



Małgorzata Twardzik

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
Wydział Ekonomii
Katedra Gospodarki Przestrzennej i Środowiskowej
malgorzata.twardzik@ue.katowice.pl

WYZWANIA ROZWOJOWE DLA MAŁYCH MIAST W POLSCE – PRZEGLĄD WYBRANYCH KONCEPCJI

Streszczenie: Współczesny kształt i przestrzeń polskich miast cechuje duża dynamika zmian. Wśród podstawowych problemów współczesnych miast, w tym również małych miast w Polsce, powszechnie wymienia się zjawisko żywiolowej suburbanizacji, definiowane jako sukcesywne, niekontrolowane anektowanie coraz to nowych terenów pod zabudowę jednorodziną. Z uwagi na szereg negatywnych konsekwencji, należy dążyć do jego ograniczenia. Jedną z ostatnio pojawiających się propozycji przeciwdziałania niekontrolowanej suburbanizacji jest tzw. idea miasta zwartego w połączeniu z elementami ekologii. Koncepcja miasta zwartego może być dla wielu małych miast w Polsce skutecznym sposobem poprawiania przestrzennej oraz funkcjonalnej organizacji ośrodka, a także wyrazem racjonalnego wykorzystywania lokalnych zasobów.

Słowa kluczowe: małe miasto, koncepcje urbanistyczne, miasto zwarte, rozwój zrównoważony.

JEL Classification: R11, R12.

Wprowadzenie

Przestrzeń jest punktem odniesienia dla społeczno-gospodarczej działalności człowieka. Zachodzące zmiany demograficzne, funkcjonalne i przestrzenne w miejskich strukturach są efektem wielu procesów zachodzących w gospodarce i społeczeństwie nowoczesnego świata. Jednym z nich są procesy globalizacji będące skutkiem postępu gospodarczego, technologicznego, technicznego i informatycznego. Istotny wpływ mają także zewnętrzne uwarunkowania polityczne, społeczne i kulturowe. Procesy i przemiany związane z postępującą globalizacją, rosnącą konkurencją między regionami i miastami mobilizują do

poszukiwania nowych lub modyfikacji tradycyjnych koncepcji rozwoju ośrodków miejskich. Zmiany funkcjonalno-przestrzenne dotyczą głównie miast dużych i średnich, a także coraz częściej małych miast położonych w strefach oddziaływania dużych ośrodków miejskich. Z jednej strony można obserwować kurczenie się miast mniej atrakcyjnych inwestycyjnie, postindustrialnych, borykających się z problemem rynku pracy, dostępności komunikacyjnej lub niskiej jakości życia mieszkańców, z kolei duże ośrodki mają problemy demograficzne, przyrodnicze oraz przestrzenne, takie jak postępująca suburbanizacja czy degradacja śródmieść. Rozlewanie się miast dotyczy też małych ośrodków, zwłaszcza tych, które pełnią funkcję zaplecza mieszkaniowego dla dużego miasta.

Niekontrolowany rozwój przestrzenny małych miast prowadzi do nadmiernego i nieracjonalnego wykorzystywania zasobów przestrzennych, nierzadko do degradacji przyrodniczej i rosnących kosztów funkcjonowania miasta. Alternatywą dla rozlewania się małych miast jest idea miasta zwartego, kompaktowego – trend wpisujący się doskonale w nowy urbanizm¹. W nurt ten wpisują się także inne koncepcje, takie jak koncepcja nowych przedmieść, miasto oszczędne czy miasto zielone (ekomiasta), inteligentne (*smart city*) czy powolne miasta (*cittaslow*). Racjonalność wykorzystywania zasobów przestrzennych staje się współcześnie jedną z naczelnych zasad w planowaniu miast [Paszowski, 2014]. Małe miasto może być dobrym przykładem dobrych praktyk planistycznych, miejscem wysokiej jakości życia oraz przyjaznym środowiskowo. Celem artykułu jest przedstawienie aktualnych koncepcji przestrzennego rozwoju dla małych miast w Polsce.

