

MONIKA ARCZYŃSKA*, ŁUKASZ PANCEWICZ**

MIASTO OSZCZĘDNE – UTOPIA, IDEA SPOŁECZNA CZY POLITYKA MIEJSKA

AN ECONOMICAL CITY – UTOPIA, SOCIAL IDEA OR URBAN POLICY?

Streszczenie

Nowe paradygmaty myślenia w urbanistyce, takie jak miasta kompaktowe, Nowa Urbanistyka czy koncepcje Smart Growth, odwołują się do idei miasta oszczędnego. Obecnie ich wdrażanie w życie jest obarczone problemami dotyczącymi każdej idei wzywającej do poważnej interwencji w tkance miejskiej. Realizacja dużych skokowych zmian w postaci utopijnych projektów „eko-miast” jest jedną z możliwych dróg osiągnięcia celu. Kraje zachodnie cechuje odmienna strategia interwencji o charakterze ewolucyjnym. W dobie demokratyzacji planowania, decentralizacji i silnego urynkowieniu procesów urbanizacyjnych warto przyjrzeć się, jakie kroki podejmowano w celu popularyzacji idei miasta oszczędnego i na ile okazały się one skuteczne. Jak wprowadzanie w życie idei miasta oszczędnego jest realizowane w liberalnych, pluralistycznych i zindywidualizowanych społeczeństwach zachodnich?

Słowa kluczowe: polityka miejska, zrównoważony rozwój, zielony konsumpcjonizm

Abstract

The new paradigms of thinking in spatial and urban planning such as compact cities, New Urbanism or Smart Growth refer to the idea of ‘Economical City’. At present implementation of these concepts may be considered as problematic as they may require significant interventions into the city fabric. Construction of utopian large-scale eco-city projects is one of the possible strategies. However more evolutionary development tendencies are observed in the Western countries. It is worth examining what measures have been undertaken to spread the ‘Economical city’ idea in an era of strong private market in the urban development. How this idea is being implemented in liberal, pluralistic and individualistic Western societies?

Keywords: urban policy, sustainable development, green consumerism

* Mgr inż. arch. Monika Arczyńska, Wydział Architektury, Politechnika Gdańska.

** Mgr inż. arch. Łukasz Pancewicz, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, Wydział Architektury, Politechnika Gdańska.

1. Wstęp

Oszczędność jako zasada kierująca planowaniem miasta może być postrzegana jako przestrzenny wymiar zrównoważonego rozwoju. Ograniczenie zużycia zasobów – przestrzeni, energii, surowców lub emisji gazów cieplarnianych – nie jest możliwe bez prowadzenia skutecznych działań dokonywanych w skali miejskiej, opartych o racjonalne prowadzenie polityki miejskiej. Próba realizacji postulatów oszczędności wiąże się jednak ze specyficznymi dla tej skali działań wyzwaniami.

Najpoważniejszym z nich jest problem wspierania w realizacji polityki przestrzennej pojmowanej w kontekście zrównoważonego rozwoju oszczędności. Kwestia ta przejawia się w rozbieżności między racjonalnymi zasadami jej kształtowania oraz codzienną praktyką, uwarunkowaną często doraźnymi względami politycznymi lub ekonomicznymi. Wyzwaniem staje się poziom świadomości problemu oraz możliwych rozwiązań wśród przedstawicieli przemysłu budowlanego – deweloperów i projektantów. Za wdrożenie rozwiązań odpowiadają jednak głównie mieszkańcy miasta, o których coraz silniej mówi się w kontekście partycypacji jako o świadomych współtwórcach jego polityki przestrzennej. Nawet jeśli są oni bierni politycznie, dokonują oni indywidualnych, opartych o indywidualne preferencje i możliwości, wyborów życiowych i konsumpcyjnych (stylu życia, miejsca i sposobu zamieszkania i przemieszczania się) kształtujących realia funkcjonowania miasta. Spojrzenie na problem przez perspektywę praktyczną, związaną z wdrażaniem polityki ekorozwoju w miastach, prowadzi do pytania o drogę do stworzenia „miasta oszczędnego” poza działaniami strategicznym oraz planistycznymi, a koncentrującymi się na interwencji bliskiej przeciętnemu mieszkańcowi.

