

<http://dx.doi.org/10.18778/1733-3180.17.01>

RAFAŁ BLAZY

Instytut Projektowania Miast i Regionów
Wydział Architektury
Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki

ZAGADNIENIA PRZESTRZENNE A POSTULATY I IDEE RUCHU MIAST CITTASLOW¹

1

SPATIAL ISSUES IN THE CONTEXT OF THE SLOW CITY MOVEMENT

Artykuł wpłynął do redakcji 26.12.2015; po recenzjach zaakceptowany 20.10.2016.

Blazy R., 2016, *Zagadnienia przestrzenne a postulaty i idee ruchu miast cittaslow*, [w:] Bartosiewicz B. (red.), *Tendencje w rozwoju gospodarczym i przestrzennym małych miast w Polsce. Trends in economical and spatial development of small towns in Poland*, „Space – Society – Economy”, 17, Institute of the Built Environment and Spatial Policy, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 7–28.

Dr hab. inż. arch. Rafał Blazy, Instytut Projektowania Miast i Regionów, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków; e-mail: r_j_blazy@wp.pl

Zarys treści

Ruch Slow City lub Cittaslow rozpoczął się od stowarzyszenia czterech włoskich miast w 1999 roku. Od tej pory rozwija się niezwykle prężnie w Europie i poza jej granicami. W Polsce w chwili obecnej stowarzysza on 20 miast. Ruch ten zmierza do rozwoju małych miasteczek w oparciu o kryteria mające na celu poszanowanie jakości życia w duchu ideologii „*slow life*”. W swoim programie zawiera prototypowy system kwantyfikacji czynników, które decydują o nadaniu miastu tytułu Slow City. W odniesieniu do zagadnień przestrzennych przedmiotowe miasteczka mają stać się miejscami idealnymi dla prowadzenia niepowtarzalnego – zgodnego z naszym zegarem biologicznym, bardziej higienicznego i harmonijnego sposobu życia. Autor w swoim artykule podjął próbę spojrzenia na filozofię ruchu z punktu widzenia zagadnień przestrzennych. Tekst jest przykładem przedstawienia wybranych rozwiązań przestrzennych i urbanistycznych w odniesieniu do postulatów ideowych stowarzyszenia.

Słowa kluczowe

Cittaslow, Slow City, *slow life*, planowanie przestrzenne, nowa jakość życia, nowe idee urbanistyczne.

¹ Powszechnie używane są nazwy Cittaslow lub Slow Cities i Slow City.

1.1. WPROWADZENIE

W ciągu ostatnich kilku dekad szybkość zmian jaka nastąpiła w wielu dziedzinach, takich jak kultura, technika, telekomunikacja, ekonomia wpłynęła w sposób znaczący na styl życia ludzi i całych społeczeństw. Zmiana ta nie dotyczy tylko samego stylu życia, ale znacząco oddziałuje także na fizyczną stronę antropogenicznej przestrzeni, w której żyje człowiek. Ekonomiczno-kulturowa globalizacja oraz rozwój sieci informatycznej doprowadziły do modyfikacji relacji społecznych w relacje odbywające się za pomocą sieci i w sieci. Tym samym we współczesnym świecie mamy do czynienia ze „społeczeństwami sieciowymi” (Castells 2008), w których dominującą rolę odgrywa przepływająca informacja, idee, kapitał, towary, produkty, a wraz z nimi sami ludzie. *Genius saeculi* (łac. duch współczesnego czasu, wieku) próbuje przekształcić miejsca w obszary podobne, jednorodne i shomogenizowane o jednakowych standardach i formach, wypierając tym samym charakterystyczne i niepowtarzalne poczucie miejsca i tracąc bezpowrotnie *genius loci*. Ten sam duch współczesnego czasu (niem. *zeitgeist*) zmienia całe pejzaże w jednorodną i niemal amorficzną przestrzeń o bardzo zunifikowanych rozwiązaniach technicznych i infrastrukturalnych. Dla wielu z nas pejzaże wydają się nudne, oczywiste, bezemocjonalne. Są one wypełnione tkanką, która zatraciła swe humanistyczne cechy, a ich wspólnym i nierozłącznym mianownikiem pozostaje komercyjność.

W jakimś sensie, kluczowym ekonomicznie momentem był „szok” i tąpnięcie systemu gospodarki międzynarodowej, które miały miejsce w połowie lat 70. ubiegłego wieku. Ogłoszenie głębokiego, wewnętrznego zadłużenia gospodarki USA zachwiało światowymi rynkami finansowymi. Przeinwestowanie i ujawnienie sporego deficytu budżetowego rządu amerykańskiego, przy jednoczesnym ujawnieniu rezerw walutowych utrzymywanych przez kraje OPEC, doprowadziło do konsolidacji kapitału wokół globalnych inwestorów. W ten sposób powstał niezależny od krajowego, bardziej zaawansowany, system międzynarodowych finansów działających w skali ogólnoświatowej. Dywersyfikacja kapitału oraz nowe inwestycje doprowadziły w konsekwencji do radykalnych zmian społeczno-gospodarczych. W większości krajów OECD szybko i skutecznie formacje społeczne odnalazły się w ramach nowych postindustrialnych układów makro-ekonomicznych. Ponadnarodowa kultura materialna skupiona została wokół konsumpcji i uznanych na całym świecie marek produktów. Innowacyjne technologie informatyczne i komunikacyjne, takie jak Internet pozwoliły na globalną ekspansję działalności gospodarczej. Nastąpiło znaczne przyspieszenie obrotu kapitału i jego przepływów zwiększające pośrednio tempo życia całej ludzkości (Virilio 1991), przy jednoczesnym osłabieniu więzi społecznych (Aug'e 1995; Putnam 2000).

1.2. RUCH CITTASLOW

Skutki globalizacji występujące i odczuwane najbardziej w wielkich miastach krajów wysoko rozwiniętych spowodowały m.in. wzrost świadomości atrakcyjności niektórych unikalnych atrybutów niewielkich, kameralnych miejsc i miasteczek. Odrębność kulturowa, tożsamość, *genius loci*, zostały dowartościowane w świecie zdominowanym przez unifikację². Postępujący równocześnie rozwój teleinformatyczny, nastawienie na ciągłe poszukiwanie nowości i napięcie związane z presją czasu oraz przeniesieniem praktyk biznesowych we współczesny świat spowodowały narastanie potrzeby rozwoju zrównoważonego. W praktyce jest to poszukiwanie środowiska życia sprzyjającego zrównoważonemu, harmonijnemu życiu zarówno w sferze gospodarczej, jak i ekonomicznej oraz przestrzennej (Ghel 2014).

Na tym tle pojawił się w miastach włoskich program Cittaslow (dosłownie: Miasta Powolnego)³. Program ten zakłada promowanie filozofii wysokiej i humanistycznej jakości życia, które toczy się w odpowiednim środowisku miejskim. Miasta przystępujące do tego programu zobowiązują się głównie do utrzymania na swoim obszarze dziedzictwa kulturowego związanego ze sposobem życia i jego jakością. Ruch miast wykorzystuje system wskaźników jakości życia do certyfikacji miast członków oraz do monitorowania ich działań. Wprowadzona Karta Cittaslow rozszerza uznany system wskaźników społecznych o wskaźniki nienormatywne (niematematyczne i niepoliczalne) nastawione bezpośrednio na obserwację konkretnych zjawisk i działań (tab. 1). W ten sposób wskaźniki Slow Citta są bezpośrednio związane z działalnością prowadzoną na terenie miast.

W 2001 roku wydano pierwsze certyfikaty dla miast Cittaslow – otrzymało je 28 miast. Na początku były to w większości miasta północnych Włoch, szczególnie z regionu Toskanii i Umbrii. Do roku 2006 w ruch zostało włączonych 77 miast, z tego większość znajdowało się we Włoszech. Do tych miast dołączyły także miasta niemieckie, takie jak: Waldkirch, Hersbruck, Schwarzenbruck i Åsberlingen, norweskie: Levanger i Sokndal oraz brytyjskie: Ludlow, Aylsham i Diss. W kolejnych latach w procesie kwalifikacyjnym uczestniczyło 300 miast z całego świata. Ruch ten szybko rozprzestrzenił się i staje się poważną organizacją miast w skali międzynarodowej⁴.