1. Zmiany w użytkowaniu przestrzeni małych miast – koncepcja miasta zwartego

Wraz z końcem fascynacji epoką modernizmu skończył się pewien etap w historii urbanistyki. Nastąpił początek tego, co nazywamy współczesnym planowaniem miast, który swoje podłoże odnajduje w krytyce zjawisk i procesów

¹ Nowy urbanizm to kierunek myślenia, w którym dąży się do tworzenia lokalnych wspólnot sąsiedzkich o przyjaznym środowisku urbanistycznym, ekonomicznym, społecznym i przyrodniczym, gdzie tworzy się poczucie lokalnej społeczności, lepiej wykorzystana jest infrastruktura, a poprzez skracanie drogi do pracy i rozwój czystej i sprawnej komunikacji publicznej następuje zmniejszenie obciążenia środowiska naturalnego. Przemieszczenie funkcji to często podstawowe założenie przy tworzeniu nowych dzielnic miast, a także kierunek rewitalizacji śródmieść i zdegradowanych dzielnic. Idee te zostały zawarte w Karcie Nowego Urbanizmu, podpisanej w 1996 r. Karta określa zasady planowania i rozwoju miast od skali regionu, przez miasto po dzielnicę, a także wytyczne urbanistyczne do harmonijnego. Szerzej na temat [Karta Nowej Urbanistyki, 2005].

rozwojowych ostatnich kilkudziesięciu lat [Kostrzewska, 2013]. Do najbardziej pożądaných w małych miastach należy koncepcja „miasta zwarteego” – powiązana z nurtem Nowego Urbanizmu, oraz idea „miasta zielonego” – związana z podejściem postmodernizmu. Obie idee proponują odmienne podejścia do zagospodarowania przestrzeni miejskiej. Równolegle rozwijają się inne, uzupełniające podejścia do rozwoju miasta, opierające się zarówno na budowaniu relacji pomiędzy człowiekiem i otaczającym go środowiskiem, jak i na stylu życia mieszkańców miast. Do tych pierwszych należy przykład *Smart Growth*, nawiązujący do równoważenia potrzeb ludzi i środowiska przyrodniczego dzięki użyciu narzędzi partycypacyjnych a wśród koncepcji nawiązujących do stylu życia mieszkańców jest idea miasta powolnego (ang. *Slow City*) [Kostrzewska, 2013]. Najczęściej pojawiająca się koncepcja miasta zwarteego tzw. *compact city* leży u podstaw myślenia o potrzebie stworzenia zwarteego systemu miejskiego opartego o rozwój zrównoważony. W zamyśle *compact city* jest doskonałą alternatywą dla postępującego rozlewania się miast, a do głównych założeń koncepcji zalicza się [Arbury, 2005]:

- zwiększoną intensywność zabudowy,
- unikanie monofunkcyjności terenów,
- bazowanie na efektywnym transporcie publicznym.

Idea miasta zwarteego jest zatem ukierunkowana na niwelowanie lub możliwe zmniejszenie negatywnych skutków odczuwanych na terenach miejskich. Chodzi tu przede wszystkim o ujemny wpływ na sferę społeczną, gospodarczą i środowiskową, który niejednokrotnie pociąga za sobą zjawisko nadmiernego rozrostu miasta. Inwestycja w publiczny transport, zachęcanie społeczeństwa do poruszania się rowerem czy pieszo w znaczącym stopniu może przełożyć się na redukcję użytkowania prywatnych samochodów, co wpłynie pozytywnie na jakość środowiska oraz sposób użytkowania miasta i aktywność mieszkańców.

M. Neuman w swojej pracy *The Compact City Fallacy* [2005], powołując się na liczne dane empiryczne, poszukiwał odpowiedzi na pytanie: czy miasta zwarte są miastami zrównoważonymi? Na podstawie przeglądu literatury opracował listę czternastu cech charakterystycznych miasta zwarteego, do których zaliczył kolejno:

- wysoką gęstość zamieszkania i zatrudnienia,
- łączenie różnych sposobów użytkowania gruntów,
- wzrost interakcji społecznych i gospodarczych,
- ciągłość struktury przestrzennej,
- kontrolowany rozwój miejski, wyznaczony czytelnymi granicami,
- infrastrukturę miejską, przede wszystkim sieci wodociągowe i kanalizacyjne

oraz

- transport multimodalny,
- wysoki stopień dostępności: w skali lokalnej/regionalnej,
- wysoko rozwinięty system połączeń ulicznych (wewnętrznych/zewnętrznych), obejmujący chodniki i ścieżki rowerowe,
- wysoki stopień pokrycia powierzchnią nieprzepuszczalną,
- niski wskaźnik przestrzeni otwartych,
- jednolitą lub ściśle skoordynowaną kontrolę planowania zagospodarowania terenu,
- wystarczający budżet na finansowanie obiektów i infrastruktury miejskiej.

Odnosząc się do prezentowanych przez M. Neumana [2005] cech miasta zwartego, należy zauważyć, że wiele z nich jest sprzecznych z ideą *sustainable city* (np. wysoki wskaźnik powierzchni nieprzepuszczalnych i niski wskaźnik przestrzeni otwartych).

