

W POSZUKIWANIU TENDENCJI KSZTAŁTOWANIA ŚRODOWISKA MIESZKANIOWEGO XXI WIEKU W ŚWIETLE WYBRANYCH DOKONAŃ WIEDEŃSKICH

Joanna Olenderek

Institut Architektury i Urbanistyki, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska,
Politechnika Łódzka, al. *Politechniki* 6, 90-924 Łódź
E-mail: derek@p.lodz.pl

IN THE SEARCH FOR TENDENCIES SHAPING THE HOUSING OF THE 21ST CENTURY IN THE LIGHT OF THE CHOSEN VIENNA ACHIEVEMENTS

Abstract

One of the main rules, which have been followed by the city of Vienna for almost 90 years, is the search for new building designs which are sociologically approved, rational and affordable. Built in the late 20th Century, a housing complex composed of a number of distinctively designed buildings, bordering the picturesque valley of *Marchfeldkanal*, is a good example of this strategy. Even today, the architects of Vienna housing environment continue to design with logic, technological advance, avant-garde and spatial compatibility in mind. *Gasometer Town* is an example of such approach built with quality and just as attractive as the historical center of the city. There is also the large over regional "center of the new urban life", which is located at the Vienna-Bratislava axis, within the *Flugfeld Aspern* area. The modern Vienna building concepts of shaping the housing in the 21st Century follows the motto: high environmental standard - high quality building for a reasonable price.

Streszczenie

Jedną z pryncypalnych zasad przyświecających niezmiennie twórcom przestrzeni kształtowanej w ramach, prowadzonej od blisko 90 lat przez miasto Wiedeń, akcji socjalnego budownictwa mieszkaniowego jest poszukiwanie innowacyjnych architektonicznie i technologicznie, uzasadnionych socjologicznie, a jednocześnie racjonalnych i dostępnych cenowo rozwiązań. Dobrym przykładem tego typu działań jest wzniesiony pod koniec XX wieku w północno-zachodniej części miasta kompleks zabudowy złożony z kilku odmiennie ukształtowanych zespołów mieszkalno-usługowych sąsiadujących z malowniczą doliną Marchfeldkanal. Również w XXI wieku kreatorzy wiedeńskiego środowiska mieszkaniowego kontynuują doświadczenia rozwiązań logicznych, technologicznie współczesnych, często architektonicznie awangardowych, ale nawiązujących „dialog z otoczeniem”. Do takich realizacji ostatnich lat należy *Gasometer Town*, dorównujące jakością i atrakcyjnością historycznemu centrum miasta. Równie interesująco zapowiada się duże „centrum nowego miejskiego życia” o znaczeniu ponadregionalnym, zlokalizowane na osi Wiedeń - Bratysława w ramach obszaru *Flugfeld Aspern*. Wiedeńskim innowacyjnym koncepcjom kształtowania środowiska mieszkaniowego w XXI wieku przyświeca dewiza: wysoki proekologiczny standard - wysokiej jakości architektura za rozsądną cenę.

Keywords: housing environment, Vienna, environmental standard

Słowa kluczowe: środowisko mieszkaniowe, Wiedeń, proekologiczny standard

WPROWADZENIE

Kiedy w 1995 roku środkowoeuropejska Austria wstępowała w poczet państw Wspólnoty, jej stolica - Wiedeń dysponowała, zatwierdzonym rok wcześniej, obowiązującym po dzień dzisiejszy, znakomitym, długofalowym planem rozwoju miasta, którego strategiczną część stanowi koncepcja kształtowania komunikacji. Tzw. STEP - StadtEntwicklungsPlan wraz z projektem organizacji ruchu miejskiego jest z jednej strony - na bieżąco koordynowanym zależnie od zmieniających się uwarunkowań i oczekiwań mieszkańców swoistym „rozkładem jazdy”, z drugiej - długoterminowym kodeksem zasad dla realizacji celów ponadczasowych, sformułowanych w postaci 10 strategicznych wytycznych współczesnego rozwoju miasta. Spróbujmy prześledzić na wybranych przykładach, na ile po blisko 15 latach konsekwentna realizacja planu w myśl reguły „STEP BY STEP” (krok po kroku) i przestrzeganie zasad „STEP Dekalogu” pozwalają na zrównoważony rozwój i rozłożone w czasie kształtowanie miasta przyjaznego ludziom.¹

