

<https://doi.org/10.18778/8220-870-2.12>

Ewa Boryczka*
Agnieszka Rzeńca**
Jakub Zasina***

CZY MIASTA POMOGĄ NAM W OSIĄGNIĘCIU ZIELONEGO ŁADU?



* Dr, Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska, e-mail: ewa.boryczka@uni.lodz.pl, <https://orcid.org/0000-0002-9826-6186>. Zainteresowania badawcze: rewitalizacja, baza ekonomiczna miasta, polityka rozwoju lokalnego, polityka miejska, zarządzanie miastem, partycypacja społeczna.

** Dr, Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska, e-mail: agnieszka.rzenca@uni.lodz.pl, <https://orcid.org/0000-0003-1167-1363>. Zainteresowania badawcze: ekonomia środowiska, zrównoważony rozwój miast, polityka miejska, eko-innowacje, współpraca w ochronie środowiska.

*** Dr, Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska, e-mail: jakub.zasina@uni.lodz.pl, <https://orcid.org/0000-0001-7519-6982>. Zainteresowania badawcze: studentyfikacja, studia miejskie, geografia miast, geografia ekonomiczna, urbanistyka.

Wprowadzenie

Intensyfikacja procesu urbanizacji, czyli powstawania i rozwoju miast, jest jednym z najbardziej jaskrawych zjawisk charakteryzujących zmiany cywilizacyjne w ostatnich dziesięcioleciach. Istotę tych zmian ujmuje Szymańska (2007, s. 8), stwierdzając, że „Ziemia stała się planetą miast”. Przemawia za tym obserwacja, iż z nastaniem XXI wieku po raz pierwszy w historii naszej planety więcej ludzi zamieszkiwało miasta aniżeli wsie. O tym, jak szybko Ziemia nabiera miejskiego oblicza, świadczą dane demograficzne przytaczane przez Burdett, Rode, Groth (2018, s. 10): tylko w latach 2010–2015 populacja mieszkańców miast na świecie zwiększała się każdego roku aż o 77 milionów.

Chociaż miasta stanowią podstawę rozwoju społeczno-gospodarczego współczesnego świata, to jednocześnie odpowiadają za większość globalnej emisji gazów cieplarnianych, wytwarzanych odpadów oraz konsumpcji energii (UN HABITAT, <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>). Warto też zauważyć, że niemal w każdym mieście identyfikuje się obecnie tzw. stres środowiskowy, na który składają się m.in. hałas, miejska wyspa ciepła, zanieczyszczenie światłem, smog czy degradacja przestrzeni. Rodzi to konieczność poszukiwania nowych koncepcji i narzędzi rozwoju miast oraz ich wdrażania, aby ludzkość mogła skutecznie adaptować się do postępujących zmian klimatu (Legutko-Kobus i in., 2020).

Era miast: współczesne oblicze urbanizacji

Urbanizacja zdecydowanie przyspieszyła w ostatnich dekadach, nie jest ona jednak zjawiskiem nowym. Pierwsze osady ludzkie, które można byłoby określić mianem miast, zaczęły powstawać kilka tysięcy lat przed naszą erą (niemniej datowanie tego momentu zależy od rozumienia samego pojęcia miasta; Rose, 2019; Smith, 2019). Jednak od tamtej pory miasta – zasadniczo – nie były dominującą formą osadnictwa (Słodczyk, 2001).

Pierwsze znaczące przyspieszenie urbanizacji nastąpiło dopiero w XIX wieku za sprawą rewolucji przemysłowej (Jewtuchowicz, Sokołowicz, Zasina, 2016), nadając zasadniczy kształt temu, co dziś rozumiemy pod pojęciem miasta. Jak ujmuje to Majer (2014, s. 7), XIX-wieczne powiązanie urbanizacji i industrializacji określiło „[...] ramy miejskiej cywilizacji i kultury, synonimów cywilizacji i kultury w ogóle, wnikać głęboko we wszystkie dziedziny życia i zmieniając je radykalnie”.

Drugie przyspieszenie procesu urbanizacji obserwujemy od połowy XX wieku. Jeszcze w latach 60. odsetek ludności miejskiej w skali świata wynosił nieco ponad 30%. Dziś przekracza już wartość 55% i prognozuje się jego

dalszy wzrost, nawet do poziomu 65% w ciągu kolejnych dwóch dekad (Jewtuchowicz, Sokołowicz, Zasina, 2016). Wzrost ten będzie zachodził w większości regionów świata, choć z różną dynamiką. Do najsilniej zurbanizowanych kontynentów należą od dawna obie Ameryki, Europa oraz Australia i Oceania. Natomiast przyspieszone tempo urbanizacji w ostatnich dekadach było domeną przede wszystkim Azji oraz Afryki i to właśnie procesy zachodzące na tych dwóch kontynentach „scementują” miejskie oblicze świata w wieku XXI. Zarem zjawiskiem nieposiadającym precedensu w historii jest coraz powszechniejsze formowanie się megamiast (*megacities*, fotografia 12.1) o populacjach przekraczających 10 milionów. W latach 70. XX wieku istniały jedynie dwa takie miasta, zaś w roku 2013 już 28 (Nijman, Shin, 2014).



Fotografia 12.1. Megamiasto jest nową formą urbanizacji.
Lokalizacja: São Paulo, Brazylia

Źródło: Jakub Zasina, 2017.

