

# PROGRAMY PRZEBUDOWY MIAST WOBEC WYZWAŃ SPOŁECZNYCH, EKONOMICZNYCH I ŚRODOWISKOWYCH KSZTAŁTOWANIA TERENÓW ZURBANIZOWANYCH

<https://doi.org/10.18559/978-83-8211-124-8/1>

 Anna Bernaciak

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

 Alona Revko

Uniwersytet Narodowy Politechnika  
Czernichowska

Programs for the reconstruction of cities in the face of social, economic and environmental challenges of shaping urban areas

**Purpose:** The main aim of the study is to depict the characteristics of some of the most common concepts of urban reconstruction (compact city, sustainable city, smart city, as well as their hybrids), present practical aspects of the indicated urban policies and attempt to verify their implementation.

**Design/methodology/approach:** The study is based on the presentation of selected theoretical concepts. In the empirical part, the authors use the method of case studies, presenting the effects of municipal investments and practical obstacles occurring during their implementation. They form assessments based on current media reports, articles in specialist press, as well as statements made by residents.

**Findings:** Contemporary cities are spaces of various challenges that become sources of conflicts as well as places of unmet needs and unfulfilled ambitions. Although the decision-makers make their decisions in connection with these challenges, their interventions are not always effective. The concepts of a compact city, a smart city and a sustainable city serve as

#### Sugerowane cytowanie:

Bernaciak, A. i Revko, A. (2022). Programy przebudowy miast wobec wyzwań społecznych, ekonomicznych i środowiskowych kształtowania terenów zurbanizowanych. W: P. Bartkowiak (red.), *Tendencje rozwoju współczesnego rynku nieruchomości mieszkaniowych* (s. 17-33). Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. <https://doi.org/10.18559/978-83-8211-124-8/1>



Ta książka jest udostępniana na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 4.0 Międzynarodowe (CC BY-NC-ND 4.0)

recipes for the problems of modern cities: both the short-term ones and those which require shaping a comprehensive policy for the development of cities and urban areas. However, cities are not always properly diagnosed, and local authorities often lack specialists who could consciously and skilfully propose an optimal therapy.

**Originality and value:** The study presents an original analysis of selected case studies which relate to the shaping of the space of Polish cities. The study focuses on the challenges of shaping urban areas in relation to contemporary trends in city planning and design determined by the importance of such issues as the quality of life of residents, the quality of space, its democratisation and sustainability, the presence of art, closed circulation or the use of modern technology and creativity in the process of managing modern cities and their space.

**Keywords:** shaping city space, sustainable city, contemporary city.

## Wstęp

Miasto wyśnione, miasto szczęśliwe, miasto dla ludzi, miasto dobrze nastrojone – to współczesne tytułowe hasła bestsellerowych publikacji dotyczących miast (Gehl, 2010; Graham, 2016; Montgomery, 2015; Rose, 2019). Mimo popularnego charakteru publikacje te poruszają znamienne tematy związane z trendami obecnymi we współczesnym dyskursie miejskim. Coraz częściej prymat przyznaje się kwestiom jakości życia mieszkańców, jakości przestrzeni, jej demokratyzacji i zrównoważenia, obecności sztuki, obiegu zamkniętego czy wykorzystania nowoczesnych technologii oraz kreatywności. Powstaje zatem pytanie, czym są współczesne miasta określane także w literaturze mianem „nowych miast”? Czy, parafrazując tytuł artykułu Sarah Moser (2015), są jedynie „starym winem w nowej butelce”, czy może potrzebą gruntownej zmiany sposobu myślenia o przestrzeni zamieszkania (Addanki i Venkataraman, 2017; Marszał, 2019; Hannon i Zaman, 2018; Mezher, 2011; Sobol, 2017)?

Temat jest obecny w literaturze przedmiotu zarówno polskiej, jak i zagranicznej, jednak wciąż nie doczekał się w pełni usystematyzowanego ujęcia. Wynika to z tego, że jest domeną badań różnych dyscyplin – ekonomii, gospodarki przestrzennej, architektury i urbanistyki, a także antropologii, socjologii czy kulturoznawstwa. W wyniku tego pojawiły się liczne badania i rozważania o charakterze przyczynkarskim bądź koncentrujące się na wybranych aspektach współczesnego rozwoju terenów miejskich. Jednocześnie wieloaspektowość zagadnienia utrudnia jego syntezę i kompleksowe badanie.

### 1.1. Wyzwania kształtowania terenów miejskich

Wyzwania kształtowania terenów miejskich, w zasadzie od ich zarania, wiążą się z problemami ograniczoności przestrzeni i konfliktogenności struktur

przestrzennych (T. J. Chmielewski, Śleszyński, S. Chmielewski i Kułak, 2018; Domański, 2006). Wynika to zarówno z fizycznych ograniczeń, jak i różnorodności interesów i hierarchii wartości wśród użytkowników przestrzeni (Marszał, 2019). Większość autorów wskazuje na czynniki leżące u podłoża współczesnej kondycji terenów miejskich: ekonomiczne, demograficzne, społeczne i przestrzenne (Jopek, 2018). Wiążą się one z jednej strony z pewnym „bagażem historycznym”, który spoczywa na strukturze przestrzenno-funkcjonalnej współczesnych miast, z drugiej natomiast z przemianami społeczno-gospodarczymi, które zachodzą w otaczającej rzeczywistości. Tym samym wśród największych wyzwań kształtowania terenów miejskich podnosi się: kongestię i problemy transportowe, niekontrolowane rozprzestrzenianie się zabudowy i chaos przestrzenny, zanieczyszczenie środowiska i nadmierne eksploatowanie jego zasobów, konieczność adaptacji do zmian klimatu, polaryzację społeczną oraz ograniczoną jakość zarządzania terenami zurbanizowanymi (Bicknell, Dodman i Satterthwaite, 2012; Bernaciak, 2015; Jiménez i in. 2016; Koop i van Leeuwen, 2017; Legutko-Kobus, 2017; Pięta-Kanurska, 2017; Sztando, 2017; Śleszyński, 2018a, 2018b; Weltrowska i Kisiała, 2014).

