

**Compact city**

**Compact city** - "miasto kompaktowe", "miasto zwarte", "miasto krótkich dystansów". Jest to koncepcja urbanistyczna, która promuje relatywnie wysoką gęstość zaludnienia połączoną z mieszanym użytkowaniem terenów.

Wysoka gęstość powinna zapewnić wysoką efektywność transportu miejskiego i morfologię, która sprzyja:

- komunikacji pieszej i rowerowej,
- niskiej konsumpcji energii,
- redukcji zanieczyszczenia powietrza.

Wysoka gęstość powinna sprzyjać rozwijaniu kontaktów społecznych oraz wzmacniać poczucie bezpieczeństwa płynące z przebywania w przestrzeni będącej pod stałą kontrolą społeczną.

Wysoka gęstość powinna sprzyjać również bardziej efektywnemu wykorzystaniu elementów infrastruktury technicznej miasta, zwłaszcza układów sieciowych (np. wodociąg, kanalizacja itd.) oraz powodować, że zmniejsza się zapotrzebowanie na ruch samochodowy, zwłaszcza ruch samochodów indywidualnych.

Pojawiają się twierdzenia, że wymienione wyżej właściwości miasta kompaktowego, czynią je bardziej zrównoważonym, przynajmniej w porównaniu do miast, które uległy zjawisku "urban sprawl".

Jednak nie sama "gęstość", "zwartość" czyni miasto bardziej zrównoważonym i zapewnia jego lepsze funkcjonowanie i zaspokojenie potrzeb użytkowników. Jego struktura powinna być "dobrze" zaprojektowana.

O ile potrzeba bardziej zwartego i oszczędnego użytkowania, jako taka, nie budzi wielu sprzeciwów w środowisku urbanistów, o tyle kwestia "dobrej" struktury wewnętrznej miasta jest bardziej kontrowersyjna.



Skupiona zabudowa amerykańskich suburbiów. Gęsta zabudowa jednorodzinna na małych działkach. Usługi rozsiane w przypadkowy sposób pomiędzy zabudową mieszkaniową. A zatem, funkcje się mieszają.



Wysoka gęstość zabudowy w Hong Kongu. Przemieszane funkcje mieszkaniowe, usługowe, biurowe, produkcyjne. Jest nawet park pomiędzy budynkami, o powierzchni większej, niż zwarte obszary zieleni w suburbiach amerykańskich. Mało kto posiada tu samochód ze względu na ogromne koszty parkowania i utrzymania pojazdu.

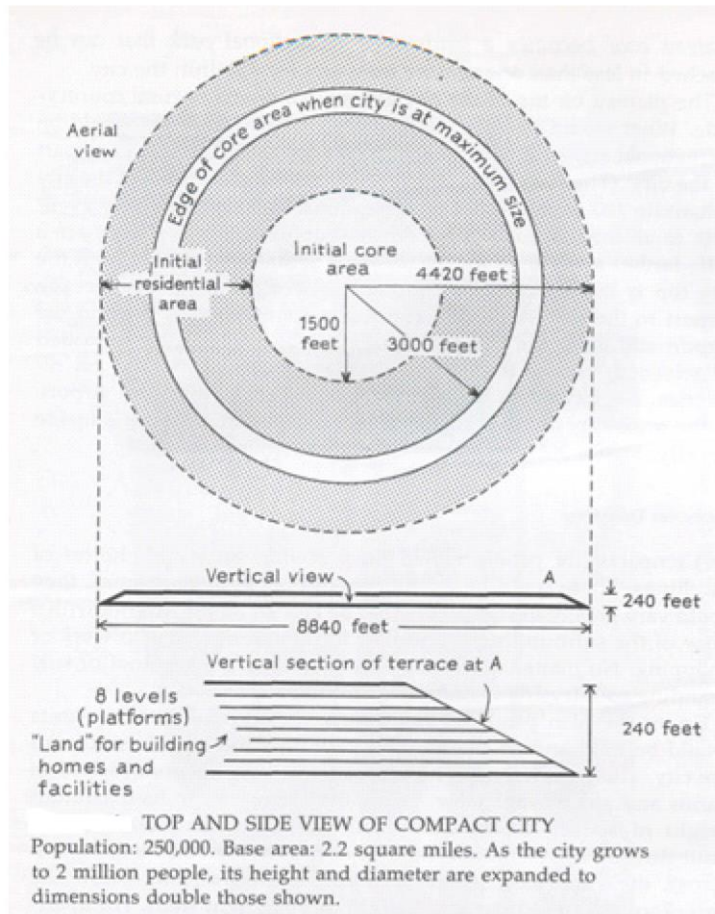
Terminu "compact city" użyli po raz pierwszy dwaj amerykańscy matematycy (George Dantzig, Thomas L. Saaty) w 1973 roku, którzy badali efektywność zużycia zasobów w mieście.