2. Miasto oszczędne a ograniczenie emisji – od idei do zobowiązania

Świadome działania związane z kształtowaniem polityki ekorozwoju datują się już na lata siedemdziesiąte; warto tu wymienić wpływową publikację *Limits of the Growth* z 1972 roku (tzw. raport Klubu Rzymskiego) prognozującą efekty wyczerpania zasobów naturalnych oraz tzw. raport Brundtlanda *Our Common Future* z 1987 roku, wprowadzający ekorozwój jako zasadę planowania miast. Wzrost liczby badań związanych z rozwiązaniami wdrożeniowymi nasilił się po koniec lat dziewięćdziesiątych, w dużej mierze motywowany debatą o konsekwencjach emisji gazów cieplarnianych oraz ich wpływ na kształt środowiska zabudowanego. Ratyfikacja Traktatu z Kioto w 1997 roku dała wielu rządów silną motywację do poszukiwania alternatyw dla dotychczasowych sposobów planowania miast. Oprócz imperatywu do działania uwarunkowanego zwiększającą się wiedzą, istnieją także uwarunkowania polityczne i społeczne.

Spojrzenie na zapotrzebowanie na energię przez pryzmat jej głównych odbiorców umożliwia scharakteryzowanie najważniejszych kierunków interwencji związanych z kształtowaniem „miasta niskich emisji”. Badania prowadzone m.in. przez amerykańską U.S. Energy Information Administration, skompilowane przez organizację „Architecture 2030”, wskazują jako główne źródło zapotrzebowania energii oraz źródło emisji gazów cieplarnianych na zabudowę (budynki mieszkalne, usługowe oraz przemysłowe). W 2000 roku odpowiadały one prawie 48% zapotrzebowania na energię w Stanach Zjednoczonych – 48,17 biliarda BTU (British Thermal Unit). W tym samym czasie transport odpowiadał za zapotrzebowanie na poziomie 27%–26,83 biliarda BTU. Wśród głównych potrzeb energetycznych związanych z budynkami dominują te związane z ich użytkowaniem – ogrzewanie, zaopatrzenie w ciepłą wodę użytkową bądź energię elektryczną. W 2000 roku w Stanach Zjednoczonych 76% energii elektrycznej produkowanej przez elektrownie było zużywane w celu zaspokajania tych potrzeb¹. Dlatego też obecnie główne kierunki dzia-

¹ Wg danych Architecture2030 oraz Energy Information Administration, www.eia.doe.gov.

łań związanych z redukcją emisji w miastach wiążą się poszukiwaniami rozwiązań związanych z redukcją zużycia energii w budynkach oraz z kształtowaniem racjonalnej polityki transportowej.

Dla polityków, planistów i urbanistów traktaty międzynarodowe oraz kształtowana na szczeblu krajowym bądź regionalnym polityka planistyczna wyznaczają ich główne kierunki działania. Obecnie w Polsce zasada zrównoważonego rozwoju jest wpisana w Konstytucję RP, stanowi także jedną z podstaw systemu planowania w kraju². Dodatkowym zobowiązaniem w najbliższej przyszłości stała się ratyfikacja paktu europejskiego energetycznego i klimatycznego tzw. Strategii Europejskiej 2020, zobowiązująca kraje członkowskie do redukcji emisji tlenku węgla o 20%, zwiększenia efektywności energetycznej oraz zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych o 20% do 2020 roku. Wśród krajów Unii pierwszym krajem wprowadzającym takie działania była Wielka Brytania, której parlament ratyfikował Climate Change Act 2008 – pierwszy akt prawny budujący podstawy prawne do funkcjonowania strategii związanych z przeciwdziałaniem zmianom klimatycznym. Jednym z ustaleń stało się rządowe zobowiązanie do ograniczenia emisji dwutlenku węgla o 80% (wobec poziomu z 1990 roku) do 2050 roku. Konsekwencją decyzji rządu, wyrażonych m.in. w rządowej strategii, stało się wprowadzenie wielu rozwiązań wpływających na kształtowanie zarówno polityki przestrzennej, jak i stosowania technologii budowlanych w oparciu o koncepcję tzw. *Zero/Low Carbon Development*. Oznacza to wspieranie budownictwa, które w dużym stopniu ogranicza zużycie energii oraz emisję gazów cieplarnianych dzięki zwiększeniu efektywności energetycznej budynków, zastosowaniu odnawialnych źródeł energii oraz rozwiązań pozwalających na mitygację emisji. Według wytycznych polityki rządu z 2007 roku³ celem jest uzyskanie wyniku *zero carbon* dla wszystkich mieszkań budowanych w 2016 roku. Uzyskanie tak ambitnego rezultatu nie było jedynie związane z potrzebą reakcji na zobowiązania redukcji emisji, ale także, jak, określili były premier Gordon Brown, budowania konkurencyjnej gospodarki w oparciu o „zielone technologie”⁴.