Kongestia i problemy transportowe są uznawane za jedno z uniwersalnych barier rozwojowych współczesnych miast (Dyr i Kozłowska, 2018; Starowicz, 2011). Wpływają one zarówno na rozwój gospodarczy, ograniczając możliwość dojazdu do miast oraz przemieszczania się po ich obszarze, jak i na rozwój społeczny, ograniczając bezpieczeństwo mieszkańców, komfort ich życia i wpływając na pogorszenie stanu środowiska. Kongestia może się przejawiać zarówno w wymiarze fizycznym (*physical dimension*), kiedy w wyniku wzajemnego oddziaływania pojazdów i użytkowników dróg prędkość przejazdu jest niższa niż w sytuacji gdy z infrastruktury korzysta jeden użytkownik/pojazd, jak i w wymiarze względnym (*relative dimension*) – kiedy użytkownicy postrzegają aspekt czasowy podróży jako niezadowolający, a obserwacje te są wynikiem ich subiektywnej percepcji (Dale, Frost, Ison, Quddus i Warren, 2017). W obu wypadkach pogorszeniu ulega jakość podstawowej usługi infrastruktury transportowej, którą jest efektywna obsługa działalności człowieka. Jej ograniczenie wpływa na redukcję możliwości swobodnego przemieszczania się oraz efektywnej dostępności (Śleszyński, 2018b). Wśród negatywnych skutków kongestii transportowej wymienia się: wspomniane wydłużenie czasu transportu i w efekcie wzrost jego kosztów, obniżenie standardów technicznych infrastruktury drogowej oraz jej niewydolność (zbyt niska nośność, przepustowość, ograniczone promienie skrętu, kolizyjność skrzyżowań), zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim uczestników niechronionych, niską konkurencyjność transportu publicznego oraz presję środowiskową wywieraną przez transport kołowy (głównie w postaci emisji szkodliwych pyłów i gazów, a także emisji hałasu) (Krysiuk, 2016).

Kongestia jest dodatkowo intensyfikowana przez współczesne trendy przestrzenne towarzyszące rozwojowi terenów zurbanizowanych. Zalicza się do nich przede wszystkim niekontrolowane rozprzestrzenianie się zabudowy (*urban sprawl*) i chaos przestrzenny (Kuźnik i Klasik, 2017). Wraz z ekstensywnym rozwojem stref podmiejskich zwiększa się presja transportowa indywidualnych użytkowników dróg. Skutkuje to nadmiernym obciążeniem komunikacyjnym szlaków zbiorczych prowadzących z terenów podmiejskich do miast centralnych, a także w przestrzeni samych miast centralnych, w tym w strefie śródmiejskiej. W efekcie na terenach podmiejskich występuje niepełna lub niewydolna infrastruktura, która ma za zadanie obsługiwać coraz bardziej rozproszoną zabudowę, pogłębia się chaos morfologiczno-funkcjonalny, pojawiają konflikty przestrzenne i negatywne sprzężenia zwrotne (Śleszyński, 2018a). Badacze podnoszą jednak, że ta dekoncentracja osadnicza w sferze podmiejskiej przebiega w Polsce według nieco innego, znacznie mniej korzystnego paradygmatu niż na przykład w krajach Europy Zachodniej. Podkreśla się chaotyczne indukowanie zabudowy, w miejscach nieraz bardzo odległych od dotychczasowego osadnictwa, z pozostawionymi niezabudowanymi, ekstensywnie zagospodarowanymi przestrzeniami pomiędzy nimi. Proces ten określa się mianem „roz-siewania się” czy „żywiłowej suburbanizacji” (Kajdanek, 2012; Śleszyński, 2018a). Prowadzi to do pogłębiającej się defragmentacji zarówno przestrzeni, jak i naturalnych układów ekologicznych. A przyczyn takiego stanu rzeczy upatruje się w presji inwestorów na wyłączanie gruntów rolnych z produkcji i rozluźnianie rygorów racjonalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego, co z kolei skutkuje zmniejszającą się zdolnością władz publicznych do zarządzania rozwojem przestrzennym (rysunek 1.1).

a)



b)



Rysunek 1.1. Żywiłowa suburbanizacja Poznania  
(przykład gmin a) Luboń, b) Komorniki)  
(fot. Anna Bernaciak)

Tadeusz Marszał (2019) podniósł w tym kontekście problem niskiego usytuowania wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych oraz ładu przestrzennego w hierarchii wartości, w odniesieniu nie tylko do władz wszystkich szczebli, ale też do społeczeństwa w ogóle. Jest to zagadnienie, które z jednej strony przejawia się w substandardzie urbanistycznym nowego budownictwa, braku spójności kształtowanej przestrzeni, deprecjacji wartości krajobrazu kulturowego i naturalnego (Hołuj, 2012). Z drugiej natomiast znajduje odzwierciedlenie w niskiej skuteczności instrumentów lokalnego planowania przestrzennego (Drzazga, 2018; Prus i in., 2015). Przemysław Śleszyński, Tadeusz Markowski i Adam Kowalewski (2018) poszli nawet krok dalej, diagnozując sytuację jako „kryzys urbanistyki i planowania przestrzennego” i jednocześnie wskazując liczne strategiczne i operacyjne argumenty na poparcie tej tezy.