1. DOLINA MARCHFELDKANAL

Jednym z pierwszych, pilotażowych rejonów miasta objętych działaniami restrukturyzacyjnymi prowadzonymi zgodnie z regułami planu był, położony w zachodniej części Wiednia przy trasie wylotowej do Brna (Brünner Strasse) między Grossjedlersdorf a Stammersdorf, obszar doliny Marchfeldkanal. Generalny projekt zagospodarowania terenu i zabudowy opracował arch. Gerhard Kroj, a kształtowania krajobrazu i zieleni inż. Kordula Loidl-Reisch. Szczególny urok tej części miasta, w postaci przecinającego poprzecznie obszar opracowania malowniczego cieku wodnego, podkreślają licznie mostki piesze i systemy ścieżek rowerowych. Rejon jest obsługiwany poprzez poprowadzoną wzdłuż Brünner Strasse linię tramwajową nr 31 oraz nową trasę autobusową biegnącą Jedlersdorfer Strasse. W 1995 roku przekazano lokatorom do użytku większość z 3.500 mieszkań zlokalizowanych w ramach tego dużego kompleksu zabudowy. Kompleksu złożonego z kilku odmiennych, kreatywnie ukształtowanych przez różne uczestniczące w procesie inwestycyjnym biura architektoniczne, zespołów mieszkalno-usługowych sąsiadujących z malowniczą doliną Marchfeldkanal. Poszczególne grupy zabu-

dowy mieszkaniowej z garażami na- i podziemnymi, oraz odpowiednią ilością miejsc postojowych mieszczą ponad 1500 lokali czynszowych, wzniesionych przez stowarzyszenia budowlane, blisko 2000 mieszkań komunalnych wybudowanych przez Gminę Wiedeń oraz spółdzielczych i zaledwie kilkadziesiąt lokali własnościowych. W ramach infrastruktury towarzyszącej zrealizowano między innymi:

- 8 przedszkoli;
- całodzienną szkołę z salą ogólną dla mieszkańców (arch. Gustaw Peichl);
- szkołę ludową i ogólnokształcącą (arch. Gustaw Peichl);
- szkołę muzyczną;
- centrum młodzieżowe;
- kościół (arch. Otto Haeuselmayr);
- 3 centra handlowe;
- apteki i inne lokale usługowe (wbudowane).

Jednym z interesujących obiektów, wśród różnorodnych założeń mieszkalnych, jest zlokalizowany w rejonie Brünner Strasse/Empengergasse zespół zabudowy mieszczący 215 lokali socjalnych (komunalnych). Został zaprojektowany w systemie energooszczędnym przez architektów: Martina Treberspurga, Georga W. Reinberga, Ericha Raitha i zrealizowany przy współpracy technologicznej z biurem Schmid-Schwelch. To wzniesione z zastosowaniem baterii słonecznych, zimowych ogrodów, pomp ciepłych, odpowiednio termicznie izolowanych ścian etc. „ekopasywne” założenie, składające się z 330 m długości wielorodzinnego budynku frontowego typu galeriowego oraz 10 poprzecznych, osłoniętych od hałasu ulicy i wiatru trzykondygnacyjnych oficyn mieszczących po cztery jednorodzinne domki szeregowe każda, legitymuje się wskaźnikiem zapotrzebowania energetycznego poniżej 40 kW/m².²

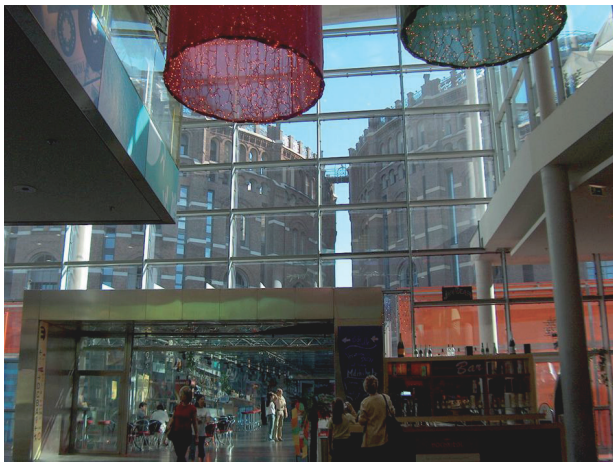
2. GASOMETER TOWN

Zapoczątkowany w 1968 roku proces dostosowywania wiedeńskiej infrastruktury instalacyjnej do technologii opartych na importowanym rosyjskim gazie ziemnym doprowadził w niedługim czasie do znikania z krajobrazu miasta nieprzydatnych w obliczu zmiany klasycznych zbiorników typu *Gasometer*, służących dotychczas w zakładach gazowniczych do sprężania gazu produkowanego z węgla kamiennego.

