

Katarzyna MAZUR-BELZYT*

RÓWNOWAŻENIE ROZWOJU MAŁEGO MIASTA W XXI WIEKU – UJĘCIE TEORETYCZNE

SUSTAINABLE DEVELOPMENT THE 21ST CENTURY SMALL TOWN IN THE THEORY

ABSTRACT: The author, discussing the paradigm of sustainable development, refers it to the specificity of a small town. As a consequence, comparing distinctive factors influencing the development of a small town in a spirit of sustainable development, attempts to build a model of such a city, offering a tool for its controlling and monitoring in the form of a set of criteria. The article also attempts to answer two fundamental questions: first – what is the meaning of sustainable development, second – how the sustainable development of a small town differs from a broad sense of big city sustainable development?

KEY WORDS: Sustainable development, new urbanism, contemporary town, neighborhood, local development

Podstawy idei zrównoważonego rozwoju

Pisząc o zrównoważonym rozwoju, nie sposób nie wspomnieć o jego podstawach. Pojęcie to (niem. *nachhaltige Entwicklung*) pojawiło się prawdopodobnie po raz pierwszy w osiemnastowiecznym przemyśle drzewnym. W 1713 r. Hans Carl von Carlovitz, poborca podatkowy i zarządca kopalń srebra w Saksonii, odpowiedzialny był m.in. za dostawy drewna do stemplowania korytarzy górniczych i do produkcji węgla drzewnego potrzebnego do wytopu metali. Carlovitz w dziele zatytułowanym *Sylvicultura Oeconomica* wprowadził zasadę, która mówiła o konieczności dostosowania tempa wycięcia drzew do czasu ich wzrostu, co w konsekwencji miało zapobiec nadmiernej eksploatacji zasobów. Następnie, na początku XIX w., szwajcarski leśnik Karl Albrecht Kasthofer przetłumaczył niemiecki zwrot *nachhaltige Entwicklung* na francuskie *produit soutenu et égal d'une forêt*. I wreszcie angielskie tłumaczenie

* Politechnika Śląska, Wydział Architektury Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, ul. Akademicka 7, 44-100 Gliwice, e-mail: katarzyna.mazur@polsl.pl

słowa *soutenu* dało słowo *sustain*. Dopiero po rewolucji przemysłowej, w drugiej połowie XIX w., pojęcie zrównoważonego rozwoju (*sustainable development*) zyskało nowy wymiar znaczeniowy i zainteresowanie polityczne (Wilderer *et al.* 2015, s. 9). Krytykowano wówczas bezrefleksyjny stosunek do postępu, techniki i środowiska, jednakże globalne zainteresowanie zrównoważonym rozwojem ostatecznie wymusiły czynniki takie jak:

- koncentracja ludności w obszarach zurbanizowanych,
- wzrastająca gęstość zaludnienia,
- degradacja środowiska naturalnego,
- wzrastające dysproporcje w poziomie życia,
- wyczerpywanie się zasobów surowców nieodnawialnych,
- zbyt duże zużycie surowców odnawialnych,
- wzrastająca ilość zużywanych zasobów *per capita*.

W 1983 r. pod egidą Organizacji Narodów Zjednoczonych została powołana Światowa Komisja ds. Środowiska i Rozwoju (World Commission on Environment and Development – WCED), której przewodniczyła premier Norwegii Gro Harlem Brundtland. WCED opracowała raport *Nasza wspólna przyszłość (Our Common Future)*, w którym określiła trzy podstawy dalszego rozwoju cywilizacyjnego świata: środowisko, gospodarkę i sprawy socjalne. Raport Brundtland wyznaczył kierunki tego rozwoju, nazywanego zrównoważonym rozwojem. W czerwcu 1992 r. na Szczycie Ziemi w Rio de Janeiro 172 rządy przyjęły Deklarację w sprawie środowiska i rozwoju (tzw. deklaracja z Rio) oraz zapisały wspólne rekomendacje w tzw. Agendzie 21 (ang. *Adoption of Agreement on Global Environment and Development*) – załączniku do Deklaracji (*Dokumenty końcowe Konferencji...* 1998).

Z raportu Brundtland pochodzi najczęściej cytowana, choć obciążona dużym uogólnieniem, definicja zrównoważonego rozwoju. Jest to pierwsze zdanie raportu, wykorzystane również w Agendzie 21: „Na obecnym poziomie cywilizacyjnym możliwy jest rozwój zrównoważony, to jest taki rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie” (WCED 1987, United Nations 1992). Definicja ta wskazuje, że dla dobra przyszłych pokoleń, które też będą miały prawo do rozwoju, współczesny nam rozwój cywilizacyjny i gospodarczy nie może się odbywać kosztem wyczerpywania zasobów nieodnawialnych i niszczenia środowiska.

