

Rozwój zrównoważony w procesach urbanizacji

Urbanizacja – nadzieja i wyzwanie

Urbanizacja jest rzeczywistością krajów rozwiniętych, wielką nadzieją krajów ubogich – równocześnie – jest największym globalnym wyzwaniem naszego wieku. Nadzieją, gdyż miasta to miejsca tworzenia wielkich materialnych i niematerialnych wartości, centra kultury, miejsca wygodnego życia, terytorium budowy kontaktów i więzi społecznych. Wyzwaniem, gdyż niekontrolowane procesy urbanizacyjne, wywoływane wielkimi migracjami do miast krajów ubogich, oraz rosnące „piętno ekologiczne” miast krajów bogatych są jednym z największych, jeśli nie największym, zagrożeniem społecznym, ekonomicznym i ekologicznym naszego wieku. „Urbanizacja nędzy” i jej konsekwencje niweczą potencjalne korzyści, jakie przynosi miejska cywilizacja i globalizacja, przynoszą też społeczne i ekologiczne katastrofy w ubogich regionach Południa. „Urbanizacja bogactwa” w krajach zamożnych jest szkodliwa ekologicznie, pochłania tereny rolne i leśne, powiększa potrzeby transportowe, uniemożliwia prawidłowe obsłużenie mieszkańców miast i zwiększa koszty funkcjonowania miast. Procesy te mają szereg wymiarów i aspektów. Trzy podstawowe wymiary problemu urbanizacji – to wymiar globalny – wymiar regionu i miasta – oraz wymiar architektury i budynku, każdy z nich stwarza problemy i każdy wymaga nowych rozwiązań.

Największe problemy stwarza globalny wymiar zrównoważonego miasta, zmusza on nas do koncentracji uwagi i działań na biegunowych, skomplikowanych zjawiskach urbanizacji, na urbanizacji najbogatszych społeczeństw świata oraz na urbanizacji najuboższych krajów Południa. Obydwa te procesy są niszczyielskie.

Szereg problemów czeka na rozwiązania w wymiarze miasta, zwłaszcza problemów społecznych: bezdomność i obszary nędzy, wykluczenia i segregacje etniczne oraz ekonomiczne. Potrzebne są nowe rozwiązania urbanistyczne, tymczasem, w konfrontacji z wyzwaniami przyszłości, profesja urbanisty jest jedną z najbardziej zacofanych, a rozwiązania urbanistyczne w podstawowych dziedzinach – planowania, rozwoju i eksploatacji miasta – nie dają odpowiedzi na problemy miasta XXI wieku. Obserwujemy techniczne zacofanie miast i wierzymy, że nieefektywnymi systemami, które są wynalazkiem starożytności, obsłużymy miasta świata, w których zamieszka osiem miliardów ludzi.

Planujemy nasze regiony i miasta bez poszanowania praw zrównoważonego rozwoju. Hasło to pojawia się w konstytucjach i w dokumentach planistycznych, ale nic z tego nie wynika, czego przykładem są polskie koncepcje polityki przestrzennego rozwoju kraju i strategii regionalne. Zacofoanej doktrynie urbanistycznej odpowiada zacofoany warsztat zawodowy, nieskuteczna kontrola procesów przestrzennych i niekompetentna administracja urbanistyczna. Ten niekorzystny stan charakteryzuje dziś większość miast świata.

Największe sukcesy w poszukiwaniu nowych rozwiązań technicznych odnosimy dziś w architekturze i budownictwie, zwłaszcza w budownictwie mieszkaniowym. Jest to istotne, gdyż budownictwo to jest wielkim „konsumentem” nieodnawialnych zasobów i wielkim producentem zanieczyszczeń; nowe technologie mogą tę sytuację zmienić. Postęp techniki może przynieść rewolucyjne zmiany, nowe wynalazki mogą zredukować potrzeby energetyczne mieszkaniowego sektora do wartości nieistotnych w bilansach globalnych. Rozwiązania te mają jedną wielką wadę, są kosztowne i tym samym są niedostępne dla większości urbanizujących się krajów świata. Należy też pamiętać, że co najwyżej 15% architektury świata to architektura projektowana, a w tej grupie projektowanej architektury tylko mała część to „zielona architektura”, realizowana wyłącznie w krajach bogatych. „Zielona”, ekologiczna architektura, tak jak i „zdrowa” żywność, to wciąż jeszcze kosztowna rozrywka zamożnych społeczeństw, a nie powszechna praktyka.

Przyczyny ekspansji miast

Dwa czynniki decydują o tempie i rozmiarach ekspansji przestrzennej miast – wzrost liczby ich mieszkańców i rosnąca konsumpcja. Dlatego jest to proces ciągły, od dwóch wieków intensywny i będzie trwał on nadal, bez względu na nasze oceny tego zjawiska, plany i działania. Ekspansja ta będzie się też często odbywała w sposób nieracjonalny i szkodliwy dla żyjących w miastach społeczeństw. Dotyczy to zarówno „rozlewania się miast” w bezgraniczne suburbia amerykańskich aglomeracji, jak i niekontrolowanej, spontanicznej urbanizacji krajów Afryki i Azji, kreującej slumsy Lagosu, São Paulo i Kalkuty. Tempo i wymiar tych procesów są dramatyczne, potwierdza to ostatnia prognoza demograficzna¹ dla miast, które w roku 2015 przekroczą 10 milionów mieszkańców (tabela 1). Zestawienie to informuje o kilku problemach. Miasta o największym tempie rozwoju to miasta krajów słabych ekonomicznie, które równocześnie nie prowadzą żadnej świadomej polityki ludnościowej (Lagos, Dżakarta) lub krajów, które świadomie dążą, dla celów politycznych, do szybkiego wzrostu ludnościowego (Dhaka czy Karaczi). Miasta, o umiarkowanym tempie rozwoju, to miasta państw, które

¹ *Global Report on Human Settlements 2003: The Challenge of Slums* United Nations Human Settlements Program Nairobi. Wyd. Earthscan London 2003 (str. 267-271).

świadomie dążą do zahamowania tempa przyrostu demograficznego (Kair, Rio de Janeiro) i miasta krajów zamożnych. Procesy te pokazują, że z jednej strony istnieje określona inercja w procesach rozwoju wielkich miast, a zarazem, że możliwe jest zahamowanie i kontrolowanie do pewnego stopnia zjawisk demograficznych i urbanizacyjnych oraz że realne jest ich przekształcenie w procesy pożyteczne społecznie i ekonomicznie, pod warunkiem prowadzenia racjonalnej polityki ludnościowej².

Tabela 1

Wielkość miasta (aglomeracji) w roku 2015	Wielkość miasta (aglomeracji) w roku			Ludność w r. 2015	Miejsce w 1975 r.
	1990	2000	2010		
Tokio	25 081 000	26 444 000	27 093 000	27 190 000	1
Dhaka	6 621 000	12 519 000	19 393 000	22 766 000	14
Bombaj	12 308 000	16 086 000	20 455 000	22 577 000	5
São Paulo	15 100 000	17 962 000	20 514 000	21 229 000	4
Delhi	8 207 000	12 441 000	18 215 000	20 884 000	10
Meksyk	15 311 000	18 066 000	19 694 000	20 434 000	3
Nowy Jork	16 056 000	16 732 000	17 551 000	17 994 000	2
Dżakarta	7 650 000	11 018 000	15 341 000	17 268 000	12
Karaczi	7 147 000	10 032 000	13 871 000	16 197 000	13
Lagos	4 765 000	8 665 000	13 627 000	15 966 000	16
Buenos Aires	11 180 000	12 024 000	12 844 000	13 185 000	6
Manila	7 973 000	9 950 000	11 618 000	12 579 000	11
Pekin	10 819 000	10 839 000	11 099 000	11 671 000	7
Rio de Janeiro	9 689 000	10 652 000	11 342 000	11 543 000	8
Kair	8 296 000	9 462 000	10 767 000	11 531 000	9
Istambuł	6 544 000	8 953 000	10 722 000	11 362 000	15

Nie zawsze jednak rozumiemy mechanizmy procesów urbanizacyjnych, pomimo że badania nad rozwojem miast są prowadzone od wielu lat. Nasza wiedza w tej dziedzinie ma wciąż wiele luk, zwłaszcza w zakresie czynników decydujących o tempie i formach rozwoju miasta, o procesach powodujących ich dezorganizację przestrzenną i dekoncentrację funkcji. Efektem naszej niewiedzy i wciąż słabego rozwoju teorii prognoz są

² Na Światowej Konferencji ONZ w Kairze, poświęconej problemom ludnościowym, kraje rozwijające się przeciwstawiły się (nieśmiałym) propozycjom zmierzającym do uzgodnienia globalnej polityki ludnościowej, która hamowałaby wzrost zaludnienia na Ziemi. I nadal, na sesjach ONZ, „Grupa 77” (kraje rozwijające się), często wysuwa tezę, że „świadoma polityka ludnościowa, planowanie rodziny” i inne propozycje programowe krajów rozwiniętych mają na celu obniżenie potencjału ludnościowego, a tym samym znaczenia politycznego krajów Południa, część delegacji używa nawet w swych wystąpieniach zwrotu *Spisek Pólnocy*.

nietrafione projekcje. Nawet ta prezentowana powyżej, najnowsza prognoza rozwoju miast nie sprawdza się w przypadku miasta São Paulo, którego rozwój w ostatnich dwóch latach został zahamowany.