¹ Patrz: J. Olenderek, *STEP BY STEP – wiedeński przykład kształtowania miasta przyjaznego ludziom*, [w:] *Definiowanie przestrzeni architektonicznej. Projektowanie a teoria*, Międzynarodowa Konferencja Naukowa Instytutu Projektowania Architektonicznego, Politechnika Krakowska, Kraków 2002, s. 246-251.

² A. Sarnitz, *Architektur Wien – 700 Bauten*, Springer-Verlag, Wien 2008, s. 453.

Prawdopodobnie podobny los spotkałby cztery olbrzymie zbiorniki należące do wniesionej w latach 1896-1899, największej ówczesnie na kontynencie europejskim, gazowni miejskiej *Wien-Simmering* (autor projektu Franz Kapaun).³ Na szczęście starania, które podjął prof. Manfred Wehdorn, ekspert i przedstawiciel Austrii w Europejskiej Komisji ds. Ochrony Zabytków EU w Brukseli, zaowocowały w 1981 roku nadaniem *Gaswerk Wien-Simmering* statusu zabytku - pomnika dziedzictwa przemysłowego, a następnie zakończoną w 2001 roku znakomitą rewitalizacją zbiorników i kontynuowaną po dzień dzisiejszy restrukturyzacją całego rejonu. Intensywne studia i symulacje projektowe dotyczące możliwości realizacyjnych (programowych, funkcjonalnych, finansowych) związanych z ożywieniem *Gasometer A-B-C-D* były prowadzone od 1989 roku. W 1996 roku Rada Miejska uznała, że zgodnie z wiedeńską tradycją oraz współczesną strategią i polityką rozwoju miasta nadrzędną rolę w kreowanym multifunkcyjnym programie użytkowym winny odgrywać lokale mieszkalne. Zbiorniki zostały zakupione przez firmy inwestycyjne. Rok później podjęto ostateczną decyzję o przystąpieniu do rewitalizacji. Wyłoniono projektantów, którzy skonsultowali programy użytkowe, sprecyzowali wspólne dla czterech obiektów ogólne reguły kreowania poziomów publicznych oraz generalne zasady renowacji zabytkowych, murowanych osłon i w tak określonych ramach indywidualnie ukształtowali nową, atrakcyjną przestrzeń mieszkalno-usługową.



Ryc. 1. Gasometer Town - Shopping Mall.
Fot. autorka, 2004 r.



Ryc. 2. Gasometer Town - Hollywood Megaplex.
Fot. autorka, 2004 r.

W gronie architektów - twórców znaleźli się:

- Jean Nouvel (*Gasometer A*);
- COOP HIMMELB(L)AU (*Gasometer B*);
- Manfred Wehdorn (*Gasometer C*);
- Wilhelm Holzbauer (*Gasometer D*).

W 1999 roku ruszyła wielka budowa, porównywana rozmiarami robót z działaniami inwestycyjnymi przy Potsdamer Platz w Berlinie. W maju 2001 roku *Gasometer Town* zaczęło tętnić życiem. Nowi mieszkańcy zasiedlili górne kondygnacje zbiorników (*Gasometer A* - 128 mieszkań, *Gasometer B* - 140 mieszkań, *Gasometer C* - 92 mieszkania, *Gasometer D* - 114 mieszkań), studenci przejęli w użytkowanie awangardowy, ekspresyjny w formie, dobudowany do *Gasometer B* dom akademicki - tzw. „Wieżowiec-Tarczę” (116 mieszkań + 73 różnorodne, od 1 do 5 osób, apartamenty mieszkalne), a wiedeńczycy zaczęli tłumnie odwiedzać atrakcyjny *Shopping Mall*, olbrzymią salę widowiskową (maksymalna pojemność 4200 miejsc stojących) oraz *Hollywood Megaplex*, dojeżdżając nie tylko samochodami, dla których stworzono szeregi miejsc garażowych i parkingowych, ale przede wszystkim specjalnie przedłużoną linią metra U3. W części *Gasometer D* umieszczono siedzibę Archiwum Państwowego (100.000 woluminów), a obok wzniesiono przedszkole oraz olbrzymi gmach Austriackiego Urzędu Statystycznego. W sumie w ramach *Gasometer Town* może znaleźć zatrudnienie 2.500 osób.⁴

