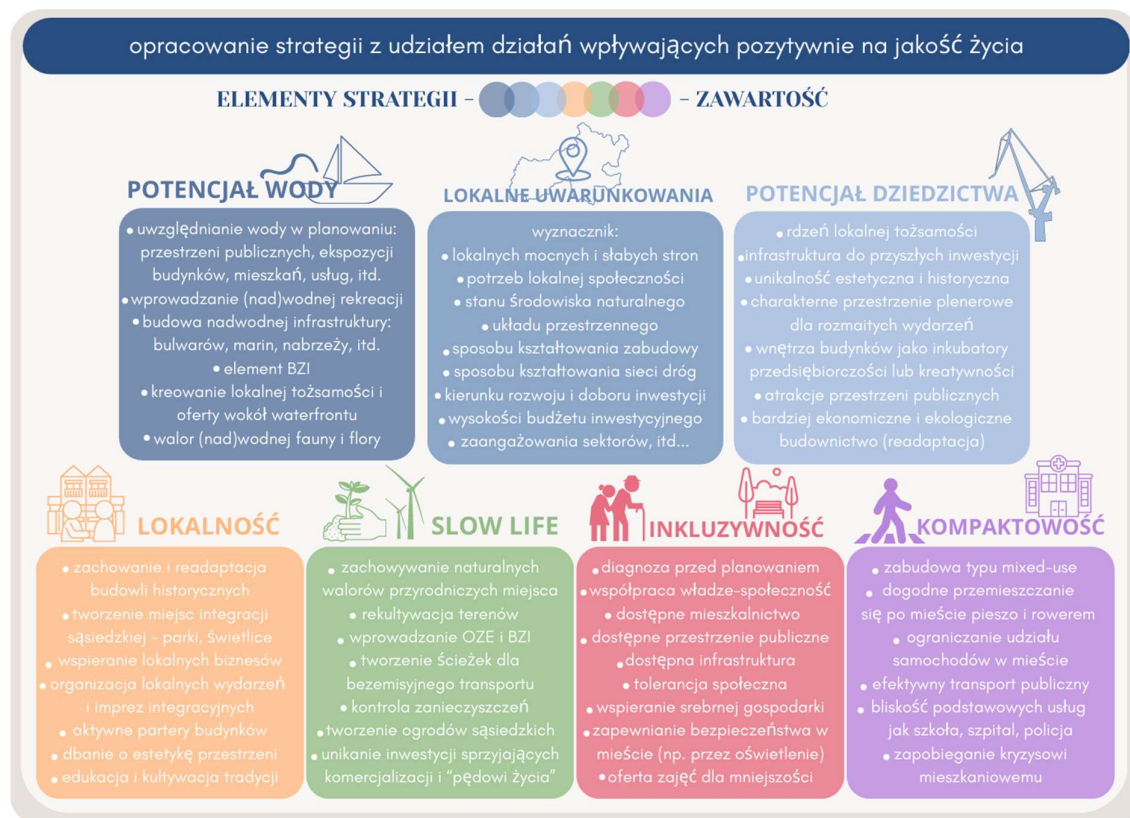
2.4.2. Model teoretyczny dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym

Ustalenie znaczenia „dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym” pozwala na zbudowanie jej modelu. W tym celu autorka rozpiła plan działania na schemacie pomocniczym, gdzie punktem wyjścia jest „dzielnica waterfrontowa na terenie poportowym”, scharakteryzowana przez: obecność wody, historyczno-portowe dziedzictwo oraz uwarunkowania lokalne - które mogą być zupełnie odmienne dla każdego miejsca i kreują unikalność. Wdrażanie kolejnych kroków schematu (czytając z góry na dół) prowadzi do przeobrażenia stanu wejściowego w dzielnicę dobrego życia na terenie poportowym. Grafika ze schematem została załączona poniżej.



Rys. 37. Schemat procesu kształcenia dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym
źródło: opracowanie własne

Pierwszym etapem działania jest przeprowadzenie analiz przestrzennych, biorąc pod uwagę aspekty społeczne, środowiskowe i ekonomiczne. Etap ten pozwala na rozpoznanie lokalnej fizjonomii. Wówczas przystępuje się do komunikacji z mieszkańcami – uprzednie nabycie wiedzy o miejscu pozwoli na prowadzenie merytorycznego dialogu o realnych tematach. Zgromadzone informacje wraz z wypowiedziami społeczności stanowią bazę do wykonania identyfikacji mocnych i słabych stron oraz szans i wyzwań okolicy. Posiadając świadomość miejsca, indywidualną charakterystykę zestawia się z głównymi cechami modelu – lokalnością, slow life, inkluzywnością i kompaktowością. Sugerując się lokalnymi uwarunkowaniami, tworzy się strategię rozwoju dzielnicy, wykorzystującą potencjał wody w przestrzeni miejskiej oraz historyczno – portowe dziedzictwo, a także dopasowane działania realizujące główne cechy modelu. Strategia ma być zintegrowana, wielopłaszczyznowa i odpowiadająca na lokalne problemy. W jej wskazaniach powinny znajdować się m.in. działania urbanistyczne sformułowane jako odpowiedzi do kryteriów Better Life Index (podpunkt 2.2.3. pracy). Dokładniejsze zawartości elementów strategii (z etapu czwartego powyższego schematu) zostały opisane na poniższej grafice.



Rys. 38. Zawartości elementów strategii kształcenia dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym

źródło: opracowanie własne

Według wskaźnika Happy City Index, efektywne funkcjonowanie osady miejskiej weryfikować można za pomocą kryteriów: obywatele, środowisko, ekonomia, zdrowie, mobilność, zarządzanie. Z tego względu sporządzono klasyfikację działań ze strategii odnoszącą się do tych kryteriów wraz z oznaczeniami (kolorowymi kropkami), z którymi elementami strategii dane działanie jest powiązane.

obywatele	środowisko
- dostępne i zróżnicowane mieszkalnictwo - mieszana zabudowa ułatwiająca codzienne funkcjonowanie i przemieszczanie się - dogodny dostęp do placówek edukacyjnych i innych podstawowych usług - dbanie o dobre relacje sąsiedzkie (tworzenie miejsc spotkań, przestrzeni publicznych, wydarzeń, placów zabaw, boisk) - inicjatywy wspierające osoby starsze, OZN oraz osoby o odmiennym pochodzeniu - tworzenie miejsc rozwoju kreatywności i przestrzeni dla zajęć artystycznych - zapewnianie dostępu do kultury (bibliotek, teatrów, sal koncertowych) - atrakcyjna wodna oferta rekreacyjna	- rekultywacja terenów i minimalizacja zanieczyszczeń - zachowanie naturalnych walorów przyrodniczych i ich pielęgnacja - wprowadzanie natury do przestrzeni miejskiej np. w postaci BZI - pobieranie energii z OZE - organizacja dzielnicy o wysokiej efektywności energetycznej - readaptacja budowli zamiast budowy nowych - tworzenie ogrodów sąsiedzkich - ograniczanie ruchu pojazdów spalinyowych - efektywna gospodarka odpadami - wspieranie zrównoważonego transportu - projektowanie systemów retencji wody
zarządzanie	ekonomia
- promocja wodnych atrybutów i portowej tożsamości miejsca - dbanie o lokalną integrację np. przez organizację wydarzeń w plenerze - wysoki udział partycypacji społecznej - organizacja konsultacji społecznych w razie nowych projektów lokalnych - badanie potrzeb społeczności - nawiązywanie partnerstw publiczno-prywatnych - wspieranie organizacji non-profit - finansowanie edukacji i rozwoju społeczności - przewodzenie transparentnej polityki - uwzględnianie specyfiki lokalnej w polityce - zapewnianie mobilnej dostępności do usług publicznych	- wspieranie lokalnych przedsiębiorców - tworzenie stref dla lokalnych przedsiębiorców i biznesów - założenie agencji mającej na celu pomoc osobom poszukującym pracy - wykorzystanie obiektów portowych jako miejscowych atrakcji - rozwój rekreacji wodnej - organizacja dzielnicy o wysokiej efektywności energetycznej - obniżanie kosztów życia np. dzięki energooszczędnym rozwiązaniom - readaptacja budowli zamiast budowy nowych
mobilność	zdrowie
- realizacja dogodnej sieci ścieżek dla zielonego transportu - priorytetyzacja pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym - ograniczanie budowy infrastruktury samochodowej – dróg i parkingów - finansowanie i rozszerzanie ofert transportu publicznego - dostosowanie transportu publicznego do OZN - zwiększanie bezpieczeństwa przez odpowiednie oznakowanie i oświetlenie ulic - udogodnione przemieszczanie dzięki bliskim odległościom między obiektami o różnych funkcjach	- rekultywacja terenów i minimalizacja zanieczyszczeń ze środowiska - czerpanie z wartości nadwodnego klimatu - tworzenie przestrzeni publicznych z udziałem zieleni i wody oraz miejsc integracji społecznej, dobrze oddziałujących na psychikę - realizacja ośrodka sportowego - umożliwianie poruszania się zielonym transportem - promowanie spokojnego tempa życia - stworzenie punktu medycznego w okolicy lub umożliwienie łatwego dostępu do ośrodka zdrowia
element strategii związany z danym działaniem: potencjał wody potencjał dziedzictwa lokalność slow life inkluzywność kompaktowość	