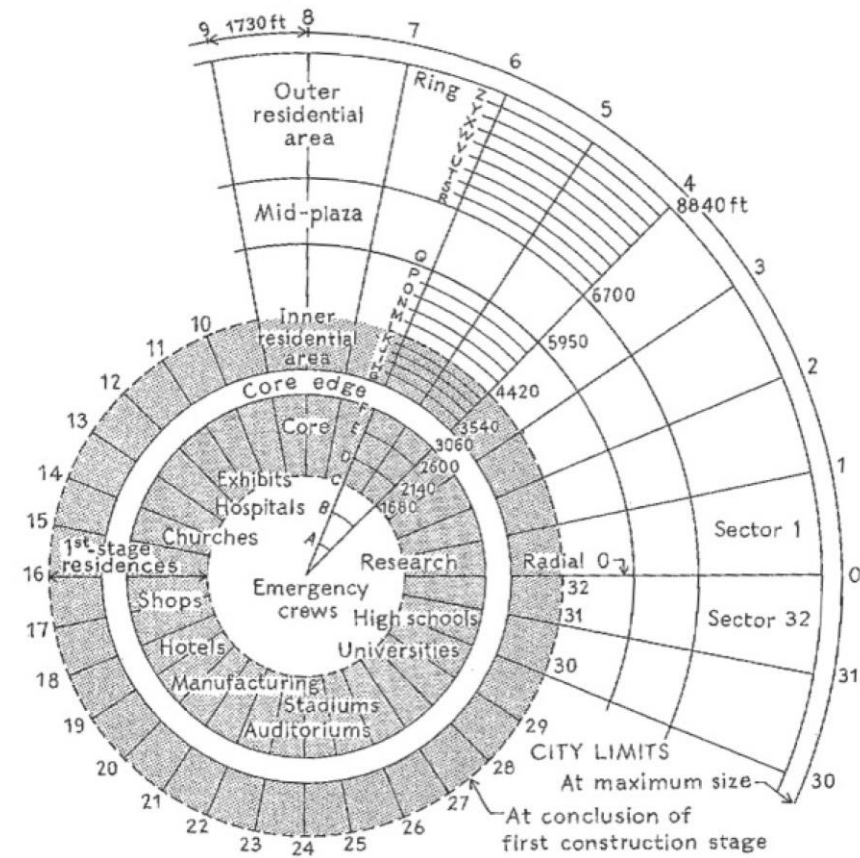
George Dantzig



Thomas L. Saaty



(a)



(b)

1973, *Compact city; a plan for a liveable urban environment.*, George Dantzig, Thomas L. Saaty

Jednak wielu urbanistów twierdzi, że idea compact city wywodzi się z krytyki miasta modernistycznego Jane Jacobs i jej tęsknoty za więziami społecznymi funkcjonującymi w starych miastach amerykańskich.

Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (1961)

**Modernizm** w urbanistyce przyniósł swobodną lokalizację budynków. Zerwał z gęstą kwartałową zabudową. Promował monofunkcyjność dzielnic i dawał pierwszeństwo samochodowi w mieście. Zrywał z ideą ulicy, jako przestrzeni społecznej. Promował wysoką zabudowę, która uwalniała przestrzeń w poziomie terenu pod zieleń i przestrzeń otwartą.

