

# Zrównoważone formy funkcjonowania miasta i jego otoczenia (przeegląd współczesnych koncepcji)

Anna Górka

Balanced Forms  
of Functioning of  
the City and its  
Surroundings

Wstęp  
- typologia - tezy

Introduction - classification  
according to type - thesis

Celem pracy jest krytyczne omówienie przestrzennych koncepcji równoważenia otoczenia miasta. Ogólnie przedstawiono cechy modeli: *compact city*, *urban village*, Nowego Urbanizmu, permakultury, jurydyki, miasteczka w enklawie wiejskiej oraz dwóch struktur architektoniczno-urbanistycznych budujących tkankę miejską.

Kwestia równoważenia otoczenia miasta, ze względu na nieostrą definicję strefy podmiejskiej, jako samodzielny temat badawczy podejmowana jest bardzo rzadko. Reguły kreowania zrównoważonego środowiska zbudowanego formułowane na gruncie geografii ekonomicznej, socjologii, planowania regionalnego i urbanistyki odnoszone są zazwyczaj ogólnie do miasta lub „regionu ekologicznego” bez akcentowania szczególnej dopełniającej roli otoczenia miasta w otwartym regionie zurbanizowanym [Parteka 2001]. Postulaty zawarte w dokumentach Komisji Europejskiej (Biała Księga. Propozycje dla europejskiego środowiska zbudowanego [2], Nowa Karta Ateńska [25], *European Spatial Development Perspective* [12]) dowodzą, jednak że terminu *sustainable city* nie można ograniczać do obszaru ścisłego zainwestowania

miejskiego. Obejmuje on relacje regionalne, w tym miejsko – wiejskie, gdzie sytuuje się strefa podmiejska. Stanowisko to przyjęto również w prezentowanej pracy. Omawiane koncepcje nie zawsze odnoszą się bezpośrednio do strefy podmiejskiej. Odnotowano je jako formy równoważenia miasta w podanym wyżej rozumieniu. Przeegląd ten stanowi wstęp do rozpoznania zasad równoważenia strefy przejściowej między miastem a wsią w systemie otwartym regionu miejskiego.

Koncepcje *urban village* – miejskiej wioski, Nowego Urbanizmu, jurydyki i miasteczka w enklawie wiejskiej wywodzą się ze wspólnego teoretycznego pnia. Zwracają się ku osiedlom ludzkim: stosunkowo niedużym, zwartym, wielofunkcyjnym, względnie autonomicznym i wyraźnie wyodrębnionym w przestrzeni. Korzystają z tej warstwy wizji Howarda, która przez część jemu współczesnych i jego następców została zarzucona na rzecz rozwoju zielonych przedmieść. W poszukiwaniu genezy tych koncepcji można by sięgnąć do otoczonego murami miasta średniowiecznego czy, jeszcze głębiej, do kolonii greckich, gdzie obowiązywała ta sama zasada ograniczonego wzrostu. Tak odległych źródeł nie ma idea *compact city* – miasta zwartego. Gert de Roo [2001] twierdzi nawet, że model ten rozwinął się i upadł w dekadzie lat 1980-90. Stanowił europejską odpowiedź na nadmierne rozprzestrzenianie się miasta. Przeciwwagą dla idei

wzrostu zwartości zabudowy jest koncepcja *permaculture* – miejskich pożytków. Koncepcja ta rozwinęła się w latach siedemdziesiątych XX w. jako reakcja na zapoczątkowane w późnych latach pięćdziesiątych w USA i Australii zjawisko masowej ucieczki ludności z miast na wieś. Była próbą włączenia wiejskiej aktywności rolniczej w życie miejskie [Mollison 1987].

Przegląd idei równoważenia miasta dowodzi znaczącej zgodności poglądów wielu autorów na sprawę ekonomicznych, społecznych, ekologicznych, przestrzennych i technologicznych uwarunkowań tego procesu. Pożądane zmiany zachodzą, gdy zachowana jest: „umiarkowana zwartość zabudowy wielkich miast i ich powiązanie z mniejszymi miastami rozwijającymi się w sąsiedztwie (tzw. zdecentralizowana koncentracja), odnowa i modernizacja centrów miast, dbałość o tereny zielone, rozwój transportu publicznego” [Domański 2000]. Przejście od miasta samochodów *car city* do miasta zrównoważonego *sustainable city* wymaga czterech kroków [Newman i Kenworthy 2001]. Są to:

- rewitalizacja centrum miasta,
- skupienie zabudowy w oparciu o istniejący system transportu kolejowego,
- powstrzymanie dalszego rozprzestrzeniania się miasta,
- rozwój transportu publicznego i budowa nowych miasteczek na przedmieściach.

We wspomnianych już dokumentach Komisji Europejskiej za najistotniejsze warunki trwałego zrównoważonego rozwoju miasta uznaje się:

- policentryczny układ skoncentrowanych „miasteczek”,
- partnerstwo miasto – wieś,
- różnorodność i integrację funkcji w obrębie jednostki,
- ograniczenie ruchu samochodowego, rozwój transportu publicznego, energooszczędność,
- kontekstualność, zabudowę dostosowaną do warunków lokalnych, powrót do rzemiosła,
- tworzenie przestrzeni publicznych dla odbudowy kontaktów międzyludzkich, tworzenie przyjaznych sąsiedztw,
- partycypację społeczną w fazie planowania, projektu i realizacji,
- współpracę sektorów publicznego, prywatnego, samorządowego.