Kierunek współczesnej urbanizacji silnie kontrastuje zatem z tym, jak postrzegano miasta począwszy od XIX wieku, kiedy wkroczyły one na ścieżkę szybkiego wzrostu gospodarczego, demograficznego i przestrzennego. Jak ujmuje to Graham (2016, s. 24–25): „[...] kultura XIX stulecia była

nieustającym atakiem na samą koncepcję miasta – jako czegoś nienaturalnego, zagrażającego, nieopanowanego, siedliska występku, chorób, niebezpieczeństw i zepsucia”. Krótko mówiąc, miasto kojarzono ze „złem” i przeciwstawiano je „dobrej” wsi. W konsekwencji, jeszcze przez większość XX wieku wyobrażenia o przyszłym świecie – i idące w ślad za nimi decyzje polityczne – miały często wyraźnie antyurbanistyczny charakter. Zakładały ograniczanie wzrostu wielkich ośrodków miejskich na korzyść tworzenia większej liczby miast małych i średnich, a także radykalną przebudowę wielkich miast polegającą m.in. na ograniczeniu gęstości zaludnienia (Jacobs, 2014).

Ostatnie dziesięciolecie zmieniły jednak ten stan rzeczy. Wśród naukowców i decydentów nastąpiła ewolucja myślenia o urbanizacji i miastach. „Apokaliptyczne wizje” przekuwa się obecnie w pragmatyczne działania nastawione na usystematyzowanie problemów urbanizacji oraz na ich przewyższanie (Szymańska, 2007). Kryzys miast, zwłaszcza wielkich, został zahamowany, a obawy o ich ostateczny upadek okazały się przedwczesne (Harding, Blokland, 2014). Doświadczenia tego okresu sugerują bowiem, że miasta, jak i sama idea miejskości, zaznały swoistego „odrodzenia” (*urban resurgence*; Storper, Manville, 2006). Miasta dziś nie tylko triumfują, nadając rytm rozwojowi społeczno-gospodarczemu świata (Glaeser, 2012), lecz także stają się kluczowymi arenami prowadzenia polityki klimatycznej i przekuwania jej na konkretne działania (Angelo, Wachsmuth, 2020).

Fenomen miejskości: korzyści urbanizacji

Postępującą urbanizację badacze wyjaśniają tym, że korzyści, które ludzie oraz organizacje osiągają z tytułu koncentracji przestrzennej w miastach, przewyższają niekorzyści wynikające z tej koncentracji (Glaeser, 2012). W tym kontekście używa się m.in. pojęcia korzyści urbanizacji (*urbanisation economies*), przez które rozumie się korzyści osiągane przez użytkowników z tytułu pracy i życia właśnie w miastach (Harding, Blokland, 2014; Sokołowicz, 2015). Za sprawą swej wielkości i różnorodności miasta są bowiem w stanie zaoferować swoim użytkownikom zarówno szerokie rynki pracy (które zabezpieczają mieszkańców przed bezrobociem i ułatwiają im podjęcie pożądanego zajęcia, a pracodawcom pozwalają znajdować lepszych kandydatów), jak i szerokie możliwości edukacji czy spędzania czasu wolnego (za sprawą szerokiej palety usług). Ponadto, dzięki oferowanym przez miasta udogodnieniom transportowym, ich użytkownicy są w stanie korzystać z przytoczonych opcji względnie łatwo, szybko i tanio.

Tym samym miasta doskonale ilustrują fakt, iż jako ludzie jesteśmy od siebie wysoce współzależni. W istocie gospodarczą podstawę urbanizacji stanowi podział pracy pomiędzy ludźmi zajmującymi wspólną przestrzeń, dzięki czemu obecne w niej jednostki mogą się specjalizować w określonej działalności i w rezultacie oferować swoje usługi innym (Jewtuchowicz, Sokołowicz, Zasina, 2016). Mimo tego, wraz z kolejnymi falami postępu technicznego zwykły pojawiać się głosy, że miasta są „przestarzałe”, wieszcząc przy tym ich rychły koniec. Było tak w momencie wynalezienia elektryczności, która miała uwolnić produkcję od konieczności koncentracji przestrzennej w miastach (Jacobs, 2017). W telefonach, a później również w Internecie, widziano szansę na prowadzenie życia i pracę z dala od miast, jednak i ta wizja nie ziściła się na szerszą skalę (Glaeser, 2012; Rykwert, 2013). Podobnie niedawny wybuch pandemii COVID-19 obfitował w spekulacje o ostatecznej ucieczce ludzi z zatłoczonych miast oraz o prowadzeniu życia zawodowego online z odległych lokalizacji, niemniej także te komentarze już dziś wydają się przedwczesne (Florida i in., 2021). A zatem wielowiekowa ciągłość funkcjonowania miast pomimo kolejnych, często rewolucyjnych zmian społecznych, gospodarczych czy technicznych, zdaje się potwierdzać zapotrzebowanie na fizyczną przestrzeń, służącą bezpośrednim interakcjom między ludźmi (fotografia 12.2). Dzięki tej właściwości miasta są miejscami tworzenia nowych idei, wiedzy i umiejętności oraz ich cyrkulacji, co ostatecznie przesądza o wiodącej roli ośrodków miejskich jako motorów rozwoju społeczno-gospodarczego. Jak wskazują bowiem najnowsze statystyki, choć miasta zajmują jedynie 2% powierzchni naszej planety, w ich obrębie wytwarza się aż 70% światowego PKB (UN HABITAT, <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>). Trudno więc wyobrazić sobie przyszłość bez miast.

