

Janusz SŁODCZYK

Uniwersytet Opolski

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej
i Gospodarki Przestrzennej

e-mail: jslod@uni.opole.pl

ORCID: 0000-0002-6887-0294

WYMIAR SPOŁECZNY W PROJEKTOWANIU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU MIASTA

The social dimension in designing sustainable city development

Zarys treści: Artykuł zawiera rozważania na temat związku społecznie zrównoważonego rozwoju miasta i projektowania urbanistycznego. Wyrażając przekonanie, że równowaga społeczna jest jednym z podstawowych elementów zrównoważonego rozwoju miasta, autor zaznacza jednocześnie, że projektowanie urbanistyczne ukierunkowane na realizację celów zrównoważonego rozwoju może nie uzyskać akceptacji społecznej. W artykule wskazano na różne podejścia do zdefiniowania społecznie zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich. Starano się również określić, które elementy projektowania urbanistycznego mają szczególne znaczenie dla jego realizacji, zwracając uwagę na przestrzenną formę miasta i kwestię dostępności przestrzeni publicznych. Rozważania zamyka omówienie społecznie uwarunkowanych zasad projektowania miasta.

Abstract: The article contains considerations on the relations between socially sustainable development of cities and urban planning. Expressing the conviction that social balance makes one of the fundamental elements of sustainable development of a city, it is pointed at the same time to the fact that urban designing which is directed towards realization of goals of sustainable development may not win social acceptance. The author indicates different attitudes towards defining socially sustainable development of rural areas. It is also attempted to determine which elements of urban designing hold special significance for its realization, paying particular attention to the spatial form of cities and the question of accessibility of public spaces. The considerations are concluded with a discussion of socially-conditioned principles behind designing cities.

Słowa kluczowe: zrównoważony rozwój miast, społeczne zrównoważenie obszarów miejskich, projektowanie urbanistyczne, przestrzeń publiczną, miasto zwarte

Key words: sustainable urban development, urban social sustainability, urban design, public spaces, compact city

WPROWADZENIE

Celem prezentowanych rozważań jest wskazanie na związek i współzależność trzech elementów: zrównoważonego rozwoju miasta, społecznej równowagi w mieście i kierunków projektowania urbanistycznego. Analizując zagadnienie z punktu widzenia planowania przestrzennego, starano się wykazać, że nie da się osiągnąć celów zrównoważonego rozwoju miasta bez społecznej akceptacji. Jednocześnie realizacja tych celów wymaga odpowiednio ukierunkowanego projektowania miasta,

Wpłynęło: 05.03.2020

Zaakceptowano: 29.04.2020

Zalecany sposób cytowania / Cite as: Słodczyk J., 2020, Wymiar społeczny w projektowaniu zrównoważonego rozwoju miasta, *Prace i Studia Geograficzne*, 65.3, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 7-18.

natomiast w projektowaniu nastawionym na tworzenie miasta zrównoważonego centralnym punktem odniesienia muszą być ludzie. Biorąc pod uwagę szeroki zakres poruszanej problematyki, w artykule skoncentrowano się na wybranych zagadnieniach dotyczących społecznego aspektu planowania miast, takich jak przestrzenna forma miasta, dostępność przestrzeni publicznych czy zasady społecznie uwarunkowanego projektowania urbanistycznego.

Definiowanie pojęcia zrównoważonego rozwoju było przedmiotem wielu rozważań i publikacji nie ma więc potrzeby powracania do podstawowych kwestii terminologicznych. Należy jedynie zaznaczyć, że w literaturze polskiej pierwotną koncepcję zrównoważonego rozwoju najpełniej rozwinął B. Fiedor (2002, s. 231), który podkreślił, że w polityce rozwoju istnieje konieczność zachowania równowagi między celami ekonomicznymi, społecznymi i ekologicznymi i dążenia do zachowania zasobów środowiska dla przyszłych generacji. Rozwój zrównoważony polega więc na osiągnięciu ładu zarówno w sensie społecznym, jak i ekonomicznym, ekologicznym, a także przestrzennym i politycznym.

Nawiązując do klasycznej definicji zrównoważonego rozwoju, zgodnie z którą jest to proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia, w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom (Brundtland 1987) można uznać, że miasto zrównoważone to miasto projektowane z uwzględnieniem i poszanowaniem dla uwarunkowań społecznych, ekonomicznych i środowiskowych, zaspokajające potrzeby mieszkańców bez ograniczania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie. Trzeba jednak dodać, że miasto należy traktować jako złożony terytorialnie system społeczny, w którym lokalna społeczność odgrywa rolę zasadniczą, i przytoczonej wyżej klasycznej definicji zrównoważonego rozwoju nie można mechanicznie przekładać na warunki miejskie (Mierzejewska 2015a, s. 10). Decydującą rolę w równoważeniu takiego systemu odgrywa kształtowanie dynamicznej równowagi wewnątrz-systemowej, równowagi międzysystemowej i właściwej równowagi w relacjach z toczeniem.

SPOŁECZNIE ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ OBSZARÓW MIEJSKICH

Społeczne zrównoważenie miasta albo zrównoważony rozwój społeczny obszarów miejskich (*urban social sustainability*) jest określany jako trwała zdolność miasta do funkcjonowania jako przestrzeń dla interakcji międzyludzkich, komunikacji i rozwoju kulturowego (Yiftachel, Hedgcock 1993, s. 140). Takie zdefiniowanie wydaje się dość ogólne ale zbudowanie bardziej precyzyjnej definicji wywołuje istotne trudności. Można uznać, że miasto społecznie zrównoważone to takie w którym ludzie chcą mieszkać lub miasto, które jest w jakimś sensie wspierane przez swoich mieszkańców, z którym ci mieszkańcy się utożsamiają. Rzecz jasna utrzymanie społecznej równowagi w rozwoju miasta wymaga wielu działań: budowy nowych osiedli mieszkaniowych, kształtowania układu ulic, zapewnienia otwartych przestrzeni, rozwoju usług na wymaganym poziomie, wiedzy na temat zwyczajów, zachowań, a także aktualnych preferencji i potrzeb mieszkańców w zakresie warunków życia.

Analizując różne próby zdefiniowania społecznie zrównoważonego rozwoju miasta, M. Hilgers (2013) wyróżnia trzy główne podejścia do tego terminu. Pierwsze określić można jako podstawowe zrównoważenie społeczne gdzie zrównoważony rozwój odnosi się do podstawowych potrzeb, kapitału społecznego, sprawiedliwości społecznej itp. wartości. Drugie podejście, które można by pojmować jako zrównoważone zachowanie, dotyczy zmian społecznych potrzebnych do osiągnięcia równowagi środowiskowej, a także sposobów aktywnego przyjmowania przez ludzi tych zmian lub przeciwstawiania się tym zmianom. Trzecie podejście – nazwane zrównoważeniem kulturowym – kładzie nacisk na znaczenie różnorodności i świadomości cech społeczno-kulturowych, a także na to, że każda sytuacja kiedy zagrożona jest równowaga społeczna jest specyficzna. Oczywiście w konkretnych sytuacjach te trzy elementy nakładają się i przenikają. Na przykład wartości kulturowe są wartościami samymi w sobie, ale są także niezbędnym elementem opracowania kampanii uświadamiającej, której celem jest modyfikacja określonych zachowań.