Na podstawie rekomendacji Agendy 21 opracowano z kolei Piąty Program Unii Europejskiej w Zakresie Ochrony Środowiska i Rozwoju Zrównoważonego, wiele dyrektyw Unii Europejskiej oraz Program Rozwoju Zrównoważonego OECD (Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) z 1998 r. Również inne organizacje (np. WTO – Światowa Organizacja Handlu) przyjęły zrównoważony rozwój jako priorytet i czynnik integrujący aspekty ekonomiczne, środowiskowe i społeczne.

Polska, z uwagi na międzynarodowe zobowiązania, również musiała podjąć politykę (głównie środowiskową) opartą na zasadach zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój kraju uznany został za zasadę konstytucyjną Rzeczypospolitej

Polskiej. Pojęcie zrównoważonego rozwoju zdefiniowano m.in. w Ustawie o ochronie i kształtowaniu środowiska z dnia 31 stycznia 1980 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 49, poz. 196 z późn. zm.). W art. 3 pkt 5 czytamy, że: „rozwój zrównoważony to taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym w celu równoważenia szans dostępu do środowiska poszczególnych społeczeństw lub ich obywateli – zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń – następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych”.

Zrównoważony rozwój, podobnie jak rozwój zintegrowany, endogeniczny czy ekorozwój, należy do najczęściej pojawiających się w literaturze modeli rozwoju przestrzennego. Choć często bywa określany mianem niekonwencjonalnego lub alternatywnego, autorka artykułu nie zgadza się szczególnie z pierwszym z tych określeń. Koncepcję zrównoważonego rozwoju od lat propaguje się na całym świecie, podejmując działania zmierzające do jej wdrożenia w skali globalnej. Stąd jako paradygmat rozwoju występuje w dokumentach strategicznych na każdym szczeblu planowania. W tym sensie trudno więc zrównoważony rozwój uznawać za niekonwencjonalny. Coraz bardziej staje się on konwencją i zaczyna mieć charakter operacyjny na różnych poziomach zarządzania i w różnych dziedzinach, choć trzeba przyznać, że brak mu jeszcze konkretyzacji i holistycznego pojmowania. Natomiast określenie zrównoważonego rozwoju mianem rozwoju alternatywnego, jak pisze T. Borys, może się odnosić tylko do faktu, że „koncepcja ta to [...] alternatywa wobec spychania naszej cywilizacji na pozycje barbarzyńskie” (Borys 2011, s. 75–76).

W literaturze przedmiotu spotkać się można z argumentem, że zrównoważony rozwój jest sprzecznością samą w sobie, ponieważ: po pierwsze rozwój jest przeciwieństwem równowagi, a po drugie to właśnie nierównowaga jest stanem naturalnym i wszechobecnym w przyrodzie. Stąd też często proponuje się zastąpienie określenia zrównoważony rozwój „trwałym rozwojem”, „równomiernym rozwojem” lub określeniami opisowymi (Baranowski 1998, s. 39, Borys 2011, s. 75–81, Gilowska *et al.* 1998, s. 13, Sztumski 2008, s. 133–139, Zacher 2008, s. 63–68). W niniejszym opracowaniu autorka posługuje się będzie pojęciami: zrównoważony rozwój, równoważenie rozwoju oraz zrównoważone miasto.

Teoria zrównoważonego rozwoju związana jest z paradygmatem polityki przestrzennej uwzględniającym przede wszystkim kryteria efektywności, jakości oraz równości. Dotyczy zatem aspektów zarówno ekonomicznych, przestrzennych, ekologicznych, jak i społecznych, które kształtują miasto – jego formę, sposób funkcjonowania, a nawet jego mieszkańców. Zrównoważony rozwój w pierwszej kolejności rozumiany jest jako racjonalne gospodarowanie zasobami, które w kontekście miasta oznaczają: przestrzeń, surowce, energię, ludzi, a nawet czas. Pomiędzy głównymi priorytetami planistycznymi, takimi jak rozwój społeczny, ekonomiczny i ochrona środowiska, występują konflikty: własności, zasobów i rozwoju, których niwelowanie również przyczynia się do równoważenia rozwoju miasta i osiągnięcia ładu zintegrowanego.

Zrównoważony rozwój a koncepcje kształtowania miast

Odnosząc zagadnienie równoważenia rozwoju wyłącznie do miast, można powiedzieć, że chodzi w nim o to, „by wszystkie zasoby były wykorzystane optymalnie, by następował rozwój synergiczny, w którym w przestrzeni miasta wzajemnie wzmocniają się aspekty społeczne, środowiskowe i gospodarcze” (Stangel 2013, s. 27).