Bez względu jednak na gospodarczą konieczność istnienia miast, były one zwykle przeciwstawiane naturze i traktowane jako zagrożenie dla środowiska przyrodniczego. Z początkiem lat 80. XX wieku pogląd ten jednak ewoluował. Zaczęto przekonywać, że miasto jest dla planety „najłagodniejszą” formą ludzkiego osadnictwa. Za przekonaniem tym stała argumentacja, iż dzięki oferowanemu przez miasta zagęszczeniu, ich mieszkańcy *per capita* konsumują mniejszą ilość ziemi, energii i wody, a także wytwarzają mniejszą ilość zanieczyszczeń w porównaniu z ludźmi mieszkającymi w rozproszeniu. Miasta o gęstych, zwartych strukturach przestrzennych uznano za pożądany wzorzec urbanizacji. W szerszej perspektywie przyczyniło się to do zmiany postrzegania miast jako takich – z „zagrożeń dla natury” w kierunku „narzędzi sprzyjających naturze” i mogących „ocalić planetę” (Angelo, Wachsmuth, 2020). Warto natomiast pamiętać, że miasta nadal odpowiadają za 70% globalnej emisji gazów cieplarnianych (fotografia 12.4), 70% globalnie wytwarzanych odpadów oraz za ponad

60% globalnej konsumpcji energii (UN HABITAT, <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>). Dlatego nadanie nowego, bardziej zrównoważonego i zielonego oblicza naszej przyszłości nie będzie mogło się obyć bez transformacji samych miast.



Fotografia 12.2. Miasto jest fizyczną przestrzenią, która służy interakcjom między ludźmi. Lokalizacja: Łódź, Polska

Źródło: Jakub Zasina, 2020.

Zwrot ku miastom: Agenda na rzecz rozwoju zrównoważonego

Paradygmat rozwoju zrównoważonego (*sustainable development*), wyznaczony Raportem Brundtland z roku 1987 (*Brundtland Report*), zmienił postrzeganie procesów społeczno-gospodarczych, ich warunków brzegowych (wyczerpywania zasobów, zanieczyszczenia środowiska, energo- i materiałochłonności, kosztów społecznych) oraz ograniczeń i możliwości rozwoju w długim okresie. Stał się również impulsem dla podjęcia szeregu inicjatyw dedykowanym miastom. W Agendzie 21 (*Action Programme – Agenda 21*), przyjętej podczas Szczytu Ziemi w roku 1992

i wyrażającej program wdrażania rozwoju zrównoważonego w życiu lokalnym, jako jeden z celów wskazano „promowanie trwałego i zrównoważonego rozwoju osiedli ludzkich”. Zaczęto wówczas rozwijać ideę miasta zrównoważonego (*sustainable city*), czyli takiego miasta, którego cele gospodarcze nie będą nadrzędne w stosunku do celów społecznych i środowiskowych, a jego rozwój odbywać się będzie z poszanowaniem praw i aspiracji obecnych oraz przyszłych pokoleń.

Równoległe powstawało wiele wytycznych i dokumentów programowych na poziomie europejskim, będących drogowskazami dla miast i ich działań w kierunku oszczędności zasobów, unikania zanieczyszczeń, poprawy jakości życia oraz likwidacji dysproporcji rozwojowych. Były nimi m.in. Europejska Karta Miejska z roku 1992 (*The European Urban Charter*), Karta Aalborg z roku 1994 (*The Aalborg Charter*, znana też jako *The Charter of European Sustainable Cities and Towns Towards Sustainability*) czy Nowa Karta Ateńska z roku 2003 (*The New Charter of Athens*). Wśród nich szczególne znaczenie zyskała Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich z roku 2007 (*The Leipzig Charter*), która jako główne priorytety rozwoju zrównoważonego miast wskazała: dobrobyt gospodarczy, równowagę społeczną i zdrowe środowisko. Podkreśliła też znaczenie zintegrowanego planowania rozwoju oraz polityki, w ramach której następuje koordynacja kluczowych obszarów funkcjonowania miasta. Tym samym Karta Lipska stała się inspiracją do kształtowania kompleksowej i wielopodmiotowej polityki miejskiej. Z kolei późniejsza Agenda Miejska dla UE (*Urban Agenda for the EU*), przyjęta jako część Paktu Amsterdamskiego z roku 2016, wyznaczyła listę dwunastu partnerstw w kluczowych dla miast europejskich sprawach: poprawa jakości powietrza, mieszkalnictwo, integracja migrantów i uchodźców, ubóstwo, gospodarka o obiegu zamkniętym, adaptacja do zmian klimatycznych, przemiany energetyczne, mobilność miejska, technologie cyfrowe, zamówienia publiczne, miejski rynek pracy oraz zrównoważone użytkowanie gruntów i rozwiązania oparte na przyrodzie.

Równoległe do programowania zrównoważonego rozwoju miast przez UE inicjatywy w tym zakresie podejmuje się również na arenie globalnej. Jedną z nich jest Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 z roku 2015 (*The 2030 Agenda for Sustainable Development*), która wśród swoich celów wskazuje m.in.: „uczynienie miast i osiedli ludzkich bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu”. Kolejną inicjatywą jest Nowa Agenda Miejska z roku 2016 (*The New Urban Agenda*), której ideą przewodnią jest hasło „prawo do miasta”, wyrażające ideę zapewnienia warunków pełnego i swobodnego korzystania z miast przez wszystkich mieszkańców, aktualnych i przyszłych. Prawo do miasta dotyczy się jednak nie tylko samego użytkowania miasta, ale również możliwości aktywnego współuczestnictwa w jego budowaniu oraz w zarządzaniu nim.