W przypadku nowej polityki kluczową kwestią staje się skala oraz stopień wdrożenia rozwiązań w przestrzeni miejskiej nie tylko na poziomie polityki przestrzennej, ale także w skali rozwiązań projektowych – od dzielnic do poszczególnych budynków. Jedną z dróg działania stała się działalność związana z wprowadzeniem regulacji prawnych wymuszających stosowanie rozwiązań oszczędzających energię. W przypadku Wielkiej Brytanii do nowych instrumentów gwarantujących realizację postulatów zaliczyć można m.in. nowelizację warunków technicznych (tzw. *Building Regulations Part L*) oraz dostosowanie do niej normatywu architektonicznego *Code for Sustainable Homes*.

Działaniom regulacyjnym towarzyszą inicjatywy realizowane przez organizacje komercyjne, a związane z ewolucją certyfikacji energetycznej. Certyfikacja wprowadzona w Unii odnosiła się do zużycia energii poszczególnych budynków⁵. Efektem tego działania oprócz kontroli jakości nowych realizacji miało być także zwiększenie świadomości projektantów oraz inwestorów. Nowym krokiem staje się wprowadzenie certyfikatów dla dzielnic. Rozwiązania tego typu wprowadził w 2009 roku m.in. wiodący prywatny instytut BRE (*Building Research Establishment*), odpowiadający za certyfikat BREEAM. Nowym produktem jest BREEAM Communities, który oprócz klasycznych elementów podlegających ocenie (zużycie materiałów, energii, emisje) obejmuje również czynniki ekonomiczne, społeczne lub związane ze skalą dzielnicy. Wśród nich warto wymienić wymagania związane z mieszanym funkcji oraz lokalizacją miejsc pracy, mogących zapewnić możliwość zatrudnienia mieszkańcom w celu redukcji konieczności podróży. Innym kryterium związanym z zarządzaniem transportem jest dostęp do środków komunikacji publicznej bądź

² Art. 5 Konstytucji RP oraz Art. 1 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 80, poz. 717).

³ Department for Communities and Local Government, *Building a Greener Future: Policy Statement*.

⁴ Brown G., *Britain's Green Revolution Will Power Economic Recovery*, „The Observer”, 12 lipca 2009.

⁵ COM 2002/91/EC: Directive on the Energy Performance of Buildings, <http://www.managenergy.net/products/R210.htm>.

wprowadzenie tzw. *Green Travel Planning*, czyli zarządzania sposobem transportu (indywidualnego bądź zbiorowego) w celu redukcji emisji. Amerykańskim odpowiednikiem takiego rozwiązania jest LEED ND (*Neighborhood Design*). Certyfikaty są formą oddolnej kontroli lub samoregulacji rynku, gdyż ich uzyskanie jest możliwe jedynie przy dużej dyscyplinie inwestycyjnej oraz wyborze odpowiednich decyzji projektowych. Certyfikacja dzielnic nie jest jednak obowiązkowa i funkcjonuje jako dodatkowy element oceny projektu poza kryteriami planistycznymi.