Prezentowane koncepcje roboczo poddano próbie klasyfikacji przyjmując za kryteria ich programy: etyczny, społeczny, ekonomiczny, estetyczny i przestrzenny. *Sustainable cities* mają zapewnić a) dobrobyt w całym regionie, b) szansę na zaspokojenie potrzeb przyszłych pokoleń, c) brak zagrożenia dla sąsiednich i dalszych regionów [Domański 2000]. W kategoriach etycznych stwierdzenie to można również wyrazić tak jak to proponuje Taylor jako reguły: nieszkodzenia, nieingerencji, zaufania i przywracania sprawie-

dliwości [Baranowski 1998] lub też jako moralne zasady: obywatelskiej odpowiedzialności, samoograniczenia i nakazu społecznego współdziałania, które najsilniej manifestują się w *compact city* (samoograniczenie) oraz w miasteczku w enklawie wiejskiej i koncepcji permacultury (odpowiedzialność i współdziałanie).

W zakresie struktury przestrzennej przedstawiane formy równoważenia miasta z trudem poddają się klasyfikacjom. Istnieje między nimi wiele podobieństw, a różnice, często nieostre, nie wynikają z teoretycznych podstaw modeli, ale ze zróżnicowania kulturowych, społecznych i ekonomicznych problemów, którym mają sprostać. Amerykański nurt Nowego Urbanizmu odpowiada na potrzebę transformacji amorficznych przedmieść. Brytyjskie *urban villages* mają być sposobem reurbanizacji tkanki miejskiej poprzez tzw. rozwój miasta w mieście. Polska jurdyka, jako alternatywa blokowiska, służy uczytelnieniu, wydzieleniu lub wyznaczeniu nowych dzielnic mieszkaniowych. Model miasteczka w enklawie wiejskiej proponuje tworzenie nowych zespołów miejskich dla ludności nierolniczej, po to by zapobiec chaotycznej urbanizacji terenów wiejskich. Idea *compact city* jest europejską wizją równoważenia miasta poprzez jego intensyfikację, czyli de facto zakłada stabilizację obszaru przedmieść. Realizacja idei permacultury ma być spełnieniem wspólnego marzenia miejskiej części populacji o kontakcie z przyrodą

oraz ma odtworzyć tereny aktywne biologicznie i produktywnie w centrum miast.

*Sustainable cities* nie tworzą zatem jednego przestrzennego wzorca – mogą przybierać różne kształty. Zależy to od sytuacji w wiejskim otoczeniu miasta, od historycznej specyfiki miasta, od politycznych, ekonomicznych, kulturowych warunkowań jego struktury. *Sustainable city* nie może być budowane zamiast istniejącego miasta. Zrównoważone społeczeństwo nie powstanie zamiast istniejącego. Możemy jedynie mówić o transformacji istniejących miast [Orrskog 1999]. Zasada różnorodności ma szansę stać się podstawowym kryterium kształtowania miasta zrównoważonego [Parteka 1997]. Zasada projektowania różnorodnego środowiska przyrodniczo-kulturowego wynika wprost z kontekstualności rozumianej jako dobór sposobów i środków działania w zależności od ekonomicznych, społecznych, estetycznych i przyrodniczych warunków miejsca [Baranowski 1998]. Według Dubos [1986]: „Ludzkie osiedle – niezależnie od tego, czy zaplanowano je świadomie, czy nie, na wielką czy na małą skalę – wtedy tylko może osiągnąć stan przystosowania, gdy symbolizuje jakiś sposób życia, instytucję lub ideał – innymi słowy, jeśli stanowi autentyczny, strukturalny wyraz fundamentalnych potrzeb”.

## Przegląd koncepcji równoważenia miasta i jego otoczenia

Review of the conception of balancing a city and its surroundings

### Miasto zwarte – *compact city*

Idea miasta zwartego odwołuje się do przekonania, że żywotność, różnorodność i bogactwo kulturowe są istotą miejskiego życia. Jest ono udziałem już blisko połowy ludzkiej populacji, coraz większej wagi nabiera, więc problem jego jakości. Amorficzny wzrost miast zagraża obszarom wiejskim – w Anglii w latach 1961-1991 powierzchnia terenów zabudowanych zwiększyła się z 25% do 40% [Fauset 1999]. Ratunkiem jest koncentracja zabudowy wewnątrz istniejących terenów miejskich. Zarówno aspekt jakości życia w mieście (*Quality of life*) jak i ochrony obszarów wiejskich wiążą koncepcję *compact city* z ideą zrównoważonego rozwoju.

Środkami do osiągnięcia wyższej jakości życia są według Fauseta [1999]:

- zwiększenie gęstości zaludnienia od 100% do 300%,
- zróżnicowanie sposobów użytkowania terenów miejskich,
- uwzględnienie zasad energooszczędności w projektowaniu nowych obiektów.

Jako wskaźniki jakości życia Masnavi [2001] wymienia:

- dostępność do miejskich udogodnień i usług,
- długość podróży samochodem,
- zdrowie publiczne,
- społeczne kontakty.

Trzeba wyraźnie zaznaczyć, że zwiększenie zwartości rozumiane jako dogęszczanie obszarów miejskich do 500, a nawet 700 osób na hektar, zdaniem autorów, nie musi być związane ze znaczącym wzrostem intensywności zabudowy. Wzrost gęstości zaludnienia można osiągnąć poprzez:

- ograniczenie liczby parkingów do 1 miejsca parkingowego na jedno mieszkanie, co pozwoli uzyskać 500 os./ha lub całkowitej ich likwidacji, co pozwoli uzyskać 700 os./ha,
- budowę domów na istniejących wolnych działkach,
- wprowadzenie zabudowy mieszkaniowej na obszary o dotychczas innej funkcji oraz otwarcie na usługi poziomu parterów i pierwszego piętra,
- zamianę budynków mieszkalnych na kamienice czynszowe,
- adaptację dziedzińców i podwórek,
- „ekonomiczne” rzuty budynków.

