

# Miejska lokalność motorem rozwoju zrównoważonego



**Adam Leśniewicz**

Dyrektor Kongresu Obywatelskiego

**Pandemia koronawirusa i kryzys klimatyczny tylko wzmocniły w nas przekonanie, że miasta powinny rozwijać się w innej logice, w sposób bardziej zrównoważony, z dbałością o naszą codzienną jakość życia. W czasie ograniczonych zasobów i wielu pilnych potrzeb, szczególnie cenne są stosunkowo tanie projekty, które pozwalają adaptować przestrzeń do nowych funkcji i wyzwań. Prawdziwe cuda można zdziałać odchodząc od dzielnicowej monofunkcyjności, w kierunku tworzenia przestrzeni wielofunkcyjnych. Równoważąc komfort pieszych i potrzeby kierowców. Dbając o to, by przestrzeń publiczne sprzyjały budowaniu relacji sąsiedzkich, a nie anonimowości. Inwestując w rozproszony system terenów zielonych. Wspólnym mianownikiem, który łączy te podejścia, jest patrzenie z perspektywy lokalności.**

Czy lokalność może być kluczem do zrównoważonego rozwoju miasta i podnoszenia jakości życia jego mieszkańców? Być może nadal nie jest to nasza intuicyjna odpowiedź, ale przegląd nowych „pomysłów na miasto” skłania do poważnego potraktowania tego właśnie czynnika.

## **Będę za 15 minut**

Głównym założeniem koncepcji miasta 15-minutowego jest takie planowanie rozwoju (ulic, chodników, ścieżek rowerowych, ale też funkcji poszczególnych budynków), aby każdy mieszkaniec mógł załatwić podstawowe codzienne sprawy (praca, szkoła, zakupy, rozrywka, rekreacja itp.) w najbliższej okolicy. Pokonanie potrzebnego dystansu pieszo, rowerem lub komunikacją miejską nie powinno zająć więcej niż 15 minut.

Nie jest to idea nowa, jej geneza sięga co najmniej czasów pionierki aktywizmu miejskiego, Jane Jacobs. Dotychczas model miasta 15-minutowego wdrażano w stosunkowo niewielkich ośrodkach jak Helsinki czy Ottawa. W ostatnim czasie ta koncepcja zyskała jednak niezwykle szeroką popularność dzięki Anne Hidalgo, mer Paryża. Jej deklaracja przekształcenia francuskiej metropolii w miasto 15-minutowe zrobiła wielkie wrażenie. W końcu jest to ogromny organizm miejski, w którym ponad połowa osób pracujących odbywa codzienne podróże trwającą 45 minut., Osiągnięcie tak postawionego celu będzie więc wymagać nie tylko konsekwentnych decyzji władz miasta, ale również zmiany stylu życia i pracy mieszkańców regionu paryskiego. Potrzebne jest też szerokie włączenie się w tę zmianę środowiska biznesu.

Anne Hidalgo, która w 2020 r. zdecydowanie wygrała reelekcję, jest zdeterminowana, aby poprowadzić Paryż we wskazanym w kampanii kierunku. Pokazuje, że codzienne życie w mieście nie wymaga użytkowania samochodu. Fundamentem zmian jest bowiem modyfikacja modelu transportu i mobilności – oprócz rozwijania

komunikacji publicznej, mer Paryża stawia na sieć tras rowerowych wyznaczanych na jezdniach kosztem liczby pasów dla aut. Wiele tego typu modyfikacji, wprowadzonych także w odpowiedzi na sytuację pandemiczną, zostało przychylnie przyjętych przez mieszkańców i jest teraz wprowadzanych na stałe. Władze miasta planują również usunąć 70 tys. miejsc parkingowych – czyli połowę z obecnie wyznaczonych wzdłuż ulic – dzięki czemu zwolnione zostanie blisko 60 ha przestrzeni dla pieszych i rowerzystów.