Kluczowe cechy miasta zwartego stanowiły również przedmiot badań prowadzonych w ramach projektu OECD. W raporcie *Compact City Policies: A Comparative Assessment* [2012] zostały wyróżnione następujące cechy charakterystyczne: gęstość oraz sąsiedztwo, systemy transportu publicznego łączące tereny miejskie i dostęp do lokalnych usług oraz miejsc pracy. Wyróżnione cechy stanowią ogólniki i mogą być odnoszone do wielu innych koncepcji miasta.

W polskiej literaturze także można odnaleźć informacje na temat idei miasta zwartego, w tym jej głównych założeń. M. Stangel [2013] jako najpopularniejsze cechy zwartych struktur miejskich wymienia: koncentrację i gęstość, policentryczną strukturę urbanistyczną, łączenie różnych funkcji wraz z zapewnieniem dostępu do funkcji usługowych, kształtowanie jednostek sąsiedzkich o określonej specyfice, rozwinięty system transportu, obejmujący komunikację publiczną, jak również pieszą i rowerową oraz dostęp do wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Wykaz cech miasta zwartego zaproponowany przez autora nie konkretyzuje wytycznych szczegółowych, jest jedynie rozwinięciem ogólnych kryteriów wskazywanych w literaturze przedmiotu.

Rozpatrując ideę intensyfikacji zabudowy miasta warto zauważyć, że nie ma ona jedynie przeciwdziałać zjawisku nadmiernego rozrostu obszaru miejskiego lecz także niwelować wiele innych problemów. Skupienie zabudowy wraz z organizacją sprawnego systemu komunikacji miejskiej może przyczynić się do znacznego zmniejszenia zużycia prywatnych środków transportu, a co za tym idzie generować korzyści ekonomiczne (oszczędność czasu i pieniędzy) dla mieszkańców i użytkowników miasta. Pomimo wielu zalet prezentowanego rozwiązania jednoznaczna ocena idei *compact city* nie jest możliwa. Chociaż

sama koncepcja miasta zwartej ma wiele zalet, to jej konstrukcja jest dość skomplikowana. Przede wszystkim wprowadzenie rozwiązań do już istniejących małych miast wymaga dużych nakładów finansowych, zmian organizacyjnych w zakresie użytkowania przestrzeni i dystrybucji funkcji. Niejednokrotne przeprojektowywanie oraz przebudowa już istniejącej infrastruktury oraz obiektów to koszty, na które niewiele małych miast może sobie pozwolić.

2. Zmiany w użytkowaniu przestrzeni małych miast – koncepcja „miasta zielonego”

Idea miasta zielonego jest kolejną z możliwych koncepcji rozwoju małych miast w Polsce. Niewątpliwie jest to projekt w opozycji do koncepcji miasta zwartej. W tym przypadku istotna jest właściwa proporcja obszarów zabudowanych do przestrzeni zielonych. Istota miasta zielonego to alternatywna propozycja rozwoju urbanistycznego, równomiernie rozproszonego, dającego efekt miasta – parku. Miasta zielone z założenia mają oferować wysoki standard życia, gdzie dostęp do terenów biologicznie czynnych jest w zasięgu dojścia mieszkańców [Szulczewska, 2002]. Za warunek konieczny prawidłowego funkcjonowania miast wypełnionych „płatami” zieleni uznaje się wzajemną łączność wszystkich elementów systemu. Co więcej, wskazuje się też na konieczność wykreowania połączeń pomiędzy podobnymi strukturami, zlokalizowanymi na zewnątrz miasta. S. Lehmann [2010] zaproponował piętnaście zasad kształtowania przestrzeni miejskiej w mieście zielonym, do których zaliczył:

- Klimat i kontekst – miasto dopasowane do lokalnych warunków klimatycznych, a także uwarunkowań lokalizacyjnych, w tym najbliższego otoczenia, wpływających na mikroklimat.
- Wykorzystywanie energii odnawialnej i ograniczenie emisji dwutlenku węgla, w tym samowystarczalność energetyczna, zdecentralizowane źródła energii oraz lokalne wytwarzanie energii, a także redukcja emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza.
- Ograniczenie generowanych w mieście odpadów – m.in. sortowanie odpadów, recycling, a docelowo ich przetwarzanie i funkcjonowanie miasta oparte na „zamkniętej pętli” surowcowej.
- Gospodarka wodą – jakość wody, zarządzanie zasobami wodnymi, zmniejszone zużycie, magazynowanie deszczówki.
- Krajobraz, ogrody i bioróżnorodność – miasto zintegrowane z krajobrazem, ciągi ekologiczne w mieście, zielone dachy; maksymalizacja i ochrona bioróżnorodności; ochrona lokalnego krajobrazu i ekosystemów; minimalizacja efektów „miejskiej wyspy ciepła” m.in. poprzez pokrycie budynków roślin-

nością; maksymalizacja powierzchni zadrzewionej, pasy zieleni wokół przestrzeni zurbanizowanej; „zielone nawierzchnie” parkingów i podjazdów; a także „miejskie rolnictwo”.