Modernizm walczył z ciasnymi, niezdrowymi miastami XIX wieku. Przyniósł miastom więcej otwartej przestrzeni, ale sprzyjał osłabieniu tradycyjnych więzi społecznych.

**Miasta ogrody** - krytyka rozluźnionego zagospodarowania do pewnego stopnia była również krytyką idei miasta ogrodu, która promowała strefowanie funkcjonalne w mieście i udostępnienie mieszkańcom terenów zieleni.

## Gęstość zaludnienia

Idea compact city zaczęła być rozważana w kilku kręgach kulturowych:

- Ameryce Północnej (dla której charakterystyczne są niskie rozlane suburbia),
- Europie (z policentryczną siecią miast historycznych),
- Azji (z ekstremalnie wysoką gęstością zaludnienia i zabudowy).

Pojawia się zatem pytanie, jaka "gęstość" jest właściwa?

Najczęściej wymienia się następujące czynniki, które ustalają optymalną gęstość zaludnienia:

- jak najwięcej miejsc zamieszkania powinny być lokalizowanych blisko usług,
- jednak z drugiej strony, gęstość liczba mieszkańców nie powinna utrudniać dostępu do terenów zieleni, jak również prywatności i walorów widokowych,
- miasto powinno dążyć do wielofunkcyjności, zapewniającej zaspokojenie wszystkich potrzeb mieszkańców, w tym potrzeby pracy,
- przestrzeń miasta powinna być łatwo dostępna pieszo, ewentualnie rowerowo,
- miasto kompaktowe powinno być zielone, bo zieleń niweluje wiele negatywnych skutków urbanizacji (obniżenie poziomu zanieczyszczeń, obniżenie temperatury, zatrzymanie wilgoci w mieście, produkcja tlenu itd.),
- dystans dostępności pieszej z terenów mieszkaniowych do usług.

Terminowi "compact city" towarzyszą często inne terminy określające pożądane cechy współczesnego miasta, np.

"smart growth"

"smart city"

"green urbanism"

"sustainable city"

walkable city"

"livable city"

...

Pojęcia te nie doczekały się jeszcze jednoznacznych i powszechnie akceptowanych definicji. Niektórzy autorzy łączą je z koncepcją compact city, inni podają zdecydowanie odmienne wyjaśnienia i definicje.



## **Dostępność, bliskość**

Łatwa dostępność przestrzeni miejskiej i bliskość do wszelkich usług i miejsc pracy jest jednym z głównych argumentów przemawiających za ideą compact city.

Jakie korzyści mogą płynąć z dobrej dostępności (przede wszystkim pieszej i rowerowej):

- możliwość szybkiego, łatwego i taniego dojazdu do pracy,
- zmniejszenie konsumpcji paliw i emisji spalin,
- zmniejszenie korków i zapotrzebowania na drogi dla samochodów.

Jednak, aby wszyscy mieszkańcy znaleźli pracę w bliskim zasięgu, w mieście musi funkcjonować wielu pracodawców. Ci ostatni potrzebują przestrzeni dla swoich biznesów, a tym samym rozszerzają zapotrzebowanie na przestrzeń i wydłużają dojazdy do pracy dla potencjalnych pracowników.

Wśród postulatów miasta kompaktowego mieści się również dostępność do terenów zielonych. A im więcej terenów otwartych w mieście, tym mniej "zwarte" miasto.

Idea kryje więc w sobie pewne sprzeczności, które różni autorzy wyjaśniają w różny sposób.

## **Zrównoważoność miasta kompaktowego**

Niektórzy autorzy zwracają uwagę, że osiągnięcie pożądanego przez niektórych mieszkańców równowagi pomiędzy dostępnością (krótkimi dystansami), a potrzebą prywatności (większe działki, mieszkania itd.) i dostępem do zieleni powoduje, że tereny mieszkaniowe o wysokiej jakości życia stają się terenami ekskluzywnymi i bardzo drogimi. Tym samym, rodziny o niższych dochodach są spychane na obrzeża miasta, skąd dojazdy do pracy i usług stają się odległe.

Nie ma jednoznacznych badań wskazujących, że podniesienie gęstości przekłada się wprost na zmniejszenie potrzeb komunikacyjnych i większą "zrównoważoność" miasta.

