

**EWA HECZKO-HYŁOWA**

Politechnika Krakowska

**PROJEKTY BADAWCZE UNII EUROPEJSKIEJ  
A ZARZĄDZANIE ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJEM  
POLSKICH MIAST I REGIONÓW  
(Przykład projektów ReUrban i LE:NOTRE realizowanych  
na Politechnice Krakowskiej)**

**Abstract:** When analyzing local development management issues with regard to various disciplines, one must not omit environment, landscape architecture and nature protection. Achieving European levels of city and regional administration and management is not possible without adopting sustainable development principles. However, the Polish cities have not enough tools to implement sustainable development. Their leading role in regional development is depreciated while worldwide, cities are considered "driving engines" of a region – or the reason for region's fall. Polish cities remain outside the scope of interest of politicians and government administration that is supposed to manage European Union funds. Spatial development is taking place almost without the participation of experts and scientists and the following lack of understanding is one of the reasons for difficulties with accession programs implementation. The author's participation in two international research programs of the European Commission allows to confirm that the only way for efficient correction/ mitigation of the matters discussed is participating in the EU projects and using its findings.

Problem zarządzania rozwojem lokalnym i regionalnym został poniżej naświetlony z pozycji ochrony środowiska i krajobrazu oraz na podstawie doświadczeń prac badawczych w międzynarodowych zespołach i projektach Unii Europejskiej. Autorka prezentuje pogląd, że osiągnięcie europejskich standardów zarządzania rozwojem regionalnym w Polsce nie jest możliwe bez fundamentu, jaki stanowią zasady rozwoju zrównoważonego (eko-rozwoju), bez uwzględniania roli miasta w regionie, bez uczestnictwa we wszelkiego rodzaju projektach UE i wykorzystania ich dorobku.

Wśród wielu ujęć, nie może zabraknąć podejścia z pozycji architektury krajobrazu i ekologii oraz ochrony środowiska i przyrody. Na Politechnice Krakowskiej już przed pięćdziesięciu laty została opublikowana praca prof. Z. Nováka o przyrodniczych podstawach planowania regionalnego i udziale w nim architekta, rozwijana następnie przez jego współpracowników. Zagadnieniami wielkoskalowymi krajobrazu zajmował się prof. J. Bogdanowski, współtwórca krakowskiej szkoły architektury krajobrazu, który w latach 70. XX w. przedstawił koncepcję ochrony krajobrazu dla celów rekreacji w skali regionu, a także w obszarze Polski<sup>1</sup>.

Trzeba wspomnieć przede wszystkim o koncepcji rozwoju zrównoważonego, i to w wielorakim tego pojęcia sensie, także terytorialnym i przestrzennym (krajobrazowym) oraz rozumieniu wysokiej jakości zarządzania<sup>2</sup>. Idea ta, przyjęta na konferencji ONZ w Rio de Janeiro w 1992 r. także przez Polskę, jest w krajach Unii usilnie promowana i finansowana przez instytucje Komisji Europejskiej. Stanowi nadal główną oś badań wielu ośrodków naukowych, działań praktycznych prowadzonych przez władze wszystkich szczebli, a także inicjatyw obywatelskich, np. w ramach tzw. Lokalnej Agendy 21.

W Polsce aspekt terytorialny i integrująca rola planowania przestrzennego w zarządzaniu zrównoważonym rozwojem miast były tematem koordynowanego na Politechnice Krakowskiej projektu badawczego KBN<sup>3</sup>. Nowego impulsu tym pracom nadało ujęcie komparatywne –

---

<sup>1</sup> Z. Novák: *Przyrodnicze elementy planowania regionalnego i udział w nim architekta*, Kraków 1950, wyd. Bratniej Pomocy Studentów Wydziałów Politechnicznych Akademii Górniczo-Hutniczej, wyd. II zmienione: *Planowanie regionalne i udział w nim architekta*, wyd. Politechnika Krakowska, Kraków 1979; J. Bogdanowski: *Architektura krajobrazu*, Kraków 1968, wyd. Politechnika Krakowska (podrozdział *Niektóre właściwości rozwoju sieci osiedleńczej w krajobrazie*, s. 29), tenże z zespołem, *Krajobraz Polski – ochrona i kształtowanie dla rekreacji*, Teka Komisji Urbanistyki i Architektury O/PAN w Krakowie, tom VII, Kraków 1973, tenże z zespołem, *Region krakowski – ochrona i kształtowanie zasobów krajobrazowych*, Teka Komisji Uia Oddziału PAN, tom X, Kraków 1975, tenże, *Zasady kształtowania krajobrazu w makroregionie południowo-wschodnim*, [w:] *Węzłowe problemy ochrony i kształtowania środowiska*, Tarnów 1978.