B. Jałowiecki napisał: „kiedy dziś mówimy «miasto», myślimy zazwyczaj o mieście dużym, o metropolii, natomiast miasta małe i średnie istnieją gdzieś obok...” (Jałowiecki 2007, s. 61). Podobnie rozważając kwestie zrównoważonego rozwoju, zwykle robimy to w kontekście globalnym lub metropolitalnym, zapominając, że równoważenie rozwoju małych miast jest niezwykle istotne – wiąże się z jakością życia połowy Polaków. Całościowe podejście do równoważenia rozwoju ma przełożenie na holistycznie rozumianą jakość życia mieszkańców małego miasta. Jako małe miasta autorka przyjęła jednostki osadnicze posiadające prawa miejskie i liczące do 20 000 mieszkańców. Małe miasta mają bardzo zróżnicowaną genezę i charakter. Należą do nich małe miasta satelitarne większych ośrodków miejskich, a także miasta monofunkcyjne – zarówno historyczne miasta rolnicze, stanowiące ośrodek centralny dla otaczających obszarów wiejskich, jak i miasta, których funkcjonowanie opiera się lub opierało na bazie jednego zakładu przemysłowego. Większość z nich dotykają podobne, degradujące zjawiska przestrzenne, a także społeczne i gospodarcze (Mazur-Belzyt 2014, s. 39).

Jak już wspomniano, koncepcja zrównoważonego rozwoju wciąż jeszcze funkcjonuje bardziej w formie teorii niż praktycznego narzędzia działania zaopatrzonego w powszechnie stosowany zestaw wskaźników do monitorowania jego efektów. Zanim jednak zostaną opracowane skuteczne narzędzia równoważenia małych miast, należy postawić pytania: Jakie powinno być zrównoważone małe miasto? Jakie kryteria powinno spełnić, żeby osiągnąć stan równowagi?

W celu poszukiwania odpowiedzi na powyższe pytania przeprowadzone zostały badania, na które złożyły się: badania literaturowe, analizy wybranych teorii kształtowania miast drugiej połowy XX i początku XXI w. oraz analizy koncepcji zrównoważonego rozwoju. Należy przy tym zaznaczyć, że do niniejszego artykułu wybrana została synteza badań literaturowych i analiz wybranych teorii. Propozycja zestawu kryteriów służących równoważeniu rozwoju małych miast ma charakter rozwojowy i wymaga dalszych, pogłębionych badań.

Wśród teorii kształtowania miast w XX w. można przytoczyć takie, które wniosły znaczący wkład w dzisiejsze rozumienie zrównoważonego miasta. Punktem zwrotnym było pytanie, jakie w 1961 r. Jane Jacobs zadała we wstępie do książki *The death and life of great American cities*: jakiego rodzaju problemem jest miasto? Krytykując modernistyczne dogmaty planistyczne lat 50., Jacobs twierdziła, że wpłynęły one destrukcyjnie na miasta i na społeczeństwa charakteryzujące się warstwową złożonością i tylko pozornym chaosem. Za najbardziej negatywne uważała: odnowę miast w duchu modernizmu, rozdzielenie funkcji miejskich skutkujące tworzeniem nienaturalnych,

odizolowanych i nieludzkich przestrzeni miejskich oraz brak tradycyjnych ulic, stymulujących naturalne kontakty społeczne. W związku z tym Jacobs zalecała generowanie różnorodności poprzez:

- mieszanie sposobu użytkowania terenu, aktywujące go w różnych porach dnia,
- krótkie przecznice ułatwiające komunikację pieszą,
- obiekty architektoniczne w różnym wieku i stanie,
- zwiększoną gęstość zabudowy (Jacobs 1961, s. 151).

Współcześnie powyższe wytyczne pokrywają się z priorytetami równoważenia rozwoju, a więc przemieszaniem funkcji, odpowiednią gęstością zabudowy, redukcją potrzeb transportowych i podnoszeniem rangi sąsiedztwa.

Podobny sprzeciw wobec zasad modernizmu w urbanistyce wyrażał również w latach 60. XX w. amerykański urbanista i modernista Kevin Lynch, który badał zagadnienie postrzegania miasta przez jego mieszkańców. Zauważył, że modernistyczna urbanistyka i architektura pozbawiają mieszkańców charakterystycznych punktów odniesienia w mieście, negatywnie wpływając na jego odbiór. Ponadto Lynch zaproponował spojrzenie na miasto jak na zintegrowany system, który powinny charakteryzować: żywotność (*vitality*), znaczenie (*sense*), dopasowanie (*fit*), dostęp (*access*), efektywność (*efficiency*), kontrola (*control*) i sprawiedliwość (*justice*) (Lynch 1981, zob. Dymnicka 2013, s. 31–36). Przy takim doborze cech i kompleksowym ujęciu problematyki miejskiej można dostrzec pewne analogie do paradygmatu zrównoważonego rozwoju, ponieważ współcześnie dostrzegamy, że miasto to „już nie «maszyna», ale «sieć powiązań», dla których gęsta tkanka miejska jest najlepszym środowiskiem” (Stangel 2013, s. 26).