Jeszcze trudniejsze są projekcje skutków ekonomicznych i społecznych tych procesów, pewne zjawiska wydają się być jednak nieuniknione. Globalizacja i liberalizacja gospodarki światowej, wzrost zamożności wielu społeczeństw i procesy demograficzne Południa, będą przyspieszać ekspansję przestrzenną miast.

Migracje i struktura urbanistyczna miast

Aktualne prognozy demograficzne wskazują, że w miastach świata, w ciągu następnego dwudziestu pięciu lat, pojawi się około dwóch miliardów nowych mieszkańców³, a raporty UN-Habitat Program przewidują, że praktycznie cały ten przyrost (95%) znajdzie się w miastach i wielkich aglomeracjach krajów rozwijających się. Z kolei według prognoz Banku Światowego, dalsza urbanizacja Południa, w ciągu następnych 50 lat, może przynieść wzrost liczby ludności miejskiej krajów Południa nawet o 3 miliardy mieszkańców. Według średniego wariantu rozwoju ludnościowego świata, publikowanego cyklicznie przez Biuro Statystyczne ONZ⁴, przewidywany jest następujący wzrost ludności na obszarach zurbanizowanych (jako procent ludności ogółem) (tabela 2):

Tabela 2

Region	1970	1990	2025
Afryka	23	32	54
Azja (bez Japonii)	20	29	54
Ameryka łacińska	57	72	84
Europa	67	73	85
Ameryka Północna	74	75	85

Szczególnie dramatyczne są prognozy dotyczące urbanizacji krajów najuboższych (*least developed countries*), w których ma powstać aż sześć aglomeracji przekraczających 5 milionów mieszkańców⁵:

³ Według średniej prognozy Biura Statystycznego ONZ.

⁴ *World Urbanization Prospects – The 2001 Revision (Data Tables and Highlights)*. Wyd. Department of Economic and Social Affairs (Population Division). United Nations Secretariat New York 2002.

⁵ Ostatnia Światowa Konferencja poświęcona LDC odbyła się w roku 2001 w Brukseli. Przyjęto na niej *Program of Action*, który ma poprawić warunki życia 600 milionom mieszkańców krajów zaliczanych do tej grupy. Program ten, tak jak wiele innych deklaracji ONZ, pozbawiony jest praktycznego znaczenia.

Tabela 3

Liczba aglomeracji liczące 5 i więcej milionów mieszkańców w latach:	1975	2000	2015
Świat (<i>world total</i>)	21	39	58
w tym:			
I Kraje wysoko rozwinięte (<i>more developed regions</i>) ⁶	10	9	10
II Kraje rozwijające się (<i>less developed regions</i>)	11	30	48
w tym: III. Kraje najuboższe (<i>least developed countries</i>)	0	2	6

Przemieszczanie się ludności krajów rozwijających się do wielkich aglomeracji miejskich musi pogłębiać kryzys miast, gdyż aglomeracja o wielkości 5 i więcej milionów mieszkańców wymaga wysokich nakładów na infrastrukturę techniczną – sanitarną i komunikacyjną, nawet w podstawowym zakresie; jest też kosztowna w eksploatacji. Tymczasem w perspektywie kilkunastu lat, gdyż takiego okresu dotyczy prognoza ONZ, sytuacja gospodarcza krajów II i III grupy nie ulegnie istotnej zmianie (może z wyjątkiem Chin) i alternatywą jest kolosalny rozrost slumsów, a w jego następstwie – choroby społeczne, przestępczość, wysokie wskaźniki umieralności i katastrofy społeczne na niespotykaną dotąd skalę, bowiem zapewnienie schronienia i zatrudnienia setkom milionów ludzi w miastach, które od dawna nie są w stanie zapewnić swym obecnym mieszkańcom godziwych warunków życia, jest nierealne.

Obok migracji do miast, obserwujemy wzrost migracji międzyregionalnych i międzykontynentalnych. Mają one długie tradycje, wywoływały je w Europie i na świecie zmiany klimatu i kataklizmy przyrodnicze, upadek rolnictwa, przeludnienie obszarów, wojny i konflikty rasowe lub religijne⁷. W XIX wieku Zachodnia Europa, najbardziej

⁶ Klasyfikacja ONZ zalicza do grupy I (*more developed regions*) Europę, Płn. Amerykę, Australię/Nową Zelandię i Japonię; do grupy II (*less developed regions*) kraje Afryki, Azji (bez Japonii), Ameryki Łacińskiej i Wysp Pacyfiku, z wyłączeniem krajów grupy III (*least developed countries*), do której zalicza się kraje najuboższe, sklasyfikowane wg Rezolucji ONZ w 2001 roku, łącznie 49 krajów, w tym: 34 w Afryce, 9 w Azji, 1 w Ameryce Łacińskiej i 5 krajów Oceanii.

⁷ Migracje kształtują współczesną historię, przykład – to tragiczny konflikt między plemieniem Tutsi, które przewędrowało z „Rogu” Afryki do Afryki Wschodniej, wzdłuż Rift Valley, a plemieniem Hutu, które mieszkało od wieków na tych terenach. Plemię Tutsi, pasterskie i wojownicze, musiało opuścić swój region, bo zmiany klimatyczne, wzrost ludności i nadmierna eksploatacja, zniszczyły tereny ich pastwisk. Kraje kolonialne (Belgia, Francja i Niemcy), wykorzystywały bardziej przedsiębiorczych Tutsi do kierowania instytucjami zarządzającymi niższego szczebla w Rwandzie i Burundi, wzmacniając dodatkowo ich dominację. Stworzono w ten sposób źródło dzisiejszego, niesłuchanie krwawego i trudnego do rozwiązania konfliktu w Afryce.

ekonomicznie zaawansowany region świata, dostarczała nowych mieszkańców innym kontynentom. W okresie między kongresem wiedeńskim a wybuchem I wojny światowej emigracja europejska wyglądała następująco⁸:

Tabela 4

Z jakiego kraju	Szacunkowa liczba emigrantów w mln.	Główne regiony emigracji
Anglia	12,3	USA, Kanada, Australia, Południowa Afryka
Włochy	10,0	USA, Brazylia, Argentyna, Kanada
Niemcy	5,3	jw.
Irlandia	4,1	USA, Kanada, Australia, Południowa Afryka, N. Zelandia
Hiszpania	2,0	Argentyna, Brazylia, Kuba, Północna Afryka, Urugwaj
Francja	1,5	Kraje Maghrebu, USA
Portugalia	1,4	Brazylia

W wieku XIX migracje odbywały się w ramach regionów o podobnym poziomie rozwoju gospodarczego, ludność wywodziła się głównie z kulturowego kręgu chrześcijaństwa, emigranci powiększali potencjał gospodarczy nowych „ojczyzn” i w przeważającej większości asymilowali się w nowych środowiskach. W XX wieku kierunki migracji ekonomicznych oraz ich charakterystyka zmieniły się radykalnie, a ich wielkość nadal rośnie. Obecnie głównym źródłem migracji są kraje Afryki oraz Azji, a celem są kraje zamożnej Północy. Jak poprzednio, ich podłoże jest głównie ekonomiczne, jednak pod innymi względami są one różne od migracji, jakie miały miejsce sto lat temu.

Migrująca ludność jest bardzo zróżnicowana etnicznie oraz wyznaniowo i migrując nadal do krajów chrześcijańskich, staje się problemem ekonomicznym dla nowych „ojczyzn”, natrafia na bariery asymilacyjne, a w skrajnych sytuacjach staje się przedmiotem ksenofobicznych ataków bogatych społeczeństw⁹. Aktualne prognozy przewidują, że jeśli w roku 1960 ludność Europy, Ameryki Północnej i Australii stanowiła jedną

⁸ Segal Aaron; *An Atlas of International Migration*. Wyd. Hans Zell Publishers London 1993.

⁹ Głośną, wyśmienitą, aczkolwiek miejscami dyskusyjną książkę poświęcił tym problemom Patrick Buchanan, upatrujący w migracjach oraz niekorzystnych zmianach demograficznych i ideologicznych zagrożenie dla przyszłości Stanów Zjednoczonych i Europy Zachodniej. Przewiduje upadek obecnych potęg światowych i zasadnicze zmiany polityczne w skali globalnej. Jednym z jego głównych argumentów jest zmiana struktury ludnościowej. Buchanan należy do osób dobrze poinformowanych, to reprezentant prawicy, republikanin, były doradca Richarda Nixona (aktywny zwłaszcza w okresie afery Watergate) i dwóch następnych prezydentów republikańskich; ubiegał się o nominację w wyborach prezydenckich 1992 i 1996; wystartował w wyborach prezydenckich 2000.

czwartą ludności świata, w roku 2000 jedną szóstą, to w roku 2050 będzie stanowiła już tylko jedną dziesiątą¹⁰, co oznacza, że konflikty te będą narastały i być może pesymistyczne prognozy Huntingtona i Buchanana sprawdzą się.

Notujemy też migracje wymuszane przez rządy z powodów politycznych. Rząd Chin doprowadził do osiedlenia ponad siedmiu milionów Chińczyków w Tybecie, doprowadzając do stanu, w którym ludność chińska stała się większością, oraz osiedlił 75 milionów swych etnicznych obywateli w Mandżurii i 8,5 miliona w Mongolii Wewnętrznej.