Kolejnym elementem jest rozproszenie powierzchni biurowych w aglomeracji paryskiej w taki sposób, aby paryżanie nie musieli codziennie dojeżdżać do położonych na przedmieściach centrów biurowych, takich jak La Défense. Sprzyja temu upowszechnienie pracy zdalnej oraz rosnąca popularność przestrzeni coworkingowych. Promowany ma być model rozproszenia biur poszczególnych korporacji na przestrzeni kilku dzielnic – tak, aby pracownicy mogli docierać do tych, położonych najbliżej ich miejsc zamieszkania. Miasto zamierza również wprowadzić system zachęt dla przedsiębiorstw, aby w obrębie poszczególnych dzielnic różnicować ofertę handlową i usługową. Przewiduje nawet tworzenie lokalnych centrów wymiany usług pomiędzy mieszkańcami.

Do przyspieszenia przemiany miasta konieczne jest wprowadzanie wielofunkcyjności. Terenów pod nowe inwestycje jest w Paryżu bardzo niewiele, więc merostwo zwraca dużą uwagę na przestrzenie, które dotychczas były wykorzystywane tylko przez ograniczony czas. Anne Hidalgo realizuje program inwestycji w zazielenianie przyszkolnych terenów rekreacyjno-sportowych, które po godzinach pracy placówek edukacyjnych mają być otwarte dla wszystkich mieszkańców. W podobnym modelu myśli się również o funkcjonowaniu nocnych klubów czy sal koncertowych, które w ciągu dnia mogłyby działać jako np. kluby sportowe z zajęciami fitness. Otwieranie przestrzeni na nowe funkcje jest niezbędne, aby odpowiedzieć na różnorodne oczekiwania mieszkańców i zaspokoić ich najważniejsze codzienne potrzeby w najbliższym sąsiedztwie.

”

**Kluczem do realizacji idei miasta 15-minutowego jest otwieranie już istniejących przestrzeni na nowe funkcje. To niezbędne, aby odpowiedzieć na różnorodne oczekiwania mieszkańców i zaspokoić ich najważniejsze codzienne potrzeby w najbliższym sąsiedztwie.**

### **Bardziej lokalnie, czyli wolniej**

Istotnym elementem większości transformacyjnych działań prowadzonych w miastach europejskich jest ograniczenie ruchu samochodowego. W Barcelonie realizowany jest pilotażowo tzw. *Urban Mobility Plan*, który ma przywrócić miasto pieszym. Docelowo, niemal połowa ulic w centrum miasta ma być wyłączona z ruchu aut. Plan wdrażany jest etapami na zasadzie tworzenia tzw. *superilles*, czyli „superkwartałów”.

Każdy z nich składa się z układu ośmiu krzyżujących się ze sobą dróg, gdzie cztery zewnętrzne są zachowywane dla ruchu samochodowego, zaś na czterech wewnętrznych ulicach wyznaczane są deptaki czy trasy rowerowe<sup>1</sup>. Na drogach wyłączonych z ruchu aut rozstawiane są meble miejskie, dosadzana jest zielen, aranżuje się miniplace służące spotkaniom towarzyskim, organizuje się wystawy.

W podobnym kierunku zmierza również Londyn, który coraz szerzej wprowadza tzw. *Low Traffic Neighbourhoods* (LTN – strefy o małym natężeniu ruchu). LTN to kwartały ulic, na których ruch samochodowy jest mocno ograniczany – poprzez wyznaczenie woonerfów lub ulic z restrykcyjnymi ograniczeniami prędkości oraz wjazdem tylko dla mieszkańców.

<sup>1</sup> Taki model wynika ze specyficznej struktury zabudowy historycznego centrum miasta, gdzie zdecydowana większość ulic poprowadzona jest równolegle do siebie i przecina się pod kątem prostym.