W dyskusjach nad istotą zrównoważonego rozwoju społecznego zwraca się uwagę w pierwszym rzędzie na kwestię równości społecznej i sprawiedliwość społeczną. Zasadnicze znaczenie ma również trwałość społeczności, co wiąże się z jej żywotnością, zdolnością przetrwania i reprodukcji oraz warunkami dla integracji i spójności społecznej.

Wyrazem znaczenia przywiązywanego do społecznie zrównoważonego rozwoju miast są zapisy dokumentu znanego jako *Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich*, przyjętego w roku 2007 na spotkaniu ministrów krajów Unii Europejskiej w sprawie rozwoju miast i spójności terytorialnej. Podkreślając gospodarcze, społeczne i kulturowe znaczenie miast europejskich, sygnatariusze *Karty* wyszczególnili najważniejsze problemy miast i wynikające z nich zalecenia. Zwraca uwagę bardzo silne wyeksponowanie w dokumencie kwestii łączących zrównoważenie społeczne i planowanie miast. Należy do nich tworzenie i zapewnianie przestrzeni publicznych wysokiej jakości – atrakcyjnych i przyjaznych dla użytkownika. Podkreślono konieczność łączenia różnych rodzajów transportu, z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, ograniczenia niskiej emisji, a także zwrócenie uwagi na problemy bezrobocia i wykluczenia społecznego skoncentrowane w najuboższych dzielnicach miast. Takie zapisy są potwierdzeniem wagi omawianego zagadnienia i pokazują jednocześnie, że Unia Europejska stara się wspierać i promować takie właśnie podejście w zarządzaniu rozwojem miast.

Znaczenie *Karty Lipskiej* polega również na tym, że jest – zdaniem P. Laconte (2012, s. 3) – wyrazem pewnej zmiany w polityce regionalnej Unii mającej na celu wspieranie specjalizacji terytorialnych zamiast rozpraszania inwestycji infrastrukturalnych i wspieranie wewnętrznego rozwoju miast zamiast ich rozwoju przestrzennego, co w rezultacie może doprowadzić do ograniczenia transportu samochodowego i chronić przestrzeń przed rozprzestrzenianiem się zabudowy.

ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY W PROCESIE PROJEKTOWANIA URBANISTYCZNEGO

Przyjmuje się, że miasto zrównoważone powinna cechować równowaga w sferze ekonomicznej, społecznej, środowiskowej, politycznej, a także pod względem mieszkalnictwa, tożsamości oraz zachowania dziedzictwa kulturowego (Hall, Pfeiffer 2000, s. 18). Przy czym miasto, które osiągnęłoby równowagę w tych wszystkich sferach, byłoby niewątpliwie rodzajem miasta idealnego.

Stąd coraz częściej na gruncie urbanistyki koncepcja miasta zrównoważonego wpisywana jest na listę mających długą tradycję bo pojawiających się w każdej epoce koncepcji miasta idealnego. W dyskusji podkreśla się, że miasto w swojej istocie, z definicji nie jest i nie będzie zrównoważone. Inni twierdzą, że być może idea jest utopijna, ale jest to pewien wzorzec, z którego należy się uczyć i do którego warto dążyć (Blassingame 1998), a ponadto daje się wskazać przykłady realizacji ośrodków miejskich, które w istotnym stopniu spełniają kryteria miast zrównoważonych. M. Stangel (2013, s. 20) stwierdza, że rozwój zrównoważony stał się istotnym elementem nowego paradygmatu i nowej doktryny urbanistycznej, a nawiązując do kwestii terminologicznych proponuje przyjęcie terminu *z r ó w n o w a ż o n a u r b a n i s t y k a* dla określenia nurtu obejmującego problematykę rozwoju i kształtowania miast w aspekcie rozwoju zrównoważonego.

Miasta należy projektować w taki sposób, aby – uwzględniając potrzeby społeczne i rachunek ekonomiczny – jednocześnie maksymalnie ograniczać negatywny wpływ miasta na środowisko. Idea miasta zrównoważonego i jego trzech najważniejszych elementów obrazowana jest czasem w postaci trójkąta (Thomas 2003, s. 5), którego trzy wierzchołki opisano w następujący sposób: (1) forma miasta / zagęszczenie, (2) mobilność / transport, (3) budynki / energia (zużycie i produkcja). Rozwijając to podejście, wskazać można, że zrównoważony rozwój miasta wymaga równoczesnego działania w różnych dziedzinach związanych z funkcjonowaniem miasta.

Niezwykle istotne są takie zagadnienia, jak: forma przestrzenna miasta, struktura użytkowania terenu, rozwiązania w sferze transportu miejskiego, a także proekologiczne rozwiązania w sferze gospodarki komunalnej i urbanistyki.

- **Forma przestrzenna miasta.** W odniesieniu do formy przestrzennej dyskusja dotyczy stopnia zwartości lub rozproszenia miasta. Uznaje się, że miasto zwarte i kompaktowe charakteryzuje się ułatwionym dostępem do różnorodnych usług i udogodnień, zwiększa intensywność interakcji społecznych jednocześnie obniżając zapotrzebowanie na energię i teren. Zagadnienie to omawiam szerzej w kolejnym punkcie.
- **Struktura użytkowania terenu.** Przez ponad pół wieku rozdzielanie funkcji było kanonem w planowaniu miast. Powstawały duże obszary monofunkcyjne: mieszkaniowe, handlowe, biurowe, przemysłowe. Współcześnie proponuje się tworzenie obszarów wielofunkcyjnych, co ułatwia dostęp i zmniejsza zapotrzebowanie na transport.
- **Transport miejski** – wiąże się z formą przestrzenną miasta i strukturą funkcjonalno-przestrzenną. Odpowiednio urozmaicony zestaw usług w zasięgu dojścia pieszo, infrastruktura dla ruchu rowerowego i dobrze funkcjonujący transport publiczny pozwalają na ograniczenie korzystania z samochodów i jednocześnie zmniejsza stopień zanieczyszczenia środowiska miejskiego.
- **Proekologiczne rozwiązania w sferze gospodarki miejskiej** odnoszą się przede wszystkim do gospodarki odpadami, gospodarki wodnej, wykorzystania odnawialnych źródeł energii, eliminacji źródeł niskiej emisji.
- **Proekologiczne rozwiązania architektoniczno-urbanistyczne** (tzw. „zielona urbanistyka”), które wyrażają się w kształtowaniu terenów zieleni tak, aby w strukturze miasta znalazły się tereny biologiczne czynne, budynki uzupełniane zielenią, budynki inteligentne itp. rozwiązania.