Pojawiają się nowe źródła migracji, rozpoczynają się migracje jako następstwo katastrof ekologicznych, oczekujemy migracji w wyniku zmian klimatu czy podniesienia się poziomu wód. Jeśli sprawdzą się prognozy dotyczące ocieplenia klimatu, to według aktualnych szacunków możemy oczekiwać migracji rzędu 150 milionów ludzi¹¹.

Urbanizacja krajów Południa

Ekspansja przestrzenna miast Południa i ich urbanistyczne przekształcenia mają dziś, w większości krajów Afryki i Azji, żywiłowy charakter, a ich tempo systematycznie rośnie. Decyduje o tym narastający kryzys ekonomiczny i żywnościowy regionów rolniczych, które nie są w stanie wyżywić rosnącej nieustannie liczby ludności, nie ma dla niej pracy i brakuje schronienia, nawet prymitywnego. Kurczą się tereny rolne i poszerzają się obszary pustynne, coraz częściej występują braki wody i nasila się proces wyłaławiania gleb. Statystyki ONZ i Banku Światowego pokazują, że coraz większa część populacji wiejskiej żyje na terenach, których gleby są narażone na szybkie zniszczenie¹².

Procesy urbanistyczne są też często efektem lokalnych, specyficznych czynników. Interesujący przykład stanowi Delhi. W mieście tym najwyższe intensywności zabudowy występują na peryferiach miasta, są one tam czterokrotnie wyższe niż w centralnych dzielnicach. Urbaniści nazwali to „odwróconym miastem zwartym” (*inverted compact city*). Badacz tego fenomenu, Ashok Kumar¹³, twierdzi, że jest to efekt politycznych

¹⁰ Patrick J. Buchanan; *The Death of the West*. Wyd. Thomas Dunne Books, New York 2002 (str. 11).

¹¹ Norman Myers; *Environmental refugees in a Globally Warmed World* [w:] „Bioscience” XII. 1993.

¹² Według danych Banku Światowego, największa liczba ludności na terenach zagrożonych zniszczeniem (*fragile lands*) żyje w Afryce i Azji. Udział tej ludności w ogólnej liczbie mieszkańców wynosi odpowiednio: w Afryce Subsaharyjskiej – 39,3%; na Bliskim Wschodzie i w Afryce Północnej – 37,6%; we wschodniej Azji i na terenach Pacyfiku – 25,3% i w Południowej Azji – 24,4%. W sumie na terenach narażonych szczególnie na zniszczenie gleb mieszka już miliard i 170 milionów ludzi. Według *Sustainable Development in a Dynamic World. World Development report 2003*. Wyd. The World Bank Washington DC (str. 60-61).

¹³ Ashok Kumar [w:] *Compact Cities*, wyd. Mike Jenks and Rod Burges. Wyd. SPON Press 2000 (str. 153).

zasad, jakie kształtowały w XIX wieku układ przestrzenny miasta, a zwłaszcza jego centralny ekstensywnie zabudowany obszar, zamieszkiwany wówczas przez kolonizatorów. W XX wieku rozpoczęły się żywiołowe i wielkie migracje, w jednej dekadzie lat osiemdziesiątych ludność w Delhi wzrosła o 30%. Spowodowało to zasadnicze przekształcenia struktury przestrzennej miasta, gdyż duża część nowych mieszkańców, ponad 1 milion 300 tysięcy ludzi, zasiedliła bardzo intensywnie zabudowane miejskie slumsy, otaczające centralne dzielnice.

Kumar w konkluzjach stwierdza, że pożądana jako zasada *intensyfikacja zabudowy doprowadziła do stworzenia dzielnic slumsów, a nie do miasta o zwartej zabudowie przynoszącego szereg korzyści*.

Podobne zjawisko opisuje Kerstin Zillmann, ale odnosi się ono do Caracas. Na innym kontynencie, w innej kulturze, obserwujemy podobne zjawiska i dochodzimy do podobnych wniosków¹⁴. Dzielnica „spontanicznej” zabudowy, Barrios w Caracas, to również przykład intensywnej urbanizacji, realizowanej przez lokalne ubogie społeczeństwo w sposób zorganizowany.

Co łączy te dwa przykłady i jest zarazem charakterystyczne dla całego fenomenu urbanizacji krajów rozwijających się – to brak zainteresowania ze strony władz publicznych i w efekcie – brak kontroli urbanistycznej, brak pomocy i zaangażowania środków publicznych. Inne istotne czynniki kształtujące procesy urbanizacyjne Południa to brak tradycji i wiedzy, niski poziom edukacji społecznej, ubóstwo mieszkańców, spekulacje i brak kontroli społecznej. Produktem końcowym tych zjawisk jest chaotyczna i niekontrolowana urbanizacja, dewastacja zasobów naturalnych i dramatycznie niski standard nowych terenów osiedleńczych.

Niestety, problemy te nie interesują również większości badaczy naukowych i ekspertów zajmujących się zagadnieniami urbanizacji, bowiem zdecydowana większość badań naukowych poświęcona jest problemom miast w krajach rozwiniętych, podczas gdy aktualne wyzwania cywilizacyjne i zagrożenia są w pierwszym rzędzie związane z urbanizacją krajów rozwijających się.

Ekspansja miast w krajach zamożnych

W krajach zamożnych ekspansja miast to efekt rosnącej konsumpcji, a formy tej urbanizacji są efektem pogoni za wyższym standardem życia i za lokalizacjami oferującymi wyższy status społeczny i większą efektywność ekonomiczną w środowisku o wysokiej jakości estetycznej i przyrodniczej.

Ekstensywny model urbanizacji jest też efektem polityki ekonomicznej oraz zachęt finansowych oferowanych przez banki i władze podmiejskich osiedli dla ściągnięcia na

¹⁴ Kerstin Zillmann w: *Compact Cities*. Ibidem (str. 193).

swój teren zamożnych inwestorów, przyszłych płatników podatków i twórców nowych miejsc pracy. Powoduje to relokację do suburbiów rodzin klasy średniej i wyższej, z wieloma negatywnymi efektami tego zjawiska. Doskonałą historyczną analizę tych procesów, w kraju najbardziej reprezentatywnym dla urbanizacji społeczeństw zamożnych – w Stanach Zjednoczonych – przedstawił Tom Martison w swej ostatniej książce. Opisuje on transformacje amerykańskich suburbiów – *American Dreamscape* – ich trendy, formy, mody i konsekwencje¹⁵.

Model urbanizacji, ekstensywnej i ekspansywnej, kosztownej aż do marnotrawstwa, to również wynik oddziaływania praw liberalnej ekonomii, osłabiania kontroli urbanistycznej i planistycznych instrumentów. Wymienione tu czynniki nie zawsze są efektem deklarowanej polityki, ale są niewątpliwie podstawą wielu decyzji przyspieszających ekspansję stref zurbanizowanych¹⁶.

Dramatyczne skutki urbanizacji Południa

W ubogich miastach Południa procesy urbanizacyjne przynoszą humanitarne i ekologiczne katastrofy. Raporty organizacji międzynarodowych, zwłaszcza ostatni Raport UN-Habitat¹⁷, opisują złe i wciąż pogarszające się warunki życia w aglomeracjach Południa, dewastowanych przez bezrobocie, nędzę, konflikty społeczne, bezdomność i wysoką przestępczość. W Lagos, Kalkucie i Nairobi miliony mieszkańców żyją w dzielnicach pozbawionych podstawowych usług, wody, kanalizacji i energii; w osiedlach szalasów i kartonowych baraków, bez komunikacji miejskiej, bez policji, szkół i opieki lekarskiej.

Według aktualnych szacunków Agencji UN-Habitat, slumsy świata zamieszkuje ponad miliard mieszkańców i liczba ta w ciągu następnych 20-25 lat ulegnie podwojeniu. Potwierdzają to średniookresowe, a więc wiarygodne, prognozy demograficzne krajów rozwijających się oraz najnowsze oficjalne publikacje organizacji międzynarodowych

¹⁵ Tom Martinson; *American Dreamscape*. Wyd. Carroll & Graf Publishers New York 2000.

¹⁶ Negatywny stosunek do kontroli planistycznej bardzo wyraźnie objawił się w trakcie negocjacji nad końcową Deklaracją Światowej Konferencji ONZ Habitat II, w których autor reprezentował Polskę. Propozycje kilku delegacji, w tym polskiej, aby w rezolucji znalazło się zalecenie szerszego stosowania planowania przestrzennego, jako instrumentu racjonalizującego procesy urbanizacyjne, zostały zablokowane przez kraje Europy Zachodniej, które, używając zaskakujących niekiedy argumentów, nie dopuściły do umieszczenia takiego zalecenia w Deklaracji. Były to argumenty z katalogu liberalnej filozofii oraz argumenty „pragmatyczne” – delegatów utrzymujących, że licznych, ubogich krajów Południa nie stać na planowanie. Nie przeszkodziło to w umieszczeniu w dokumentach konferencji (słynna *Agenda Habitat*) wielu zaleceń całkowicie nierealnych, które do dziś pozostały pustymi sloganami. Z innych powodów kraje rozwijające się, najbardziej dotknięte skutkami niekontrolowanej urbanizacji, też są zbyt pozytywnie nastawione do idei kontroli urbanistycznej.

¹⁷ Cytowany już *Global Report on Human Settlements 2003: The Challenge of Slums 2003*.

takich, jak: *Global Environmental Outlook 3*¹⁸, *Cities in a Globalizing World*¹⁹ czy *Sustainable Development in a Dynamic World*²⁰.