Innowacja wdrażana na próbę w kilku dzielnicach stała się tak popularna, że obecnie postrzegana jest jako jedno z podstawowych rozwiązań, które ma sprzyjać rozwiązaniu problemu mobilności w stolicy Wielkiej Brytanii po wygaśnięciu pandemii. Pomysł na tyle spodobał się mieszkańcom Londynu, że złożono aż 114 wniosków o utworzenie tego typu stref w różnych częściach miasta<sup>2</sup>.

Równocześnie stale rozwijana jest w Londynie koncepcja Strefy Ultra Niskiej Emisji (*Ultra Low Emission Zone – ULEZ*), która początkowo obejmowała tylko obszar ścisłego centrum Londynu, a teraz jest już 18 razy większa, zajmując obszar ¼ miasta, na którym mieszka 3,8 miliona osób. Do strefy ULEZ mogą bez ograniczeń wjeżdżać jedynie pojazdy spełniające wyśrubowane normy emisji Euro 4 (dla aut z silnikami benzynowymi) i Euro 6 (dla pojazdów z silnikiem diesla), czyli takie, które emitują nie więcej niż 0,08 grama tlenu azotu na kilometr. Kierowcy, których pojazdy nie spełniają tych norm, zobowiązani są do uiszczenia opłaty dziennej w wysokości 12,5 funta. Brak dodatkowej opłaty grozi mandatem w wysokości nawet 160 funtów.

Systematycznemu powiększaniu strefy ULEZ towarzyszy stała kampania informacyjna dla mieszkańców i działających w Londynie firm oraz konsultacje społeczne<sup>3</sup>. W ścisłym centrum miasta poziom zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu udało się już zmniejszyć o połowę. W przypadku obu miast zauważono jednak, że programy, których głównym celem była zmiana modelu transportu, ograniczenie zanieczyszczenia powietrza oraz zwiększenie powierzchni terenów zielonych, doprowadziły również do szerokich zmian w życiu społecznym. Miejsca uwolnione z funkcji tranzytowej zaczynają tętnić życiem i są częściej odwiedzane przez okolicznych mieszkańców w każdym wieku. Wraz z wyeliminowaniem pędzących pojazdów, spowalniają także ludzie poruszający się na rowerach i pieszo. Postawienie na lokalność może z powodzeniem być elementem nowego stylu życia – *slow life*.



**Doświadczenia Londynu wskazują, że wdrażanie programów mających na celu zmianę modelu transportu, ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zwiększenie powierzchni terenów zielonych, może doprowadzić do szerokich zmian w życiu społecznym. Miejsca uwolnione z funkcji tranzytowej zaczynają tętnić życiem i są częściej odwiedzane przez okolicznych mieszkańców.**

### **Zieleń dostępna za rogiem**

W kontekście równoważenia rozwoju, podnoszenia jakości życia i poprawy zdrowia mieszkańców, ważnym wyzwaniem jest również przeciwdziałanie głębokiemu deficytowi terenów zielonych. Spełniają one bowiem ważne funkcje wynikające wprost z celów polityki klimatycznej – oczyszczają powietrze, zwiększają zdolność do retencji wodnej, ograniczają zjawisko „wysp ciepła” itp.

<sup>2</sup> Warto zauważyć, że nieprzypadkowo pojawiają się tutaj koncepcje realizowane w miastach europejskich. W prowadzenie tego typu zmian będzie daleko trudniejsze w przypadku metropolii Ameryki Północnej, Ameryki Południowej czy Australii. Miasta projektowane „pod samochód”, które infrastrukturę dla pieszych czy rowerzystów muszą tworzyć od zera, gdzie życie codzienne zawsze wymagało podróżowania na duże odległości (np. nie ma mniejszych sklepów umożliwiających codzienne zakupy blisko domu), mają do przełamania o wiele więcej barier. Nawet w Europie wdrażanie koncepcji miasta 15-minutowego w tzw. „gorszych dzielnicach”, gdzie dostęp do miejsc pracy, sklepów i usług jest ograniczony, będzie wysoce utrudniony, albo niemożliwy, jeśli program transformacji miasta nie zostanie połączony z celem niwelowania nierówności ekonomicznych.

