

POLSKA KRAJOWA SIĘĆ
MIAST CITTASLOW
REFLEKSJE I DOŚWIADCZENIA

Redakcja naukowa

Krzysztof Młynarczyk
Eliza Farelnik



cittaslow

Redakcja naukowa

Krzysztof Młynarczyk

Eliza Farelnik

POLSKA KRAJOWA SIEĆ MIAST CITTASLOW

REFLEKSJE I DOŚWIADCZENIA

Instytut Badań Gospodarczych

Olsztyn 2023

Recenzenci:

dr hab. Barbara Konecka-Szydłowska, prof. UAM

dr hab. Anna Wojewnik-Filipkowska, prof. UG

Skład, łamanie i projekt okładki:

Ilona Pietryka

© Copyright by Instytut Badań Gospodarczych

ISBN 978-83-65605-63-4

DOI: 10.24136/eep.mon.2023.04

Instytut Badań Gospodarczych
ul. ks. Roberta Bilitewskiego, nr 5, lok. 19
10-693 Olsztyn, Poland

biuro@badania-gospodarcze.pl
www.badania-gospodarcze.pl

Publikacja sfinansowana ze środków Stowarzyszenia „Polskie Miasta Cittaslow”.

Spis treści

Wstęp

Rozdział I. Implementacja modelu *slow city* w Polsce 7

dr Eliza Farelnik

Rozdział II. Rola dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego w rozwoju miast Cittaslow 23

prof. dr hab. Krzysztof Młynarczyk

Rozdział III. Potencjał społeczno-gospodarczy miast Cittaslow 29

dr Wioletta Wierzbicka

Rozdział IV. Rozwój sieci miasteczek polskich w duchu *slow* a rewitalizacja obszarów zdegradowanych 45

dr hab. arch. Krzysztof Skalski, prof. PPUZ

Rozdział V. Strategia budowania sieciowego produktu turystycznego 61

mgr Andrzej Bobrowicz

Rozdział VI. Budowanie wspólnych produktów turystycznych wokół miast należących do sieci Cittaslow w województwie warmińsko-mazurskim na bazie szlaków turystycznych 73

Stanisław Harajda

Rozdział VII. Marketingowe wspomaganie rozwoju miast należących do sieci Cittaslow 103

dr Agnieszka Stanowicka

Rozdział VIII. Koncepcja *livability* a planowanie przestrzeni publicznych na przykładzie miast Cittaslow 115

dr hab. inż. Agnieszka Jaszczak, prof. UWM

Rozdział IX. *Green-Blue Design* a planowanie terenów nadrzecznych na przykładzie miast Cittaslow 123

dr hab. inż. Agnieszka Jaszczak, prof. UWM
mgr inż. arch. kraj. Karolina Celebucka

Aneks

Wstęp

Krajowa Sieć Miast Cittaslow ma 15 lat! To właśnie ów jubileusz zainspirował Komitet Naukowy do przygotowania niniejszego opracowania. Zawiera ono dziewięć rozdziałów, napisanych przez specjalistów różnych dziedzin i dyscyplin naukowych — od ekonomii przez urbanistykę i architekturę krajobrazu po animację turystyki. Wśród autorów publikacji są oczywiście członkowie Komitetu, a także osoby od wielu lat z nami współpracujące. Zamieściliśmy również tekst przygotowany wcześniej przez naszego nieodżałowanego, zmarłego w 2021 r. Kolegę i Współpracownika, Stanisława Harajdę.

Wielowątkowa zawartość treściowa opracowania pozostaje, naszym zdaniem, w ścisłym związku z obszarami funkcjonowania miast Cittaslow. Ponadto jesteśmy zdania, że prawidłowe sterowanie ich procesami rozwojowymi wymaga ciągłego zgłębiania niektórych obszarów szczególnej wiedzy specjalistycznej.

Sukcesywnie powiększająca się liczba nowych miast Cittaslow sprawia, że przed ich administracją samorządową pojawiają się nowe, różnorodne wyzwania. W znacznym stopniu dotyczy to także osób pełniących różne funkcje w organach zarządczych miast należących już do sieci. Dlatego też to właśnie do nich kierujemy naszą monografię. Oczywiście jej odbiorcami mogą być również wszyscy zainteresowani ideą Cittaslow. Wśród nich uczniowie szkół średnich, a głównie słuchacze różnych kierunków studiów, przygotowujący prace semestralne lub dyplomowe.

W pełni zdajemy sobie sprawę z faktu, że zawartość niniejszego opracowania nie wyczerpuje całkowicie zakresu zagadnień związanych z funkcjonowaniem miast Cittaslow. Dotyczy to zwłaszcza problematyki nauk społecznych, choćby socjologii, prawa czy też psychologii społecznej. Będziemy zatem wdzięczni za wszelkie uwagi i sugestie, które z pewnością będą pomocne w trakcie przygotowywania kolejnych pozycji wydawniczych.

prof. dr hab. Krzysztof Młynarczyk
Przewodniczący Komitetu Naukowego
Krajowej Sieci Miast Cittaslow

Rozdział I

Implementacja modelu *slow city* w Polsce

dr Eliza Farelnik¹

Wstęp

W coraz bardziej zglobalizowanym świecie, w którym rośnie liczba wyzwań stojących przed miastami, coraz częściej są stawiane pytania o optymalne ścieżki rozwoju tych mniejszych ośrodków miejskich. Korenik (2013, s. 38) zwraca uwagę na zjawisko reorientacji lokalnych struktur społeczno-przestrzennych, polegające na aktywnym włączaniu się społeczności lokalnych w procesy zachodzące w globalizującym się świecie. Reorganizacja ta, uwzględniająca specyficzne lokalne wartości, prowadzi do większego upodmiotowienia społeczności lokalnej, która w coraz większym stopniu przejmuje odpowiedzialność za losy lokalnej jednostki przestrzennej (miasta, gminy). Dokonuje się to także przez wypracowanie nowych modeli rozwoju lokalnego. Jednym z takich modeli jest z pewnością *slow city*, który jest zakorzeniony w potrzebach społeczności lokalnych (takich jak zgodny z naturą rytm pracy i życia czy poprawa jakości życia) i opiera rozwój jednostki terytorialnej na jej endogenicznych zasobach, zwłaszcza kapitale społecznym i kulturowym. Takie podejście do kształtowania rozwoju miasta jest zauważalne w coraz większej liczbie miast w Polsce, jak również na całym świecie.

¹ Komitet Naukowy Krajowej Sieci Miast Cittaslow, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Ekonomicznych, eliza.farelnik@uwm.edu.pl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8961-3561>.

Charakterystyka założeń koncepcji *slow city*

Geneza rozwoju Międzynarodowej Sieci Miast Cittaslow jest związana z rosnącą popularnością ruchu *Slow Food* oraz z inicjatywą podjętą przez burmistrzów czterech włoskich miast: Bra, Greve in Chianti, Orvieto i Positano, którzy w takiej koncepcji rozwoju dostrzegli szansę dla małych miast. Nazwa Cittaslow wywodzi się od słów: wł. *città* – miasto i ang. *slow* – wolny, powolny. Cittaslow – *International network of cities where living is good* – została założona 15 października 1999 r. w Orvieto we Włoszech. Stowarzyszenie to jest organizacją non-profit nastawioną na promocję „dobrego życia” oraz realizację działań służących poprawie jakości życia w miastach.