Bez względu na przyjmowaną hierarchię występujących problemów określanych jako wyzwania kształtowania terenów miejskich oraz na ich wewnętrzne współzależności, należy wskazać jeszcze na ich konsekwencje, które także wymagają skutecznego i zorganizowanego przeciwdziałania im. Należą do nich:

- presja środowiskowa i nadmierna eksploatacja zasobów środowiska na terenach zurbanizowanych poprzez ograniczanie powierzchni terenów biologicznie czynnych, emisja pyłów i gazów do powietrza, emisja hałasu, występowanie miejskich wysp ciepła, ograniczenia w naturalnym przewietrzaniu, wytwarzanie odpadów itp.,
- niski poziom uspołecznienia polityki przestrzennej i polityki rozwoju, skutkujący realizacją partykularnych lub politycznych interesów i ambicji, a nie zawsze przyjmowaniem rozwiązań popartych społecznie lub wypracowanych w wyniku partycypacyjnej dyskusji,
- postępujące rozwarstwienie społeczne, które w efekcie wskazanych zjawisk nieustająco się pogłębia; wyraża się ono między innymi w ograniczeniu dostępu do infrastruktury społecznej i usług wyższego rzędu (Revko, Butko i Popelo, 2020), a także w polaryzacji dochodów i kosztów życia,
- racjonalizacja procesów rozwojowych przejawiająca się w braku podejścia systemowego do zarządzania rozwojem, ograniczonych kompetencjach osób odpowiedzialnych za te procesy, a także w ograniczonych środkach finansowych na realizację zadań z tego obszaru.

Wskazany katalog wyzwań nie obejmuje wszystkich, lecz raczej kwestie najczęściej pojawiające się w literaturze. Ze względu na ramy opracowania nie było możliwe usystematyzowanie całości zagadnień z tego obszaru, równocześnie liczne publikacje w tym zakresie oraz pojawiające się coraz to nowe doniesienia, często odnoszące się do bieżących zmian na przykład w systemie uwarunkowań prawnych, wciąż przynoszą kolejne obszary będące wyzwaniem dla kształtowania terenów zurbanizowanych.

## 1.2. Koncepcje i programy przebudowy miast

Spośród licznych obecnych w literaturze koncepcji, wokół których można organizować programy przebudowy miast, badacze wskazują na trzy zasadnicze: miasto zwarte, miasto inteligentne i miasto zrównoważone (Klasik i Muster, 2017; Rzeńca, 2016)<sup>1</sup>. Co ważne, nie zawsze ich wdrażanie jest procesem świadomym i zorganizowanym. Wynika to z tego, że wprawdzie z jednej strony coraz powszechniejsze są programy rozwojowe wdrażane przez władze lokalne lub adresowane z poziomu centralnego do niższych szczebli samorządu (*bottom-down*), ale z drugiej strony pewne procesy rodzą się spontanicznie i są wynikiem oddolnych działań miejskich aktywistów, lokalnych stowarzyszeń czy innych uczestników przestrzeni miejskiej (*bottom-up*).

Miasto zwarte (*compact city*) to koncepcja wywodząca się z nurtu nowego urbanizmu i postmodernistycznego miasta zielonego<sup>2</sup>. Jest ukierunkowana na niwelowanie negatywnych skutków nadmiernego rozrostu miasta przejawiających się w: nadmiernej gęstości zaludnienia, kongestii, obniżeniu poziomu bezpieczeństwa, pogorszeniu jakości środowiska (jak zmniejszenie przewietrzania miasta i koncentracja zanieczyszczeń powietrza, występowanie miejskiej wyspy ciepła czy narażenie mieszkańców na nadmierny hałas), a także w niewydolności infrastruktury technicznej, transportowej i społecznej oraz ograniczeniu przestrzeni otwartych, w tym terenów rekreacji i wypoczynku (Twardzik, 2017). Remedium na te problemy mają być filary koncepcji miasta zwartego:

- kształtowanie gęstej zabudowy – w ramach nowych realizacji oraz poprzez dogęszczanie zabudowy istniejącej (rysunek 1.2);
- promowanie efektywnego systemu transportu miejskiego – będącego elementem spójnej sieci transportowej łączącej tereny miejskie i podmiejskie;

<sup>1</sup> Michał Stangel (2013) zaprezentował szczegółowe zestawienie koncepcji zrównoważonego rozwoju miast powstałych między 1973 a 2012 rokiem, które mogą odpowiadać na zidentyfikowane wyzwania, wskazując wśród nich: miasto zwarte (*compact city*), dobrą formę miasta (*good city form*), tradycyjne sąsiedztwo (*traditional neighborhood*), miasto w mieście (*urban village*), ekomiasto (*eco city*), nową urbanistykę / nowy urbanizm (*new urbanism*), TOD (*Transit Oriented Development*), miasto krótkich odległości (*city of short distance*), zieloną urbanistykę (*green urbanism*), miasto inteligentne (*smart city*), miasto spójne (*connected city*), miejską akupunkturę (*urban acupuncture*), prężne miasto (*resilient city*), miasto zrównoważone, zrównoważoną urbanistykę (*sustainable city / sustainable urbanism*), ekologiczny urbanizm (*ecological urbanism*), dobrą urbanistykę (*good urbanism*). Zestawienie to można dodatkowo uzupełnić o rozwijające się prężnie idee: miasta 880 (*880 city*), miasta 15-minutowego (*15 minutes city*), miasta pieszego (*walkable city*), miasta powolnego (*slow city*) czy miasta na poziomie wzroku (*city at eye level*).

<sup>2</sup> Przegląd definicji terminu „miasto zwarte” przedstawiła Karolina Ogrodnik (2015), a następnie za Michaeliem Neumanem (2005) wskazała cechy charakterystyczne takiego miasta.



Rysunek 1.2. Dogęszczanie zabudowy śródmiejskiej – inwestycja *mixed-use* pod nazwą Riverview nad Motławą w Gdańsku  
(fot. Anna Bernaciak)

coraz częściej podnosi się także w tym obszarze wykorzystanie zróżnicowanych środków transportu: autobusów, tramwajów, trolejbusów, rowerów miejskich, aut i skuterów dostępnych na minuty, hulajnóg;

- umożliwianie rozwoju i promowanie komunikacji rowerowej i pieszej;
- multifunkcjonalność przestrzeni przejawiająca się w łączeniu różnych sposobów zagospodarowania przestrzennego, co ma zapewnić łatwiejszy dostęp do wybranych funkcji, usług, obiektów;
- tworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznych;
- promowanie rewitalizacji, która ułatwia rozwój miasta „do wewnątrz” (Ogrodnik, 2017).