<sup>3</sup> Tak głębokie przemiany miejskiej przestrzeni budzą oczywiście kontrowersje. Dobrym przykładem jest londyńska dzielnica Fulham, gdzie podczas konsultacji społecznych, 87% mieszkańców sprzeciwiło się zmianom w organizacji ruchu polegającej na zamknięciu ulic dla pozalokalnego transportu. Głównymi obawami był strach przed zwiększeniem korków na sąsiednich ulicach oraz niejasność systemu kontroli (obawiano się wielu przypadkowych mandatów). Władze wzięły to pod uwagę przeprowadzając kampanię informacyjną oraz decydując się na transparentny system kamer sczytujący numery rejestracyjne wjeżdżających aut. W nieco ponad rok od wprowadzenia reorganizacji ruchu, zmiany popiera 91% mieszkańców. Natężenie ruchu na osiedlowych ulicach spadło o 75% zaś na głównej drodze dzielnicy – o 12%.

Braków w zielonej infrastrukturze nie da się jednak równoważyć poprzez np. dogęszczanie zieleni w już istniejących parkach – pełnią one zupełnie inną rolę niż zieleń rozproszona – np. skwery czy aleje drzew. W przypadku miast o zwartej zabudowie (charakterystycznych dla urbanistyki europejskiej) pewnym rozwiązaniem jest szukanie miejsc na małe skwery i parki kieszonkowe, które możemy już znaleźć w wielu polskich miastach, które charakteryzują się dobrze zachowanym układem pierzejowym (np. Łódź, Kraków czy Warszawa) oraz ogrody deszczowe – ich propagatorem jest chociażby Gdańsk, mający duże wyzwania związane z retencją wodną.

Warto również wykorzystywać wszelkie lokalizacje, które umożliwiają założenie tzw. parków linearnych, które mogą stanowić zieloną oś osiedla lub dzielnicy i skutecznie regulować cyrkulację powietrza. Taki projekt powstaje właśnie nad przebiegającym w tunelu (pod dzielnicą mieszkaniową) południowym odcinkiem obwodnicy Warszawy.

Pewnym *novum* pozostają nadal zielone dachy i ogrody wertykalne na fasadach budynków. W zachodnioeuropejskich metropoliach takie rozwiązania są zdecydowanie bardziej popularne, ale wytłumaczeniem może być wysoki koszt realizacji i utrzymania, jak również trudniejsze niż na Zachodzie, warunki klimatyczne.

”

**Istotną rolę w zapewnianiu bioróżnorodności ekosystemów miejskich odgrywają zielone nieużytki, tereny dzikiej przyrody. Tego typu powierzchni mamy w polskich miastach nadal relatywnie dużo i powinniśmy objąć je świadomą i bardziej zorganizowaną ochroną.**

Co może być zatem naszym rodzimym „asem w rękawie” w wyścigu o zieloną transformację? Zwiększając powierzchnię terenów zielonych powinniśmy brać pod uwagę czynnik bioróżnorodności, a w tym kontekście zdecydowanie ważniejszą funkcję niż zieleń urządzona mają zielone nieużytki. Tego typu powierzchni mamy w polskich miastach nadal relatywnie dużo i powinniśmy objąć je świadomą i bardziej zorganizowaną ochroną. Przykładami mogą być tereny przylegające do istniejącej infrastruktury (np. przy torach i bocznicach kolejowych), czy działki uniemożliwiające inwestycje ze względu na podziemną infrastrukturę. Ze względu na rolę jaką obszary dzikiej zieleni spełniają dla odradzania się bioróżnorodności, środowiska naukowe postulują zresztą, aby – wszędzie gdzie to możliwe – pozostawiać minimum 10% powierzchni dla natury gospodarującej się „po swojemu”.