Aplikacja nowych rozwiązań przyjaznych środowisku na dużą skalę oznacza konieczność przekonania zarówno przedstawicieli przemysłu budowlanego, deweloperów, jak i mieszkańców miast o zasadności ich wprowadzenia, zwłaszcza że zaostrzenie przepisów wiąże się z poważnymi ograniczeniami oraz wyzwaniem technicznymi i ekonomicznymi. O skali wyzwania może świadczyć wynik badań przeprowadzonych w Anglii przez Chartered Institute of Building⁶ wśród 43 000 przedstawicieli kadry zarządzającej w branży budowlanej w 2007 roku. Wśród ankietowanych ponad 98% respondentów było zgodnych, że przemysł budowlany oddziałuje na zmiany klimatyczne, a 94,6% respondentów było przekonanych o tym, że tzw. zielone budynki są przyszłością branży. Aż 86,2% widziało w nich przedsięwzięcia mogące generować zyski w przyszłości. Jednak jedynie 14% respondentów odpowiedziało, że przemysł jest gotowy do masowej produkcji domów „zero carbon”, podając jako przyczyny m.in. otoczenie prawne, brak regulacji wymuszających stosowanie technologii oszczędzających energię, ale także takie przyczyny jak brak odpowiedniego zapotrzebowania na rynku na energooszczędne budynki (20,9%) oraz brak zachęty finansowej do stosowania energooszczędnych technologii (24%) wskazujący na problem ze świadomością problemu wśród środowiska deweloperów [4]. Wyniki badań wskazały także na istotny problem związany z brakiem praktycznej wiedzy na temat przykładów dobrych praktyk. Najczęściej cytowanym projektem spełniającym kryteria „zielonego projektu” był opisany poniżej londyński BedZED; drugą w kolejności odpowiedzią była „nie wiem/nieznamy”.

3. Kształtowanie świadomości i edukacja przedstawicieli branży deweloperskiej – od technologicznej utopii do polityki miejskiej i „ekomiast”

Chęć przetestowania nowych rozwiązań oraz popularyzacji wiedzy o tym, jak można realizować nowe fragmenty miast, stała się pretekstem do stworzenia założeń modelowych, prezentujących technologie energooszczędne w praktyce. Nowe dzielnice lub zespoły są jedyną drogą pozwalającą na testowanie technologii przyjaznych środowisku w skali makro. Próbą takiej interwencji stał się m.in. program budowania „ekomiasteczek” („ecotowns”) zainicjowany i realizowany przez rząd brytyjski w 2007 roku. Inicjatywy tego typu powstają także w wyniku działań prywatnych instytucji i firm oraz organizacji społecznych zainteresowanych problematyką ekologiczną. Celem takich wysiłków staje się także chęć budowania wiedzy technicznej oraz kompleksowych produktów dla przyszłych odbiorców. Przykładem takiej interwencji był BedZED (*Beddington Zero Energy Development*). Osiedle zostało zrealizowane jako modelowe osiedle mieszkaniowe dla prywatnego klienta, największej londyńskiej spółdzielni mieszkaniowej – Peabody Trust m.in. z inicjatywy prywatnej organizacji BioRegional⁷, w 2002 roku przez architekta Billa Dunstera. Był to pierwszy projekt w Anglii umożliwiający przetestowanie rozwiązań projektowych w skali zespołu mieszkaniowego (zbudowano 85 jednostek) oraz analizę jego funkcjonowania. Oprócz korzyści finansowych dla

⁶ Dale J., *The Green Perspective A UK Construction Industry Report on Sustainability*, Chartered Institute of Building, 2007.

⁷ Organizacja charytatywna o profilu biznesowym (*entrepreneurial charity*), która za główne cele działania stawia rozwijanie i dostarczanie rozwiązań promujących zrównoważony rozwój (www.bioregional.com).

dewelopera, celem realizacji BedZED było opracowanie metodologii i technologii pozwalającej na standaryzację oraz powielenie rozwiązań w przyszłych projektach przez firmę architekta (ZEDfactory). Wyniki doświadczeń oraz obserwacji posłużyły także edukacji przedstawicieli branży budowlanej i przyszłych klientów w ramach opublikowanych badań realizowanych przez architektów oraz inicjatora projektu. Zawierają one wiele informacji od kosztów realizacyjnych i bilansu zysków i korzyści do szczegółowej analizy rozwiązań, które nie sprawdziły się w zrealizowanym założeniu⁸. Inicjatywa BedZED ilustruje trend, w którym eksperymentalne założenie stało się pretekstem do opracowania kompleksowego rozwiązania o charakterze typowym bądź systemowym wraz z technologią wykonania jako potencjalnego produktu. Kontynuacją tej praktyki stało się opracowanie systemu domów typowych RuralZED dla budownictwa o niskiej intensywności zabudowy. Rząd brytyjski, inicjując program budowy pierwszych modelowych osiedli („Ecotowns”), miał na celu podobny efekt. Udana realizacja tych założeń miała w założeniu budować poparcie dla prowadzonej przez siebie polityki – mieszkaniowej, ekologicznej oraz planistycznej⁹.