Szeroki przegląd korzyści oraz opinii antagonistycznych wobec tej koncepcji przedstawiła m.in. Lidia Mierzejewska (2015). Wydaje się bowiem, że ciągłość struktury, wysoki stopień dostępności czy wzrost interakcji społecznych w przestrzeniach publicznych i przestrzeniach komunikacji wspólnej są niezaprzeczalnymi atrybutami miast zwartych. Jednocześnie niskie wskaźniki przestrzeni otwartych czy wysokie pokrycie powierzchnią nieprzepuszczalną lub wysoka gęstość zamieszkania i zatrudnienia nie zawsze są cechami pożądanymi. Tym samym koncepcja, choć chętnie stosowana i wiążąca się z licznymi nowymi ideami rozwojowymi i ruchami planistycznymi, w tym z nowym urbanizmem (*new urbanism*), zrównoważonym społeczeństwem (*sustainable society*), *smart growth* czy *urban design*, jest pewnym rezerwuarem, z którego można czerpać w celowy i świadomy sposób. Każdorazowo o doborze i skali wdrażania wybranych rozwiązań powinny przesądzać indywidualne uwarunkowania.

Pewną alternatywą wobec miasta zwartego jest miasto zrównoważone, rozwijające się w sposób, który zmniejsza presję na środowisko przyrodnicze oraz zapewnia poprawę jakości życia obecnych i przyszłych pokoleń miesz-

kańców (Mierzejewska, 2010). Badacze często stawiają pytanie, czy miasto zwarte jest miastem zrównoważonym (Burton, 2000; Burton, Jenks i Williams, 1996; Chmielewski, 2011; Holden i Norland, 2005; Neuman, 2005) oraz jak wygląda relacja między tymi pojęciami. Wydaje się, że najlepiej relację tę opisuje współzależność – miasto zrównoważone może być miastem zwartym, jednocześnie pewne elementy dogęszczania zabudowy mogą mieć negatywne skutki z punktu widzenia rozwoju zrównoważonego. Bezspornie miasto zrównoważone mieści w sobie szerszy kontekst niż tylko kwestie funkcjonalno-przestrzenne, transportowe bądź związane z jakością przestrzeni. Według Lidii Mierzejewskiej (2010, s. 118–120) charakteryzuje się ono przede wszystkim:

- w sferze przyrodniczej: dostępnością terenów zieleni, wysoką jakością środowiska, bioróżnorodnością, produktywnością ekosystemów i bezpieczeństwem ekologicznym;
- w sferze społecznej: sprawiedliwością społeczną, wysokim poziomem zaspokajania potrzeb lokalnych, wysokiej jakości, dostępną i zróżnicowaną infrastrukturą społeczną, wysokim poziomem kapitału społecznego, brakiem konfliktów społecznych, odpowiedzialnością za dobro wspólne i wysoką jakością życia;
- w sferze gospodarczej: zróżnicowaną strukturą gospodarczą, atrakcyjną ofertą inwestycyjną, zaawansowaniem technologicznym, wysokim poziomem kapitału ludzkiego, kreatywnością, gospodarką opartą na wiedzy, zrównoważonym transportem, sprawną i efektywną infrastrukturą (rysunek 1.3);
- w sferze przestrzennej: estetyką, ładem architektonicznym i przestrzennym, poszanowaniem dziedzictwa kulturowego, oszczędną gospodarką terenami, wysoką jakością przestrzeni publicznej, brakiem terenów zaniedbanych i zdegradowanych.



Rysunek 1.3. Nowa organizacja ruchu w centrum Poznania uwzględniająca intermodalny transport i pierwszeństwo niechronionych użytkowników ruchu

(fot. Anna Bernaciak)



Jak widać, jest to szeroka gama zagadnień, obejmująca prawie wszystkie sfery funkcjonowania miasta rozumianego jako terytorialny system społeczny. Trudno zatem o kompleksowe programy rozwoju zorganizowane wokół wszystkich tych elementów. Poszczególne zagadnienia są jednak realizowane i rozwijane w miastach, na przykład w ramach polityk i programów sektorowych (programów ochrony środowiska, planów adaptacji do zmian klimatu, programów rewitalizacji czy dokumentów planistycznych).

Ostatnia ze wskazanych koncepcji – miasto inteligentne (*smart city*) – to kolejne szerokie i wieloaspektowe zagadnienie, będące współczesnym „pomysłem na miasto”. Odnosi się zarówno do sposobów i metod zarządzania przestrzeniami zurbanizowanymi, jak i do rozwiązywania występujących na ich obszarze problemów środowiskowych, społecznych i techniczno-infrastrukturalnych. W nieco węższym ujęciu jest miastem nasyconym nowoczesną infrastrukturą ITC (*Information and Communication Technologies*) (Szymańska i Korolko, 2015). Richard Florida (2005) zwrócił uwagę, że poprzez liczne działania mające na celu współpracę różnych podmiotów oraz integrację technologii, infrastruktury i usług, można zapewnić optymalne funkcjonowanie inteligentnego miasta. Danuta Stawasz, Dorota Sikora-Fernandez i Maciej Turała (2012) wskazywali sześć wymiarów *smart city* obejmujących w zasadzie każdą sferę funkcjonowania miast. Opisano je w tabeli.

#### Wymiary inteligentnego miasta

Wymiar	Operacjonalizacja
Gospodarka ( <i>smart economy</i> )	wysoka produktywność, klimat innowacyjności, elastyczność rynku pracy
Transport i komunikacja ( <i>smart mobility</i> )	sieć powiązań o dużej szybkości łączących wszystkie zasoby miasta z wykorzystaniem ITC
Środowisko ( <i>smart environment</i> )	optymalizacja zużycia energii, wykorzystanie energii odnawialnej, zmniejszenie presji środowiskowej poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń
Ludzie ( <i>smart people</i> )	postawy i zachowania społeczności miejskiej prowadzące do minimalizacji presji środowiskowej i optymalizacji technologicznej
Jakość życia ( <i>smart living</i> )	zapewnienie mieszkańcom przyjaznego środowiska, dostępu do usług publicznych, infrastruktury technicznej i społecznej, wysokiego poziomu bezpieczeństwa, odpowiedniej oferty kulturalno-rozrywkowej; dbałość o stan środowiska i tereny zielone
Zarządzanie ( <i>smart governance</i> )	system zarządzania miastem, procedury wspomagające władze lokalne we współdziałaniu z wszystkimi użytkownikami miasta, wykorzystanie nowoczesnych technologii w funkcjonowaniu miasta

Źródło: opracowano na podstawie (Stawasz, Sikora-Fernandez i Turała, 2012).