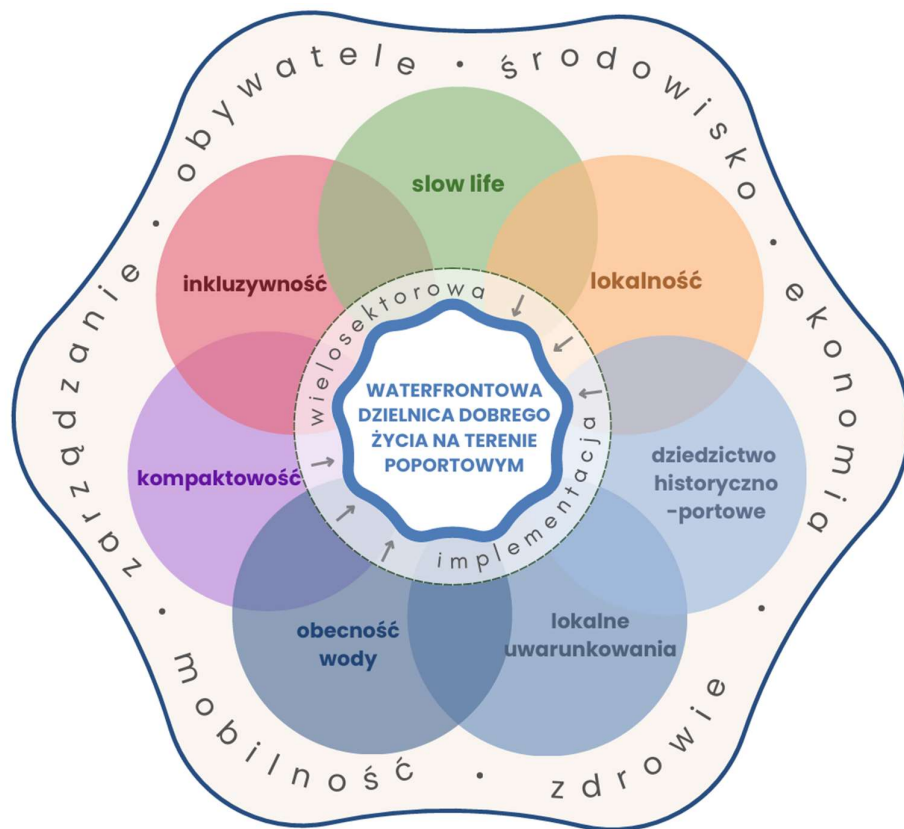
Rys. 39. Pogrupowanie działań z tworzonej strategii według głównych kryteriów Happy City Index

źródło: opracowanie własne

Powyższa grafika potwierdza, że strategia zbudowana na podstawie zaproponowanych elementów, odpowiada jednocześnie w sposób wieloaspektowy na weryfikatory Happy City Index. Wymienione działania dotyczą stricte „twardych” zagadnień urbanistycznych – związanych z inwestycjami i infrastrukturą, lecz zawarte wśród nich są także zalecenia „taktyczne” – związane z regulacjami, marketingiem czy współpracą z lokalną społecznością i organizacjami non-profit.

Po czwartym etapie polegającym na formułowaniu strategii – piątym etapem procesu przekształcania dzielnicy jest jej wielosektorowa implementacja. Tak, jak dowiodły przykłady referencyjne, powodzenie reurbanizacji zależy w znacznej mierze od współpracy kilku szczebli. Władze w postaci decydentów, lokalna społeczność jako grupa odbiorców i najlepiej znających charakterystykę danej przestrzeni, a także przedsiębiorcy jako specjaliści danych dziedzin – to pełen pakiet potrzebny do pomyślanej realizacji projektów. Ostatnim etapem procesu jest jego monitoring i ewaluacja. Tu ponownie polega się na sześciu tematach HCI, które stanowią najistotniejsze aspekty oceny osady, szczególnie w kontekście jakości życia na jej terenie. Powielanie kolejnych kroków schematu powinno zapewnić otrzymanie w efekcie finalnym „dzielnicę dobrego życia na terenie poportowym”.

Oficjalny model „dzielnicę dobrego życia na terenie poportowym” został przedstawiony poniżej.



Rys. 40. Model dzielnicę dobrego życia na terenie poportowym

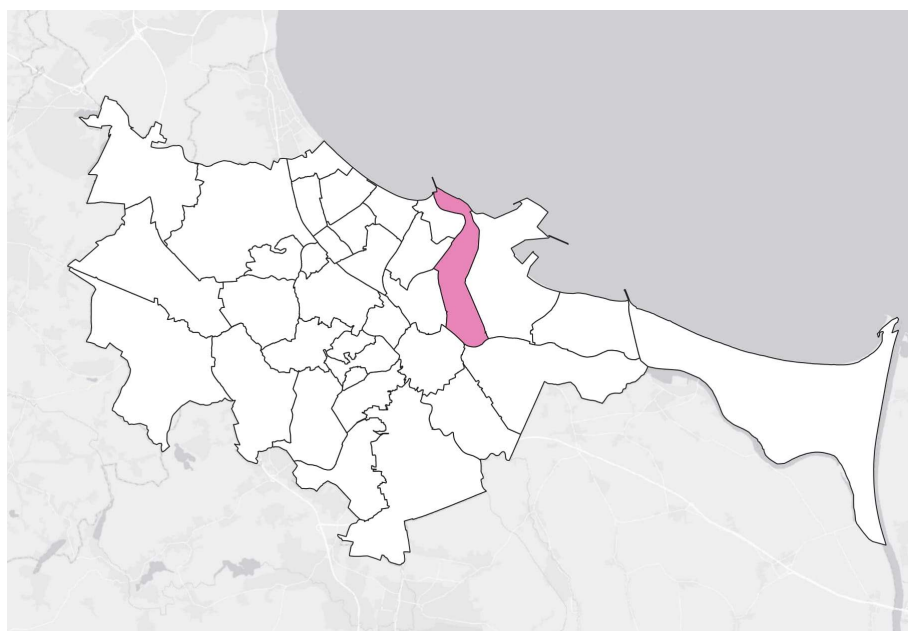
źródło: opracowanie własne

3. Część aplikacyjna

3.1. Charakterystyka dzielnicy Przeróbka - wstęp do części aplikacyjnej

3.1.1. Uwarunkowania geograficzne

Przeróbka to dzielnica administracyjna Gdańska, położona w północnej części miasta na Wyspie Portowej. Większość jej granic wyznaczają akweny wodne: od południa Martwa Wisła, od zachodu Kanał Kaszubski, a od północy wody Zatoki Gdańskiej. Jedynie po wschodniej stronie graniczy z lądem - dzielnicą Stogi. Powierzchnia całkowita jednostki wynosi 6,88 km². Na jej terenie wyodrębnione zostały 4 kolejne podjednostki: Przeróbka Mieszkaniowa, Sączki, Westerplatte, Wiślujście. W obrębie Wyspy Portowej Przeróbka dzieli terytorium z dzielnicami Stogi oraz Krakowiec-Górki Zachodnie.⁶⁰



Rys. 41. Położenie Przeróbki na tle dzielnic Gdańska

źródło: opracowanie własne

3.1.2. Uwarunkowania historyczne

Pierwsze wzmianki na temat Przeróbki pochodzą z XVIII wieku. Znana wówczas pod nazwą Troyl, opisywana była jako pokryta łąkami osada nad Wisłą. Jej mieszkańcami byli głównie flisacy. Tam

⁶⁰ Stefańska A.: *Gdańskie dzielnice tu mieszkam tu działam Przeróbka*, Urząd Miejski w Gdańsku, Wydział Rozwoju Społecznego

w ramach pracy obrabiali oni zboża, a w czasie wolnym wiedli codzienne życie. Ze względu na prowadzoną przez nich działalność, miejscowość nazywano także Przerabką lub Przerapką (Przeróbką natomiast - oficjalnie dopiero od 1948 roku). Od XVII w. jej tereny stanowiły funkcje składowe i przetwórcze zboża u wejścia do portu gdańskiego. W granicach osady znajdowała się rozproszona zabudowa, kilka zagród, dwa większe gospodarstwa, z działającym wiatrakiem w jednym z nich.

W 1907 roku Przeróbka włączona została do granic administracyjnych Gdańska. Był to także okres przeobrażania funkcjonalnego dzielnicy. Po zakończeniu budowy Kanału Kaszubskiego w 1904 r., realizowane zostawały nowe nabrzeża, poszerzające zasięg portu i oferujące nowe miejsca pracy. Konsekwentnie w okolicy powstawać zaczęły domy dla pracowników. Przeróbkę połączono z miastem mostem Siennickim i doprowadzono do niej kolej. W 1912 r. rozpoczęto budowę Głównych Warsztatów Kolejowych Gdańsk „Troyl”, które z czasem przeistoczyły się z Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego. Przedsiębiorstwo, zajmując tereny o powierzchni blisko 30 hektarów, zatrudniało większość mieszkańców dzielnicy i stało się drugim największym pracodawcą w Gdańsku. Rozwijająca się przy nim zabudowa mieszkaniowa formowana była wyraźnie jako osiedle robotnicze. W sąsiedztwie pojawiały się również mniejsze zakłady specjalizujące się w produkcji kutrów i łodzi, a od 1948 r. udział w lokalnej gospodarce zaczęły odgrywać także fabryki chemiczne - znane dziś jako Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych „Fosfory”. W efekcie tych zdarzeń, mających miejsce od początku XX stulecia, Przeróbka przekształciła się w jednostkę o charakterze przemysłowym.⁶¹

Na łamach historii dzielnica uzyskała szczególne znaczenie w okresach wojennych. Podczas I wojny światowej na jej terenie założony został obóz jeniecki dla żołnierzy rosyjskich. W czasie II wojny - podobóz obozu koncentracyjnego w Stutthof. Przede wszystkim jednak na jej terytorium - na Półwyspie Westerplatte - funkcjonowała Wojskowa Składowa Tranzytowa, która 1 września 1939 roku jako pierwszy obszar Polski narażona została niemieckiej agresji.