Podjęcie tych środków w praktyce pozwala na budowę trzy lub czterokondygnacyjnych domów wzdłuż ulic, lub budynków pięcio-sześcikonkondygnacyjnych w przypadku utrzymania obecnej tendencji do zmniejsz-

szania się gospodarstw domowych do jedno- lub dwuosobowych.

W badaniach miast Glasgow i East Kilbridge New Town, których wyniki przytacza Masnavi [2001], wyróżniono cztery typy dzielnic, charakteryzujące się:

- zróżnicowanym użytkowaniem i wysoką gęstością,
- zróżnicowanym użytkowaniem i niską gęstością,
- jednorodnym użytkowaniem i wysoką gęstością,
- jednorodnym użytkowaniem i niską gęstością.

Przeprowadzone w oparciu o tę klasyfikację badania dowiodły, że *compact city* pozwala do 70% ograniczyć użycie samochodu osobowego, redukuje też dystans podróży samochodowych z wyjątkiem dojazdów do pracy i na okresowe, większe zakupy, zatem nie eliminuje całkowicie samochodu osobowego. Różnorodność funkcji i wysoka gęstość zaludnienia nie wywołują zwiększonego korzystania z transportu publicznego. Wady miasta zwartego to mała ilość zieleni, przestrzeni otwartych i parków oraz ograniczenie prywatności.

Teza o wpływie reurbanizacji i rozwoju zaniedbanych obszarów miejskich na wzrost równości i sprawiedliwości społecznej w *compact city* wymaga dalszych badań. Największą skuteczność działań w tym kierunku obserwuje się w miastach o wysokim udziale zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i lokalnych usług [Burton 2001].

Fauset [1999] odnotowuje nowe standardy ekologiczne, jakim powinny odpowiadać budynki w mieście zwartym, opartym o zasady zrównoważonego rozwoju:

- wysoką izolacyjność termiczną,
- pasywne wykorzystanie energii słonecznej,
- naturalną wentylację,
- bezpieczne dla środowiska materiały budowlane,
- recykлизację materiałów budowlanych,
- lokalnie produkowane materiały,
- recykлизację szarej wody,
- alternatywne źródła energii,
- energooszczędne systemy grzewcze,
- adaptacje istniejących budynków.

### Miejska wioska - *urban village*

Brytyjski ruch promujący rozwój miejskich wiosek Urban Villages Campaign rozpoczął działalność pod patronatem księcia Karola w 1992 roku. Podejmuje działania na rzecz ekonomicznego, środowiskowego i społecznego zrównoważenia w miejskim środowisku zbudowanym [Colquhoun 1994]. Idea *urban villages* opiera się na tradycyjnej estetyce. „Korzysta z organicznej, holistycznej, miejskiej, policentrycznej natury przedindustrialnych dzielnic miejskich i miasteczek. [Buxton 2001]. Wyczerpującą listę cech tej formy miejskiej podaje Thompson-Fawcett [2001]:

- wielofunkcyjność i samowystarczalność,
- zróżnicowane formy własności zabudowy mieszkaniowej i funkcji komercyjnych,
- zwartość, sprzyjająca różnym formom aktywności,
- znaczenie miejsca, zróżnicowana architektura,
- dostępność piesza do usług i miejskich atrakcji,
- wpływ mieszkańców na planowanie i zarządzanie zespołem.

*Urban village* ma być kompromisem pomiędzy zcentralizowaniem a decentralizacją.

Idealna miejska wioska liczy 3-5 tys. mieszkańców i zatrudnionych, zajmuje obszar 40 hektarów, co przy kształcie koła daje średnicę 900 metrów i czas dojścia pieszego nie dłuższy niż 10 minut. Przyjęta wielkość (*sufficient critical mass*) oraz zróżnicowane formy własności sprzyjają bogactwu życia społecznego: heterogeniczności, uczestnictwu i nawiązywaniu kontaktów.

Koncepcja *urban village* kładzie duży nacisk na jakość architektury i projektowanie krajobrazu miejskiego. Przywiązuje wielką wagę do przestrzeni publicznych, placów, parków, ogrodów i ulic, które poprzez czytelny plan oraz nawiązanie do istniejących elementów, także historycznych, pozwalają mieszkańcom na identyfikację z miejscem i budują ich tożsamość.

Czytelny plan ulic, które wychodzą promieniście z małych kwartałów wokół centralnego placu

do większych bloków zabudowy, preferuje pieszych i rowerzystów. Dostęp samochodów do centrum powinien być ograniczony, ale nie wykluczony. Funkcje, które generują ruch samochodowy należy lokalizować na peryferiach miejskich wiosek, a najlepiej między nimi.

Społeczny udział w planowaniu, a później w zarządzaniu jest ważnym postulatem w kształtowaniu *urban village*.

## Nowy Urbanizm

W Ameryce przełomu lat 80. i 90. ukształtował się nurt tzw. Nowego Urbanizmu, określane również jako ruch Nowych Urbanistów [Newman, Kenworthy 2001] lub Nowej Urbanistyki [Chen 2001]. Twórcami tego nurtu są architekci Andres Duany i Elisabeth Plater-Zyberk, którzy założyli Congress for the New Urbanism, oraz Peter Calthorpe. W 1983 r. Duany zaproponował tzw. „system przekrojowy”, który kodyfikuje standardy zabudowy i umożliwia ich zmianę wraz z krajobrazem [Chen 2001]. Calthorpe wychodzi z ideą *transit – supportive development* – rozwoju wspomaganego transportem. Autorzy Nowego Urbanizmu podkreślają rangę tradycyjnego sąsiedztwa, dostrzegają wagę problemów społecznych. Postulują budowę zintegrowanej, heterogenicznej społeczności „bardziej interaktywnej, mniej indywidualistycznej i separatystycznej, zwróconej ku życiu publicznemu” [Buxton 2001].