Program ma polegać na realizacji pięciu nowych miasteczek o minimalnej wielkości od 5000 do 10 000 mieszkań. Inwestycje mają na celu przetestowanie rozwiązań dostępnych finansowo oraz stworzenie założeń wzorcowych w poszczególnych kategoriach tematycznych związanych z ekorozwojem, takich jak transport, produkcja energii czy zarządzanie odpadami. Rządowe kryteria narzuciły wymóg osiągnięcia zarówno standardu „zero carbon”, jak i zapewnienie szeroko pojętych celów społecznych poprzez budowę infrastruktury oraz zapewnienie miejsc pracy. Kwestie finansowe były szczególnie istotne ze względu na wyzwania związane z rosnącym kosztem mieszkań w Anglii, dlatego też 30–40% z nowych mieszkań miało być dostępna finansowo¹⁰. Wdrożenie programu opiera się o współpracę między rządem, lokalnymi samorządami a prywatnymi deweloperami. Kandydaci do uzyskania statusu „ekomiasteczka” rywalizują w przetargu o możliwość realizacji nowych osiedli na terenach znajdujących się we władaniu rządu. Dostęp do statusu „ekomiasteczka” ma zapewnić uzyskanie udziału w rządowej pomocy wysokości 60 milionów funtów z funduszu „start up”, pozwalającego na realizację infrastruktury oraz pomocy eksperckiej. Pierwsze cztery miasta, przeznaczone do realizacji: Whitehill-Bordon (Hampshire), St. Austell (Cornwall), Rackheat (Norfolk) oraz North West Bicester (Oxfordshire), zostały oficjalnie zaakceptowane przez rząd w kwietniu 2009 roku¹¹. Główną korzyścią programu ma być udowodnienie, że zastosowanie technologii energooszczędnych jest możliwe masowo oraz w nowych osiedlach o niskiej i średniej intensywności zamieszkania (niższej niż 50 jednostek na hektar). Ten typ dominuje w przypadku brytyjskiego rynku nieruchomości (70% nowo budowanych mieszkań)¹².

4. Urbanistyczny „zielony konsumpcjonizm” – moda czy norma społeczna?

Badania firmy Siemens AG dotyczące strategii redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz zużycia energii dla Londynu wykazują, że 40% rozwiązań wymaga podjęcia indywidualnych decyzji przez mieszkańców. Ich rezultaty odpowiadałyby za około 70% możliwej redukcji zużycia energii [11]. Konsum-

⁸ „BedZED: Toolkit Part 2 – A practical guide to producing affordable carbon neutral developments” opracowany przez BioRegional oraz ZEDFactory.

⁹ Podstawą funkcjonowania programu stała się wytyczna polityki przestrzennej – „Planning Policy Statement: Eco-towns – A supplement to Planning Policy Statement 1”, kwiecień 2009.

¹⁰ Według CLG, „Eco-Towns Prospectus”, lipiec 2007.

¹¹ Źródło: <http://www.communities.gov.uk/news/corporate/1284621>.

¹² Za: Bill Dunster, *Eco-town and country planning* w „Guardian” z 15 maja 2007.