² Jest to pośrednio wynik dominacji neoliberalnej gospodarki wolnorynkowej ograniczającej swoje działania przeważnie do wyniku ekonomicznego.

³ Ruch Cittaslow jest zarządzany i kierowany przez wybranych 10 prezydentów miast, którzy ze swojego grona wybierają prezesa i trzech wiceprezesów oraz szefa operacyjnego, wszyscy oni działają na zasadzie dobrowolności.

⁴ W Niemczech w ramach podgrupy miast niemieckich powstała organizacja *non-profit* skupiająca miasta znajdujące się na ich terytorium, jednocześnie przetłumaczono wszystkie dokumenty na język niemiecki i dostosowano je do realiów miast niemieckich.

Tabela 1

Kryteria oceny miast Cittaslow⁵

Polityka środowiskowa	
1.	Kontrola jakości powietrza, wody i gleby zgodnie z ustawowo ustalonymi parametrami.
2.	Plany promocji i rozpowszechniania selektywnej zbiórki miejskich odpadów stałych i specjalnych.
3.	Rozpowszechnianie i promocja kompostowania odpadów przemysłowych i domowych.
4.	Istnienie miejskiej lub należącej do konsorcjum oczyszczalni ścieków.
5.	Plan miejskiego oszczędzania energii, ze szczególnym uwzględnieniem wykorzystania alternatywnych źródeł energii (odnawialne źródła energii, wodór, małe elektrownie wodne) i wykorzystania procesu spalania odpadów miejskich i biomasy do wytwarzania energii.*
6.	Zakaz stosowania w rolnictwie organizmów genetycznie modyfikowanych (O.G.M.).* <i>Plan regulujący umieszczanie plakatów i reklam.</i>
7.	System kontroli zanieczyszczenia elektromagnetycznego.
8.	Program kontroli i redukcji zanieczyszczenia akustycznego.
9.	Systemy i programy kontroli zanieczyszczenia świetlnego.*
10.	Wdrożenie systemów zarządzania środowiskiem (wg norm EMAS i ECOLABEL lub ISO 9001, ISO 14000, SA 8000 i udział w projektach Agenda 21).*
Polityka infrastrukturalna	
1.	<i>Plany interwencji w zakresie renowacji centrów historycznych i/lub dzieł o wartości kulturowej i historycznej.</i>
2.	<i>Plany bezpiecznego poruszania się po mieście i ruchu ulicznego.</i>
3.	<i>Ścieżki rowerowe prowadzące do szkół i budynków publicznych.</i>
4.	<i>Plany w zakresie wspierania alternatywnego transportu prywatnego, poruszania się oraz zintegrowania ruchu w mieście ze środkami transportu publicznego i strefami dla pieszych (parkingi ułatwiające zmianę środka lokomocji, ruchome schody i chodniki, wyciągi linowe i szynowe, ścieżki rowerowe, deptaki prowadzące do szkół, miejsc pracy itp.).*</i>
5.	<i>Weryfikacja infrastruktury gwarantującej udogodnienia w poruszaniu się dla osób niepełnosprawnych w miejscach publicznych i miejscach często uczęszczanych oraz usunięcie w tym celu barier architektonicznych.*</i>

Różnice w stosunku do dokumentów włoskich polegają m.in. na zakazie stosowania roślin modyfikowanych genetycznie oraz promuje wytwarzanie roślin tradycyjnie znajdujących się na danym obszarze. Pokazuje to, że poszczególne kraje mogą w sposób elastyczny kształtować politykę w ramach ruchu Cittaslow.

⁵ Kursywą oznaczono postulaty odnoszące się bezpośrednio do przestrzeni miejskiej.

Tabela I (cd.)

6.	Promocja programów sprzyjających życiu rodzinnemu i lokalnej działalności (działania rekreacyjne, wydarzenia sportowe, akcje mające na celu powiązanie szkoły i rodziny, pomoc również domowa dla osób starszych i przewlekle chorych, centra socjalne, plan regulujący godziny otwarcia w mieście, toalety publiczne).*
7.	Istnienie przychodni lekarskiej.
8.	<i>Istnienie terenów zielonych oraz infrastruktury usługowej (trawniki, place zabaw itp.).</i>
9.	<i>Plan dystrybucji towarów oraz tworzenie „naturalnych centrów handlowych”.</i>
10.	Uzgodnienie z handlowcami i właścicielami punktów usługowych dotyczące przyjmowania mieszkańców i pomagania osobom w trudnej sytuacji: „przyjazny sklep”.
11.	<i>Zmiana przeznaczenia szpecących terenów miejskich oraz projekty w zakresie ich ponownego wykorzystania.</i>
12.	<i>Programy dotyczące interwencji w zakresie rewaloryzacji miasta.*</i>
13.	Połączenie funkcji biura kontaktów z mieszkańcami „Public Relations” w urzędzie miejskim z funkcjonowaniem punktu ds. Cittaslow.*
Technologie i wyposażenie w zakresie jakości miejskiej	
1.	Punkt ds. bioarchitektury, programy szkolenia personelu, plan informacji w zakresie promocji bioarchitektury.*
2.	Okablowanie miasta poprzez zastosowanie włókien optycznych i systemów bezprzewodowych.
3.	Zastosowanie systemów monitorowania pól elektromagnetycznych.
4.	Estetyczne wkomponowanie w krajobraz pojemników na śmieci oraz ustalone godziny ich opróżniania.
5.	<i>Programy i promowanie zasadzania w miejscach publicznych roślin mających korzystny wpływ na środowisko, zwłaszcza lokalnych, zgodnie z kryteriami architektury zieleni.</i>
6.	Plany świadczenia usług mieszkańcom (rozpowszechnianie usług miejskich poprzez sieć internetową oraz plany zachęcania do korzystania z sieci miejskiej i łączności internetowej).
7.	Plan zmniejszenia hałasów w głośnych strefach miasta.
8.	<i>Plan wykorzystania kolorów.</i>
9.	Promocja pracy na odległość.
Waloryzacja produkcji lokalnej	
1.	Plany rozwoju rolnictwa ekologicznego.*
2.	Certyfikacja jakości produktów, wyrobów rzemieślniczych i rękodzieł rzemiosła artystycznego.*
3.	Programy ochrony produktów i/lub rękodzieła, także wyrobów artystycznych zagrożonych wyginięciem.*
4.	Waloryzacja tradycyjnych metod pracy i zawodów zagrożonych wyginięciem.*
5.	Wykorzystanie produktów naturalnych i/lub lokalnych oraz utrzymanie tradycji żywnościowych w żywieniu zbiorowym, w chronionych strukturach, w stołówkach szkolnych).*

Tabela 1 (cd.)

