

Jerzy J. Parysek*

DLA KOGO MIASTO? DLA LUDZI CZY DLA SAMOCHODÓW?

WHOM IS THE CITY INTENDED FOR? PEOPLE OR VEHICLES?

ABSTRACT: It is almost universally acknowledged that one of the chief factors in spatial development and spatial-structural changes, as well as a growing challenge to the functioning of modern cities is motorisation, and more precisely – the car. It is this technological invention which is responsible for the sprawl of urban environment, rising costs of cities functioning, construction of new roads and infrastructural networks and higher and higher outlays on the development of public transport. Among the problems that have been growing in intensity are crowded streets, road accidents, air pollution, noise, rising costs of living in the city and shrinking public spaces. As a result, in recent ideas of urban development and town-planning conceptions there appear measures intended to curb the impact of motorisation on the development and operation of cities. This paper presents the influence of motorisation on the spatial development and functioning of cities as well as those town-planning conceptions which lead to the formation of 'a-city-for-people' approach. Regarding the examined situation, the question 'Whom is the city designed for?' is one of those that must be answered by both city authorities together with town-planning experts and city dwellers – and this as quickly and in as concrete terms as possible.

KEY WORDS: city, inhabitants, mobility, cars, spatial development and planning

Wprowadzenie

Ten prowokacyjnie sformułowany tytuł opracowania zawiera w sobie niezwykle ważną kwestię, a mianowicie pytanie o kierunki i modele rozwoju współczesnych miast. Kwestię ważną zwłaszcza wtedy, kiedy upowszechnia się punkt widzenia, w myśl którego samochód, a konkretnie postępująca motoryzacja, decydują o rozwoju miast, a tym samym o kosztach jego funkcjonowania i rozwoju, jakości miejskiego środowiska oraz warunkach życia mieszkańców. Motoryzacja staje się w coraz większym stopniu

* Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, ul. B. Krygowskiego 10, 61-680 Poznań, e-mail: jerzy_parysek@yahoo.ca

jedną z głównych przyczyn nie tylko przekształceń przestrzenno-strukturalnych miast polskich, ale także ich ekspansji przestrzennej (tj. suburbanizacji) ze wszystkimi tego konsekwencjami. Takie poglądy wyrażane były już na przełomie lat 70. i 80. ubiegłego wieku i są aktualne do dziś (van den Berg *et al.* 1982).

Paradoks współcześnie wyrażanych poglądów, a także wskazywanych kierunków rozwoju miast polega na tym, że z jednej strony rodzi się wiele idei, modeli czy koncepcji przyjmujących za podstawę antropocentryczną orientację proponowanych działań dotyczących rozwoju i kształtowania struktury przestrzennej miasta, a z drugiej strony miasta kształtuje się z punktu widzenia potrzeb osób poruszających się samochodem. Co więcej, pytania o drogi i kierunki rozwoju przestrzennego miast, a także spór w tym zakresie bywają często sprowadzane do nieuchronności postępu cywilizacyjno-kulturowego, którego wyrazem jest upowszechnianie się użycia samochodu, względnie do zupełnie niezrozumiałego w tym kontekście stanowiska ekologów (niekiedy także osób nieposiadających samochodu). Zupełnie na uboczu tej jałowej, jak się wydaje, dyskusji pozostają ekonomiczne, społeczne, ekologiczne, strukturalne oraz funkcjonalne aspekty motoryzacji miast, a także kwestia pewnej bezbronności czy wręcz wykluczenia osób poruszających się w mieście pieszo lub rowerem (Dennis, Urry 2009). Właściwie przemilczaną w Polsce kwestią związaną z dynamicznym rozwojem motoryzacji są szybko rosnące społeczne koszty rozbudowy i funkcjonowania miast. Z tych też powodów pytanie: Dla kogo miasto? Dla ludzi czy samochodów? wydaje się kluczowe dla władz miejskich. Jest to pytanie, na które należy – i to szybko, konkretnie i odpowiedzialnie – odpowiedzieć. Jest to pytanie szczególnie trudne i kłopotliwe w warunkach polskich, gdzie samochód uważany jest za dobro szczególnie cenione, bardzo często zdobyte kosztem wielu wyrzeczeń, kiedy próby ograniczania ruchu i prędkości samochodów w mieście, tworzenia „ciągów pieszych”, powrotu do uławiających pokonywanie jezdni pieszym (zwłaszcza osobom niepełnosprawnym i z małymi dziećmi) przejść jednopoziomowych z sygnalizacją świetlną i przejść dla pieszych w ogóle, wyznaczania pasów ruchu dla rowerów i budowa dróg rowerowych, itp. spotykają się ze zdecydowanymi protestami posiadaczy samochodów. W ten sposób polskie miasta nie stają się, jak tego chcą niektórzy badacze i planiści, miastami dla ludzi, a dla samochodów, bowiem pod kątem potrzeb motoryzacji prowadzona jest polityka ich rozwoju i podejmowane są konkretne decyzje w tym zakresie (Sheller, Urry 2002, Urry 2004, *Car troubles...* 2009, Gehl 2010, Parysek, Mierzejewska 2013).

Celem niniejszego artykułu jest zestawienie ze sobą tendencji rozwoju polskich miast generowanych przez rozwój motoryzacji z koncepcjami kształtowania miast, w ramach których postuluje się ograniczenie tej tendencji.

Samochód i jego rola w rozwoju przestrzennym miast

Jak to już napisano, od wielu dziesiątków lat samochód odgrywa znaczącą, a być może najważniejszą rolę, zarówno w rozwoju przestrzennym, jak i w kształtowaniu

struktury przestrzenno-funkcjonalnej miast. Jako środek transportu umożliwia bowiem i ułatwia dość swobodne przemieszczanie się, pozwalając wygodnie dotrzeć do miejsc realizacji różnych celów, efektywnie zorganizować życie rodzinne i zawodowe, atrakcyjnie spędzić wolny czas, dojechać na miejsce wakacyjnego wypoczynku itp. W ten sposób poszerza sferę aktywności ludzkiej, zarówno w wymiarze przestrzennym, jak i czasowym, pozwalając poszczególnym osobom funkcjonować w zasadzie o każdej porze dnia, otwierając możliwości poruszania się w każdym kierunku. Będąc (zwłaszcza w Polsce) symbolem pozycji społecznej, prestiżu, dostatku, luksusu (marka samochodu), jest dobrem szczególnie cenionym przez rodaków, spośród których wielu nie wyobraża sobie życia bez samochodu (Parysek, Mierzejewska 2013). Jako środek przemieszczania się samochód jest jednocześnie symbolem wolności oraz niezależności (Sassen 1991). To ten właśnie pojazd mechaniczny w zasadniczym stopniu zmieniał, zmienia i prawdopodobnie będzie zmieniać układ przestrzenny oraz funkcjonowanie miast, a także kształtować mobilność mieszkańców, szczególnie w relacji miejsce zamieszkania – miejsca realizacji celów (Sheller, Urry 2002, Kronenberg, Bergier 2010). Tę istotną cechę życia społecznego, nie tylko mieszkańców miast, jaką jest postępująca mobilność, samochód przekształca w kombinację elastyczności i przymusu, pozwalając współczesne społeczeństwo miast cywilizacji euroatlantyckiej (choć nie tylko tego obszaru), nazwać „społeczeństwem obywatelskim samochodu” (Sheller, Urry 2002). To z tego m.in. powodu socjologowie poszukują odpowiedzi na pytanie, jak to się dzieje, że niemal nieustanne korzystanie z samochodu jest tak głęboko zakorzenione w życiu społecznym, iż uzależnienie od samochodu staje się coraz bardziej poważnym problemem współczesnego człowieka (Urry 2004, Newman, Kenworthy 1999). Jednocześnie jednak wiele osób, nie tylko nieposiadających samochodu, ale także włączonych w zarządzanie miastem i planowanie jego rozwoju, dostrzega w samochodzie źródło znaczących problemów funkcjonowania tej jednostki osadniczej. Wskazuje się przy tym na konkretne konsekwencje obecności samochodów czy ich nadmiaru w mieście – od pogorszenia warunków sanitarnych po utratę przez mieszkańców wolnego czasu, który można byłoby przeznaczyć na realizację różnych celów (Gehl 2010). Dynamiczny rozwój motoryzacji i kształtowanie pod kątem wzmagającego się ruchu kołowego układów przestrzenno-funkcjonalnych miast sprawiają, że coraz częściej i coraz odważniej formułowany jest pogląd o wykluczeniu we współczesnych miastach osób pieszych (Sheller, Urry 2002, Gehl 2010). To wykluczenie wprawdzie w sposób szczególny dotyczy osób starszych wiekiem, niepełnosprawnych, z małymi dziećmi, jednak w coraz większym stopniu zaczyna obejmować także osoby sprawne fizycznie. Jakby na przekór takim ocenom, może niezbyt wyraźnie i nie bezpośrednio, jednak wybrzmiewa sformułowana przez H.B. Reichowa kilkadziesiąt lat temu idea „miasta sprawiedliwego dla samochodów” (Zajac 2014). Nosicielami tej idei są posiadacze samochodów, którym wyraźnie przeszkadzają: brak budowy nowych ulic, ograniczenia prędkości, zakazy wjazdu do miasta, ciągi piesze w centrach, sygnalizatory i przejścia dla pieszych, ograniczenia parkowania, brak nowych parkingów, jednak przede wszystkim piesi i rowerzyści, a których postulaty chętnie przyjmują, w imię wsłuchiwanie się