Wymienione zagadnienia wskazują, że dla realizacji zrównoważonego rozwoju miasta niezbędne jest znalezienie instrumentów i podjęcie działań w sferze ekonomicznej, środowiskowej, a także technologicznej. Jednak wdrożenie określonych rozwiązań może okazać się nieskuteczne lub niemożliwe, jeżeli nie uwzględnimy społecznych podstaw zrównoważonego rozwoju miasta.

Projektując przestrzeń miasta urbanisci wpływają na życie ludzi i ich wzajemne relacje. Przestrzenna forma miasta jest w różnym stopniu zależna od cech środowiska fizycznego. Cechy te mogą być czynnikiem ułatwiającym lub ograniczającym relacje społeczne. Planowanie urbanistyczne może osłabić siłę oddziaływania określonych uwarunkowań fizycznych, ale może również wzmocnić ich wpływ na relacje społeczne. Niewątpliwie istnieje silny związek między zrównoważonym planowaniem miejskim a prospołecznym podejściem do projektowania przestrzeni miejskiej. Innymi słowy, uwarunkowania społeczne powinny stanowić fundament zrównoważonego planowania miast i zagospodarowania przestrzeni miejskiej.

Przestrzenna forma miasta

Z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju miasta jego forma przestrzenna ma niezwykle istotne znaczenie. Dyskusje dotyczące tego zagadnienia koncentrują się w znacznym stopniu na porównywaniu dwóch różnych modeli przestrzennego rozwoju miasta i podejmowane były przez różnych autorów (m.in. Słodczyk 2002, 2007; Solarek 2011; Mierzejewska 2015ab). Pierwsza z tych koncepcji preferuje układy przestrzennie zwarte (*compact city*), które charakteryzują się większą gęstością zaludnienia i większą intensywnością wykorzystania terenu. Zwolennicy drugiego podejścia szukają nowych rozwiązań w ramach układu zdekoncentrowanego, rozproszonego (*dispersed city*), o relatywnie małej gęstości zaludnienia na większym obszarze.

Analizując te koncepcje ze względu na możliwość realizacji celów rozwoju zrównoważonego należy stwierdzić, że forma miasta zwartego ma niewątpliwie szereg zalet. Większe zagęszczenie na terenach mieszkaniowych i większa koncentracja różnych funkcji na określonym obszarze ogranicza zapotrzebowanie na energię, skraca odległości, które trzeba pokonać, i zdecydowanie ułatwia budowę systemu transportu zbiorowego i zmniejsza zapotrzebowanie na korzystanie z samochodu, co z kolei obniża ilość zanieczyszczeń. Istnieje wyraźna korelacja między zagęszczeniem ludności w mieście a zużyciem paliwa. W świetle danych statystycznych w miastach amerykańskich, które charakteryzują się najniższą gęstością, zużycie paliwa na jednego mieszkańca jest zdecydowanie większe niż w innych regionach świata (Newman, Kenworthy 2006). Z kolei najniższe zużycie paliwa ma miejsce w najbardziej zagęszczonych miastach dalekiej Azji, jak Hong Kong, Singapur

czy Tokio. Trudno byłoby jednak uznać te miasta za model, do jakiego chcieliby dążyć mieszkańcy miast amerykańskich czy europejskich.

Idea miasta zwartej jest próbą odpowiedzi na rozproszoną formę miasta, ukształtowaną przez niekontrolowany i nieuporządkowany rozwój przestrzenny wielkich metropolii, będący wynikiem rozrastania się suburbiów, które cechuje niski stopień zagęszczenia, monofunkcyjność i dominacja samochodu osobowego jako środka transportu. Skala tego procesu w niektórych metropoliach doprowadziła do zjawiska określanego jako *urban sprawl* (rozlewanie się miast). Zagadnienia te były wielokrotnie opisane w literaturze przedmiotu.

W opinii licznej grona urbanistów i przedstawicieli innych dyscyplin, model miasta zwartej przestrzennie, z wielofunkcyjnymi dzielnicami (*mix-land use*) i zwiększonym poziomem dostępności różnorodnych usług, wydaje się w dużym stopniu spełniać wymogi zrównoważonego miasta. W odniesieniu do przestrzennej formy miasta koncepcja rozwoju zrównoważonego oznacza – jak pisze M. Stangel (2013, s. 239) – powrót do wartości tradycyjnej zwartej tkanki miejskiej, w przeciwieństwie do opartej na indywidualnej motoryzacji formy miasta modernistycznego z wolnostojącymi budynkami, rozlewającymi się suburbiami. Celem przekształcania rozlewających się miast w formy bardziej zwarte nie jest rzecz jasna powrót do negatywnych cech dawnego miasta przemysłowego z jego zatłoczeniem, zanieczyszczeniem i brakiem terenów zieleni.

Planiści proponują raczej układy policentryczne składające się z przestrzennie zwartych, dobrze skomunikowanych przy pomocy publicznego transportu, niezbyt dużych jednostek miejskich. Według niektórych modeli byłyby to jednostki liczące około 2,5 tysiąca mieszkańców, składające się na większy ośrodek liczący do 10 tysięcy. Zasięg przestrzenny ośrodka pozwala w ciągu pięciu minut dotrzeć do jego centrum z usługami i węzłem komunikacyjnym. Stąd można dotrzeć do dużego węzła transportu publicznego, będącego centrum dzielnicy liczącej do 50 tysięcy mieszkańców. Takie centra połączone są transportem szynowym z centrum ogólnomiejskim.

W świetle opinii części badaczy i projektantów szansą na zrównoważony rozwój miast jest „miasto zielone”, w pewnym stopniu nawiązujące do idei miasta-ogrodu E. Howarda. W takim modelu w strukturze przestrzennej miasta znajdują się duże tereny o funkcjach przyrodniczych. Otoczenie zabudowy mieszkaniowej terenami zielonymi i ogólnie wprowadzenie terenów biologicznie czynnych w struktury miasta powoduje, że wprawdzie staje się ono bardziej rozproszone i zajmuje większą powierzchnię natomiast poprawia jakość środowiska, w którym żyją mieszkańcy miasta i korzystnie wpływa na funkcjonowanie przyrody. Należy dodać, że – jak słusznie zaznacza A. Hulicka (2015, s. 75) – koncepcji tej nie należy mylić z koncepcją zielonego miasta, które w modernizmie oznaczało miasto rozproszone. Współczesna koncepcja miasta zielonego polega nie tylko na tworzeniu zielonych stref buforowych między obszarami zabudowy, ale także na spełnieniu szeregu innych kryteriów miasta zrównoważonego (odnawialne źródła energii, zielone budownictwo, gospodarka wodą, segregacja odpadów i inne).