3. FLUGFELD ASPERN

W 2005 roku przystąpiono do realizacji, zapisanego we wspomnianym, zatwierdzonym w 1994

³ Tamże, s. 282-283.

⁴ Patrz: J. Olenderek, *Rewitalizacja w czterech o(d)śłonach, czyli Wiener Gasometer ABCD*, [w:] *Rewitalizacja miast przemysłowych*, Międzynarodowa Konferencja PRO-REVITA, Politechnika Łódzka, Łódź 2006, s. 309-319.

roku, długofalowym planie rozwoju miasta w ramach punktu STEP 05, wizjonerskiego projektu zagospodarowania przestrzennego rejonu *Donaustadt/Flugfeld Aspern*. Teren starego portu lotniczego wraz z obszarem dawnej fabryki motorów i przekładni zajmuje powierzchnię 240 ha i zgodnie z przyjętym planem rozwoju Wiednia jest jednym z 13 „Hot-Spots” kształtowania miasta w XXI wieku. Co więcej, stanowi punkt ciężkości wiedeńskiego planu rozwoju w kontekście partnerstwa regionalnego z Bratysławą w ramach struktury CENTROPE - Central European Region. W odniesieniu do przyszłego znaczenia regionu wschodniego *Flugfeld Aspern* zajmuje wysoką pozycję i zgodnie z założeniem będzie pełnić dwie istotne role. Po pierwsze - centralnego ognia miejskiego, o wysokim potencjale gospodarczym, na osi trasy kolejowej Wiedeń-Bratysława, generującego szereg sytuacji sprzyjających partnerstwu regionalnemu. Po drugie - atrakcyjnego centrum miejskiego północno-wschodniego rejonu Wiednia, stymulującego trwały wzrost gospodarczy w regionie.

Wiedeń i Bratysławę łączy poza wspólnotą dziejową Dunaj z Parkiem Narodowym (*Nationalpark Donauen*) i rozciągającym się krajobrazem przyrodniczo-kulturowym pól *Marchfelds*. Jest to jeden z ostatnich dużych, zachowanych w stanie naturalnym, obszarów dolin rzecznych środkowej Europy. Stąd w ramach współpracy regionalnej w zakresie ochrony środowiska naturalnego, strategia planowania krajobrazu przyrodniczo-kulturowego *Flugfeld Aspern* przewiduje zachowanie istniejących struktur zieleni, wzmocnionych elementami zieleni nowo projektowanej, w głąb obszarów zabudowywanych.

Niezmiernie istotnym elementem strategii miejskiego rozwoju północno-wschodniego rejonu Wiednia jest rozbudowa połączeń komunikacyj-

nych. Byłe *Flugfeld Aspern*, stanowiące jądro regionu, ma w latach 2012-2015 otrzymać dostęp do północno-wschodniej obwodnicy S1 oraz A23, a w ramach transportu szynowego zostać skomunikowane zarówno z centrum Wiednia, jak i z Bratysławą. Czas przejazdu z nowo wzniesionego dworca *Flugfeld* do stacji *Karlsplatz* linią metra U2 czy do stacji *Wien Meidling* linią S80 będzie wynosił pół godziny. W tym samym czasie pociągiem *Eilzug Ostbahn* czy *Intercity* będzie można dotrzeć do dworca głównego w Bratysławie. Przyniesione dane potwierdzają kontynuację realizacji jednej z 10 strategicznych wytycznych zawartych w ramach STEP, dotyczącej zasady: „Wiedeń miastem krótkich dróg”.

Ze względu na wizjonerski charakter przedsięwzięcia, w ramach którego w przeciągu 20 lat na terytorium *Aspern* w *Donaustadt*, stanowiącym duży



Ryc. 4. *Flugfeld Aspern* - punkt informacyjny.
Fot. autorka, 2008 r.