Zgodnie z dokumentem założycielskim stowarzyszenia w miastach Cittaslow (*Międzynarodowy statut miast Cittaslow*, 2022, s. 20):

- jest realizowana polityka środowiskowa dążąca do utrzymania i rozwoju charakterystycznych cech obszaru i zabudowy miejskiej, w której docenia się wartość sposobu ich odzyskiwania i ponownego wykorzystania;
- wdraża się politykę w zakresie infrastruktury, funkcjonalną z punktu widzenia waloryzacji terytorium, nie zaś jego zajęcia;
- promuje się zastosowanie technologii skierowanych na poprawę warunków środowiska naturalnego i jakości zabudowy miejskiej;
- wspiera się produkcję i wykorzystanie produktów spożywczych, uzyskanych drogą naturalnych technik kompatybilnych ze środowiskiem, z wyłączeniem produktów modyfikowanych genetycznie, chroniąc utrzymanie zagrożonych gatunków;
- są chronione uprawy autochtoniczne, mające korzenie w kulturze i tradycjach, które przyczyniają się do utrzymania specyficznego charakteru terytorium, zachowując miejsca i zwyczaje, promując wydarzenia i miejsca dające szansę na kontakt konsumentów oraz producentów towarów o wysokiej jakości;
- promuje się wysoką jakość gościnności, tak istotną w kontaktach ze społecznością lokalną;
- wśród wszystkich mieszkańców jest podnoszona świadomość życia w mieście należącem do sieci Cittaslow.

Do stowarzyszenia mogą przystąpić zwykli członkowie (miasta o nie większej niż 50 tys. liczbie mieszkańców) oraz członkowie wspierający (województwa, powiaty, metropolie, związki gmin). W tym celu miasto musi przejść proces certyfikacji i spełnić 50%+1 z 73 kryteriów oceny, odnoszących się do siedmiu kluczowych obszarów: polityka energetyczna i środowiskowa, polityka infrastrukturalna, polityka jakości miejskiej, polityka rolna, turystyczna i rzemieślnicza, polityka gościnności, świadomości i kształcenia, integracja społeczna, partnerstwa (Tabela 1.) (*Cittaslow International Charter*, 2022, ss. 25–28). Proces oceny miasta jest dokonywany na etapie kandydowania do sieci Cittaslow, ale także jest powtarzany co pięć lat. Może to stanowić motywację do podejmowania działań zgodnych z ideą Cittaslow, których efekty przełożą się na rozwój miasta, ale także na uzyskanie lepszego wyniku w kolejnych tzw. recertyfikacjach. Ocena ma charakter jakościowy i ilościowy. Poszczególnym kryteriom samooceny są przypisane skale punktowe oraz odpowiednie

wagi, wykorzystywane do ustalenia ostatecznego wyniku oceny miasta. Stanowi ona okazję do całościowego spojrzenia na rozwój i zmiany miasta, jakie dokonały się w czasie ostatnich lat oraz do odpowiedzi na pytanie: czy zrealizowane programy lub działania wpisują się w założenia modelu *slow city* i w których obszarach funkcjonowania miasta należy zwiększyć aktywność?

Tabela 1.

Kryteria oceny miast przystępujących do stowarzyszenia Cittaslow

Obszar	Kryterium
Polityka energetyczna i środowiskowa	<ul style="list-style-type: none"> – ochrona jakości powietrza – ochrona jakości wody – zużycie wody pitnej przez zamieszkałą ludność – selektywna zbiórka odpadów miejskich stałych – kompostowanie przemysłowe i domowe – oczyszczanie ścieków – oszczędzanie energii w budynkach i jednostkach publicznych – produkcja energii przez jednostki publiczne z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii – redukcja zanieczyszczenia widocznego, ruchu samochodowego, hałasu – redukcja zanieczyszczenia świetlnego publicznego – zużycie energii elektrycznej przez rodziny/zamieszkałą ludność – ochrona bioróżnorodności – wspólnoty energetyczne
Polityka infrastrukturalna	<ul style="list-style-type: none"> – funkcjonalne ścieżki rowerowe prowadzące do budynków publicznych – długość miejskich ścieżek rowerowych, przypadających na długość dróg miejskich – parkingi dla rowerów w miejscach zmiany środka transportu – harmonijne planowanie mobilności alternatywnej dla samochodów prywatnych – usuwanie barier architektonicznych – wspieranie życia rodzinnego i programów rozwoju kobiet – efektywna dostępność do usług medycznych – zrównoważona dystrybucja towarów w centrach miejskich – odsetek zamieszkałych obywateli udających się codziennie do pracy w innej gminie
Polityka jakości miejskiej	<ul style="list-style-type: none"> – plan odporności struktury urbanistycznej – działania na rzecz przywracania i waloryzacji centrum życia miejskiego (mała architektura, oznakowanie turystyczne, anteny, łagodzenie krajobrazu, zachowanie krajobrazu miejskiego) – przywracanie/realizacja społecznych terenów zielonych, z użyciem roślin uprawnych i (lub) owocowych – jakość życia w mieście (rozkład dnia dom-praca, przykładowe przedszkola itp.) – przekształcanie i ponowne wykorzystanie obszarów peryferyjnych – wykorzystywanie ICT w rozwoju usług interaktywnych na rzecz mieszkańców i turystów – punkt do spraw zrównoważonej architektury (bioarchitektura itp.) – okablowanie miasta (włókna optyczne, systemy bezprzewodowe)

Obszar	Kryterium
Polityka jakości miejskiej (cd.)	<ul style="list-style-type: none"> - monitoring i redukcja zanieczyszczenia (hałas, pole elektromagnetyczne itp.) - rozwój pracy na odległość - promocja zrównoważonego, prywatnego systemu urbanistycznego (<i>passive house</i>, materiały budowlane itp.) - promocja infrastruktury społecznej (banki czasu, projekty <i>freecycling</i> itp.) - promocja zrównoważonego, publicznego systemu urbanistycznego (<i>passive house</i>, materiały budowlane itp.) - przywracanie/realizacja produkcyjnych terenów zielonych, z użyciem roślin uprawnych i (lub) owocowych, w granicach miejskich - wyznaczanie przestrzeni do sprzedaży produktów lokalnych - ochrona (waloryzacja) sklepów o szczególnym charakterze - tworzenie naturalnych centrów handlowych - metry sześciennie cementu (netto w infrastrukturze)/zieleni miejska
Polityka rolno, turystyczna, rzemieślnicza	<ul style="list-style-type: none"> - rozwój rolnictwa ekologicznego - ochrona typowych produktów i wyrobów rękodzielniczych (certyfikacja, muzea przedmiotów codziennego użytku itp.) - waloryzacja tradycyjnych metod pracy i zawodów - waloryzacja obszarów wiejskich (lepsza dostępność do usług dla ludności miejscowej) - wykorzystanie produktów lokalnych, najlepiej ekologicznych, w publicznym żywieniu zbiorowym (stołówki szkolne itp.) - edukacja smaku i promocja używania produktów lokalnych, najlepiej ekologicznych, w gastronomii i żywieniu indywidualnym - waloryzacja i zachowanie lokalnych wydarzeń kulturalnych - oferta pozahotelowa (miejsca noclegowe/mieszkańcy w ciągu roku) - zakaz wykorzystywania w rolnictwie GMO - nowe wizje, w obowiązujących planach, osiedlania się na terenach postrolniczych
Polityka gościnności, świadomości i kształcenia	<ul style="list-style-type: none"> - właściwe przyjmowanie gości (szkolenia dla pracowników, oznakowanie, właściwa infrastruktura i godziny pracy) - uwrażliwienie pracowników i osób zajmujących się handlem (przejrzystość ofert i stosowanych cen, widoczna ekspozycja stawek) - wytyczenie szlaków <i>slow</i> (materiały drukowane, strona internetowa itp.) - stosowanie skutecznych metod uczestnictwa, w celu ożywienia procesu <i>bottom-up</i> w podejmowaniu ważnych decyzji administracyjnych - kształcenie ustawiczne dla trenerów i (lub) urzędników administracji i pracowników w zakresie tematów związanych z Cittaslow - edukacja prozdrowotna (walka z otyłością, cukrzycą itp.) - systematyczne i ustawiczne informowanie obywateli o znaczeniu przynależności do Cittaslow (również przed przystąpieniem) - obecność aktywnych stowarzyszeń, które działają wspólnie z administracją w zakresie tematów związanych z Cittaslow - przystępowanie do kampanii Cittaslow - umieszczanie na papierze firmowym i na stronie internetowej znaku Cittaslow

Obszar	Kryterium
Integracja społeczna	<ul style="list-style-type: none"> – dyskryminowane mniejszości – dzielnice-getta – integracja osób niepełnosprawnych – dzieci – sytuacja ludzi młodych – bieda – zrzeszanie się – integracja wielokulturowa – uczestnictwo w życiu politycznym – budownictwo komunalne – istnienie obszarów poświęconych aktywności ludzi młodych i centrów młodzieżowych
Partnerstwa	<ul style="list-style-type: none"> – wsparcie na rzecz kampanii i działań Cittaslow – współpraca z innymi organizacjami promującymi naturalną i tradycyjną żywność – wsparcie na rzecz projektów współpracy bliźniaczej i działania na rzecz rozwoju z krajami rozwijającymi się, które dotyczą rozpowszechniania filozofii Cittaslow

Zródło: *Międzynarodowy statut miast...* (2022, ss. 25–28).