Warto zastanowić się, czy uzasadniona z punktu widzenia określonych celów zrównoważonego rozwoju koncepcja miasta zwartej, zakładająca większe zagęszczenie, znajduje akceptację w społeczeństwie. Zwiększony stopień koncentracji wiąże się jednak z pewnymi zagrożeniami i uciążliwościami.

Badania społeczne prowadzone już dwadzieścia lat temu w Wielkiej Brytanii nad akceptacją dla zwiększonej intensywności użytkowania terenu w mieście pozwoliły na stwierdzenie, że proces taki mógłby zyskać społeczną akceptację i pozwoliłyby osiągnąć bardziej zrównoważoną przestrzenną formę miasta jedynie pod określonymi warunkami (Jenks 2001, s. 250). Wykazano, że nie da się jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie dotyczące przyzwolenia na wzrost intensywności użytkowania terenu miejskiego. Stopień akceptacji dla większego zagęszczenia zależy od warunków lokalnego środowiska oraz w dużym stopniu od cech społeczno-demograficznych mieszkańców badanej dzielnicy. Wskazano również, iż społeczność może zaakceptować intensyfikację wykorzystania przestrzeni swojej dzielnicy, ale do pewnego poziomu, którego przekroczenie byłoby nie do przyjęcia i w dłuższej perspektywie oznaczałoby, że nie osiągnięto społecznego zrównoważenia.

Uznaje się, że większe zagęszczenie miasta jest czynnikiem wspierającym równość społeczną, podczas gdy miasto rozproszone wiąże się z większą dywersyfikacją mieszkańców. Niemniej pogłębiona analiza tego aspektu w większej liczbie miast o zróżnicowanej strukturze przestrzennej nie

przyniosła jednoznaczne potwierdzenie zależności między zagęszczeniem a społeczną równością, pozwoliła jednak na identyfikację głównych problemów związanych z miastem zwartym i korzyści, które daje taki model (Burton 2001, s. 26). Jako największe zagrożenia wymieniono:

- mniej przestrzeni mieszkaniowej,
- brak tańszych domów,
- słaby dostęp do terenów zielonych,
- wzrost przestępczości,
- więcej zgonów spowodowanych chorobami układu oddechowego.

Natomiast jako pozytywne cechy miasta zwartego zidentyfikowano:

- poprawę wykorzystania transportu publicznego,
- niższy poziom zgonów związany z chorobami psychicznymi,
- ograniczenie społecznej segregacji,
- większe możliwości chodzenia piechotą i korzystania z roweru,
- większe możliwości pracy dla ludzi o niższych kwalifikacjach,
- lepszy dostęp do usług.

Opinie badaczy i projektantów na temat optymalnego modelu miasta są zróżnicowane, pojawiają się kolejne wizje i koncepcje, których omówienie przekraczałoby ramy prezentowanych rozważań. Zasadnicze znaczenie dla realizacji określonej idei ma akceptacja społeczna, ponieważ bez niej nawet najbardziej uzasadniona koncepcja ma niewielkie szanse na zastosowanie w praktyce. Trudno na przykład oczekiwać, że w społecznościach, w których znaczna część mieszka w podmiejskiej zabudowie jednorodzinnej, koncepcja powrotu do mieszkalnictwa wielorodzinnego i większego zagęszczenia znajdzie powszechną akceptację.

Piszząc o fałszywej dychotomii M. Echenique (2016, s. 144) wskazuje, że przeciwstawianie sobie miasta zwartego i rozproszonego jako alternatywnych wizji miasta jest niewłaściwe, bo obydwie formy są potrzebne i będą rozwijane. Pewne grupy mieszkańców będą preferowały mieszkania w wieżowcach z pięknym widokiem, a inne (większość) będą wołały mieszkać w otwartej przestrzeni i korzystać z własnego chociażby niewielkiego ogrodu. Trzeba jednak dodać, że badając konkretne przypadki (Portland, Oregon czy holenderski Randstad) F. Dieleman i M. Wegener (2004, s. 320) stwierdzają, że bez silnej ingerencji planistycznej na poziomie regionalnym i lokalnym postępować będzie proces decentralizacji i przestrzenne rozpraszanie miasta.

Nawiązując do porównań różnych modeli przestrzennej formy miasta zrównoważonego, wypada przyznać, że najbardziej trafna wydaje się konkluzja L. Mierzejewskiej (2015b, s. 16). Otóż w wyniku szerokiej analizy modeli i koncepcji odnoszących się do zrównoważonego rozwoju miasta, autorka potwierdza opinię, że nie ma jednego uniwersalnego modelu rozwoju miasta i każde z nich musi poszukiwać odrębnej, dopasowanej do swoich uwarunkowań ścieżki zrównoważonego rozwoju.

Przestrzeń publiczna i jej dostępność dla różnych grup mieszkańców

Jak już wspomniano, przestrzenie publiczne w mieście z punktu widzenia społecznie zrównoważonego miasta są jednym z najistotniejszych zagadnień projektowania urbanistycznego. Pojęcie, rodzaje, funkcje i kierunki przekształceń przestrzeni publicznych są przedmiotem analiz przedstawicieli różnych dyscyplin – głównie socjologów, geografów i urbanistów. J.M. Chmielewski (2016, s. 431) definiuje przestrzeń publiczną jako celowo urządzoną i zorganizowaną przestrzeń „udostępnianą wszystkim, której rolą jest tworzenie warunków zaspokajających różne potrzeby kontaktów i interesów obywateli w urbanizującym się środowisku zamieszkania”. Ten sam autor przywołuje sformułowanie z literatury amerykańskiej: „przestrzeń publiczną stanowi zespół miejsc, w których każdy może przebywać nie płacąc za wejście ani nie uiszczając żadnych innych opłat”. Kwestia przestrzeni publicznych została szeroko i kompleksowo zaprezentowana w pracy K. Pluty (2014, s. 46), która po analizie wielu podejść i definicji stwierdza, że „przestrzenie publiczne w miastach to tereny fizycznie dostępne dla każdego obywatela na równych prawach”, a także „są one miejscem bezpośrednich kontaktów, stanowią wartość kulturową i dobro wspólne wszystkich mieszkańców miasta, a także określają jego tożsamość”.

Nie rozwijając dalej kwestii terminologicznych, w prezentowanych rozważaniach chciałbym jedynie nawiązać do trzech kryteriów niewątpliwie istotnych dla procesu projektowania: własności, dostępności i użytkowania (kwestia aktywnego użytkowania i dzielenia przestrzeni przez różne grupy społeczne).