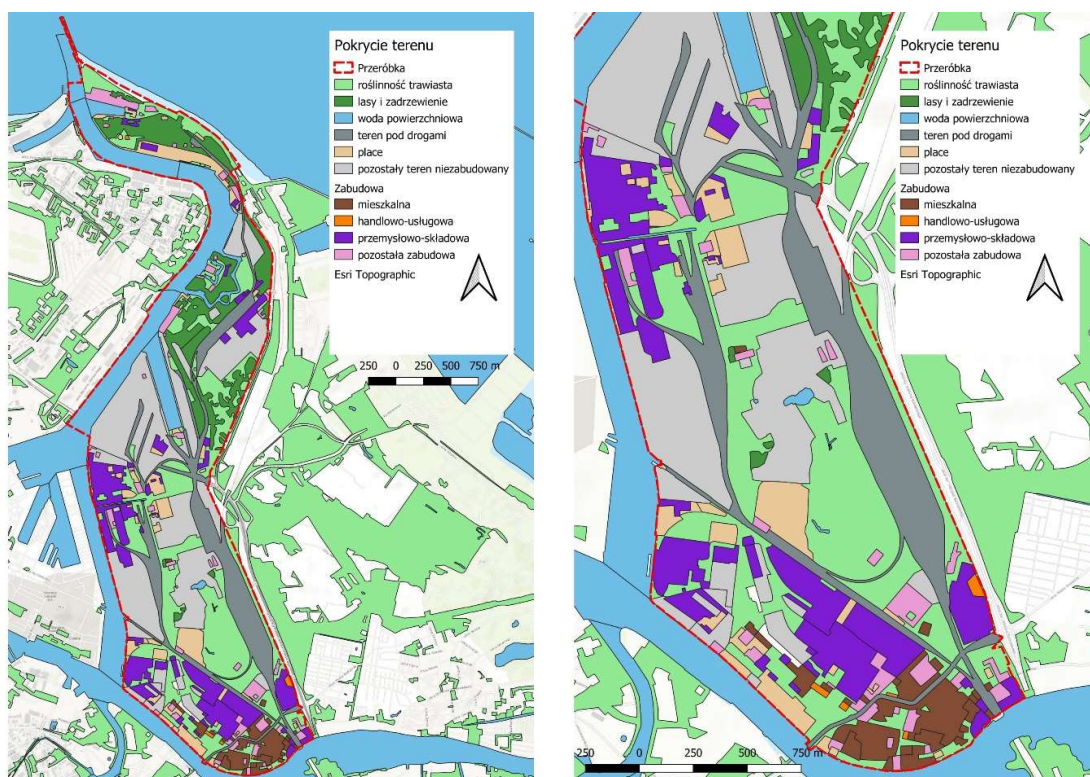
Rys. 42. Historyczna fotografia Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego

źródło: [Microsoft Word - N13_Przerobka.doc](#) (03.09.2025r.)

⁶¹ Grabowski K.: *Przeróbka*, Studium historyczno-przestrzenne wykonane na potrzeby festiwalu NARRACJE 2021

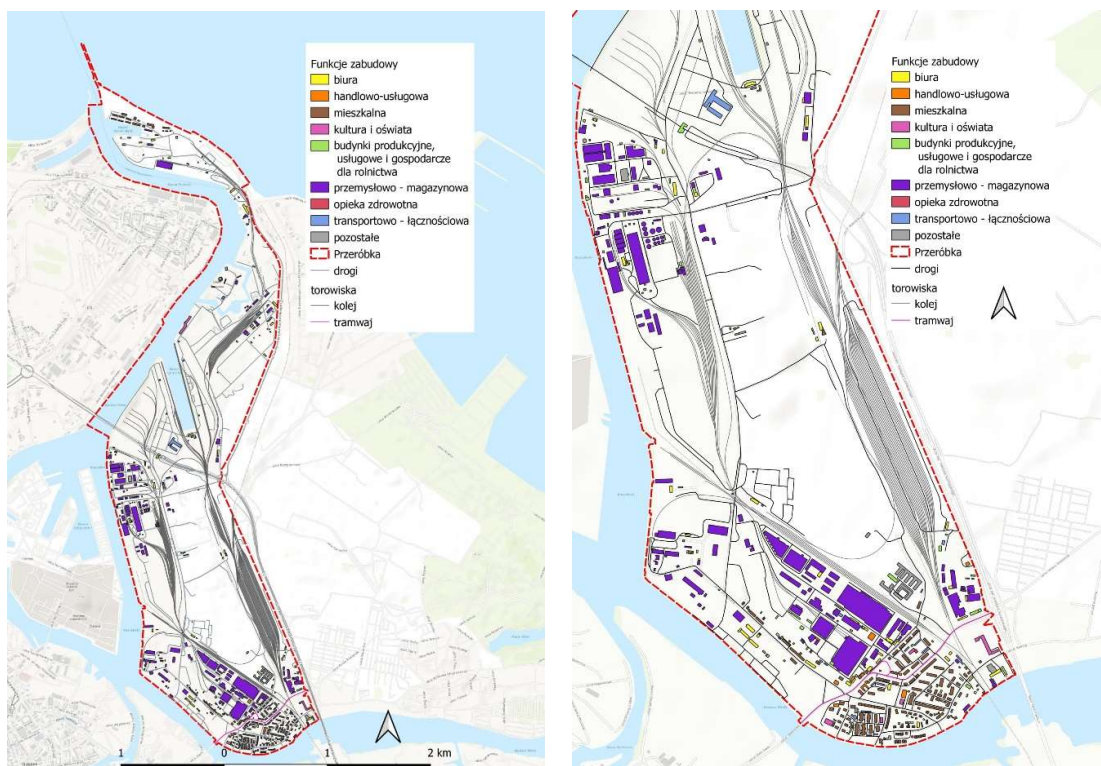
3.1.3. Funkcje terenów i zagospodarowanie

Dziś dominującą pod względem powierzchni funkcją zabudowy jest funkcja przemysłowo składowa. Wyróżniające się dużym obszarem budynki przemysłowo-magazynowe rozmieszczone są głównie wzdłuż brzegu z Martwą Wisłą, pełniąc funkcje portowe, lecz także magazynowe, wytwórcze czy naprawcze. Drugim istotnym przeznaczeniem terenu na obszarze jest funkcja mieszkaniowa. Występuje w niej zabudowa wielorodzinna i jednorodzinna i skupia się w południowo-wschodniej części dzielnicy. W obrębie zabudowy pojawia się również niewielka liczba budynków usługowych. Centralna część dzielnicy jest w większości niezagospodarowana, pokryta roślinnością trawiastą lub przeznaczona na tereny pod drogami. Na północy istotną część powierzchni zajmuje zadrzewienie. Funkcja portowa wymusiła przeznaczenie części terenów dla kolei przewożących przeładowywane towary, przez co przy zachodnio – południowej granicy, a także w części centralnej i na północy Przeróbki zlokalizowane są bocznice kolejowe.



Rys. 43. Pokrycie terenu Przeróbki – cała dzielnica (po lewej) i część środkowo-południową (po prawej)

źródło: opracowanie własne



Rys. 44. Funkcje zabudowy obecne na Przeróbce – cała dzielnica (po lewej)
i część środkowo-południowa (po prawej)

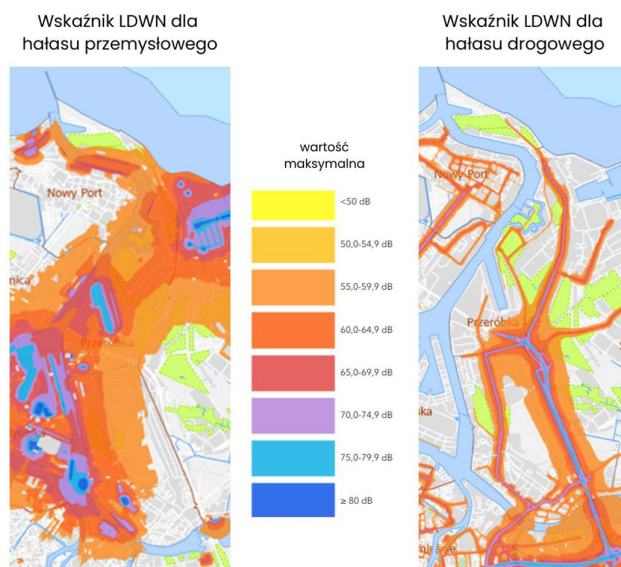
źródło: opracowanie własne

3.1.4. Środowisko naturalne

Na terenie Przeróbki znajduje się jeden teren objęty formą ochrony przyrody. Jest to obszar Twierdzy Wisłoujście, objęty programem Natura 2000 o statusie „specjalny obszar ochrony siedlisk”. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska odnotowała na terenie dzielnicy szkody w środowisku oraz zanieczyszczenia powierzchni ziemi, szczególnie ze względu na obecne tam ilości węglowodorów. Powierzchnie te pojawiły się w okolicach przemysłu, a także na terenie Twierdzy Wisłoujście, ze względu na chronione gatunki.⁶²

Pod względem rozległości zanieczyszczenia, głównym generatorem hałasu w obrębie dzielnicy jest przemysł. Dźwięki pochodzące z niego posiadają największy zasięg powierzchniowy. Następnym najintensywniejszym źródłem hałasu są drogi, szczególnie wzdłuż jezdni szybkiego ruchu. Najwyższe wartości (ponad 80 dB) są osiągane na Przeróbce na wybranych lokalizacjach przemysłowo – portowych. Parametry te mogą istotnie wpływać na odbiór okolicy przez mieszkańców – ich komfort życia i możliwość wypoczynku w sąsiedztwie. Jest to także czynnik płoszący zwierzęta i negatywnie oddziałujący na funkcjonowanie siedlisk.