Zatem, nie gęstość sama w sobie, ale **odpowiednia gęstość + struktura** przestrzeni miejskiej wpływa na efektywniejsze i bardziej zrównoważone jej funkcjonowanie.



Nowy Jork

Jane Jacobs krytykowała modernizm za zniszczenie tradycyjnych więzi społecznych panujących w starych miastach, wypełnionych zwartą zabudową kwartałową. W kilkupiętrowych kamienicach mieszkało zwykle wiele rodzin w bardzo małych mieszkaniach (często jednoizbowych), stąd wysoka gęstość zaludnienia. W parterach mieściły się sklepy i warsztaty, w których mieszkańcy znajdowali zatrudnienia. Niektóre relacje gospodarcze nie miały wymiaru finansowego. Gdy ktoś nie miał pieniędzy, mógł zapłacić za żywność pracą lub udzieleniem usługi. Gdy ktoś stracił pracę, sąsiedzi na zasadzie kontaktów towarzyskich pomagali mu znaleźć nowe zatrudnienie. Duże zagęszczenie i stałe przebywanie "na oczach innych" dawało poczucie bezpieczeństwa, ale i zmniejszało prywatność. Przegęszczenie kamienic wpływało również na gorsze warunki sanitarne.



Nowy Jork



Życie dawnego miasta oferowało utrwaloną tradycją względną stabilność społeczną i znacznie mniejszą stabilność finansową... Najwięcej miejsc pracy w takich dzielnicach, to drobny handel, usługi i rzemiosło, czyli sektor o niższej efektywności ekonomicznej.



Inną grupą miast inspirujących zwolenników compact city, są centra miast europejskich, bądź małe miasteczka turystyczne, gdzie przetrwała historyczna zabudowa i stale żywa jest kultura "przestrzeni publicznej", w której mieszkańcy odpoczywają, bawią się, spędzają wspólnie czas, uczestniczą w wydarzeniach kulturalnych. Partery kamienic, to przestrzeń usług, wyższe piętra to usługi lub mieszkania.

Mimo, że Europejczycy lubią odwiedzać gwarne centra miast, to jednak nie wszyscy akceptują takie miejsca, jako docelowe miejsce zamieszkania dla rodziny.



Korea Południowa i Indie

Ciekawym przykładem miast "kompaktowych" są miasta Azji, zwłaszcza wschodniej i południowej. Zwarta kwartałowa zabudowa ulic mieści w sobie funkcję mieszkaniową, usługową, handlową, a nawet produkcyjną. Na tyłach lub wyższych piętrach mieści się nierzadko wiele fabryk i różnych zakładów. Miasta Azji, a zwłaszcza ich tradycyjne dzielnice, dużo silniej spełniają postulat zwartości zagospodarowania i wielofunkcyjnego użytkowania terenów oraz nasycenia miejscami pracy i usług dla ludności, niż miasta Europy i Ameryki Północnej.



Seoul

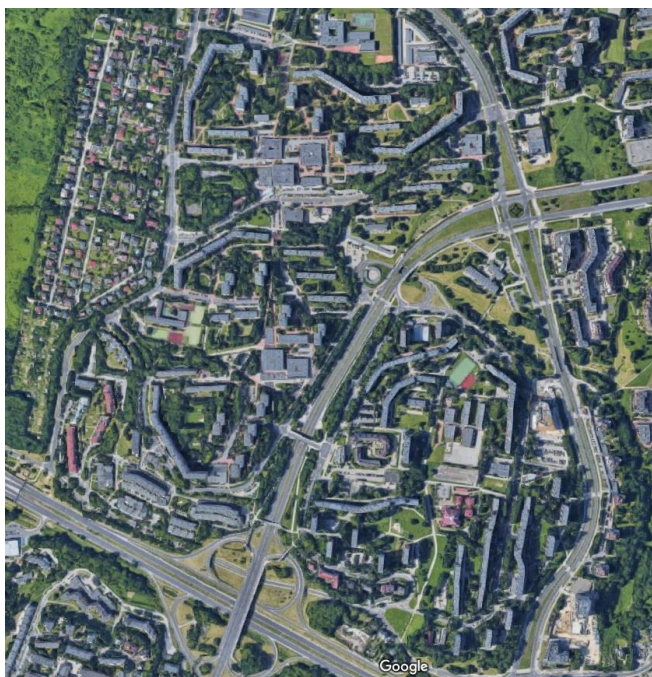
Gęstość ma jednak różne oblicza. Wysoka gęstość zaludnienia w osiedlu mieszkaniowym, a obok kompleks usługowy, który mieści w sobie wiele małych sklepików i usług. Bardzo blisko z domu do sklepu. Komunikacja kołowa wyprowadzona z osiedla (samochody od razu z zewnętrznej ulicy zjeżdżają do podziemnych parkingów). Pomiedzy blokami rosną nawet drzewa! Niska zieleń jest też często urządzana na tarasach budynków usługowych.