- Zrównoważony transport i dobra przestrzeń publiczna – miasto zrównoważonej mobilności opartej na redukcji potrzeb transportowych i niskoemisyjnym transporcie publicznym (lekka kolej, tramwaj, publiczne rowery); sieć przestrzeni publicznych, zapewniająca przestrzenną spójność miasta; integracja ruchu pieszego i rowerowego oraz tworzenie przyjaznej dla tych form transportu przestrzeni; zintegrowany i zoptymalizowany (pod względem udziału różnych form transportu) system transportu zbiorowego i ekologicznego transportu indywidualnego; koncentracja intensywność zabudowy wokół węzłów komunikacyjnych. Miasto zwarte i policentryczne; rozwój zorientowany na transport publiczny przez gęstość, zróżnicowanie funkcji i skupienie lokalnych centrów przy multimodalnych węzłach przesiadkowych. Dobra przestrzeń publiczna, która generuje korzyści społeczne, przestrzenne i ekonomiczne.
- Ekologiczne materiały budowlane, w tym przede wszystkim wytwarzane lokalnie, takie jak wykorzystywane są w lokalnej tradycji budowlanej, które mają mniejszą „energię wbudowaną” (co oznacza energię potrzebną do ich produkcji, magazynowania, transportu, recyklingu itp.). Lehmann wymienia tu także innowacyjność w budownictwie, w tym możliwości stosowania prefabrykowanych elementów budynków.
- Intensywność zabudowy, w tym dogęszczanie i podnoszenie standardu istniejących dzielnic. Różnicowanie funkcji zabudowy, wzbogacanie istniejących kwartałów nowymi funkcjami, rewitalizacja, reurbanizacja, zwarta zabudowa, rozwój zabudowy raczej w pionie niż w poziomie; minimalizacja wpływu zabudowy na tereny przyrodnicze i rolnicze; tworzenie quasi-samowystarczalnych jednostek sąsiedzkich; powtórne wykorzystanie (rewitalizacja) zdegradowanych terenów i obiektów – co wpisuje się w koncepcję miasta zwartego.
- „Zielone budownictwo” i dzielnice – projektowanie zgodnie z zasadami budownictwa ekologicznego – zielona architektura; implementacja technologii indywidualnego wykorzystania energii słonecznej w budynkach.
- Zdrowe społeczności lokalne, jakość życia i zróżnicowanie obszarów miejskich. Przemieszanie różnych funkcji, w tym lokalna dostępność usług i miejsc pracy, ale także przemieszanie różnych rodzajów i standardów miejsc zamieszkania. Zwiększenie dostępności dla różnych grup społecznych, o różnych dochodach, wieku, statusie społecznym; zróżnicowanie zabudowy mieszkalnej w obrębie jednostki sąsiedzkiej, pod względem własności i standardu; unikanie monofunkcyjnych projektów i segregacji poziomej

funkcji, generujących potrzebę dodatkowych podróży; elastyczne kształtowanie zabudowy, umożliwiające przyszłe zmiany funkcji.

- Lokalna żywność i krótkie łańcuchy zaopatrzenia – lokalne żywność i zaopatrzenie; wykorzystanie powierzchni dachów pod ogrody (w tym indywidualną uprawę np. warzyw); umożliwienie kompostowania odpadów organicznych; recykling opakowań.
- Dziedzictwo kulturowe związane z lokalną tożsamością miejsca. Zachowanie i wzmacnianie lokalnej oraz regionalnej tożsamości; zachowanie i tworzenie silnej tożsamości miejsc; ścisłe dopasowanie do unikatowego położenia i przestrzeni geograficznej dzielnicy oraz miasta; architektura i design miasta dopasowane do jego specyfiki materiałowej, historii i potrzeb mieszkańców.
- Zarządzanie i przywództwo – wykorzystywanie najlepszych praktyk zarządzania publicznego; władze publiczne zapewniające poparcie polityczne dla wizji zrównoważonego rozwoju miasta; zapewniona szeroka partycypacja społeczna i równoważenie potrzeb wszystkich interesariuszy, co determinuje uspołecznione procesy zarządzania strategicznego.
- Edukacja, badania i wiedza – miasto jako miejsce koncentracji instytucji, w których wiedza jest gromadzona, przetwarzana i upowszechniana, miasto pośredniczące w upowszechnianiu wiedzy dotyczącej zrównoważonego rozwoju; interdyscyplinarne podejście do kształtowania miasta.
- Strategia zrównoważonego rozwoju w procesie rozwoju miasta.