6.	<i>Prowadzenie spisu lokalnych, tradycyjnych produktów oraz wspieranie ich sprzedaży (uruchomienie targów produktów lokalnych, tworzenie miejsc sprzyjających ich promowaniu i sprzedaży).*</i>
7.	Spis drzew w mieście oraz waloryzacja dużych drzew oraz „drzew historycznych”.
8.	Działania wspierające, zachowujące i promujące lokalne wydarzenia kulturalne.*
9.	Promocja parków miejskich i ogródków szkolnych w zakresie uprawianych tam, tradycyjnymi metodami, lokalnych roślin.
Wsparcie działań i projektów Slowfood	
1.	Ustanowienie Convivium krajowego Stowarzyszenia Slowfood.
2.	Programy edukacji smaku i żywienia dla szkół podstawowych i średnich we współpracy ze Slowfood.
3.	Stworzenie ogródków warzywnych przy szkołach we współpracy ze Slowfood.
4.	Wdrożenie jednego lub więcej projektów Slowfood pt. „Arca” lub Presidi Slowfood dla gatunków lub produkcji narażonych na wyginiecie.
5.	Używanie lokalnych produktów chronionych przez Slow Food oraz sprawowanie pieczy nad tradycjami żywieniowymi w szkołach, kantynach etc. wraz z programem edukacyjnym o żywności.
6.	Wspieranie typowych produktów lokalnych poprzez wdrożenie projektu „Mercati della Terra” we współpracy ze Slowfood.
7.	Wsparcie dla projektu „Terra Madre” oraz inicjatywy wspólnoty żywności, poprzez relacje bliźniacze miast.
Gościnność	
1.	Plany szkoleń w zakresie informacji turystycznej i dobrego przyjmowania turystów.*
2.	Plan umieszczenia oznaczeń międzynarodowych w oznaczeniach turystycznych centrów historycznych na trasach turystycznych.*
3.	Polityka przyjmowania turystów oraz plany zachęcające do przyjazdu do miasta oraz ułatwiające dostęp do informacji i usług (parkingi, przedłużenie/elastyczność godzin otwarcia urzędów publicznych itp.) ze szczególnym uwzględnieniem imprez w mieście.
4.	<i>Przygotowanie szlaków „slow” w mieście (broszury, strony internetowe itp.).</i>
5.	Zachęcenie operatorów turystycznych i handlowców do stosowania widocznych cen oraz eksponowania ich na zewnątrz lokali.
Świadomość	
1.	Kampania informacyjna prowadzona wśród mieszkańców na temat celów i sposobów funkcjonowania miasta Cittaslow poprzedzona informacją udzieloną mieszkańcom dotyczącą zamiarów przystąpienia miasta do sieci Cittaslow.*
2.	<i>Programy w zakresie zaangażowania mieszkańców do przyjmowania filozofii „slow” oraz realizację projektów Cittaslow, a w szczególności: ogródki i ogrody dydaktyczne, promocja i ochrona książki, przystąpienie do projektu „Bank Roślin”.*</i>
3.	Programy rozpowszechniające działania w dziedzinie Cittaslow i Slowfood.*

Tabela 1 (cd.)

Wymagania dodatkowe ⁶
<ul style="list-style-type: none"> – Spełnianie wymagania ustalonego przez miasta Cittaslow dotyczącego kampanii „działanie/tożsamość” Cittaslow.* – Tworzenie i wspieranie prezydiów Slow Food (jako zasługa). <p>* Wymóg obligatoryjny.</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika „C” do Statutu (Certyfikacja) Miast Cittaslow.

W zakresie literatury przedmiotu Ruch Slow Food i Slow Cities w sposób systemowy na samym początku jego powstania został opisany przez T. Beatley’a (2004) i P. Knox’a (2005). Podejście bardziej dziennikarskie prezentował w swoim opracowaniu C. Honor’e (2004). Bazował on na dyskusjach alternatywnych strategii rozwoju gospodarczego (Imbroscio 2003; Stone 2004a), opartych o niekonwencjonalne podejścia do miejskiego rozwoju (Leitner & Sheppard 1999; Imbroscio 2003; Leyshon & Lee 2003) skupionych głównie na strategiach lokalnych stawiających na witalność gospodarczą oraz rozwój przedsiębiorczości lokalnej. Powiązanie gospodarki przestrzennej z polityką w zakresie promocji lokalnej żywności w literaturze opisał M.C. Campbell (2004), z kolei R. Oldenburg (1999, 2002) zwraca w swoich pracach uwagę na rolę jedzenia w odbiorze i kształtowaniu przestrzeni miejskiej. Zachowania ludzkie związane ze znaczącymi przestrzeniami miejskimi zostały opracowane przez A. Hargreaves’a (2004), a same skutki spowolnienia życia w miastach już na samym początku starał się scharakteryzować C. Honor’e (2004).

Mimo coraz szerszej i większej ilości publikacji dotyczących Slow City brak jest opracowań, które charakteryzowałyby to zagadnienie od strony architektonicznej i urbanistycznej. W niniejszej publikacji autor podjął próbę naświetlenia tej problematyki od strony wyposażenia, zagospodarowania i aranżacji przestrzeni miejskich uwzględniając warsztat i spojrzenie architekta i urbanisty.

1.3. DZIAŁANIA PRZESTRZENNE W MIASTACH CITTASLOW

Przyjęty przez Ruch Cittaslow system wskaźników w postaci *The Community Indicators Handbook* (Smolko 2000) podkreśla, że same „wskaźniki nie wpływają bezpośrednio na zmiany w miastach, bowiem te zalecenia nie dokonują zmian samych z siebie”. Zasadą wiodącą jest fakt wykorzystania kryteriów jako przesłanek i paradygmatów działań politycznych władz miejskich. W miastach ruchu obligatoryjny proces powtórnej certyfikacji stymuluje czynności samorządów oraz skupionych wokół nich grup i stowarzyszeń *non-profit*, przedsiębiorstw, a także

⁶ Miasta należące do sieci zobowiązane są do umieszczenia na papierze z nagłówkiem miasta logo Cittaslow oraz treści filozofii „slow” na swoich stronach internetowych.

obywateli poszczególnych miast. Zapobiega to stagnacji po osiągnięciu celu głównego, jakim jest uzyskanie certyfikatu przynależności do stowarzyszenia miast.

Obserwując współczesne idee w planowaniu przestrzennym należy zauważyć, że rozwój zrównoważony opiera się w znacznej mierze na tych samych priorytetach i kwantyfikikatorach co idea Slow City. W zasadzie wskaźniki spowolnionej jakości życia i wskaźniki wykorzystywane w planowaniu zrównoważonym są zbieżne. Powielanie się tych samych norm i postulatów w obu nurtach przez ich akcentowanie we współczesnych debatach, dotyczących perspektyw rozwoju miast, skutkuje większą świadomością społeczną wybranych zagadnień programowych. Harmonizowanie struktur przestrzennych, poszanowanie warunków środowiskowych, równoważenie skutków intensywnej urbanizacji staje się powszechnie uznaną zasadą dobrej praktyki planowania i zagospodarowania przestrzennego.

Tabela 2

Działania przestrzenne w ruchu miast Cittaslow

<p>Zachowanie wartości kulturowych przestrzeni miejskiej.</p> <p>Zachowanie wartości kulturowych przestrzeni naturalnej, znajdującej się wokół miasteczek.</p> <p>Wydobycie i eksponowanie unikatowych cech regionalnych w detalu architektonicznym miasta.</p> <p>Przygotowanie odpowiednich miejsc festynów i spotkań społeczności miejskiej (w tym dbałość o domy kultury).</p> <p>Tworzenie odpowiedniego – jednorodnego wizerunku przestrzennego miasta.</p> <p>Unikanie w nowo projektowanych formach przestrzennych globalizacji i unifikacji architektonicznej.</p> <p>Przygotowanie modelowych form zabudowy regionalnej.</p> <p>Realizacja przestrzeni miejskich dedykowanych ruchowi pieszemu i rowerowemu, takich jak: miejsca wydzielone z ruchu kołowego, parki, place, skwery, system ścieżek rowerowych.</p> <p>Spowolnienie ruchu samochodowego w mieście.</p> <p>Przygotowanie jednolitego systemu informacyjnych turystycznych znaków graficznych w mieście.</p> <p>Połączenie systemów sloweating i slowcity przez możliwość zaistnienia miejsc gastronomicznych w przestrzeni publicznej.</p>
--

Źródło: opracowanie własne.

1.4. STUDIUM PRZYPADKU – KALETY

W województwie śląskim miastem, które przystąpiło do programu Cittaslow są Kalety. Jest to niewielkie miasteczko (57,68 km²), które otrzymało prawa miejskie w 1951 roku, gęstość zaludnienia na jego obszarze wynosi 113,06 os./km².