Ekspansja miast wywołuje w ubogich regionach Południa, obok problemów sanitarnych i mieszkaniowych, kryzys systemów transportu, co dramatycznie pogarsza warunki życia w wielomilionowych aglomeracjach. Wprawdzie istnieją tam sprawne systemy transportu takie jak linie autobusowe prywatnych firm w miastach Nigerii czy Kenii²¹. Ale przeciętny mieszkaniec slumsów nie jest w stanie z niego skorzystać; mieszkaniec Kibery w Nairobi nie może pozwolić sobie na zapłacenie 50 centów za bilet *matatu*, aby dojechać do dzielnicy przemysłowej, gdzie pracuje. W efekcie jest on zmuszony do parogodzinnego marszu, aby dojść do pracy i do identycznej drogi powrotnej²². A takie osiedla jak Kibera stanowią w wielu miastach Afryki i Azji dużą część strefy mieszkaniowej.

Obraz ten rodzi nie tylko dylematy ekonomiczne i polityczne, obraz takiego świata, wysoce prawdopodobny, rodzić będzie dylematy moralne. Jak długo jeszcze społeczeństwa krajów zamożnych będą mogły ten obraz akceptować, mając świadomość, że jest to między innymi produkt ich dobrobytu?

Następstwa ekspansji przestrzennej miast krajów zamożnych

„Rozlewanie się” miast nie jest wyłącznym problemem krajów rozwijających się, według ostatniej edycji *European Spatial Development Perspective: rosnąca ilość gospodarstw domowych i wzrost średniej wielkości powierzchni mieszkalnej na mieszkańca, powodują, że zapotrzebowanie na tereny budowlane... nieustannie rośnie... Niekontrolowany rozwój miast skutkuje wzrostem potrzeb transportowych, wzrostem konsumpcji energii, podnosi koszty infrastruktury miejskiej i negatywnie oddziałuje na jakość przestrzeni podmiejskich i na środowisko naturalne*²³, a straty terenów rolnych i otwartych terenów zielonych na rzecz terenów budowlanych wynoszą rocznie (od okresu II wojny światowej) średnio 120 metrów kw. na mieszkańca. Według danych Bundestagu, w Niemczech Zachodnich obszar terenów zurbanizowanych *pochłania dziennie od 100*

¹⁸ *Global Environment Outlook 3*. Wyd. UN Environment Program Nairobi 2004.

¹⁹ *Cities in a Globalizing World* Global Report on Human Settlements 2001. Wyd. UNCHS (Habitat) Nairobi and Earthscan Publications Ltd. London 2001.

²⁰ Sustainable Development in a Dynamic World. Ibidem.

²¹ Słynne mikrobusy *matatu*.

²² Ma to zresztą dodatkowy, smutny aspekt. Kiedy krytykujemy wydajność afrykańskiego robotnika, nie bierzemy tego aspektu pod uwagę, nie pamiętamy o jego warunkach życia. Interesujące było by przetestowanie pracy robotnika z Europy i jego wydajności, w afrykańskich warunkach.

²³ *ESDP – European Spatial Development Perspective*. Wyd. 2000.

do 120 hektarów terenów rolnych i leśnych i w okresie powojennym wielkość terenów zabudowanych uległa podwojeniu²⁴.

Ekspansja miast i ekstensywne wykorzystanie terenów wywołuje znane, niekorzystne zjawiska społeczne: ogranicza kontakty międzyludzkie, powiększa segregację społeczną, wykluczenia i społeczne rozwarstwienia, powoduje wzrost przestępczości i dezintegrację społeczeństw.

Rozlewanie się strefy miejskiej zwiększa również zanieczyszczenia i powiększa zużycie energii, powiększa też koszty infrastruktury technicznej i zwiększa potrzeby transportowe. Ale rosnąca liczba podróży i wzrost produkcji samochodów osobowych wynikają nie tylko z utrwalonych nawyków mieszkańców miast, w dużym stopniu są to efekty modelu urbanizacyjnego, gdyż ekspansja miast połączona z ekstensywnym typem zabudowy, w sposób nieunikniony prowadzi do zwiększania liczby podróży i musi wywoływać rozwój infrastruktury transportowej. Według badań pary amerykańskich naukowców (Peter Newman i Jeff Kenworthy) *średnia intensywność terenów miejskich w wysokości 14,7 osób na ha (dane dla USA) wywołuje rocznie 10 870 kilometrów podróży samochodowych na osobę, podczas gdy intensywność 49,9 osób na ha wywołuje potrzebę 4519 kilometrów podróży (dane dla Europy), a intensywność 163,9 osób na ha – 1487 kilometrów podróży (dane dla rozwiniętych gospodarczo państw Azji)*²⁵.

Doskonalenie systemów transportowych i inżynierii ruchu drogowego, priorytety transportu masowego i szereg innych zabiegów nie są w stanie zahamować lawinowo rosnącej ilości podróży, również doskonalenie metod planistycznych, wielofunkcyjne formy użytkowania terenów i zwiększanie intensywności ich wykorzystywania, nie zapobiegają temu zjawisku. Ale rozwój cywilizacji samochodowej jest nie tylko efektem konserwatywnej polityki przestrzennej, propagującej rozwiązania, w których samochód osobowy staje się niezbędny. Jest to również efekt trwającej już prawie sto lat agresywnej promocji handlowej i reklamowej samochodu. Jest to też efekt niedorozwoju, często celowego, systemów transportu publicznego. W efekcie wzrost transportu samochodowego, będący prawdopodobnie najbardziej szkodliwym produktem aktualnego modelu urbanizacji, doprowadził już społeczeństwa krajów rozwiniętych do całkowitego uzależnienia ich stylu życia i modelu gospodarczego ich państw – od samochodu.

Jednak wiążąc nasze systemy gospodarcze oraz model życia „z samochodem”, nie bierzemy pod uwagę znanych, negatywnych skutków motoryzacji indywidualnej i jej niepoliczalnych lub nieliczonych kosztów. Jednak szczególnie dramatyczne efekty przy-

²⁴ *Protection of Humanity and the Environment Interim Report* 14 April 1997; Wyd. German Bundestag Enquete Commission. Wyd. Deutscher Bundestag, Bonn 1997.

²⁵ Newman P., Kenworthy J.; *Cities and Automobile Dependence; An International Sourcebook*. Wyd. Gower Publishing Aldershot 1989.

niesie ta polityka motoryzacyjna w najludniejszych i wciąż ubogich krajach świata; w Chinach, Indiach czy Indonezji jej skutki za kilka lat będą katastrofalne²⁶.

„Piętno ekologiczne” miast Północy

Najlepszym jednak miernikiem oddziaływania miasta jest jego „piętno ekologiczne”, czyli wielkość terenu, jaki mieszkańcy wykorzystują do swoich potrzeb. Jego badaniem zajmują się głównie WWF – World Wildlife Fund for Nature oraz UNEP – United Nations Environment Program.

Ostatni raport WWF²⁷ zawiera szereg interesujących i pouczających danych. Dwie z informacji mają zasadnicze znaczenie dla oceny aktualnych tendencji rozwojowych światowej gospodarki i warunków życia. Według ocen raportu, w latach 1961-2000 globalne „piętno ekologiczne” wzrosło o 80% i przekracza już o 20% biologiczny potencjał Ziemi. Zdaniem ekspertów WWF, uniemożliwia to odnawianie, w naturalnych procesach, jej zasobów, gdyż mieszkaniec naszej planety zużywał i użytkował średnio w roku 1999 dla potrzeb swej egzystencji 2,3 hektary ziemi, a łącznie globalne „piętno ekologiczne” objęło 13,7 mld hektarów ziemi. Jest to efekt osiągniętego poziomu konsumpcji i produkcji przemysłowej.

Istotny jest też rozkład regionalny tych procesów. „Piętno ekologiczne” mieszkańca kraju bogatego ma wymiar od 7 do 10 hektarów terenu, natomiast w przypadku krajów rozwijających się wskaźnik ten wynosi 1,5-1,8 hektara. W sposób oczywisty różnica ta jest odwzorowaniem poziomu życia i rozmiarów materialnej konsumpcji w poszczególnych krajach i pokazuje, że mieszkańcy krajów Europy Zachodniej i USA, żyją dziś kosztem przyrodniczych zasobów krajów ubogich, gdyż własny potencjał przyrodniczy krajów zamożnych jest już zbyt ograniczony. W efekcie „piętno ekologiczne” Holandii, jest sześciokrotnie większe niż powierzchnia tego kraju²⁸ i stan tej względnej równowagi może trwać jedynie dzięki utrzymywaniu się obecnych globalnych ekonomicznych dysproporcji. Jednak nieuchronne zwiększanie konsumpcji w krajach Południa, przy równoczesnym wzroście ich ludności, załamię bilans biologiczny Ziemi, gdyż „piętno ekologiczne” świata zamieszkałego przez 8 miliardów ludzi, żyjących jak dzisiejszy Holender, zrujnuje całkowicie zasoby naturalne Ziemi.

²⁶ Produkcja samochodów osobowych w Chinach wzrosła w roku 2002 o 38% w porównaniu z rokiem 2001, a w roku 2003 o ponad 50%.

²⁷ *Living Planet Report 2002* red. Jonathan Loh. Wyd. WWF International Cambridge 2002 (str. 3-4).