Znaczący wkład do teorii kształtowania miast wniósł amerykański nurt nowego urbanizmu lub nowej urbanistyki (*new urbanism*), który narodził się w USA w latach 80., a następnie zakorzenił w urbanistyce europejskiej (propagowali go m.in. Leon i Rob Krier). Wśród głównych postulatów tego ruchu trzeba wymienić: zróżnicowanie funkcji i grup społecznych w dzielnicach, tworzenie ogólnodostępnych, dobrze skomunikowanych przestrzeni publicznych (komunikacja piesza, publiczna i samochodowa) osadzonych w lokalnej tożsamości, tworzenie „lokalnych wspólnot sąsiedzkich o przyjaznym środowisku urbanistycznym, ekonomicznym, społecznym i przyrodniczym, gdzie tworzy się poczucie lokalnej społeczności” (Stangel 2013, s. 35). W 1996 r. na Kongresie Nowej Urbanistyki (Congress for the New Urbanism) spisano wytyczne urbanistyczne w formie Karty Nowej Urbanistyki, łączące w sobie aspekty społeczne, środowiskowe, przestrzenne i funkcjonalne. W kontekście równoważenia rozwoju małych miast, szczególnie interesujący jest rozdział Karty Nowej Urbanistyki „Dzielnica, strefa, arteria”, odnoszący się do urbanistyki właśnie w skali porównywalnej z wieloma małymi miastami (*Neighborhood, district, corridor*). Czytamy tam m.in.:

– „Wiele czynności dnia codziennego powinno odbywać się w zasięgu ruchu pieszego, dając niezależność tym, którzy nie używają samochodu, tj. osobom starszym i młodzieży. Należy projektować połączone siatki ulic, zachęcające do chodzenia pieszo, w celu redukcji liczby i długości podróży samochodem oraz oszczędzania energii.

– Intensywność i dobór funkcji zabudowy powinny umożliwiać pieszy dostęp do sąsiadujących z nimi dworców i przystanków transportu publicznego, tak aby stał się on atrakcyjną alternatywą dla samochodu.

– Funkcje publiczne, administracyjne i komercyjne powinny być zlokalizowane w dzielnicach [...]. Szkoły powinny być rozmieszczone tak, by umożliwić dzieciom dostęp pieszy lub rowerowy” (*Karta Nowej Urbanistyki* 2005).

Powyższy sposób kształtowania środowiska zbudowanego dobrze ilustrują: przekrojowy model zwany Transect oraz modelowy kod czyli Smart Code, które opracowali Andres Duany i Emilly Plater-Zyberk – przedstawiciele nurtu nowego urbanizmu. W obu przypadkach proponuje się strefowanie parametryczne oparte na trzech priorytetach: gęstości zabudowy, przemieszaniu funkcji i odpowiednich do strefy gabarytach zabudowy (Stangel 2013, s. 37).

Transect to model uzyskany poprzez geograficzny przekrój badanego obszaru, a następnie identyfikację poszczególnych stref zamieszkania ludzi – od terenów wiejskich po ściśle centrum miasta, różniących się intensywnością, poziomem zagospodarowania i charakterem. Transect został stworzony jako narzędzie do planowania środowiska zamieszkania człowieka i takiego wykorzystania wszystkich jego fizycznych elementów, jak budynki, ulice, place, zagospodarowanie terenu, itp., aby szczególne kombinacje tych elementów tworzyły strefy integralne i spójne. Ma on przydzielać odpowiednie elementy do właściwej lokalizacji. I tak na przykład szerokie drogi z otwartymi rowami powinny się znajdować wyłącznie w strefie wiejskiej, natomiast wielopiętrowe budynki i place miejskie powinny być przypisane do strefy miejskiej. Właściwa lokalizacja geograficzna elementów składowych przestrzeni skutkuje lepszą integracją systemów naturalnych i miejskich, które przechodząc jeden w drugi – wzajemnie się definiują i uzupełniają. W naturze sekwencja siedlisk jest ciągła, lecz w środowisku człowieka kontinuum wiejsko-miejskie musi być wstępnie podzielone na odrębne kategorie. Jest to podyktowane wymogiem dopasowania poszczególnych siedlisk do współczesnego języka urbanistycznego. Innymi słowy, kody doskonale znanych formatów mogą być sformułowane w oparciu o strefy Transect. W modelu teoretycznym kontinuum wiejsko-miejskie zostało dla uproszczenia podzielone na następujących sześć stref:

– T1 – naturalna – obszary otwarte, chronione o ustalonym sposobie przeznaczenia gruntów;

– T2 – wiejska rezerwowa – obszary wiejskie o wysokich walorach środowiskowych i krajobrazowych, które nie są obecnie objęte żadną formą ochrony, a być może w przyszłości będą;

– T3 – podmiejska – strefa o charakterze przejściowym pomiędzy terenami wiejskimi i miejskimi, prawie wyłącznie zabudowa jednorodzinna maksymalnie dwukondygnacyjna, usługi towarzyszące, jak np. szkoły, tereny otwarte o wiejskim charakterze;