<sup>2</sup> Koncepcja *sustainable development* została przyjęta do wdrażania przez prawie wszystkie państwa świata na poświęconej temu zagadnieniu konferencji ONZ w Rio de Janeiro w czerwcu 1992 r. Tekst polski [w:] *Dokumenty końcowe Konferencji Narodów Zjednoczonych „Środowisko i rozwój”*, Rio de Janeiro, 3-14.VI.1992 – *Szczyt Ziemi*, Warszawa 1993, wyd. Instytut Ochrony Środowiska. W Polsce potwierdzenie woli realizowania tej idei zawiera Konstytucja RP z 2.IV.1977 w art. 74, a także nowa *Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* z 27. III. 2003, Dz. U. nr 80, poz.717 (art.1 punkt 2).

<sup>3</sup> *Trwały rozwój polskich miast nowym wyzwaniem dla planowania i zarządzania przestrzenią*. E. Heczko-Hyłowa, (red.) Kraków 2001, wyd. Politechnika Krakowska (tam też

porównanie planowania, narzędzi i sposobów działania w Polsce i na wybranych przykładach europejskich. Ujęcie to pozwoliło wyostrzyć spojrzenie na to, że nasze miasta nie dysponują wystarczającym instrumentarium dla harmonizowania wymogów ochrony środowiska, przyrody i dziedzictwa kulturowego z celami rozwoju gospodarczego, społecznego i walorami przestrzeni.

Po trzecie, naświetlając problemy rozwoju regionalnego nie można pomijać podstawowej roli miast, uznawanych bądź za „lokomotywy” napędzające rozwój swych regionów, bądź za przyczyny ich upadku. Już w 1955 r. A. Glikson w swojej książce *Regional Planning and Development* przedstawił na przykładzie Holandii typy miast i ich obszary wpływu, komentując mapę stwierdzeniem: „Istnienie, charakter i wielkość miast jest rezultatem ich regionalnego zaplecza” (ryc. 1)<sup>4</sup>. Dziś w Polsce zależności te są prawie całkowicie ignorowane. Miasta pozostają poza zainteresowaniem administracji rządowej i regionalnej, która ma sterować strumieniem przeznaczonych na rozwój regionalny unijnych finansów. Dokonuje się to niemal bez udziału naukowców i ten brak rozumienia tła i istoty problemu powoduje, że wdrażanie programów pomocy przychodzi z takim trudem.

Wreszcie trzeba zaproponować spojrzenie na omawiane zagadnienia przez pryzmat projektów badawczo-wdrożeniowych Unii Europejskiej.

Autorka prezentuje pogląd, że w Polsce nie mamy innej drogi do efektywnego uporządkowania całokształtu spraw związanych z zarządzaniem zrównoważonym rozwojem lokalnym i regionalnym, jak tylko przez uczestnictwo we wszelkiego rodzaju projektach UE. Chodzi przy tym zarówno o projekty typu badawczo-wdrożeniowego, jak też o współpracę w międzynarodowych zespołach czy tzw. sieciach, proponujących wykorzystanie dobrych doświadczeń praktycznych, płynących z projektów już zakończonych.

Unia Europejska od wielu lat łoży ogromne środki finansowe na badania naukowe. Przypomnieć trzeba, że wszystkie projekty badawcze Unii zarówno wpisane w programy poprzednie, jak pod rządami