²⁸ Ekologiczny *footprint* Holandii wynosi 4,81 ha na mieszkańca, a *biocapacity* 0,79 ha. Według *Living Planet Report 2002* WWF International ed. Jonathan Loh. Wyd. A Banson production, Cambridge, UK 2002 (str. 28-29).

Zrównoważony rozwój miast

Debata nad „piętnem ekologicznym” pokazuje, jak ważne dla naszej przyszłości jest równoważenie procesów urbanizacyjnych. Dlatego władze wielu krajów europejskich dążą już do zahamowania ekspansji miast i podejmują działania na rzecz racjonalizacji ich procesów rozwojowych. Ale szukając nowych rozwiązań, winniśmy zdać sobie sprawę z tego, że „miasto zrównoważone” nie jest żadnym określonym modelem idealnego miasta ani modelem urbanizacji, jest zbiorem znanych w większości i od dawna racjonalnych zasad, a istota problemu polega na poszukiwaniu pragmatycznego kompromisu między celami zrównoważonego rozwoju a preferencjami i możliwościami gospodarczymi społeczeństw.

Zasady „zrównoważonego miasta” pokrywają się w dużym stopniu z zasadami nowoczesnej urbanistyki, kształtowanymi ponad 100 lat. Są w nich elementy koncepcji miast ogrodów Howarda, postulatów zawartych w *Kartach Ateńskich*, znanej *Agendy Habitat* czy deklaracjach kongresu *Urban 21*. Są one przedmiotem zawodowej debaty od wielu lat, a dyskusja nad modelem „miasta zwartej”, będąca obecnie jednym z jej najważniejszych nurtów, pokazuje, jak złożony jest to problem. Dlatego nie jest dziś szczególnie istotne odkrywanie nowych reguł racjonalnie projektowanego miasta lub „miasta zwartej”, wydaje się nawet, że ryzykowna byłaby próba sformułowania następnej doktryny czy kolejnego paradygmatu urbanistycznego, gdyż intensywnie zagospodarowane, chroniące środowisko miasto, zarazem wygodne i przyjazne swym mieszkańcom, wymaga stosowania bardzo różnych rozwiązań, muszą one być zgodne z czasem, miejscem i sposobem ich stosowania.

Są jednak pewne zasady i nakazy powszechnie znane, których akceptacja jest potrzebna, jeśli dążymy do urbanistyki stwarzającej dobre ramy dla zrównoważonego rozwoju społecznego, ekonomicznego i przyrodniczego.

Najważniejsza zasada to realizm – świadomość, że nieunikniony jest dalszy rozwój przestrzenny terenów osiedleńczych i że nie będzie możliwe stosowanie w globalnej skali wzorców importowanych z najbogatszych krajów świata – takich jak ograniczenie rozwoju do rewitalizacji terenów, rozbudowana kontrola urbanistyczna, skomplikowane instrumenty planistyczne czy recykling na masową skalę²⁹.

Konieczne jest poszukiwanie prawidłowej struktury przestrzennej miasta i jego właściwych powiązań regionalnych, gdyż tworzenie tych drugich ma istotne znaczenie w tworzeniu harmonijnego, zielonego, ekologicznego i zwartej miasta.

Nie są to nowe idee, ale niestety często lekceważone; zrównoważony przestrzennie i funkcjonalnie regionalny system osiedleńczy był przedmiotem zainteresowania urbanistów od Patrica Geddesa (1915) i Szymona Syrkusa (1933). Przez cały XX wiek

²⁹ Wydaje się, że nawet w krajach najbogatszych zasady te długo jeszcze nie będą przestrzegane.

szkoła regionalistyki światowej stworzyła szereg koncepcji i modeli regionalnego osadnictwa, których ciekawymi przykładami były skoncentrowana decentralizacja Kevina Lyncha czy bardziej współczesny model intensywnego rozwoju Kalkuty proponowany przez Santosha Ghosha³⁰. Wciąż jednak są to teorie, a nie polityka przestrzenna rządów i regionów.

Powszechnie już akceptuje się zasadę wielofunkcyjnych form użytkowania terenu; osiągnąć to można, stosując znane techniki i rozwiązania planistyczne. Niestety, pomimo profesjonalnego konsensusu, zasady te nieczęsto są stosowane w praktyce.

Również integracja transportowych systemów to konieczny warunek intensyfikacji wykorzystania terenów osiedleńczych, bowiem promocja zwartych form miejskich i ekologicznych rozwiązań nakazuje redukcję naszego uzależnienia od samochodu osobowego.

Wielkie znaczenie mają istniejące struktury przestrzenne, zainwestowanie, historyczne układy oraz systemy ekologiczne miasta. One stanowić powinny podstawę nowych koncepcji rozwojowych, gdyż organizacja przestrzeni, jej społeczne cechy, tradycja miejsca, przestrzenne i funkcjonalne więzi społeczne mają olbrzymią wartość.

Ale najcenniejsze w istniejących strukturach miejskich są ich wartości kulturowe i społeczne, dlatego szczególnej ochrony wymaga dorobek historyczny i tożsamość kulturowa miasta. Niestety, na negatywne przykłady działań natrafić można w krajach najbogatszych, o długiej i bogatej historii i tradycjach kulturalnych.

Doskonałą ilustracją jest historia zabytkowego budynku *Baltic Exchange* (Giełda Bałtycka) w Londynie³¹. Budynek został zburzony w wyniku bombowego zamachu IRA w 1992 roku. Ze względu na jego zabytkowy charakter, zgodnie z wytycznymi konserwatorskich służb miasta (*The English Heritage*), budynek miał być odbudowany w swej historycznej formie, a trzyletnie rozważania doprowadziły do decyzji o jego całkowitej rekonstrukcji. Ponieważ koszty rekonstrukcji były bardzo wysokie, władze giełdy postanowiły przenieść ją do innego obiektu, a nieruchomość obciążoną takim zobowiązaniem sprzedać.

W następnym roku *The English Heritage* zmienił stanowisko i na tej podstawie wicepremier i minister środowiska Zjednoczonego Królestwa John Prescott podjął w dniu 23 sierpnia 2000 roku decyzję zatwierdzającą nowy projekt na miejscu *Baltic Exchange*, zaproponowany przez firmę ubezpieczeniową „Swiss Re”, a zaprojektowany przez znanego architekta angielskiego lorda Normana Fostera. Był to bardzo kontrowersyjny projekt wieżowca, drugiego pod względem wysokości budynku w Londynie,

³⁰ Były naczelnym architektem miasta Kalkuta.

³¹ Historia *Baltic Exchange* (giełdy walutowej) opisana przed czterema laty przez prasę londyńską („The Daily Telegraph” 24 sierpnia 2000).

nazwanego przez „The Daily Telegraph” „erotycznym ogórkiem” ze względu na falliczny kształt obiektu i sposób wykończenia fasad³².

Historia ta, która wydarzyła się w kraju znanym ze swego poszanowania dla tradycji i kultury, dobrze ilustruje dylemat, jaki tworzy pozorna sprzeczność pomiędzy dążeniem do zysku a ochroną zabytków kultury i tradycji miasta. I nie był to odosobniony incydent. Trzy lata później londyński „The Times” donosi o samowoli budowlanej, której ofiarą stał się zabytkowy obiekt w Wentworth, jeden z największych zabytków epoki modernizmu w Anglii³³.

Ekosystemy miasta są od końca XIX wieku przedmiotem troski urbanistów, pierwsi urbanistyczni „ekolodzy” Howard i Geddes, zatroskani pogarszającymi się warunkami życia w miastach, projektowali nowatorskie schematy przestrzenno-funkcjonalne miast i tworzyli koncepcje programowe, zakładające ograniczenie ich wielkości.

Sto lat później żyjemy pod presją żywiolowej, niemożliwej do zahamowania urbanizacji i pod narastającą groźbą zagrożeń środowiskowych. Miejskie ekosystemy muszą być jednak chronione i rozwijane, dotyczy to zarówno wielkich systemów zieleni miejskiej, klinów nawietrzających i parków, jak też terenów zielonych w strukturach intensywnej zabudowy. Mają one wielkie znaczenie ekologiczne, funkcjonalne i społeczne. Niestety, presja inwestycyjna, połączona z osłabieniem pozycji sektora publicznego i liberalizacją gospodarczą, utrudnia ochronę ekosystemów miejskich, zjawiska takie obserwujemy nawet w krajach Europy Zachodniej, znanych z szacunku dla ekologicznych i przyrodniczych wartości miasta. Dlatego problem równoważenia różnorodnych celów i poszukiwanie racjonalnych, mądrych kompromisów w dziedzinie ekologii miasta, to prawdopodobnie najtrudniejsze z zadań współczesnej urbanistyki i obszar, w którym ponosi ona największe klęski.

Intensywność wykorzystania terenu i „zwarte miasto”

Jednak głównym tematem wielu debat urbanistycznych i badań naukowych stał się w ostatnich latach problem intensywności wykorzystania terenów miejskich, a w niektórych krajach polityka intensyfikacji wykorzystywania terenów miejskich stała się nawet

³² Historia *Baltic Exchange* wywołała ciekawą dyskusję, lecz nie dotyczyła ona historycznej czy zabytkowej wartości zniszczonego obiektu, nikogo też nie obchodziła *monstrualna i agresywna architektura nowego obiektu, typowa dla naszych aroganckich czasów*. Nie spytano nawet, *dla czego budynek znajdujący się na oficjalnej liście zabytków w roku 1995, już rok później okazał się bezwartościowy*. „The Daily Telegraph” pytał natomiast, czy *Baltic Exchange* zaskarży działania *The English Heritage* i kto pokryje odszkodowania, jeśli sąd przyzna skarżącemu rację. Pytano też, *czym właściwie kieruje się w swych decyzjach The English Heritage*.