Zestaw cech miasta zielonego wydaje się być idealnym przepisem na rozwój, a nawet sukces małego miasta, oferującego wygodną i funkcjonalną przestrzeń, warunki środowiskowe, dostępność lokalnych dóbr i usług, sprawną komunikację i wysokiej jakości przestrzeń publiczną. Dodatkowym argumentem jest nowoczesne budownictwo ekologiczne, racjonalne wykorzystanie zasobów naturalnych, sprawne zarządzanie miastem przy współdziałaniu mieszkańców. Małe miasta w Polsce mogłyby wykorzystać swój ogromny potencjał miejsca, walorów kulturowych i historycznych, a także bliskość otaczających je terenów wiejskich jako rynków produkcji żywności ekologicznej. Małe miasta w Europie Zachodniej, np. we Francji, funkcjonują w ten sposób i z powodzeniem rozwijają swój potencjał zarówno gospodarczy, jak też społeczny, a walory środowiskowe i ekologiczne są niekwestionowanym zasobem ich portfolio. Polskie małe miasta, zwłaszcza te położone w północno-wschodniej części kraju, mają do wykorzystania naturalny krajobraz, walory środowiskowe oraz bliskość terenów wiejskich, skąd mogą czerpać produkty żywnościowe najwyższej jakości. Wybór „zielonej koncepcji rozwoju” wydaje się dla nich naturalnym sposobem sprawnego funkcjonowania.

3. Małe miasto *Slow City*?

Coraz częściej małe miasta kojarzone są z lokalnością, spokojem a nawet prowincjonalnością. Koncepcja *Slow City* wykorzystuje to co najlepsze w lokalnym środowisku małego miasta, w jego najbliższym otoczeniu – a prowincjonalny spokój staje się jego wielką zaletą. Ruch *Slow City* powstał we Włoszech w 1999 r., a nazwa samej organizacji promującej koncepcję na całym świecie (*Cittaslow*) nawiązuje do włoskiego słowa „*citta*” (w tłumaczeniu „miasto”). Tak więc tłem dla koncepcji zarządzania miastem w duchu *Slow* nie pozostaje kontekst urbanistyczny, a społeczno-kulturowy. Ruch *Slow* to przeciwstawienie się współczesnym tendencjom do szybkiego tempa zmian i nadmiernego rozwoju cywilizacyjnego, pociągającego za sobą procesy globalizacji, industrializacji i urbanizacji. Głównym zarzutem w stosunku do zastanej rzeczywistości pozostaje brak oparcia we względnie „stałych” wartościach, takich jak rodzina, tradycja, przywiązanie do miejsca zamieszkania i relacje międzyludzkie. Idea *Slow* dotyczy wszystkich sfer życia – zarówno prywatnego, jak i publicznego. Filozofia ta opiera się na przywróceniu równowagi funkcjonowania człowieka do czasu i miejsca w którym żyje. Ideą ruchu jest umożliwienie lub zacieśnianie relacji międzyludzkich oraz budowanie więzi człowiek-przestrzeń. Wbrew wielu przekonaniom, idea *Slow* nie promuje odrzucania współczesnych osiągnięć technologicznych, ani zaniechania rozwoju gospodarczego [Gruszecka-Tieśluk, 2013].

Koncepcja „miast powolnych” opiera się na podstawowej wartości, jaką jest społeczne funkcjonowanie człowieka w danym miejscu, wspieranie odrębności lokalnej i podkreślanie wartości miejsca – co znajduje odbicie w wielu aspektach urbanistyki i planowania. Z założeń koncepcji *cittaslow* miasta mają wspierać lokalne gałęzie gospodarki, których produkty podkreślają odrębność regionu, lokalnych producentów, animatorów kultury, gastronomii, turystyki i rekreacji. Lokalność produktów, kuchni, wyrobów rzemieślniczych a nawet architektury odczuwalna jest w przestrzeni miejskiej. Ze względu na wpływ aspektów środowiskowych na jakość życia mieszkańców, w miastach typu „slow” promuje się architekturą przyjazną środowisku (ang. *eco-friendly architecture*). Mowa tu o budynkach pasywnych i energooszczędnych. Promowane jest wykorzystywanie alternatywnych źródeł energii oraz budowanie bliskiej relacji człowieka z terenami zielonymi. *Slow city* to miasto bogate w zielone przestrzenie, które mają na celu likwidację negatywnych efektów życia w mieście. Założenie idei *slow* dotyczące budowy relacji międzyludzkich przekłada się na tworzenie nowych, wysokiej jakości przestrzeni publicznych, w których mieszkańcy miasta będą chcieli spędzać czas wolny. Z kolei alternatywą dla