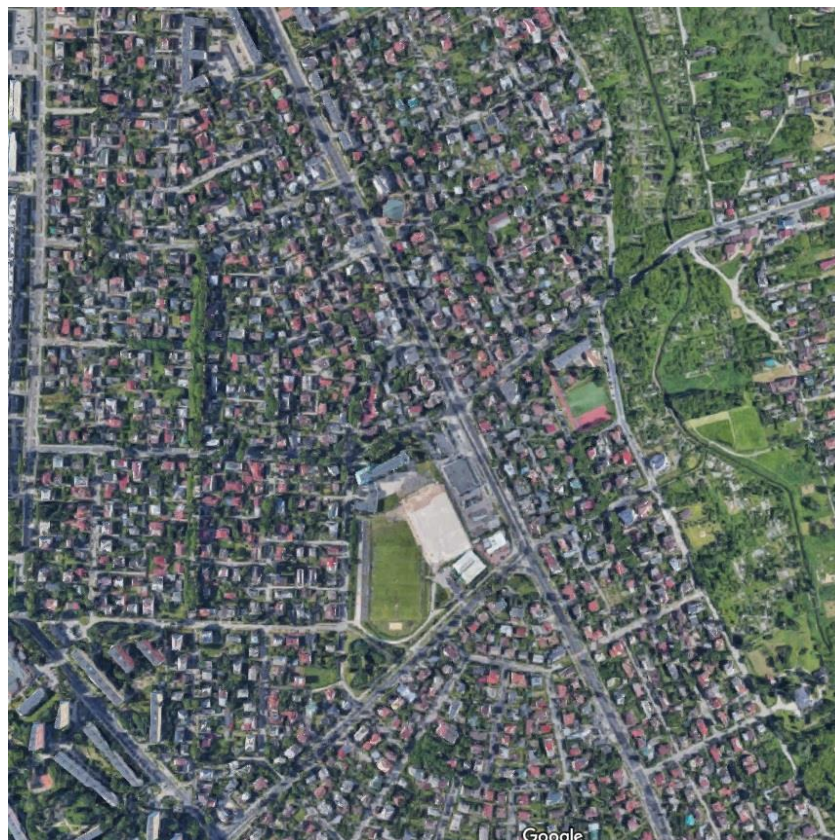
## Lublin - jaka zabudowa jest tak naprawdę kompaktowa?



Historyczna zabudowa obrzeżna. Duże zagęszczenie, mieszane funkcje, dobra dostępność piesza. Brak przestrzeni "społecznej" i terenów wypoczynkowych. Niski poziom prywatności.



Wysoka intensywność zabudowy, kameralny charakter wnętrz osiedli, w każdym osiedlowy ośrodek usługowy łatwo dostępny pieszo. Sporo terenów zielonych.