³³ Willę zaprojektował Colin Lucas, słynny angielski architekt epoki modernizmu, dla chirurga Królowej Matki. „The Times” 26 listopada 2003 (str. 8).

polityką rządu. Dobrym tego przykładem są regulacje angielskie, nakazujące lokalizowanie na terenach już zurbanizowanych, a nie na terenach otwartych, określonej części nowych programów miejskich, co wymusza procesy modernizacyjne i rewitalizacyjne terenów miejskich. Również dokumenty Unii Europejskiej coraz więcej uwagi poświęcają tym zagadnieniom.

Zdaniem urbanistów, intensyfikacja wykorzystywania terenów miejskich to odpowiedź na szereg problemów, jakie przyniesie dalszy rozwój miast świata. Koncentracja programów ogranicza ekspansję terytorialną miast i chroni tereny rolne oraz leśne, *miasto zwarte* bardziej odpowiada zasadom zrównoważonego rozwoju tam, gdzie dochodzi do ekspansji stref zurbanizowanych, dlatego daje racjonalną odpowiedź na problemy urbanizacyjne krajów Południa. Oczekuje się też, że koncentracja programów miasta przyniesie szereg korzyści ekonomicznych, zwłaszcza zmniejszy zużycie energii i wody, obniży koszty transportu i obniży też koszty dostarczania usług.

Dokumenty Unii Europejskiej dowodzą, że „zwarte miasto” czyni środowisko miejskie bardziej atrakcyjnym dla mieszkańców i lepiej „zrównoważonym społecznie”, gdyż zmniejszenie dystansów podróżowania i zbliżenie przestrzenne mieszkańców ułatwi kontakty i wzmocni więzi społeczności miejskich, a generalnie zrównoważony rozwój społeczny miasta stanie się bardziej realny.

Niektóre głoszone zalety „zwartego miasta” są jednak dyskusyjne. Szczególnie dużo wątpliwości przyniosły wyniki badań nad społecznymi konsekwencjami wysokich intensywności użytkowania terenu oraz badania korzyści transportowych. Końcowe rezultaty badań Simmondsa i Coombe’a, prowadzonych na zlecenie Ministerstwa Transportu w Londynie, stwierdzają, że *instrument »użytkowania terenu« (land use policy) bardzo wolno oddziałuje na funkcjonowanie transportu... że jest mało prawdopodobne, aby zastosowanie intensywnych form użytkowania terenu w istotny sposób mogło oddziaływać na ogólną skalę zadań transportowych. Taka strategia niekoniecznie podniesie efektywność transportu... chyba że odgórnie wprowadzimy ograniczenia w możliwościach podróżowania mieszkańców*³⁴. Potwierdziły to badania Dominic Stead, w konkluzji których stwierdzono, że *zakres oddziaływania form i sposobu użytkowania terenu na charakterystykę i sposób (pattern) podróżowania może się okazać o wiele słabszy, niż to twierdzono do niedawna, gdyż poprzednie badania nie uwzględniały społeczno-ekonomicznych aspektów tego problemu*³⁵.

Również wyniki badań Elizabeth Burton³⁶ wykazały, że na dwanaście zdefiniowanych kryteriów społecznej równości, intensywne zagospodarowanie terenu miejskiego może

³⁴ David Simmonds i Devil Coombe [w:] *Achieving Sustainable Urban Form*. Wyd. Katie Williams, Elizabeth Burton i Mike Jenks. Wyd. E&FN SPON London and New York 2000 (str. 129).

³⁵ Dominic Stead et al. [w:] *Achieving Sustainable Urban Form*. Ibidem (str. 186).

³⁶ *Achieving Sustainable Urban Form*. Ibidem (str. 24).

mieć wpływ na sześć z nich, w tym trzy kryteria „zwarte miasto” realizuje bardzo korzystnie – lepszy dostęp do usług, lepsze możliwości podróżowania i redukcja segregacji społecznej, a trzy w tym modelu miasta są niekorzystne – gorszy dostęp do terenów zielonych, gorsza dostępność do mieszkania oraz zmniejszona powierzchnia mieszkalna.

Rezultaty badań prowadzonych przez Katie Williams na temat trzech dzielnic (Harrow, Bromley i Camden) były również interesujące, intensywna urbanizacja tych terenów przyniosła: *znaczące korzyści ... w dziedzinie ochrony środowiska, natomiast korzyści w dziedzinie transportu, a zwłaszcza w zakresie zmiany modelu podróżowania nie były oczywiste*. W konkluzjach Williams stwierdza, że *pewne formy intensyfikacji użytkowania terenu w niektórych rejonach, przyniosły efekty w dziedzinie równowagi rozwoju miasta, lecz w innych korzyści nie wystąpiły... wystąpiło szereg ujemnych efektów (disbenefits)... nie osiągnięto redukcji potrzeb transportowych i liczby podróży... nie uzyskano zmniejszenia zanieczyszczeń powietrza i redukcji hałasu... również reakcje mieszkańców, zainteresowanych w utrzymaniu status quo były negatywne.*³⁷

Nadmierna koncentracja programów miejskich, zwłaszcza w mieście o monocentrycznej strukturze, wywołuje również niekorzystne i znane efekty: nadmierną koncentrację podróży, zwłaszcza w godzinach szczytu, i straty ekonomiczne, ograniczenia w dostępności funkcji i programów miejskich, niekiedy też niekorzystnie oddziałuje na rynek nieruchomości. Wiemy również, że wysokie intensywności zabudowy wywołują często niekorzystne społeczne zjawiska.

Intensyfikacja użytkowania terenu może być nawet niszczycielska i zdecydowana większość miast o wysokim wskaźniku zaludnienia na kilometr kwadratowy – to miasta o bardzo złych warunkach zamieszkania, czego przykładami są slumsy Lagosu, Fawele São Paulo i *bidon-ville* Bamako, a najwyższe wskaźniki zaludnienia centralnych partii miast tej kategorii sięgają nawet 40 tysięcy mieszkańców na kilometr kwadratowy, jak w Manili i Kairze. Z zasady też najwyższe intensywności spotykamy dziś w najszybciej rozwijających się miastach świata, które reprezentują intensywną urbanizację i bardzo niekorzystny model „zwartego miasta” Południa.

W świetle badań ostatnich lat wydaje się, że potrzebne jest ostrożne podejście do tego problemu i że należy szczególnie starannie badać społeczne i ekologiczne skutki proponowanych rozwiązań.

Również dylemat – zabudowa wysoka, intensywna czy ekstensywna niska jest pozorny, bowiem wysoka intensywność wykorzystania terenów miasta nie stawia wymogu wysokiej zabudowy. Możliwe jest niskie, atrakcyjne budownictwo mieszkaniowe,

³⁷ Katie Williams [w:] *Achieving Sustainable Urban Form*. Ibidem (str. 37).

o wysokiej intensywności. Wiele takich atrakcyjnych architektonicznie i wygodnych pod względem użytkowym osiedli zbudowano w krajach skandynawskich i w Stanach Zjednoczonych. Oferują one wszystkie pożądane zalety budownictwa intensywnego oraz doskonałe miejsce do życia.

Przykłady takiego budownictwa o dobrej architekturze i atrakcyjnych przestrzennie rozwiązaniach urbanistycznych zaprezentował jeszcze w latach osiemdziesiątych amerykański *Urban Land Institute* na Międzynarodowym Kongresie Urbanistycznym (1988)³⁸. Intensywności netto przykładowych rozwiązań w prezentowanych budynkach bliźniaczych wynosiły 96 mieszkańców na hektar (*Irvine* California), w budynkach niskich zwartej zabudowie 195 (*Lakemont* California) a w dwu-trzypiętrowych domach czterorodzinnych 247-256 (*River Place* Connecticut and *Sea Colony* San Diego). Rozwiązania te udowadniają, że dobre mieszkanie w niskiej zabudowie możliwe jest przy intensywnościach mieszkaniowych netto w przedziale od 10 000 do 25 000 mieszkańców na kilometr kwadratowy.

Nowe trendy i zjawiska

Akceptując zasady racjonalnego, zrównoważonego miasta, winniśmy też przewidywać, co przyniosą nowe trendy, preferencje i zjawiska, co nowego wniosą do urbanistyki miasta internetowe, jakie mogą być konsekwencje nadchodzącego kryzysu zatrudnienia i konsekwencje zmian etnicznych? Czy migracje zmieniają etniczny i kulturowy model miast? Co spowoduje wzrost materialnego poziomu życia w miastach państw dziś ubogich, jak Chiny i Indie? Nie mamy odpowiedzi na te pytania i nawet niechętnie je sobie stawiamy. A przecież procesy te mogą w dramatyczny sposób zmienić obraz naszych miast.

Kilka lat temu dyskutowano na Kongresie Międzynarodowej Federacji Mieszkalnictwa i Planowania (IFHP³⁹) modny wśród teoretyków urbanistyki współczesnej problem miast połączonych (*the connected city*). Kluczową kwestią była odpowiedź na pytanie – jakie zmiany przyniesie miastom powszechna informatyzacja życia społecznego. Zaprezentowano na nich przykłady miast połączonych sieciami komputerowymi, miast, których mieszkańcy pracują w domu, zakupy robią przez sieć komputerową, modlą się przez Internet i spotykają się w przestrzeni wirtualnej. Zmierza to, w skrajnej postaci, ku obrazowi miasta pozbawionego szkół, sklepów, kościołów i miejsc publicznych. Ale czy chcemy takiego miasta?