Z nazwiskiem Calthorpe’a wiąże się również termin *pedestrian pockets* [Vale 1991]. Nazywa on w ten sposób małe osady wzdłuż linii tramwajowych. Tramwaj łączy osady między sobą i z centrum. *Pedestrian pockets* są wyraźnie adresowane do obszarów podmiejskich, na których mają stanowić wielofunkcyjne ośrodki, integrujące funkcję mieszkaniową z handlem, urządzeniami społecznymi i miejscami pracy. Wszystkie obiekty wewnątrz zespołu mają być dostępne w czasie 5-minutowego dojścia od przystanku. Osada powinna zajmować obszar maksimum 100 akrów (ok. 40 ha), liczyć 5 tys. mieszkańców i oferować 3 tys. miejsc pracy i gęstość 50 os./akr (ok. 125 os./ha). Huston zaczęło wprowadzać nowy plan, wyraźnie nawiązujący do idei *pedestrian pockets*, którego celem jest podtrzymywanie integralności sąsiedztw [Morhead 1991].

Buxton [2001] posługuje się terminem samoograniczenia – *urban self-containment* odnosząc go do nurtu Nowego Urbanizmu. Określa nim:

- wymieszanie funkcji; gęstość zaludnienia 25-40 mieszkań na hektar; lokalne zatrudnienie, handel i usługi;
- system ulic promujący spacer; zróżnicowanie wielkości działek, typów mieszkań; ochronę historycznych wartości; energetyczną efektywność budynków;
- wyposażenie w transport publiczny jako sposób ograniczenia ruchu samochodowego.

Zarówno Duany jak Calthorpe używają terminu *urban village*. Newman i Kenworth włączają w to pojęcie ideę *focal point* – punktu ogniskującego, przez co rozumieją przekształcenie istniejących centrów handlowych – *shopping malls* w centra nowych miast, krystalizujące klasyczne amerykańskie *edge city* [Newman, Kenworth 2001].

Hasic [2001] wymienia cztery główne kryteria nurtu Nowego Urbanizmu:

- centrum każdego zespołu (*neighbourhood*) powinno być zdefiniowane przestrzenią publiczną i aktywizowane przez lokalną działalność publiczną i komercyjną,
- każdy zespół mieszkaniowy powinien oferować wiele typów mieszkań i funkcji,
- rola samochodu powinna być w przyszłości ograniczona,
- nowa architektura powinna korespondować z otaczającą tkanką.

Cechy amerykańskiego Nowego Urbanizmu i modelowe parametry miasteczka postulowane w jego ramach przekonują, że koncepcja ta jest istotnie zbieżna z celami British Urban Villages Campaign. Kropkę nad „i” postawił Krier, szandarowy architekt BUVC, wpisując swoje rozważania w nurt Nowego Urbanizmu [Krier 2002] Buxton, powołując się na analizy Kaufmana, Morrisa i Kempa, wspomina o teorii *urban village*. Jej powstanie wiąże ze zmianami we współczesnej ekonomii i na rynku

pracy takimi jak: wzrost znaczenia usług, zapotrzebowanie na miejsca pracy w miejscu zamieszkania, wzrost samozatrudnienia, wzrost ilości miejsc pracy w domach oraz zatrudnienia w niepełnym wymiarze godzin [Buxton 2001].

### Miejskie pożytki – *permaculture*

*Permaculture* (*permanent agriculture*) jest ideą upraw rolnych i ogrodniczych w mieście, na wszystkich terenach nie objętych „miejskim” użytkowaniem, tj. na nieużytkach, poboczach dróg i w strefach przydomowych. Jak twierdzi Kennedy [1992] jest to „metoda planowania i projektowania oparta na zrównoważonej ekonomii i uprawie, dostarczająca zdrowej żywności, energii, ciepła i piękna. Systemy permakultury próbują całościowo kreować relacje między wieloma elementami życia miejskiego. Budują wizję i etyczną bazę.”

W Wielkiej Brytanii i Holandii miejskie nieużytki, będące własnością publiczną, dzieli się na działki o powierzchni ok. 500 metrów kwadratowych. Działki dzierżawione są pod uprawę warzyw i kwiatów. Formą popularyzacji zasad *permaculture* są też Garden Clubs istniejące w Holandii i w Australii. Klub powstaje możliwie blisko miasta, a jego członkowie odwiedzają go przynajmniej raz w tygodniu. Bardziej ekstensywną formą ogrodniczego użytkowania przestrzeni są tzw. *cluster – title*: 10

lub więcej osób nabywa 150 akrów (ok. 60 ha), które dzieli na działki o powierzchni ok. 1000 metrów kwadratowych i wynajmuje mieszkańcom miasta. Zdaniem Mollisona [1987]: „Konsekwencją kombinacji zasad *permaculture*, Garden Clubs i *cluster – title* będą rozległe przestrzenie publicznych terenów rekreacyjnych, którymi opiekować się będą stali rezydenci.”

Sposobem realizacji idea uprawy permanentnej przypomina tradycję ogrodów działkowych w mieście. Ich celem było zapewnienie możliwości obcowania z przyrodą i dostarczanie świeżych warzyw i owoców biedniejszym warstwom ludności. Inicjatorem zakładania ogrodów był lipski lekarz D.G. Schreber. Pierwszy ogród powstał w Lipsku w 1864 r. jako zagonki ogrodowe dla dzieci. Pomysł rozpowszechnił się w całym Niemczech, a następnie w innych miastach europejskich. W Polsce pierwsze ogrody powstały 1908 r. w Gnieźnie i Poznaniu. W 1949 r. ustawodawca nałożył obowiązek zakładania ogrodów działkowych w miastach, w których 20% ludności zamieszkuje w budynkach wielorodzinnych. Na typową kolonię działkową w Polsce w latach 60. składało się 200-500 działek o powierzchni od 100 do 500 metrów kwadratowych każda. Dość częstym zjawiskiem było spontaniczne przekształcanie kolonii ogrodów działkowych w dzielnice osiedla [Czarnecki 1968].