W wielu miastach obserwowana jest tendencja do zmniejszania lub ograniczania przestrzeni publicznej. Tymczasem dostępność przestrzeni jest zasadniczym elementem funkcjonowania społecznego zrównoważonego miasta. Ograniczanie dostępności przestrzeni ma różny charakter. Czasem jest związany ze statusem społecznym, coraz częściej ograniczenia odnoszą się do bezpieczeństwa lub są w ten sposób tłumaczone, w pewnych okolicznościach ograniczenie dostępności przestrzeni jest pokazem siły i możliwości kontroli (Carmona, Tiesdel, Heath, Oc 2010, s. 154).

Innym zagadnieniem jest rozważanie, jakie zachowania są społecznie akceptowalne w przestrzeni publicznej określonego typu i jak dalece wiąże się to z ogólnymi normami przyjętymi w danym społeczeństwie, a w jakim stopniu wynika to z charakteru samej przestrzeni (reprezentacyjny plac czy park na uboczu).

Wykluczenie z przestrzeni lub wyłączenie jakiegoś fragmentu przestrzeni dokonuje się w różny sposób. Może to być wykluczenie w wyniku określonych regulacji i przepisów (strefa, gdzie obowiązuje zakaz palenia, strefa wyłączona z ruchu pojazdów itp.). Inna sytuacja to wykluczenie lub próba wyłączenia przestrzeni wynikająca z zaprojektowania. Są np. przestrzenie niełatwe do znalezienia lub przestrzenie o utrudnionym dostępie ze względu na różnego rodzaju przeszkody, jak mury, bramy, ogrodzenia itp.

Jeszcze inną sytuacją jest wykluczenie z przestrzeni ludzi – poszczególnych osób lub grup społecznych. Zaprojektowanie i urządzenie przestrzeni może powodować wykluczenie, które szczególnie często dotyczy osób starszych lub niepełnosprawnych, kobiet w ciąży, rodziców z dzieckiem w wózku i innych. Współcześnie jednym z ważniejszych celów w projektowaniu miasta powinno być tworzenie środowiska bez barier wykluczających wymienione grupy ludzi.

Często podnoszonym zagadnieniem jest wykluczenie w przestrzeni związane z mobilnością i statusem materialnym. W miastach, których struktura przestrzenna i funkcjonowanie są podporządkowane użytkownikom samochodów osobowych, określone grupy społeczne nieużywające aut z przyczyn materialnych lub ze względu na wiek mają istotnie ograniczoną dostępność do przestrzeni.

Obserwacja działań niektórych dysponentów przestrzeni publicznych lub półpublicznych pozwala też dostrzec dążenie do wykluczenia użytkowników biednych lub bezdomnych. Czasem dotyczy to też osób nastoletnich ze względu na ich strój, fryzurę czy zachowanie. Na szczególny aspekt wykluczania z przestrzeni publicznej zwraca uwagę D. Wantuch-Matla (2016, s. 80) wskazując, że współcześnie znaczna część przestrzeni miejskiej jest nastawiona na zaspokajanie potrzeb związanych z konsumpcyjnym stylem życia, w rezultacie czego osoby, które nie są konsumentami i nie przyłączają się do tego stylu, są niemile widziane w takiej przestrzeni.

Próba przeciwdziałania wykluczeniu w przestrzeni jest kierowanie się zasadami projektowania określanego jako „inkluzywne”, a w jego ramach zwraca się uwagę na (Carmona, Tiesdel, Heath, Oc 2010, s. 166):

- uznanie ludzi za centralny, najważniejszy element procesu planowania,
- uznanie i zrozumienie różnorodności społeczeństwa,
- zaoferowanie wyboru, przyjmując że jedno rozwiązanie nie musi zadowolić wszystkich użytkowników,
- stosowanie rozwiązań elastycznych, umożliwiających przystosowanie do różnych użytkowników,
- tworzenie środowiska, które będzie przez użytkowników odbierane jako przyjazne i przyjemne.

Podjmując kwestię równowagi społecznej w rozwoju miasta, J. Gehl (2014, s. 109) wskazuje na konieczność stwarzania różnym grupom społecznym równych możliwości dostępu do przestrzeni publicznej i stworzenie możliwości przemieszczania się w przestrzeni miasta. Ludzie, którzy nie używają samochodu powinni mieć pełny dostęp do tego co miasto oferuje. Równość jest większa kiedy ludzie mogą chodzić i poruszać się rowerem w powiązaniu z transportem publicznym. Wspomniany

autor zwraca też uwagę na znaczenie równego dostępu do „innych” znajdujących się w przestrzeni publicznej, co jest wyrazem demokratycznego wymiaru równowagi społecznej. Dlatego dostępne, zachęcające, atrakcyjnie zaprojektowane przestrzenie publiczne mają fundamentalne znaczenie dla społecznej integracji.

SPÓŁECZNIE UWARUNKOWANE ZASADY PROJEKTOWANIA MIASTA

W obliczu wyzwań i problemów związanych z zachodzącymi współcześnie procesami urbanizacji, urbanisci starają się formułować zasady projektowania miast wynikające z nowych potrzeb. Warto podkreślić, że zasady te w pierwszym rzędzie podporządkowane są chęci realizacji celów społecznych. Niewątpliwie szczególną rolę w określeniu i upowszechnieniu zasad projektowania „miast dla ludzi” odegrały prace J. Gehla.

Interesującym przykładem zasad projektowania nakierowanego na realizację strategii społecznej jest propozycja, którą sformułowali L.J. Brown, D. Dixon i O. Gillham (2009, s. 104) w pracy na temat projektowania urbanistycznego w – jak to określają – „wieku miast”. Trzeba zaznaczyć, że propozycja ta powstała w warunkach amerykańskich i część z proponowanych zasad nawiązuje do problemów, które są charakterystyczne lub występują w szczególnym nasileniu w miastach Stanów Zjednoczonych. Stąd część wymienionych niżej postulatów wydaje się niedopasowana do polskich realiów. Większość stanowią jednak zasady o dość uniwersalnym charakterze, wskazujące na potrzebę społecznie uwarunkowanego planowania miast.