w głosy mieszkańców, zarówno tzw. społecznicy, jak i władze miejskie funkcjonujące w klientcko-patronackim modelu sprawowania władzy.

Osoby zajmujące się problemami motoryzacji i konsekwencjami tego procesu zwracają uwagę na wzajemne relacje motoryzacji i mobilności mieszkańców przy wykorzystaniu samochodu (w języku angielskim: *automobility versus auto-mobility*) i na sprawczą rolę motoryzacji w tym względzie. Relacje te bada się przy uwzględnieniu takich problemów i procesów jak: (1) mobilność ludności (mobilność jako konieczność, dobro i prawo do przemieszczania się) i jej wpływ na rozwój transportu i ruch drogowy; (2) rozwój motoryzacji wraz z konsekwencjami tego procesu, także dla miast; (3) polityka transportowa władz różnych szczebli; (4) transport samochodowy w kontekście ekologii miejskiej, polityki przestrzennej oraz planowania rozwoju itp. Formułowane są także prognozy odnośnie do czasu nastania tzw. ery postsamochodowej lub nowych szans dla motoryzacji (*Car troubles...* 2009). Odnosząc się do relacji: postępująca mobilność – rozwój motoryzacji, podkreślić przede wszystkim należy współzależność obu tych zjawisk czy procesów. Warunkowana (poza innymi, także wspomnianymi w niniejszym artykule czynnikami) rozwojem przestrzennym miast czy wręcz wymuszana mobilność zachęca do kupna samochodu i coraz bardziej powszechnego używania tego środka transportu. Z drugiej strony, do kupna samochodu zachęca lobby motoryzacyjne, a także różnego rodzaju ułatwienia w nabyciu samochodu (kredyty, rynek wtórny, przywóz samochodów używanych z zagranicy, możliwość wliczenia kosztów nabycia i eksploatacji samochodu w koszty funkcjonowania firmy, obniżająca się relatywnie, w stosunku do innych wydatków, cena samochodu, dostępność tańszych modeli samochodów itp.). W tym kontekście, nie bez słuszności, motoryzacja traktowana jest jako jedna z cech globalizacji. Będąc w pewnym sensie samowytwarzającym się (*autopiovetic*) i samonapędzającym się procesem, prowadzi do nieliniowego wzrostu światowej produkcji samochodów, przyrostu liczby użytkowników tych pojazdów, budowy nowych dróg, stacji paliw, warsztatów naprawy, salonów sprzedaży itp. (Urry 2004). W opinii niektórych badaczy motoryzacja, mimo że wychodzi naprzeciw zapotrzebowaniu społecznemu, jest jednak, w gruncie rzeczy, procesem marnotrawnym, zarówno ze społecznego, jak i ekonomicznego punktu widzenia; jest pułapką, w którą wpadają społeczeństwa i władze miast, zagrożeniem zdrowia i życia ludności (wypadki drogowe) oraz czynnikiem zakłócającym równowagę w środowisku (Urry 2004, Dennis, Urry 2009). Paradoksem jest natomiast to, że ta sama motoryzacja jest jednocześnie czynnikiem rozwoju gospodarczego, postępu technicznego i modernizacji gospodarki, miejscem powstawania nowych, dość dobrze opłacanych stanowisk pracy, a także źródłem satysfakcji osobistej oraz wskazanych uprzednio swobody i wolności. Z tych choćby powodów wszelka walka z motoryzacją skazana jest na porażkę. Oznacza to, że celem działań władz miejskich powinna być nie tyle walka z tym zjawiskiem, co działania prowadzące do ograniczenia użycia samochodu w mieście, do zmniejszenia stopnia jego uciążliwości dla miast, do ograniczenia wpływu motoryzacji na rozwój miast oraz do rozwoju transportu publicznego i czynienia miast przyjaznymi dla osób poruszających się pieszo lub rowerem. Wyszczególnione powyżej kierunki działania

są, wobec oporu osób zmotoryzowanych, trudne, jednak możliwe do realizacji, a przy tym efektywne z ogólnospołecznego punktu widzenia.

Są prawdopodobnie jakieś granice poziomu motoryzacji mierzone liczbą samochodów, jaka przypada na 1000 mieszkańców, jednak, jak się wydaje, nie ma wiarygodnych szacunków w tym względzie, choćby z uwagi na wyraźne zróżnicowanie przedmiotu odniesienia (miast). W warunkach polskich faktem jest jednak to, że po drogach kraju porusza się ponad 20 mln różnego rodzaju samochodów i liczba ta z roku na rok systematycznie się zwiększa. Wskaźniki motoryzacji dla największych polskich miast osiągają najwyższe europejskie poziomy, czego nie uzasadniają ani dochody ludności, ani poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, ani zmiany struktury przestrzenno-funkcjonalnej miast (tabela 1). Wprawdzie najwyższy poziom motoryzacji wykazują największe miasta, gdzie i poziom rozwoju i wynagrodzenia są największe, to jednak brak wyraźnego związku między poziomem motoryzacji a wysokością wynagrodzeń, na co wskazuje współczynnik korelacji $r = 0,6368$ ($R^2 = 40,6\%$) dla 16 największych i najbardziej zmotoryzowanych miast Polski. Wśród branych pod uwagę miast są takie, w których poziom motoryzacji jest w zasadzie skorelowany z poziomem wynagrodzeń i są to: Poznań, Kraków, Łódź, Lublin i Kielce; takie, których poziom wynagrodzeń wskazywałby na możliwość osiągnięcia wyższego poziomu motoryzacji – Katowice, Warszawa, Gdańsk, Szczecin, Rzeszów oraz Białystok; oraz takie, w których poziom wynagrodzeń nie uzasadnia, oczywiście teoretycznie, wysokiego poziomu motoryzacji, do których należą: Wrocław, Opole, Bydgoszcz, a zwłaszcza Zielona Góra i Gorzów. Wydaje się, że w przypadku tej ostatniej grupy miast (z wyjątkiem Bydgoszczy) na poziom motoryzacji wpływa stosunkowo większa możliwość pozyskania taniego samochodu sprowadzonego z Niemiec lub tam kupionego (województwa zachodniej granicy kraju oraz województwo opolskie z największym odsetkiem ludności pochodzenia niemieckiego). Wśród 7 miast o najwyższym wskaźniku poziomu motoryzacji znajduje się 6 największych miast kraju oraz Opole, natomiast brakuje stosunkowo dużej ludnościowo Łodzi (tabela 1). Interesujące jest to, że zróżnicowanie poziomu motoryzacji zbioru 16 największych polskich miast jest mniejsze (współczynnik zmienności $Wz = 12,46\%$) od zróżnicowania poziomu wynagrodzeń ($Wz = 17,73\%$), co w pewien sposób dodatkowo potwierdza przeświadczenie o znaczącym wpływie na poziom motoryzacji czynników pozadochoodowych.