Przyjęcie takiego rozwiązania, w miejskich parkach, pozwala ograniczyć kosztowne działania (koszenie trawy, usuwanie martwego drewna lub liści, asfaltowanie ścieżek itp.), a równocześnie maksymalizować efekty polityki proklimatycznej. Oczywiście trudno zastosować tego typu filozofię w historycznych parkach miejskich w stylu francuskim, jednak na terenach zielonych o charakterze rekreacyjnym, takie rozwiązania mogą być z powodzeniem wprowadzane (np. Pole Mokotowskie oraz Park Skaryszewski w Warszawie)<sup>4</sup>, przynosząc ogromną poprawę w zakresie bioróżnorodności całego ekosystemu.

Drogi do stworzenia w mieście rozproszonego systemu terenów zielonych dostępnych z perspektywy lokalnej mogą być zatem bardzo zróżnicowane. Ważne jednak, aby oceny dostępności zieleni dokonywać dla stosunkowo niewielkich struktur obszarowych (myślenie raczej w kategoriach osiedli mieszkaniowych niż dzielnicowej albo ogólnomiejskiej kompensacji). To nowość wobec dotychczasowej praktyki inwestycyjnej wielu polskich samorządów (i nie tylko), które np. wycinając drzewa pod drogę w jednej dzielnicy, potrafiły realizować nasadzenia kompensacyjne w zupełnie innym regionie miasta (nierzadko w już istniejącym parku lub lesie miejskim)<sup>5</sup>.

4 Tego typu podejście można również z powodzeniem stosować na terenach przeznaczonych do działalności człowieka, które samoistnie dziczeją (np. kamieniołom Liban na krakowskim Zakrzówku, który stał się siedliskiem rzadkich gatunków – np. węża gniewosza plamistego). Więcej zob. K. Jakubowski, *Czwarta przyroda: natura, która przychodzi po nas*, w K. Jakubowski, J. Kajzer-Bonk, M. Łaciak „Bioróżnorodność wokół nas. Ochrona i przywracanie bioróżnorodności w lokalnych społecznościach”, Kraków 2021.

5 Takie pozorowanie działań, to w pewnym stopniu efekt przykładowego idącego z góry – ma to tyle samo wspólnego z realnym ograniczeniem zanieczyszczeń w miejscu ich powstania, co kupowanie uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> od państwa znajdującego się na drugim końcu kontynentu.



**Rozproszony system terenów zielonych mogą tworzyć różnorodne rozwiązania – parki linearne, zielone dachy i fasady, skwery i parki kieszonkowe, zadrzewione aleje czy ostoje dzikiej przyrody. Ważne aby zielone inwestycje nie koncentrowały się na jednych miejscach kosztem drugih, a to wymaga spojrzenia na miasto z perspektywy lokalnej.**

### **Którędy do centrum?**

Innym kluczowym wyzwaniem współczesnego urbanizmu jest przeciwstawienie się powstawaniu miejskich monokultur – występowania dzielnic o charakterze wyłącznie mieszkaniowym lub niemal wyłącznie biurowo-handlowym. Wytworzenie się takiej struktury miasta wymusza ciągłe przemieszczanie się, czego efektem są korki i wzrost zanieczyszczeń. Ten model rozwoju jest również nieefektywny – poszczególne regiony miasta żyją tylko cyklicznie, w określonych godzinach.

W odpowiedzi na ten problem pojawiła się idea miast policentrycznych, lansowana m.in. przez Arthura Genslera, wskazująca, że drogą do zrównoważonego urbanizmu jest bardziej zróżnicowany rozwój dzielnic położonych peryferyjnie wobec centrów. Jest to szczególnie ważne w miastach dużych, o rozproszonej, niejednorodnej strukturze przestrzennej, gdzie długie podróże są dla mieszkańców niejako codziennością.