– T4 – ogólna miejska – zwykle najrozleglejsza ze stref o typowym charakterze miejskim, przemieszane funkcje z przewagą funkcji mieszkalnej, większa gęstość zabudowy, różne typy mieszkań, budynki maksymalnie trzykondygnacyjne, tereny otwarte w postaci zieleńców i skwerów;

– T5 – miejskiego centrum – centrum dzielnicy lub miasta (wówczas obsługujące więcej niż jedno sąsiedztwo), funkcje mieszane, budynki maksymalnie pięciokondygnacyjne, skwery i place;

– T6 – miejskiego rdzenia – centralna, najbardziej intensywnie zurbanizowana strefa, funkcje mieszane, dzielnica biznesowa, kulturowa, rozrywkowa (Duany, Talen 2001, s. 1445–1468).

Transect przewiduje także wystąpienie strefy odmiernej w funkcji i charakterze, tzw. SD – specjalnej dzielnicy (*special district*), która może być na przykład strefą przemysłową lub portową miasta.

Transect jako składowa Smart Code jest według nowego urbanizmu propozycją dobrych zasad urbanistycznych. Został stworzony jako narzędzie analityczno-planistyczne, przydatne przy określaniu: rozmieszczenia, formy i gabarytów budynków, charakteru krajobrazu, funkcji miejskich i gęstości zabudowy, a nawet szerokości ulic, detali urbanistycznych, gatunków drzew zieleni miejskiej itp. Wiele tradycyjnych miast zorganizowanych jest w taki właśnie sposób, zapewniający naturalny gradient urbanistyczny. Zarówno Transect, jak i Smart Code mogą być stosowane do analizowania i kształtowania małych miast, przy czym nie wszystkie elementy będą tam występowały. W zależności od wielkości i charakteru małego miasta mogą występować strefy T1–T5, a w szczególnych przypadkach tylko T1–T4.

Problematyką kształtowania współczesnych zrównoważonych miast zajęła się również Europejska Rada Urbanistów, która w 2003 r. opublikowała dokument: Nowa Karta Ateńska: Wizja miast XXI wieku. Jak czytamy w Nowej Karcie Ateńskiej, „[...] w XXI wieku sukces gospodarczy odniosą te miasta, które potrafią wykorzystać swoje przewagi konkurencyjne. Głównym źródłem tych przewag będzie wieloaspektowa spójność miasta” (Nowa Karta Ateńska 2003, s. 8). Ponadto wizja miast XXI w. „jest to wizja sieci miast, które:

- zachowują bogactwo i zróżnicowanie kulturowe wynikające z ich długiej historii,
- umiejętnie łączą swą teraźniejszość i przyszłość z przeszłością,
- są powiązane w sieci o wielorakim znaczeniu i funkcji,
- są twórcze i konkurencyjne, ale jednocześnie są zdolne do współpracy i wzajemnie się uzupełniają,
- przyczyniają się w decydującym stopniu do dobrobytu i wygodnego życia ich mieszkańców,
- łączą harmonijnie środowisko zurbanizowane ze środowiskiem przyrodniczym” (Nowa Karta Ateńska 2003).

Na wspomnianą spójność miasta według Nowej Karty Ateńskiej składa się spójność: przestrzenna (historyczna ciągłość), społeczna (równowaga społeczna, zaangażowanie, wielokulturowe bogactwo, związki międzypokoleniowe, tożsamość społeczna, ruchliwość i środki transportu, usługi), ekonomiczna (globalizacja i regionalizacja, przewagi konkurencyjne, powiązania sieciowe miast, różnorodność rozwoju gospodarczego) i środowiskowa (bilans ekologiczny, przyroda, krajobraz i tereny otwarte, energetyka).

Tak rozumiane spójne miasto składa się z szerokiego spektrum zagadnień, choć wydaje się, że w powyższej formie zostały one miejscami niewłaściwie pogrupowane.

Kolejnym dokumentem związanym ze zrównoważonym rozwojem i wpisującym się w nurt nowego urbanizmu jest Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich opracowana na spotkaniu ministrów państw członkowskich Unii Europejskiej odpowiedzialnych za rozwój miast w Lipsku w maju 2007 r. W Karcie zapisano wspólne zasady i strategie polityki rozwoju miejskiego, takie jak: zachowanie zwartej struktury zasiedlenia jako ważnej podstawy efektywnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów, tworzenie i zapewnianie przestrzeni publicznych wysokiej jakości, poprawa jakości życia mieszkańców, modernizacja sieci infrastruktury i poprawa wydajności energetycznej, dostosowywanie się do zagrożeń wynikających ze zmian klimatycznych, aktywna polityka innowacyjna i edukacyjna, zwrócenie szczególnej uwagi na najuboższe dzielnice w kontekście miasta jako całości, realizacja strategii podnoszenia jakości środowiska, wzmocnienie gospodarki lokalnej i lokalnej polityki rynku pracy, a także promowanie sprawnego transportu miejskiego. Twórcy Karty Lipskiej nie odnoszą swych postulatów wyłącznie do dużych miast i zrównoważonego rozwoju w skali globalnej, lecz stwierdzają: „uważamy miasta każdej wielkości, które ewoluowały z biegiem historii, za cenne i niezastąpione dobra gospodarcze, społeczne i kulturowe” (Karta Lipska 2007, s. 1). Trzeba natomiast przyznać, że dokument ten ma formę ogólnikową i poza deklaracjami nie wnosi wielu konkretów do planowania współczesnych miast.