Z badań, jakie przeprowadzono w 2012 r. w Poznaniu, mieście o drugim po Warszawie najwyższym wskaźniku motoryzacji, wynika, że 49,1% ankietowanych osób posiada samochód (58,0% mężczyzn i 42,2% kobiet). Posiadaczami samochodów, co jest raczej zrozumiałe, są przede wszystkim osoby młodsze i w wieku średnim. Samochód używany jest przez mieszkańców Poznania w różnych sytuacjach i z różną częstotliwością. Codzienne jego użycie deklaruje 28,7% ankietowanych posiadaczy samochodu, kilka razy w tygodniu samochód wykorzystuje 22,3% badanych, a w weekend – 9,5%. Najczęściej jednak używany jest okazjonalnie czy sporadycznie, co deklaruje 39,4% posiadaczy tego pojazdu. Codziennie odbywają podróże samochodem osobowym przede wszystkim osoby aktywne zawodowo, podczas gdy w dni wolne od pracy korzystają z niego

Tabela 1

Poziom motoryzacji największych polskich miast w roku 2012

Miasto	Poziom motoryzacji (sam./1000 mieszk.)	Przeciętne wynagrodzenie (w zł/os.)	Przeciętne wynagrodzenie / poziom motoryzacji
Warszawa	580,0	4843	8,35
Poznań	554,3	4148	7,48
Opole	550,7	3505	6,36
Wrocław	540,5	3652	6,76
Katowice	539,7	5310	9,84
Gdańsk	508,6	4629	9,10
Kraków	503,2	3774	7,50
Bydgoszcz	486,1	3273	6,73
Zielona G.	473,5	3019	6,36
Gorzów Wlkp.	455,7	2959	6,49
Łódź	447,8	3380	7,55
Rzeszów	434,2	3691	8,50
Szczecin	433,9	3774	8,70
Lublin	425,0	3292	7,74
Kielce	417,6	3267	7,82
Białystok	354,7	3117	8,79

Źródło: Zestawienie i obliczenia własne na podstawie danych GUS.

głównie osoby najmłodsze i najstarsze. Płyne z tego wniosek, że samochód używany jest przede wszystkim jako środek dojazdu do pracy oraz w celu załatwienia różnych innych ważnych spraw (Parysek, Mierzejewska 2013). Deklarowana przez respondentów wspomnianych badań częstotliwość użytkowania samochodu oraz wypełnienie samochodu pasażerami podczas odbywanej podróży są jednak inne od obserwowanych. Poranne i popołudniowe korki komunikacyjne, zatłoczone ulice, wypełnione parkingi oraz samochody parkujące gdzie się tylko da pozwalają przypuszczać, że samochód jako środek dojazdu do pracy wykorzystywany jest przez większy niż liczący 28,7% odsetek posiadaczy samochodów. Jednocześnie prowadzona na bieżąco, aczkolwiek okazjonalnie, obserwacja liczby osób podróżujących samochodem, zwłaszcza w porze porannej i popołudniowej, pozwala sformułować wniosek, że w zdecydowanej większości pojazdów (ok. 70%) podróż odbywa wtedy pojedyncza osoba (Parysek, Mierzejewska 2013). Wszystko to wskazuje na szczególnie silny związek posiadaczy samochodów ze swoim wymarzonym dobrem, co zapewne jest charakterystyczne nie tylko dla mieszkańców Poznania. Analizując częstotliwość wykorzystania samochodu, należy jednak mieć na uwadze i to, że jest zapewne pewien związek pomiędzy poziomem rozwoju oraz funkcjonalnością i jakością publicznego transportu miejskiego oraz poziomem świadomości ekologicznej a stopniem wykorzystania samochodu. Sieć i funkcjonowanie

publicznego transportu sprawiają, że w takich miastach jak: Berlin, Wiedeń, Londyn czy Paryż samochód nie jest szczególnie popularnym środkiem poruszania się po mieście. W miastach krajów skandynawskich o coraz bardziej powszechnym poruszaniu się pieszo i rowerem decyduje natomiast, obok rozwoju sieci transportu publicznego, także wysoki poziom świadomości ekologicznej. Wykorzystanie samochodu w miastach zachodnioeuropejskich regulują ponadto, jak się wydaje, względy ekonomiczne (opłaty za wjazd do centrum, wysokie ceny parkingów, konieczność przesiadki z samochodu na transport publiczny itp.), które w przypadku miast polskich nie mają zbyt dużego znaczenia, nawet przy relatywnie niższych, w stosunku do państw zachodnioeuropejskich, zarobkach. Wydaje się, że zbyt mało jest decyzji władz polskich miast zniechęcających mieszkańców do użycia samochodu.

Motoryzacja a rozwój i przekształcenia przestrzenne miast

Stosunkowo duża łatwość poruszania się po mieście, jaką daje samochód, spowodowała oddalenie się od siebie miejsc zamieszkania ludności i miejsc realizacji celów, przede wszystkim miejsc pracy. Przy tej okazji w mobilności zmieniło się postrzeganie odległości, zarówno liniowej, jak i czasowej i ekonomicznej. Możliwość szybkiego dojazdu samochodem z miejsca zamieszkania do miejsca realizacji celów sprawia, że na znaczeniu zyskała odległość czasowa, która jest podstawowym kryterium wyboru sposobu przemieszczania się. Wygoda, jaką zapewnia samochód, powoduje zaś to, że koszt pokonywania odległości nie ma zbyt dużego znaczenia. To dzięki samochodowi ludzie decydują się na wybór zewnętrznie w stosunku do centrum miast położonych miejsc zamieszkania, o którym decyduje indywidualnie prowadzony rachunek kosztów i korzyści mierzony nie tylko w złotówkach. Przy wyborze peryferyjnie położonego miejsca zamieszkania wprawdzie zwiększają się niektóre składniki kosztów funkcjonowania gospodarstwa domowego, takie jak: zakup samochodu (nie zawsze tylko jednego) i koszty jego eksploatacji, koszty parkowania w miejscach realizacji celów, koszty zabezpieczenia miejsca zamieszkania (alarm, pomoc domowa), utrata wolnego czasu związanego z podróżą samochodem, przebywanie i konieczność zaspokojenia niektórych potrzeb poza miejscem zamieszkania itp., jednak pojawiają się także korzyści jak: większa niż w mieście i budownictwie miejskim możliwość wyboru miejsca zamieszkania, poczucie własności i niezależności mieszkaniowej (własne mieszkanie, najczęściej domek jednorodzinny), większa powierzchnia zamieszkania, powierzchnie pomocnicze (garaż, taras, skrytki), ogródek, większy stopień prywatności, obcowanie z przyrodą, także poczucie zamożności. Nie bez znaczenia są też niższe podatki, koszty korzystania z infrastruktury komunalnej, niższe ceny zakupu artykułów powszechnego użytku, lepszy dostęp do żywności ekologicznej, niższe koszty pomocy domowej i opieki nad dziećmi itp. Przewaga indywidualnie określanych korzyści nad kosztami jest z jednej strony przyczyną wyboru jako miejsca zamieszkania obszarów odległych od centrum miasta, a z drugiej strony wskazówką dla deweloperów budownictwa miesz-

kaniowego odnośnie do wyboru miejsc realizacji inwestycji. Tego rodzaju postawom sprzyja samochód.