³⁸ Opublikowane następnie przez ULI [w:] *Density by Design*. Wyd. James W. Wentling and Lloyd W. Bookout. The ULI Washington DC 1988 (str. 43, 83, 107, 111).

³⁹ International Federation for Housing and Planning. International Congress, Glasgow. Wrzesień 1999.

Nie jest to pytanie teoretyczne. Według Kotkina, komputeryzacja miast staje się już naszą rzeczywistością. Nowe technologie informacyjne, łatwość komunikacji oraz możliwość wykonywania coraz większej liczby zawodów w domu, zmieniają system naszego osadnictwa, gdyż *około 90% wszystkich nowych budynków biurowych, w ostatnich latach XX wieku, zostało zlokalizowanych na terenach podmiejskich, które w USA mieszczą dziś 57 % całej powierzchni biurowej, podczas gdy w roku 1975 było tam zlokalizowanych 25 procent biur. W okresie pomiędzy 1988 a 1998 rokiem powierzchnia biurowa (w USA) na terenach peryferyjnych wzrosła o 120%, podczas gdy porównywalnie w centrach miast tylko o 15 %...*⁴⁰.

Inne z wielkich pytań, o niewyobrażalnych wręcz konsekwencjach dla miast, dotyczy zatrudnienia. Obraz będzie tu bardzo zróżnicowany i różnice regionalne będą ogromne, ale wszędzie należy spodziewać się problemów. Kalifornijscy ekonomiści od szeregu lat publikują prognozy zapowiadające redukcję miejsc pracy w USA w ciągu kilkadziesiąt lat o 30-40%, co oznacza, że połowa czynnych zawodowo będzie bez pracy. Nie oznacza to powszechnego ubóstwa; według autorów prognoz, do zapewnienia prosperity, wystarczy zatrudnienie połowy obecnie pracujących, którzy, wparci wysokim poziomem technologii przemysłowych i biurowych, utrzymają całe społeczeństwo. Jednakże społeczne konsekwencje takiej sytuacji i urbanistyczne skutki są trudne do wyobrażenia.

Konsekwencje społeczne i urbanistyczne zmian etnicznych są również dramatyczne. Migracje międzykontynentalne doprowadziły do zmian struktury demograficznej wschodnich i południowych stanów USA. Kraj ten, kultywujący tradycje wielorasowego i wieloetnicznego społeczeństwa, jak dotąd radzi sobie z tym problemem. Jednak obraz miast ulega zmianom. Duża część przybyszów nie integruje się z istniejącym już społeczeństwem miejskim, tworząc etniczne getta, które stają się trwałym, nowym elementem struktury miasta.

Czy są to tematy ważne i aktualne? Czy warto dyskusję o nich przenieść w sferę realnej polityki i ekonomii? Być może jest za wcześnie, być może problemy te „pragmatycznemu” politykowi czy działaczowi samorządowemu wydadzą się futurystyczne i niezwiązane z jego praktyką i celami politycznymi. Jeśli nawet można pytania te pozostawić w sferze realnych decyzji politycznych bez odpowiedzi, należy jednak poszukiwać nowych rozwiązań, aby zjawiska te nas nie zaskoczyły za piętnaście czy dwadzieścia lat.

Czy „zrównoważone miasto” jest realne?

Czy „zrównoważone miasto” jest realne w obecnych politycznych i ekonomicznych uwarunkowaniach? Jest to trudne pytanie i jest to zarazem pytanie o sens takich dyskusji jak nasza i o sens naszych badań naukowych.

⁴⁰ Joel Kotkin; *New Geography – How the digital revolution is reshaping the American landscape*. Wyd. Random House New York 2000 (str. 37).

Odpowiedź nie jest prosta, gdyż główne bariery zrównoważonego rozwoju miast mają charakter cywilizacyjny. Nasz priorytet jest oczywisty – osiągnięcie dobrobytu materialnego to dziś cel powszechny i jeśli pominiemy niektóre mody społeczne i sekty religijne⁴¹, to cel dominujący we wszystkich społeczeństwach i regionach, bez względu na już osiągnięty poziom zamożności, tradycje kulturowe i polityczne, warunki klimatyczne czy wierzenia.

W pogoni za możliwie wysokim standardem życia, a tym samym za możliwie najwyższym poziomem konsumpcji materialnej, pomagają nam dwa główne mechanizmy naszej cywilizacji – demokracja parlamentarna, jako system sprawowania władzy i wolnorynkowy model gospodarki, jako niedoskonały, ale najlepszy ze znanych systemów ekonomicznych. Społeczne i gospodarcze cele, jakie nasze dwa priorytety wyznaczają, zmuszają współczesnego polityka, pomimo że często deklaruje on poparcie dla idei „zrównoważonego rozwoju”, do określonych wyborów. Nie kwestionuje on racjonalności i wagi ochrony zasobów naturalnych, redukcji zanieczyszczeń, ograniczania motoryzacji indywidualnej czy troski o klimat. Idea zwartego miasta, kontrola urbanistyczna czy intensyfikacja wykorzystania terenów zainwestowanych – to również coraz szerzej akceptowane, racjonalne zasady, zwłaszcza w krajach rozwiniętych. Jednakże decyzje praktyczne zmierzają w zupełnie innym kierunku i wzmacniają niekorzystne trendy współczesnej „demokratycznej konsumpcji”.

Ta sprzeczność jest rozstrzygana w świecie realnych decyzji i wyborów politycznych. W *real politics* idee zielonego, zwartego, racjonalnego, miasta są nie do zaakceptowania, gdyż w oczach większości polityków, właścicieli firm i ich lobbystów oraz działaczy samorządowych – pozbawiłyby lokalną gospodarkę siły napędowej i w efekcie doprowadziłyby do stagnacji, bezrobocia i utraty poparcia wyborców. Decyzje liderów i elit polityczno-finansowych najbogatszych i militarnie najpotężniejszych krajów, nie tylko utrwalają nieracjonalne wzorce konsumpcyjne i produkcyjne, co gorsze – w pogoni za zyskiem wzorce te są eksportowane również do krajów rozwijających się. W efekcie mechanizmy ekonomiczne i polityczne prowadzą do katastrofy, czego większość społeczeństw nie jest świadoma, gdyż rządzące elity, skorumpowane i cyniczne, umiejętnie manipulują informacjami oraz opinią publiczną. Brak nam instrumentów politycznych i ekonomicznych koncepcji, które uwzględniałyby również globalne, długookresowe

⁴¹ Mnich buddyjski, postać fascynująca od dziesięcioleci dla niektórych kręgów intelektualnych bogatych społeczeństw, jest klasycznym przykładem jednostki, która odrzuca wartości materialne jako nieistotne. Zapominamy z zasady, że spełniając wymogi religijne, mnichem zostaje się po przejściu kilku wcześniejszych, określonych etapów życia, których cele nie różnią się w swej istocie od tego, co motywuje przeciętnego Birmańczyka czy Europejczyka. W skali światowej liczba członków sekt i wierzeń odrzucających wartości materialne jest zresztą całkowicie nieistotna dla rozważań o przyszłości i mieści się w skali błędu statystycznego globalnych projekcji demograficznych.

cele, które rozwiązywałyby sprzeczności globalizacji i zmniejszały dysproporcje rozwojowe na świecie.

Poszukiwanie racjonalnych rozwiązań utrudniają konflikty etniczne i religijne, których źródeł nie usuwamy oraz odradzający się nacjonalizm i izolacjonizm. Utrudnia malejąca rola państwa, atrofia sektora publicznego i wzrost znaczenia partii politycznych, międzynarodowego kapitału oraz religijnych, etnicznych i regionalnych grup nacisku. W efekcie cele długookresowe, wartości niematerialne, solidarność czy respektowanie interesów następných pokoleń nie jest możliwe.

Można obawiać się, że rację mają ci historycy i filozofowie, którzy twierdzą, że bez katastrofy ekologicznej, która wstrząśnie światem społeczeństw zamożnych, nie dojdzie do zwrotu w globalnej polityce rozwoju.

Sprzeczności „urbanizacji zrównoważonej”

Sprzeczności dotyczą też sfery miast i urbanizacji. „Zrównoważone miasto” zagraża naszej wizji wygodnych rezydencji, w parkowym otoczeniu, wśród pól golfowych i jezior. Nie jest to wizja przeciętnego mieszkańca współczesnych miast, ale jest to wizja ludzi, których decyzje kreują politykę gospodarczą i określają jej zasady i priorytety, w efekcie decydują o obrazie miasta i modelach życia jego obywateli.