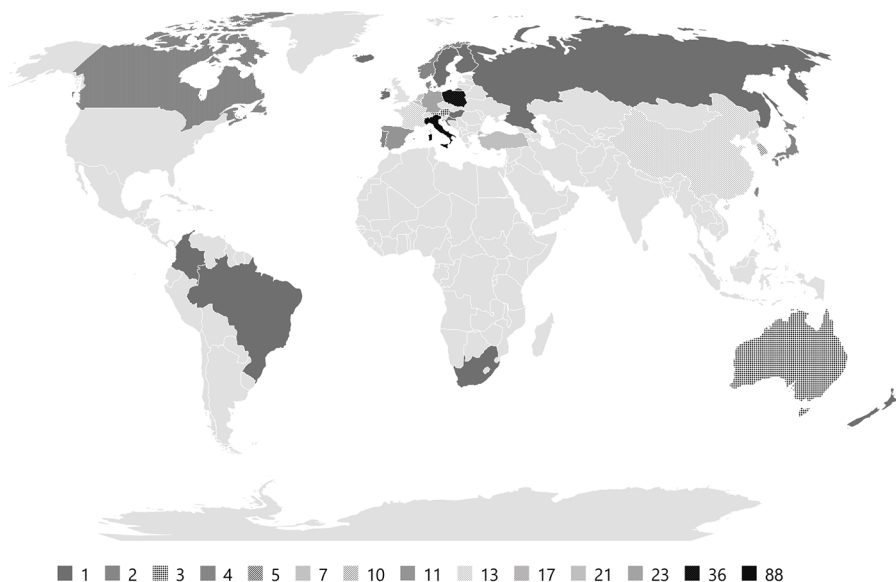
Organami stowarzyszenia są: Prezes, Międzynarodowe Zgromadzenie, Międzynarodowy Komitet Koordynujący, Zarząd oraz Międzynarodowy Komitet Naukowy. Działalność stowarzyszenia mogą wspierać tzw. „przyjaciele Cittaslow”, tj. stowarzyszenia, izby handlowe, firmy produkcyjne, usługowe, turystyczne, rolnicze itp. (*Cittaslow International Charter*, 2022, ss. 8–11).

Międzynarodowa Sieć Miast Cittaslow liczy obecnie 287 miast z 33 krajów (*Cittaslow List*, 2022, ss. 1–11). W jej ramach działa już 20 sieci krajowych. Najwięcej *slow cities* zlokalizowanych jest w takich krajach jak: Włochy (88), Polska (36), Niemcy (23), Turcja (21), Korea Południowa (17), Chiny (13), Francja (13) i Hiszpania (11) (Rysunek 1.).

Początki rozwoju sieci Cittaslow w Polsce sięgają 2004 r., kiedy to do sieci miast Cittaslow przystąpił Reszel. Kolejne miasta, które przyczyniły się do powołania Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow w 2007 r. to: Bisztynek, Biskupiec oraz Lidzbark Warmiński. Wszystkie miasta założycielskie Polskiej Krajowej Sieci Cittaslow są położone w województwie warmińsko-mazurskim. W tym województwie znajdują się jeszcze 23 miasta należące do sieci: Barczewo (w sieci od 2013), Bartoszyce (2015), Braniewo (2019), Dobre Miasto (2013), Działdowo (2015), Gołdap (2013), Górowo Iławeckie (2014), Jeziorany (2016), Kisielice (2022), Lidzbark (2015), Lubawa (2012), Morąg (2020), Nidzica (2014), Nowe Miasto Lubawskie (2010), Olecko (2020), Olsztynek (2012), Orneta (2015), Pasym (2014), Ryn (2012), Sępólno (2016), Szczytno (2020), Węgorzewo (2021), Wydminy (2019). Do polskiej sieci Cittaslow należą także położone w województwie opolskim: Głubczyce (od 2016) i Prudnik (2015), w śląskim — Kalety (2014), wielkopolskim — Murowana Goślina (2010), pomorskim — Nowy Dwór Gdański (2014), lubelskim — Rejowiec Fabryczny (2014), łódzkim — Rzgów (2017), zachodniopomorskim — Sianów (2017) oraz w mazowieckim — Sierpc (2019).

Rysunek 1.

Liczba miast należących do Międzynarodowej Sieni Miast Cittaslow w państwie (stan na styczeń 2023 r.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Cittaslow List* (2022, ss. 1–11).

Liczba mieszkańców gmin należących do Polskiej Krajowej Sieni Miast Cittaslow w 2021 r. wahała się od 3 738 (gmina miejska Górowo Iławeckie) do 25 494 osób (gmina miejsko-wiejska Prudnik). W sieci znajduje się 10 miast², w których liczba mieszkańców nie przekracza 5 tys. (Sępólno, Kisielice, Bisztynek, Pasym, Ryn, Jeziorany, Rzgów, Górowo Iławeckie, Rejowiec Fabryczny, Reszel), 8 — z liczbą mieszkańców od 5 tys. do 10 tys. (Sianów, Olsztynek, Lidzbark, Barczewo, Kalety, Orneta, Dobre Miasto, Nowy Dwór Gdański), 10 — od 10 tys. do 15 tys. osób (Biskupiec, Murowana Goślina, Nowe Miasto Lubawskie, Lubawa, Węgorzewo, Głubczyce, Nidzica, Morąg, Gołdap, Lidzbark Warmiński), 4 — od 15 tys. do 20 tys. (Olecko, Braniewo, Sierpc, Prudnik) oraz 3 miasta liczące powyżej 20 tys. mieszkańców, tj. Działdowo, Bartoszyce, Szczytno (miasto z największą liczbą mieszkańców — 22 299 osób). W sieci znajduje się też gmina wiejska Wydminy, licząca 5 903 mieszkańców (Bank Danych Lokalnych GUS, 2022).

Analiza dokumentów strategicznych stowarzyszenia oraz dotychczasowych doświadczeń polskich miast z funkcjonowania w sieci Cittaslow pozwala na bardziej uogólnioną charakterystykę modelu *slow city*. Można wskazać sześć filarów koncepcji *slow city*:

- spowolnienie i jakość życia — zwrócenie uwagi na nadmierne tempo życia z jego negatywnymi konsekwencjami, potrzebę powrotu do przestrzegania naturalnych nam

² W klasyfikacji miast wzięto pod uwagę liczbę mieszkańców miasta, tj. gminy miejskiej lub obszaru miasta w gminie miejsko-wiejskiej. Wyjątek stanowiły Wydminy, będące gminą wiejską.

rytmów, gdzie znajdzie się czas na rozwój osobisty, kontakty towarzyskie, docenienie kultury, przyrody i lokalnej kuchni;