## Propozycje nowych form funkcjonowania miasta w Polsce

Propositions of new forms of functioning of the city in Poland

### Jurydyka

Koncepcja jurydyki zaczęła kształtować się ok. roku 1974, zyskując w 1982 r. rozwiniętą postać. Jest próbą zbudowania struktury przestrzennej opartą na analizie tradycji polskiego miasta. Stanowi jego kontynuację, podjętą w odpowiedzi na problemy społeczne, kulturowe i środowiskowe zrodzone przez blokowiska. Alternatywą dla blokowisk jest „prawdziwe miasto – bogate w treści, piękne w formie i dogodne funkcjonalnie”, z placami i ulicami tworzącymi przestrzeń społeczną. Jurydyka miałaby być wyodrębnioną formalnie i organizacyjnie samodzielną jednostką przestrzenną jako „miasteczko” lub stanowić część dużego miasta jako „dzielnica” [Bogdanowski 1982]. Sformułowanie to wpisuje jurydykę w orbitę wpływów Howarda.

Zaproponowane ideogramy w skali regionalnej, urbanistycznej i architektonicznej nie ograniczają różnorodności konkretnych rozwiązań w żadnym z tych zakresów. W skali regionalnej koncepcja jurydyki jest uzupełnieniem braku wyrażonej koncepcji przejścia od zabu-

dowy typu miejskiego do krajobrazu uprawowego. W skali urbanistycznej podstawą modelu są: „rynek”, „ulica”, „działka” oraz sekwencje: ulica – przedogródek – dom (2-4 kondygnacje) – podwórko – ogród i mieszkanie – kamienica – usługowa ulica „bulwarowa” – rynek. Koncentryczny model rozplanowania pozwala na dowolne rozmieszczenie funkcji niemieszkalniowych.

Współczesny zespół osiedleńczy winien w zakresie treści, formy i funkcji spełniać określone wymagania [Bogdanowski 1982]:

- Poprzez bogactwo treści społecznych i kulturowych powinien dawać możliwość identyfikacji mieszkańców z miejscem i budowy własnej tradycji. Pomogą w tym wyraziście zdefiniowane granice zespołu.
- Forma zespołu powinna być niepowtarzalna tak w krajobrazie otaczającym, jak w krajobrazie wnętrzu urbanistycznych.
- Rozmieszczenie funkcji powinno spełniać warunek sprawnego działania poprzez związanie ze sobą elementów we wszystkich możliwych relacjach.

Definicja „Miasto składa się z rynku i otaczających go ulic wałem otoczonych.”, która legła u podstaw koncepcji Bogdanowskiego, dobrze wpisuje jego jurydykę w nurt „teorii *urban village*”.

## Miasteczko w enklawie wiejskiej

Jest to koncepcja osadnictwa ludności nierolniczej i rolniczej na obszarach wiejskich. Zakłada, że w warunkach rolnictwa ekologicznego możliwe jest zachowanie zasadniczych elementów kompozycji krajobrazu enklaw wiejskich. Konieczność koncentracji osadnictwa ludności nierolniczej nie budzi już dziś wątpliwości. Zaproponowany model ma na celu odtworzenie lub umocnienie „autentycznej wsi i autentycznego miasta” współtworzących zrównoważone środowisko [Kowicki 1997].

Obszary, gdzie osadnictwo i rolnictwo zostały ustabilizowane, to enklawy wiejskie. Ludność nierolnicza z enklaw wiejskich przenosi się do miasteczek w ich obrębie lub poza nimi. Podstawowe cechy osadnictwa ludności nierolniczej to według Kowickiego:

- liczba i wielkość miasteczek zrównoważona z zasobami naturalnymi enklaw,
- nieprzekraczalne granice miasteczek, zaakcentowane w sposób trwały,
- określona indywidualnie wielkość miasteczka, nie większa niż 1000 mieszkańców na 5 hektarach powierzchni,
- zakaz rozbudowy miasteczek, nakaz zakładania nowych na innym obszarze,
- brak strefy przejściowej przy granicy miasteczek z terenami rolnymi,

- pas sportowo – rekreacyjny wokół miasteczka,
- zabudowa mieszkaniowa jako pierścień zewnętrzny, wewnątrz zlokalizowane funkcje parkingowe, biurowe, produkcyjne, handlowe,
- lokalizacja na obszarach najmniej przydatnych rolniczo,
- tworzenie w krajobrazie sieci węzłów – dominant kompozycyjnych,
- respektowanie istniejących podziałów gruntów rolnych.

Kanwą modelu osadniczego i krajobrazowego jest hierarchiczna sieć ośrodków społeczno-usługowych gminnych, wiejskich i sąsiedzkich. Takie właśnie ośrodki – małe miasteczka dla ludności stałej i pobytovej zaprojektował w Vallo di Diano Portoghesi.

Jak skrajne mogą być opinie o tym co jest miejskie, a co nie, zrozumiemy zestawiając przekonanie Kowickiego o konieczności ścisłego zdefiniowania formy przestrzennej miasteczka, z opinią przytoczoną przez Gzella [1996], że miasto „trudno przekształcalne i trudno narastające jest z istoty swej antymiejskie i antypostmodernistyczne”. Ciekawym wątkiem koncepcji Kowickiego jest wynikający z niej postulat oceny stopnia zrównoważenia środowiska poprzez ocenę stopnia harmonii kompozycji krajobrazowej makronętrza, czym nawiązuje do „parkowego krajobrazu jutra” Bogdanowskiego.