⁶² <https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/?usedesktop=true> [data dostępu: 20.09.2025r.]

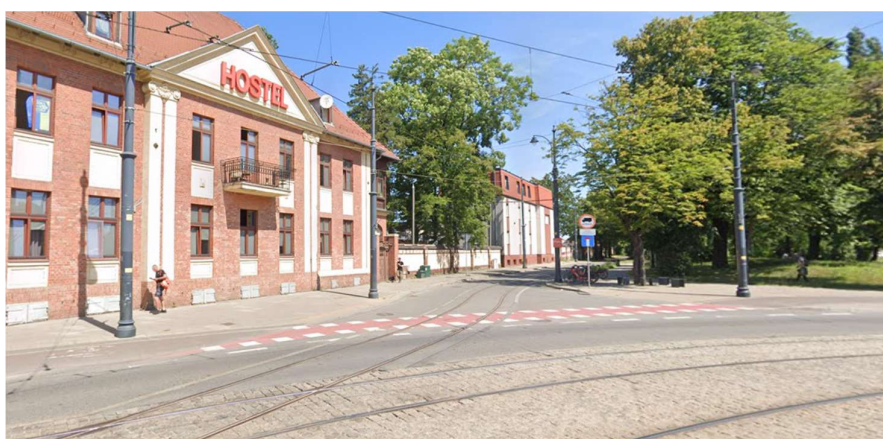


Rys. 45. Wskaźnik LDWN - długookresowy średni poziom dźwięku wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku (przedział czasu od godz. 06:00 do godz. 22:00)

źródło: <https://geogdansk.pl> i opracowanie własne

3.1.5. Mobilność

Ze względu na barierę komunikacyjną w postaci Martwej Wisły oddzielającej Wyspę Portową od Gdańska, połączenie Przeróbki z centrum miasta jest ograniczone. Dojechać do niej można przez Most im. Jana Pawła II przy południu dzielnicy oraz Tunel pod Martwą Wisłą im. abp. Tadeusza Gocłowskiego. Do stycznia 2025 r. połączenie było możliwe także dzięki Mostowi Siennickiemu przy południu Przeróbki, jednak uległ on awarii, która znacznie utrudniła mieszkańcom przemieszczanie się na zewnętrzne tereny. Wewnątrz dzielnicy funkcjonuje transport publiczny w postaci autobusów oraz tramwaju. Transport samochodowy jest możliwy dzięki rozwiniętej sieci dróg, wzdłuż których poprowadzone są zwykłe chodniki i ścieżki rowerowe, umożliwiające zrównoważoną mobilność.

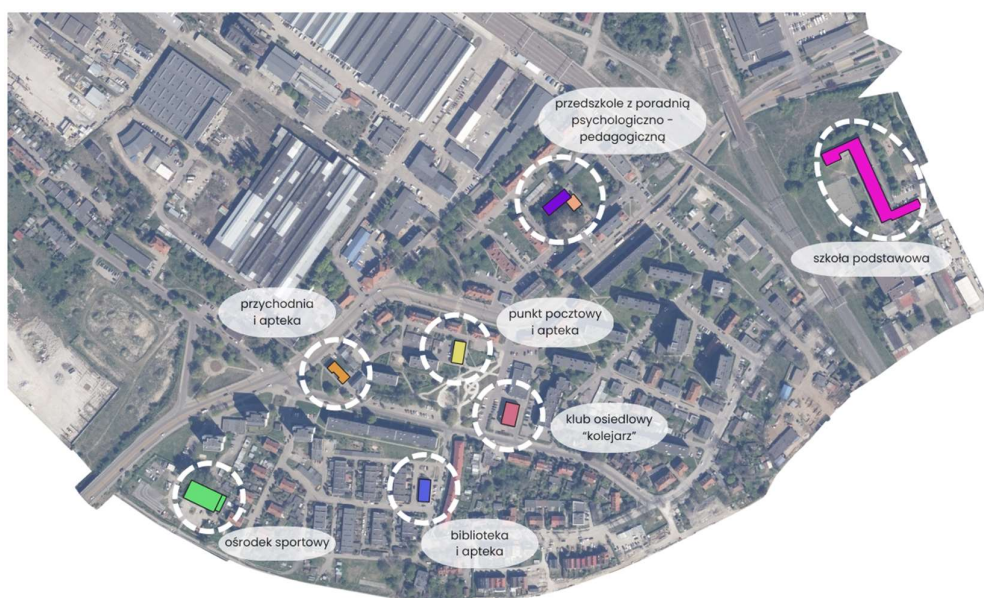


Rys. 46. Fragment drogi na Przeróbce z torami tramwajowymi i ścieżką rowerową

źródło: [Google](https://www.google.com/maps) Street View (20.09.2025r.)

3.1.6. Budynki użyteczności publicznej

Budynki użyteczności publicznej skoncentrowane są głównie w południowej części dzielnicy o najgęstszej zabudowie, wśród strefy mieszkalnej. Z kategorii ochrony zdrowia znajdują się wśród nich 3 apteki, niewielka przychodnia i poradnia psychologiczno – pedagogiczna. Poradnia zlokalizowana jest przy przedszkolu, które wraz ze szkołą podstawową, stanowią jedyne placówki oświaty w okolicy. Aspekt kulturalny zapewniany jest przez bibliotekę oraz klub osiedlowy „Kolejarz”. Obecny na tym terenie jest także punkt pocztowy oraz ośrodek sportowy, specjalizujący się w sporcie wodnym – „smoczych łodziach”.



Rys. 47. Budynki użyteczności publicznej na Przeróbce Mieszkaniowej

źródło: opracowanie własne

3.1.7. Istotne obiekty

Do najbardziej charakterystycznych obiektów przemysłowej Przeróbki należał budynek Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego wznoszony od 1912 roku. Z początku był własnością niemiecką, a w czasie wojny rosyjską. W jego przestrzeniach odbywały się przede wszystkim naprawy wagonów i lokomotyw, lecz znajdowały się także kuźnie miedzi i mosiądzu, kotłownia, wieża ciśnień, stołówka, portiernia i inne obiekty towarzyszące. Z czasem we wnętrza zaczęto udostępniać innym biznesom. W 2002 roku kompleks wpisano do rejestru zabytków, jednak w lutym 2025 r. budowla została zniszczona w wyniku pożaru, a Przeróbka straciła historyczny wielkoobszarowy obiekt z potencjałem do przekształcenia na nowe funkcje.⁶³

⁶³ Grabowski K.: *Przeróbka*, Studium historyczno-przestrzenne wykonane na potrzeby festiwalu NARRACJE 2021



Rys. 48. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego przed pożarem

źródło: Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego i Miejskiego – Wikipedia, wolna encyklopedia (20.09.2025r.)



Rys. 49. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego po pożarze

źródło: Pożar hali ZNTK w Gdańsku- wsparcie dla poszkodowanych - Gdańsk Strefa Prestiżu (20.09.2025r.)

Innym historycznym obiektem w obrębie dzielnicy jest Twierdza Wisłoujście klasyfikowana jako zabytek sztuki fortyfikacyjnej. Jej historia sięga XIV wieku, gdy w jej miejscu znajdowała się drewniana strażnica. W 1482 r. wybudowano cylindryczną wieżę o funkcji obronnej i nawigacyjnej, a w ciągu następnych stuleci wznoszono wokół niej umocnienia. W XVI wieku zbudowany został czterobastionowy Fort Carré, a w XVII w. Szaniec Wschodni dla osłony Fortu. W 1974 r. Twierdza Wisłoujście trafiła pod zarządek Muzeum Historycznego Miasta Gdańska.⁶⁴



Rys. 50. Obszar Twierdzy Wisłoujście z lotu ptaka

źródło: <https://poland-is-here.siteor.pl/attractions/Twierdza-Wisloujscie> (20.09.2025r.)

⁶⁴ <https://www.gdansk.pl/turystyka-w-gdansk/twierdza-wisloujscie,a,15497> [data dostępu: 20.09.2025r.]

Terenem, który szczególnie zapisał się na kartach historii Przeróbki, jest półwysep Westerplatte na północy dzielnicy. Stanowi symboliczne miejsce wybuchu na terenie Rzeczypospolitej II wojny światowej, ze względu na przybycie do jego okolic niemieckiego okrętu wojennego 25 sierpnia 1939 r. oraz konsekwentną obronę półwyspu od 1 do 7 września 1939 roku. W 1966 r. zlokalizowano tam 25-metrowy Pomnik Obrońców Wybrzeża, będący upamiętnieniem historycznych wydarzeń. Powiązanymi obiektami w okolicy są także: Cmentarz Żołnierzy Wojska Polskiego, zachowane wartownie, Czołg-pomnik T-34 czy pozostałości po koszarach.⁶⁵



Rys. 51. Pomnik Obrońców Wybrzeża na Półwyspie Westerplatte

źródło: <https://historia.rp.pl/historia/art227581-na-westerplatte-saperzy-i-archeolodzy> (20.09.2025r.)