Wspólnym wyznacznikiem dla wszystkich obszarów funkcjonowania inteligentnego miasta jest wykorzystanie zaawansowanych technologii. Prowadzi to do zwiększenia wydajności infrastruktury, obniżenia kosztów administracyjnych i poprawy jakości usług (Sikora-Fernandez, 2013).

Interesującą propozycją jest również połączenie koncepcji miasta inteligentnego z koncepcją miasta zrównoważonego jako „inteligentne zrównoważone miasto” (*sustainable smart city*) (Peris-Ortiz, Bennett i Yábar, 2017). Rozumiane jest ono jako miasto, którego rozwój, wsparty przez nowoczesne technologie, pozwala zaspokajać potrzeby obecnych mieszkańców bez ograniczenia szans rozwojowych przyszłych pokoleń (Höjer i Wangel, 2014; Schipper i Silvius, 2018). Koncepcja ta stanowi pewną odpowiedź na szeroką krytykę, która pojawiała się w literaturze w odniesieniu do technoutopijnej i korporacyjnej wizji rozwoju, z którą wiązano *smart city* (Martin, Evans i Karvonen, 2018). Coraz większe znaczenie zaczęto zatem przypisywać zarządzaniu ryzykiem, uspołecznieniu procesów, zwiększeniu odporności i elastyczności systemów miejskich oraz ograniczaniu ich rosnącej złożoności (Ringenson, Eriksson, Börjesson Rivera i Wangel, 2017). Będzie to prawdopodobnie kolejne podejście, które – podlegając szerokiej dyskusji naukowej i praktycznej – będzie ewoluować i odpowiadać na coraz to nowe wyzwania społeczne, przestrzenne i środowiskowe ujawniające się w terenach zabudowanych.

### 1.3. Polityka miejska – między założeniami i deklaracjami a rzeczywistością

Każda z opisanych wyżej koncepcji mogących stanowić podstawę programową planów przebudowy miast, kształtowania polityki ich rozwoju lub po prostu mogących przyświecać poszczególnym inwestycjom miejskim, jest zestawem gotowych rozwiązań, z których władze lokalne mogą obficie czerpać. Jedynymi barierami utrudniającymi ich wdrożenie mogą być niewiedza lub niechęć. Niestety, już pobieżny przegląd choćby doniesień medialnych wskazuje, że oba te czynniki w polityce miejskiej w Polsce są silnie obecne. I choć już ponad trzy lata temu Śleszyński, Markowski i Kowalewski (2018) oraz Adam Kowalewski i Maciej J. Nowak (2018) ubolewali nad kryzysem gospodarki przestrzennej i urbanistyki, wskazując na liczne przyczyny operacyjne leżące u podłoża tego stanu rzeczy, to prawdopodobnie, pisząc swoje opracowania dziś, mogliby wskazać jeszcze więcej argumentów potwierdzających ich obserwacje.

Mocno krytykowanym przykładem stał się oddany do użytku w marcu 2021 roku zrewitalizowany Plac Wolności w Kutnie, położony w centrum miasta i otwierający jego główną ulicę. Przez wiele lat funkcjonował jako targowisko, a następnie wielkopowierzchniowy parking na około 180 samochodów. Inwe-

stycja ta na poziomie organizacyjnym jest przykładem otwartego podejścia władz miejskich do kształtowania przestrzeni. Na opracowanie jej koncepcji architektonicznej ogłoszono konkurs, w którego jury zasiadali zarówno lokalni politycy i społecznicy, jak i architekci oraz prominentni urzędnicy z terenu województwa, a na jej realizację pozyskano dofinansowanie. Łączny koszt inwestycji wyniósł niemal 40 mln zł (Bujalski, 2021). Plac miał porządkować i dopełniać oś urbanistyczną i komunikacyjną centrum miasta, być czytelnym i oryginalnym zakomponowaniem przestrzeni. Odnosząc te założenia do wcześniejszych koncepcji – mógł doskonale wpisać się w dogęszczanie zabudowy śródmieścia, multifunkcjonalność przestrzeni oraz jej demokratyzację. Co zatem spowodowało, że uroczyste oddanie inwestycji do użytku zdominowały komentarze o „dewastacji”, „betonowej pustyni”, „pudle z parkingiem w miejscu rynku” czy „betonowym lotniskowcu dla pterodaktyli” (rysunek 1.4)?



Rysunek 1.4. Zrewitalizowany Plac Wolności w Kutnie  
(fot. Dominika Tomczak)

Jak wskazuje w swoim reportażu Kacper Kępiński (2021):

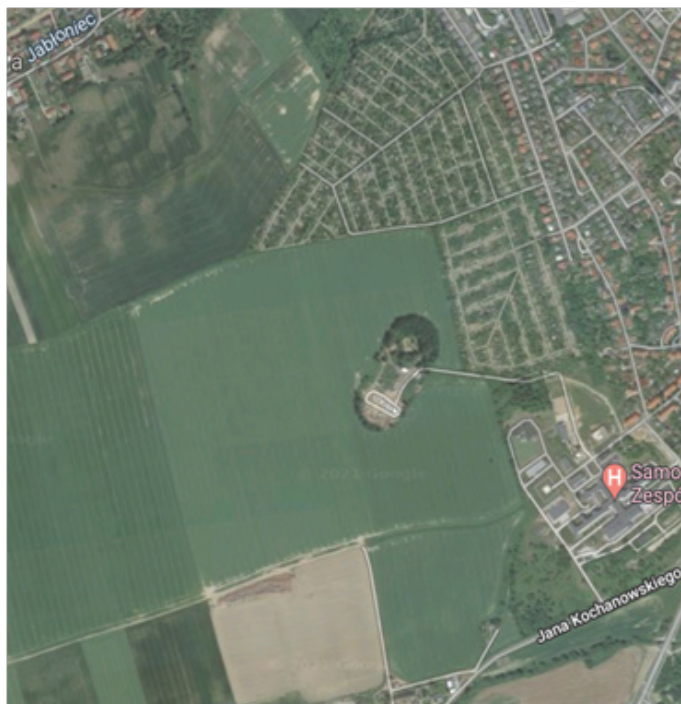
Nagrzewająca się wielka płyta zmieniła zupełnie skalę tego wnętrza urbanistycznego. Zniekształceniu uległy proporcje stojących przy placu kamienic. Spadek terenu powoduje, że parking tworzy od strony południowej długi na kilkadziesiąt metrów ślepy mur. Boczne ściany urozmai-