transportu indywidualnego w „mieście powolnym” jest rozbudowana sieć ścieżek pieszych oraz dróg rowerowych, dopełniona przez sprawny transport publiczny. Takie rozwiązania sprzyjają mobilności mieszkańców, jednak nie wpływają negatywnie na jakość powietrza i poziom hałasu na zamieszkiwanym terenie [Mayer i Knox 2010].

Kontekst społeczno-kulturowy ma silny wpływ na urbanistyczny kształt ośrodków miejskich tworzonych według idei *Cittaslow*. Miasta małe są idealnym-naturalnym kandydatem dla tej koncepcji, gdyż spełniają jej podstawowe kryteria. To właśnie małe ośrodki mogą być spokojnym miejscem życia, oferującym lokalność, klimat miejsc, bliskie więzi społeczne i gospodarcze. Polskie przykłady małych miast wspierających ideę *Cittaslow* zdają się potwierdzać tę tezę, czego dowodem jest rosnące zainteresowanie turystów oraz zaangażowanie mieszkańców, grup inicjatywnych i lokalnych władz.

Podsumowanie

Przedstawione koncepcje urbanistyczne mogą być wykorzystane w planowaniu i projektowaniu przestrzeni małych miast w Polsce w całości lub tylko w części, mogą być wykorzystane ich wspólne cechy w większym lub mniejszym stopniu w zależności od możliwości, lokalnych potrzeb i oczekiwań. Do wspólnych cech koncepcji miasta zwarte, zielone i powolnego należą:

- przemieszanie (integracja) funkcji,
- wysoka jakość życia mieszkańców,
- duża dostępność przestrzeni publicznych,
- równomierny, łatwy dostęp do przestrzeni biologicznie czynnych,
- wspieranie rozwoju nowych technologii energo- i wodooszczędnych,
- wysoka jakość środowiska,
- usprawnienie systemu transportowego.

Przemieszanie funkcji ma na celu odejście od charakterystycznych dla ery industrialnej stref monofunkcyjnych w mieście oraz ułatwienie poruszania się zwłaszcza w godzinach szczytu. Równoczesne wyjazdy do pracy i powroty mieszkańców monofunkcyjnych osiedli mieszkaniowych i miast-sypialni odbijają się ujemnie na jakości życia społeczności. Zapewnienie równomiernego dostępu do atrakcyjnych przestrzeni publicznych, zieleni urządzonej i terenów otwartych w centrach miast ma stanowić główną kartę przetargową w staraniu się o nowych, potencjalnych mieszkańców lub tych, którzy być może wyprowadzili się z centrum w poszukiwaniu spokoju, relaksu i bliskości natury.

Aktualne planowanie rozwoju urbanistycznego małych miast w Polsce powinno zmierzać w kierunku większej gęstości i intensywności zabudowy oraz koncentracji funkcji strategicznych, na terenach ścisłych centrów. Miasta kompaktowe są projektowane dla zasięgu pieszego użytkownika i zachęcają do korzystania z łatwo dostępnych atrakcji w otoczeniu. Zwiększenie intensywności zabudowy nie musi wcale oznaczać obniżenia jakości życia [Montgomery, 2015]. Możliwa jest harmonia oraz współdziałanie przestrzeni zurbanizowanej ze środowiskiem przyrodniczym. Jednym z elementarnych założeń zrównoważonego rozwoju przestrzennego miast jest regenerowanie i ponowne użytkowanie obszarów zurbanizowanych, projektowanie i planowanie różnych struktur zieleni, optymalnej gęstości zabudowy, jak też promowanie mieszanych funkcji. Zmniejszanie bądź niwelowanie odległości między poszczególnymi funkcjami zwiększa ich dostępność i wydajność. Odpowiednia skala zabudowy, dopasowana do potrzeb pieszego, daje możliwość kreowania prawidłowych więzi społecznych pomiędzy obywatelami. Systemy terenów zielonych uzupełniają strukturę urbanistyczną oraz zapewniają – tak potrzebną w miastach wentylację i zaplecze rekreacyjne, mają funkcję przewietrzania miast oraz wypoczynku.