Miasto to zamieszkuje 8 625 osób. Porównując je z innymi miastami ruchu, szczególnie z Włoch, Niemiec i Anglii trzeba przyznać, że w większości miastami ruchu są miasta stare – historyczne, które istniały przez stulecia i mimo swojego niewielkiego rozmiaru są miastami uznanymi kulturowo i historycznie. Kalety po kilku latach starań oficjalnie otrzymały certyfikat miasta Cittaslow 20 czerwca 2015 roku. Zestawiając tkankę urbanistyczną Kalet z miastami włoskimi, takimi jak: San Gemini, San Miniato, Levanto (rys. 1A), niemieckimi: Hersbruck, Schwarzenbruck i Aßberlingen oraz brytyjskimi: Ludlow, Aylsham i Dis trzeba przyznać, że Kalety posiadają tkankę urbanistyczną bardzo rozluźnioną i nie tworzącą charakterystycznej zwartej tkanki miejskiej (rys. 1B). Jest to miasto ubogie w miejsca usługowe, które animowałyby życie miejskie (na jego terenie jest tylko pięć takich obszarów). Część miasta, znajdująca się na południe od rzeki Małej Panwi, pozbawiona jest jakichkolwiek usług. Dodać należy, że dwa miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Kalet z 2011 roku nie zawierają opisu żadnej polityki, która promowałaby idee Slow City, nie ma też zapisów, które regulowałyby politykę przestrzenną w zakresie ruchu pieszego i rowerowego⁷. W zakresie podejmowanych przez władze lokalne działań przestrzennych trudno się doszukać akcji, które mogłyby być wyznacznikami ruchu powolnych miast.

Trzeba tu przywołać badania J. Innes'a (1998), który stwierdził, że wskaźniki stają się skuteczne tylko wtedy, gdy są wbudowane w praktyki instytucjonalne i w praktykę myślenia. Z jego punktu widzenia, istotne są programy i założenia funkcjonalne struktury przestrzennej poparte konkretnymi propozycjami prowadzącymi do wymiernych rezultatów. Z jego analizy wynika, że nie do końca ważna jest sprawa i forma prowadzonej polityki, ale najistotniejszym wydaje się pomysł na funkcjonowanie samego miasta.

⁷ Miasto Kalety posiada dwa miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego uchwalone w tym samym roku dotyczące części wschodniej i zachodniej miasta: 1 – „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części zachodniej Miasta Kalety” obejmujący jednostki: Drutarnia, Kalety i Jędrysek, 2 – „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części wschodniej Miasta Kalety” obejmujący jednostki Truszczyca, Kuczów, Miotek, Zielona i Mokrus. Plany te w 100% obejmują teren miasta. Zostały one uchwalone na podstawie studium, w którym również nie ma odniesień do polityki prowadzonej w ramach programu Slow City, takich odniesień nie ma również w nowym uchwalonym w 2015 roku Studium Uwarunkowań. W związku z utworzeniem na terenie miasta w 2015 roku Stowarzyszenia „Polskie Miasta Cittaslow”, podjęto próbę uchwalenia zgody w sprawie przystąpienia do zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Kalety-Wschód” – jednak propozycja ta nie została poparta przez większość radnych. Jedynymi postulatami związanymi z programem ruchu jest realizacja niezależnych ścieżek rowerowych, obejmujących ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym oraz rekreacyjnym.



Rys. 1. Porównanie tkanki urbanistycznej Levanto z Kaletami
A – Levanto, B – Kalety

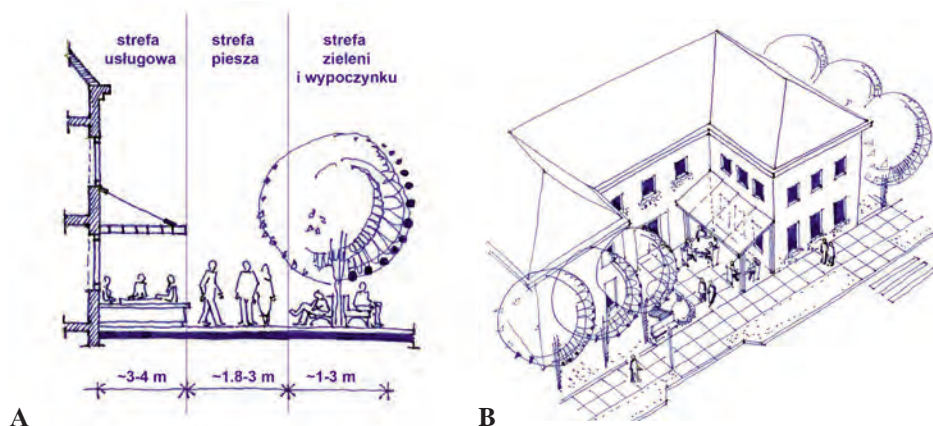
Źródło: opracowanie własne na podstawie map udostępnianych przez Geoportal i Mapę turystyczną Levanto

1.5. CITTASLOW – MIASTO DLA PIESZEGO

Ruch pieszy jest formą poruszania się swobodnego – nieograniczonego kierunkiem ani tempem. Chodzenie jest najbardziej pierwotnym ruchem dla człowieka. Prędkość przemieszczania się rzędu 3–8 km/h stanowi optymalne tempo, w którym jesteśmy w stanie dostrzec maksymalną liczbę elementów małej architektury⁸. Dominacja ruchu pieszego wydaje się być nieodzowna w ideologii *slow*, a powolne miasta powinny być miastami pieszymi. Ich przestrzeń musi z tego powodu zapewniać możliwość poruszania się pieszo i dojścia do wyznaczonego celu na piechotę. Techniczne sprzyjanie ruchowi pieszemu następuje w przestrzeniach, w których w niewielkiej odległości od domu znajdują się usługi podstawowe w postaci lokalnych sklepów, biur i restauracji. Koniecznym jest, aby w tej przestrzeni znalazły się m.in. apteka, sklep warzywny, piekarnia, sklep mięsny, targowisko. Przestrzeń piesze niekoniecznie muszą być dobrze skomunikowane z dużymi centrami handlowymi w mieście (do których zwyczajowo jeździ się samochodem). Nie wyklucza to jednak połączenia pieszego takich miejsc z najważniejszymi obszarami funkcjonalnymi.

W zakresie rozwiązań szczegółowych dobrze jest, gdy pieszy w danej przestrzeni czuje się podmiotem, dla którego ta przestrzeń została zadedykowana (rys. 2AB, 3, 4AB, fot. 1). Przestrzeń, która sprzyja spacerom, z psychologicznego punktu widzenia, nie powinna być prowadzona wzdłuż ruchliwych ciągów komunikacji samochodowej, absorbujących naszą uwagę. Przestrzeń dla pieszego prowadzona w oddaleniu od ruchu samochodowego jest atrakcyjniejsza i bardziej sprzyja poczuciu bezpieczeństwa (związanego z zagrożeniami i możliwością wypadku samochodowego).

⁸ Z kolei ruch samochodowy jest ruchem w określonym porządku (ciągu), skupiającym naszą uwagę głównie na jezdni oraz pojazdach na niej się znajdujących. Skupiającym uwagę na tym co przed nami i co bezpośrednio za nami.