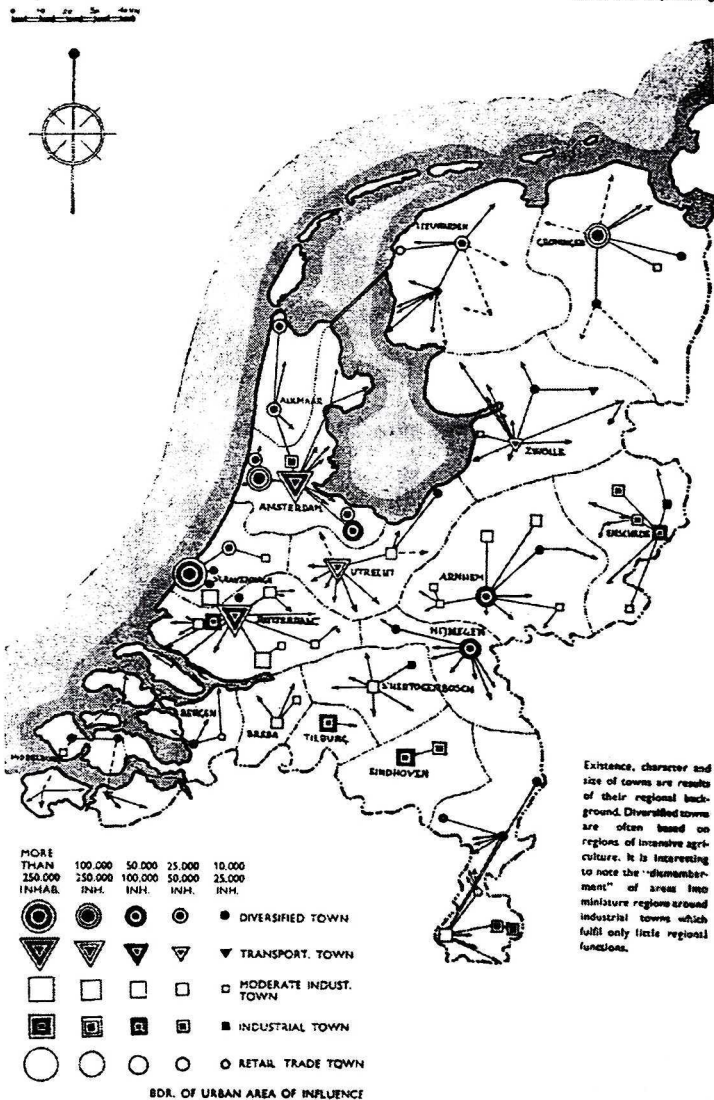
---

inne polskie publikacje dot. problemu rozwoju zrównoważonego). Książka jest podsumowaniem skoordynowanego przez autorkę projektu badawczego KBN nr 1255/T 07/98/14 (1998-2000) z udziałem 21 wykonawców, w tym 3 konsultantów zagranicznych. Raport z pierwszego etapu prac opublikowano w Międzyuczelnianych Zeszytach Naukowych Urbanistyka nr 4/1999 (zeszyt specjalny) oraz w Kwartalniku Architektury i Urbanistyki PAN zeszyt 2 /2001, Warszawa 2002, wyd. DiG.

<sup>4</sup> A. Glikson: *Regional Planning and Development*, Leiden 1955, s. 66.

TYPES OF TOWNS AND THEIR AREAS OF INFLUENCE IN THE NETHERLANDS

acc. to Prof. H. J. Keuning



Ryc. 1. Holandia, relacje miasto - region.

Źródło: A. Glikson., *Regional Planning and Development*, Leiden 1955, s. 66.

piątego i szóstego Programu Ramowego, są nakierowane na rozwiązywanie problemów praktycznych – najważniejszych dla społeczeństw Europy. Dlatego długa jest lista projektów poświęconych jakości życia w miastach, jakości zarządzania środowiskiem zurbanizowanym, sposobom zarządzania terenami przyrodniczymi miast, terenom przemysłowym lub z problemami społecznymi, zrównoważonym systemom transportu itp.<sup>5</sup>. Polska nauka w tych badaniach nie brała udziału, byliśmy prawie nieobecni w dyskusji nad przyszłością miast, jaka toczyła się w Europie w latach 80. i 90. Dlatego tak trudno obecnie nawiązać dialog, szczególnie jeśli zajmują się tym tylko organy administracji publicznej.

Obecnie Instytut Architektury Krajobrazu uczestniczy w realizacji dwóch projektów europejskich, w których autorka koordynuje prace polskich zespołów. To nowe doświadczenie utwierdza w przekonaniu, że udział w dorobku europejskiej nauki, a także wymiana doświadczeń praktycznych jest koniecznością.

- Projekt 5. Programu Ramowego UE o akronimie ReUrban Mobil (Aktywna reurbanizacja w warunkach zmian demograficznych) wpisuje się w priorytety tematyczne Unii: *Miasto Jutra i Dziedzictwo Kulturowe, Zrównoważone planowanie urbanistyczne i zarządzanie zasobami oraz Jakość życia w mieście*.
- Projekt Sieci Tematycznej LE:NOTRE posługuje się nazwiskiem słynnego twórcy wersalskich ogrodów, ale jest zarazem skrótem nazwy *Landscape Education: New Opportunities for Teaching and Research in Europe* (Edukacja w Dziedzinie Krajobrazu: Nowe Możliwości dla Kształcenia i Badań w Europie).

Oba projekty są trzyletnie i rozpoczęły się jednocześnie w listopadzie 2002 r.

Projekt ReURBAN dotyczy wielu problemów, objętych polityką Unii Europejskiej, ale koncentruje się na jednym z najważniejszych aspektów zrównoważonego rozwoju miast, tj. na koncepcji reurbanizacji i nowym podejściu do ochrony zasobów mieszkaniowych śródmieść, stanowiących historyczne dziedzictwo<sup>6</sup>. Zarówno w 5. Programie Ramowym jak i innych

<sup>5</sup> Dla przykładu kilka projektów 5. Programu Ramowego: GREENSCOM (Communicating Urban Growth and Green: assessment of planning concepts and policy instruments for sustainable development of the urban landscape), INTERACT (Integrated urban governance for the City of Tomorrow), URBEST (Urban best practices), URBS PANDENS (Urban Sprawl: European Patterns, Environmental Degradation and Sustainable Development).