Innym przykładem kompleksowego podejścia do problematyki kształtowania miasta, nawiązującego do zrównoważonego rozwoju, jest koncepcja zielonej urbanistyki, jaką Steffen Lehmann sformułował w obrębie trzech złożonych aspektów: planowanie i komunikacja, bioróżnorodność i woda, materiały i energia. Na podstawie interakcji pomiędzy tymi aspektami Lehmann wyróżnił piętnaście następujących grup kryteriów służących kształtowaniu miast: klimat i kontekst; wykorzystanie energii odnawialnej i ograniczenie emisji CO₂; ograniczenie produkcji odpadów; gospodarka wodna; krajobraz i bioróżnorodność; zrównoważony transport, dobre przestrzenie publiczne; ekologiczne materiały budowlane; gęstość zabudowy i jej standard; budownictwo ekologiczne; zróżnicowanie funkcji; lokalne produkty spożywcze; ochrona dziedzictwa kulturowego i lokalnej tożsamości; dobre zarządzanie i partycypacja społeczna; edukacja i wiedza; strategia zrównoważonego rozwoju (Lehmann 2010).

Koncepcja zrównoważonego małego miasta

W związku z przemianami gospodarczymi, kulturowymi, społecznymi i politycznymi, a także w związku z uleganiem światowym tendencjom urbanizacyjnym w polskich miastach obserwujemy obecnie nowe zjawiska przestrzenne, takie jak depopulacja czy żywiolowa suburbanizacja. Dotykają one miast różnej wielkości, a niejednokrotnie w małych miastach są jeszcze silniejsze i bardziej negatywne. Małe miasta są szczególnym przypadkiem w zbiorze miast. W małych miastach rozpraszanie zabudowy

następuje głównie wzdłuż ciągów komunikacyjnych i powoduje: rozmywanie układu urbanistycznego, bezład przestrzenny, brak lub wysokie koszty dostępu do infrastruktury technicznej i usług oraz niefunkcjonalny rozwój przestrzenny trudny do zharmonizowania. Również depopulacja, na którą składają się ujemny przyrost naturalny i migracje wynikające z niższej jakości życia, w małym mieście prowadzą do dezintegracji przestrzennej, ubytku aktywnej części społeczeństwa, obniżenia jakości życia, ograniczenia możliwości rozwoju miasta, a nawet do jego zagłady. Zaobserwowane niekorzystne zjawiska urbanistyczne powodują konieczność poszukiwania modelu małego miasta przyszłości, który w oparciu o przeanalizowane wcześniej teorie kształtowania miast i aktualną tendencję do równoważenia rozwoju byłby „[...] sprzeciwem wobec nieuzasadnionej deglomracji, zanieczyszczenia środowiska oraz licznych zagrożeń środowiskowych, jakie niesie ze sobą współczesna cywilizacja. W wytwarzaniu tych zagrożeń miasta źle zaplanowane, zarówno zbyt rozległe, jak i nadmiernie przegęszczone, konsumujące nadmierną ilość energii, odgrywają niechlubną rolę pierwszoplanową” (Paszkowski 2011, s. 197).

W związku z obecną i prognozowaną depopulacją należy przyjąć, że stawiany za cel rozwój małych miast nie będzie rozwojem ilościowym (np. w postaci zwiększania ilości terenów inwestycyjnych), a jakościowym – związanym przede wszystkim z poprawą warunków życia i racjonalnym wykorzystaniem wszystkich zasobów.