- lokalna kultura i dziedzictwo — lokalne zasoby kulturowe i dziedzictwo historyczne stanowią podstawę kształtowania się lokalnej tożsamości mieszkańców (Szmytkowska, 2017, s. 180); należy zatem chronić i rozwijać dziedzictwo kulturowe (materialne i niematerialne) — miejscowe tradycje, architekturę, kuchnię, tożsamość oraz *genius loci* miasta (szerzej: Murzyn-Kupisz, 2012, ss. 80–85);
- sprawiedliwość społeczna — rozwój miast jest budowany w oparciu o zasady równości, szacunku i sprawiedliwości społecznej;
- rozwój zrównoważony i gospodarka cyrkularna — polityka rozwoju miast opiera się na paradygmacie zrównoważonego rozwoju, uwzględniającym sferę społeczną, gospodarczą, przestrzenną i środowiskową; w tym kontekście przechodzenie od gospodarki linearnej do tzw. *circular economy*, rozumianej jako coś więcej niż tylko gospodarka o obiegu zamkniętym, staje się wyzwaniem; Hausner (2019, ss. 237–240, 268–273, 295–302) określa ten proces gospodarowaniem okrężnym, a dokładniej rozwojową okrężnością (ang. *circularity of urban development*);
- współpraca i sieciowanie miast — rozumiane jako budowanie relacji wewnątrz systemu miasta, między jego mieszkańcami, władzami, sektorem przedsiębiorstw oraz podmiotów ekonomii społecznej, ale także kooperacji i współpracy między miastami należącymi do sieci; w sieci miast jest możliwy przepływ nie tylko dóbr i osób, ale zwłaszcza idei i wartości, które są jej fundamentem i spoiwem;
- odporność miasta (*urban resilience*) — celem rozwojowym jest lepsze radzenie sobie z sytuacjami kryzysowymi czy wewnętrznymi, nieoczekiwanymi szokami; wyższy poziom tzw. rezyliencji oznacza lepsze i szybsze wychodzenie z sytuacji kryzysowej i powrót do stanu sprzed szoku, których to doświadczają także małe miasta (por. Carp, 2012a, ss. 169–172; Carp, 2012b, ss. 99–126; Strzelecka, 2018, ss. 121–130; Drobniak, 2015, ss. 119–143).

Przyjęcie przez władze lokalne modelu *slow city* oraz upowszechnianie jego idei wśród mieszkańców mogą przyczynić się do osiągnięcia wielu pozytywnych efektów, np. wzrostu przedsiębiorczości i innowacyjności, m.in. w takich obszarach, jak: *slow travel*, *slow food*, *slow design*, *slow fashion*, *slow education*. W *slow cities* to lokalna tradycja i tożsamość mogą stanowić podstawę do budowania szeroko rozumianego produktu miejskiego. Z punktu widzenia rozwoju rynku, jest ważna nie tylko strona popytowa, ale i podażowa, tj. podaż lokalnych wysokiej jakości produktów (często unikatowych, opartych na tradycyjnych recepturach), dedykowanych określonym grupom odbiorców oferty miejskiej. Taka optyka może wpływać również na: kierunki rozwoju turystyki opartej na lokalnym dziedzictwie kulturowym, poziom partycypacji społecznej, współpracę podmiotów lokalnych oraz proces tzw. sieciowania miast, polegający z jednej strony na rozwoju współpracy miast, a z drugiej — na poszukiwaniu indywidualnej specjalizacji miasta wewnątrz sieci, budowaniu sieciowych produktów turystycznych czy też wykorzystywaniu ponadlokalnych narzędzi rozwoju. Można zauważyć także inne korzyści wynikające ze współpracy miast, np. promocję krajową i zagraniczną miast, wykorzystującą coraz bardziej rozpoznawalne logo sieci — pomarańczowego ślimaka z koroną charakterystycznych budynków na muszli (Rysunek 1.

w aneksie), możliwość współpracy i wymiany doświadczeń *slow cities* z różnych krajów czy też efekty synergiczne realizowanych w sieci działań (Farelnik, 2018, s. 22).

Model *slow city* nie jest uniwersalną formułą, będącą panaceum na wszelkie problemy małego miasta. Jest raczej modelem adaptacyjnym, w którym każdy ośrodek indywidualnie kształtuje swoją ścieżkę rozwoju, wykorzystując możliwości płynące ze specyficznego sposobu definiowania i waloryzacji zasobów miasta oraz korzyści wynikające z członkostwa w sieci i współpracy miast Cittaslow. Wśród pozytywnych efektów przynależności do sieci Cittaslow najczęściej wymienia się następujące: skuteczniejsza promocja miasta, rewitalizacja i aktywizacja obszarów zdegradowanych, poprawa estetyki, jakości i dostępności przestrzeni publicznych, pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania inwestycji (np. funduszy Unii Europejskiej), zbudowanie pozytywnego wizerunku „miasta dobrej jakości życia”, rozwój współpracy z miastami członkowskimi sieci Cittaslow, intensyfikacja działań kulturalnych oraz związanych z ochroną dziedzictwa kulturowego, poprawa jakości życia w mieście zauważana przez mieszkańców, powstanie lub poprawa stanu istniejących obiektów infrastruktury rekreacyjno-sportowej, wzrost liczby turystów odwiedzających miasto, ukierunkowanie długoterminowej polityki rozwoju miasta, zgodnie z koncepcją *slow city*, integracja i wzrost zaangażowania mieszkańców w procesy partycypacji społecznej, realizacja projektów nastawionych na ochronę i poprawę stanu środowiska naturalnego, poprawa konkurencyjności miasta oraz możliwy wzrost liczby miejsc pracy (Farelnik, Stanowicka i Wierzbicka, 2021, s. 26).

Przynależność do sieci Cittaslow może stanowić znaczący impuls rozwojowy, a pozytywne efekty z członkostwa przekładają się wtedy na poprawę konkurencyjności małego miasta. Kreatywna, przedsiębiorcza społeczność lokalna, zaangażowana w proces współdecydowania o przyszłości swojego miasta oraz władze lokalne, świadome uwarunkowań i korzyści płynących z takiego modelu rozwoju, przyczyniają się do budowania miasta odpowiadającego potrzebom mieszkańców (oraz innych użytkowników) oraz zdolnego do sprostania krajowym i globalnym wyzwaniom. Szansą na rozwój małych miast jest nie tylko specyficzna dla idei *slow* „optyka rozwoju”, ale także aktywne wykorzystywanie szans płynących ze współpracy sieciowej i współdziałania miast Cittaslow.

Warto zwrócić uwagę na jeszcze jedną istotną cechę modelu *slow city* — jego adaptacyjny charakter. Oznacza to, że miasta indywidualnie kształtują swoją ścieżkę rozwoju, wykorzystując swój potencjał rozwojowy i szanse wynikające z członkostwa w sieci Cittaslow. W procesie poszukiwania optymalnej dla danego ośrodka ścieżki rozwoju jest możliwa dodatkowa specjalizacja *slow city*, na przykład w kierunku *smart slow city* lub *green slow city*, która oznacza hybrydyzację, czyli czerpanie z założeń dwóch koncepcji, w celu dostosowania rozwiązań do specyfiki miasta oraz bardzo zmiennych uwarunkowań jego rozwoju (Farelnik i Stanowicka, 2016, ss. 359–370; Batyk, i in., 2022, ss. 3–4). Zarządzanie miastem w oparciu o pojedyncze koncepcje może okazać się mniej skuteczne — dopiero połączenie koncepcji pozwala na osiągnięcie efektów zgodnych z celami różnych interesariuszy (por. Wojewnik-Filipkowska, Gierusz i Krauze-Maślanka, 2021, s. 181).