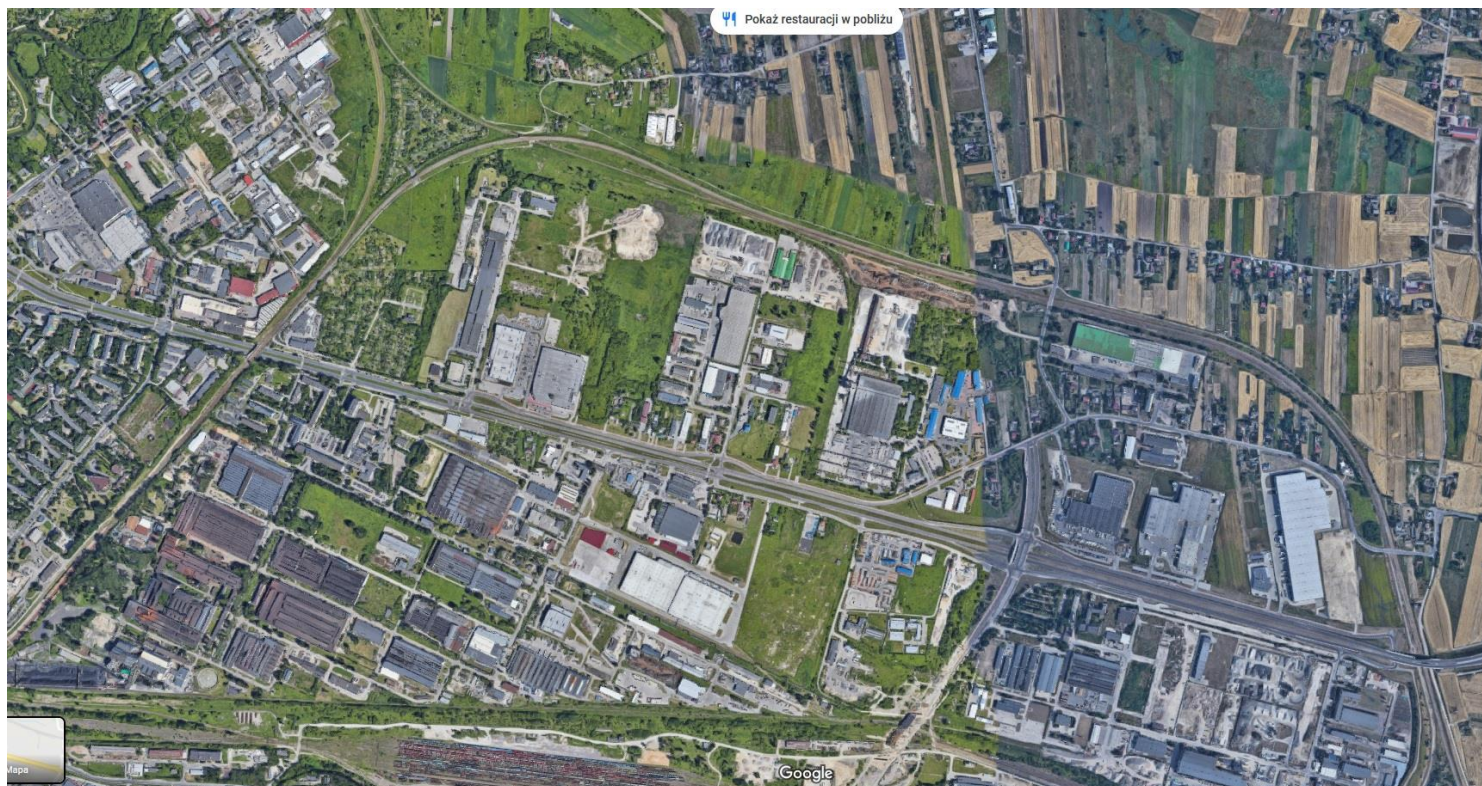


Skupina zabudowa jednorodzinna na niewielkich działkach z usługami wzdłuż głównej ulicy. Dobra dostępność piesza i rowerowa. Dobra dostępność do doliny rzeki, jako potencjalnego terenu wypoczynkowego. Część mieszkaniowa relatywnie monofunkcyjna.

**Lublin** - gdzie na pewno nie jest kompaktowy, czy gdzie "marnuje się" przestrzeń?



Tereny ekstensywnej zabudowy jednorodzinnej podmiejskiej. Jest to typowy "urban sprawl".



Źle zaadaptowane tereny przemysłowe.



Rozbudowane tereny obsługi komunikacji.



Źle zaadaptowane tereny pokolejowe.