**Drogą do zrównoważonego urbanizmu jest bardziej zróżnicowany rozwój dzielnic położonych peryferyjnie wobec centrów. Jest to szczególnie ważne w miastach dużych, o rozproszonej, niejednorodnej strukturze przestrzennej, gdzie długie podróże są dla mieszkańców niejako codziennością.**

W takich przypadkach pewnym rozwiązaniem staje się tworzenie centrów lokalnych. Najlepiej gdy lokowane są one w przestrzeniach, które i tak przyciągają stosunkowo dużą liczbę okolicznych mieszkańców. Zadbanie o wzbogacenie oferty dostępnych tam usług oraz poszerzenie funkcji tych miejsc przynosi bardzo korzystne rezultaty dla całych osiedli lub dzielnic. Pozwala to przynajmniej częściowo ograniczyć częstotliwość dalszych podróży, a także tworzy przestrzeń spotkań, mającą ważny wymiar symboliczny i tożsamościowy.

Ciekawe podejście charakteryzuje Helsinki, które w swojej strategii rozwoju założyły nie tylko sam proces tworzenia tego typu lokalnych centrów, ale również zbudowanie sieci połączeń między nimi na bazie sprawnego transportu publicznego. Centra lokalne są także z powodzeniem tworzone również w polskich miastach – pilotażowy program realizuje m.in. Warszawa, która uznała tego rodzaju działania za ważny element podnoszenia jakości życia mieszkańców w dzielnicach o niezrównoważonych funkcjach<sup>6</sup>.

### **Lokalność w rozmiarze XXL?**

Zgoła inaczej do tematu lokalności można podejść, projektując przestrzeń miejską zupełnie od zera i dysponując niewyobrażalnymi dla przeciętnego europejskiego samorządu środkami. Zupełnie nowe, zrównoważone miasto The Line powstaje właśnie w Arabii Saudyjskiej. Zostanie zbudowane na jednej osi, ciągnącej się wzdłuż Morza Czerwonego na przestrzeni 170 kilometrów. Będzie to *de facto* linearna metropolia złożona z kilku

<sup>6</sup> Więcej informacji o metodologii pracy w ramach projektu „Warszawskie Centra Lokalne”, przeprowadzonych badaniach i konsultacjach, zob. <https://sarp.warszawa.pl/warsztaty-stare/warszawskie-centra-lokalne/>

mniejszych miast. Wszystkie z nich mają być pozbawione samochodów. Transport na większe odległości będzie zapewniała ultraszybka kolej (osiągająca prędkość ponad 500 km/h), która pozwoli dostać się z jednego krańca miasta na drugi w około 20 minut. W obrębie poszczególnych dzielnic bieżącą komunikację zapewniać zaś będzie transport publiczny sterowany przez sztuczną inteligencję. Wszystkie potrzebne budynki i instytucje zostaną jednak rozlokowane blisko siebie, tak aby każdy mieszkaniec przemieszczał się jak najmniej, mając zapewniony dostęp do potrzebnych do życia funkcji i usług w odległości 5 minut spacerem od domu.

W projektowaniu miasta dużą uwagę położono na kwestie ochrony środowiska. Każdy budynek ma być zasilany energią odnawialną, przewidziano również zaawansowane systemy odzyskiwania wody i energii. Miasto ma odzwierciedlać nowy kierunek gospodarki saudyjskiej – zdecydowanego odejścia od wydobywania ropy naftowej i troskę o przyrodę.