Przełomowym dokumentem wyznaczającym kierunki polityki rozwoju krajów UE na kolejne dekady będzie z kolei strategia Europejski Zielony Ład z roku 2019 (*A European Green Deal*), której głównym celem jest „skierowanie Europy na drogę transformacji w kierunku społeczeństwa neutralnego dla klimatu, sprawiedliwego i zamożnego, z nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarką” (Komisja Europejska, https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl). Ten rozbudowany i ambitny cel stanowi wyznacznik zmian także dla miast, a ich lokalny charakter podkreśla dodatkowo inicjatywa „Zielony Ład działa lokalnie” z roku 2021, która obejmuje zestaw działań, środków i mechanizmów legislacyjnych, politycznych i finansowych w odniesieniu do kluczowych dla miast obszarów, tj. zrównoważonej energii, gospodarki o obiegu zamkniętym, czystego transportu oraz przyrody i bioróżnorodności (Europejski Komitet Regionów, 2021).

Spojrzenie na ewolucję kolejnych dokumentów programowych i tego, jakie kierunki rozwoju wyznaczały one miastom, pozwala przyjąć, że współcześnie postulowana wizja miast wyraża się trzema terminami-kluczami, tj. zrównoważenie (*sustainability*), inkluzywność (*inclusiveness*) oraz odporność (*resilience*). Równoważenie rozwoju dotyczy w istocie każdej sfery funkcjonowania miasta, poszanowania dostępnych zasobów i ich racjonalnego wykorzystania oraz ograniczania negatywnego wpływu człowieka i jego działalności na środowisko. W wymiarze praktycznym oznacza dywersyfikację źródeł energii (odejście od paliw kopalnych), rozwój zrównoważonej mobilności, efektywność energetyczną, gospodarkę zasobami w cyklu zamkniętym, racjonalizację zużycia wody etc. Inkluzywność polega zaś na promowaniu równości społecznej poprzez włączanie mieszkańców miast w procesy decyzyjne, a także zapewnianie im równego dostępu do usług i przestrzeni miejskich. Z kolei odporność wiąże się z tworzeniem miast niepodatnych na kryzysy oraz zdolnych do adaptacji do zmieniających się uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych (UNDP, 2016).

Miasta dziś i jutro: w kierunku zielonego ładu

Jak wskazaliśmy, dążenie do zrównoważenia rozwoju miast, a także uczynienia ich bardziej inkluzywnymi i odpornymi, naznaczyło agendę polityczną ostatnich dekad. Czas ten zaowocował powstaniem wielu różnych koncepcji i narzędzi rozwoju miast, a także wyłonieniem się szerszych „makroidei”, które znalazły w krótkim czasie przełożenie na skalę miejską.

Jedną z pierwszych koncepcji, która zaadresowała problemy rozwoju przestrzennego miast w kontekście środowiskowym, było **miasto kompaktowe**

(zwarte, *compact city*). Koncepcja ta rozwija się od lat 70. XX wieku (Ogrodnik, 2015) w odpowiedzi na problemy biorące się z chaotycznego rozlewania się miast (*urban sprawl*), w tym w szczególności z ekspansji zabudowy miejskiej na tereny dotąd niezabudowane oraz z powiązanej z nią dominacji indywidualnego transportu samochodowego we wzorcach przemieszczania się. Koncepcja miasta kompaktowego zakłada odejście od ekstensywnej struktury przestrzennej miasta na rzecz przekształcenia jej w strukturę intensywniejszą, o wyższej gęstości zaludnienia i wielofunkcyjną, do obsługi której wystarczające będą mniejsze zasoby ziemi i energii (Stolarek, 2011). Naczelną ideą składającą się na koncepcję miasta kompaktowego jest zatem bardziej racjonalne gospodarowanie użytkowaniem terenów miejskich. Taki rozwój przestrzenny ma polegać na ponownym wykorzystaniu i uzupełnieniu już zainwestowanych terenów (*brownfields*, fotografia 12.3) zamiast zajmowania nowych (*greenfields*). Pod względem ideowym koncepcja miasta kompaktowego wpisuje się zatem w postulaty Nowego Urbanizmu, jednego ze współczesnych nurtów projektowania urbanistycznego (Wróblewski, Zasina, 2022).



Fotografia 12.3. Kompaktowa dzielnica powstała z przekształcenia terenów poprzemysłowych. Lokalizacja: Malmö, Szwecja

Źródło: Jakub Zasina, 2011.



Fotografia 12.4. Nadmierny udział samochodów w przemieszczaniu się mieszkańców miast jest jednym z kluczowych problemów do przewyższenia na drodze do zrównoważenia rozwoju. Lokalizacja: Moskwa, Rosja

Źródło: Jakub Zasina, 2014.

Pokrewną koncepcją, która zyskała rozgłos względnie niedawno, bo wraz z wybuchem pandemii COVID-19, jest **miasto piętnastominutowe** (*15-minute city*). Koncepcja ta zasadza się na przekonaniu, że kluczową jednostką przestrzenną, którą powinno się brać pod uwagę w planowaniu rozwoju miast, jest sąsiedztwo (rejon, *neighbourhood*). W ramach takiej jednostki mieszkańcy powinni dysponować możliwościami zaspokojenia jak najrozleglejszej palety ich potrzeb dzięki bliskości placówek handlowych i usługowych oraz obiektów rekreacyjnych, w tym terenów zieleni, osiągalnych kilkuminutowym spacerem lub przejażdżką rowerem (Moreno i in., 2021). Oznacza to, że sąsiedztwa w wizji miasta piętnastominutowego powinny charakteryzować się odpowiednio wysoką gęstością zaludnienia oraz wielofunkcyjnością. Koncepcja ta zatem kontynuuje postulaty wyrażane we wcześniejszych ideach, np. jednostki sąsiedzkiej (*neighbourhood unit*; Baletto i in., 2021), wspomnianego miasta kompaktowego czy tzw. starzenia się w miejscu (*ageing in place*; Zasina, Wróblewski, 2016). Nowością