A. Budowanie wspólnoty w warunkach rosnącej dywersyfikacji społeczeństwa

Dywersyfikacja i ekonomiczne rozwarstwienie rozbija, dezintegruje społeczności. W tej sytuacji instytucje i obiekty służące wcześniej homogenicznym społecznościom powinny być przystosowane do możliwości użytkowania przez różne grupy. Jako szczególnie istotne elementy w planowaniu, które pomagają w budowaniu wspólnoty autorzy wymieniają:

- Tworzenie miejsc, które przyciągają, integrują różne grupy ludzi
- Wspieranie społecznej równości. Autorzy zwracają uwagę że w XX wieku w amerykańskich miastach autostrady, elektrownie i inne inwestycje zagrażające zdrowiu lokalizowano w pobliżu miejsc zamieszkania społeczności ubogich i mniejszościowych. Mieszkalnictwo publiczne często powstawało w pobliżu linii kolejowych i uciążliwego przemysłu. W nowym podejściu do planowania należy odejść od tego typu praktyk.
- Zwrócenie szczególnej uwagi na przestrzenie publiczne. W warunkach zróżnicowania kulturowego i ekonomicznego, ulice, place, parki i inne fragmenty przestrzeni publicznej mają fundamentalne znaczenie w budowaniu więzi społecznych i skupianiu ludzi reprezentujących różne grupy wieku, stopnia zamożności czy rasy. Podmiejskie galerie handlowe, które stały się centrami aktywności ludzi tworzą jedynie pozór takich przestrzeni. Nie ma potrzeby przeciwstawiania sobie przestrzeni publicznej, jaką jest główna ulica miasta z przestrzenią prywatnej galerii handlowej. Natomiast w projektowaniu miasta należy zadbać, aby ulice i place publiczne otoczone były atrakcyjnymi i zróżnicowanymi obiektami usługowymi, wzbogacone aktywnością kulturalną zachęcającą do wspólnego uczestnictwa.
- Tworzenie silniejszych powiązań przestrzennych między różnymi obszarami miasta. Planowanie urbanistyczne może służyć przełamywaniu barier między homogenicznymi dzielnicami, które ukształtowały się w historycznym procesie rozwoju miasta. Nowa ulica, park, plac o różnych funkcjach bywają też ważnym elementem integrującym odrębne dzielnice miasta. Dla społeczności w fazie kształtującej się tożsamości istotne może być stworzenie miejsca symbolicznego, które spełni funkcję integrującą.

B. Wdrażanie zrównoważonego rozwoju miasta na każdym poziomie

Projektowanie urbanistyczne ma możliwość wspierania rozwoju zrównoważonego na wielu płaszczyznach wymienianych już w prezentowanych rozważaniach. Do istotnych kierunków działania w tym względzie należą:

- Wspieranie *smart growth*. Stymulowanie rozwoju miast, które będą bardziej zwarte przestrzennie. W warunkach miast amerykańskich efektem takich działań mogłoby być znaczące ograniczenie zużycia energii.
- Uwzględnianie ekonomicznych, społecznych i kulturowych podstaw zrównoważonego rozwoju. Społeczność, w której brak szans na rozwój ekonomiczny, na kształcenie młodych ludzi i która podzielona jest przez konflikty rasowe lub inne problemy będzie w bardzo ograniczonym stopniu zaangażowana we wdrażanie zasad zrównoważonego rozwoju.

C. Projektowanie, które pomaga w rozszerzaniu możliwości indywidualnego wyboru

Forma miasta narzuca często model życia, co wydaje się szczególnie widoczne w miastach amerykańskich. Tymczasem we współczesnym procesie projektowania należy dążyć do zapewnienia mieszkańcom miasta znacznie większych możliwości indywidualnego wyboru. Działaniami o szczególnym znaczeniu w tym przypadku są:

- Tworzenie przestrzeni o odpowiednio wysokim zagęszczeniu funkcji (co daje większy wybór). Jak już wspomniano celem nie jest powrót do nadmiernie zagęszczonego tradycyjnego miasta przemysłowego z niekorzystnie przemieszkanymi funkcjami. Jednak powstałe później, wielkie tereny mieszkaniowe o niskim zagęszczeniu i inne obszary monofunkcyjne, do których dostęp zapewnia jedynie indywidualny środek transportu ograniczają możliwość wyboru. Większe, zaplanowane na właściwym poziomie zagęszczenie mieszkalnictwa i jednoczesne stworzenie w bliskiej odległości przestrzeni z odpowiednio zagęszczonymi różnorodnymi funkcjami oznacza większy wybór, pozwala na pokonywanie dystansu piechotą i koncentruje różne – w sensie wieku czy dochodów – grupy mieszkańców.
- Budowanie zintegrowanych sieci transportu publicznego. Ten postulat nie wymaga komentarza. Korzyści z dobrze funkcjonujących, zintegrowanych systemów transportu publicznego zostały wielokrotnie opisane podobnie jak potrzeba budowania infrastruktury dla transportu rowerowego i tworzenia warunków dojścia pieszego do podstawowych usług.
- Lokalizacja usług na terenach mieszkaniowych, które podnoszą jakość życia różnych grup mieszkańców. Dzielnice mieszkaniowe stają się bardziej zróżnicowane pod względem cech mieszkańców. Mieszkań w tych dzielnicach poszukuje coraz większa liczba młodych i starszych bezdzietnych osób. Napływają ludzie reprezentujący różne kultury i tradycje. Rośnie liczba mieszkańców oczekujących, że w zasięgu dojścia pieszego będą mieli dostępne placówki handlu, kultury i innych usług. Takie oczekiwanie powinno być uwzględnione w projektowaniu lub w procesie przeprojektowywania dzielnicy mieszkaniowej.

D. Działania związane z poprawą stanu zdrowia mieszkańców

Zdaniem autorów koncepcji miasto i dzielnice zaprojektowane w sposób umożliwiający osiągnięcie celu piechotą lub dojazd rowerem bez konieczności użycia samochodu w zasadniczy sposób mogą poprawić stan zdrowia wielu mieszkańców. Jako najważniejsze efekty takiego projektowania autorzy wymieniają:

- Promowanie zdrowia publicznego – chodzenie piechotą zamiast jazdy samochodem nie tylko poprawia stan zdrowia, ale również obniża prawdopodobieństwo śmierci lub utraty zdrowia w wyniku wypadku samochodowego. Ponadto ograniczenie użycia samochodów poprawia jakość powietrza, co rzecz jasna korzystnie wpływa na zdrowie mieszkańców.
- Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa.

E. Tworzenie miejsc dla ludzi

- Działanie na ludzkie zmysły. Projektowanie urbanistyczne odnosi sukces w tworzeniu miejsc, kiedy miejsce lub aktywność, która się w nim odbywa, angażuje przechodzących ludzi lub wręcz wywołuje ich zachwyty. Inny jest odbiór sklepu przy ulicy, zieleni mijanego skweru czy fontanny niż ciągu garaży, pustej ściany wzdłuż której idziemy lub eleganckiego, ale pustego wielkiego holu. Projektując atrakcyjne w sensie architektonicznym wieżowce w centrum miasta projektant powinien przemyśleć co powinno się znaleźć na poziomie ulicy.
- Integrowanie historii, przyrody i nowoczesności. Wielkim wyzwaniem dla projektantów jest oczekiwanie zachowania historycznego otoczenia, ochrony elementów przyrodniczych przy jednoczesnym wprowadzaniu nowych atrakcyjnych miejsc pracy, zakupów i rozrywki.

- **Podkreślanie tożsamości.** Rewitalizacja istniejącej przestrzeni lub budowa nowych obiektów dają szansę na zaznaczenie wyjątkowości miejsca i nawiązanie do jego tożsamości. Może to być np. użycie charakterystycznego lokalnego materiału czy nawiązanie innym detałem architektonicznym do lokalnej tradycji.
- **Szanowanie i eksponowanie historii.** Projektując przestrzeń miasta należy eksponować miejsca i obiekty, które mają znaczenie historyczne lub w jakiś sposób wiążą się z tradycją i historią lokalnej społeczności. Bardzo istotna jest w tym wypadku współpraca projektanta z lokalnym środowiskiem i organizacjami zajmującymi się zachowaniem tradycji i historii miasta.
- **Szanowanie i racjonalne wykorzystanie walorów przyrodniczych.** W procesie projektowania powinno się szanować istniejące w mieście fragmenty przyrody i próbować dopasować do nich projekt. Tam, gdzie jest to możliwe, warto odtwarzać zdewastowane tereny zieleni w tym przyrodnicze walory terenów nadrzecznych.
- **Otwarcie się na innowacje.** W wyniku zmieniających się uwarunkowań demograficznych, ekonomicznych, technologicznych zmieniają się oczekiwania społeczeństwa w stosunku do otaczającej przestrzeni. Projektowanie urbanistyczne powinno być otwarte na nowe potrzeby. Nawiązując do reurbanizacji miast amerykańskich być może na gigantycznych parkingach podmiejskich galerii handlowych powstaną centra miejskie o mieszanym użytkowaniu terenu a opuszczone wcześniej obszary centralne miast zostaną nasycone nowymi funkcjami w odpowiedzi na napływ mieszkańców.

W literaturze przedmiotu znajdziemy różne propozycje dotyczące współczesnych zasad projektowania miast. Zaprezentowana przez wymienionych wyżej badaczy propozycja może wywoływać zastrzeżenia i uwagi, zapewne też nie jest uniwersalna, ale ze względu na silne ukierunkowanie na realizację określonych celów społecznych w projektowaniu miast jest interesującym głosem w dyskusji nad tymi zagadnieniami.

Społecznie uwarunkowane projektowanie urbanistyczne wymaga partycypacji mieszkańców w procesie projektowania. Zapewnienie udziału lokalnej społeczności w procesie projektowania urbanistycznego pozwala na określenie potrzeb, oczekiwań i preferencji mieszkańców i może być dobrą metodą zapobiegania konfliktom między różnymi grupami użytkowników przestrzeni. Istnieje rozbudowany zestaw narzędzi i technik umożliwiający uczestniczenie mieszkańców w projektowaniu miasta. Niezwykle interesujące są doświadczenia i działania podejmowane w miastach europejskich wskazujące jak różnorodne mogą być programy związane z uczestnictwem społecznym. Szerzej pisze o tym M. Hanzl (2008), która zwraca uwagę, że informowanie mieszkańców przez władze o podejmowanych działaniach jest jedynie pierwszym i niezbędnym warunkiem efektywnej partycypacji i w tym kontekście nawiązuje do drabiny partycypacji społecznej – zaproponowanej przez S. Arnstein (1969) – i której kolejnymi szczeblami są: (1) wymiana informacji, (2) konsultacje, (3) zaangażowanie / dialog, (4) współdecydowanie, (5) współpraca. Wyrazem rosnących oczekiwań społeczeństwa w zakresie partycypacji w decydowaniu o mieście jest rozwój ruchów miejskich i dyskusja o prawie do przestrzeni publicznej (Herbst 2014, s. 24). Pisząc o warunkach polskich zarówno badacze jak i planiści zwracają jednak uwagę, że istniejące regulacje prawne dotyczące partycypacji i duża liczba instrukcji czy poradników nie przekłada się na realne uczestnictwo mieszkańców w planowaniu miasta. K. Guranowska-Gruszecka (2018, s. 13) podkreśla, że mimo widocznego postępu w tym zakresie, władze lokalne wykonują często ruchy pozorne, których celem jest formalne wypełnienie obowiązujących przepisów, a nie rzeczywiste wciągnięcie i zaangażowanie lokalnej społeczności w proces projektowania miasta.

UWAGI KOŃCOWE

W rozważaniach na temat społecznego wymiaru zrównoważonego rozwoju i projektowania miast starano się zwrócić uwagę na rosnącą rolę i zainteresowanie tym zagadnieniem wśród badaczy i planistów. Zainteresowanie to wynika z głębokiego przekonania o konieczności zmiany w podejściu do

planowania miast i szukania racjonalnych, zgodnych z zasadami rozwoju zrównoważonego rozwiązań urbanistycznych.

Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że zastosowanie społecznie uwarunkowanych zasad zrównoważonego rozwoju miast napotyka bariery wynikające z konfliktu interesów różnych użytkowników przestrzeni, preferencji grup mieszkańców i dążenia właścicieli i dysponentów przestrzeni do osiągnięcia zysków.

Dyskusja o formie miasta prowadzi do konkluzji, że z punktu widzenia znacznej części badaczy i projektantów miasto przestrzennie zwarte w większym stopniu spełnia kryteria miasta zrównoważonego niż miasto rozproszone (łączone ze zjawiskiem *urban sprawl*), ale jednocześnie jest to trudne do pogodzenia z ciągle atrakcyjnym społecznie modelem mieszkania w podmiejskim domu z ogrodem i korzystaniem z indywidualnego środka transportu. Jak zaznaczono, zwiększona intensywność użytkowania znalazłaby społeczną akceptację w ograniczonym zakresie.

Z punktu widzenia społecznego, postępujący proces zmniejszania przestrzeni publicznych lub ograniczania ich dostępności jest niekorzystny, a jednocześnie to właśnie mieszkańcy dążą często do zamknięcia przestrzeni ich dzielnicy czy osiedla, motywując to względami bezpieczeństwa. Jak wskazano w artykule, również podejście Unii Europejskiej do tych zagadnień nie jest w pełni spójne, na co wskazuje porównanie np. zapisów *Karty Lipskiej* i niektórych kierunków polityki regionalnej UE.

Tymczasem zmiany dotyczące stylu życia, proporcji czasu pracy i czasu wolnego, cech społeczno-demograficznych mieszkańców miast wywołują nowe potrzeby i oczekiwania w stosunku do środowiska miejskiego. W rozwiniętych społeczeństwach znacząco wzrosła długość życia, a przede wszystkim wydłużył się okres aktywności niepracujących już osób w wieku emerytalnym. Zmniejszyła się liczebność rodzin, a wzrosła liczba ludzi w różnym wieku żyjących samotnie. Lista zmian, które zaszły w społecznościach miejskich i które wywołują nowe potrzeby, jest znacznie dłuższa.

W rezultacie zaistniałych przeobrażeń mieszkańcy miast coraz więcej czasu przeznaczają na wypoczynek, kulturę, edukację na rozrywki i spotkania oczekując od miasta dogodnego dostępu do infrastruktury dopasowanej do zmieniającego się stylu życia. Stąd tak duże znaczenie ma dostępność szkół, uczelni, placówek służby zdrowia, centrów usługowych i rozrywkowych. Ujmując syntetycznie: zdrowie, bezpieczeństwo, edukacja i usługi to są obszary, które zadecydują o społecznej akceptacji dla rozwiązań urbanistycznych.

Literatura

- Arstein S., 1969, The ladder of citizen participation, *Journal of Institute of American Planners*, 35, 4, s. 216–240.
- Blassingame L., 1998, Sustainable cities: Oxymoron, Utopia, or Inevitability?, *The Social Science Journal*, 35, 1, s. 1–13.
- Brown L.J, Dixon D., Gillham O., 2009, *Urban Design for an Urban Century. Placemaking for People*, Wiley, New Jersey.
- Brundtland G.H., 1987, *Our Common Future*, WCED, Oxford University Press, Oxford.
- Burton E., 2001, *The Potential of the Compact City for Promoting Social Equity*, [w:] K. Williams, E. Burton, M. Jenks (red.), *Achieving Sustainable Urban Form*, Spon Press, London & New York, s. 19–29.
- Carmona M, Tiesdel S., Heath T., Oc T., 2010, *Public Places, Urban Spaces*, Routledge, London & New York.
- Chmielewski J.M., 2016, *Teoria i praktyka planowania przestrzennego. Urbanistyka Europy*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej Warszawa.
- Dieleman F., Wegener M., 2004, Compact City and Urban Sprawl, *Built Environment*, 30, 4, s. 308–323.
- Echenique M., 2016, Dispersed or compact cities? A false dichotomy, [w:] Debate, *Urban Land: Density Or Sprawl?*, *ARQ*, 1, 93, s. 142–145 – https://www.researchgate.net/publication/308224811_Debate/fulltext/57e0481808ae3f2d793ea93c/Debate.pdf (data dostępu: 25.04.2020).
- Fiedor B., 2002, *Teoria trwałego rozwoju (ekorozwoju) jako krytyka neoklasycznej ekonomii środowiska i wzrostu gospodarczego*, [w:] B. Fiedor, S. Czaja, A. Graczyk, Z. Jakubczyk (red.), *Podstawy ekonomii środowiska i zasobów naturalnych*, C.H. Beck, Warszawa, s. 225–251.
- Gehl J., 2014, *Miasta dla ludzi*, przeł. S. Nogalski, Wyd. RAM, Kraków.

- Guranowska-Gruszecka K., 2018, Partycypacja społeczna jako narzędzie planowania rozwoju, *Zeszyty Naukowe Uczelni Vistula*, 61, 4, „Architektura”, s. 5–17.
- Hall P., Pfeiffer U., 2000, *Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-First Century Cities*, F&FN Spon, London.
- Hanzl M., 2008, *Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym w europejskim programie wspólnotowym URBACT*, [w:] U. Myga-Piątek, K. Pawłowska (red.), *Zarządzanie krajobrazem kulturowym*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego” nr 10, Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG, Sosnowiec, s. 567–578.
- Herbst K., 2014, *Partycypacja a prawo do miasta*, *Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym*, [w:] Materiały Konferencji Towarzystwa Urbanistów Polskich Oddziału w Warszawie oraz Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy, TUP Warszawa, s. 16–32.
- Hilgers M., 2013, *What is urban social sustainability? Urban Social Sustainability And Socially Engaged Art Practice*, Two Literature Reviews, Part of the Evaluation Feedback by CUCR Goldsmiths, Sept. 2013, Nine Urban Biotopes, Negotiating the Future of Urban Living – https://hfbkpotrc.files.wordpress.com/2013/04/cucr-feedback_sept2013-litreviews.pdf (data dostępu: 25.04.2020).
- Hulicka A., 2015, Miasto zielone – miasto zrównoważone. Sposoby kształtowania miejskich terenów zieleni w nawiązaniu do idei *Green City*, *Prace Geograficzne*, 141, s. 73–85.
- Jenks M., 2001, *The Acceptability of Urban Intensification*, [w:] K. Williams, E. Burton, M. Jenks (red.), *Achieving Sustainable Urban Form*, Spon Press, London & New York, s. 242–250.
- Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich* – przyjęta z okazji nieformalnego spotkania ministrów w sprawie rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku (24–25 maja 2007 r.).
- Lacoste P., 2012, Towards Sustainability in European Cities Contrasts between the Overall Effects of European Union Policies and Achievements at the Level of Individual Cities, *ISOCARP Review*, 08, September 2012, s. 2–17.
- Mierzejewska L., 2015a, Zrównoważony rozwój miasta – wybrane sposoby pojmowania, koncepcje i modele, „Problemy Rozwoju Miast”, *Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast*, 12, 3, s. 5–11.
- Mierzejewska L., 2015b, Miasto zwarte, rozproszone, zrównoważone, *Studia Miejskie*, 19, s. 9–22.
- Newman P., Kenworthy J., 2006, Urban Design to Reduce Automobile Dependence, *Opolis*, 2, 1, s. 35–52 – <https://escholarship.org/uc/item/2b76f089> (data dostępu: 23.04.2020).
- Pluta K., 2014, *Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Słodczyk J., 2002, *Przestrzenny rozwój miast a rozwój zrównoważony*, [w:] I Jażdżewska (red.), *Współczesne formy osadnictwa miejskiego i ich przemiany*, „XV Konwersatorium Wiedzy o Mieście”, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 59–66.
- Słodczyk J., 2007, *Warunki i perspektywy zrównoważonego rozwoju miast*, [w:] A. Graczyk (red.), *Zrównoważony rozwój w teorii ekonomii i praktyce*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej, Wrocław, s. 237–247.
- Solarek K., 2011, Współczesne koncepcje rozwoju miasta, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, 56, 4, s. 51–71.
- Stangel M., 2013, *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*, Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Thomas R., 2003, *Introduction*, [w:] T. Randal (red.), *Sustainable Urban Design an Environmental Approach*, Spon Press London, New York, s. 5.
- Wantuch-Matla D., 2016, *Przestrzeń publiczna 2.0. Miasto u progu XXI wieku*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź.
- Yiftachel O., Hedgcock D., 1993, Urban social sustainability: the planning of an Australian city, *Cities*, 10, 2, May 1993 s. 139–157 – https://www.researchgate.net/publication/248501981_Urban_social_sustainabilityThe_planning_of_an_Australian_city (data dostępu: 24.04.2020).