<sup>6</sup> Kontrakt nr EVK4-CT-2002-00086, koordynatorem głównym projektu jest Urząd Miasta Lipska, w skład konsorcjum realizacyjnego wchodzi Urzędy Miejskie czterech

dokumentach odnoszących się do europejskiej polityki, za główne wyzwanie uważa się poprawę jakości życia w miejskich wspólnotach wzdłuż i wszerz Europy. W miastach naszego kontynentu oprócz rozkwitu ekonomicznego, nasilają się objawy nierównowagi społecznej, fizycznej i środowiskowej. Zacierają się kluczowe powiązania przestrzenne i symboliczne między centrum a rozlewającymi się peryferiami. Słabną tradycyjne funkcje śródmieścia, także w jego roli dziedzictwa kultury architektonicznej i urbanistycznej. Destabilizacja – to problem starych miast upadającego przemysłu, borykanie się z konsekwencjami suburbanizacji i zmian, m.in. demograficznych w śródmieściach. Miasta krajów akcesyjnych mają problemy z utrzymaniem starych zasobów mieszkaniowych, stabilizowaniem społecznego przemieszania, polepszeniem sytuacji ekologicznej i poprawą funkcjonowania infrastruktury. Miasta oczywiście się różnią, istnieje jednak potrzeba o charakterze ogólnym – ograniczenia rozproszonej zabudowy suburbiów i wzmocnienia śródmieść<sup>7</sup>.

W sensie naukowym tradycyjne pojęcie reurbanizacji dyskutowane w latach 1980-1990 bazowało na założeniu dalszego ilościowego wzrostu populacji. Ta debata była osią zachodnioeuropejskich badań urbanistycznych nad „miastami rozproszonymi”, skutkami dezurbanizacji, kryzysem, upadkiem miast. Projekt ReUrban przewiduje jej podsumowanie tak z teoretycznego, jak i praktycznego punktu widzenia i przedstawienie pozytywnej wizji dla restrukturyzacji miast. Stosownie do nieodwracalnych zmian demograficznych, jakie nastąpiły w miastach wielu krajów Europy, koncepcja re-urbanizacji musi być na nowo zdefiniowana jako problem jakościowy. Dla jej ugruntowania zostanie wypracowany interdyscyplinarny model roboczy (rozumienie teoretyczne i metodyczne podejście). Teoretyczna definicja rozwoju śródmieść będzie podstawą opracowania narzędzi wdrażania procesu reurbanizacji w praktyce. Jego powodzenie jest uzależnione od przyjęcia właściwej strategii komunikowania się ze społeczeństwem.

– Projekt ma wypracować równorzędną ofertę mieszkaniową w śródmieściach jako alternatywę lokalizacji podmiejskich. Chodzi o polep-

---

miast z różnych krajów europejskich oraz 9 instytucji naukowych z Niemiec, Słowenii, Włoch, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Czech, Słowacji oraz Polski.

<sup>7</sup> Projekt ReUrban najbardziej wiąże się z celem UE, jakim jest zrównoważony rozwój, zapisany w takich dokumentach, jak *Traktat Amsterdamski* (tamże przyjęto ideę *sustainable development* jako jasny cel Unii Europejskiej) czy *Sustainable Urban Development in the European Union: a framework for Action* 1998. Projekt zajmuje się także kluczowymi problemami miast, ujętymi w innych dokumentach, jak *Climat Change-Towards an EU Post-Kioto Strategy* czy *ESDP-European Sustainable Development Perspective*.

szenie użytkowania mieszkań w śródmieściach, skuteczniejszą eksploatację tych zasobów, a zarazem ograniczenie rozproszonej zabudowy stref podmiejskich i zahamowanie dalszego wzrostu komunikacji.

- Poprawa jakości życia dzielnic śródmiejskich dotyczy oczywiście stanu środowiska, ale jest też w projekcie rozumiana jako przeciwdziałanie zjawisku społecznej izolacji (m.in. problemy biedy i bezdomności).
- Poprawa obszarów śródmiejskich to również wzmocnienie ekonomiczne (konkurencyjność tych dzielnic, sprzyjanie prywatnej przedsiębiorczości). Pomaga to w utrzymaniu istniejącej gospodarki albo przyciąganiu nowych inwestycji (czyli zwiększaniu liczby miejsc pracy).

Projekt zakłada też osiągnięcie długoterminowych efektów jakościowych, a to wymaga całkiem nowych instrumentów ekonomicznych, planistycznych i prawnych. Są one niezbędne do przekształcenia urbanistycznego rynku własnościowego oraz sprawiedliwej redystrybucji kosztów reurbanizacji. Bez praktycznych instrumentów żadne władze miejskie ani właściciele nieruchomości nie będą zdolni wspierać tego procesu. Wypracowanie takiej odpowiedzi projekt definiuje jako ujęcie innowacyjne. Rezultatem projektu będzie też dzielenie się wiedzą na różne sposoby – przez sieć łączącą miasta UE i krajów akcesyjnych, udostępnianie doświadczeń *via* Internet i CD-ROM, a także powołanie międzynarodowego zespołu ekspertów jako instytucji wsparcia procesów reurbanizacji.