Czy stosunkowo „wąska” metropolia rozproszona na dużej szerokości, bez samochodów, ale z systemem wydajnego publicznego transportu może być nowym pomysłem na lokalność? Czy życie w takim mieście będzie przyjemnością czy udręką? O tym przekonamy się już stosunkowo niedługo, bo prace nad realizacją The Line wystartowały w ubiegłym roku, a ich zakończenie jest przewidziane na rok 2030. Wydaje się jednak, że przy całej deklarowanej trosce o klimat, w tej koncepcji pominięto koszty klimatyczne i środowiskowe samej realizacji inwestycji (zupełnie nowego miasta na terenach półpustynnych). Nie jest to jednak wyjątek na tle innych pomysłów urbanistycznych arabskich szejków, jak chociażby osiedli na sztucznie usypanych wyspach w kształcie palm (*Palm Islands* w Dubaju). Jeszcze ważniejsze pytanie dotyczy tego, jak tego rodzaju założenie urbanistyczne przetrwa próbę czasu? Czy za 100-200 lat miasto linearne, rozciągnięte na długości 170 km<sup>7</sup>, będzie nadal przestrzenią sąsiedzką i lokalną? Co jeśli zacznie rozrastać się o przedmieścia? Czy będzie potrafiło elastycznie adaptować się do nowych wyzwań i zmian, czy też szybko (i brzydko) się zestarzeje?

### **Ku lokalności – adaptacja, partycypacja, współpraca**

W Europie czasy realizacji wielkich założeń urbanistycznych, kiedy zgodnie z myślą projektantów zmieniano kompleksowo układy miast poprzez wyburzenia i wznoszenie nowych kwartałów budynków, mamy już za sobą. I choć to właśnie one zdecydowały o kształcie miast tak pięknych, jak Paryż czy Barcelona, należy chyba dodać – „na szczęście”.

Dziś „świętym Graalem” wszystkich wysoko zurbanizowanych obszarów na Starym Kontynencie jest pytanie o to, jak w ramach funkcjonujących obecnie struktur zmieniać proporcje wykorzystywania przestrzeni, jak zgodnie z nowymi wyzwaniami i oczekiwaniami mieszkańców nadawać ograniczonym i zdefiniowanym już obszarom nowe funkcje. Odchodzimy od ery stołu kreślarskiego planisty, oddając pole ołówkowi i gumce. A nawet prędeż kredzie i puszce z farbą – bo obecnie zmiany w mieście trzeba rysować na ulicy, a nie w pracowni, na miejskim planie i już *a priori* zakładać ich modyfikację już za kilka lat.

Tęsknota za miastami bardziej sąsiedzkimi i lokalnymi, która przebija się w tak wielu współczesnych koncepcjach, pokazuje czego powszechnie nam brakuje. O czym zapomnieliśmy w inwestycjach ostatnich lat. Możemy być pewni, że skoro doświadczenie pandemii oraz zmian klimatu już teraz wpływa na zachowania mieszkańców, to wkrótce zmienić się będą musiały również nasze miasta. To zawsze szło w parze. Niezdolność do adaptacji to utrata tego, co jest największym atutem skupisk ludzkich – wygody, jakości życia i atrakcyjności osiedleńczej.

Jeśli jednak miasta mają się stać prawdziwie lokalne i sąsiedzkie, w proces projektowania i wprowadzania zmian muszą zostać zaangażowani mieszkańcy. Narzędzia partycypacyjne realizowane obecnie w polskich miastach to jeszcze za mało. Jeśli zmiany mają się wiązać z głęboką zmianą stylu życia, konieczne będzie również zaangażowanie biznesu oraz sektora kultury. Miasto lokalności i sąsiedztw nie może być zatem stworzone z poziomu administracji (nawet tej nam najbliższej, samorządowej). Miasto sąsiedztw i lokalności to miasto nieustannie kooperujących i współdecydujących mieszkańców.

<sup>7</sup> Kanadyjscy naukowcy ze Smart Prosperity Institute prowadzili badania nad kosztem rozlewania się miast. Okazało się, że miasta z ogromnymi przedmieściami są średnio o ponad 144 proc. droższe w utrzymaniu niż miasta gęste. Najbardziej kosztownymi elementami okazała się infrastruktura, chodniki i wodociągi. Jakie będą zatem koszty utrzymania miasta rozciągniętego na długości 170 km?