Architekci, urbaniści, projektanci, władze i inni decydenci coraz częściej kierują się w projektowaniu małych miast koncepcją miast zwartych. Najważniejszym kierunkiem działań w projektowaniu i budowie miast kompaktowych jest redukcja rozlewania się suburbiów oraz promowanie zbiorowego transportu. Ważnym elementem jest też koncentrowanie rozwoju miejskich funkcji aby sąsiadowały z węzłami transportu publicznego.

Pierwszym w Polsce projektem zrównoważonego rozwoju, łączącym cechy miasta zwartego, zielonego oraz powolnego (spokojnego) który powstał od podstaw jest Siewierz-Jeziorna w województwie śląskim nad Zalewem Przeczycko-Siewierskim. Siewierz-Jeziorna jest pierwszym projektem miejskim, gdzie zasady zrównoważonej urbanistyki zostały wprowadzone w pełnym zakresie. Dzielnica, która została zaprojektowana jako przemyślana przestrzeń, wpasowana w otoczenie, przyjazna ludziom oraz wychodząca naprzeciw potrzebom, jest efektem pracy znanych na świecie urbanistów, władz samorządowych Siewierza i przedstawicieli społeczności lokalnej. Już dziś miasto nazywane jest idealnym, nie tylko ze względu na walory estetyczne – ale przede wszystkim z uwagi na funkcjonalność, skalę, dostępność dóbr i usług, warunki komunikacyjne i otoczenie. Na 120 hektarach terenu powstały budynki jedno- i wielorodzinne, nieprzekraczające III kondygnacji, mieszkańcy mają dostęp do: sklepów, restauracji, kliniki medycznej oraz szkoły – zlokalizowanych tak, aby wszędzie można było dotrzeć pieszo w ciągu 5 minut. Projektanci nie zapomnieli o ludziach ak-

tywnych fizycznie oraz tych, dla których liczą się tereny zielone – w obrębie Eko-Miasteczka znajduje się park o powierzchni ponad 16 ha, z licznymi placami zabaw oraz boiskami sportowymi. Dodatkowym atutem będzie wysokiej klasy hotel oraz marina, które są w trakcie realizacji. Ważnym elementem koncepcji są proekologiczne rozwiązania techniczne. Podziemny zbiornik magazynuje oraz oczyszcza wody opadowe i roztopowe, a rezerwy są wykorzystywane w celu nawadniania terenów zielonych. Twórcy pomyśleli również nad rozwiązaniami z zakresu energetyki. W zabudowie wielorodzinnej utworzono zintegrowany system źródeł ciepła. Domy jednorodzinne mają możliwość korzystania m.in. z gruntowej pompy ciepła oraz powietrznej pompy ciepła dla celów grzewczych, ponadto zmaksymalizowano wykorzystanie promieni słonecznych dzięki odpowiedniemu usytuowaniu domów względem stron świata, co pozwoliło ograniczyć wydatki związane z oświetleniem i ogrzewaniem pomieszczeń. W trakcie tworzenia Eko-Miasteczka korzystano głównie z lokalnych, naturalnych materiałów. Przykład Siewierza-Jeziornej potwierdza słuszność wskazanych kierunków i rozwiązań urbanistycznych w procesie kształtowania przestrzeni małych miast, które przechodzą obecnie procesy modernizacji, rewitalizacji oraz transformacji gospodarczej, społecznej i przestrzennej.

Reasumując, potrzeba racjonalnego gospodarowania przestrzenią jest szczególnie istotna w odniesieniu do współczesnej sytuacji małych miast w Polsce. Podczas gdy dokumenty polityczne i strategiczne postulują zrównoważony rozwój miast, rzeczywistość powstającej zabudowy jest często z tym sprzeczna. O ile ekologiczne rozwiązania materiałowe itp. zdobywają powoli popularność, to zaniedbywana jest podstawowa sprawa tworzenia zrównoważonej struktury miejskiej promującej zdrowy i mniej obciążający dla środowiska tryb życia mieszkańców, redukującej potrzeby transportowe i promującej komunikację pieszą, rowerową i publiczną. Małe miasta mają szansę na umiejętne wykorzystanie aktualnych koncepcji planistycznych wykorzystywanych z powodzeniem w Europie Zachodniej. Tworzenie zwartych struktur urbanistycznych uwzględniających założenia ekologiczne, dopasowanych do lokalnych potrzeb może prowadzić do osiągnięcia modelu miasta szczęśliwego, o którym pisze Ch. Montgomery. Recepta jest według autora dość prosta, sporządzona na podstawie spostrzeżeń filozofów, psychologów, badaczy ludzkiego mózgu i specjalistów z dziedziny ekonomii szczęścia. Miasto staje się szczęśliwym, kiedy zaspokoi podstawowe potrzeby każdego człowieka w zakresie pożywienia, bezpieczeństwa i dachu nad głową. Ponadto powinno ono starać się maksymalizować radość oraz minimalizować niedolę, dbać o zdrowie, zamiast wywoływać choroby, oferować prawdziwą swobodę życia, poruszania się i kreowania oraz