cono dyskusyjnymi estetycznie betonowymi przyporami, które nawiązują do marki i symbolu miasta – róż. [...] W miejsce usuniętej zieleni pojawiły się rachityczne drzewka.

Wydaje się zatem, że Kutno doświadczyło, a może poniekąd „padło ofiarą” niewiedzy, bo po zapoznaniu się z obszernymi tłumaczeniami decydentów, trudno odmówić im niechęci. Planowana inwestycja miała przynieść nową jakość w centrum miasta, wprowadzić nowe funkcje, uporządkować nieład. Efekt jest zupełnie odmienny od zamierzeń i próżno w nim szukać miasta zrównoważonego, inteligentnego czy zwarteo.

Nieco mniej szeroka, choć rzeczowa debata zaistniała też w mediach społecznościowych w związku z działaniami dotyczącymi rozwiązań planistycznych proponowanych w historycznych dzielnicach Gdańska. Dyskusja zapoczątkowana przez Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej (dostępna na stronie organizacji <https://frag.org.pl>) zwracała uwagę na dogęszczanie zabudowy i domykanie pierzei historycznej zabudowy. Lokalni działacze podnosili krytyczne głosy wobec założeń przyjętych lub proponowanych do przyjęcia w dokumentach planistycznych dla Nowego Portu czy okolicy ul. Wilków Morskich, odchodzących od planowania zwartej zabudowy kwartałowej w ciągach ulic na rzecz lokalizacji kieszonkowych terenów zieleni. Dotyczyło to sytuacji, w których ciągnąca się wzdłuż ulicy pierzeja zabudowy kończy się na narożniku pustą działką będącą nieużytkiem. Mimo że w dalszym biegu pierzeja jest kontynuowana – na przykład wzdłuż ulicy prostopadłej, założenia planistów obejmują pozostawienie pustej działki bez zabudowy w celu zlokalizowania tam terenu zieleni lub wprowadzenia innej funkcji, która nie wiąże się z uzupełnieniem zabudowy. Jest to typowy przykład sytuacji, w której paradygmat rozwoju zrównoważonego wchodzi w praktyczną kolizję z koncepcją miasta zwarteo. Planistom i decydentom prawdopodobnie przyświecały, skądinąd słuszne, idee pozostawiania za wszelką cenę terenów biologicznie czynnych w silnie zurbanizowanych obszarach śródmieścia, a nawet wpisali się w trendy wtórnego zazieleniania miast, czyli wykrawania z przestrzeni miasta terenów, które można przywrócić naturze. Wspomniane idee doprowadziły jednak do nieuwzględnienia zasad kompleksowości planowania i zarządzania terenów zielonych w miastach oraz kształtowania i zachowania ładu przestrzennego. Ostateczna ocena nie jest wprawdzie jednoznaczna, ale opisana sytuacja wskazuje, że zaprezentowane koncepcje przebudowy miast, zamiast odpowiadać na wyzwania ich rozwoju, same mogą doprowadzić do wewnętrznej sprzeczności i generowania konfliktu w grze o przestrzeń.

Ostatni przykład to osiedle Silver City w Witoszowie Dolnym pod Świdnicą, które również w ostatnim czasie okrzyknięto „patodeweloperką” oraz „prze-strzennym koszmarem” (rysunek 1.5). Także w tym wypadku pozornie jedno-



Rysunek 1.5. Osiedle mieszkaniowe w Witoszowie Dolnym pod Świdnicą

Źródło: google.com/maps

znaczna sytuacja nabiera nowego sensu, gdy przyjrzeć się bliżej jej historii. Głównym argumentem krytyków lokalizacji osiedla w otoczeniu pól uprawnych, było powodowanie chaosu przestrzennego, niekontrolowane rozprzestrzenianie się zabudowy, a także wystąpienie prymatu czynników ekonomicznych i biznesowych nad zrównoważonym rozwojem i kształtowaniem ładu przestrzennego.

Historia tej nieruchomości wskazuje jednak, że zarówno jej lokalizacja, jak i sposób zagospodarowania nie są przypadkowe. Od 1780 roku do drugiej wojny światowej znajdowały się na tym terenie prochownia i skład amunicji twierdzy Festung Schweidnitz. Magazyn prochu był zbudowany na planie prostokąta, stąd owalny kształt działki. Znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu wał ziemny oraz starodrzew były w XVIII i XIX wieku elementami zabezpieczeń tego nietypowego obiektu. Po wojnie na terenie nieruchomości działała ferma lisów, a obecnie jest ona zabudowywana osiedlem domów w zabudowie szeregowej (Janoś, 2021). Prawdopodobnie żaden inny, bardziej „zrównoważony” lub „zwarty” projekt nie był dla tego terenu możliwy, a jego ocena bez znajomości faktów historycznych może nastroczać wielu nieporozumień.