Uwarunkowania rozwoju małych miast w Polsce

Dotychczasowy bogaty dorobek naukowy na temat uwarunkowań rozwoju miast w Polsce zawiera publikacje z zakresu ekonomii i zarządzania miastem, architektury i urbanistyki, gospodarki przestrzennej, geografii społeczno-ekonomicznej, socjologii, kulturoznawstwa, a nawet filozofii i psychologii miejsca (m.in.: Hausner, 2019, ss. 263–304; Hajduga, 2019, s. 164; Murzyn-Kupisz i in., 2019, ss. 28–45; Sanetra-Szeliga, 2020, ss. 33–44; Parysek, 1997, ss. 73–122; Matyja, 2021, ss. 478; Lewicka, 2012, ss. 637; Jałowicki i Szczepański, 2006, ss. 469; Szromnik, 2016, ss. 546; Sagan, 2017, ss. 245; Konecka-Szydłowska i in., 2019, ss. 39–59). Zdaniem Bagdzińskiego (1994, s. 17), czynniki rozwoju lokalnego można podzielić na zewnętrzne (tj. uwarunkowania egzogenicznego pochodzenia, np. uwarunkowania globalne, krajowe i regionalne rozwoju lokalnego; wynikające z polityki gospodarczej państwa, otoczenia regionalnego i globalnego jednostki terytorialnej) oraz wewnętrzne (tj. czynniki o endogenicznym charakterze, lokalne, a więc tkwiące w samym układzie lokalnym). Na uwarunkowania zewnętrzne miasto w zasadzie nie ma większego wpływu, natomiast uwarunkowania wewnętrzne są pochodną procesów zachodzących wewnątrz miasta oraz specyfiki tego terytorium. Wśród uwarunkowań rozwoju lokalnego możemy wyróżnić między innymi uwarunkowania polityczne, gospodarcze, społeczne, przyrodnicze, prawne, wizerunkowe oraz inne, co przedstawiono w Tabeli 2.

Tabela 2.

Podstawowe kategorie uwarunkowań rozwoju społeczno-gospodarczego

Kategoria uwarunkowań	Objaśnienie
polityczne	sytuacja polityczna na świecie, w kraju, regionie, gminie (mieście); stabilność polityczna i stabilność struktur władzy, protekcyjizm; sytuacja geopolityczna; miejsce w układzie politycznym świata i regionu (kontynentu); polityka politycznych i gospodarczych struktur międzynarodowych; międzynarodowe napięcia i polityczne konflikty; polityczne konflikty wewnętrzne itp.
gospodarcze	koniunktura gospodarcza świata, regionu i kraju; sytuacja i polityka gospodarcza państwa; sytuacja i polityka gospodarcza struktur międzynarodowych (organizacji, stowarzyszeń, bloków, porozumień itp.); stabilność gospodarek oraz sytuacja finansowa (budżetowa) kraju, regionu i gminy (miasta); międzynarodowa współpraca gospodarcza; konkurencja gospodarek (konkurencyjność), dyfuzja i możliwości adaptacji innowacji technologicznych; warunki, poziom i efekty współpracy gospodarczej państw stowarzyszonych (UE), krajów, regionów oraz gmin itp.
społeczne	niekontrolowane procesy społeczne (procesy demograficzne, migracje, urbanizacja, patologie); polityka społeczna państwa i poziom jej akceptacji; wewnętrzne napięcia i konflikty społeczne; przyjmowane systemy wartości, modele życia i konsumpcji oraz ich zmiana; społeczny klimat rozwoju; poziom aktywności społecznej
przyrodnicze	zmiany klimatyczne; zmienne i niespodziewane sytuacje pogodowe; katastrofalne zjawiska atmosferyczne oraz sejsmiczne i ich konsekwencje; polityka środowiskowa organizacji międzynarodowych, stowarzyszeń; poziom świadomości ekologicznej społeczeństw i społeczności

Kategoria uwarunkowań	Objaśnienie
prawne	sprzyjające rozwojowi regulacje prawne na różnych szczeblach; stabilność zapisów prawa; poziom autonomii prawnej; zobowiązania z tytułu członkostwa w międzynarodowych organizacjach i stowarzyszeniach o różnym poziomie konsekwencji; regulacje prawa lokalnego (miejscowego)
wizerunkowe	postrzeganie przez inwestorów kraju, regionu i gminy; oceny sytuacji kraju, regionów i miast przez instytucje finansowe i agencje ratingowe oraz różnego rodzaju rankingi; promocja kraju, regionu i gminy (wizyty, targi, wystawy, salony, wydawnictwa), działania marketingowe oraz ich skuteczność; obraz kraju, regionu i gminy kształtowany przez opozycję polityczną, jednostki konkurencyjne, media oraz turystów itp.
inne	zagrożenia terrorystyczne; konieczność przeciwdziałania terroryzmowi i koszty takich działań; konflikty militarne i ich konsekwencje; popełniane błędy wyboru i nierealizowane zobowiązania; inne sytuacje losowe

Źródło: Parysek (2018, s. 53).

Poszczególne kategorie czynników i uwarunkowań rozwoju mogą być analizowane pod kątem sposobu oddziaływania, tj. oddziaływania bezpośredniego i pośredniego, oraz charakteru oddziaływania (umiejscowienia źródła), tj. wewnętrznego (endogenicznego) i zewnętrznego (egzogogeniczne). W ten sposób można zatem wyróżnić wewnętrzne (endogeniczne) i zewnętrzne (egzogogeniczne) czynniki rozwoju, oddziałujące bezpośrednio na rozwój, oraz wewnętrzne (endogeniczne) i zewnętrzne (egzogogeniczne) uwarunkowania rozwoju, które charakteryzuje pośrednie oddziaływanie na rozwój lokalny (Parysek, 2018, ss. 48, 52). Dodatkowo wyróżnia się także podział na czynniki twarde (ilościowe) i miękkie (jakościowe).

Czynniki i uwarunkowania rozwoju *slow cities* można sklasyfikować w odniesieniu do następujących poziomów: lokalnego (poziom miasta lub gminy), regionalnego, krajowego, międzynarodowego i globalnego, w podziale na czynniki wewnętrzne i zewnętrzne w stosunku do polskiej lub międzynarodowej sieci miast *Cittaslow* (Tabela 3.).

Tabela 3.

Czynniki i uwarunkowania rozwoju *slow cities*

Czynniki na poziomie lokalnym	
Czynniki o charakterze endogenicznym	<ul style="list-style-type: none"> – aktywność i determinacja władz oraz lokalnych liderów w realizacji wizji „miasta dobrej jakości życia” – priorytety polityki rozwoju zgodne z filozofią <i>slow</i>, np. poszanowanie lokalnego dziedzictwa kulturowego (materialnego i niematerialnego), wspieranie lokalnych wytwórców, rewitalizacja, aktywizacja społeczno-gospodarcza, nastawiona na rozwój obszarów takich jak: turystyka, lokalny handel i usługi, dostępność do wysokiej jakości usług publicznych – kadencyjność władz lokalnych <i>slow city</i> – polityka kulturalna nastawiona na promowanie i kultywowanie dziedzictwa kulturowego i wytworów lokalnej kultury, z poszanowaniem tzw. <i>genius loci</i> – poszanowanie zasad rozwoju zrównoważonego, ochrona dziedzictwa przyrodniczego – znajomość filozofii <i>slow</i> oraz akceptacja i identyfikacja mieszkańców z taką koncepcją rozwoju miasta