Ryc. 3. *Flugfeld Aspern* - tablica informacyjna.
Fot. autorka, 2008 r.

obszar rezerwy Wiednia, ma powstać nowoczesne centrum partnerskiego rozwoju regionu wyznaczające przyszłą pozycję miasta w strukturze CENTROPE, przed przystąpieniem do opracowania Planu Miejscowego (*Masterplan*) przeprowadzono wnikliwe analizy okoliczności i uwarunkowań środowiskowych, ekspertyzy potencjału rozwojowego, a przede wszystkim szeroką debatę społeczną dotyczącą oczekiwań programowo-funkcjonalnych przyszłych użytkowników. W marcu 2004 roku został opublikowany folder informacyjny z ankietą skierowaną do wiedeńczyków, zawierającą propozycje ogólnej oferty programowej. W kwietniu zorganizowano otwarte spotkanie dyskusyjne ze społecznością lokalną „Ekspertki na miejscu” poświęcone problematyce zewnętrznej i wewnętrznej obsługi komunikacyjnej rejonu. Zdefiniowano warunki ramowe planowania połączeń drogowych, infrastruktury i inżynierii transportu zbiorowego, przy-

znając priorytet dla ruchu pieszych i rowerzystów. W trakcie spotkania zostali wyłonieni i nominowani do współpracy trzej, zamieszkujący w okolicy *Flugfelds*, „ekspersi miejscowi”, których wiedza wynikająca ze znajomości miejsca, jego przestrzennych aspektów i możliwości adaptacji istniejących uwarunkowań została wykorzystana w procesie planowania inwestycji. Przyjęte ramy czasowe rozwoju arealu *Flugfeld Aspern*, obejmujące wiele lat, uniemożliwiają dokładne przewidzenie zmian uwarunkowań gospodarczo-ekonomicznych czy społeczno-socjalnych. Stąd, przystępując do opracowania planu miejscowego, sprecyzowano jego rolę i funkcję jako dokumentu ramowego (zbioru metod i sposobów postępowania), który zapewni stabilną jakość mobilnego rozwoju kreowanej części miasta. Koncepcja budowy miejskości musi być na tyle elastyczna, aby umożliwić bieżącą reakcję na zmiany okoliczności kształtowania bez zagubienia pryncypiów decydujących o jakości przestrzeni. Wyboru zespołu planistycznego dokonano w dwustopniowym postępowaniu. Do drugiego etapu konkursu zaproszono 10, wybranych z kilkudziesięciu zgłoszonych z obszaru Europy, grup projektowych. Międzynarodowa komisja oceniająca, złożona z ekspertów zawodowych (specjalistów różnych branż) oraz „ekspertów miejscowych” (członków społeczności lokalnej), zaopiniowała przedstawione propozycje planów miejscowych. W listopadzie 2005 roku dokonano ostatecznego wyboru i do dalszego opracowania skierowano koncepcję sporządzoną przez szwedzkie biuro TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS we współpracy z niemieckim biurem N+OBJEKTMANAGEMENT. W uzasadnieniu komisja podkreśliła następujące walory wybranej propozycji:

- 1) ogólne wrażenie miejskiej jednolitości zabudowy;
- 2) niezależną (samodzielną) topografię układu w obrębie (wewnątrz) rozległego otoczenia;
- 3) przewidywane, ujęte w ewidencji, umożliwiające prowadzenie mediacji, wyjściowe parametry urbanistyczne dotyczące skali, spistości, intensywności i delimitacji granic struktury przestrzennej;
- 4) gotowość dialogu z ościennymi kwartałami, daleko idące uwzględnienie interesów społeczności lokalnej, możliwość integracji z otoczeniem;
- 5) optymalne połączenie centralnej przestrzeni zielonej z Parkiem Narodowym (*Nationalpark Lobau*), drobna struktura wewnętrznej, dobrze ukształtowanej siatki urbanistycznej;
- 6) dwa centra - Dworzec i Park Centralny jako „Zielony Środek” - stymulujące miejskie życie i przemieszczanie się mieszkańców;

- 7) trwałą, ale użytkowo elastyczną siatkę ulic;
- 8) wysoki potencjał możliwości rozwojowych.

Jeden z członków komisji, prof. Carl Fingerhuth, stwierdził: „Dzisiaj poszukujemy miasta, które ma więcej niż tylko zalety funkcjonalne. Równie ważnym elementem kształtowania jego struktury jest otwarta przestrzeń o charakterze publicznym. To ona decyduje, czy ludzie czują się w swoim mieście jak w domu i czy z tym miastem identyfikują się.”⁵

W maju 2006 roku został przedstawiony i poddany publicznej dyskusji z udziałem zawodowych ekspertów pierwszy, sporządzony na bazie opracowania konkursowego, projekt „miejskiego przekształcenia obszaru” wraz z planem komunikacji, zawierający wytyczne do ostatecznego planu miejscowego. Zainteresowanie propozycją było olbrzymie. W czerwcu 2006 roku zorganizowano kolejną otwartą debatę nt. „Rozwój *Flugfeld Aspern*”, której towarzyszyły zajęcia warsztatowe z udziałem obywateli (w tym przedstawicieli społeczności lokalnej). W trakcie spotkania uzgodniono i uzyskano powszechną akceptację dla wytycznych ramowych do planu miejscowego. Planu, który realizowany przez wiele lat, doprowadzi do wykształcenia nowego wiedeńskiego okręgu miejskiego o ponadregionalnym znaczeniu. Urbanistyczną i życiową wartość tej multifunkcjonalnej części miasta będą współtworzyć atrakcyjne formy zabudowy mieszkalnej, nowe miejsca pracy, nowoczesna oferta zaopatrzenia i usług, sprawna komunikacja, innowacyjne technologie. Główną znaną cechą rejonu, przyciągającą przyszłych inwestorów i generującą rozwój, są rozległe obszary zieleni, stanowiące znakomite otoczenie dla rzemiosła i produkcji, miejsce lokalizacji urządzeń i obiektów służących rekreacji czy kulturze, oraz bliskość innych dużych stref wypoczynkowych (Park Narodowy).

Proces inwestycyjny obejmuje 4 fazy realizacyjne - etapy kształtowania struktury programowo-przestrzennej.

Faza pierwsza - etap 0 (okres 2008/2009) - opracowano i uzgodniono ostateczną wersję planu miejscowego, a koncepcja „miejskiego przekształcenia obszaru *Flugfeld Aspern*” uzyskała miano markowego projektu, rozpoczęto pierwsze nasadzenia w obrębie planowanych przestrzeni zielonych, wykupiono i scalono 31 330 m² terenu, wyposażono infrastrukturalnie 9 070 m².

Faza druga - etap 1 (okres 2010-2012) - linia metra U2 będzie doprowadzona do stacji *Aspernstrasse*, zostanie założony Park Centralny z jezio-

⁵ *Masterplan Flugfeld Aspern*, Stadt Wien 2008, s. 7.

rem, miejskie biuro projektów podejmie działania związane z budową pierwszych mieszkań o łącznej powierzchni użytkowej 231.820 m², obowiązkowych szkół i przedszkoli oraz lokalnego centrum handlowo-usługowo-socjalnego o łącznej powierzchni użytkowej 14 560 m², zostaną osadzone pierwsze instytucje kulturotwórcze, będzie wykupionych i scalonych 11 950 m² terenu, a wyposażenie infrastrukturalne obejmie 60 580 m².

Faza trzecia - etap 2 (okres 2013-2015) - linia metra U2 otrzyma 2 stacje w obrębie obszaru *Flugfeld*, z których północna będzie węzłem umożliwiającym przesiadkę na *S-Bahn* (szybka kolej podmiejska) oraz na pociągi *ÖBB* (Austriackie Koleje Państwowe), nastąpi miejski rozwój południowej strefy *Flugfeld Aspern*, wzniesienie „kwartału naukowego” (uniwersytecki park naukowo-technologiczny), zamknięcie realizacji głównego wewnętrznego pierścienia drogowego układu (Ring), wykształcenie ciągłego systemu zieleni, zostaną wzniesione kolejne mieszkania o łącznej powierzchni użytkowej 363 520 m² oraz obiekty o przeznaczeniu publicznym o łącznej powierzchni użytkowej 345 980 m².