Rys. 2. Przykłady przestrzeni zadedykowanej pieszemu

Źródło: rysunki autora



Rys. 3. Przestrzeń dla człowieka pełna ryzalitów, występow, różnic poziomów, w której możemy przyjmować różne pozycje siedzące, a nawet leżące

Źródło: rysunek autora

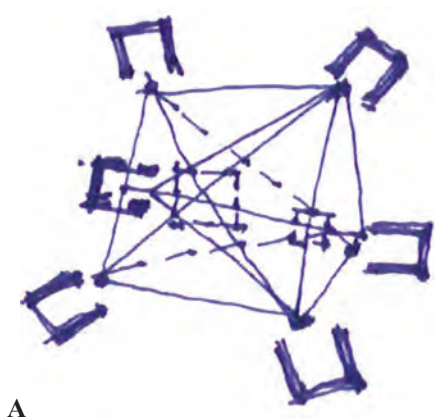


Fot. 1. Możliwości wypoczynkania – leżenia w mieście w systemie przeciwpowodziowym – Rzym

Źródło: <http://przepisyzpodrozy.pl/wp-content/uploads/2013/03/rome20.jpg>

Skala i wielkość kwartałów zabudowy wydaje się być w rozwiązaniach architektonicznych decydująca. Wielkie bloki zabudowy, zbyt duża siatka kwartałów, w których odległości pomiędzy poszczególnymi przecznicami są większe niż 250 m (obejmujące ok. 10–17 działek) w skali małomiasteczkowej nie sprzyjają pieszym. Ruchliwe i zbyt rozbudowane skrzyżowania wymagające od przechodniów nadkładania drogi i krążenia wokół po pasach znajdujących się w większej odległości od bezpośredniego styku ulic, nie stanowią rozwiązań korzystnych. Brak podcieni i osłon chroniących przechodniów od deszczu i śniegu, „niekończące” się drogi, z kolejnymi monotonnymi skrzyżowaniami

i niewidocznym ich zakończeniem powodują, że nie mamy ochoty wybrać się w „podróż”, której końca „nie widać”. Skala przekroju ulic nie sprzyjająca kontaktom wzrokowym, czyli wszystkie ulice, w których chodniki po jej przeciwnych stronach znajdują się w odległości większej niż 15 m powodują, że przestrzeń ta realnie nie sprzyja pieszemu.



A

Rys. 4A. Ideogram miejsc i przestrzeni generujących ruch pieszy w mieście wraz z ich połączeniami w postaci linii i strategicznymi skrzyżowaniami dla poszczególnych potoków ruchu

Źródło: rysunek autora



B

Rys. 4B. Miasteczko uniwersyteckie jako obszar szczególnie użytkowany przez pieszych wraz z intensywnością użytkowania poszczególnych miejsc na tym obszarze

Źródło: <http://thisoldcity.com/sites/default/files/University%20City%20Hotspots.png>

Trzeba też wziąć pod uwagę, że fizyczność budynków i sposób zagospodarowania terenów są niezwykle ważnymi elementami oddziałującymi na nasze ciało i psychikę. Wielkość bloków zabudowy, skala ulic, sposób ich zagospodarowania mogą być albo frustrujące dla transportu zmotoryzowanego (w przypadku zbyt małej skali), albo frustrujące dla przechodniów (w przypadku skali zbyt rozległej). Samo zagęszczenie kwartałów zabudowy przez stworzenie wąskich ulic podświadomie wywołuje wrażenie, że znajdujemy się w przestrzeni prywatnej, w której bliskość ścian oddziałuje na nas wręcz fizycznie. W przestrzeni takiej czujemy również, że ze względu na jej skalę nie ma możliwości poruszania się po niej większych samochodów, a ruch pieszy, który często nie jest oddzielony od ruchu zmotoryzowanego staje się w takim obszarze dominujący.

W opozycji do scharakteryzowanej formy zabudowy pozostają rozprzestrzeniające się, rozległe przestrzenie poza miastem powodujące, że w tych obszarach lokalizują się najczęściej markety z dominującym ruchem samochodowym. Ich lokalizacja spowodowana jest także niższym w tych rejonach podatkiem od

nieruchomości⁹. Proces rozprzestrzeniania się miast osłabia zarówno witalność przestrzeni śródmiejskich, jak i ekonomiczne znaczenie centrów miejskich. Współczesne przykłady powstawania korporacji miejskich lub stowarzyszeń kupieckich mogą być odwróceniem występujących tendencji przestrzennych.

W mieście *slow* konieczne jest zapewnienie możliwości wariantowego wybierania drogi dotarcia do danego punktu. Część obszaru nie powinna posiadać opcji jazdy samochodem. Należy preferować ruch pieszy, ewentualnie jazdę na rowerze, niż dojeżdżanie samochodem. Trzeba dbać o podtrzymywanie pragnienia i ochoty do wychodzenia na spacer jako elementu zdrowego stylu życia, czyli dbałości o swoje zdrowie fizyczne i psychiczne przez przebywanie na świeżym powietrzu w otwartej przestrzeni¹⁰.

W zakresie przestrzennym trzeba skupić się na tworzeniu przestrzeni, które będą służyły zatrzymaniu się mieszkańców i nawiązywaniu społecznych kontaktów. Miejsca takie w pewnym sensie muszą być „zamknięte”, na zasadzie pomieszczeń lub obszarów „łapiących” przechodnia i zatrzymujących go na swoim terytorium (rys. 5, fot. 2). Koniecznym jest, aby były jak pokoje i salony, przymknięte, przytulne i wygodne dla pieszego. Przez wyposażenie, jak i oddziaływanie na człowieka powinny dawać możliwość dłuższego przebywania na ich obszarze. Trzeba je wyposażać w szeroką gamę możliwości do siedzenia oraz leżenia. Oprócz miejsc zagospodarowanych na stałe powinny być miejsca tymczasowe, takie jak: krzesła i fotele rozkładane oraz mobilne. Punktom przygotowanym formalnie do siedzenia powinny towarzyszyć także powierzchnie, płaszczyzny i półki, które w sposób nieformalny mogą służyć siedzeniu. Przydatne są też stanowiska przygotowane do stania, jednocześnie umożliwiające podparcie się (na zasadzie podłokietników).

Badając bogatą literaturę przedmiotu, dotyczącą projektowania przestrzeni korzystnych dla ruchu pieszego, można dojść do następujących wniosków dotyczących projektowania przestrzeni zadedykowanej pieszym w mieście (tab. 3).

Tabela 3

Zasady projektowania przestrzeni dedykowanej pieszemu

Dostępność	Chodniki powinny być łatwo dostępne dla wszystkich użytkowników, niezależnie od poziomu ich sprawności. Należy zapewnić odpowiednią szerokość chodników. W większości obszarów trzeba zapewnić możliwość swobodnego mijania się trzech osób na chodniku. W obszarach intensywnego ruchu pieszego chodniki muszą być szersze. Miejsca dla spacerowiczów powinny być dostosowane do rodzaju ruchu, jaki na ich obszarze może występować. W ramach projektowania ciągów pieszych trzeba przewidzieć miejsca do zatrzymania się i podziwiania widoków itd.
-------------------	--

⁹ Różne współczesne mechanizmy spowodowały stworzenie modelu, w którym na zakupy jeździmy samochodem – poza miasto.

¹⁰ W jakimś stopniu musi w nich dojść do samoograniczenia się mieszkańców w użyciu samochodu.

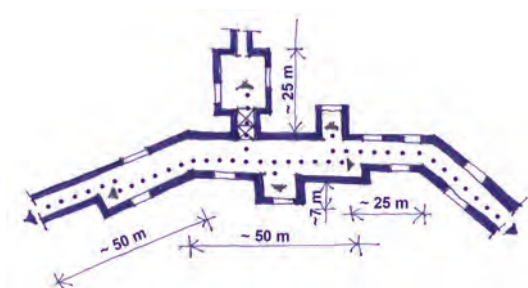
Tabela 3 (cd.)