Czynniki na poziomie lokalnym	
Czynniki o charakterze endogenicznym (cd.)	<ul style="list-style-type: none"> – poziom przedsiębiorczości mieszkańców oraz rozwój podmiotów ekonomii społecznej – gościnność i otwartość mieszkańców – poziom rozwoju społeczeństwa obywatelskiego, partycypacji społecznej i zaangażowania w proces współzarządzania miastem (<i>governance</i>) – rozwinięta tożsamość lokalna
Czynniki o charakterze egzogenicznym	<ul style="list-style-type: none"> – zewnętrzne środki na finansowanie inwestycji – współpraca z innymi podmiotami (np. sąsiadującymi miastami/gminami), które nie należą do sieci Cittaslow
Czynniki regionalne i krajowe	
Czynniki wewnętrzne (związane z Krajową Siecią Miast Cittaslow)	<ul style="list-style-type: none"> – wsparcie tzw. „członków wspierających” (Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie) oraz „przyjaciół Cittaslow” (Powiat Olsztyński, Grupa Meblowa Szynaka) – działalność Komitetu Naukowego Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow – system zarządzania w krajowej sieci miast oraz budowanie ponadlokalnych produktów miejskich — ponadlokalna perspektywa planowania procesów rewitalizacji miast, kształtowania sieciowego produktu turystycznego, promocji i kształtowania wizerunku sieci Cittaslow – rozwój współpracy między miastami należącymi do sieci Cittaslow (koopetycja)
Czynniki zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> – znajomość idei Cittaslow oraz popularność <i>slow living</i> w regionie i kraju – polityka regionalna podkreślająca znaczenie miast Cittaslow dla rozwoju regionu i wspierająca ich rozwój – promowanie modelu rozwoju <i>slow city</i> na poziomie krajowej polityki miejskiej
Uwarunkowania o charakterze międzynarodowym i globalnym	
Czynniki wewnętrzne (związane z Międzynarodową Siecią Miast Cittaslow)	<ul style="list-style-type: none"> – aktywność organów Międzynarodowego Stowarzyszenia Cittaslow – polityka i zasady certyfikacji miast kandydujących i recertyfikacji miast członkowskich w Cittaslow International, które powinny być dostosowane do specyfiki sieci krajowych – działalność Międzynarodowego Komitetu Naukowego Cittaslow
Czynniki zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> – popularność filozofii <i>slow</i> i ruchu <i>Slow Food</i> na świecie, – znajomość i postrzeganie sieci Cittaslow na świecie – globalne trendy w turystyce (<i>slow tourism, slow travelling, staycation</i>) – polityka rozwoju małych miast Unii Europejskiej – globalna konkurencja miast – szybki rozwój technologiczny i presja innowacyjności, skutkujące ewolucją modelu <i>slow city</i> w kierunku <i>smart slow city</i> – wzrost znaczenia <i>green economy</i> i możliwa ewolucja modelu <i>slow city</i> w kierunku <i>green slow city</i> – globalne kryzysy i zagrożenia (terroryzm, kryzysy gospodarcze, pandemie, klęski żywiołowe itp.) – popularność innych koncepcji i modeli rozwoju – paradygmat rozwoju zrównoważonego oraz możliwa zmiana paradygmatu rozwoju społeczno-gospodarczego w kierunku postwzrostu (<i>postgrowth</i>), a nawet dewzrostu (<i>degrowth</i>)

Źródło: opracowanie własne.

Kudłacz (2021, s. 64) podkreśla rolę niematerialnych czynników rozwoju instytucjonalnego samorządu miejskiego, takich jak: przywództwo, umiejętność opracowania adekwatnej strategii i umiejętność jej realizacji, marka miasta, *genius loci*, czyli niepowtarzalna atmosfera miasta, partnerstwa miast na rzecz ich efektywnego funkcjonowania i rozwoju, technologie i innowacje wykorzystywane na rzecz rozwoju, rozwój wiedzy, świadomości i empatii urzędników, struktura kulturowa i organizacyjna samorządu, współpraca z ośrodkami naukowymi i centrami transferu technologii, przestrzeń do dialogu, partnerstwo publiczno-społeczne oraz potencjał kapitału społecznego i intelektualnego mieszkańców. Istnieje także wiele czynników ograniczających możliwości rozwoju miast w Polsce (w tym także obecnych lub potencjalnych *slow cities*), w sferze społecznej mogą to być na przykład: depopulacja, starzejące się społeczeństwo, niedostosowanie systemu edukacji do potrzeb rynku pracy, bezrobocie, obszary biedy i ubóstwa, rozwarstwienie poziomu zamożności, niski poziom partycypacji, cyfrowe wykluczenie; w sferze gospodarczej: związek sfery gospodarczej miasta przede wszystkim z tradycyjnymi branżami, niski poziom innowacyjności gospodarki, zmiana struktury gospodarczej od przemysłu do usług i przemysłów kreatywnych, ograniczoność terenów pod nowe inwestycje, ograniczoność środków na finansowanie inwestycji; w sferze infrastrukturalnej: logistyka miejska, komunikacja, progi infrastrukturalne, komunalne budownictwo mieszkaniowe — niska dostępność mieszkań dla niezamożnych grup społecznych; w sferze środowiskowo-przestrzennej: zanieczyszczenie środowiska, miejskie wyspy ciepła, zaniedbane tereny w centrach miast, tereny poprzemysłowe, powojkowe i blokowiska, problem zagospodarowania odpadów, utrzymanie czystości w przestrzeniach publicznych, mieszkalnictwo, brak ład przestrzennego i niska estetyka zabudowy, konieczność remontów zabytkowej tkanki miejskiej, niska atrakcyjność przestrzeni publicznych służących do rekreacji i wypoczynku (Stawasz i Sikora-Fernandez, 2016, s. 30).

Miasta Cittaslow wobec wyzwań globalizacji

Polska Krajowa Sieć Miast Cittaslow istnieje już od 15 lat. W tym czasie podjęto szereg działań integrujących mieszkańców wokół idei *slow*, zaplanowano wiele wspólnych inicjatyw, wydarzeń kulturalnych i promocyjnych, zrealizowano wiele projektów infrastrukturalnych i społecznych z myślą o poprawie jakości życia. Polskie miasta Cittaslow w coraz większym stopniu dyskontują zatem korzyści płynące z członkostwa w sieci (szerzej: FarelNIK, Stanowicka i Wierzbicka, 2021, ss. 139–167). W okresie tym rozwijały się relacje funkcjonalne i współpraca miast, był to również czas wykorzystywania szans rozwojowych płynących chociażby z możliwości finansowania wielu ważnych inwestycji z funduszy unijnych. Oprócz pozytywnych procesów i zjawisk, miasta należące do Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow doświadczały w ostatnich piętnastu latach także wielu problemów i wyzwań, takich jak: spadek liczby mieszkańców i zmiany w strukturze demograficznej, relatywnie niski poziom przedsiębiorczości, a także pandemia Covid-19. Jeśli chodzi o czas pandemii, to oprócz trudności związanych z ograniczeniami aktywności w mieście i koniecznością zaspokojenia potrzeb społecznych (bezpieczeństwa i dostępu do usług społecznych), należy również zwrócić uwagę na późniejsze, pozytywne zmiany w organizacji życia społecznego,

takie jak: wzrost zainteresowania filozofią *slow*, ekofilozofią, ekokonsumpcją, ekologicznym stylem życia, a także szukanie balansu między czasem pracy i odpoczynku, bardziej elastyczny czas pracy szkół i urzędów (Vázquez, 2022, ss. 185–186).

Rozwój miast *Cittaslow* w najbliższej przyszłości zależeć będzie nie tylko od ich wewnętrznej potencji, ale również od zmiennych uwarunkowań otoczenia (krajowego, międzynarodowego oraz globalnego). Aby realizować przyjętą wizję rozwojową konieczne wydaje się uwzględnianie globalnych tendencji i zmian zachodzących w modelach zachowania, wzorcach kulturowych czy też paradygmatach zarządzania i rozwoju społeczno-gospodarczego. Wśród nich można wskazać:

- nadmierny konsumpcjonizm społeczeństw i marnotrawstwo żywności vs. wzrost świadomości na temat odpowiedzialnej konsumpcji, prosumpcji i oszczędzania żywności, wzrost popytu na nowe dobra ekonomiczne oparte na doświadczeniu;
- upowszechnianie się podobnych stylów życia i wzorców zachowania vs. dbałość o dziedzictwo kulturowe (materialne i niematerialne), poznawanie lokalnych tradycji, odkrywanie tożsamości lokalnej;
- potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańcom miast jako odpowiedź na terroryzm, niepokoje społeczne wywołane nadmiernym ruchem migracyjnym oraz pandemię Covid-19;
- wyzwania demograficzne — starzejące się społeczeństwo i związana z tym potrzeba rozwoju *silver economy*, depopulacja, intensywny ruch migracyjny, tzw. drenaż mózgow;
- rosnąca świadomość potrzeb oraz rosnące oczekiwania mieszkańców i innych użytkowników miast (np. w zakresie technologii i jakości usług);
- globalna konkurencja zwłaszcza dużych miast vs. potencjał sieciowania małych i średnich miast *Cittaslow*;
- polityka prośrodowiskowa i ambitne wyzwania rozwojowe Europejskiego Zielonego Ładu vs. niestabilna sytuacja na rynku paliw i energii, recesja, napięcia polityczne w Europie;
- uwarunkowania ekonomiczne — zmiany struktury lokalnych gospodarek, rosnąca rola podmiotów ekonomii społecznej, rosnące znaczenie dóbr wspólnych i współdzielonych, drenaż mózgow przez duże ośrodki i klastry gospodarcze, globalne przepływy kapitału oraz rosnące znaczenie korporacji transnarodowych, wysokie koszty transformacji w kierunku gospodarki obiegu zamkniętego;
- ryzyko nadmiernego ruchu turystycznego, skutkującego przeciążeniem infrastruktury miast i obniżeniem subiektywnej jakości życia mieszkańców;
- potrzeba utrwalenia modelu zarządzania partycypacyjnego;
- trwałość i konsekwencja w realizacji lokalnej polityki rozwoju vs. zmiany polityki lokalnej wynikające z kadencyjności władz;
- wzrost zainteresowania innymi koncepcjami rozwoju miast, takimi jak: *smart city*, *vitality city*, *resilient city*, miasto 15-minutowe.