menci niechętnie wybierają ekologiczne rozwiązania, jeśli ich użytkowanie wiązałoby się z poważną zmianą przyzwyczajeń lub znacznie wyższymi kosztami. Wskazuje na to m.in. stosunkowo niewielka skuteczność reklam społecznych mających wpłynąć pozytywnie na zachowania odbiorców, jednak wpływ ten oznaczałby zmianę przyzwyczajeń [2]. Zjawisko rozróżnienia między osobistymi pragnieniami a dobrem wspólnym, które często są przeciwstawne, Barber nazywa „obywatelską schizofrenią” [1]. Ukierunkowanie konsumentów na bardziej „zrównoważony” tor to trudny i długotrwały proces integrujący działania edukacyjne, finansowe i marketingowe. Produkty i techniczne rozwiązania „zielone” z reguły są droższe od standardowych odpowiedników, niekiedy charakteryzują się niższą wydajnością lub komfortem użytkowania. Dla konsumentów najbardziej przekonujące są ekonomiczne zachęty i motywacje: np. transport publiczny staje się alternatywą dla samochodu jeśli jest wydajny i wygodny lub gdy koszty komunikacji indywidualnej są zbyt wysokie (opłaty parkingowe lub *congestion charge*). Popularność *car-sharing* czy ogólnodostępnych miejskich rowerów to przede wszystkim oszczędność i wygoda dla indywidualnych użytkowników. Podobne wybory w kontekście wyboru miejsca i sposobu zamieszkania stają się jednak poważniejszym dylematem, głównie finansowym. Domy na przedmieściach są tańsze od śródmiejskich mieszkań, a istniejące zasoby mieszkaniowe często wymagają poważnych nakładów na modernizację. Nie chodzi o zachęcenie konsumentów do podjęcia decyzji niezgodnej z ich planami życiowymi czy możliwościami finansowymi, ale do refleksji nad konsekwencjami wyboru. Konieczna jest rzetelna informacja na temat potencjalnych oszczędności – zarówno „publicznych” związanych z ograniczeniem użytkowania wspólnych zasobów i energii, jak i „prywatnych” dotyczących niższych kosztów eksploatacji. W podejmowaniu decyzji pomagają także działania finansowe – ulgi podatkowe i dopłaty. W Anglii zakup domu „zero carbon” jest zwolniony z obowiązku uiszczania opłat skarbowych (*stamp duty*)¹³.

Badania wskazują, że konsumpcja „zielonych” produktów może także przyczyniać się do podniesienia statusu – są interpretowane przez otoczenie w kontekście veblenowskiej „konsumpcji na pokaz”. Konsument swoim wyborem podkreśla, że używając dany przedmiot dba o środowisko – kreuje swój wizerunek jako osoby biorącej pod uwagę innych i otwartej na współpracę w osiągnięciu wspólnego celu. Udowadnia nie tylko swoją chęć do współdziałania, ale także finansowy potencjał, jeśli dany produkt jest droższy od swojego mniej ekologicznego odpowiednika. Badania wykazują, że zjawisko to występuje w przypadku towarów stosunkowo kosztownych, które mogą być (lub ich substytuty) kojarzone z luksusem, np. hybrydowa wersja samochodu jest chętnie wybierana jako alternatywa dla luksusowego auta o wysokich parametrach i wykończeniu zwłaszcza wtedy, kiedy jest od niego droższa. W kontekście dóbr codziennego użytku wybór podyktowany jest jednak głównie względami „oszczędnościowymi” i towary „zielone” kupowane są wówczas, kiedy ich cena jest zbliżona lub niższa od substytutów [8]. Sukces marek, które przeorientowały swój profil w bardziej proekologiczną i etyczną stronę (np. brytyjska sieć Marks&Spencer czy popularne marki odzieżowe) potwierdza, że „zielony marketing” jest skuteczny zarówno w kontekście komercyjnym, jak i edukacyjnym. Takie postawy konsumenckie to stosunkowo nowe zjawisko i nie zostały jeszcze dokładnie rozpoznane, jednak dają pojęcie o tendencjach, które powinny być uwzględniane przy pozycjonowaniu proekologicznych produktów. Komercyjny sukces BedZED polegał na tym, że mieszkania kosztowały do ok. 20% więcej niż gdyby nie zastosowano w nich rozwiązań ograniczających zużycie energii¹⁴. Osiedle zostało wykreowane jako marka, której użytkowanie wiąże się z podwójnym pozytywnym przekazem: altruizmem oraz zamożnością.

¹³ The Stamp Duty Land Tax (Zero-Carbon Homes Relief) Regulations, 2007.

¹⁴ „BedZED: Toolkit Part 2 – A practical guide to producing affordable carbon neutral developments”.