Wśród nieobojętnych obiektów Przeróbki miejsce zajmuje także zakład karny. Obiekt zlokalizowany w części centralnej, w sąsiedztwie strefy mieszkalnej, stanowić może pewien obiekt problematyczny. Powstał w 1970 roku w porozumieniu z Polskimi Kolejami Państwowymi. Dziś przeznaczony jest dla skazanych młodocianych i dorosłych odbywających karę po raz pierwszy.⁶⁶



Rys. 52. Zakład Karny w Gdańsku - Przeróbce

źródło: [Zakład Karny w Gdańsku-Przeróbce – Wikipedia, wolna encyklopedia](#) (20.09.2025r.)

⁶⁵ <https://pl.wikipedia.org/wiki/Westerplatte> [data dostępu: 20.09.2025r.]

⁶⁶ https://pl.wikipedia.org/wiki/Zak%C5%82ad_Karny_w_Gda%C5%84sku-Przer%C3%B3bce [data dostępu: 20.09.2025r.]

Przeróbka jest także posiadaczem bogatego dziedzictwa portowego. Należą do niego terminale i nabrzeża Portu Gdańsk, takie jak: Nabrzeże Chemików, Nabrzeże Przemysłowe, Nabrzeże Bytomskie Nabrzeże Rudowe czy Nabrzeże Krakowskie. Część z nich stanowi miejsca historyczne, a część funkcjonuje jako stocznie.



Rys. 53. Nabrzeże Bytomskie Portu Gdańsk na Przeróbce

źródło: <https://www.portgdansk.pl/port/terminale-i-nabrzeza/nabrzeze-bytomskie/> (03.09.2025r.)

3.1.8. Demografia

Mimo, iż powierzchniowo Przeróbka nie należy do najmniejszych dzielnic Gdańska, jej liczba ludności na to nie wskazuje. Na przestrzeni lat 2004 - 2024 niezmienny był u wielkości jej populacji trend spadkowy. Liczba mieszkańców spadła w tym okresie o ok. 1800 osób. Obrazują to dane liczbowe dotyczące rzeczywistego przyrostu ludności. W tych latach wartości ujemne osiągał przyrost naturalny, jak i migracje, co świadczy o częstszych wyprowadzkach mieszkańców z dzielnicy niż wprowadzeniach się. Nasuwa się wniosek, że Przeróbka nie stanowi aktualnie atrakcyjnego miejsca zamieszkania dla obywateli. Ponadto niewielki udział urodzeń żywych oraz emigracje przewyższające ilościowo imigracje ludzi młodych nasilają zjawisko lokalnego starzenia się społeczeństwa. W 2024 r., gdy liczba ludności dzielnicy wynosiła 3 481 mieszkańców, grupa wiekowa 60+ liczyła 1 242 osoby. Stanowiło to ponad 35% ogółu.

LICZBA MIESZKAŃCÓW DZIELNICY PRZERÓBKA W LATACH 2014-2024

rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ilość	4420	4337	4202	4134	4086	3978	3849	3750	3668	3585	3481

LICZBA MIESZKAŃCÓW W 2024 ROKU WEDŁUG PŁCI I WIEKU

DZIELNICA	PŁEĆ	WIEK				
		0-17	18-59	60-64	pow.64	razem
Przeróbka	kobiety	207	862	115	614	1 798
	mężczyźni	227	943	105	408	1 683
	razem	434	1 805	220	1 022	3 481

Rys. 54. Statystyki dotyczące liczby ludności Przeróbki na przestrzeni lat 2014-2024 (u góry)
i w 2024 r. (na dole)

źródło: <https://www.gdansk.pl/przerobka/ludnosc-i-ilosc-mieszkancow,a.161387> (05.09.2025r.)

3.1.9. Potrzeby lokalnej społeczności

Na Przeróbce odnotowuje się stosunkowo niskie wyniki wskaźników zadowolenia mieszkańców. Na fakt ten składa się kilka aspektów, od zagospodarowania przestrzeni, przez jakość środowiska naturalnego, po niskie poczucie bezpieczeństwa związane z wyższą przestępczością. Mimo zróżnicowanej funkcyjności terenów, obecny jest tam niedobór infrastruktury usługowej, handlowej czy kulturalnej. Mieszkańcy mają utrudniony dostęp do usług pierwszej potrzeby, ponieważ na terenie brakuje placówek medycznych oraz edukacyjnych. Niezadowolenie pochodzi także z obecnej tam jakości zabudowy mieszkaniowej, związanej m.in. z powstałymi pod koniec XX wieku budynkami osiedla interwencyjnego. Budowane „na szybko”, tanimi sposobami i tanimi materiałami budynki mieszkalne stanowią istotną część Przeróbki Mieszkaniowej na południu dzielnicy, a opinie na ich temat dotyczą nieatrakcyjnego wyglądu i średniego wykonania. Kolejną wadą jest skomunikowane z resztą miasta - co uległo poprawie dzięki budowie tunelu pod Martwą Wisłą, jednak nasiliło się ponownie, wraz z awarią Mostu Siennickiego. Zdominowanie dzielnicy przez funkcje przemysłowo-portowe kreuje w okolicy pogorszoną jakość środowiska oraz generuje hałas, co także niekorzystnie wpływa na życie codzienne. Zanieczyszczenia produkowane przez firmy przemysłowe spychane są przez wiatr w głąb lądu, przez co od lat Gdańsk i bliska okolica ma jeden z najwyższych odnotowani zachorowań na nowotwory. [przerób]

Ankieta z marca 2024 r. opublikowana przez trójmiasto.pl w sprawie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców Gdańska w jej dzielnicach uplasowała Przeróbkę na 11. miejscu z 12, co negatywnie świadczy o jej reputacji. Skala ankiety wynosiła od 1 do 6 punktów.



Rys. 55. Wyniki ankiety w sprawie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców dzielnic Gdańska sporządzona przez trójmiasto.pl

źródło: [Które dzielnice w Gdańsku są najbezpieczniejsze? Mieszkańcy ocenili](#) (06.09.2025r.)

3.1.10. Analiza SWOT dzielnicy Przeróbka

Na podstawie zebranych informacji, wykonano poniższą analizę mocnych i słabych stron Przeróbki, a także dotyczących jej szans i zagrożeń.

Tabela 7. Analiza SWOT cech dzielnicy Przeróbka

źródło: opracowanie własne

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
- waterfrontowe położenie nad morzem i rzeką - lokalne dziedzictwo w postaci obiektów poprzemysłowych i infrastruktury portowej - liczne wartości historyczne dzielnicy - bliskość centrum miasta - rozległe niezagospodarowane tereny z potencjałem wykorzystania - zwartość tkanki miejskiej w południowej części dzielnicy - wiele różnicowanych funkcji terenów	- liczne zdegradowane lub opuszczone tereny - środowisko zanieczyszczone przez przemysł toksycznymi substancjami i hałasem - niskie zadowolenie mieszkańców - trend wyludniania się - bariery wewnętrzne tworzone przez torowiska - niedogodne połączenie z centrum miasta - utracenie zabytkowego budynku ZNTK - trudność z dostępem do podstawowych usług - obecność zakładu karnego
SZANSE	ZAGROŻENIA
- readaptacja dawnych przestrzeni magazynów, produkcyjnych i przemysłowych - wykorzystanie nabrzeży i pozostałości po infrastrukturze portowej do celów wizerunkowych - wykorzystanie niezagospodarowanych terenów do rozwoju dzielnicy pod kątem terenów zielonych, przestrzeni publicznych, elektrowni OZE, ścieżek dla zielonego transportu lub innych zastosowań - możliwość ukształtowania nowej jakości	- ryzyko pojawienia się zjawiska gentryfikacji wskutek rozwoju dzielnicy - zagrożenia zalania i powodziowe - kontynuacja zanieczyszczeń z pobliskich terenów portowych (Wyspa Ostrów) - niechęć lokalnych władz i mieszkańców do współpracy - brak funduszy na sfinansowanie zaproponowanych inwestycji - brak zainteresowania inwestorów

3.2. Implementacja modelu

Przeróbka, pod względem przemysłowo – portowego charakteru, niepochlebnej reputacji i malejącej z roku na rok liczby ludności, posiada profil przypominający niemieckie Wilhelmsburg lub Überseestadt sprzed rewitalizacji. Mimo atrakcyjnej, nadwodnej lokalizacji przy centrum miasta, każda z dzielnic doświadczyła kryzysu wizerunkowego i stanowiła pewnego rodzaju obszar problematyczny. Jak ukazały przykłady referencyjne, odpowiednie stosowanie dobrych praktyk w ramach zintegrowanej strategii może mieć zbawienny wpływ na okolicę.