## Podsumowanie

Jak wskazano na wstępie, współczesne miasta, określane także w literaturze mianem „nowych miast”, stanowią przestrzeń różnorodnych wyzwań, które – wzajemnie na siebie oddziałując – tworzą przestrzeń pełną zarzewi konfliktów, niezaspokojonych potrzeb i niespełnionych ambicji. Występujące wyzwania determinują zachowanie decydentów i podejmowane przez nich decyzje, choć nie zawsze przyjęte kierunki interwencji są adekwatne i skuteczne. Mimo że władze lokalne dysponują nieograniczonym katalogiem działań możliwych do podjęcia w celu wyeliminowania doraźnych problemów i kształtowania kompleksowej polityki rozwoju miast i terenów zurbanizowanych, nie zawsze wiedzą, jak z tych narzędzi korzystać. Opisane i scharakteryzowane koncepcje miasta zwarte, miasta inteligentnego oraz miasta zrównoważonego są gotowymi receptami na problemy współczesnych miast. Jak jednak pokazuje rzeczywistość, w miastach nie zawsze stawiana jest odpowiednia diagnoza, a wśród władz lokalnych często brak jest specjalistów, którzy mogliby świadomie i umiejętnie zaproponować optymalną terapię.

## Bibliografia

- Addanki, S. C. i Venkataraman, H. (2017). Greening the economy: A review of urban sustainability measures for developing new cities. *Sustainable Cities and Society*, 32, 1-8.
- Bernaciak, A. (2015). Przekształcenia strefy kontinuum w przestrzeni aglomeracji w kontekście postulatów rozwoju trwałego i zrównoważonego. *Studia i Prace WNEiZ US*, 42(2), 137-147. <https://doi.org/10.18276/sip.2015.42/2-12>
- Bicknell, J., Dodman, D. i Satterthwaite, D. (Eds.). (2012). *Adapting cities to climate change: understanding and addressing the development challenges*. Routledge.
- Bujalski, S. (2021, 27 marca). Kutno hitem internetu. Tak wyremontowali główny plac, że stał się „patelnią”. wyborcza.pl. Pobrane z <https://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,35136,26924096,kutno-hitem-internetu-po-modernizacji-glowny-plac-stal-sie.html>
- Burton, E. (2000). The compact city: Just or just compact? A preliminary analysis. *Urban studies*, 37(11), 1969-2006.
- Burton, E., Jenks, M. i Williams, K. (Eds.). (1996). *The compact city. A sustainable urban form?* Routledge.
- Chmielewski, J. M. (2011). Miasto zwarte w świetle zrównoważonego rozwoju. *Studia KPZK PAN*, 142, 258-265.
- Chmielewski, T. J., Śleszyński, P., Chmielewski, S. i Kułak, A. (2018). *Ekologiczne i finansjonomiczne koszty bezładu przestrzennego*. Warszawa: IGiPZ PAN.

- Dale, S., Frost, M., Ison, S., Quddus, M. i Warren, M. P. (2017). Evaluating the impact of a workplace parking levy on local traffic congestion: The case of Nottingham UK. *Transport Policy*, 59, 153-164.
- Danielewicz, J. i Sikora-Fernandez, D. (red.). (2019). *Zarządzanie rozwojem współczesnych miast*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Domański, R. (2006). *Gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Drzazga, D. (2018). *Systemowe uwarunkowania planowania przestrzennego jako instrumentu osiągnięcia sustensywnego rozwoju*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Dyr, T. i Kozłowska, M. (2018). Koszty kongestii w Unii Europejskiej. *Autobusy–Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 215(1-2), 26-31.
- Florida, R. (2005). *Cities and the creative class*. New York: Harper Business.
- Gehl, J. (2010). *Miasta dla ludzi*. Kraków: RAM.
- Graham, W. (2016). *Miasta wyróżnione. Siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat*. Kraków: Karakter.
- Hannon, J. i Zaman, A. U. (2018). Exploring the phenomenon of zero waste and future cities. *Urban Science*, 2(3), 90. <https://doi.org/10.3390/urbansci2030090>.
- Höjer, M. i Wang, J. (2014). Smart sustainable cities: Definition and challenges. W: L. M. Hilty i B. Aebischer (Eds.), *ICT Innovations for Sustainability* (s. 333-350). Zurich: Springer.
- Holden, E. i Norland, I. T. (2005). Three challenges for the compact city as a sustainable urban form: Household consumption of energy and transport in eight residential areas in the greater Oslo region. *Urban Studies*, 42(12), 2145-2166.
- Hołuj, A. (2012). Problemy i dylematy planowania przestrzennego w różnych typach jednostek terytorialnych. *Studia KPZK PAN*, 140(2), 385-390.
- Janoś, K. (2021, 6 marca). *Osiedle w szczerym polu. Czy to już patodeveloperka?*. money.pl. Pobrane z <https://www.money.pl/gospodarka/osiedle-w-szczerym-polu-czy-to-juz-patodeveloperka-mieszkaniec-widzialem-zamieszanie-w-internecie-to-jakas-bzdura-6613748616833568a.html>.
- Jiménez, C. E., Falcone, F., Solanas, A., Puyosa, H., Zoughbi, S. i González, F. (2016). Smart government: Opportunities and challenges in smart cities development. W: *Civil and Environmental Engineering. Concepts, Methodologies, Tools, and Applications* (s. 1454-1472). IGI Global.
- Jopek, D. (2018). Procesy transformacji współczesnych miast na wybranych przykładach miast. *Budownictwo i Architektura*, 17(2), 183-192.
- Kajdanek, K. (2012). *Suburbanizacja po polsku*. Kraków: Zakład Wydawniczy Nomos.
- Kępiński, K. (2021, 24 marca). Plac w Kutnie. Pomnik wszystkiego co złe we współczesnej architekturze. *Architektura & Biznes*. Pobrane z <https://www.architekturaibiznes.pl/plac-w-kutnie.-pomnik-wszystkiego-co-zle-we-wspolczesnej-architekturze,7240.html>.
- Klasik, A. i Muster, R. (2017). Key concepts creating modern cities—Introduction. *Studia Regionalia*, 51, 5-6.

- Koop, S. H. i Leeuwen, C. J. van (2017). The challenges of water, waste and climate change in cities. *Environment, Development and Sustainability*, 19(2), 385-418.
- Kowalewski, A. i Nowak, M. J. (2018). Trzecia Rzeczpospolita – urbanistyka w kryzysie. *Studia KPZK*, 182(1), 35-82.
- Krysiuk, C. (2016). Przemiany infrastrukturalne miast – transport. *Transport Samochodowy*, 112, 47-63.
- Kuźnik, F. i Klasik, A. (2017). Gospodarka przestrzenna w obszarach miejskich. Analiza zjawisk chaosu przestrzennego. *Studia KPZK PAN*, 174, 40-61.
- Legutko-Kobus, P. (2017). Adaptacja do zmian klimatu jako wyzwanie polityki rozwoju miast w kontekście krajowym i europejskim. *Biuletyn KPZK PAN*, 268, 83-97.
- Marszał, T. (2019). Rozwój zrównoważony a planowanie miast w świetle doświadczeń ostatniego ćwierćwiecza. W: J. Danielewicz i D. Sikora-Fernandez (red.). *Zarządzanie rozwojem współczesnych miast* (s. 49-63). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Martin, C. J., Evans, J. i Karvonen, A. (2018). Smart and sustainable? Five tensions in the visions and practices of the smart-sustainable city in Europe and North America. *Technological Forecasting and Social Change*, 133, 269-278.
- Mezher, T. (2011). Building future sustainable cities: The need for a new mindset. *Construction Innovation*, 11(2), 136-141.
- Mierzejewska, L. (2010). *Rozwój zrównoważony miasta. Zagadnienia poznawcze i praktyczne*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.
- Mierzejewska, L. (2015). Zrównoważony rozwój miasta – wybrane sposoby pojmowania, koncepcje i modele. *Problemy Rozwoju Miast*, 3, 5-11.
- Montgomery, Ch. (2015). *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*. Kraków: Wysoki Zamek.
- Moser, S. (2015). New cities: Old wine in new bottles?. *Dialogues in Human Geography*, 5(1), 31-35. <https://doi.org/10.1177/2043820614565867>
- Neuman, M. (2005). The compact city fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, 25(1), 11-26.
- Ogrodnik, K. (2015). Idea miasta zwartego: definicja, główne założenia, aktualne praktyki. *Architecturae et Artibus*, 7, 35-42.
- Ogrodnik, K. (2017). Współczesne koncepcje zrównoważonego rozwoju miast – wybrane przykłady w teorii i praktyce. W: E. Broniewicz (red.), *Gospodarowanie przestrzeni w warunkach rozwoju zrównoważonego* (s. 67-84). Białystok: Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej.
- Peris-Ortiz, M., Bennett, D. R. i Yábar, D. P. B. (2017). *Sustainable smart cities. Creating spaces for technological, social and business development*. Springer.
- Pięta-Kanurska, M. (2017). Wehikuły rozwoju współczesnych miast. Wyzwania dla Wrocławia. *Studia KPZK PAN*, 177, 182-202.
- Prus, B., Antolak, M., Bartoszczuk, W., Bernaciak, A., Jopek, D., Majewska, A., ... i Szumigała, P. (2015). *Problemy kształtowania ładu przestrzennego*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie.



- Revko, A., Butko, M. i Popelo, O. (2020). Methodology for assessing the influence of cultural infrastructure on regional development in Poland and Ukraine. *Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe*, 23(2), 21-39.
- Ringenson, T., Eriksson, E., Börjesson Rivera, M. i Wangel, J. (2017). The limits of the smart sustainable city. W: B. A. Nardi i B. Tomlinson (Eds.), *Proceedings of the 2017 Workshop on Computing within Limits LIMITS 2017, Santa Barbara, California, USA, June 22-24, 2017* (s. 3-9). New York: ACM. <https://doi.org/10.1145/3080556.3080559>
- Rose, J. F. P. (2019). *Dobrze nastrojone miasto. Czego współczesna nauka, prądawne cywilizacje i ludzka natura mogą nas nauczyć o przyszłości życia w miastach*. Kraków: Karakter.
- Rzeńca, A. (2016). Zrównoważony rozwój miast. W: A. Rzeńca (red.), *EkoMiasto# Środowisko. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta* (s. 49-62). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Schipper, R. P. J. i Silvius, A. J. (2018). Characteristics of smart sustainable city development: Implications for project management. *Smart Cities*, 1(1), 75-97.
- Sikora-Fernandez, D. (2013). Koncepcja „smart city” w założeniach polityki rozwoju miasta – polska perspektywa. *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica*, 290, 83-95.
- Sobol, A. (2017). Inteligentne miasta versus zrównoważone miasta. *Studia Ekonomiczne*, 320, 75-86.
- Stangel, M. (2013). *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*. Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
- Starowicz, W. (2011). Zarządzanie mobilnością wyzwaniem polskich miast. *Transport Miejski i Regionalny*, 1, 42-47.
- Stawasz, D., Sikora-Fernandez, D. i Turała, M. (2012). Koncepcja smart city jako wyznacznik podejmowania decyzji związanych z funkcjonowaniem i rozwojem miasta. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 721(29), 97-109.
- Sztando, A. (2017). Ponadlokalna perspektywa zarządzania strategicznego rozwojem lokalnym na przykładzie małych miast. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Szymańska, D. i Korolko, M. (2015). *Inteligentne miasta: Idea, koncepcje i wdrożenia*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Śleszyński, P. (2018a). Społeczno-ekonomiczne skutki chaosu przestrzennego dla osadnictwa i struktury funkcjonalnej terenów. *Studia KPZK PAN*, 182(2), 29-80.
- Śleszyński, P. (2018b). Wydatki związane z infrastrukturą techniczną. *Studia KPZK PAN*, 182(2), 196-228.
- Śleszyński, P., Markowski, T. i Kowalewski, A. (2018). Kryzys gospodarki przestrzennej i urbanistyki. *Studia KPZK PAN*, 182(3), 29-74.
- Twardzik, M. (2017). Wyzwania rozwojowe dla małych miast w Polsce – przegląd wybranych koncepcji. *Studia Ekonomiczne*, 327, 65-77.
- Weltrowska, J. i Kisiała, W. (2014). Obszary koncentracji ubóstwa w strukturze przestrzennej miasta (na przykładzie Poznania). *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, (331), 235-245.