Ustanowienie Projektu ReUrban na europejskim poziomie gwarantuje, że doświadczenia będą transferowalne do wszystkich miast dotkniętych tego rozmiaru problemami.

Projekt Sieci Tematycznej LE:NOTRE jest częścią programu SOCRATES/ERASMUS UE, wspomagającego współpracę i dialog między europejskimi uczelniami<sup>8</sup>. Celem projektu jest porównanie ujęcia architektury krajobrazu w różnych krajach oraz polepszanie jakości i efektywności kształcenia (szerzej – edukacji) w tej dziedzinie w Europie. Przewiduje się wypracowanie nowych standardów i przeanalizowanie przyszłych potrzeb profesjonalnego kształcenia na poziomie magisterskim, podyplomowym i w formie kształcenia ustawicznego, także w odniesieniu do metod badawczych w tej dziedzinie. Jednym z wyników pierwszego etapu prac będzie wielojęzyczny słownik kluczowych pojęć,

---

<sup>8</sup> Projekt nr 104368-CP-1-AT jest koordynowany na Politechnice Wiedeńskiej przez przewodniczącego ECLAS/Europejskiej Rady Szkół Architektury Krajobrazu. W 2003 r. do sieci należą 73 szkoły wyższe z 30 krajów.

a w kolejnych fazach będzie postępować konsolidacja wiedzy. Dla polskich partnerów istotne będzie dokonanie przeglądu najważniejszych problemów europejskich w tej dziedzinie z założeniem, że ich związek z polityką Unii Europejskiej zostanie szczególnie uwzględniony.

Kształcenie i badania naukowe w dziedzinie architektury krajobrazu na Politechnice Krakowskiej zyskają europejski wymiar, wzrośnie prestiż Uczelni. Efektem będzie m.in. nadawanie tytułu EMLA (Europejski Dyplom Magisterski Architekta Krajobrazu), rozwinięte będą nowe specjalizacje, wspólne moduły itd. Beneficjenci – to krakowscy studenci, ale także innych polskich uczelni, zachęconych przez nas do udziału w sieci.

W naszych warunkach projekt zyskuje dodatkowy walor, będzie bowiem niezwykle pomocny w przygotowaniu i pogłębieniu poziomu wdrażania Europejskich Dyrektyw dotyczących ochrony środowiska, a także Europejskiej Konwencji Krajobrazu, która w niedalekiej przyszłości będzie w Polsce obowiązywać (kształcenie kadr, wsparcie dla władz lokalnych, regionalnych i centralnych).

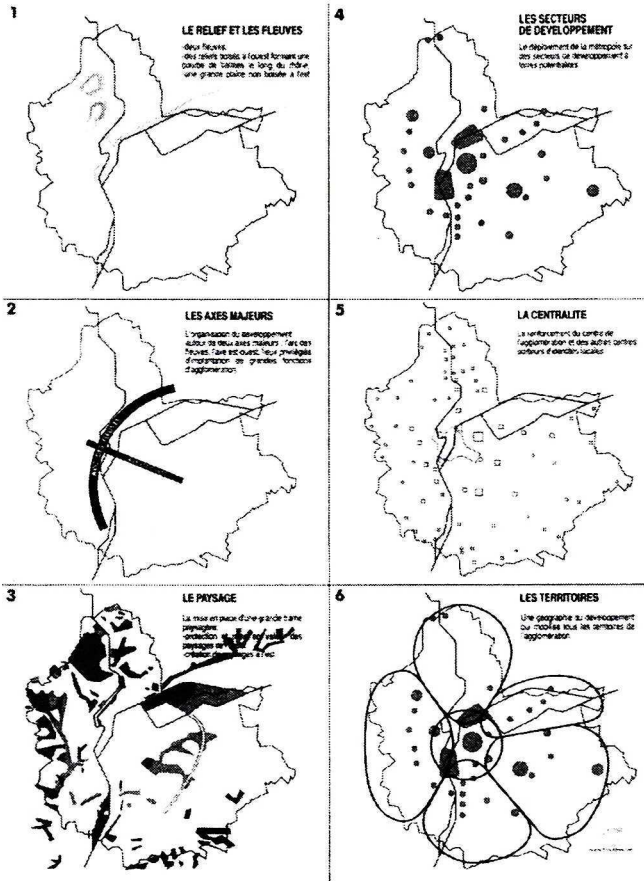
Nie wchodząc w szczegóły obu projektów, warto podkreślić ich kontekst, szczególnie dwie ważne cechy.