W modelach życia klas średnich i wyższych nie ma miejsca na preferencje dla masowego transportu czy dla intensywnej zabudowy mieszkaniowej, nawet wygodnej, o dobrej architekturze i wysokim standardzie. W tych modelach brak też miejsca dla interwencji sektora publicznego, restrykcji i ograniczeń urbanistycznych oraz kontroli planistycznej, gdyż ograniczają one swobodę działania deweloperów i spekulantów gruntowych. Szerując hasłami wolnego rynku, demokracji i wolności – skutecznie eliminują wraz ze służącymi im politykami, instytucje publiczne z procesów rozwojowych miast. Wielkie spory dotyczą też problemów globalizacji. Jednak globalizacja i coraz większa integracja informacyjna oraz gospodarcza świata nie stanowią przeszkód w racjonalizacji procesów urbanizacyjnych, nie są też źródłami narastającej nędzy krajów Południa i barierą w eliminowaniu dysproporcji rozwojowych. Ich źródłem są międzynarodowe stosunki polityczne i gospodarcze, relacje cenowe, kolonializm gospodarczy, uprawiany przez najbogatsze firmy świata, oraz dyktat wielkich mocarstw⁴².

Sprzeczności są i pozostaną elementem trwałym w rozwoju miasta, jednak racjonalne, „zrównoważone miasto” jest realne, mimo że zasady takiego miasta są, w swej istocie, sprzeczne z systemem wartości, jakie motywują dziś nasze działania i są w za-

⁴² Wszystkie media doniosły z radością i triumfem w listopadzie 2004 roku, że Rosja zgodziła się w końcu, po wielu negocjacjach, na powtórzenie wyborów prezydenckich na Ukrainie, o co zabiegali przedstawiciele Unii Europejskiej. Komentatorzy nie zauważali jednak, że Ukraina to niepodległe państwo, a nie kolonia Brukseli lub Moskwy.

sadniczej kolizji z mechanizmami politycznymi i ekonomicznymi, które sterują naszą cywilizacją. Niemniej wdrożenie zasad „miasta zrównoważonego” jest koniecznością, nawet jeśli jest trudne do zrealizowania. Przybliżenie do rzeczywistości idei racjonalnego miasta jest jednak możliwe, pod warunkiem że będziemy gotowi do poszukiwania kompromisów i kompleksowych rozwiązań. Kompromisy te muszą objąć zmianę naszego modelu życia i naszych przyzwyczajęń, utrwalonych od pokoleń, konieczna jest też zmiana technologii produkcyjnych i przebudowa światowej gospodarki, niezbędne będzie również dalsze i bardziej intensywne niż obecnie ograniczenie suwerenności wszystkich krajów w dziedzinie korzystania z nieodtwarzalnych zasobów naturalnych. Niewątpliwie jednak zadaniem podstawowym jest pogodzenie sprzeczności między równoważeniem rozwoju miast a obecnymi priorytetami konsumpcyjnymi i ekonomicznymi.

Racjonalne rozwiązania istnieją, nie wolno oczekiwać na „naturalny rozwój wydarzeń”, na katastrofy, które nam uświadomią potrzeby zmian, czy na „niewidzialną rękę rynku”, która ureguluje w sposób logiczny i ewolucyjny nasze problemy. Dlatego należy szukać rozwiązań, zwłaszcza że w urbanistyce istnieje wiele obszarów, w których poprawa sytuacji jest możliwa natychmiast, a zasadnicze zmiany są w pełni realne. Wymaga to jednak podjęcia działań, z których trzy wydają się oczywiste.

Pierwsze działanie to podjęcie rzetelnych badań nad problemami urbanizacji i jej głównymi aspektami – ekologicznymi, społecznymi i technicznymi. Szereg obszarów badań to pola prawie dziewicze, np. skutki urbanizacji, bowiem nic nie potrafimy powiedzieć o globalnych konsekwencjach urbanizacji, jaka nas czeka w ciągu dwóch najbliższych dekad. Musimy doskonalić prognozowanie i podjąć próby określenia rzeczywistych rozmiarów i tempa procesów urbanizacyjnych.

Drugi obszar to działania na rzecz precyzowania zasad funkcjonowania miast i rozwiązań problemów miejskich oraz budowanie racjonalnych relacji pomiędzy modelem urbanizacji a systemem gospodarki światowej. Istotne zmiany w modelach podróżowania, przebudowa systemów transportu czy usług, co może okazać się konieczne w miastach XXI wieku, to zadania nie tylko trudne z cywilizacyjnego punktu widzenia, to również problem gospodarczy. Ich podjęcie stanowić będzie zagrożenie dla milionów pracowników tych sektorów, producentów dóbr, managerów branż i musi spowodować natychmiastowe i gwałtowne reakcje obronne, opór społeczny i polityczne przeciwdziałanie wszystkich zainteresowanych utrzymaniem *status quo*. Jednak rozwiązania odpowiadające wymaganiom naszego wieku muszą być znalezione. Nieuniknione są zmiany zasad planowania regionów, miast, elementów funkcjonalnych naszej przestrzeni – transportu, inżynierii miejskiej i komunikacji.

Ostatnia grupa działań to budowa współpracy regionalnej i międzynarodowej. Konferencja Habitat II w 1996 roku w Istambule stworzyła pożyteczny dokument – *Agendę*

Habitat. Jednak lata po Istambule zostały w praktyce zmarnowane. Nawet mało radykalne propozycje *Agendy Habitat* upadały w konfrontacji z wolą poszczególnych państw członkowskich.

Poza Unią Europejską nie podjęto żadnych regionalnych prac nad problemem urbanizacji. W dziedzinie kontroli żywiołowych procesów miejskich nie podjęto praktycznych działań. *Global Urban Observatory* to jedyny, niestety ograniczony, sukces w dziedzinie monitoringu. W dziedzinie instrumentacji i w dziedzinie współpracy międzynarodowej brak nam jakiegokolwiek sukcesu. Pozwala na to zresztą deklaracyjny, ogólnikowy charakter jej zapisów, genetyczna wada dokumentów uchwalanych przez ONZ.

Mamy wszyscy świadomość, że przemiany, które nadchodzą, nie muszą przynieść dobrych rezultatów, ponieważ nieraz w naszej historii brakowało racjonalnych rozwiązań, konflikty czy błędy kończyły się katastrofami, śmiercią dziesiątków milionów ludzi czy upadkiem potężnych cywilizacji.

Ale historia ludzkości udawadniała też wielokrotnie, że wielkie i pozytywne zwroty cywilizacyjne i reformy zmieniające systemy naszych wartości są również możliwe. Chrystus i Mahomet przebudowali nasze cywilizacje i społeczeństwa, Wielka Rewolucja Francuska stworzyła zasady demokracji jeszcze trzy wieki temu niewyobrażalne. Komunizm i faszyzm, posługując się wielkimi ideami sprawiedliwości i narodu, wpędziły miliardy ludzi w obłądny i zbrodniczy świat totalitaryzmu. Zamach 11 września udowodnił, że możemy pokonać bariery współpracy międzynarodowej, jeśli jest wielka motywacja.

Również w dziedzinie urbanistyki oczekuje nas trudny i wciąż jeszcze niewyobrażalny zwrot, ale miejmy nadzieję, że do niego dojdzie i to nie za cenę wielkich konfliktów, katastrof społecznych czy klęsk klimatycznych.

Źródła cytatów

Achieving Sustainable Urban Form. Wyd. Katie Williams, Elizabeth Burton and Mike Jenks. E&FN Spon, London and New York 2000.

Buchanan Patrick J.; *The Death of the West*. Thomas Dunne Books New York 2002.

Cities in a Globalizing World Global Report on Human Settlements 2001. Wyd. UNCHS (Habitat) Nairobi and Earthscan Publications Ltd. London 2001.

Compact Cities; red. Mike Jenks and Rod Burges. Wyd. Spon Press 2000.

Density by Design; red. James W. Wentling and Lloyd W. Bookout. The ULI, Washington DC 1988.

ESDP – European Spatial Development Perspective. 2000.

Global Environment Outlook 3; United Nations Environment Program. Nairobi 2004. *Global Report on Human Settlements 2003: The Challenge of Slums* United Nations Human Settlements Program Nairobi., Earthscan London 2003.

International Federation for Housing and Planning – International Congress, Glasgow Wrzesień 1999.

Kotkin Joel; *New Geography – How the digital revolution is reshaping the American landscape*. Ed. Random House New York 2000.

- Living Planet Report 2002* editor Jonathan Loh. WWF International, Cambridge 2002.
- Martinson Tom; *American Dreamscape*, Red. Carroll and Graf Publishers, Inc. New York 2000.
- Myers Norman; *Environmental refugees in a Globally Warmed World*. [W:] „Bioscience” XII. 1993.
- Newman P. and Kenworthy J.; *Cities and Automobile Dependence; An International Sourcebook*. Gover Publishing, Aldershot 1989.
- Protection of Humanity and the Environment* Interim Report 14 April 1997. German Bundestag Enquete Commission. Deutscher Bundestag Bonn 1997.
- Segal Aaron; *An Atlas of International Migration*. Wyd. Hans Zell Publishers London 1993.
- Sustainable Development in a Dynamic World*. World Development Report 2003. The World Bank Washington DC.
- World Urbanization Prospects – The 2001 Revision (Data Tables and Highlights)*. Department of Economic and Social Affairs (Population Division). United Nations Secretariat New York 2002.

Sustainability and urbanization

The urban civilization is our reality and the great hope of developing regions, but world urbanization is also the greatest challenge of the twenty first century. We have entered a complex crisis of the world cities. The tremendous urban expansion, pressure created by migrations and population growth, weak economy and inadequate urban governance generate, in majority of urban regions, an impossible environment for the cities. The ideas supportive to the urban sustainability are well known and the rational, sustainable urbanization is our necessity, but to make a progress we need a new – political and economic – global order.

Key words: urbanization, benefits, threats, necessity of change