Bezpieczeństwo	<p>Środowisko zadedykowane pieszym musi być bezpieczne. Bezpieczeństwo to należy rozumieć na kilku płaszczyznach. Układ przestrzenny korytarzy ruchu ma dawać poczucie bezpieczeństwa pieszym, powinien być przewidywalny, o jasnym i zdefiniowanym sąsiedztwie. Tam gdzie jest to możliwe, ruch drogowy nie powinien przylegać bezpośrednio do ciągów komunikacji pieszej. W zakresie architektonicznym chodniki i przejścia trzeba projektować w sposób ergonomiczny tak, aby były wolne od wszelkiego rodzaju barier i zagrożeń przestrzennych. Zastosowane rozwiązania muszą minimalizować możliwość wystąpienia konfliktów z czynnikami zewnętrznymi w postaci hałasu, spalin, pyłów, zbytniego nasłonecznienia, presji intensywnego ruchu samochodowego. W zakresie społecznym ścieżki piesze należy prowadzić w obszarach bezpiecznych, zapewniając poczucie bezpieczeństwa psychicznego i emocjonalnego.</p>
Organizacja i układ	<p>Sieć powiązań pieszych powinna być wpleciona wewnątrz i zewnątrz w całą strukturę miejską. Trasy spacerowe prowadzone chodnikami mają być oczywiste i ciągłe, pieszy na ich obszarze musi być traktowany podmiotowo i być uprzywilejowany. Należy unikać niepotrzebnych skrzyżowań z ruchem samochodowym. Sieć powiązań pieszych powinna być połączona z miejscami, do których ludzie chodzą i pragną dotrzeć. Układ taki musi być zaprojektowany wariantowo wykorzystując połączenia bezpośrednie i pośrednie, szczególnie z obszarami funkcjonalnymi, jak osiedla mieszkaniowe, szkoły, przedszkola, żłobki, sklepy, usługi administracyjne, przychodnie zdrowia, apteki, miejsca rekreacji, parki, cmentarze, przystanki komunikacji zbiorowej. Sieć powiązań pieszych powinna być dostępna i łatwa w użytkowaniu. Należy ją wyposażać w odpowiednie oznakowanie w celu informacji jak najkrócej i najszybciej dotrzeć do wyznaczonego miejsca i możliwości wyboru trasy optymalnej dla danego użytkownika. Procentowa liczba przestrzeni przeznaczonych na komunikację określa jej znaczenia – w mieście <i>slow</i> duża jej ilość powinna być przeznaczona dla ruchu pieszego.</p>
Forma	<p>Sieć powiązań pieszych powinna zapewnić możliwość poruszania się po miejscach zaprojektowanych i ciekawych pod względem formy i kompozycji. Z kolei interesujące, dobrej jakości rozwiązania mają podkreślać i uwidaczniać fakt, że jesteśmy w środowisku pieszym. Kreowane środowisko piesze winno poprawiać kompozycyjną i fizyczną jakość przestrzeni. Ścieżki trzeba prowadzić przez ciekawe, otwarte przestrzenie placów, podwórek, dziedzińców, wewnątrz kwartałów, wzdłuż interesujących elewacji. Rozwiązania należy wyposażać w udogodnienia, detale, meble urbanistyczne w postaci ławek, bannerów, elementów sztuki, zieleni. Elementy te mają znaczenie dla budowania <i>genius loci</i>. Ścieżki powinny być prowadzone w pobliżu historycznych obiektów i miejsc atrakcji kulturalnych. Znajdująca się wzdłuż trasy pieszej zabudowa powinna w sposób psychologiczny i wizualny zachęcać do spacerów. Miejscom przestrzeni pieszej ma towarzyszyć zielen, tworząca całościowo zakomponowaną tkanę o odpowiednim nastroju i klimacie. Chodniki powinny wpisywać się w charakter dzielnic, które współtworząc mają też wzmacniać tożsamość tych obszarów.</p>

Tabela 3 (cd.)

Funkcja	Środowisko pieszego powinno być wykorzystywane do wielu funkcji. Należy je łączyć przestrzeniami pełniącymi funkcje publiczne. W korytarzach ruchu pieszego należy dopuszczać możliwość lokalizacji tymczasowych funkcji handlowych, gastronomicznych, rekreacyjnych. Może się to odbywać przez udostępnienie części powierzchni ruchu na stragany, kioski, automaty, stoliki, ławki, punkty informacyjne, przestrzenie wystawowe i przestrzenie reklamowe. Chodniki powinny zapewnić możliwość interakcji międzyludzkich. Konieczne są zatem: miejsca do stania, siedzenia, a nawet leżenia w przestrzeniach publicznych. Przestrzenie powinny być także atrakcyjne dla dzieci, które również uczestniczą w życiu publicznym miasta.
Ekonomia	Sieć powiązań pieszych winna być zaprojektowana w sposób ekonomiczny. Należy wziąć pod uwagę koszty budowy, ale przede wszystkim koszty długoterminowego utrzymania infrastruktury pieszej. Odpowiednia sieć komunikacji pieszej zmniejsza koszty wydatkowane na środki transportu i przyczynia się do zmniejszenia zanieczyszczeń powietrza związanych z wykorzystaniem innych środków transportowych. W celu zmniejszenia kosztów, sieć należy uzupełniać inwestycjami prywatnymi.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 5. System małych wnętrz około ulicznych zatrzymujących fizycznie człowieka

Źródło: rysunek autora¹¹



Fot. 2. Poundbury – na którym wzorowano rozwiązanie Jeziornej w Siewierzu

Źródło: http://www.siewierzjeziorna.pl/wp-content/uploads/2015/04/Aktualno%C5%9Bci-Poundbury-3_small.jpg

¹¹ Przykład nieszablonowego rozwiązania przestrzeni niewielkiego w skali, pełnego zamkniętych miejsc, opartego na literaturze E.T. Hall'a (1997, *passim*). Architektura ta nawiązuje do poszczególnych wymiarów psychospołecznych m.in.: społecznego bliższego 1,2–2,1 m, społecznego dalszego 2,1–3,6 m, publicznego bliższego 3,6–7,5 m i publicznego dalszego od 7,5 m.

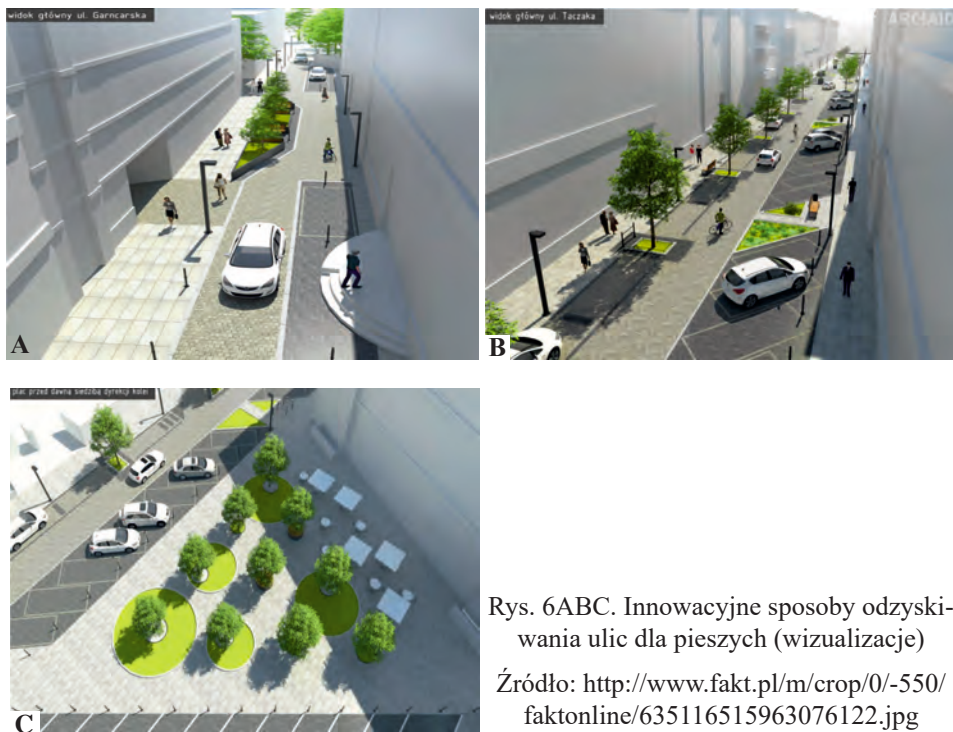
W mieście slow należy wielosensorycznie oddziaływać na człowieka. Zmysły ludzi warto pobudzać dotykiem, światłem oraz dźwiękiem (Ghel 2014). Można to robić przez zastosowanie bogactwa faktur o różnej gramaturze, przechodzącej od gładkości w szorstkość czy chropowatość. Ważne są również zmiany ruchu powietrza, które oddziałują na ludzkie ciało poprzez odczucie ciepła i chłodu, przeciągu i zastygłego w bezruchu powietrza. Psychiczne, a czasami i fizyczne „ciśnienie” napierających na nas ludzi przez kontakt i bliskość znajdujących się w przestrzeni osób stanowi stymulator naszych zachowań. Warto pamiętać, że jako ludzie łatwo poddajemy się odczuciom związanym z kolorem i jego wpływem na nasze zmysły. Jest to szczególnie przydatne, gdy chcemy stworzyć wrażenie przytulności przez ciepłe kolory i faktury, wykorzystując np. tkaniny na krzesłach i fotelach. Życie lub przebywanie w przestrzeni bogatej w formy, faktury i kolory może mieć swój niepowtarzalny smak, a docenienie jego wartości może stanowić sedno sposobu rozwiązywania problemów przestrzennych w slow miastach¹². Według podstaw filozoficznych ruch „slow” ma być synonimem pełniejszego, lepszego, szczęśliwszego życia, zgodnie z indywidualnym tempem i zegarem biologicznym. W idei *slow* bardzo istotne jest też przywrócenie równowagi tempa życia człowieka do czasu, jaki poświęcamy na różne typy aktywności oraz związanych z tym relacji przestrzennych, biorąc pod uwagę m.in. liczbę godzin spędzonych w podróży do i z pracy.



Fot. 3. Ulica Taczaka w Poznaniu
– przykład przywracania ulicy pieszemu

Źródło: <http://www.fakt.pl/m/crop/0/-550/faktonline/635116515963076122.jpg>

¹² Odniesienie się do doświadczeń kulinarnych, gdyż *slow city* stanowi bezpośrednią kontynuację *slowfood* (ruchu powolnego jedzenia), które stanowi alternatywę dla *fast foodów*, które w większości przypadków „smakują” podobnie. Z kolei celebrowanie jedzenia polega na odkrywaniu jego smaków, ale także na eksperymentowaniu ze smakami, docenianiu ich i nauczaniu się ich rozpoznawania. Wydaje się, że należałoby tu zastosować pewną analogię do przestrzeni, w której żyjemy. Brak dostrzegania tej różnorodności – wariantowości, multisensoryczności, kolorystyki i specyfiki powoduje, że coraz częściej wybieramy rozwiązania zunifikowane, pozbawione indywidualizmu, odarte z niepowtarzalnego ponadczasowego piękna. Tym samym „odzieramy” się z określonych doznań i odczuć, a nasze miasta stają się przez to uboższe i mniej interesujące.



Rys. 6ABC. Innowacyjne sposoby odzyskiwania ulic dla pieszych (wizualizacje)

Źródło: <http://www.fakt.pl/m/crop/0/-550/faktonline/635116515963076122.jpg>



Fot. 4AB. Detale architektoniczne towarzyszące pieszememu i obecne w przestrzeni pieszej jako elementy wykorzystywane do siedzenia

A – formy kubiczne służące m.in. do siedzenia

B – element ciągłych ławek wzdłuż ciągów pieszych

Źródło: <http://www.furnitubes.com>; <http://worldlandscapearchitect.com>

1.6. SPECYFIKA POLSKA

Współczesny świat, który coraz bardziej koncentruje się na modzie, trendach i estetyce, w sposób bardzo powierzchowny ocenia jakość przestrzeni w kontekście jej funkcji lub treści. Forma zabudowy najczęściej stanowi powielenie określonego wzorca zunifikowanego przez współczesną technikę i kulturę¹³. Trzeba zauważyć, że kultura polska jest ciągle nieco odmienna od kultury włoskiej czy zachodnioeuropejskiej. Biorąc pod uwagę jej specyfikę historyczną, do spotkania w naszym obszarze kulturowym dochodziło częściej na ławkach znajdujących się wzdłuż ogrodzeń (fot. 5) lub w otwartych przedsionkach domostw. Na Śląsku takie przedsionki nazywano „laubami”, a w innej części polski nazywano je „gankami” (fot. 6). Była to przestrzeń półprywatna, w której dochodziło do spotkania („jeszcze nie w domu, ale już nie na ulicy”). Biorąc pod uwagę fakt tożsamości kulturowej są to takie formy aranżacji przestrzeni, które sprzyjają programowi Slow City w Polsce¹⁴.



Fot. 5. Ławka przy płocie (wzdłuż ulicy) – polskie, charakterystyczne miejsce spotkań

Źródło: <http://www.narewka.pl/narewkagmina/userfiles/image/gm/fotoaktual/lawaczka.jpeg>



Fot. 6. Śląska „lauba” – polski „ganek” jako element sprzyjający spotkaniu w przestrzeni, stanowiący jednocześnie naszą specyfikę kulturową przestrzeni

Źródło: http://www.polskiekrajobrazy.pl/images/stories/big/49856Slaska_lauba.jpg

¹³ Slow City ideologicznie ma działać na zasadzie koincydencji życia ludzi powiązane z życiem miasta. Ekspresja życia powinna przekładać się na ekspresję przestrzeni.

¹⁴ Ideą wspólną jest życie toczące się w trochę innym wolniejszym rytmie. Warto tu zwrócić uwagę na jeszcze jeden fakt: „Różnica między dużym a małym miastem polega na tym, że w dużym mieście można więcej zobaczyć, a w małym więcej usłyszeć” (Jean Cocteau).

Innym przejawem przestrzeni, która sprzyja życiu powolnemu są nieformalne ścieżki piesze, które często w sposób spontaniczny ukształtowały się na przestrzeni lat na danym terytorium. Przejścia te, nie tylko że stanowią komunikacyjnie połączenia pomiędzy poszczególnymi obszarami zurbanizowanymi, to jeszcze zdecydowanie są ciągami uprzywilejowanymi dla pieszych.

1.7. WNIOSKI

Próba tworzenia Slow City jest nowym wątkiem we współczesnej urbanistyce, wynikającym z refleksji nad sensem naszego życia. Jest ona przełamywaniem współczesnych stereotypów myślenia i formą oparcia się na nieco innych postawach ideologicznych, odmiennych światopoglądowo od współczesnych wątków kultowych. Inaczej mówiąc, to też poszukiwanie sensu naszej egzystencji i jej odzwierciedlenia w historycznej formie małych miast. *Clou* problematyki stanowi życie refleksyjne, którego jądrem jest nawiązywanie głębokich i trwałych relacji społecznych w skali lokalnej. Gruntem dla ich tworzenia powinna być m.in. przestrzeń miejska dostosowana do niezmiennych potrzeb ludzkich. W tym sensie ekspresja życia powinna odzwierciedlać się w ekspresji tkanki miejskiej, a miasto slow city powinno być miastem zorientowanym na pieszego. Trzeba, aby natura miasta przystawała i synergicznie współpracowała z naturą spotkania¹⁵. Szczególną uwagę w projektowaniu takiej przestrzeni miejskiej powinno się poświęcać na odpowiedniej jakości przestrzeni publicznych uzupełnianych odpowiednimi funkcjami. W centrum rozmyślań o takim mieście jest „osoba w przestrzeni miejskiej” i *bonum comunae* (dobro ogólne)¹⁶.

System Slow City stanowi hybrydę ścisłego połączenia planowania przestrzennego z różnorodnymi lokalnymi działaniami społecznymi, ekonomicznymi i przestrzennymi. Filozofia ta wspiera i podkreśla wartość endogenicznych możliwości rozwoju regionu w oparciu o lokalne i regionalne produkty, zwyczaje i tradycje. Zasadniczo w rozwoju nie są brane pod uwagę działania firm i podmiotów spoza regionu tzw. działania egzogeniczne. Rozwój ten bazuje głównie na aktywności lokalnej społeczności. Opiera się on na decyzjach miejscowych, dotyczących bezpośrednio danego obszaru i jego mieszkańców, mających największy wpływ na kształt środowiska zamieszkiwania, pracy i wypoczynku, jakim jest ich własne małe miasteczko.

¹⁵ Obserwując zachodzące przemiany społeczne może w przyszłości przyjdzie czas, kiedy będziemy ćwiczyć się w nawiązywaniu kontaktów. Rozwiązując zagadnienia przestrzenne w takich miastach, konieczne jest powracanie do „sensu spotkania w przestrzeni”. Koncepcja ta stanowi poszukiwanie normy życia miasta, a w zasadzie formy i jakości życia mieszkańców miast.

¹⁶ W mieście Slow City powinna po części dominować „miejaska melancholia”.

Nacisk na lokalne programy i polityki kontrastuje ze współczesnymi projektami i indeksami rozwoju, które ze względu na szybkie tempo zmian mają zapewnić właściwy postęp i związaną z nim przyjemność. Autorzy projektu Powolnych Miast stoją na stanowisku, że spowolnienie i poprawa jakości życia mogą w efekcie dawać większą przyjemność, niż permanentny pośpiech, który w gruncie rzeczy ma niewiele do zaoferowania.

Przez uchwalony statut i wypracowane kryteria wskaźników w zamierzeniu twórców programu powinna stopniowo wzrastać jakość eksploatacji miasta. Docelowo ma powstać ujednoczony kodeks postępowania dla miast, które są członkami programu¹⁷. Na poziomie członkowskim miasta uczą się od siebie nawzajem, wspierają się także w konkretnych działaniach, wymieniają się doświadczeniami ze zrealizowanych projektów. Jednocześnie ruch jako całość coraz częściej występuje jako grupa wsparcia i nacisku w staraniach na rzecz przywrócenia właściwej hierarchii wartości we wskaźnikach ekonomicznych stosowanych w instytucjach decydujących o przyznawaniu funduszy wspomagających rozwój.

Nie powinno być miastem slow miasto ex officio (urzędowe), ale miasto o wyrażnej praktyce powolnego, uspokojonego życia, które toczy się jakby niechcący. Nazwanie miasta *cittaslow* bez żadnych wyraźnych działań przestrzennych jest formą „niedokończonego projektu”, w którym podjęte inicjatywy stanowią część niesfinalizowanego i niepełnego programu budowania realnego miasta powolnego. Egzemplifikacją postulatów *Slow City* powinny być na szczeblu gminnym konkretne regulacje prawne i decyzje planistyczne (tab. 2 i 3).

LITERATURA

- Aug'e M., 1995, *Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity*, Verso, New York.
- Beatley T., 2004, *Native to nowhere: Sustaining home and community in a global age*, Island Press, Washington, DC.
- Campbell M.C., 2004, *Building a common table: The role for planning in community food systems*, „Journal of Planning Education and Research”, 23, s. 341–355.
- Castells M., 2008, *Spółeczeństwo sieci*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Ghel J., 2014, *Miasta dla ludzi*, RAM, Kraków.
- Gruszecka-Tieśluk A., 2013, *Sieć Cittaslow – strategią rozwoju małych miast w Polsce?*, [w:] *Nowoczesne instrumenty polityki rozwoju lokalnego – zastosowanie i efekty w małych miastach*, „Studia Ekonomiczne”, 144 (2), Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, s. 383–393.

¹⁷ System ruchu *Cittaslow* ma na celu opracowanie kodeksu postępowania dla lokalnych społeczności. Korzyści dla miast będących w stowarzyszeniu wynikają głównie z wymiany informacji pomiędzy miastami, których działania rzeczywiście sprzyjają realizacji wskaźników i zamierzonych celów.

- Hall E.T., 1997, *Ukryty wymiar*, Muza SA, Warszawa.
- Hargreaves A., 2004, *Building communities of place: Habitual movement around significant places*, „Journal of Housing and the Built Environment”, 19, s. 49–65.
- Honor'e C., 2004, *In praise of slowness*, Harper, San Francisco.
- Imbroscio D., 1997, *Reconstructing city politics: Alternative economic development and urban regimes*, Sage, Thousand Oaks, CA.
- Imbroscio D., 1998, *Reformulating urban regime theory: The division of labor between state and market reconsidered*, „Journal of Urban Affairs”, 20(3), s. 233–248.
- Imbroscio D., 2003, *Overcoming the neglect of economics in urban regime theory*, „Journal of Urban Affairs”, 25(3), s. 271–284.
- Imbroscio D., 2004, *The imperative of economics in urban political analysis: A reply to Clarence N. Stone*, „Journal of Urban Affairs”, 26(1), s. 21–26.
- Innes J., 1998, *Information in communicative planning*, „Journal of the American Planning Association”, 64(1), s. 52–63.
- Knox P., 2005, *Creating ordinary places: Slow cities in a fast world*, „Journal of Urban Design”, 10(1), s. 1–11.
- Leitner H., Sheppard E., 1999, *Transcending interurban competition: Conceptual issues and policy alternatives in the European Union*, [w:] Jones A.E.G., Wilson D. (red.), *The urban growth machine: Critical perspectives two decades later*, State University of New York Press Albany, NY, s. 227–246.
- Leyshon A., Lee R., 2003, *Introduction: Alternative economic geographies*, [w:] Leyshon A., Lee R., Williams C. (red.), *Alternative economic spaces*, Sage, London, s. 1–26.
- Mayer H., Knox P.L., 2006, *Pace of Life and Quality of Life: The Slow City Charter*, [w:] Sirgy J.M., Phillips R., Rahtz D.R. (red.), *Community Quality-of-Life Indicators: Best Cases II*, Springer, s. 21–40.
- Mayer H., Knox P.L., 2006, *Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World*, *Virginia Tech*, „Journal of Urban Affairs”, 28(4), s. 321–334.
- Międzynarodowy statut miast „Cittaslow”, www.cittaslow.org.
- Oldenburg R., 1999, *The great good place: Cafes, coffee shops, bookstores, bars, hair salons, and other hangouts at the heart of a community*, Marlowe & Company, New York.
- Oldenburg R., 2002, *Celebrating the third place*, Marlowe & Company, New York.
- Poczobut J., 2010, *Działania rewitalizacyjne w miasteczkach polskiej krajowej sieci miast Cittaslow*, „Zeszyty Naukowe Instytutu Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego”, *Zarządzanie Publiczne* 1–2(9–10), Kraków, s. 105–119.
- Ponadlokalny program rewitalizacji sieci miast Cittaslow 2015.
- Putnam R.D., 2000, *Bowling alone: The collapse and revival of American community*, Simon & Schuster, New York.
- Smolko R., 2000, *The community indicators handbook*, Redefining Progress, Oakland, CA.
- Stone C., 1989, *Regime politics: Governing Atlanta, 1946–1988*, „334 II Journal of Urban Affairs II”, 28(4), Lawrence, KS, University Press of Kansas.
- Stone C., 2004a, *It's more than the economy after all: Continuing the debate about urban regimes*, „Journal of Urban Affairs”, 26(1), s. 1–20.

-
- Stone C., 2004b, *Rejoinder: Multiple imperatives, or some thoughts about governance in a loosely coupled but stratified society*, „Journal of Urban Affairs”, 26(1), s. 35–42.
- Virilio P., 1991, *Lost dimension*, Semiotext, New York.
- Williamson T., Imbroscio D., Alperovitz G., 2003, *Making a place for community: Local democracy in a global era*, Routledge, New York.

Abstract

The Slow City movement or Cittaslow began with an association of four Italian cities in 1999, and is developing very rapidly in Europe and beyond. In Poland at the moment it associates 20 cities. This movement aims at the development of small towns based on criteria designed to respect the quality of life in the spirit of the ideology of „slow life”. Its program contains a prototype system for quantifying factors that determine granting a city the title of Slow City. Such towns are to become ideal places for a more hygienic and harmonious way of life, in line with our biological clock. The author made an attempt in this article to look at the philosophy of the movement from the perspective of spatial issues. The text presents selected solutions in the area of spatial planning and urban design in line with the ideological demands of the association.

Keywords

Cittaslow, Slow City, slow life, spatial planning, new quality of life, new urban ideas.