Choć mozaika współczesnych wyzwań wymaga szerokiego spojrzenia i szukania holistycznych rozwiązań (to niezbędne dla powstania ogólnomiejskiej strategii), to w zakresie jej wdrażania musimy działać niejako na odwrót – zawęzić perspektywę, skrócić dystans, umiejętnie mierzyć jak nasze działania bilansują się na poziomie niewielkich kwartałów miasta. Tylko w ten sposób unikniemy błędów, które obecnie stara się naprawić proces rewitalizacji miast – tj. istnienia obok siebie enklaw bardzo wysokiej jakości życia oraz kwartałów wykluczenia.

”

**Miasto lokalności i sąsiedztw nie może być stworzone z poziomu administracji. To miasto nieustannie się zmieniające – inicjatywą kooperujących i współdecydujących mieszkańców.**

### O autorze

**Adam Leśniewicz** – Dyrektor Kongresu Obywatelskiego. Z Instytutem Badań nad Gospodarką Rynkową związany od 2014 r. Absolwent Centrum Europejskiego Uniwersytetu Warszawskiego. Współzałożyciel i Prezes (2016-2021) Stowarzyszenia Kooperacja Miejska. Popularyzator idei parków kieszonkowych, hamaków miejskich i ławek obywatelskich.

#### Partnerzy



**Pomorski Fundusz Rozwoju**  
sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku



#### Partnerzy numeru



Pomorski Thinkletter nr 1(8)/2022

# Jaka logika rozwoju miast?



KONGRES  
OBYWATELSKI

Nowy metabolizm miast – jak odpowiedzieć na wyzwania zielonej transformacji?

„Zatrzymać człowieka – ruszyć towar” – co spowoduje przewrót kopernikański w miejskiej mobilności i logistyce?

Technologizacja i wirtualizacja życia, rozrywki i pracy (AR, VR) – jak wpłyną na rozwój miast?

Demografia i migracje – w jaki sposób rozumieć nowe procesy i właściwie reagować?

Jakie „RAZEM” w miastach? Czy lokalność i sąsiedztwo mogą odegrać ważną rolę?

E-wydanie publikacji „Jaka logika rozwoju miast?” można pobrać [tutaj](#).



POMORSKI  
KONGRES  
OBYWATELSKI

**Pomorski Thinkletter** to nowy jakościowo **hub komunikacyjny** wokół wyzwań rozwojowych Pomorza i Polski zainicjowany oraz wydawany przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową (z siedzibą w Gdańsku) w ramach Pomorskiego Kongresu Obywatelskiego.

Zależy nam, aby Pomorski Thinkletter był przestrzenią skupiającą przedstawicieli różnych sektorów i branż – zarówno osoby zaangażowane społecznie, jak i sektor nauki, biznesu czy administracji. Chcemy aby była to agora wielostronnej dyskusji, wymiany doświadczeń oraz uspołniania perspektyw.

Zachęcamy do **zapisania się do grona stałych odbiorców**, aby informację o nowych wydaniach otrzymywać bezpośrednio na adres e-mail. Subskrypcja jest **bezpłatna**.

#### Dotychczas opublikowane numery:

- 1/2020 **Pomorskie miasta wobec pandemii i wyzwań klimatycznych**
- 2/2020 **Stawka i oblicza cyfryzacji**
- 3/2020 **Siła lokalności dla budowy Europejskiego Zielonego Ładu**
- 1/2021 **Siła sąsiedztwa i lokalności dla budowy lepszej Polski**
- 2/2021 **Drogi do innowacyjnych regionów i Polski**
- 3/2021 **Sens i drogi do Zielonego Ładu**
- 4/2021 **Człowiek vs. algorytmy i sztuczna inteligencja – kto kogo zaprogramuje?**

Wszystkie numery w wygodnym formacie PDF można pobrać na stronie [www.kongresobywatelski.pl](http://www.kongresobywatelski.pl)