Podstawowym etapem prac jest w obu projektach „budowanie wspólnego rozumienia” – zarówno w odniesieniu do istoty problemu, do przyjętego modelu badawczego, jak i postawy poszczególnych partnerów. Współpraca w projektach o skomplikowanej strukturze badawczej, na gruncie wielu dyscyplin, z udziałem uczestników z różnych krajów, czyli przedstawicieli różnych języków i kultur, natrafia na bariery i niejasności. Trzeba sprawdzić, czy język angielski jako podstawa porozumiewania się jest rzeczywiście językiem wspólnym. Wypracowanie ujęć interdyscyplinarnych i przecięcie granic między różnymi dyscyplinami, również w sensie geograficznym (współpraca łączy instytucje naukowe z UE i krajów akcesyjnych) – to niezbędny element realizacji europejskiej integracji.

Drugą cechą, przejawiającą się w różny sposób w obu projektach zasada się na „budowaniu mostu” między teorią a praktyką. W projekcie ReUrban zasadę tę ucieleśnia skład konsorcjum, bowiem realizatorami są zarówno instytucje naukowe, jak i władze czterech miast, szukających rozwiązania swoich (ale wspólnych) problemów na europejskim poziomie<sup>9</sup>. Te miasta są współodpowiedzialne za wyniki projektu. W ten

---

<sup>9</sup> Badania przeprowadzone będą w wybranych dzielnicach czterech miast Unii Europejskiej (Lipsk/Niemcy, Bolonia/Włochy i Leon/Hiszpania) oraz kraju akcesyjnego (Ljubliana/Słowenia).



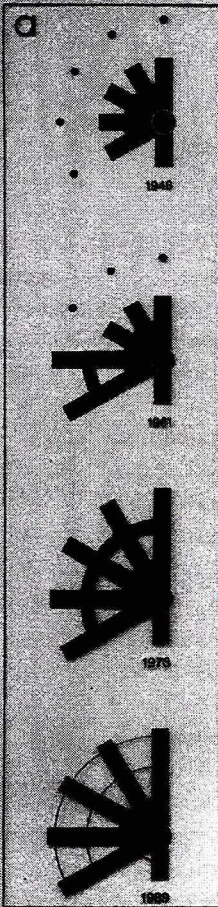
Ryc. 1. Główne elementy konstrukcji Schematu kierunkowego Lyonu „Lyon 2010 — Projekt aglomeracji dla metropolii europejskiej” (1991), wyd. Agence d’Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, s. 27.

1) warunki geostatyczne miasta, konfiguracja terenu, układ rzek, 2) krystalizacja zabudowy wielkomiejscowej wzdłuż linii rzek i osi transportu, 3) generacja tony krajobrazu wideliskowego do ochrony i do uwarunkowania, 4) potencjalne bieguny rozwoju ekonomicznego, 5) zjawisko centralizacji przestrzenno-społecznej: centrum aglomeracji oraz lokalne centra — nuclei tożsamości, 6) wyznaczenie czasu i tempa odnowy, z których każde jest potencjalnie wewnętrznie zrównoważone, a wszystkie razem są gwarantem zrównoważonego rozwoju aglomeracji jako całości — wz. z zasady „starłego miasta” zrównoważonych układów.

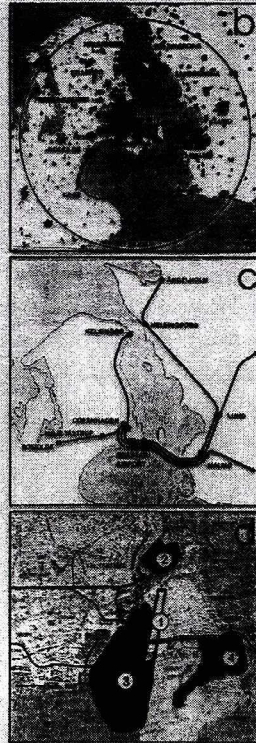
Ryc. 2. Lyon, etap wstępny opracowania Schematu Kierunkowego (tzw. SDAU – długoterminowy, integracyjny plan rozwoju aglomeracji, grupującej 71 gmin). Plansze ilustrują równowagę celów ekonomicznych i społecznych z walorami przyrody i przestrzennymi

Źródło: Agence d’Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, „Lyon 2010 – Projekt aglomeracji dla metropolii europejskiej”, Lyon 1991, s. 27.