Jak wykazały powyższe analizy, nie tylko środowisko zanieczyszczone przez działalność przemysłową jest słabą stroną okolicy, ale także samo zagospodarowanie stanowi źródło pewnych problemów, bądź niewykorzystanych potencjałów. Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania oraz bazując na wytycznych stworzonego modelu, sporządzono strategię rozwoju dzielnicy, skupiającą się na obszarze Przeróbki Mieszkaniowej:

Cel strategiczny nr 1: poprawa dostępu mieszkańców do usług podstawowych w obrębie dzielnicy, ze szczególnym uwzględnieniem osób starszych i osób w trudnej sytuacji życiowej

Trudna dostępność usług podstawowych została wytypowana przez mieszkańców jako jeden z doskwierających im lokalnie problemów. Potwierdzeniem jest zobrazowanie budynków użyteczności publicznej w obrębie dzielnicy – na jej terenie funkcjonuje jedna, niewielka przychodnia, a także poradnia psychologiczno – pedagogiczna jako drugi obiekt ochrony zdrowia. Oferta usług medycznych nie zaspokaja jednak potrzeb mieszkańców, co w kontekście problematycznego połączenia dzielnicy z centrum miasta, dodatkowo nasila problem. Szczególnie dotknięta jest tu grupa osób starszych, OZN oraz osób w trudnej sytuacji życiowej.

Narzędzie urbanistyczne: *Centrum Usług Społecznych jako forma deinstytucjonalizacji lokalnej*

Centrum Usług Społecznych (CUS) jest formą lokalnej deinstytucjonalizacji usług społecznych. Taka instytucja umożliwia realizację podstawowych potrzeb jednostki lub grupy mieszkańców z zakresu: ochrony zdrowia, polityki prorodzinnej, systemu pieczy zastępczej, wspierania osób niepełnosprawnych, pomocy społecznej, edukacji, przeciwdziałania bezrobociu, kultury, kultury fizycznej i turystyki, pobudzania aktywności obywatelskiej, mieszkalnictwa i innych. Kompleksowa oferta świadczona na miejscu minimalizuje konieczność dojazdu do konkretnych placówek i pozwala na załatwienie spraw z różnych dziedzin w skróconym czasie. Wśród programów wdrażanych przez CUS na Przeróbce znajdować by się mogły: wizyty lekarzy i fizjoterapeutów z dostawą do domu, pomoc w załatwianiu spraw urzędowych, bus do ośrodka medycznego dla seniorów, opieka wytchnieniowa dla osób zajmujących się OZN, asysta rodzinna czy telecentrum opieki. Usługi opiekuńcze mogłyby być realizowane także w formie usług sąsiedzkich i w formie wolontariatu. Centrum jest także odpowiednią instytucją do organizowania aktywizacji i integracji mieszkańców w formie: zajęć artystycznych, zajęć ruchowych, prowadzenia ogrodu sąsiedzkiego, wyjść do instytucji kultury czy organizacja spacerów

tematycznych. Projekt byłby realizowany we współpracy lokalnej przychodni, klubu osiedlowego "Kolejarz", poradni psychologiczno - pedagogicznej i biblioteki na Przeróbce.

Elementy strategii realizowane przez projekt:

1. Lokalność – działalność prospołeczna; integracja lokalnej społeczności; założenie lokalnego przedsiębiorstwa; zapewnienie miejsc pracy dla mieszkańców
2. Slow life – przeznaczenie terenów na instytucję skupioną na dobrostanie społeczności zamiast wysoko dochodowego biznesu; możliwość wdrożenia ogrodów sąsiedzkich
3. Inkluzywność – inicjatywa skoncentrowana na osobach w trudnej sytuacji życiowej i starszych; wsparcie dla OZN; dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców
4. Kompaktowość – skupienie wielu usług w jednym miejscu dobrze dostępnym dla mieszkańców



Rys. 56. Proponowane obiekty zaangażowane w działalność CUS na Przeróbce

Źródło: opracowanie własne na podkładzie z Google Earth

Cel strategiczny nr 2: podniesienie aktualnej jakości przestrzeni miejskiej, wykorzystując istniejącą infrastrukturę i potencjał waterfrontowej lokalizacji

Przeróbka, jako dzielnica rozwijająca się na przestrzeni kilku stuleci, zagospodarowywana była w różnych okresach historycznych, różnymi formami zabudowy, bez jednej skonkretyzowanej koncepcji. Stąd obecne na niej np. różne typy zabudowy mieszkaniowej – jednorodzinnej i wielorodzinnej, wzniesionej w charakterze osiedla interwencyjnego. Na atrakcyjność okolicy według mieszkańców niekorzystnie wpływa nie tylko jakość infrastruktury, ale także jej oferta. Społeczność czuje niedobór usług i atrakcji obecnych na Przeróbce.

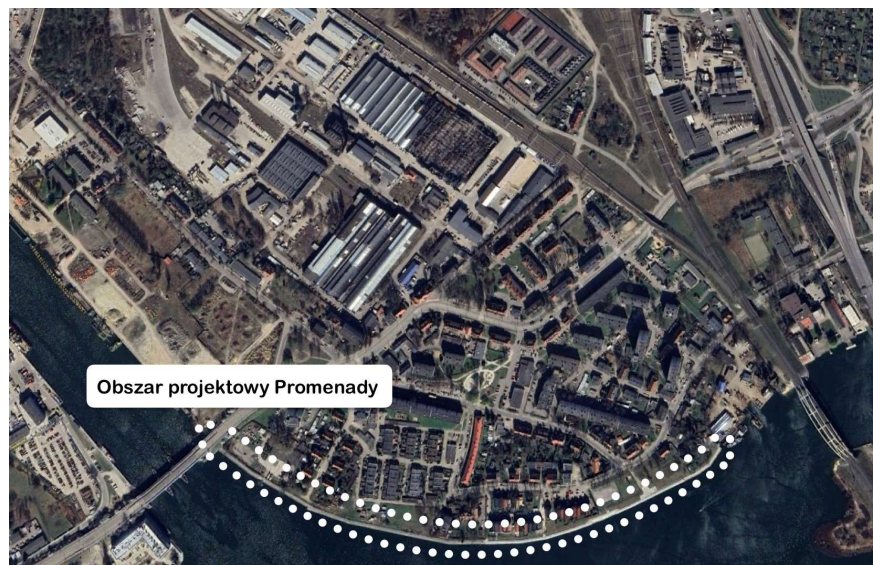
Narzędzie urbanistyczne: *przekształcenie promenady w wizytówkę Przeróbki Mieszkaniowej*

W obszarach waterfrontowych promenada jest miejscem spełniającym rozmaite cele przestrzenne. Przede wszystkim może stanowić atrakcyjną przestrzeń publiczną na styku lądu i wody,

zapewniając użytkownikom kontakt z akwenem i nadwodnym klimatem, często zielenią urządzoną i elementami małej architektury. Jest także kluczowym generatorem rozmaitej działalności ludzkiej – strefa wzdłuż bulwaru jest dobrą przestrzenią do lokowania usług, takich jak kawiarnie, bary czy restauracje tudzież biznesów o profilu rekreacyjnym. Dziś tereny przyległe do promenady na Przeróbce stanowią działki mieszkalne lub niezagospodarowane tereny pokryte roślinnością trawiastą. Podniesienie aktualnej jakości przestrzeni miejskiej polegałoby więc na ożywieniu bulwaru spacerowego o wysokim potencjale i przeznaczeniu niezagospodarowanych terenów przyległych na usługi i rekreację. W celu dodania lokalnego akcentu, przestrzeń mogłaby zostać wyposażona w tablice informacyjne na temat historii i dziedzictwa Przeróbki. Konieczne byłoby zapewnienie odpowiedniego oświetlenia w celu zwiększania bezpieczeństwa i zadbania o walory estetyczne. W ten sposób dziś przeciętna strefa zostałaby przekształcona w wizytówkę Przeróbki Mieszkaniowej – dostępne miejsce spotkań, rekreacji, trasa dla transportu bezemisyjnego i kolebkę lokalnych biznesów.

Elementy strategii realizowane przez projekt:

1. Potencjał wody – akwen wodny jako element zagospodarowania miejskiego; możliwość wprowadzenia rekreacji wodnej
2. Potencjał dziedzictwa – możliwość wyposażenia przestrzeni w tablice edukacyjne na temat historii Przeróbki i jej dziedzictwa
3. Lokalność – integracja lokalnej społeczności; możliwość ulokowania lokalnych biznesów; promocyjna przestrzeń dzielnicy
4. Slow life – promocja i przestrzeń dla bezemisyjnej, spokojnej formy spędzania czasu
5. Inkluzywność – przestrzeń integracji dostępna dla wszelkich użytkowników
6. Kompaktość – bliskość atrakcyjnej przestrzeni publicznej z usługami od terenów mieszkaniowych



Rys. 57. Obszar projektowy Promenady na Przeróbce
Źródło: opracowanie własne na podkładzie z Google Earth

Cel strategiczny nr 3: stworzenie przestrzeni biznesowej dla rozwoju lokalnej gospodarki korzystając z potencjału dawnego zabytkowego budynku Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego

Budynek ZNTK przed pożarem stanowił reprezentacyjny element dziedzictwa Przeróbki i jej historii. Stwarzał także potencjał wykorzystania – na przykład na przestrzenie dla wielu różnych przedsiębiorstw, co wiąże się także z ilością zapewnianych miejsc pracy. Pod względem biur i firm w obrębie dzielnicy pojawiają się one punktowo, jednak są to głównie kameralne obiekty rozproszone wśród zabudowy mieszkaniowej.

Narzędzie urbanistyczne: *Inkubator Przedsiębiorczości i Kreatywności w zrekonstruowanym budynku Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego*

Rekonstrukcja hali ZNTK nie przywróciłaby oryginalnej konstrukcji do życia, lecz mogłaby przywołać jej charakter, pozwalając na zachowanie odziedziczonej tożsamości miejsca. Tego typu wielkopowierzchniowe industrialne obiekty stanowią doskonałą przestrzeń do lokowania różnorodnych biznesów, co udowadnia wiele przykładów rewitalizacji miast przemysłowych – np. Łodzi. Realizacja Inkubatora Przedsiębiorczości i Kreatywności w zrekonstruowanym budynku Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego byłaby katalizatorem lokalnej gospodarki. Poświęcenie przestrzeni dla przedsiębiorców, między innymi w postaci start upów, uzupełniłaby pewną lukę w ofercie lokalnej. Ożywiłoby to okolicę i zagwarantowało wyjątkowy punkt na mapie Gdańska. Branża kreatywna i artystyczna mogłaby zachęcić ludzi młodych do odwiedzania dzielnicy, a może również osiedlenia się tam. Miejsce poza pracą organizowałoby także zajęcia dodatkowe, rozwijające i integrujące społeczność.

Elementy strategii realizowane przez projekt:

1. Potencjał dziedzictwa – rekonstrukcja i readaptacja dawnej budowli ZNTK
2. Lokalność – miejsce integracji dla mieszkańców; podnoszenie atrakcyjności lokalnej
3. Inkluzywność – oferta skierowana do osób o różnym statusie materialnym
4. Kompaktowość – stworzenie nowych miejsc pracy i atrakcyjnej formy spędzania czasu wolnego w bliskiej odległości od strefy mieszkaniowej



Rys. 58. Obszar projektowy Inkubatora Przedsiębiorczości i Kreatywności na Przeróbce

Źródło: opracowanie własne na podkładzie z Google Earth

Cel strategiczny nr 4: przeznaczenie obecnych terenów niezagospodarowanych na funkcje podnoszące jakość życia mieszkańców

Wieloletnia działalność portowa i przemysłowa na Przeróbce umotywowwała powstanie w jej obrębie licznych, rozległych terenów niezagospodarowanych, pokrytych roślinnością trawiastą lub zdegradowanych. Miejsca te mogły w swoim czasie istotnie naruszyć lokalny ekosystem, siedliska i bioróżnorodność. Dziś zwykle stanowią przestrzenie o niewielkich walorach estetycznych, dające jednak potencjał przekształcenia – na przykład na zadbane, zielone przestrzenie publiczne, których na Przeróbce nie ma wiele.

Narzędzie urbanistyczne: *wspólna aranżacja zielonej przestrzeni publicznej nad Martwą Wisłą we współpracy lokalnej społeczności, władz i projektantów*

Realizacja zielonej przestrzeni publicznej może stanowić niedrogą formę inwestycji, mogącą jednak znacznie poprawić obraz danej przestrzeni i wizerunek dzielnicy. Przy malejącej potrzebie składowania towarów pochodzącej z reform w działalności portowej, Przeróbka oferuje coraz więcej terenów, które mogłyby zostać na nie przeznaczone. Jednym z miejsc o wysokim potencjale jest obszar nad Martwą Wisłą, przy Moście Siennickim – czyli w bliskim sąsiedztwie gęstej zabudowy mieszkaniowej. Stworzenie tam urządzonego terenu zieleni zapewniłoby mieszkańcom łatwo dostępne miejsce spotkań z sąsiadami, naturą i rekreacją. Zastosowanie do tego metody jej wspólnej aranżacji dałoby społeczności realną sprawczość w kontekście ich okolicy, umożliwiłoby zagospodarowanie przestrzeni w sposób odpowiadający na ich potrzeby, a przy okazji stanowiłoby element integracji. Współpraca z lokalną władzą miałaby wpływ na budowanie relacji i zaufania, a udział projektantów wnosiłby specjalistyczny know-how i koordynację merytoryczną.

Elementy strategii realizowane przez projekt:

1. Potencjał wody – akwen wodny jako element zagospodarowania miejskiego; możliwość wprowadzenia rekreacji wodnej
2. Lokalność – integracja lokalnej społeczności
3. Slow life – promocja i przestrzeń dla bezemisyjnej, spokojnej formy spędzania czasu
4. Inkluzywność – przestrzeń integracji dostępna dla wszelkich użytkowników
5. Kompaktość – bliskość atrakcyjnej przestrzeni publicznej od terenów mieszkaniowych



Rys. 59. Obszar projektowy zielonej przestrzeni publicznej na Przeróbce

Źródło: opracowanie własne na podkładzie z Google Earth

Wykaz rysunków

Rys. 1. Udział procentowy głównych tematów HCI w całościowym wyniku jakości życia w mieście	13
Rys. 2. Wskaźnik BLI w formie graficznej z wagą wszystkich zmiennych na poziomie 5 (w skali 0-10)	15
Rys. 3. Położenie Wilhelmsburga na mapie Niemiec i zdjęcie satelitarne dzielnicy z granicami	24
Rys. 4. Wilhelmsburg w czasie powodzi w 1962 r.	25
Rys. 5. Fotorelacja ze spotkań planistycznych w sprawie IBA Hamburg, Wilhelmsburg	26
Rys. 6. Georgswerder Energy Hill – teren dawnego wysypiska śmieci po transformacji	27
Rys. 7. Energy Bunker – schron z czasów II wojny światowej po transformacji, rok 2013	28
Rys. 8. Infografiki dotyczące strategii energetycznych dla wybranych projektów “Renewable Wilhelmsburg Climate Protection Concept” (od lewej: Georgswerder Energy Hill, Energy Bunker oraz VELUX Model Home 2020 - LightActive House)	29
Rys. 9. Wizualizacja projektu Low-Energy Housing in Haulander Weg	30
Rys. 10. Projekt terasy zalewowej na Łabie	30
Rys. 11. Dni Kultury Rowerowej (27.05.-05.06.2010) ze sztuką, kulturą, akcją i spotkaniami towarzyskimi	30
Rys. 12. Plan generalny dla ruchu rowerowego w Porcie Hamburg	31
Rys. 13. Budynek zrealizowany w formie “Basic Building and Do-It-Yourself Builders”, Am Inselpark 11, Hamburg	32
Rys. 14. Budynek należący do projektu Case Study #1, Am Inselpark 15, Hamburg	32
Rys. 15. Trasa kajakowa na arteriach wodnych Wilhelmsburga	33
Rys. 16. Senior Citizens Centre on Inselpark	34
Rys. 17. InselAkademie Building	34
Rys. 18. Centrum sportowe Island Park Hall	34
Rys. 19. SBZ Sprach- und Bewegungszentrum, Wilhelmsburg	35
Rys. 20. Grafika przedstawiająca logo oraz charakter działalności AWiS	36
Rys. 21. Welt-Gewerbehof – miejsce pracy dla lokalnych przedsiębiorców	36
Rys. 22. Fotografia z festiwalu MS DOCKVILLE w marynistycznym otoczeniu	37
Rys. 23. Fotografia z festiwalu Elbjazz w industrialnym otoczeniu	38
Rys. 24. Fotografia z wielopokoleniowych i wielokulturowych prac społecznych przy Polu Rotenhäuser	38
Rys. 25. Warsztaty partycypacyjne w sprawie kwartału Rathausviertel ..	39
Rys. 26. Kadr z IGS w Wilhelmsburgu, z jednotorową kolejką jako środek do zwiedzania	40
Rys. 27. Położenie Bremy i Bremerhaven na mapie Niemiec	44
Rys. 28. Granice obszaru Überseestadt w Bremie	45
Rys. 29. Wizualizacja Überseestadt z wyznaczonymi funkcjami terenów	46
Rys. 30. Wizualizacja podziału Überseestadt na osiem kwartałów	47
Rys. 31. Budynek Speicher XI po renowacji	48
Rys. 32. Verkehrskonzept – koncepcja ruchu drogowego w Überseestadt	48
Rys. 33. Waller Sand – sztuczna plaża publiczna w Überseestadt	49
Rys. 34. Hotel John & Will w dawnych silosach firmy Kellogg’s	50
Rys. 35. Spotkanie partycypacyjne w sprawie rozbudowy Überseeinsel, sierpień 2019 r.	51
Rys. 36. Jedno z oddolnie zorganizowanych wydarzeń przez centrum sąsiedzkie jetzt.hier - pchli targ	53
Rys. 37. Schemat procesu kształcenia dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym	59
Rys. 38. Zawartości elementów strategii kształcenia dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym	60
Rys. 39. Pogrupowanie działań z tworzonej strategii według głównych kryteriów Happy City Index	61
Rys. 40. Model dzielnicy dobrego życia na terenie poportowym	62

Rys. 41. Położenie Przeróbki na tle dzielnic Gdańska	63
Rys. 42. Historyczna fotografia Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego	64
Rys. 43. Pokrycie terenu Przeróbki – cała dzielnica i część środkowo-południowa	65
Rys. 44. Funkcje zabudowy obecne na Przeróbce – cała dzielnica i część środkowo-południowa	66
Rys. 45. Wskaźnik LDWN - długookresowy średni poziom dźwięku wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku (przedział czasu od godz. 06:00 do godz. 22:00)	67
Rys. 46. Fragment drogi na Przeróbce z torami tramwajowymi i ścieżką rowerową	67
Rys. 47. Budynki użyteczności publicznej na Przeróbce Mieszkaniowej	68
Rys. 48. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego przed pożarem	69
Rys. 49. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego po pożarze	69
Rys. 50. Obszar Twierdzy Wisłoujście z lotu ptaka	69
Rys. 51. Pomnik Obrońców Wybrzeża na Półwyspie Westerplatte	70
Rys. 52. Zakład Karny w Gdańsku - Przeróbce	70
Rys. 53. Nabrzeże Bytomskie Portu Gdańsk na Przeróbce	71
Rys. 54. Statystyki dotyczące liczby ludności Przeróbki na przestrzeni lat 2014-2024 i w 2024 r.	71
Rys. 55. Wyniki ankiety w sprawie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców dzielnic Gdańska sporządzona przez trójmiasto.pl	73
Rys. 56. Proponowane obiekty zaangażowane w działalność CUS na Przeróbce	75
Rys. 57. Obszar projektowy Promenady na Przeróbce	76
Rys. 58. Obszar projektowy Inkubatora Przedsiębiorczości i Kreatywności na Przeróbce	78
Rys. 59. Obszar projektowy zielonej przestrzeni publicznej na Przeróbce	79

Wykaz tabel

Tabela 1. Parametry wskaźnika BLI i możliwości ich zrealizowania za pomocą działań urbanistycznych	16
Tabela 2. Zestawienie głównych i pośrednich postulatów organizacji 8 80 Cities, Cittaslow i LCI	21
Tabela 3. Dokonania i wnioski pochodzące z grup projektów IBA w Wilhelmsburgu	41
Tabela 4. Przyporządkowanie znaczeń w różnych wymiarach wybranym projektom IBA opisanym w pracy	42
Tabela 5. Charakterystyka terenów poportowych na przykładzie Wilhelmsburga oraz Überseestadt	55
Tabela 6. Synteza zmian wcielonych na tereny Wilhelmsburga oraz Überseestadt w ramach rewitalizacji	56
Tabela 7. Analiza SWOT cech dzielnicy Przeróbka	73

Bibliografia

1. Rokicka E.: *Jakość życia – konteksty, koncepcje, interpretacje*, Katedra Socjologii Ogólnej Uniwersytet Łódzki
2. Lorens P. *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*, Fundacja INSTYTUT STUDIÓW REGIONALNYCH, Szczecin 2013
3. Stiglitz J., Sen A., Fitoussi J.: *Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*, styczeń 2009
4. Owiński J., Tarchalski T.: *Pomiar jakości życia. Uwagi na marginesie pewnego rankingu*, Instytut Badań Systemowych PAN i Wyższa Szkoła Informatyki Stosowanej i Zarządzania, Warszawa 2008
5. Madeja-Bien K., Gamian-Wilk M.: *Wybrane skutki wykluczenia społecznego, Teraźniejszość – Człowiek – Edukacja*, styczeń 2017
6. Rembarz G.: *Metrozony – wewnątrzmetropolitalne obszary rozwojowe w kontekście przekształceń dzielnic portowych Hamburga i Gdańska, Mieszkać w porcie*, Polska Akademia Nauk Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, grudzień 2018
7. Rembarz G., Denga W.: *Rewitalizacja jako zintegrowany proces budowania potencjałów wewnątrzmijskich obszarów rozwojowych na przykładzie hamburskiej strategii Skoku przez Łabę*, Studia KPZK, Politechnika Gdańska, 2019
8. Mańkowska J., Pałasz P., Stocka A.: *Odnowa i reurbanizacja terenów mieszkaniowych na przykładzie dzielnicy Wilhelmsburg (Niemcy)*, Politechnika Gdańska, 2019
9. Bryx M., Jadach-Sepiolo A. i inni: *Rewitalizacja miast w Niemczech*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2009
10. Überseestadt Bremen Standort der Möglichkeiten, MASTERPLAN
11. Harth A., Rogge B., von Wissel C.: *Überseestadt Bremen: Zwischen Wirtschaftsstandort und Lebenswelt. Herausforderungen sozialer Quartiersentwicklung für einen Ortsteil im Werden*
12. Breś J.: *Na granicy wody i lądu – pojęcie niebieskiej przestrzeni urbanistycznej*, Politechnika Gdańska 2018
13. Stefańska A.: *Gdańskie dzielnice tu mieszkam tu działam Przeróbka*, Urząd Miejski w Gdańsku, Wydział Rozwoju Społecznego
14. Grabowski K.: *Przeróbka*, Studium historyczno-przestrzenne wykonane na potrzeby festiwalu NARRACJE 2021
15. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Przestrze%C5%84_\(fizyka\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Przestrze%C5%84_(fizyka)) [data dostępu: 15.08.2025r.]
16. https://pl.wikipedia.org/wiki/Produkt_krajowy_brutto [data dostępu: 15.07.2025r.]
17. <https://ideologia.pl/wskazniki-jakosci-zycia/> [data dostępu: 15.07.2025r.]
18. *Happy City Index 2025* [data dostępu: 15.07.2025r.]
19. <https://www.oecd.org/en/data/tools/oecd-better-life-index.html> [data dostępu: 16.07.2025r.]
20. https://unece.org/fileadmin/DAM/pau/age/Active_Ageing_Index/Second_int_seminar_on_AAI/presentations/03_OECD_BLI_Mark_KEESE.pdf [16.07.2025r.]
21. <https://www.880cities.org/> [data dostępu: 18.07.2025r.]
22. <https://cittaslowpolska.pl/> [data dostępu: 18.07.2025r.]
23. <https://www.livablecommunitiesinitiative.com/> [data dostępu: 18.07.2025r.]
24. <https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg-Wilhelmsburg> [data dostępu: 17.07.2025r.]
25. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/story.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]
26. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/energieberg-georgswerder/projekt/energy-hill-georgswerder.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]

27. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/energiebunker/projekt/energy-bunker.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]
28. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/climate-concept/projekt/renewable-wilhelmsburg-climate-protection-concept.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]
29. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/klimahaeuser-haulander-weg/projekt/low-energy-housing-in-haulander-weg.html> [20.07.2025r.]
30. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/nc/projects/cities-and-climate-change.html> [data dostępu: 20.07.2025r.]
31. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/the-building-exhibition-within-the-building-exhibition/smart-price-houses/basic-building-and-do-it-yourself-builders/projekt/basic-building-and-do-it-yourself-builders.html> [data dostępu: 21.07.2025r.]
32. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/the-building-exhibition-within-the-building-exhibition/smart-price-houses/projekt/smart-price-houses.html> [data dostępu: 21.07.2025r.]
33. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/opening-of-the-spreehafen/recreation-in-the-harbour/projekt/recreation-in-the-harbour.html> [data dostępu: 21.07.2025r.]
34. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/wilhelmsburg-central/entrance-complex-to-the-inselpark/projekt/entrance-complex-to-the-inselpark.html> [data dostępu: 21.07.2025r.]
35. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/nc/projects/cosmopolis.html> [data dostępu: 22.07.2025r.]
36. <https://sprachundbewegungszentrum.hamburg.de/> [data dostępu: 22.07.2025r.]
37. <https://www.ganztagsschulen.org/de/kooperationen/lokale-bildungslandschaften/hamburger-elbinseln-netz-fuer-bildung.html> [data dostępu: 22.07.2025r.]
38. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/global-neighbourhood/global-neighbourhood-world-commercial-park/projekt/global-neighbourhood-world-commercial-park.html> [data dostępu: 22.07.2025r.]
39. <https://www.hamburg.com/visitors/events/music/dockville-20980> [data dostępu: 23.07.2025r.]
40. MS DOCKVILLE DOKUMENTATION 2011, [dostęp internetowy: https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2013/17878/pdf/dockville_2011.pdf, data dostępu: 23.07.2025r.]
41. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/nc/projects/cosmopolis.html> [data dostępu: 23.07.2025r.]
42. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/projects/rotenhaeuser-field/projekt/rotenhaeuser-feld.html> [data dostępu: 23.07.2025r.]
43. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/en/story/review/presentation-year-2013.html> [data dostępu: 23.07.2025r.]
44. <https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/Gartenbauausstellungen-haben-in-Hamburg-eine-lange-Tradition.gartenschauhamburg101.html> [data dostępu: 25.07.2025r.]
45. <https://stadtundgruen.de/artikel/die-internationale-gartenschau-hamburg-2013-mehr-als-eine-gartenschau-interkulturell-fair-sportlich-7696> [data dostępu: 25.07.2025r.]
46. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Brema> [data dostępu: 29.07.2025r.]
47. <https://www.ueberseestadt-bremen.de/en/page/history> [data dostępu: 29.07.2025r.]
48. https://www.ueberseestadt-bremen.de/sixcms/media.php/49/Ueberseestadt_Masterplan_01.pdf [data dostępu: 29.07.2025r.]
49. <https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/projekte-entwicklung/meilensteine-entwicklung> [data dostępu: 04.08.2025r.]
50. <https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/ueberseeinsel> [data dostępu: 04.08.2025r.]

51. <https://www.weser-kurier.de/bremen/stadtteil-walle/bremer-helmut-schmidt-schule-zieht-um-doc7jobk90ejlewhke5lfu> [data dostępu: 04.08.2025r.]
52. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Przer%C3%B3bka> [data dostępu: 01.09.2025r.]
53. <https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/?usedesktop=true> [data dostępu: 20.09.2025r.]
54. <https://www.gdansk.pl/turystyka-w-gdansk/twierdza-wisloujskie.a.15497> [data dostępu: 20.09.2025r.]
55. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Westerplatte> [data dostępu: 20.09.2025r.]
56. https://pl.wikipedia.org/wiki/Zak%C5%82ad_Karny_w_Gda%C5%84sku-Przer%C3%B3bce [data dostępu: 20.09.2025r.]