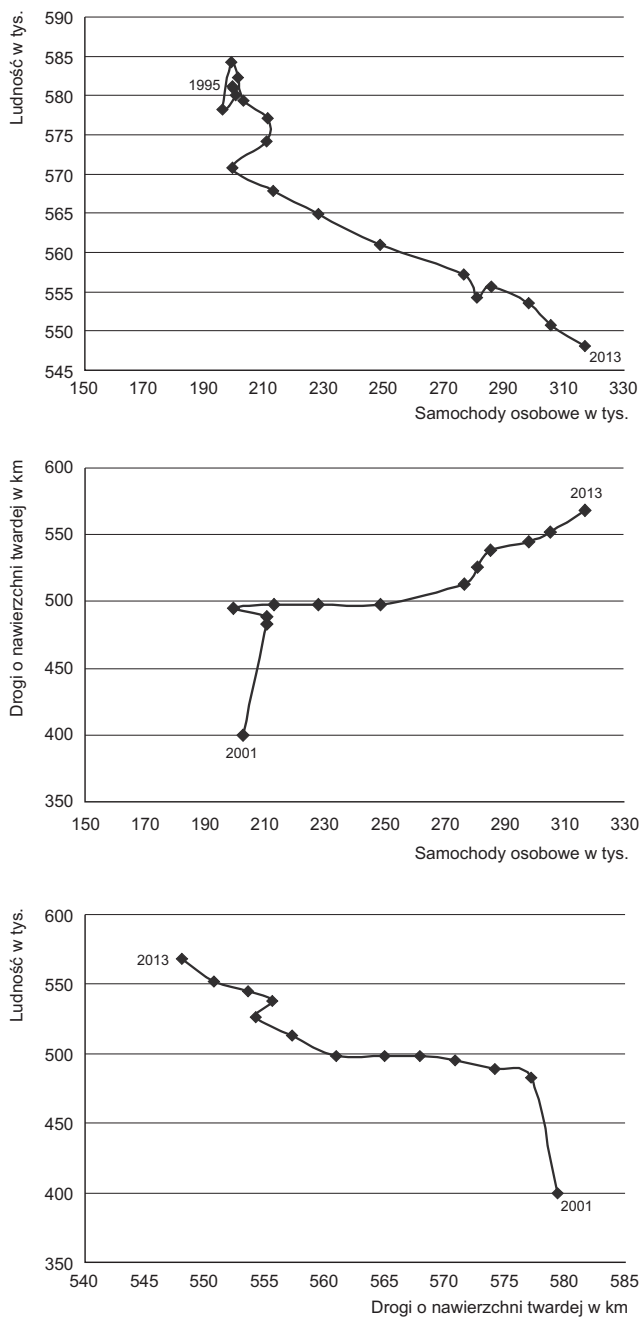
Samochód jako czynnik rozwoju przestrzennego miast oraz zmian w ich strukturze przestrzennej staje się jednocześnie przyczyną wzrostu kosztów funkcjonowania miasta oraz problemów, z jakimi muszą się borykać i piesi, i władze miejskie. Rachunek ekonomiczny podmiotów podejmujących decyzje przestrzenne oraz samochód pozwalający dobrze funkcjonować w wybranym miejscu są przyczyną zagospodarowywania coraz to nowszych obszarów peryferyjnie położonych względem centrum miasta. Jest wielu beneficjentów tego rodzaju kalkulacji: inwestorzy sfery handlu i usług (centra handlowe, hurtownie, centra logistyczne, urządzenia sportowo-rekreacyjne), produkcji przemysłowej, mieszkalnictwa (deweloperzy), właściciele nieruchomości gruntowych, potencjalni mieszkańcy, a także konsorcja projektowo-budowlane oraz różnej maści spekulanci. Są to jednak tzw. korzyści indywidualne, których uzyskanie pociąga za sobą powstanie różnej kategorii kosztów ogólnospołecznych o wymiarze niekiedy trudnym do jednoznacznego określenia, które w ostateczności ponosić muszą i władze miejskie, i mieszkańcy miasta. Niektóre z tych kategorii kosztów ogólnospołecznych oraz korzyści indywidualnych zostały zapisane w tabeli 2, jakkolwiek koszty nie zawsze mają wymiar bezpośrednio finansowy (są trudne do oszacowania lub nie są wyrażone w złotychkach). Konsekwencją takich działań są zmiany struktury użytkowania ziemi w mieście prowadzące bezpośrednio lub pośrednio do zmian jego układu przestrzennofunkcjonalnego, na co już zwracano uwagę w niniejszym opracowaniu i na co wskazują także informacje zawarte w tabeli 2. W takiej sytuacji rodzi się pytanie i o kierunki

Tabela 2

Koszty ogólnospołeczne i korzyści indywidualne postępującej motoryzacji w miastach polskich (wykorzystania samochodu)

Koszty ogólnospołeczne	Korzyści indywidualne
Rozlewanie się obszaru zabudowy miejskiej wraz z konsekwencjami	Ułatwienie i usprawnienie mobilności
Utrata terenów wolnych, w tym użytkowanych rolniczo	Możliwość zamieszkania w oddaleniu od miejsc realizacji celów
Zawłaszczanie i uszczuplanie przestrzeni publicznych	Usprawnienie funkcjonowania rodziny i gospodarstwa domowego
Koszty budowy nowych dróg i parkingów	Uniezależnienie mobilności od komunikacji publicznej i warunków pogodowych
Koszty budowy nowych sieci infrastruktury technicznej	Wygoda i bezpieczeństwo osobiste
Koszty budowy i organizacji nowych linii komunikacji publicznej	Możliwość przemieszczania się w każde miejsce i o każdej porze
Wypadki w ruchu drogowym i ich konsekwencje	Poszerzenie obszaru aktywności i miejsc realizacji celów
Zanieczyszczenie powietrza i hałas	Podniesienie poziomu prestiżu i osobistej satysfakcji, poszerzenie sfery wolności
Straty wynikające z zakłóceń w ruchu drogowym	

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 1. Relacje: liczba mieszkańców – liczba samochodów – długość dróg w Poznaniu w latach 1995 (2001)–2013

Źródło: Opracowanie własne.

rozwoju przestrzennego, i o model przestrzenno-funkcjonalny miasta w warunkach postępującej motoryzacji. Innymi słowy – chodzi o odpowiedź na pytanie postawione w tytule niniejszego opracowania, przy pełnej świadomości faktu, że samochodami przemieszczają się ludzie. W pojęciu „ludzie” mieszczą się przede wszystkim mieszkańcy miasta, z którymi wiązać jednak należy także środowisko, w którym żyją i pracują.

Dla władz miejskich każdy przysłowiowy „nowy samochód” oznacza nowe wyzwania w zakresie modernizacji i przebudowy układu komunikacyjnego, projektowania i budowy nowych dróg, organizacji ruchu, budowy parkingów, a także funkcjonowania służb porządku publicznego oraz służb ratowniczych i medycznych. Przyrost liczby samochodów pociąga za sobą także nowe lokalizacje stacji paliw, stacji obsługi i warsztatów naprawczych, salonów sprzedaży, dla których należy znaleźć odpowiednie miejsca, najlepiej przy głównych drogach. Jest oczywiście wiele innych problemów, które generuje w mieście samochód – w opinii wielu mieszkańców miast dobrodziejstwo, z którego należy korzystać, kiedy tylko się da i jak się da (nadużywanie samochodu).

Poziom zmotoryzowania mieszkańców polskich miast systematycznie wzrasta przyjmując w wymiarze miast europejskich, jak to już napisano, najwyższe wartości (tabela 2). Dzieje się tak w sytuacji, kiedy liczba mieszkańców miast systematycznie maleje na skutek małego przyrostu naturalnego (jeśli w ogóle mamy do czynienia z przyrostem) oraz odpływu mieszkańców do strefy podmiejskiej. Rośnie jednak nie tylko liczba zarejestrowanych samochodów, ale także przyrasta długość utwardzonych dróg miejskich. Przykładowo w latach 2001–2013 liczba mieszkańców Poznania zmniejszyła się z 579,3 tys. do 548,0 tys., podczas gdy w tym samym okresie liczba zarejestrowanych samochodów wzrosła z 202,8 tys. do 316,8 tys., a długość dróg miejskich z 1106 km do 1407 km. Zmienność relacji: liczba mieszkańców – liczba zarejestrowanych samochodów – długość utwardzonych dróg miejskich w Poznaniu w latach 2001–2013 przedstawiona została na rysunku 1. Z danych można wyprowadzić taki wniosek, że nie liczba mieszkańców, a liczba samochodów wpływa na zmiany w układzie drogowym miasta. Potwierdza się zatem znana hipoteza, w myśl której więcej dróg oznacza więcej (i to znacznie) samochodów.

Idee, koncepcje i modele rozwoju miast

Opisana powyżej rola samochodu jako sprawczego czynnika rozwoju i przekształceń przestrzenno-strukturalnych miast przyczyniła się, jak się wydaje, do powstania i rozwoju idei kształtowania „miasta dla ludzi”, wyrażanej w różnych koncepcjach i modelach zagospodarowania przestrzennego.

Bez popełnienia większego błędu można przyjąć, że idei tworzenia miasta dla ludzi, jeszcze wtedy, kiedy nie było samochodów, doszukiwać się można w koncepcji miasta-ogrodu E. Howarda. Wprawdzie miasto-ogród przeznaczone dla 32 tys. mieszkańców miało być samodzielną jednostką osadniczą, jednak w istocie rzeczy chodziło o kształtowanie satelitarnych sieci takich miast, otaczających większy ośrodek miejski. Takie

miasto miało zapewniać mieszkańcom życie w zdrowiu i harmonii, o co chodzi także zapewne i dziś (Jałowiecki 1972, Jałowiecki, Szczepański 2002). Biorąc pod uwagę zwarty, zabudowany obszar miasta o powierzchni 400 ha oraz 2000 ha terenów zieleni, taką jednostkę uznać można za miasto dla pieszych. Zwarta, koncentryczna zabudowa na planie koła powinna się zamknąć w promieniu ok. 1,1 do 1,2 km, a całe miasto wraz ze strefą zewnętrzną w promieniu 2,7 km, co oznacza możliwość realizacji różnych celów idąc pieszo lub poruszając się rowerem. Mimo przytaczania w literaturze licznych przykładów „miast-ogrodów” oryginalny pomysł Howarda prawdopodobnie nigdzie nie został i nie zostanie zrealizowany, jakkolwiek idea kształtowania „miasta dla ludzi” jest w tym projekcie niewątpliwie obecna.

Dla rozważań na temat ograniczenia liczby i stopnia wykorzystania samochodów w mieście ważniejsze jednak będą bardziej aktualne idee, koncepcje i modele struktur przestrzenno-funkcjonalnych miast oraz założenia pożądanych kierunków polityki miejskiej, prowadzące do realizacji wyżej zapisanego celu.

Jedną z koncepcji urbanistycznych, której celem jest przeciwdziałanie dotychczasowym trendom rozwoju miast oraz toczącej się suburbanizacji, generowanej przez postępującą motoryzację, jest *smart growth*. Autorów tej koncepcji niepokoją: wzrastający stopień skażenia środowiska i marnotrawienia jego zasobów, rosnące koszty budowy i funkcjonowania infrastruktury miejskiej oraz pogarszające się warunki życia (Downs 2001, Filion 2000, 2003). Nie trzeba mieć wyjątkowej wyobraźni, aby wśród przyczyn opisanego stanu rzeczy widzieć samochód i jego wykorzystanie. Wprowadzenie w życie koncepcji *smart growth* miałyby zmodyfikować współczesny proces urbanizacji w kierunku oszczędnego wykorzystania terenu, bardziej zwartej zabudowy, poprawy stopnia dostępności pieszej głównych miejsc realizacji celów, a także, co jest ważne w nawiązaniu do idei niniejszego artykułu, ograniczenia użycia samochodu oraz preferencji transportu zbiorowego i poruszania się pieszo lub rowerem. Autorzy i zwolennicy tej koncepcji często odwołują się do 10 pryncypiów *smart growth*, które wyznaczają pożądane kierunki działania (Downs 2001, Filion 2000, 2003). Choć różni autorzy prezentują w szczegółach swój indywidualny punkt widzenia, to jednak główna idea, przeciwdziałanie rozrostowi miast, pozostaje w *smart growth* zawsze ta sama (Filion 2003, Downs 2001, Dale 2003, Bourne 2001, Braun 2006, Braun, Scott 2004, Parysek 2008a, 2008b, 2012).

Pewne podobieństwo do *smart growth* wykazują założenia nowego urbanizmu, który jest bardziej nowym nurtem planowania urbanistycznego niżli ideą czy koncepcją zabudowy miast. Ma bowiem, w porównaniu ze *smart growth*, bardziej praktyczny sens (Parysek 2008b, 2012). Stosowanie zasad względnie założeń nowego urbanizmu ma przede wszystkim doprowadzić do utworzenia nowych struktur urbanistycznych: dostępnych dla pieszych (z różnorodną zabudową, w tym mieszkaniową), ze zróżnicowaniem funkcjonalnym obszaru, dużą ofertą miejsc pracy, otwartymi przestrzeniami, właściwą dla funkcji budynku, nowoczesną architekturą oraz zbilansowaniem w jednostkach urbanistycznych zasobów mieszkaniowych oraz miejsc pracy. Tworzenie takich jednostek urbanistycznych ma przynieść, obok innych korzyści ważnych z punktu

widzenia niniejszych rozważań: zmniejszenie czasu spędzanego w środkach transportu, zahamowanie procesu suburbanizacji oraz uczynienie ulic bardziej bezpiecznymi (Duany, Plater-Zyberk, Speck 2001, Duany, Plater-Zyberk, Alminana 2003, Parysek 2008b). W nowym urbanizmie wyraźnie podkreśla się potrzebę tworzenia jednostek urbanistycznych tzw. „ludzkiej skali wielkości”, będących zrównoważonym środowiskiem życia. Jako szczególnie ważna w tym względzie rysuje się potrzeba ponownego przemyślenia: sensu rozwoju budownictwa jednorodzinnego na obszarach oddalonych od centrum miast, pochłaniającego znaczne powierzchnie terenu, coraz większego uzależnienia człowieka i funkcjonowania gospodarstw domowych od samochodu oraz odseparowania miejsc zamieszkania od centralnych części miasta i miejsc realizacji celów (Jacobs 1992, Duany, Plater-Zyberk, Speck 2001, Parysek 2012). Wnikając w szczególności założeń nowego urbanizmu, można dojść do wniosku, że ich uwzględnienie doprowadzi do powstawania zwartych jednostek osadniczych przyjaznych dla pieszych i rowerzystów.

Do ograniczenia wielkości obszarów zabudowy miejskiej, także sprzyjającej tworzeniu miast przyjaznych dla osób pieszych przy zmniejszeniu wykorzystania samochodu, prowadzi również wprowadzanie do działalności planistycznej idei wielofunkcyjnego, intensywnego użytkowania ziemi (MILU – *Multifunctional Intensive Land Use*). Zakłada się, że realizacja tej idei powinna zostać poprzedzona ponownym przemyśleniem przyjmowanych modeli przestrzenno-strukturalnych miast, zwłaszcza tych, które wymuszają mobilność mieszkańców, prowadzącą z jednej strony do nadużywania prywatnych samochodów, a z drugiej do konieczności organizacji kosztownego transportu publicznego. Idea intensywnego i wielofunkcyjnego użytkowania terenu w miastach zrodziła się z poszukiwań sposobów rozwiązania dwóch ważkich problemów, tj. suburbanizacji oraz dysfunkcjonalności miast i ich stref podmiejskich (MILU... 2007, Mierzejewska 2009b, Parysek 2008b, 2012).

Przedmiotem zainteresowania polityków i urbanistów jest pojawiająca się od dawna idea tworzenia „miasta dla ludzi”, lansowana przez J. Gehla, ale wcześniej także i przez innych autorów (Gehl 2010, 2011, Gehl, Gemzoe 2004, Jacobs 1961, Low 2007, Newman 2007). Zgodnie z wyobrażeniami autora tej idei czy koncepcji (Gehla) oraz z doświadczeniami w jej realizacji „miasto dla ludzi” jest jednostką osadniczą: (1) tętniącą życiem, (2) bezpieczną, (3) zrównoważoną i (4) zdrową. Życie w mieście czy też żywotność miasta zapewniają jego mieszkańcy poruszający się pieszo względnie rowerami oraz przebywający w różnego rodzaju licznych przestrzeniach publicznych, co gwarantuje organizacja i struktura przestrzenno-funkcjonalna miasta. Bezpieczeństwo mieszkańców zapewniają: spójna struktura wewnętrzna oraz wielofunkcyjny charakter jej składowych, dość zwarta zabudowa, krótkie odległości miejsc zamieszkania od miejsc realizacji celów (i odwrotnie), obecność i aktywność mieszkańców (także gości) na ulicach i w innych przestrzeniach publicznych („wiele oczu spogląda na miasto”), a także oświetlenie miasta. Zróżnicowana struktura przestrzenna miasta i wielofunkcyjność składowych tej struktury, wiele różnego rodzaju przestrzeni publicznych, miejski system transportu publicznego, osoby poruszające się pieszo i rowerami zapewniają zaś

tw. zieloną mobilność, która jest według Gehla jedną z cech miast zrównoważonych. Ograniczenie ruchu samochodów, który jest głównym składnikiem zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu ulicznego, sprawia, że środowisko miasta jest, ze względów zdrowotnych, coraz bardziej przyjazne dla mieszkańców (Gehl 2010). Choć autor podaje wiele przykładów realizacji tej idei w miastach na niemal wszystkich kontynentach świata, to jednak „szczególne umiłowanie samochodu” przez mieszkańców miast polskich sprawi, że zaistnienie polskich „miast dla ludzi” będzie co najwyżej obiecującą perspektywą o bliżej nieokreślonym horyzoncie czasowym. Jak dotąd miasta polskie są przede wszystkim dla ludzi podróżujących samochodami.

Jest zapewne wiele innych idei, koncepcji czy modeli, których założenia bezpośrednio lub pośrednio odnoszone są do ograniczenia wykorzystania samochodów w mieście.

Polityka miejska i planowanie rozwoju miast

Model współczesnego miasta zarysowany w Nowej Karcie Ateńskiej także stanowi propozycję, która pośrednio prowadzi do ograniczenia mobilności mieszkańców miast, a tym samym do ograniczenia wykorzystania samochodu. Chodzi bowiem o miasto spójne, charakteryzowane przez spójność społeczną, ekonomiczną, środowiskową i przestrzenną. W nowoczesnym mieście spójnym, zgodnie z zapisem Karty, powinny być wykorzystywane nowe technologie, umożliwiające szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie osób (także towarów oraz informacji) oraz pozwalające ograniczać potrzeby korzystania z prywatnych samochodów. Sprzyjać temu powinien rozwój systemów komunikacji publicznej integrujących różne środki transportu. Planując zaś zabudowę, trzeba będzie zadbać o jej spójny charakter oraz o wysoką jakość życia w mieście (Mierzejewska 2009a, 2009b, 2011).

W podobnym kierunku prowadzi, jak się wydaje, polityka miejska Unii Europejskiej, będąca jednym z priorytetów działań tej organizacji. Podstawą sformułowania unijnej polityki miejskiej było uświadomienie sobie faktu, że współczesne miasta, jako miejsca koncentracji ludności, podmiotów gospodarczych, infrastruktury komunalnej i majątku trwałego, choć ponoszą globalną odpowiedzialność za rozwój społeczno-gospodarczy współczesnego świata, to jednak jednocześnie najbardziej dotkliwie doświadczają problemów: demograficznych, społecznych, środowiskowych, mieszkaniowych i innych. W takiej sytuacji nie zawsze mogą być generatorami rozwoju społeczno-gospodarczego, a tym samym włączyć się w realizację Strategii lizbońskiej. Potrzebna jest zatem zintegrowana polityka miejska, czyli polityka rozwiązywania problemów, przewyższająca trudności i rozwoju współczesnych miast (Karta lipska, Zielona Karta Spójności Terytorialnej, Parysek 2009, 2010a, 2010b, 2010c, 2011). Wychodząc z takiego punktu widzenia, Unia Europejska zaleca opracowanie i realizację zintegrowanych programów rozwoju miast jako całości. W dokumentach unijnych znaleźć można dwa podstawowe cele, które powinna zrealizować polityka miejska, a mianowicie: (1) przyjęcie jako podstawy działania modelu zintegrowanego rozwoju miast, uwzględniającego jedno-

czeń: rozwój gospodarczy, społeczny, problematykę ekologiczną, a także rozwój przestrzenny oraz (2) poświęcenie szczególnej uwagi obszarom problemowym miast.

Kształtowaniu miasta dla ludzi powinno także sprzyjać wprowadzanie do praktyki planistycznej *urban design*, będącego subdyscypliną planowania urbanistycznego (urbanistyki) albo, jak się to często podkreśla, nowym podejściem do planowania rozwoju miast. Podejściem, w którym na plan pierwszy wysuwa się aranżowanie dobrze się prezentujących i funkcjonalnych miast. Ten kierunek szeroko pojętej urbanistyki w sposób szczególnie koncentruje się na projektowaniu zagospodarowania przestrzeni publicznych miast takich jak: ulice, place, parki, ogrody, zieleńce, lasy miejskie, nadbrzeża rzeczne i morskie (*water fronts*), tereny sportowe itp. Jest do pewnego stopnia interdyscyplinarną dziedziną nauki i działań praktycznych, obejmującą architekturę, gospodarkę przestrzenną, planowanie urbanistyczne, geografę, planowanie krajobrazowe, kształtowanie środowiska i systemów transportowych, ekologię miast, zarządzanie oraz ekonomikę miejską. Jako działalność praktyczna ma tworzyć takie budynki, zespoły budynków, kwartały zabudowy miejskiej, zwłaszcza zaś przestrzenie publiczne, w których ludzie chcieliby mieszkać, żyć, pracować i bawić się (Lynch 1960, Barnett 1982, *Urban design...* 2007, *The urban design...* 2007, Modrzewski 2012). Realizując ten cel, *urban design* w sposób szczególnie podejmuje problematykę: (1) budynków, zwłaszcza ich lokalizacji, sąsiedztwa, wielkości, kształtu, estetyki, funkcji i wywoływanych przez nie emocji; (2) przestrzeni publicznych będących „miejscami życia”, spotkań i działań mieszkańców, a także osób przyjezdnych; (3) ulic jako szkieletu tkanki urbanistycznej miasta, pełniących wiele różnych funkcji (mieszaniowa, komunikacyjna, handlowa, spotkań, rekreacyjna, kulturowa itp.) oraz organizujących przestrzennie miasto; (4) miejskich systemów komunikacyjnych, ich organizacji, struktury, funkcjonowania, dostępności, komplementarności, jakości obsługi, kosztów funkcjonowania itp.; (5) rewitalizacji zdegradowanych i dysfunkcyjnych obszarów miejskich; (6) krajobrazu miejskiego, jego elementów i ich piękna oraz unikatowości; (7) kosztów funkcjonowania miasta (ekonomika miejska), zwłaszcza rozwoju sieci infrastruktury, usług publicznych oraz innych kosztów mających miejsce w mieście, w tym społecznych kosztów występowania zjawisk i procesów patologicznych. Uwzględnienie tej problematyki w planowaniu zagospodarowania miast może uczynić miasto bardziej przyjaznym dla ludzi, w tym także ograniczyć użytkowanie samochodów oraz podnieść rangę transportu publicznego.

Nie bez znaczenia dla przyszłości miast i warunków życia w nich może być także upowszechnianie się nowego modelu sprawowania władzy, tj. *urban governance*. *Urban governance* jest najczęściej definiowane jako suma działań jednostek oraz instytucji publicznych i prywatnych podejmowanych i prowadzonych dla realizacji wspólnych celów rozwojowych w mieście. Działania te składają się na proces ciągły, w efekcie którego poprzez rozwiązywanie konfliktów i dokonywanie wzajemnych uzgodnień realizowane są określone cele. Współcześnie pojmowany *governance* jest procesem społecznym. Obejmuje zbiór wartości, norm, procesów i instytucji, przy których wykorzystaniu społeczności lokalne organizują rozwój oraz rozwiązują konflikty. Jest więc

niejako także pewnego rodzaju paradygmatem postępowania (działalności), najczęściej związanym z zarządzaniem miastem i jego rozwojem społeczno-gospodarczym (*urban governance*). W proces ten uwikłane są zazwyczaj: państwo, władze samorządowe różnych szczebli, przede wszystkim lokalnego, społeczności lokalne oraz podmioty gospodarcze, które artykułując swoje interesy, przy respektowaniu prawa i swoich zobowiązań, dążą w miejscu prowadzonej działalności do uzyskania określonego konsensusu. Taki model sprawowania władzy jest ważny i z tego powodu, że może ograniczyć niekorzystny z ogólnospołecznego punktu widzenia proces suburbanizacji generowany w znacznym stopniu przez sprzeczności interesów władz samorządowych, jednostek (ludzkich), społeczności lokalnych, właścicieli nieruchomości oraz podmiotów gospodarczych. Przyhamowanie dynamiki suburbanizacji oznaczać będzie, obok innych korzyści, także ograniczenie mobilności mieszkańców i wykorzystania samochodu, choć często nie jest to w przyjmowanych modelach tego procesu wyraźnie artykułowane. *Urban governance* wiązany jest najczęściej z tworzeniem polityki rozwoju, planowaniem rozwoju oraz jego koordynacją (Jessop 1997, Rhodes 1997). Szczególny charakter struktury organizacyjnej *governance* wynika z przeświadczenia, że koordynacja planowania rozwoju złożonego systemu społecznego, jakim jest miasto, i sterowanie jego rozwojem nie mogą być jedynie domeną władz miejskich, ale także wielu innych podmiotów reprezentujących społeczeństwo (Goodwin, Painter 1996, Jessop 1997, Rhodes 1997, Amin, Hausner 1997). Oczywiście struktury władzy odgrywają w *urban governance* znaczącą rolę. Musi to być jednak władza: (1) legitymizowana, (2) odpowiedzialna, (3) służebna względem społeczności lokalnej oraz (4) przestrzegająca praw publicznych i praw jednostki (Amin, Hausner 1997, Jessop 1997, Rhodes 1997, Goodwin, Painter 1996, Eckard 2007, Parysek 2007, Toelle 2007, Toussaint, Vareilles 2007).

Wydaje się, że ta sama idea, która przyświecała powstaniu, w istocie rzeczy, paradygmatu *urban governance*, legła u podstaw tworzenia nowszych teoretycznych koncepcji planowania, przywiązujących szczególną wagę do interesu ogólnospołecznego (*public interest*) oraz uwzględniających szeroki zakres partycypacji społecznej w procesie planowania, takich jak: *communicative planning*, *collaborative planning* oraz *reflexivity planning* (por. Healey 1992, 1997, Campbell, Marshall 2002, Howe, Langdon 2002, Alexander 2002).

Zakończenie

Wszystko wskazuje na to, że procesu motoryzacji nie uda się, zwłaszcza w miastach polskich, zatrzymać, o czym decyduje wiele podanych w niniejszym opracowaniu powodów. Można jednak, w trosce o racjonalny wymiar kosztów społecznych funkcjonowania i rozwoju miasta oraz o jakość środowiska miejskiego i sensowne wykorzystanie zasobów terenu, ograniczać wykorzystanie samochodu. Będzie to jednak możliwe jedynie wtedy, kiedy nastąpi zbieżność działań władz miejskich oraz postaw i zachowań przestrzennych mieszkańców. Działań prowadzących do efektów, którymi są:

mniejsza mobilność mieszkańców, mniej częste użycie samochodu oraz zmniejszenie rozmiarów i dynamiki rozwoju przestrzennego miasta, może być oczywiście wiele, a ich wykorzystanie zależne będzie od chęci i możliwości władz miejskich. Podstawowymi zadaniami będą jednak, jak się wydaje: (1) wprowadzenie do praktyki planistycznej nowych idei, koncepcji i modeli rozwoju miast prowadzących do budowy „miasta dla ludzi”; (2) przyjęcie takich zasad prowadzenia polityki przestrzennej, która doprowadzi do ograniczenia suburbanizacji; a także (3) zorganizowanie i rozwój taniego dla korzystających, dostępnego przestrzennie, sprawnego, funkcjonalnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego. Innego rodzaju działaniami mogącymi doprowadzić do zmniejszenia częstotliwości i zakresu użycia samochodu powinny być takie, które będą zniechęcać mieszkańców do nadmiernie częstego siadania za kierownicą. Istnieje wiele możliwości w tym zakresie, np. tworzenie ciągów ulic dla pieszych, stref uspokojonego ruchu oraz ograniczonego parkowania, ograniczanie prędkości samochodów, budowa jednopoziomowych skrzyżowań z sygnalizacją świetlną preferującą pieszych, ograniczenie liczby miejsc parkingowych oraz wysoki koszt parkowania w mieście, wprowadzenie opłat za wjazd do centrum miasta i in. Można także wprowadzić udogodnienia dla samochodów, którymi podróżuje większa liczba osób. Nie bez znaczenia w tym zakresie jest także popularyzacja użycia roweru jako środka przemieszczania się oraz zachęcanie do poruszania się pieszo. A że w wielu miastach sprawdza się prawidłowość: „mniej dróg to mniej samochodów w mieście”, przeto warto rozważyć i to rozwiązanie. Ograniczeniu użycia samochodu sprzyjać będzie podniesienie na wyższy poziom świadomości ekologicznej, popularyzacja prozdrowotnych zachowań mieszkańców, organizacja „dni bez samochodu” a także stosowanie promocyjnych opłat za korzystanie z publicznego transportu dla osób pozostawiających swój samochód na tzw. parkingach buforowych. Bez tego rodzaju i podobnych działań postawione w tytule niniejszego opracowania pytanie pozostanie długo jeszcze aktualne dla władz wielu polskich miast. W warunkach polskich podstawowym czynnikiem zmian wydaje się przede wszystkim zmiana mentalności posiadaczy samochodów, która pozwoli dostrzec i uwierzyć, że są jeszcze inne niżli samochód sposoby przemieszczania się po mieście. Ten wspaniały wynalazek ludzkości nie może być powodem chorobliwego uzależnienia, a tworzenie „miast dla ludzi” jest możliwe, a nawet konieczne i uzasadnione (Parysek, Mierzejewska 2014).

Bibliografia

- Alexander E.R., 2002, *The public interest in planning: from legitimation to substantive plan evaluation*, „Planning Theory” 1/3.
- Amin A., Hausner J., 1997, *Interactive governance and social complexity*, [w:] *Beyond market and hierarchy: Interactive governance and social complexity*, eds. A. Amin, J. Hausner, Edward Elgar Publ., Cheltenham.
- Barnett J., 1982, *An introduction to urban design*, Harper & Row, New York.
- Berg L. van den, Drewett R., Klaassen L., Rossi A., Vijverberg C.H.T., 1982, *Urban Europe. Vol. 1: A study of growth and decline*, Pergamon Press, Oxford.

- Bourne L., 2001, *The urban sprawl debate. Myths, realities and hidden agenda*, "Plan Canada" 41(4).
- Braun G., 2006, *Smart growth. The end of a good idea*, [w:] *Cities in global perspective: Diversity and transition*, eds. Y. Murayama, G. Du, Rikkyo University, Tokyo.
- Braun G., Scott J., 2004, *News from the urban front: dressing social innovation in urban and regional management*, [w:] *Cities in transition*, eds. M. Pak, D. Rebernik, Department of Geography. Faculty of Arts, Ljubljana. University of Ljubljana Dela 21.
- Campbell H., Marshall R., 2002, *Utilitarianism's bad breath? A re-evaluation of the public interest justification for planning*, "Planning Theory" 1/2.
- Car troubles. Critical studies of Automobility and Auto-Mobility*, 2009, eds. J. Conley, A.T. McLaren, Ashgate, Burlington.
- Dale G.C., 2003, *Smart growth*, "Planning Commissioners Journal" 50.
- Dennis K., Urry J., 2009, *Post-car mobilities*, [w:] *Car troubles. Critical studies of automobility and auto-mobility*, eds. J. Conley, A.T. Mc Laren, Ashgate, Burlington.
- Downs A., 2001, *What does smart growth really mean?*, "Planning" 64(4).
- Duany A., Plater-Zyberk E., Alminara R., 2003, *The new civic art: Elements of town planning*, Rizzoli Publ., New York.
- Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J., 2001, *Suburban nation: The rise and the decline of the American dream*, North Point Press, New York.
- Eckard F., 2007, *Urban governance in the Netherlands: From pillarised politics to metropolitan regionalism*, "Quaestiones Geographicae" 26B.
- Filion P., 2000, *Balancing concentration and dispersion? Public policy and urban structure in Toronto*, "Environment and Planning" C, 18.
- Filion P., 2003, *Towards smart growth. The difficult implementation of alternatives to urban dispersion*, "Canadian Journal of Urban Research" 12(1).
- Gehl J., 2010, *Cities for people*, Island Press, Washington DC.
- Gehl J., 2011, *Life between buildings: Using public space*, Island Press, London.
- Gehl J., Gemzoe L., 2004, *Public space – public life*, Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Goodwin M., Painter J., 1996, *Local governance, the crises of fordism and the changing geographies of regulation*, "Transactions" 21.
- Healey P., 1992, *Planning through debate. The communicative turn to planning theory*, "Town Planning Review" 63(2).
- Healey P., 1997, *Collaborative planning: Shaping places in fragmented societies*, Macmillan, London.
- Howe J., Langdon C., 2002, *Towards a reflexive planning theory*, "Planning Theory" 1/3.
- Jacobs J., 1992, *The death and life of great American cities*, Vintage Books, New York.
- Jałowiecki B., 1972, *Miasto i społeczne problemy urbanizacji*, Śląski Instytut Naukowy, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Katowice–Kraków.
- Jałowiecki B., Szczepański M.S., 2002, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Scholar, Warszawa.
- Jessop B., 1997, *The governance of complexity and complexity of governance: Preliminary remarks on some problems and limits of economic guidance*, [w:] *Beyond market and hierarchy: Interactive governance and social complexity*, eds. A. Amin, J. Hausner, Edward Elgar Publ., Cheltenham.
- Kronenberg J., Bergier T., 2010, *Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce*, Fundacja Sendzimira, Kraków.
- Low N., 2007, *The green city: sustainable homes, sustainable suburbs*, [w:] *Urban sustainability through environmental design*, eds. K. Thrivatis, S. Porta, R. Romice, R. Graves, Routledge, London.
- Lynch K., 1960, *The image of city*, MIT Press, Cambridge.
- Mierzejewska L., 2009a, *Rozwój zrównoważony miasta. Zagadnienia poznawcze i praktyczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu im. A. Mickiewicza, Poznań.
- Mierzejewska L., 2009b, *Urban planning in Poland in the context of European standards*, "Quaestiones Geographicae" 28B/1.
- Mierzejewska L., 2011, *Planowanie rozwoju polskich miast w świetle zapisów Nowej Karty Ateńskiej i Karty Lipskiej*, [w:] *Koncepcje i problemy badawcze geografii*, red. K. Marcinia, K. Sikora, D. Sokołowski, Wyższa Szkoła Gospodarki, Bydgoszcz.

- MILU: *Multifunctional Intensive Land Use. Principles, practices, projects and policies*, 2007, eds. G. Allen, S. Carmichel, M. Dol, A. Kempten, M. Kramer, The Habiforum Foundation, Gouda.
- Modrzewski B., 2012, *Urban design. Pojęcie i metody*, [w:] *Kształtowanie przestrzeni miejskiej. Aspekty teoretyczne i praktyczne*, red. J. Parysek, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Pedagogiczno-Artystyczny, Poznań–Kalisz.
- Newman P., 2007, *Travel time budget as a tool for sustainable urban design*, [w:] *Urban sustainability through environmental design*, eds. K. Thrivatis, S. Porta, R. Romice, R. Graves, Routledge, London.
- Newman P., Kenworthy J., 1999, *Sustainability and cities: Over-coming automobile dependence*, Island Press, Washington.
- Parysek J., 2007, *Urban development and urban governance*, "Quaestiones Geographicae" 26B.
- Parysek J., 2008a, *Aglomeracje miejskie w Polsce problemy ich funkcjonowania*, [w:] *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, red. J. Parysek, A. Toelle, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań. Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna 5.
- Parysek J., 2008b, *Urbanizacja i niektóre współczesne idee, koncepcje i modele planowania rozwoju miast*, [w:] *Współczesne kierunki i wymiary procesów urbanizacji*, red. J. Słodczyk, M. Śmigiełska, Uniwersytet Opolski, Opole.
- Parysek J., 2009, *Urban development in Poland after 2003. Legal regulation and reality*, "Quaestiones Geographicae" 28B/1.
- Parysek J., 2010a, *Urban development policy of the European Union and the discretionary nature of Polish spatial planning*, [w:] *Regional development and regional policy in Poland: First experiences and new challenges of the European Union membership*, red. P. Churski, W. Ratajczak, Polska Akademia Nauk, Warszawa. Studia Regionalia KPZK PAN t. 27, 1.
- Parysek J., 2010b, *Urban policy in the context of contemporary urbanisation processes and development issues of Polish cities*, "Journal of Urban and Regional Analysis" 2, 2.
- Parysek J., 2010c, *Rozwój miast a polityka miejska w Polsce po 1989 r.*, [w:] *Przekształcenia struktur regionalnych. Aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze*, red. S. Ciok, P. Migoń, Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław.
- Parysek J., 2011, *Współczesna polska suburbanizacja i polityka miejska (aktualność hipotezy C. Colby'ego po 80 latach)*, [w:] *Koncepcje i problemy badawcze geografii*, red. K. Marciniak, K. Sikora, D. Sokołowski, Wyższa Szkoła Gospodarki, Bydgoszcz.
- Parysek J., 2012, *Współczesne miasta i problemy ich funkcjonowania i rozwoju*, [w:] *Kształtowanie przestrzeni miejskiej. Aspekty teoretyczne i praktyczne*, red. J. Parysek, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Pedagogiczno-Artystyczny, Poznań–Kalisz.
- Parysek J., Mierzejewska L., 2013, *Życie miasta: Studium Poznania. Miasto i jego mieszkańcy*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Parysek J., Mierzejewska L., 2014, *Życie miasta: Studium Poznania. Infrastruktura miejska*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Rhodes R., 1997, *Understanding governance*, Open University Press, Buckingham.
- Sassen S., 1991, *The global city*, Princeton University Press, Princeton.
- Sheller M., Urry J., 2002, *The city and the car*, "International Journal of Urban and Regional Research" 24, 4.
- Toelle A., 2007, *Cross-border governance in the twin cities of Frankfurt-upen-Oder and Stubice*, "Quaestiones Geographicae" 26B.
- Toussaint J.Y., Vareilles S., 2007, *Town making, city governance. The paradox of the planning process in current urbanization*, "Quaestiones Geographicae" 26B.
- Urban design reader*, 2007, eds. M. Carmona, S. Tiesdell, Elsevier, Amsterdam.
- The urban design reader*, 2007, eds. M. Larice, E. Mac Donald, Routledge, New York.
- Urry J., 2004, *The system of automobility*, "Theory, Culture & Society" 21, October.
- Zajac P., 2014, *Samochód jako wyzwanie dla miast XXI w.*, Uniwersytet Zielonogórski, Zielona Góra. Zeszyty Naukowe 155. Inżynieria Środowiska 35.

DLA KOGO MIASTO? DLA LUDZI CZY DLA SAMOCHODÓW?

ABSTRAKT: Niemal powszechnie przyjmuje się, że jednym z głównych czynników rozwoju przestrzennego i przekształceń przestrzenno-strukturalnych, a także problemów funkcjonowania współczesnych miast jest motoryzacja, a konkretnie samochód. To ten wynalazek techniki sprawił, że zabudowa miast rozlewa się na zewnątrz, rosną koszty funkcjonowania miast, budowy nowych dróg oraz sieci infrastruktury, rozwoju transportu publicznego, że do coraz bardziej dotkliwie doświadczanych problemów należą: zatłoczenie ulic, wypadki drogowe, zanieczyszczenie powietrza, hałas, wzrost kosztów życia w mieście, a także kurczenie się przestrzeni publicznych. Wszystko to sprawia, że w nowszych ideach rozwoju miast i koncepcjach urbanistycznych pojawiają się działania mające ograniczyć wpływ motoryzacji na rozwój i funkcjonowanie miast. W niniejszej pracy z jednej strony przedstawia się wpływ motoryzacji na rozwój przestrzenny i funkcjonowanie miast, a z drugiej strony prezentowane są te koncepcje urbanistyczne, które zawierają w sobie działania prowadzące do tworzenia „miasta dla ludzi”. W kontekście obserwowanej sytuacji pytanie „dla kogo miasto?” jest jednym z tych, na które odpowiedzieć muszą i władze miasta wraz ze służbami urbanistycznymi, i jego mieszkańcy – i to możliwie konkretnie i szybko.

SŁOWA KLUCZOWE: miasto, mieszkańcy, mobilność, samochód, rozwój przestrzenny i planowanie