6. Wnioski

Budowanie „miasta oszczędnego” jest trudne bez połączenia działań na poziomie strategicznym, realizowanych za pomocą rządowej polityki wspierającej tworzenie miast przyjaznych środowisku, z tymi bazującymi na zrozumieniu funkcjonowania rynku budowlanego oraz motywacjami jego mieszkańców. Są to często działania poza kontrolą urbanistów bądź planistów, jednak w poważnym stopniu kształtujące formułę przyszłych miast. Przedstawiony powyżej przykład brytyjski ilustruje sytuację, w której to rząd staje się liderem promującym nowe rozwiązania wsparciem instytucjonalnym i finansowym, ale także poprzez rygorystyczną kontrolę wyrażoną zaostreniem przepisów budowlanych. Była to świadoma polityka ukierunkowana nie tylko na redukcję emisji, ale także budowanie potencjału ekonomicznego. Jednak działaniom rządu towarzyszą oddolne procesy rynkowe związane z budowaniem konkurencyjności. ZEDFactory jest jedną z firm, która opracowała metodologię i technologię budowania przyjaznych środowisku osiedli, która może być zaoferowana jako kompleksowy produkt – „recepta” na ekomiasto. Podobny sposób myślenia przyczynił się do wprowadzenia programów rządowych pięć lat po budowie osiedla BedZED.

Należy jednak pamiętać, że uzyskanie poparcia dla projektów ekomiast bądź „zielonych” polityk miejskich jest zależne od dobrej woli mieszkańców. W przypadku społeczeństw liberalnych o silnej roli rynku wiąże się to między innymi ze świadomym kształtowaniem postaw obywatelskich i konsumenckich, przy czym oddzielenie tych dwóch kwestii jest trudne. Dlatego też wiele z wysiłków rządu oraz organizacji pozarządowych wiąże się z informowaniem o konsekwencjach oraz zwiększeniem świadomości konsumentów (w skali miasta m.in. poprzez certyfikację nowych mieszkań i osiedli) bądź wykorzystywanie mechanizmów funkcjonowania społeczeństwa konsumpcyjnego, takich jak budowanie statusu w oparciu o zielone produkty.

Literatura

- [1] Barber Benjamin R., *Consumed; How Markets Corrupt Children, Infantilize Adults, and Swallow Citizens Whole*, W.W.Norton & Company, Nowy Jork/Londyn 2007.
- [2] Baudrillard J., *The Consumer Society, Myths and Structures*, Sage Publications, Londyn 2005.
- [3] Burdett R., Sudjic D. (red.), *The Endless City*, Phaidon, Londyn 2007.
- [4] Dale J., *The Green Perspective A UK construction industry report on sustainability*, The Chartered Institute of Building, 2007.
- [5] Department for Communities and Local Government, *Building a Greener Future: Policy Statement*, Communities and Local Government Publications, kwiecień 2007.
- [6] Farr D., *Sustainable Urbanism Urban Design with Nature*, John Wiley and Sons, Nowy Jork 2009.
- [7] Giddings B., Hopwood B., Mellor M., O'Brien G., [w:] Jencks M., Dempsey N. (red.) *Future Forms and Design for Sustainable Cities*, Elsevier, Oxford 2005.
- [8] Griskevicius V., Tybur J.M., Van den Bergh B., *Going Green to be Seen: Status, Reputation and Conspicuous Conservation*, Journal of Personality and Social Psychology, Vol. 98(3), Marzec 2010, 392-404.
- [9] Jencks M., Dempsey N. (red.) *Future Forms and Design for Sustainable Cities*, Elsevier, Oxford 2005.
- [10] Martine G., *Preparing for Sustainable Urban Growth in Developing Areas*, United Nations Expert Group Meeting on Population Distribution, Urbanization, Internal Migration and Development, Nowy Jork, styczeń 2008.
- [11] McKinsey&Co., *Sustainable Urban Infrastructure. London Edition – A View to 2025*, Siemens AG, www.siemens.com/sustainablecities, 2008

Akty Prawne

- [1] Climate Change Act, 2008 c.27, Office of Public Sector Information, UK Statute Law Database.
- [2] Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 27 marca 2003 r.
- [3] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej.