

ALEKSANDRA POLIT*

IDEA MIASTA ZWARTEGO A RZECZYWISTOŚĆ

THE IDEA OF A COMPACT CITY AND THE REALITY

Streszczenie

Idea *Compact City* wydawałaby się wzorem miasta oszczędnego – szacunek dla czasu, przestrzeni, zieleni i energii. Czy zatem jest to remedium na choroby współczesnego miasta? Artykuł zwraca uwagę na wady i zalety zwartego modelu miasta oraz konfrontuje radykalne koncepcje teoretyczne z rzeczywistością, gdzie ważne jest, by nie zapominać o równowadze oraz indywidualizmie miejsca i jego mieszkańców.

Słowa kluczowe: urban sprawl, miasto zwarte

Abstract

The idea of a *Compact City* seems to be the perfect model of an economic city – respecting time, space, green areas and energy. Is it then a remedy to a modern city's illness? The paper indicates positives and negatives of the compact model of a city and confronts extreme theoretical conceptions with the reality, where it is important not to forget about balance and the individual character of a place and its inhabitants.

Keywords: urban sprawl, compact city

* Mgr inż. arch. Aleksandra Polit, Instytut Architektury i Urbanistyki, Wydział Budownictwa i Architektury, Politechnika Łódzka.

1. Rozwój miast

Na przestrzeni lat miasta były zawsze ośrodkami kultury i nauki. Kojarzyły się z dobrobytem i postępowaniem cywilizacji, wciąż przyciągając nowych mieszkańców. Jednakże aż do czasów rewolucji przemysłowej tylko niewielki procent populacji mieszkał na terenach zurbanizowanych. Dopiero XIX wiek pociągnął za sobą gwałtowny wzrost liczby mieszkańców. Wprowadzenie nowych środków transportu i komunikacji, takich jak tramwaj i pociąg, ukształtowało nowy krajobraz miejski. Wzdłuż linii tramwajowych zaczęła zagęszczać się zabudowa, a przy stacjach kolejowych tworzyły się lokalne sub-centra. Największa aktywność pojawiała się w miejscach, gdzie linie krzyżowały się tworząc tzw. CBD (*Central Business District*). Przez lata był to główny kierunek rozwoju miast. Do czasu pojawienia się samochodu. Wynalazek ten umożliwił początkowo stopniowe wypełnienie tkanki miejskiej pomiędzy liniami kolejowymi, a następnie – powodując gwałtowny rozrost miast we wszystkich kierunkach – wchłonął coraz to nowe tereny podmiejskie (zjawisko nazwane później z angielskiego *urban sprawl*). Jak na ironię szybki rozwój technologii, wielkie fabryki oraz produkcja masowa, które sprowadziły ludzi do miast spowodowały, że stały się one zanieczyszczone i po prostu brzydkie. To z kolei podniosło atrakcyjność terenów podmiejskich. Lokalizacja miejsca zamieszkania blisko pracy lub węzła komunikacyjnego przestała być istotnym czynnikiem. Funkcje miasta mogły być rozdzielone, pozwalając ludziom na ucieczkę z zanieczyszczonego centrum na przedmieścia, spełniając tym samym ich marzenia o własnym domu na dużej działce.

Jednakże wzmózona migracja ludności do ośrodków miejskich, jak i prędkość rozpowszechniania samochodu, powodująca niekontrolowany rozrost aglomeracji na tereny podmiejskie, przyczyniły się do gwałtownego powiększania się metropolii. Szacuje się, że obecnie w miastach żyje już ok. 80% ludności. Jednocześnie podaje się, że miasta zużywają aż 75% zasobów ziemi oraz 40% energii w skali światowej. Surowce naturalne, zgromadzone przez miliony lat, przy obecnym poziomie konsumpcji zostaną wyczerpane w przeciągu 200 lat! Dowiedziono również, że miasta zanieczyszczają środowisko aż w 75%, z czego 45% pochodzi z zabudowań miejskich, a 30% z transportu (Raport Narodów Zjednoczonych 2001).

Pochłanianie terenów zielonych, wysoka konsumpcja zasobów Ziemi oraz ogromne zanieczyszczenie powietrza każą zastanowić się nad dalszymi kierunkami rozwoju miast oraz wpływem, jaki mają na otoczenie, a także poszukać nowych rozwiązań, które sprawią, że miasta staną się bardziej oszczędne i przyjazne ludziom i środowisku.

2. Charakterystyka problemu – *Urban Sprawl*

Gwałtowny i niekontrolowany rozrost aglomeracji miejskich na otaczające tereny zielone doprowadził większość miast do chaosu przestrzennego, wzrostu zanieczyszczenia i wyludnienia centrów miast. *Urban sprawl* stanowi poważny problem i zarazem wyzwanie dla współczesnych urbanistów. Ale czym właściwie się charakteryzuje?

Chociaż nie wypracowano jeszcze jednej konkretnej definicji, według wielu urbanistów istnieją 4 główne cechy charakteryzujące *urban sprawl*:

Osiedla-satelity. Swoiste enklawy zlokalizowane na peryferiach miast, oddzielone od nich terenami zielonymi. Uważane są za najbardziej negatywną w skutkach formę „rozpełzania” miast. Charakteryzują się bardzo niską intensywnością zabudowy, lokalizacją poza ścisłymi granicami oraz z tego powodu praktycznie całkowitym uzależnieniem od transportu samochodowego. Wraz ze wzrostem odległości wydłuża się czas przejazdów, a tym samym zwiększa zanieczyszczenie powietrza. Poza nieefektywnym wykorzystaniem terenu i wzrostem zanieczyszczeń osiedla te wymagają doprowadzenia dróg oraz niezbędnej infrastruktury. Pochłania to fundusze, które w innym miejscu w istniejącej już strukturze miejskiej mogłyby być wykorzystane dużo bardziej efektywnie.



Fot. 1. Współczesne osiedle mieszkaniowe na peryferiach Berlina (Architektura&Biznes11/2003)

Photo 1. Contemporary residential area within suburbs of Berlin (Architektura&Biznes11/2003)

Pas komercyjny. Centra outletowe, handlowe, fast-foody, restauracje, kompleksy biurowe i konferencyjne, stacje benzynowe i parkingi lokowane na peryferiach miast przy głównych trasach wylotowych. Charakteryzują się bardzo niską intensywnością zabudowy. Budynki zwykle mają formę niskich „pudełek” otoczonych ogromnymi połaciami parkingów. Ze względu na lokalizację praktycznie całkowicie uzależnione od ruchu samochodowego, zupełnie nieprzystosowane dla pieszych. Są powodem dużego wzrostu zanieczyszczenia powietrza oraz generują podziały społeczne, nie będąc dostępne równo dla wszystkich.

Niska intensywność zabudowy. Jest to chyba najczęściej pojawiający się w literaturze aspekt dotyczący *urban sprawl*. Określa się go wskaźnikami intensywności zabudowy, tj. stosunkiem powierzchni zabudowy do terenu inwestycji. Budynki są zwykle jednopiętrowe, położone daleko od siebie, oddzielone drogami i terenami parkingowymi. Ich wskaźnik intensywności zabudowy oscyluje pomiędzy 0,05–0,18, co oznacza, że budynki zajmują mniej niż 20% terenu. Dla porównania ten sam wskaźnik dla apartamentowców dochodzi do 5,05 ([1] 2.2 s. 26; Gillham, 2001:6).

Strefowanie jednofunkcyjne. Duże tereny przeznaczone na jedną tylko funkcję, np. usługi, rozrywka, osiedla mieszkaniowe, dostosowane i obsługiwane są głównie przez samochody. Dużą wadą rozwiązania strefowania jest potrzeba przemieszczania się z jednej strefy do drugiej, które zwykle zlokalizowane są w dużych odległościach od siebie, co sprawia, że znów jedynym realnie możliwym środkiem transportu staje się samochód.

Urban sprawl to bardzo złożony problem, na który składają się wymienione powyżej elementy. Ale nie tylko. Określa się go też często jako „nieprzerwaną tkankę prywatnych działek podzieloną jedynie publicznymi drogami”. Wskazuje to na jeszcze jedną cechę charakterystyczną – brak przestrzeni publicznej. Prowadzi to do bardzo niekorzystnych zmian społecznych, a mianowicie do anonimowości i braku poczucia wspólnoty, a tym samym odpowiedzialności za miasto, które należąc do wszystkich w rzeczywistości nie należy do nikogo.

Pomimo wymienionych wad na poziomie indywidualnym *sprawl* jest bardzo atrakcyjny zarówno dla mieszkańców, jak i deweloperów. Spełnia on bowiem marzenia o posiadaniu własnego domu z dużym ogrodem z dala od zanieczyszczonego i zatłoczonego miasta oraz jest dużo tańszy od inwestycji w centrum. Czy jesteśmy więc w stanie i czy mamy prawo zmieniać te preferencje? Czy szanując wolność wyboru mamy pozwolić na dalsze niszczenie terenów podmiejskich?

3. *Compact city* – dyskusja

Rosnąca świadomość wpływu, jaki człowiek wywiera na środowisko naturalne sprawiła, że już w latach 70. kierunek rozwoju miast, a raczej ich „rozpełzanie”, zostało ostro skrytykowane. Zauważono bardzo niekorzystne skutki nie tylko środowiskowe ale również ekonomiczne i społeczne. Wypracowano wtedy koncepcję „zrównoważonego rozwoju”, która w 1987 roku dzięki raportowi Światowej Komisji ds. Środowiska i Rozwoju, zwanego Raportem Brundtland na stałe wpisała się we współczesne planowanie przestrzenne. Czytamy w nim: „Na obecnym poziomie cywilizacyjnym możliwy jest rozwój zrównoważony, to jest taki rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie”. Od tego momentu w literaturze zastanawiano się, jak powinno się projektować i rozwijać miasta w bardziej „zrównoważony” sposób oraz poszukiwano alternatyw dla panującej tendencji *urban sprawl*.

Przez wiele lat remedium na wszelakie choroby współczesnej urbanistyki wywołane zjawiskiem *sprawlu* upatrywano w koncepcji miasta zwarteo. Idei polegającej na projektowaniu zabudowy o stosunkowo wysokiej intensywności, mieszanu funkcji terenów miejskich i oparcia ich funkcjonowania o wydajny transport publiczny. Wyrażne granice miejskie, ożywienie centrów miast, zachęcanie do jazdy rowerem czy chodzenia pieszo oraz poprawienie jakości przestrzeni publicznej stanowią ważne wytyczne koncepcji *Compact City*. Głównym jej celem jest zmniejszenie negatywnego wpływu, jaki tereny miejskie mają na otaczające tereny zielone. Zauważono, jak ważne jest maksymalne wykorzystanie przestrzeni już zurbanizowanej, zanim sięgnie się po tereny podmiejskie. W związku z tym dalszy rozwój miast musi głównie zawierać się w ich istniejących granicach. Światowi urbaniści wzięli sobie te wytyczne do serca i w wielu miastach postępują prace rewitalizacyjne, uzupełniające i spajające tkankę miejską. Wielkim sukcesem okazało się wprowadzenie w Portland w Oregonie (a potem w wielu innych miastach USA, Kanady, a ostatnio też w Australii) Granicy Rozwoju Miejskiego (*Urban Growth Boundary*). Chociaż krytycy GRM (*UGB*) wskazują na wzrost cen terenów zamkniętych wspomnianą granicą a tym samym budownictwa, po jej wprowadzeniu w Portland argumenty te łatwo odpierane są relatywnym wzrostem cen w całym Stanach oraz wręcz niższymi cenami niż na całym Zachodnim wybrzeżu. GRM jest na pewno interesującym pomysłem i skutecznym sposobem walki z *urban sprawl* [1].

W literaturze związanej z teorią miasta zwarteo wiele uwagi poświęcono intensyfikacji zabudowy, często utożsamianej z całą ideą. Jej zwolennicy uważają, że można dzięki niej przezwyciężyć wiele problemów związanych ze zjawiskiem *sprawlu*. Poza powstrzymaniem „rozpełzania” miasta na zewnątrz upatrują w niej także szansę na zmniejszenie liczby podróży wykonywanych samochodami, co niesie za sobą mniejsze zanieczyszczenie powietrza. Zwiększenie intensywności zabudowy może przejawiać się

na różne sposoby: jako wykorzystanie niezurbanizowanych terenów wewnątrz miast, przeprojektowanie istniejących obiektów na takie o większej intensywności, rewitalizacje, podziały czy rozbudowy. W Europie, również w Polsce, można znaleźć wiele doskonałych przykładów rewaloryzacji terenów post-industrialnych i pustostanów. Nowo powstające lofty cieszą się wielkim uznaniem ze względu nie tylko na możliwości kreowania przestrzeni, jakie dają, ale także ze względu na swoją unikatowość na skalę światową oraz świetną lokalizację blisko centrów miast, dzięki czemu ich mieszkańcy częściej wybierają publiczne środki transportu, rower lub po prostu spacer. Uważa się też, że tereny o wyższej intensywności zabudowy są bardziej wydajne, gdyż znajdujące się tam usługi czy obiekty użyteczności publicznej są dostępne dla większej liczby mieszkańców. Natomiast badania przeprowadzone w 2003 roku (Carruthers i Ulfrasson) potwierdziły, że wraz ze wzrostem gęstości zaludnienia spadają wydatki na infrastrukturę.

Krytycy twierdzą, że teoria nie ma odbicia w rzeczywistości, według nich nie bierze ona pod uwagę oczekiwań społecznych czy obecnego stanu rynku i polityki. Uważają, że nawet jeśli poprzez intensyfikację uda się zmniejszyć ilość podróży wykonywanych samochodem większa liczba ludzi w centrum będzie narażona na emitowane przez nie spaliny. Co więcej, badania z 1999 roku przeprowadzone w Londynie pokazały, że po 10 latach od zintensyfikowania zabudowy w trzech okręgach nie odnotowano zmniejszenia liczby podróży wykonywanych samochodem ani żadnych związków ze zmianą sposobów podróżowania ich mieszkańców. Nie widać też zmiany w postawach społecznych: ludzie zwykle preferują mieszkanie we własnym domu z ogrodem. Wysokie apartamentowce, blokowiska postrzegane są często jako kryminogenne, natomiast centra miast jako zatłoczone. Krytycy wyrażają też obawę, że poprzez konsekwentne wykorzystywanie terenów niezurbanizowanych znajdujących się wewnątrz granic miejskich zaczną znikać otwarte przestrzenie i tereny zielone, a miasta staną się szare i nieprzyjazne człowiekowi. Obawy te mogą jednak szybko zostać rozwiane zapewnieniem wprowadzenia odpowiednich wytycznych chroniących konkretne obszary.

Kolejnym bardzo ważnym aspektem idei *Compact City* jest mieszanie funkcji terenów miejskich. Nie jest to nowy pomysł, ale powrót do naturalnego sposobu rozwoju miast sprzed rewolucji przemysłowej. Tworzenie lokalnych sub-centrów o różnorodnych funkcjach w punktach dobrze skomunikowanych z resztą miasta ożywi całą okolicę i sprawi, że będzie się dalej naturalnie rozwijać. Mieszanie funkcji jest bardzo dobrym sposobem na obniżenie czasu podróży dom-praca-rozrywka. Ulokowanie obiektów biurowych pośród stref stricte mieszkalnych, znacznie skracając dystans, sprawia, że większa liczba ludzi decyduje się na spacer czy przejazd rowerem. Znika wtedy problem „osiedli-sypialni”, które mieszkańcy opuszczają w godzinach porannych, a wracają do nich wieczorami. To z powodu zwiększonej aktywności w ciągu całego dnia może stać się motorem dla lokalnego biznesu. Bliskie sąsiedztwo usług, rozrywki i pracy przyczynia się do zwiększenia ruchu pieszego, pobudzenia lokalnej społeczności, jej większej aktywności oraz zmniejszenia segregacji społecznej. Zwolennicy idei wypromowali także pomysł mieszania funkcji w obrębie tylko jednego obiektu. Budynki wielofunkcyjne mogą pozytywnie wpłynąć na zmniejszenie zużycia energii poprzez specjalne generatory tzw. CHP (*Combine Heat & Power*), dzięki którym nadwyżka ciepła z biur może być przekazana np. na ogrzewanie mieszkań.

Przeciwnicy zauważają jednak, że koszty wybudowania obiektów o mieszanych funkcjach znacznie przekraczają te, do których inwestorzy przywykli przez ostatnie dziesięciolecia. Zapewnienie odpowiedniej izolacji akustycznej, odporności ogniowej, dostosowanie wysokości kondygnacji do wymogów prawnych czy rozwiązanie stref wejściowych to najczęściej wskazywane problemy. Poza tym Christopher B. Leinberger, amerykański urbanista, twierdzi, że architektura w centrum miasta kosztuje 50% więcej niż typowe budynki na przedmieściach. Wiąże się to z wymaganą wysoką jakością budynku, jego estetyką oraz z rozwiązaniami funkcjonalnymi. Sceptycy zwracają też uwagę na groźbę ponownego wymieszania terenów mieszkalnych z przemysłowymi, czyli powrót do sytuacji, w której ludzie zaczęli uciekać na przedmieścia.

Argument stosunkowo łatwy do obalenia – dzisiejszy przemysł nie jest już tak powszechny i uciążliwy dla otoczenia jak kiedyś. Krytycy mieszania funkcji kwestionują także możliwość rozwoju lokalnego biznesu. Uważają, że obecnie ludzie wolą robić zakupy w weekendy, zamiast codziennie odwiedzać okoliczne sklepy. Nie udowodniono jednak, czy są to faktycznie preferencje mieszkańców, czy wynik strefowania i dotychczasowej polityki zniechęcania do mieszania funkcji.

Jednocześnie toczy się dyskusja, czy mamy prawo narzucać mieszkańcom, jak i gdzie mają żyć oraz jakim środkiem transportu powinni się poruszać. Na poziomie indywidualnym *sprawl* jest bardzo atrakcyjny. Spełnia marzenia o własnym domu z ogrodem z dala od zanieczyszczonego i zatłoczonego miasta. Poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej daje mieszkańcom możliwość szybkiego przemieszczania się i poczucie wolności. „Ekskluzywne” osiedla poza miastem z miejscem na kilka samochodów są wciąż oznaką sukcesu i podkreślają pozycję społeczną. Niestety, generuje to daleko idące podziały. Dla deweloperów natomiast *sprawl* jest bardzo atrakcyjny nie tylko ze względu na jego popularność, ale także z powodu dużo niższych kosztów własnych. Na terenach podmiejskich nie musi on wyburzać istniejących obiektów, a za doprowadzenie infrastruktury i tak płaci miasto. Paradoks polega na tym, że efekty takiego postępowania odczuwane są zupełnie gdzie indziej. Zanieczyszczenie, które powodują dojeżdżający samochodami do centrum dotyka głównie jego mieszkańców, którzy zwykle poruszają się pieszo! Dlaczego więc mają oni płacić za egoizm i wygodę tych mieszkających na przedmieściach?

Z jednej strony mamy więc sympatyków koncepcji zwartej zabudowy o wysokiej gęstości zaludnienia, która może znacząco zmniejszyć liczbę podróży wykonywanych samochodami oraz ochronić podmiejskie tereny zielone przed zniszczeniem, z drugiej natomiast pojawiają się przeciwnicy, dla których jest ona niewydajna i niechciana, nie uwzględniająca kompleksowości problemu.

4. Wnioski

Tocząca się dyskusja między centralistami a decentralistami jest bardzo ciekawa, a argumenty obu stron popierane przez coraz więcej badań i przykładów. Jak każda teoria koncepcja *compact city* ma swoje mocne i słabe strony. Ważne jest, aby o nich pamiętać i szukać satysfakcjonujących rozwiązań. Często między teorią a praktyką istnieją duże rozbieżności, a wielkie plany urbanistyczne nie zawsze przynoszą oczekiwane rezultaty. W Europie można odnaleźć wiele przykładów miast o zwartej tkance. Część z nich, jak Barcelona, Amsterdam czy Kopenhaga, to miasta tętniące życiem, spełniające wytyczne zrównoważonego rozwoju. Ale istnieją też takie, które nie spełniają żadnych norm czy wymogów, mając jednocześnie zwartą budowę. Wniosek z tego taki, że każde miasto wymaga odpowiedniego planowania, które brałoby pod uwagę jego szczególne uwarunkowania: historię, klimat czy stosunki społeczne. Nie możemy spodziewać się, że takie same strategie wprowadzone zostaną w Melbourne, gdzie gęstość zaludnienia wynosi 16 osób na hektar, w miastach europejskich o gęstości ok 50 os./ha czy w Hongkongu, gdzie przekracza ona 293 os./ha [1]. Są tam do osiągnięcia inne cele, inne są potrzeby mieszkańców, inna jest kultura. Nie ma więc jednej *idée fixe* na wszystkie problemy współczesnych miast. Koncepcja *compact city* ma dużo pozytywnych założeń i z pewnością warto je wykorzystywać, adaptując do lokalnych potrzeb. Wiele nowych, mniej sztywnych i radykalnych teorii mających na celu walkę ze zjawiskiem *urban sprawl* wykorzystuje ją jako jedną z możliwości. Jednakże skupiają się one w równym stopniu na formie miasta jak również na jego funkcjach oraz designie. Dzięki różnorodności zastosowanych rozwiązań są bardziej interesujące oraz lepiej dostosowane do lokalnych warunków, a planowanie odbywa się bardziej kompleksowo. Radykalne koncepcje nie sprawdzają się w rzeczywistości. Można z nich jednak czerpać, pamiętając o równowadze oraz szanując indywidualizm oraz tożsamość miejsca i jego mieszkańców.

Zarówno krytycy, jak i zwolennicy teorii miasta zwarteo zgadzają się, że przemiany, które nastąpiły w XX w. postawiły przed współczesną architekturą i urbanistyką wiele problemów i zmusiły do poszukiwania alternatywnych rozwiązań, które sprawia, że miasta staną się bardziej oszczędne i przyjazne ludziom i środowisku. Dyskusja na temat koncepcji miasta zwarteo zwróciła uwagę na wiele problemów i z pewnością odegrała znaczącą rolę w wytyczaniu kierunków rozwoju współczesnych miast. I chociaż może nigdy nie uda stworzyć się miasta w pełni „zrównoważonego”, poprzez odpowiednie zabiegi i decyzje mogą przynajmniej dążyć do wyznaczonego ideału.

Literatura

- [1] Arburz J., *From Urban Sprawl to Compact City – An analysis of urban management in Auckland*, MA thesis (Geography and Environmental Science), University of Auckland, 2005.
- [2] Krenz A., *Miasto zwarte*, „Architektura & Biznes”, z. 11/2003, Wydawnictwo RAM, Kraków 2003.
- [3] Gehl J., *Życie między budynkami*, Wydawnictwo RAM, Kraków 2009.