## Modele zrównoważonych struktur architektoniczno-urbanistycznych

Models of balanced architectonic and city-planning structures

### Miasto jak wzgórze – *city-as-a-hill*

Dyskusja o kondycji *sustainable city* przyniosła również szereg modeli form przestrzennych. Jednym z nich jest *city-as-a-hill* – miasto jak wzgórze, który łączy najważniejsze cechy średniowiecznego, europejskiego miasta ze współczesnymi tendencjami i technologią [Dumreicher i in.2001]. Jest to całkowicie miejska, wielopoziomowa, spiętrzająca się ku górze struktura. Jej zewnętrzną przestrzeń budują mieszkania, drobny handel, usługi oraz sieć budynków i przestrzeni publicznych, z ulicami, trasami spacerowymi, schodami i skwerami, które nadają zespołowi pieszy, typowy dla miasta średniowiecznego, charakter. Wnętrze *city-as-a-hill* tworzą dziedzińce, zejścia i galerie, wzdłuż których zlokalizowano wielki handel, administrację i przemysł. Nad integracją systemów infrastruktury, usług, informacji, przepływem energii i materii,

ekonomią i współpracą z regionem czuwa „automatyczny system nerwowy” – Sustainable Engine. Próbą zastosowania zasad *city-as-a-hill* jest projekt Westbahnhof Sustainable City Dumreichera i Lewina z lat 1995–1996. Strukturalnym rozwinięciem koncepcji jest żelbetowa konstrukcja Coupled Pan Space Frame, która pozwala na elastyczne łączenie płaszczyzn poziomych i pochyłych ulic, co umożliwia zróżnicowanie geometrii budynków.

Zaproponowany model nie wydaje się być bardziej zrównoważony niż istniejące formy urbanistyczne. Przez swój technologiczny charakter zbliża się raczej do superstruktur wygenerowanych przez modernizm. Wydaje się, że intencją autorów było zaprezentowanie modelu *city-as-a-hill* jako jednej z wielu możliwych propozycji rozwiązań *sustainable city*, traktowanego nie jako idealna forma ale zależna od lokalnych preferencji. Tej myśli, jednak Dumreicher nie kontynuuje.

### System „4” – *Sustainable Urban Matrix*

Jest to rodzaj przestrzennej jednostki osadniczej, w której równowaga społeczna, fizyczne relacje między ludźmi i ze środowiskiem są celem nadrzędnym. Podstawowym ogniwem modelu jest blok mieszkalny z czterema kondygnacjami mieszkalnymi, usługowym przy-

ziemem i rekreacyjnym dachem. Wielkości te nawiązują do wyników studiów antropologicznych: optymalna liczebność grupy sąsiedzkiej to 500-1500 mieszkańców oraz do rozmiarów tradycyjnej europejskiej wioski. Grupy *SUM* mogą podlegać dalszemu zwielokrotnieniu i tworzyć małe 4-tysięczne miasta, co oznacza, że 16 jednostek *SUM* buduje ścisłą sąsiedzką grupę (Close Neighbourhood Grup), postulowaną przez Alexandra [Hasic 2001].

Model *SUM* ma w nowatorski sposób realizować ideę zrównoważonego rozwoju ludzkiego osiedla.. Hasic formułuje główne cele omawianego modelu. Są to:

- wysoka jakość przestrzeni wewnętrznej i zewnętrznej,
- społeczne interakcje i aktywne życie społeczne,
- świadomość (*sense of*) i przywiązanie do miejsca,
- bogactwo sposobów użytkowania i działalności,
- otoczenie przyjazne zamieszkiwaniu i spacerom,
- integracja przestrzeni i siatka ulic,
- „samochody w oddali”, „transport w centrum”,
- tradycyjne wartości dostosowane do współczesnych potrzeb,
- zrównoważenie i rozwiązania ekologiczne dla przyszłości.





## Krytyka kierunków nowych poszukiwań – wnioski

### Conclusions

Próby zdefiniowania form miejskich odpowiadających na postulat zrównoważonego rozwoju nie przebiegają bezkonfliktowo. Pewne jest jedynie, że nadal poruszamy się w kręgu dwóch skrajności – koncentracji i dekoncentracji, a do marzeń o pogodzeniu korzyści życia w mieście i na wsi dodajemy pragnienie połączenia zalet koncentracji i dekoncentracji.

Przyjęto uważać, że ograniczeniu ruchliwości sprzyja różnorodność użytkowania terenów w mieście. Badania przeprowadzone w USA wykazały, że *mix of uses* rzeczywiście zachęcają do spacerów, używania roweru, zniechęcają do wyboru samochodu przy codziennych zakupach i stołowaniu się poza domem. Można zatem przypuszczać, że wpływ różnorodności użytkowania terenu na zachowania podróżnicze nie jest tak istotny jak sądzono dotąd [Scoffham, Marat-Mendes 2001].

Nie zawsze badane zależności mają charakter liniowy. Większość, ze względu na stopień skomplikowania wymaga budowy złożonych modeli nieliniowych. Słuszny byłby wniosek, że nieliniowość zależności stanu środowiska od struktury przemysłu, liczby ludności, gęstości

zaludnienia, natężenia ruchu samochodowego, urządzeń chroniących środowisko i nakładów na ochronę środowiska skazuje planistów i polityków na optymalizowanie decyzji wspierane zastosowaniem sieci neuronowych [Domański 2000].