Kopenhaga, kontynuacja idei rozwoju miasta w kolejnych planach regionalnych  
 Copenhagen, continuation of the city development in the consecutive regional plans  
 Copenhague, continuation de l'idée du développement de la ville dans les plans régionaux successifs



Schematy planów regionalnych 1948, 1961, 1973, 1989  
 Schemata of the Regional Plans of 1948, 1961, 1973, 1989  
 Schémas des plans régionaux 1948, 1961, 1973, 1989



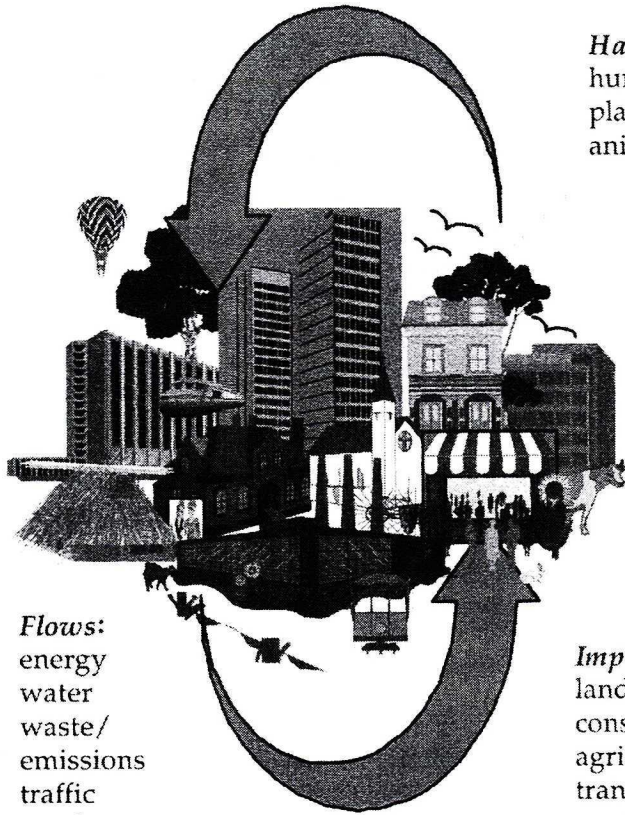
Obowiązujący plan rozwoju Kopenhagi (Municipal Plan) z 1965 r.  
 Lokalizacja nowego dzielnicy Ørestad na wyspie Amager - jako centrum nowego powołanego  
 duńsko-szwedzkiego Euroregionu Øresund (b); Euroregion Øresund - schemat sieci planowej  
 przewidywany w planie (c); Lokalizacja nowego dzielnicy Ørestad (d): (1) na wyspie Artager,  
 historyczne centrum Kopenhagi (2), przewidziany rezerwat krajobrazowy (3), rozbudowa lotniska  
 międzynarodowego (4)

The present Copenhagen Municipal Plan of 1965.  
 Localisation of the new Ørestad district in the Amager island as the centre of a newly created  
 Danish-Swedish Euroregion Øresund (b); the Øresund Øresund - scheme of the planned  
 railway network (c); Localisation of the new Ørestad district (d): (1) in the Amager island, historic  
 centre of Copenhagen (2), planned landscape reserve (3), international airport development (4)

Projet de développement de Copenhague (Municipal Plan) du 1965.  
 Localisation du nouveau quartier d'Ørestad sur l'île d'Amager au sein d'un schéma de la région  
 Européenne Øresund danois-suédoise (b); Euroregion Øresund - schéma du réseau ferroviaire  
 prévu par le projet (c); Localisation de nouveau quartier d'Ørestad (d) sur l'île d'Amager, centre  
 historique de Copenhague (2), réserve paysagère en prévision (3), extension de l'aéroport  
 international (4) - (4)

Ryc. 3. Kopenhaga, zrównoważony rozwój aglomeracji – stolicy kraju i Euro-Regionu duńsko-szwedzkiego Øresund, oparty na kolejnych planach regionalnych

Źródło: Wehle-Strzelecka, [w:] *Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe*, Urbanistyka nr 4/1999 (zeszyt specjalny).



*Habitat:*  
humans  
plants  
animals

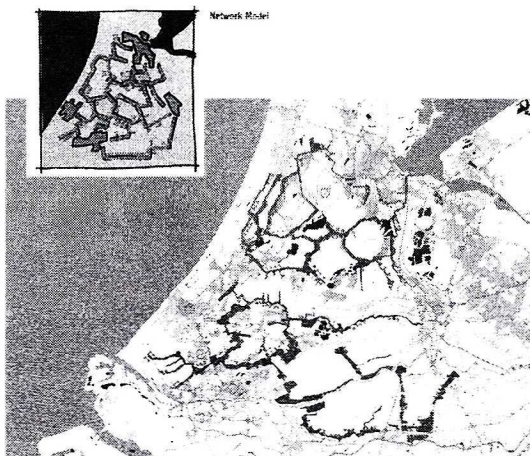
*Flows:*  
energy  
water  
waste/  
emissions  
traffic  
goods  
capital  
humans

*Impact:*  
land use  
construction  
agriculture  
transport  
consumption  
waste & emission

„Gdy analizujemy ekosystem leśny, widzimy cykle – energii, wody. Przyroda w równowadze to obieg zamknięty. Jest to model dla miasta cyklicznego – ekosystemu miejskiego, gdzie nie ma odpadków ani braków, miasta, które jest w równowadze z przyrodą”.