Faza czwarta - etap 3 (okres 2016-2018) - ukształtowanie finalnej struktury programowo-przestrzennej nowego, miejskiego, multifunkcjonalnego, ponadregionalnego okręgu Wiednia, rozwój centralnego obszaru układu, wykupienie i scalenie 43 550 m² terenu, wyposażenie w infrastrukturę socjalną 21 130 m², wzniesienie mieszkań o powierzchni użytkowej 239 770 m², realizacja obiektów o przeznaczeniu publicznym o łącznej powierzchni użytkowej 471 770 m², pełne zasiedlenie i „start miejskości”.

Docelowo nowy wiedeński okręg miejski *Flugfeld* będzie liczył około 20 000 mieszkańców. Zostanie utworzonych 6000 miejsc pracy w sektorze produkcyjnym, wiele osób znajdzie zatrudnienie w jednostkach naukowo-badawczych (filia uniwersytetu), administracji, handlu czy usługach. Przewidywana jest duża różnorodność zabudowy zgrupowanej w interesująco zakomponowane zespoły rozłożone wokół Parku Centralnego z dużym akwenem wodnym oraz w strefie obrzeżnej sąsiadującej z Parkiem Narodowym. Wysokość poszczególnych budynków będzie sięgać od jednej do powyżej dziesięciu kondygnacji. Wśród nich znajdą się jedno- i wielorodzinne obiekty mieszkalne mieszczące 8 500 mieszkań, dworzec, obiekty uniwersyteckiego parku naukowo-technologicznego, zakładów produkcyjnych, biurowe, handlowe, usługowe, przedszkola, szkoły, gmachy o przeznaczeniu socjalnym, służące kulturze, ochronie zdrowia, wypoczynkowi i rekreacji.⁶

⁶ A. Sarnitz, *Architektur Wien...*, op. cit., s. 517.

KONKLUZJA

Przedstawione powyżej trzy współczesne przykłady, wybrane z olbrzymiego zasobu dokonań wiedeńskich, są zdaniem autorki reprezentatywne dla zobrazowania tendencji kształtowania środowiska mieszkaniowego XXI wieku, zgodnych ze sformułowaną w STEP (*StadtEntwicklungsPlan*) strategią zrównoważonego rozwoju miasta. Dwa z nich - dolina *Marchfeldskanal* i *Gasometer Town* znakomicie wpisały się w strukturę funkcjonalno-przestrzenną Wiednia i tętnią miejskim rytmem. Trzecie z założeń - *Flugfeld Aspern*, pełniące kluczową rolę w ramach struktury CENTROPE (Central European Region), uzyskało powszechną akceptację. Jego zaprogramowana na najbliższe lata realizacja winna zaowocować „nową wyspą zorganizowanego życia społecznego, zagubioną w morzu krajobrazu naturalnego”. Wprawdzie odmiennie, ale równie atrakcyjnie ukształtowane, wszystkie potwierdzają konsekwentne działanie wiedeńców na rzecz:

- wysokiego standardu proekologicznego;
- wysokiej jakości architektury za rozsądną cenę;
- innowacyjnych technologii;
- tworzenia nowych miejsc pracy;
- dbałości o przestrzeń oraz obiekty o przeznaczeniu publicznym;
- nawiązywania dialogu z otoczeniem;
- uszanowania walorów krajobrazu naturalnego;
- sprawnej komunikacji;
- zapewnienia poczucia bezpieczeństwa mieszkańcom;
- rozłożonego w czasie kreowania miasta przyjaznego ludziom.

LITERATURA

1. *Masterplan Flugfeld Aspern*, Stadt Wien 2008.
2. Olenderek J., *Rewitalizacja w czterech o(d)stonach, czyli Wiener Gasometer ABCD*, [w:] *Rewitalizacja miast przemysłowych*, Międzynarodowa Konferencja PRO-REVITA, Politechnika Łódzka, Łódź 2006, s. 309-319.
3. Olenderek J., *STEP BY STEP - wiedeński przykład kształtowania miasta przyjaznego ludziom*, [w:] *Definiowanie przestrzeni architektonicznej. Projektowanie a teoria*, Międzynarodowa Konferencja Naukowa Instytutu Projektowania Architektonicznego, Politechnika Krakowska, Kraków 2002, s. 246-251.
4. Sarnitz A., *Architektur Wien - 700 Bauten*, Springer-Verlag, Wien 2008.