proponowaną przez wizję miasta piętnastominutowego jest natomiast jej ambicja do skupienia w obrębie sąsiedztwa także dużej liczby miejsc pracy, co miałyby na celu ograniczenie konieczności przemieszczania się ludności na dłuższe dystanse w relacji „dom–praca–dom”, zwłaszcza samochodami (fotografia 12.4). Ponadto koncepcja ta kładzie nacisk na partycypacyjne wytwarzanie przestrzeni sąsiedztwa przez mieszkańców oraz budowanie wspólnoty wokół wspólnie zamieszkiwanej przestrzeni (Pazoukidou, Chatziyiannaki, 2021).

Odpowiedzią na koncentrację w miastach negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, przestrzennych i środowiskowych jest z kolei **rewitalizacja miast** (*urban regeneration*), którą można rozumieć jako kompleksową naprawę i rozwój zdegradowanych fragmentów miasta w taki sposób, aby wyprowadzić je z sytuacji kryzysowej. Działania rewitalizacyjne prowadzone są w licznych miastach świata już od kilku dekad (fotografia 12.5). Idea rewitalizacji zakłada, że podejmowane w jej ramach działania mają na celu m.in. poprawę jakości życia mieszkańców, poprawę jakości środowiska, ochronę i odnowę wartości kulturowych, promowanie i inicjowanie aktywności wzmacniających bazę ekonomiczną miasta, a także aktywizację społeczną i gospodarczą lokalnych mieszkańców. Rewitalizacja jest zatem procesem kompleksowym i zintegrowanym, uruchamianym dla uzyskania zmian we wszystkich sferach funkcjonowania miasta (Boryczka, 2020). To proces, którego zainicjowanie jest niezbędne w momencie, kiedy dotychczasowe działania podtrzymujące i konserwujące tkankę miasta okazują się niewystarczające (Cunningham, 2002). Rewitalizacja przyjmuje każdorazowo odmienny charakter i zakres, ponieważ odwołuje się do indywidualnego charakteru miasta (jego fragmentu) oraz lokalnej specyfiki (Biliński, 2006). Decydującą rolę przypisuje się w niej lokalnym czynnikom i uwarunkowaniom, ponieważ celem rewitalizacji jest odpowiedź na konkretne, specyficzne problemy danego miasta lub jego fragmentu.

Niezwykle rozpowszechniona w dyskursie medialnym i naukowym koncepcja **miasta inteligentnego** (*smart city*) wskazuje natomiast na konieczność oparcia bieżącego zarządzania miastem i jego długookresowego rozwoju na wykorzystaniu nowoczesnych technologii. Ich wdrażanie ma na celu poprawę jakości życia w mieście oraz zmniejszenie kosztów funkcjonowania miasta poprzez m.in. oszczędność zasobów, racjonalizację nakładów, wdrażanie ekoinnowacji (Stawasz, Sikora-Fernandez, 2015). Koncepcja miasta inteligentnego zakłada działania w sześciu obszarach: transporcie i mobilności, środowisku, mieszkańcach, jakości życia i zamieszkania, zarządzania oraz gospodarce. Idea miasta inteligentnego, choć młoda, szybko ewoluuje. Pierwotnie odnoszona była głównie do wykorzystania nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych w celu świadczenia wysokiej jakości usług publicznych (Caragliu i in., 2011), jednak z czasem zaczęła eksponować także kwestie poprawy jakości

życia, promowania i wdrażania założeń rozwoju zrównoważonego oraz przyciągania do miast wysokiej klasy specjalistów, wzmacniania kreatywności i kapitału ludzkiego (Komninos, 2002). Dziś uznaje się, że w miastach inteligentnych technologia jest równie ważna jak czynnik ludzki. Bieżącą odsłoną tej koncepcji jest *smart city 3.0 (human smart city)*, czyli miasto obywatelskie, w którym promowane jest aktywne uczestnictwo mieszkańców w programowaniu i kreowaniu rozwoju miasta.



Fotografia 12.5. Ożywianie zdegradowanych fragmentów miasta stanowi sedno procesu rewitalizacji. Lokalizacja: Kraków, Polska

Źródło: Agnieszka Rzeńca, 2019.

Na sposób myślenia o procesach rozwoju współczesnych miast wpływ wywierają jednak nie tylko koncepcje, które wprost odnoszą się do miast, ale także „makroidee”, które adresują globalne problemy. Jedną z takich koncepcji jest zielona gospodarka (*green economy*), eksponująca rolę zasobów środowiska przyrodniczego w stymulowaniu proekologicznego rozwoju (Loiseau i in., 2016). Koncepcja zielonej gospodarki koncentruje się na wykorzystaniu potencjału przyrody (zasobów i sił) na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego

przy jednoczesnym ograniczaniu presji na środowisko (Legutko-Kobus i in., 2020). Idee stojące za koncepcją zielonej gospodarki znalazły odzwierciedlenie w odniesieniu do miast i wyraża je koncepcja **miasta zielonego** (*green city*). Zakłada ona przekształcenie miast z wykorzystaniem zasobooszczędnych, zielonych technologii oraz kładzie nacisk na rozwój błękitno-zielonej infrastruktury. W wizji zielonych miast szczególne znaczenie przypisuje się stosowaniu rozwiązań opartych na przyrodzie (*nature-based solutions*) oraz odwracaniu błędów inwestycyjnych z przeszłości, np. poprzez renaturyzację dolin rzecznych (fotografia 12.6).



Fotografia 12.6. Dolina rzeczna w krajobrazie miasta po przeprowadzonej renaturyzacji. Lokalizacja: Tomaszów Mazowiecki, Polska

Źródło: Agnieszka Rzeńca, 2020.

Warto w tym miejscu podkreślić, że w obliczu globalnie rosnącej populacji i przyspieszającej urbanizacji oraz wyzwań związanych ze zmianami klimatu, dominujący dotąd linearny model gospodarki wyrażający się zapisem „wydobywanie – produkcja – użytkowanie – składowanie” nie ma już racji bytu. W istocie, w skali globalnej mierzymy się dziś z problemami nadkonsumpcji zasobów i produktów oraz nadprodukcji odpadów. Próbuje im zaradzić

koncepcja gospodarki obiegu zamkniętego (GOZ, gospodarki cyrkularnej, *circular economy*), która zakłada konieczność odpowiedzialnego i oszczędnego gospodarowania posiadanymi zasobami (Andersen 2007; Webster, Blériot, Johnson, 2013; McDonough, Braungart 2013; Tse, Esposioto, Soufani, 2015). W „domykaniu” obiegu zasobów wskazuje się m.in. na możliwość ograniczania produkcji dzięki wielokrotnemu lub wspólnemu użytkowaniu raz wytworzonych dóbr, czemu może służyć także rozwój gospodarki współdzielenia (*sharing economy*). Nie bez znaczenia jest również możliwość odzyskiwania surowców wtórnych z tzw. złóż antropogenicznych, czyli ze zużytych już przez człowieka surowców i materiałów zawartych w budynkach, infrastrukturze i dobrach konsumpcyjnych lub z wysypisk i zwałowisk (Koutamanis, Reijn, Bueren, 2018). Takie działania wpisują się w ideę tzw. górnictwa miejskiego (*urban mining*). Tym samym postulaty stojące za gospodarką obiegu zamkniętego dotyczą problemów, które można i należy rozwiązywać w miastach. W debatach naukowców i praktyków zaczyna się już mówić o **miastach cyrkularnych** (*circular cities*), czyli takich, które zamykają obiegi przepływu surowców, materiałów, produktów oraz czerpią korzyści z procesów przyrodniczych (Langergraber i in., 2020). W odniesieniu do miast gospodarka cyrkularna wymaga holistycznego myślenia o zasobach ośrodków miejskich oraz przepływach antropogenicznych i przyrodniczych.

W przypadku miast idea gospodarki obiegu zamkniętego wychodzi więc poza obszar działalności produkcyjnej i wiąże się z różnorodnymi aktywnościami użytkowników, w tym konsumpcją. O gospodarce obiegu zamkniętego mówimy w kontekście optymalizacji wykorzystania surowców i produktów w cyklach technologicznych, a przede wszystkim w procesach użytkowania (Rzeńca i in., 2021). Proces ten dotyczy m.in. powtórnego wykorzystania produktów i zasobów lub ich współdzielenia, innowacyjnej organizacji usług komunalnych (takich jak gospodarka odpadami lub gospodarka wodno-kanalizacyjna) czy „odzyskiwania” (także tymczasowego) i rewitalizacji przestrzeni miejskiej (Legutko-Kobus i in., 2020). Aplikacja koncepcji gospodarki obiegu zamkniętego może zatem w istotnym zakresie przyczynić się do transformacji miast, choć wymaga całościowego i multidyscyplinarnego spojrzenia (Paiho i in., 2021).

Poszczególne koncepcje rozwoju akcentują rozmaite obszary działania z różną siłą. Może to rodzić dylematy, w jaki sposób planować politykę rozwoju miast, aby uwzględnić w niej postulaty wybrzmiewające na gruncie tych koncepcji. Pomocne wydaje się w tym przypadku **zintegrowane planowanie rozwoju** (*integrated development planning, IDP*). Zyskuje ono dziś na znaczeniu i popularności, stając się alternatywą dla dominującego dotychczas planowania sektorowego. Podejście zintegrowane łączy bowiem aspekty społeczne, gospodarcze, środowiskowe, kulturowe i przestrzenne. Postuluje ono tym samym

rozwiązywanie problemów miejskich w zintegrowany sposób poprzez całościowe (holistyczne) spojrzenie na miasto oraz wszystkie sfery jego funkcjonowania i rozwoju. Planowanie zintegrowane jest zatem wielodyscyplinarne, w związku z czym wymaga wiedzy z różnych dziedzin, a także zaangażowania różnych podmiotów oraz różnych źródeł finansowania. W związku z tym planowanie zintegrowane aktywnie angażuje mieszkańców miasta oraz pozostałych interesariuszy, bazując na łączeniu formalnych struktur administracji z elastycznymi, nieformalnymi i partnerskimi formami zarządzania. Uwzględnia ono relacje rynkowe i pozarynkowe między elementami systemu społeczno-gospodarczego i szeroko rozumianego środowiska życia. Podejście zintegrowane wpisuje się ponadto w paradygmat terytorialnej polityki rozwoju (*place-based policy*) poprzez podkreślanie konieczności uwzględnienia zróżnicowanych uwarunkowań rozwoju, a także optymalnego wykorzystywania endogenicznych, specyficznych zasobów miasta (Nowakowska, 2015; Nowakowska, 2016).