kształtowania własnego życia w sposób, jaki uznaje się za stosowny, umacniać odporność na wstrząsy środowiskowe czy ekonomiczne, sprawiedliwie i uczciwie rozporządzać między swych mieszkańców przestrzeń, możliwości przemieszczania się, dostępne usługi, radości, a także niewygody i koszty, umożliwiać budowanie oraz umacnianie nadających życiu sens oraz znaczenie więzi pomiędzy rodzinami, przyjaciółmi i osobami nieznanymi; tego rodzaju więzi, które są najwspanialszym osiągnięciem, a jednocześnie największym kapitałem każdego miasta oraz sprostać wielkim wyzwaniom dzisiejszych czasów [Montgomery, 2015]. Można więc przyjąć, że jest to gotowa recepta na sukces dla małych miast w Polsce, czego dobrą praktyką jest przykład Siewierza-Jeziornej.

Literatura

- Arbury J. (2005), *From Urban Sprawl to Compact City – an Analysis of Urban Growth Management in Auckland*, Geography and Environment Science, University of Auckland, Auckland.
- Compact City Policies: A Comparative Assessment* (2012), OECD Green Growth Studies, Brussels, <http://www.oecd.org/greengrowth/compact-city-policies> (dostęp: 12.02.2015).
- Gruszecka-Tieśluk A. (2013), *Sieć Cittaslow – strategią rozwoju małych miast w Polsce?* [w:] K. Heffner, M. Twardzik (red.), *Nowoczesne instrumenty polityki rozwoju lokalnego – zastosowanie i efekty w małych miastach*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Katowice, s. 383-393.
- Karta Nowej Urbanistyki* (2005), tłum. P. Chojnowski, G. Chojnowski, M.M. Myciel-ski, „Magazyn Urbanista”, nr 6, s. 8-10.
- Kostrzevska M. (2013), *Miasto europejskie na przestrzeni dziejów: wybrane przykłady*, Akapit-DTP, Gdańsk.
- Lehmann S. (2010), *Green Urbanism: Formulating a Series of Holistic Principles*, „S.A.P.I.E.N.S”, Vol. 3, No. 2, <http://sapiens.revues.org/1057> (dostęp: 12.02.2015).
- Mayer H., Knox P. (2010), *Small-Town Sustainability: Prospects in the Second Modernity*, „European Planning Studies”, Vol. 18, Iss. 10, s. 1545-1565.
- Montgomery Ch. (2015), *Miasto szczęśliwe*, Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków.
- Neuman M. (2005), *The Compact City Fallacy*, „Journal of Planning Education and Research”, Vol. 25, No. 1, s. 11-26, http://courses.washington.edu/gmforum/Readings/Neuman_CC%20Fallacy (dostęp: 12.02.2015).
- Paszkowski Z. (2014), *Tendencje w rozwoju polskiej urbanizacji* [w:] *Przestrzeń życia Polaków*, koordynacja J. Sepioł, SARP, Warszawa, s. 15-34.
- Stangel M. (2013), *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Szulczewska B. (2002), *Teoria ekosystemu w koncepcjach rozwoju miast*, Rozprawy Naukowe i Monografie, s. 251, SGGW, Warszawa.

**SPATIO-FUNCTIONAL CHANGES OF SMALL TOWNS IN THE CONTEXT
OF NEW DEVELOPMENT CHALLENGES**

Summary: Development issues of small towns seem to be now one of the main challenges of spatial planning. An important question is the development of urban areas promoting sustainable lifestyle residents. A positive change in the development tendencies requires both improving national policy, and proper decisions at a local level. Conceptualization of new urbanism though the requirements of sustainable development should give potentially better possibilities and inspiration for activities, which may result in better and more harmonious space around.

Keywords: small town, spatial planning, development of small towns.