Pomimo tych zmiennych i wymagających właściwego zarządzania miastem czynników, *slow cities* mają potencjał do tego, by realizować ambitne cele rozwojowe, skoncentrowane

na stałej poprawie jakości życia mieszkańców. Miasta należące do sieci Cittaslow oferują bowiem połączenie spokoju i dynamiki, szacunek dla tradycji i otwartość na innowacyjne wyzwania przyszłości, troskę o potrzebujących i wspieranie przedsiębiorczości, wzmacnianie integracji i możliwości rozwoju indywidualnego (*Miasta dobrego życia...*, 2021, s. 5). Zgodnie z wizją rozwoju miast zawartą w aktualnej *Krajowej Polityce Miejskiej 2030* (2022, ss. 19–20), można dodać, że powolne miasta to również miasta dążące do tego by być: kompaktowe, zielone, produktywne, cyfrowe, dostępne i sprawne.

Podsumowanie

Miasta należące do Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow stoją dziś przed wieloma globalnymi wyzwaniami, takimi jak: konkurencja miast, potrzeba ochrony dziedzictwa kulturowego i zasobów środowiska naturalnego, kreowanie bezpiecznej przestrzeni, wyrównywanie szans rozwojowych, realizacja polityki miejskiej w bardzo złożonych i zmiennych warunkach, konieczność wyboru priorytetów rozwojowych w warunkach ograniczonych źródeł ich finansowych. Dokonując analizy współczesnego paradygmatu zarządzania miastem, a także dotychczasowych działań miast należących do sieci Cittaslow, można stwierdzić, że realizacja koncepcji *slow city* oraz sieciowanie *slow cities* stają się coraz bardziej efektywnymi narzędziami rozwoju (Farelnik, Stanowicka i Wierzbicka, 2020, ss. 99–147).

Doświadczenia pandemii Covid-19 pokazały, że w bardzo krótkim okresie miasta mogą stanąć przed nowymi wyzwaniami i problemami, wymagającymi innego niż dotychczas spojrzenia na otaczającą rzeczywistość, współpracy i kreowania zupełnie nowych rozwiązań. W tej trudnej sytuacji dał się zauważyć wzrost solidarności społeczności lokalnych Cittaslow. Czas pandemii dla wielu osób był okazją do refleksji nad stylem życia i sposobem wartościowania czasu, dlatego wzrosło zainteresowanie spokojnymi, bezpiecznymi, dającymi możliwość kontaktu z przyrodą mniejszymi miastami, takimi jak Cittaslow.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia współpracy miast Cittaslow i potencjalne efekty, jakie mogą być osiągnięte przez miasta realizujące wizję niespiesznego rozwoju, można stwierdzić, że miasta Cittaslow mogą stanowić enklawę rozwoju i być miejscem o bardzo dobrej jakości życia. Warunkiem koniecznym do osiągnięcia takiego stanu jest współpraca miejskich podmiotów oraz właściwe zarządzanie miastem, uwzględniające szeroki zakres czynników o charakterze endo- i egzogenicznym oraz takie narzędzia rozwoju, które budują witalność i odporność małego miasta w XXI w.

Bibliografia

- Bagdziński, S. L. (1994). *Lokalna polityka gospodarcza w okresie transformacji systemowej*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Bank Danych Lokalnych GUS. (2022). Pobrane 17.11.2022 z <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/teryt/jednostka>.

- Batyk, I. M., Farelnek, E., Rakowska, J., i Maciejczak, M. (2022). Polish Cittaslow local governments' support for renewable energy deployment vs. slow city concept. *Energies*, 15(201): 1–17. doi: 10.3390/en15010201.
- Carp, J. (2012a). Cittaslow mean resilience. W: T. Paquot, Y. Masson-Zanussi, i M. Stathopoulos (red.), *Alterarchitectures Manifesto: observatory of innovative architectural and urban processes in Europe*. Eterotopia.
- Carp, J. (2012b). The study of slow. W: B.E. Goldstein (red.), *Collaborative resilience. Moving through crisis to opportunity*. Cambridge: The MIT Press.
- Cittaslow International Charter*. (2022). Pobrane 14.01.2022 z https://www.cittaslow.org/sites/default/files/content/page/files/257/nuovo_statuto_cittaslow_en_12.05.pdf.
- Cittaslow List*. (2022). Pobrane 14.02.2023 z https://www.cittaslow.org/sites/default/files/content/page/files/246/cittaslow_list_november_2022.pdf.
- Drobniak, A. (2015). Koncepcja 'urban resilience'. Narzędzie strategicznej diagnozy i monitoringu miast. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 77 (1): 119–143. doi: 10.14746/rpeis.2015.77.1.7.
- Farelnek, E. (2018). Idea slow jako wyznacznik działań rewitalizacyjnych podejmowanych na obszarach miejskich. *Przegląd Naukowy Metropolitan*, 1(9): 18–27.
- Farelnek, E., i Stanowicka, A. (2016). Smart city, slow city and smart slow city as development models of modern cities. *Olsztyn Economic Journal*, 11(4): 359–370. doi: 10.31648/oiej.2938.
- Farelnek, E., Stanowicka, A., i Wierzbicka, W. (2020). *Cittaslow — model rozwoju i współpracy małych miast*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.
- Farelnek, E., Stanowicka, A., i Wierzbicka, W. (2021). The effects of membership in the Polish National Cittaslow Network. *Equilibrium. Quarterly Journal of Economics and Economic Policy*, 16(1): 139–167. doi: 10.24136/eq.2021.005.
- Hajduga, P., Łopusiewicz, J., Miszczak, K., i Sołtyk, P. (2019). *Współczesne uwarunkowania rozwoju polskich miast. Wybrane zagadnienia*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Hausner, J. (2019). *Społeczna czasoprzestrzeń gospodarowania. W kierunku ekonomii wartości*. Warszawa: Wydawnictwo Nieoczywiste.
- Jałowiecki, B., i Szczepański, M. (2006). *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Konecka-Szydłowska, B., Churski, P., Herodowicz, T., i Perdał, R. (2019). Europejski kontekst wpływu współczesnych megatrendów na rozwój społeczno-gospodarczy. Ujęcie syntetyczne. *Przegląd Geograficzny*, 91(2): 39–59. doi: 10.7163/PrzG.2019.2.3.
- Korenik, S. (2013). Rozwój lokalny w świetle globalnych trendów ze szczególnym uwzględnieniem kryzysu. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, (284): 31–40.