Podsumowanie

Z dzisiejszej perspektywy wydaje się już oczywiste, że walka o jakość środowiska „[...] nie może sprowadzać się do walki z miastem w ogóle, jako zjawiskiem cywilizacyjnym” (Szymańska 2007, s. 342). Rzeczywiście zarówno skala współczesnej urbanizacji i jej nieuchronność, jak i efektywność gospodarowania oraz innowacyjność oferowane przez miasta każą myśleć o przyszłości świata właśnie w kategoriach miejskich. Stąd miasta wydają się dziś najbardziej prawdopodobnym miejscem oraz narzędziem rozwiązywania globalnych problemów środowiskowych (Angelo, Wachsmuth, 2020). Jak bowiem przekonywała Jacobs już kilka dekad temu (2017, s. 178): „Życie bezustannie stwarza nowe problemy, a miasta są i z pewnością pozostaną miejscami, gdzie można dla nich znaleźć rozwiązania”. Taka perspektywa stanowi sedno współczesnej polityki wyrażanej licznymi dokumentami programowymi. Jeden z nich – Nowa Karta Lipska z roku 2020 (*The New Leipzig Charter*) – wprost postuluje transformacyjną siłę miast na rzecz wspólnego dobra.

Nie oznacza to jednak, że obecna kondycja miast jest już satysfakcjonująca z punktu widzenia wyzwań rozwoju zrównoważonego oraz postępujących zmian klimatu. Wydaje się, że transformacyjny potencjał miast nie jest jeszcze w pełni wykorzystywany. Przeszłość uczy nas jednak, że miasta nieustannie się zmieniają (Rykwert, 2013). Miasta to bowiem „[...] ogromne urbanistyczne laboratoria, w których dokonuje się prób i popełnia błędy, stawia się czoła porażkom i odnosi sukcesy w dziedzinie ich projektowania i budowy”

(Jacobs, 2014, s. 24). W istocie, w miastach tkwi potencjał inicjowania zmian, ich testowania, dyfuzji i upowszechniania na szerszą skalę. Niektórzy obserwatorzy twierdzą wręcz, że obecnie to właśnie miastom „[...] łatwiej znaleźć własne, oryginalne modele rozwoju” aniżeli państwowym (Bendyk, 2016). Dlatego kolejne dekady, naznaczone wizją zielonego ładu, upłyną w miastach najpewniej na wdrażaniu już istniejących, zaprezentowanych przez nas koncepcji rozwoju, ale także na wypracowywaniu nowych. Ich zadaniem będzie jednak nie tylko adresowanie potrzeb i problemów samych miast, ale również planety, której są częścią.

Bibliografia

- Air Quality in Europe (2019), *Report, European Environment Agency, Report No. 10/2019*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- Andersen M.S. (2007), *An Introductory Note on the Environmental Economics of the Circular Economy*, „Sustainability Science”, t. 2, s. 133–140.
- Angelo H., Wachsmuth D. (2020), *Why Does Everyone Think Cities Can Save the Planet?*, „Urban Studies”, t. 57 (11), s. 2201–2221.
- Balletto G., Ladu M., Milesi A., Borruso G. (2021), *A Methodological Approach on Disused Public Properties in the 15-minute City Perspective*, „Sustainability”, nr 13 (2), s. 593.
- Bendyk E. (2016), *Prawo do miasta. Nowa Agenda Miejska*, 22.10.2016, <https://antymatrix.blog.polityka.pl/2016/10/22/prawo-do-miasta-nowa-agenda-miejska/> (dostęp: 23.09.2021).
- Biliński T. (2006), *Systemowe ujęcie programu rewitalizacji obszaru miejskiego*, [w:] *Renowacja budynków i modernizacja obszarów zabudowanych*, t. 2, red. T. Biliński, Wydawnictwo Uniwersytetu Zielonogórskiego, Zielona Góra, s. 29–39.
- Boryczka E. (2020), *Rewitalizacja i jej wpływ na gospodarkę miasta – studium przypadków*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Burdett R., Rode P., Groth M. (2018), *The Dynamics of the Urban Age*, [w:] *Shaping Cities in an Urban Age*, red. R. Burdett, P. Rode, Phaidon, London, s. 10–24.
- Caragliu A., Del Bo C., Nijkamp P. (2011), *Smart Cities in Europe*, „Journal of Urban Technology”, t. 18 (2), s. 65–82.
- Cunningham S. (2002), *The Restoration Economy. The Greatest New Growth Frontier*, Berrett – Koehler Publishers, San Francisco.
- Europejski Komitet Regionów (2021), *Zielony Ład: miasta i regiony nakreślają plan działania na 2021 r.*, 15.05.2021, <https://cor.europa.eu/pl/news/Pages/GREEN-DEAL-GOING-LOCAL.aspx> (dostęp: 23.09.2021).