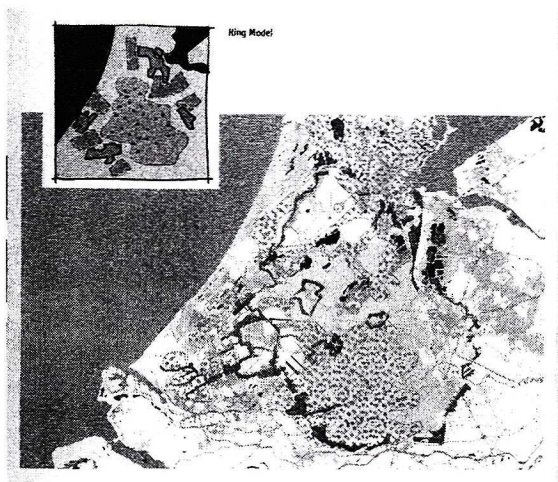
Ryc. 4. Miasto jako ekosystem – ekologiczne spojrzenie na miasto nie zna granic administracyjnych, konieczne jest ujęcie regionalne

Źródło: European Environment Agency, *Towards Sustainable Development for Local Authorities, Approaches, Experiences and Sources*, Copenhagen 1997, s. 43.



Ryc. 5a. *Nowa Mapa Holandii* (1997) jako przykład ponadregionalnego wymiaru planowania krajobrazowego: model sieci lub pierścienia w zagospodarowaniu kraju

Źródło E. Luiten: *A Duch patchwork*, „TOPOS – European Landscape Magazine”, nr 31/2000.



Ryc. 5b. *Nowa Mapa Holandii* (1997) jako przykład ponadregionalnego wymiaru planowania krajobrazowego: model sieci lub pierścienia w zagospodarowaniu kraju

Źródło: Jak w ryc. 5a.

sposób zapewniono aktywny udział decydentów, którzy razem z uczestnikami społecznymi (przewiduje się partycypację mieszkańców w procesie podejmowania decyzji) będą zarazem docelowymi odbiorcami wyników Projektu. Zasada „mostu” czyli elementu trwałego oznacza nową jakość zarządzania. Zaplecze intelektualne dla władz wszystkich szczebli jest konieczne i należy mieć nadzieję, że podejście to wymusi w Polsce zmianę stosunku władz do świata nauki.

Nakreślone wyżej konstatacje prowadzą do wniosku, że nowa jakość badań nad miastem to konieczna podstawa nowej jakości zarządzania trwałym (zrównoważonym) rozwojem (eko-rozwojem) miast i ich regionów, przy czym z definicji – rozwój zrównoważony – to rozwój oparty na planach długoterminowych.

Dorobek projektów Unii Europejskiej powinien być postrzegany przez nas, także jako konieczny wstęp do umiejętnego korzystania z funduszy strukturalnych i spójności, jako preludeum przyszłej korzystnej współpracy w takich europejskich inicjatywach, jak np. ESDP (Europejska Perspektywa Zrównoważonego Rozwoju).

Zagraniczne przykłady miast nastawionych na sukces pokazują, że to nauka i jej wyspecjalizowane struktury instytucjonalne, torują drogę praktycznym działaniom.

Dla lepszego zobrazowania powyższych wywodów można przywołać kilka konkretnych przykładów. Lyon i jego Schemat Kierunkowy SDAU (1991) (długoterminowa strategia jako warunek wstępny rozwoju zrównoważonego) ilustruje, jak ważne jest ujęcie terytorialne / „horyzontalne” (ryc. 2). Kopenhaga – stolica kraju i EuroRegionu swój zrównoważony rozwój zawdzięcza konsekwencji kolejnych planów regionalnych, zachowujących modelową równowagę między obszarami przyrodniczymi a zabudową (ryc. 3).

Ogólnie rzecz ujmując, podejście ekologiczne do miasta wymaga ujęcia regionalnego. Miasto jako ekosystem – to idea samowystarczalnego obiegu zamkniętego, w którym nie ma odpadów ani braków, ale obieg ten nie bilansuje się w granicach administracyjnych miasta (ryc. 4). Na koniec ujęcie ponadregionalne pokazuje, że w planowaniu krajobrazu wielkoskalowego Holandii możliwy jest wybór między dwoma ekologicznymi, „energooszczędnymi” modelami przestrzenno-krajobrazowymi kraju, koncentrującymi rozwój miast w układ sieci albo pierścienia (ryc. 5a i 5b).

Nie ma żadnej wątpliwości, że Europa miast i regionów – to Europa wiedzy. Pozostaje tylko pytanie, czy polska nauka zajmie w niej należne miejsce.