Jednym z cennych zasobów miejskich jest przestrzeń. W związku z tym intensywność zabudowy małego miasta jest ściśle powiązana z teorią zrównoważonego rozwoju. Model zwarte go małego miasta ze względu na jego skalę i skalę jego zabudowy opiera się w głównej mierze na racjonalnym dogęszczeniu zabudowy (w tych strefach, w których powinna być gęsta – patrz Transect), obniżającym koszty infrastruktury, a także na rewaloryzacji istniejących zasobów mieszkaniowych, stworzeniu czytelnego układu urbanistycznego o wielofunkcyjnym, indywidualnym i harmonijnym charakterze, wzbogaconego przyjaznymi przestrzeniami publicznymi z dobrze zaprojektowaną małą architekturą. Zarówno w ścisłym centrum, jak i wokół przestrzeni publicznych należy koncentrować i rozwijać usługi, w tym także funkcje kulturowe i unikalne funkcje gastronomiczne, których zanik jest wyraźnie odczuwalny w małych ośrodkach miejskich. W tym celu wskazane byłoby opracowanie dla całego małego miasta szczegółowych parametrów zabudowy na wzór wspomnianego już Smart Code i zapisanie ich np. w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że bardzo istotnym czynnikiem wpływającym na równoważenie rozwoju małego miasta jest komunikacja. Ulice oraz chodniki w każdej strefie miasta powinny mieć odpowiednią szerokość i geometrię, aby stwarzać jak największy komfort i bezpieczeństwo dla pieszych, zachęcając ich do takiego sposobu przemieszczania się. Podstawowym postulatem współczesnej urbanistyki jest zmniejszenie dominacji ruchu samochodowego. Służy temu sprawna komunikacja publiczna z przystankami rozmieszczonymi w węzłowych punktach, powiązana z przestrzeniami publicznymi, a także spowolnienie ruchu i strefy wolne od samochodów. Dodatkowo zrównoważona komunikacja powinna być oszczędna – powinna oszczędzać energię,

środowisko, a także czas mieszkańców jako jeden z zasobów nieodnawialnych współczesnego miasta każdej wielkości. Charakterystyczna i niezwykle istotna dla małego miasta jest komunikacja rowerowa, ułatwiająca dostępność do usług, pracy czy szkoły, a także do terenów otwartych i rolniczych otaczających zwykle miasto. Dlatego też postuluje się rozwój infrastruktury rowerowej: ścieżek, tras, autostrad rowerowych, parkingów dla rowerów, a w miejscowościach turystycznych również wypożyczalni rowerów. M. Stangel zauważył, że „[...] przyjmując średnią prędkość pieszego 4 km/h, a prędkość rowerzysty w mieście 12 km/h, to trzykrotnie większa prędkość daje trzykrotnie większy zasięg w określonym czasie [...]. Jeżeli przyjmiemy za koncepcją jednostki sąsiedzkiej akceptowalną długość podróży ok. 10 minut i zasięg 400 m pieszo, to w podobnym czasie można przebyć 1,2 km rowerem, a więc odpowiednio dziewięciokrotnie większa jest powierzchnia miasta, w której rowerzysta może poruszać się [...]” (Stangel 2013, s. 95). W przypadku małego miasta takie różnice dostępności znacznie zmieniają komfort życia jego mieszkańców.

Kolejnym aspektem równoważenia rozwoju małego miasta jest jego proekologiczność. I w tym wypadku wielkość miasta i jego położenie mogą być atutami, umożliwiającymi pozyskiwanie energii z odnawialnych źródeł. Energia pochodząca z lokalnej elektrowni może być wykorzystana np. w budynkach użyteczności publicznej. Do tego jeszcze można zastosować lampy uliczne przyciemniane nocą, obszary retencji wód opadowych czy energooszczędne budownictwo z lokalnych, proekologicznych materiałów budowlanych. W strategii równoważenia rozwoju małego miasta należy uwzględnić racjonalną gospodarkę wodną i odpadami, a także ograniczenie emisji CO₂.

Do nie mniej ważnych cech zrównoważonego małego miasta zaliczyć należy: ochronę dziedzictwa kulturowego i lokalnej tożsamości, tworzenie lokalnych wspólnot i szeroko rozumianą poprawę jakości życia mieszkańców. Warto podkreślić, że zwiększenie świadomości społecznej powoduje zmniejszenie „syndromu NIMBY” (*Not In My Back Yard*, czyli ignorowanie spraw, które dzieją się „nie na moim podwórku”) i większy udział mieszkańców w partycypacji społecznej, zarówno wertrykalnej – dotyczącej współpracy pomiędzy władzami miasta a obywatelami, jak i horyzontalnej – czyli współpracy różnych grup i osób na drodze do wspólnego celu.

W celu szczegółowej operacjonalizacji równoważenia rozwoju małych miast konieczne jest opracowanie zestawu kryteriów (każdy opisany przez kilka zmiennych: jedno- lub wielozmiennych) służących kompleksowej samoocenie miast, rozpoznaniu braków i problemów rozwojowych, a następnie wskaźników umożliwiających monitorowanie realizacji założeń zrównoważonego miasta. Zarówno zestaw kryteriów, jak i wskaźniki wymagają dalszych badań i uszczegółowienia.

Podsumowanie

Pojęcie „zrównoważony rozwój”, mimo iż jest modne i często pojawia się w różnych dokumentach i uchwałach, wciąż jeszcze nie niesie za sobą zbyt wielu konkretnych

działań. Taki stan pogłębiają niekompetentna administracja i brak skutecznej kontroli procesów przestrzennych (Kowalewski 2005).