- Florida R., Rodríguez-Pose A., Storper M. (2021), *Cities in a Post-COVID World*, „Urban Studies”, 27.06.2021, s. 1–23.
- Glaeser E.L. (2012), *Triumph of The City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*, Penguin Books, New York.
- Graham W. (2016), *Miasta wysnzione. Siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat*, Wydawnictwo Karakter, Kraków.
- Harding A., Blokland T. (2014), *Urban Theory. A Critical Introduction to Power, Cities and Urbanism in the 21st Century*, Los Angeles, SAGE.
- Jacobs J. (2014), *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa.
- Jacobs J. (2017), *Wielkie małe plany. Zbiór krótkich tekstów*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa.
- Jewtuchowicz A., Sokołowicz M.E., Zasina J. (2016), *Zrozumieć fenomen miasta*, [w:] *EkoMiasto#Gospodarka. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta*, red. A. Nowakowska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 19–28.
- Komisja Europejska, *Europejski Zielony Ład. Aspirowanie do miana pierwszego kontynentu neutralnego dla klimatu*, https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl (dostęp: 23.09.2021).
- Komninos N. (2002), *Intelligent Cities: Innovation, Knowledge Systems and Digital Spaces*, Routledge, London.
- Koutamanis A., van Reijn B., van Bueren E. (2018), *Urban Mining and Buildings: A Review of Possibilities and Limitations*, „Resources, Conservation and Recycling”, t. 138, s. 32–39.
- Langergraber G., Pucher B., Simperler L., Kisser J., Katsou E., Buehler D., Carmen Garcia Mateo M., Atanasova N. (2020), *Implementing Nature-Based Solutions for Creating a Resourceful Circular City*, „Blue-Green Systems”, t. 2 (1), s. 173–185.
- Legutko-Kobus P., Skubała P., Rzeńca A., Sobol A. (2020), *Miasta i ich mieszkańcy w obliczu wyzwań adaptacji do zmian klimatu*, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk, Warszawa.
- Loiseau E., Saikku L., Antikainen R., Droste N., Hansjürgens B., Pitkänen K., Leskinen P., Kuikman P., Thomsen M. (2016), *Green Economy and Related Concepts: An Overview*, „Journal of Cleaner Production”, t. 139, s. 361–371.
- Majer A. (2014), *Odrodzenie miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Łódź–Warszawa.
- McDonough W., Braungart M. (2013), *The Upcycle: Beyond Sustainability – Designing for Abundance*, North Point Press, New York.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratiog F. (2021), *Introducing the „15-minute city”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*, „Smart Cities”, t. 4, nr 1, s. 93–111.

- Nijman J., Shin M. (2014), *The Megacity*, [w:] *Atlas of Cities*, red. P. Knox, Princeton University Press, Princeton, Oxford, s. 140–157.
- Nowakowska A. (red.), (2015), *Nowoczesne metody i narzędzia zarządzania rozwojem lokalnym i regionalnym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Nowakowska A. (2016), *Polityka i planowanie rozwoju miasta*, [w:] *Ekomiasto#Zarządzanie. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miast*, red. Z. Przygodzki, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 45–60.
- Ogrodnik K. (2015), *Idea miasta zwartej. Definicja, główne założenia, aktualne praktyki*, „*Architecturae et Artibus*”, nr 4, s. 35–42.
- Paiho S., Wessberg N., Pippuri-Mäkeläinen L., Mäki E., Sokka L., Parviainen T., Nikinmaa M., Siikavirta H., Paavola M., Antikainen M., Heikkilä J., Hajduk P., Laurikko J. (2021), *Creating a Circular City – An Analysis of Potential Transportation, Energy and Food Solutions in a Case District*, „*Sustainable Cities and Society*”, t. 64, s. 102–529.
- Pazoukidou G., Chatziyiannaki Z. (2021), *15-minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia*, „*Sustainability*”, t. 13 (2), s. 928.
- Rose J.F.P. (2019), *Dobrze nastrojone miasto. Czego współczesna nauka, pradawne cywilizacje i ludzka natura mogą nas nauczyć o przyszłości życia w miastach*, Wydawnictwo Karakter, Kraków.
- Rykwert J. (2013), *Pokusa miejsca. Przeszłość i przyszłość miast*, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków.
- Rzeńca A., Sobol A., Ogórek P. (2021), *Raport o stanie polskich miast. Środowisko i adaptacja do zmian klimatu*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Kraków–Warszawa.
- Ślodziak J. (2001), *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Smith M.L. (2019), *Cities. The First 6,000 Years*, Simon & Schuster, London.
- Sokołowicz M.E. (2015), *Rozwój terytorialny w świetle dorobku ekonomii instytucjonalnej. Przestrzeń – bliskość – instytucje*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Stawasz D., Sikora-Fernandez D. (2015), *Zarządzanie w polskich miastach zgodnie z koncepcją Smart City*, Wydawnictwo Placet, Warszawa.
- Stolarek K. (2011), *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, „*Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*”, nr 56 (4), s. 51–71.
- Storper M., Manville M. (2006), *Behaviour, Preferences and Cities: Urban Theory and Urban Resurgence*, „*Urban Studies*”, t. 43, nr 8, s. 1247–1274.
- Szymańska D. (2007), *Urbanizacja na świecie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Tse T., Esposito M., Soufani K. (2015), *Why the Circular Economy Matters*, 20.11.2015, <https://www.europeanbusinessreview.com/why-the-circular-economy-matters/> (dostęp: 23.09.2021).
- UN HABITAT, *The New Urban Agenda*, <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda/> (dostęp: 22.09.2021).

- UNDP (2016), *Sustainable Urbanization Strategy*, United Nations Development Programme, New York.
- Webster K., Blériot J., Johnson C. (red.), (2013), *A New Dynamic: Effective Business in a Circular Economy*, Ellen MacArthur Foundation, Cowes, Isle of Wight.
- Wróblewski W., Zasina J. (2022), *Urbanistyka współczesna: Wybrane nurty i przykłady ich realizacji*, [w:] *Przekształcenia współczesnych miast. Nurty i instrumenty*, red. E.M. Boryczka, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź [w druku].
- Zasina J., Wróblewski W. (2016), *Piesza dostępność udogodnień a struktura przestrzen- na starzejącego się miasta*, „*Studia Ekonomiczne Regionu Łódzkiego*”, t. 21, s. 165–176.