Założenia i wnioski autorów omówionych koncepcji opierają się na niejednorodnych klasyfikacjach form miejskich, przy czym uderzająca jest rozbudowana, różnorodna, bardzo indywidualna terminologia:

- *intensification, extensification, decentralization, new town* [Scoffham, Marat-Mendes],
- *dispersed city, compact city, edge city, corridor city, fringe city* [Newton],
- *dispersed city, urban consolidation, urban self-containment* [Buxton].

Dowodzi to niedojrzałości dyscypliny a tym samym konieczności dalszych badań.

Wątpliwości budzi też użycie terminów: *sustainable city*, miasto zrównoważone lub równoważenie miasta. Argumenty oponentów przewrotnie przytacza Lars Orrskog [1999]:

- miasto nie istnieje bez swego otoczenia,
- koncepcja miasta jest przeżytkiem w całkowicie zurbanizowanym społeczeństwie,
- miasto jako fizyczna struktura i organizacja nie może być ani zrównoważone ani niezrównoważone,

- nikt nie zarządza miastem jako całością,
- terytorialne powiązania funkcjonalne tracą znaczenie na rzecz powiązań sieciowych,
- w ponowoczesnym społeczeństwie nie może być utopii.

Przedmiotem krytyki koncepcji miejskiej wioski są ważne kwestie epistemologiczne i ontologiczne, leżące u podstaw modelu. Harvey [1996] opiera je na następujących przesłankach:

- poszukiwanie w przeszłości „kształtu przyszłości” utrwała przestarzałe formy miasta i przestarzałe sposoby myślenia,
- w sensie epistemologicznym i ontologicznym pierwszeństwo w rozważaniach o mieście należy nadać procesom społecznym, a nie miastu – „rzeczy”, nie należy ograniczać rangi procesów społecznych do wymiaru odpowiedniej dla nich formy przestrzennej,
- współczesne miasto to rodzaj „palimpsestu”, składającego się z różnych warstw, powstałych w różnym czasie.

Przestrzeni nie da się oddzielić od czasu. Istnieje „nieokreślona liczba nie zbieżnych ze sobą serii czasu i nieokreślona liczba odrębnych przestrzeni”. Przestrzeń nie jest jak w rozumieniu kartezjańsko-newtonowskim „biernym naczyniem mieszczącym w sobie działania społeczne”, to procesy społeczne tworzą przestrzenie i czasoprzestrzenie,

pozostając z nimi w nieustannych relacjach [Harvey 1996]. Nie można po prostu twierdzić, że większa zwartość miast spowoduje ograniczenie ruchu samochodowego. „Jeśli produkcję czasoprzestrzeni można określić jako wytwarzanie konkretnych przedmiotów o określonym kształcie urbanistycznym (na przykład w formie środowiska „przedmieść”), wówczas punktami ciężkości analizy okazują się sam proces i związane z nim cechy przestrzeni i czasu” [Harvey 1996].

Ważnym punktem rozważań Harveya jest koncepcja społeczności. Według niego idea społeczności konstytuowanej przez miejskie wioski obciążona jest trzema wadami:

- mityczną wiarą w to, że „przedmiot” nazywany społecznością można wykreować jako istniejącą samodzielnie, autonomiczną całość obdarzoną przyczynową i zbawienną mocą;
- wiarą w to, że cechy jakościowe owego „przedmiotu” dadzą się definiować od wewnątrz;
- wiarą w to, że jego zewnętrzne relacje są bardziej fragmentaryczne i przypadkowe niż integralne i ciągłe.

Można wyodrębnić wspólne dla omawianych form równoważenia miasta zbiory cech:

- zwrot ku jakości życia (bogata oferta życia społecznego i kulturalnego, piękno form architektury i krajobrazu, dobrobyt dzięki lokalnej aktywności gospodarczej

i partnerstwu publiczno-prywatnemu);

- powrót do tradycyjnej urbanistyki i idei sąsiedztwa (przestrzenie publiczne, półpubliczne i prywatne, elementy krystalizujące, zdefiniowane granice, czytelność, identyfikacja, ludzka skala, różnorodność form i funkcji, zwartość, dojście piesze, interakcje, zróżnicowanie społeczne);
- redukcja zanieczyszczeń i zużycia energii (transport publiczny, ograniczenie ruchu samochodowego, proekologiczne, w tym pasywne, rozwiązania techniczne);
- zasada partnerstwa w relacjach regionalnych (ochrona zasobów, system obszarów biologicznie czynnych);
- zdecentralizowana koncentracja osadnictwa (policentryczna struktura „miasteczek” w układzie regionalnym i w mieście).

Najważniejszym elementem różnicującym poszczególne koncepcje *sustainable city* jest zakładana gęstość zaludnienia, jednak przy powszechnej akceptacji postulatu wzrostu zwartości.

Trzeba uznać, że nie ma dziś powszechnie akceptowanej, optymalnej strategii równoważenia miasta i jego otoczenia. Możliwe są różne scenariusze przestrzenne od *compact city* po rozprzestrzenienie zabudowy [Domański 2000]. *Sustainable city* nie może być zatem jakąś konkretną strukturą wykreowaną na podstawie przyjętych a priori reguł. Omawia-

nych modeli nie należy uważać za uniwersalne: powstały w konkretnym społeczno-kulturowym otoczeniu, odpowiadają na jego specyficzne potrzeby, w sposób uwarunkowany jego cechami.

Idea równoważenia miasta przypomina, że ono samo jest częścią świata natury przeobrażonego przez człowieka. Tradycyjna dychotomia miasto (środowisko sztuczne, element aktywny) – wieś (część świata przyrody, element pasywny) ustąpiła miejsko-wiejskiemu partnerstwu. Daje to obustronne korzyści i nową szansę na wyższą jakość życia w całym „regionie ekologicznym”. Zwrot ku jakości życia dziś i w przyszłości, odnowie, rewitalizacji, reurbanizacji nie tylko centrów miast ale całych regionów, wydaje się być nadrzędnym celem strategii równoważenia rozwoju. Powyższe uwagi skłaniają do sformułowania postulatu różnorodności form równoważenia miasta, kształtowanych na podstawie kulturowo warunkowanych wyobrażeń jakości życia. Nadanie aspektowi społeczno-kulturowemu wiodącej roli w definiowaniu przestrzennych cech osadnictwa zrównoważonego rozwoju stwarza szansę bardziej zintegrowanego podejścia badawczego i projektowego.

Anna Górka

Politechnika Gdańska  
Gdańsk University of Technology

#### Literatura

1. Baranowski A. 1998, *Projektowanie zrównoważone w architekturze*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
2. *Europa i architektura jutra. Biała Księga. Propozycje dla europejskiego środowiska zbudowanego*, 1995, Rada Architektów Europy.
3. Bogdanowski J., 1982, *Jurydyka – czyli rozważania nad współczesną dzielnicą mieszkaniową* [w:] Teka Komisji Urbanistyki i Architektury, t. XVI Urbanistyka.
4. Burton E., 2001, *The Potential of the Compact City for Promoting Social Equity* [w:] *Achieving Sustainable Urban Form*. London – New York: Spon Press – Routledge (Williams K., i in.).
5. Buxton M., 2001, *Energy, Transport and Urban Form in Australia* [w:] (op.cit).
6. Chen D., 2001, *Dylematy miejskiej zabudowy* [w:] Świat Nauki 8/2001.
7. Colquhoun I., 1994, *Urban Regeneration*, London.
8. Czarnecki W., 1968, *Budowa miast i osiedli*, t. III, PWN, Poznań.
9. Domański R., 2000, *Miasto innowacyjne*, Studia KPZK, t. CIX, PWN, Warszawa.
10. Dubos R., 1986, *Pochwała różnorodności*, PIW, Warszawa.
11. Dumreicher H. i in., 2001, *Generating Models of Urban Sustainability: Vienna's Westbahnhof Sustainable Hill Town* [w:] *Achieving Sustainable Urban Form* (Williams K. i in.), Spon Press–Routledge, London–New York.
12. *European Spatial Development Perspective*, 1999, Potsdam.
13. Fauset P., 1999, *A High – Density Urban Alternative to Suburbia*, [w:] *City and Culture. Cultural Processes and Urban Sustainability* (Nyström L.), Lenanders Tryckere AB, Kalmar.
14. Gzell S., 1996, *Fenomen małomiastowości*, Akapit–DTP, Warszawa.
15. Harvey D., 1996, *Kwestia urbanizacji* [w:] *Kultura i Społeczeństwo*, nr 4.
16. Hasic T., 2001, *A Sustainable Urban Matrix: Achieving Sustainable Urban Form in Residential Building* [w:] *Achieving Sustainable Urban Form* (Williams K. i in.), Spon Press–Routledge, London–New York.
17. Kennedy M., 1992, *The Architect's Ecological Response–Abillity* [w:] *Eco Logical Architecture*, Wyd. SAR and SAFA, Stockholm–Helsinki.
18. Kowicki M., 1997, *Wież przyszłości jako alternatywa osadnicza miasta*, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.
19. Krier L., 2001, *Architektura. Wybór czy przeznaczenie*, Arkady, Warszawa.
20. Masnavi M., 2001, *The New Millennium and the New Urban Paradigm: the Compact City in Practise* [w:] *Achieving Sustainable Urban Form* (Williams K. i in.), Spon Press–Routledge, London–New York.
21. Mollison B., Holmgren D., 1987, *Permaculture One. A Perennial Agriculture for Human Settlements*, Tagari Publikations, Maryborough.
22. Morhead G., 1991, *From space city to urban village? Architectural Record*, November 1991.
23. Newman P., Kenworthy J., 2001, *Sustainable Urban Form: The Big Picture* [w:] *Achieving Sustainable Urban Form* (Williams K. i in.), Spon Press–Routledge, London–New York.
24. Newton P., 2001, *Urban Form and Environmental Performance* [w:] (op.cit).
25. *Nowa Karta Ateńska. Zasady planowania przyjęte przez Europejską Radę Urbanistów*, 1998, Wyd. ZG TUP, Warszawa.
26. Orrskog L., 1999, *There is no such thing as a Sustainable City* [w:] *City and Culture. Cultural Processes and Urban Sustainability* (Nyström L.), Lenanders Tryckere AB, Kalmar.
27. Parteka T., 1997, *Planowanie strategiczne rozwoju zrównoważonego*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
28. Parteka T., 2001, *Metropolizacja polskiej przestrzeni ścieżką ładu czy chaosu?* [w:] *Ład polskiej przestrzeni. Studium przypadku – Metropolia Trójmiejska* (Kołodziejcki J., Parteka T.), Biuletyn KPZK PAN, z.199, Wyd. KPZK PAN, Warszawa.
29. de Roo G., 2001, *Compact Cities, Environmental Conflicts and Policy Strategies: Complexity as a Criterion for Decision Making* [w:] *Achieving Sustainable Urban Form* (Williams K. i in.), Spon Press–Routledge, London–New York.
30. Scoffham E., Marat-Mendes T., 2001, *Urban Form and Transport: New Dimensions Introduction* [w:] (op.cit.).
31. Thompson-Fawcett M., 2001, *The Contribution of Urban Villages to Sustainable Development* [w:] (op.cit.).
32. Vale R., Vale B., 1991, *Green Architecture. Design for Sustainable Future*, Thames and Hudson, London.