Potrzeba zrównoważonego zagospodarowania miast, w tym małych miast jako szczególnego przypadku, wydaje się jednym z aktualnych głównych wyzwań planistycznych w naszym kraju. Stojąc w obliczu procesów starzenia się i wyludniania małych miast, braku w nich zaplecza ekonomicznego, niekontrolowanego rozprzestrzeniania zabudowy czy prymatu zysków (deweloperów) nad racjonalnym zagospodarowaniem należy zmienić sposób postrzegania struktury miast. Wiele czynników ma wpływ na formę miasta i jego funkcjonowanie, jednakże wydaje się, że kształtowanie zrównoważonego małego miasta i osiągnięcie zintegrowanego ładu w harmonijnej przestrzeni miejskiej nie musi być utopią, ale wymaga holistycznego projektowania urbanistycznego, w którym inicjatywy oddolne spotkają się z działaniami odgórnymi.

Bibliografia

- Baranowski A., 1998, *Projektowanie zrównoważone w architekturze*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Borys T., 2011, *Zrównoważony rozwój – jak rozpoznać ład zintegrowany*, „Problemy Ekorozwoju” vol. 6, No. 2. *Dokumenty końcowe Konferencji Narodów Zjednoczonych „Środowisko i Rozwój” – Szczyt Ziemi*, 1998, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa.
- Duany A., Talen E., 2001, *Making the good easy: the smart code alternative*, “Fordham Urban Law Journal” vol. 29, issue 4, art. 5, <http://ir.lawnet.fordham.edu/ulj> (dostęp 27 marca 2015).
- Dymnicka M., 2013, *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*, Scholar, Warszawa.
- Gilowska Z., Gorzelak G., Jałowiecki B., Sobczak K., 1998, *Kierunki polityki regionalnej Polski*, Uniwersytet Warszawski, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego, Warszawa. *Studia Regionalne i Lokalne* nr 24(57).
- Jacobs J., 1961, *The death and life of great American cities*, Random House, New York.
- Jałowiecki B., 2007, *Globalny świat metropolii*, Scholar, Warszawa.
- Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich, 2007, Lipsk, http://www.sarp.org.pl/pliki/karta_lipska_pl.pdf (dostęp 27 marca 2015).
- Karta Nowej Urbanistyki*, 2005, tł. pol. P. Choynowski, M. Mycielski, „Urbanista” nr 6.
- Kowalewski A., 2005, *Rozwój zrównoważony w procesach urbanizacji*, „Nauka” nr 1.
- Lehmann S., 2010, *Green urbanism: Formulating a series of holistic principles*, “S.A.P.I.E.N.S.” No. 3.2.
- Lynch K., 1981, *A theory of good city form*, MIT Press, Cambridge.
- Mazur-Belzyt K., 2014, *Współczesne podstawy rozwoju małych miast na przykładzie sieci miast Cittaslow*, „Problemy Rozwoju Miast. Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast” R. XI, z. 3.
- Nowa Karta Ateńska: Wizja miast XXI wieku, 2003, Europejska Rada Urbanistów, Lizbona. Redakcja polska: Towarzystwo Urbanistów Polskich.
- Paszkowski Z., 2011, *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną*, Universitas, Kraków.
- Stangel M., 2013, *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Sztumski W., 2008, *Refleksja na temat rozwoju zrównoważonego. (Czy rozwój zrównoważony jest fikcją, utopią, iluzją czy oszustwem?)*, „Problemy Ekorozwoju” vol. 3, No. 2.
- United Nations, 1992, *Agenda 21*, United Nations Conference on Environment & Development, Rio de Janeiro, Brazil, 3–14 June.
- WCED (World Commission on Environment and Development), 1987, *Our Common Future*, Oxford University Press.

Wilderer P. *et al.*, 2015, *Sustainable development integrated in the concept of resilience*, „Problemy Ekorozwoju” vol. 10, No. 1.

Zacher L.W., 2008, *Trwały rozwój – utopia czy realna możliwość?*, „Problemy Ekorozwoju” vol. 3, No. 2.

RÓWNOWAŻENIE ROZWOJU MAŁEGO MIASTA W XXI WIEKU – UJĘCIE TEORETYCZNE

STRESZCZENIE: Autorka, omawiając paradygmat zrównoważonego rozwoju, odnosi go do specyfiki małego miasta. W konsekwencji, zestawiając charakterystyczne czynniki, mające wpływ na rozwój małego miasta w duchu zrównoważonego rozwoju, podejmuje próbę zbudowania modelu takiego miasta, proponując narzędzie do jego sterowania i monitorowania w postaci zestawu kryteriów do spełnienia. W artykule podjęto próbę odpowiedzi na dwa zasadnicze pytania badawcze: po pierwsze – co oznacza zrównoważony rozwój, po drugie – jak zrównoważony rozwój małego miasta różni się od ogólnie pojętego zrównoważonego rozwoju dużego miasta?

SŁOWA KLUCZOWE: zrównoważony rozwój, nowa urbanistyka, współczesne miasto, sąsiedztwo, rozwój lokalny