- Krajowa Polityka Miejska 2030*. (2022). Warszawa: Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Pobrane 14.11.2022 z <https://www.gov.pl/attachment/01114756-5e93-4607-a616-44d59a24e9d5>.
- Kudłacz, M. (2021). *Miasto — Idea. Nowe podejście do gospodarowania zasobami miasta*. Warszawa: Wydawnictwo CeDeWu.
- Lewicka, M. (2012). *Psychologia miejsca*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Matyja, R. (2021). *Miejski grunt — 250 lat polskiej gry z nowoczesnością*. Kraków: Karakter.
- Miasta dobrego życia 2030. Program rozwoju miast sieci Cittaslow województwa warmińsko-mazurskiego*. (2021). Pobrane 10.11.2022 z https://cittaslowpolska.pl/images/stowarzyszenie/Program_rozwoju_miast_sieci_Cittaslow.pdf.
- Międzynarodowy statut miast Cittaslow*. (2022). Pobrane 14.01.2022 z https://cittaslowpolska.pl/images/PDF/Statut_06.2022_PL.pdf.
- Murzyn-Kupisz, M. (2012). *Dziedzictwo kulturowe a rozwój lokalny*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.
- Murzyn-Kupisz, M., Hołuj, D., Działek, J., i Gorczyca, K. (2019). Museums and local governments in Poland: partners in local development? *Museum International*, 71(3–4): 28–45. doi: 10.1080/13500775.2019.1706944.
- Parysek, J. J. (1997). *Podstawy gospodarki lokalnej*. Poznań: Wydawnictwo Adama Mickiewicza.
- Parysek, J. J. (2018). Rozwój społeczno-gospodarczy oraz czynniki i uwarunkowania rozwoju. W: P. Churski (red.), *Teoretyczne i aplikacyjne wyzwania współczesnej geografii społeczno-ekonomicznej*. *Studia KPZK*, (183): 37–56.
- Sagan, I. (2017). *Miasto. Nowa kwestia i nowa polityka*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Sanetra-Szeliga, J. (2020). *Kulturotropa. Znaczenie kultury w rozwoju współczesnych miast*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Stawasz D., i Sikora-Fernandez, D. (2016). *Koncepcja smart city na tle procesów i uwarunkowań rozwoju współczesnych miast*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Strzelecka, E. (2018). Concept of resilience and development of small towns and rural area. *Barometr Regionalny*, 16(3): 121–130.
- Szmytkowska, M. (2017). *Kreacje współczesnego miasta. Uwarunkowania i trajektorie rozwojowe polskich miast średnich*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Szromnik, A. (2016). *Marketing terytorialny. Miasto i region na rynku*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Vázquez, C. G. (2022). *Cities after crisis. Reinventing neighborhood design from the ground-up*. New York: Routledge. doi: 10.4324/9781003130857.
- Wojewnik-Filipkowska, A., Gierusz, A., i Krauze-Masłankowska, P. (2021). *Fundamentalna siła miasta. Synteza koncepcji zrównoważonego, inteligentnego i odpornego miasta*. Warszawa: Wydawnictwo CeDeWu.

Rozdział II

Rola dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego w rozwoju miast Cittaslow

prof. dr hab. Krzysztof Młynarczyk¹

Dostęp do dziedzictwa to jedno z podstawowych praw człowieka. Już na wstępie należy podkreślić, że dziedzictwo służy współczesnym celom. To nie tylko studiowanie i ochrona zabytków przeszłości, ale również nasza pamięć i tożsamość, czyli świadomość przeszłości z myślą o przyszłości. Ma to bezpośredni związek z kapitałem społecznym nie tylko w procesach kreowania i interpretacji dziedzictwa, ale także jego ochrony (Purchla, 2013, ss. 321–328).

Doskonałym przykładem współczesnego rozumienia kultury i przyrody jest przyjęta w 1972 r. przez UNESCO *Konwencja w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturowego i naturalnego*. Zarówno w tej konwencji, jak i w niżej podanej krajowej regulacji ustawowej pojawia się pojęcie krajobrazu kulturowego, jako „przestrzeni ukształtowanej historycznie w wyniku działalności człowieka, zawierającej wytwory cywilizacji oraz elementy przyrody”.

Ochrona zabytków (jako materialnych dóbr kultury) jest w Polsce regulowana stosownymi zapisami prawnymi (*Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków...*). Ustawa ta określa przedmiot, zakres i formy ochrony zabytków, finansowania prac konserwatorskich, restauratorskich i robót budowlanych, a także organizację organów ochrony zabytków. Precyzuje obowiązki organów administracji publicznej, a także właścicieli lub posiadaczy obiektów.

Dziedzictwo kulturowe to jednak nie tylko ochrona zabytków. Obecnie jest przenośzone w obszary wykorzystania potencjału lokalnego. Umiejętne włączanie dziedzictwa

¹ Komitet Naukowy Krajowej Sieci Miast Cittaslow, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Wydział Rolnictwa i Leśnictwa, Katedra Architektury Krajobrazu, krzysztof.mlynarczyk@uwm.edu.pl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2430-0481>.

do wszelkich działań rozwojowych stwarza szansę jego aktywnej ochrony, ale także wykorzystania w promocji walorów przestrzennych miast. Nabiera to szczególnego znaczenia w przypadku małych miast zrzeszonych w sieci Cittaslow. To one właśnie mogą, z racji dość szeroko prowadzonych działań rewitalizacyjnych, stać się przykładem dla innych, niewielkich jednostek osadniczych.

Ochrona, a także umiejętne wykorzystanie dziedzictwa kulturowego, jak również przyrodniczego, wiodą do zachowania tożsamości miasta. Nie chodzi tu jedynie o ocalenie form oraz substancji historycznych obiektów, lecz również o utrzymanie w najbardziej możliwy sposób ich dawnej roli w całości kompozycji przestrzeni miasta (Dąbrowska-Budziło, 2012, ss. 43–52). Konieczne jest dokładne przeanalizowanie i zrozumienie, w ramach studiów krajobrazowych, owej atmosfery i specyfiki wielokierunkowych powiązań wewnątrz krajobrazowych, osi widokowych, dominant i innych elementów. Należy ponadto podkreślić wagę aspektów społecznych, w tym aktywności mieszkańców. Od tego zależy, czy miasto tętni życiem, czy przyciąga swoją atrakcyjnością i czy przez to może liczyć na powodzenie w zakresie animacji turystyki.

Dbłość o zachowane obiekty zabytkowe wynika, jak już wspomniano, z odpowiednich zapisów ustawowych. W miastach zrzeszonych w Sieci Miast Cittaslow przeprowadzono już bardzo dużo udanych działań konserwatorskich w ramach realizacji programów rewitalizacyjnych (Jaszczak i in., 2021, s. 16). W rejestrach zabytków odnajdujemy jednak wiele obiektów, które stanowią jedynie pozostałości dawnych budowli. Najczęściej wytyczne konserwatorskie określają sposoby zachowania ich w trwałej (zabezpieczonej) ruinie. Jednym z przykładów mogą być ruiny dawnego Zamku Biskupów Chełmińskich w Lubawie. Zamek ów jeszcze w XVI w. pełnił ważne funkcje administracyjne i gospodarcze. To w nim biskup Tiedemann Giese gościł Mikołaja Kopernika i wiele innych ważnych osobistości.

W obrębie zabezpieczonych resztek murów zamkowych zlokalizowano, nowoczesne w swej bryle architektonicznej Centrum Aktywności Społecznej (Fotografia 1. i 2. w aneksie). Inwestycja została zrealizowana w ramach współfinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz ze środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych. Projekt ten został umieszczony w ponadlokalnym programie rewitalizacji sieci miast Cittaslow Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Należy podkreślić, że wyjątkowość tej realizacji została zauważona i doceniona w skali krajowej i międzynarodowej. Świadczy o tym szereg wyróżnień i nagród. Do tych ważniejszych należy bez wątpienia nagroda w Konkursie na Najlepsze Praktyki Cittaslow w kategorii polityka infrastrukturalna. Uroczystość wręczenia nagrody odbyła się podczas obchodów 20-lecia Międzynarodowej Sieci Miast Cittaslow w Orvieto we Włoszech. Inne, ważne wyróżnienie zdobyli projektanci obiektu — Autorska Pracownia Architektury CAD z Warszawy, w ramach międzynarodowego konkursu *Wienerberger Brick Award 2021* (EuroPAP News. 18.11.2021).

Lubawska inwestycja na terenie zamku stanowi przykład prawdziwej rewitalizacji obiektów historycznych i może być doskonałym przykładem społecznego wykorzystania lokalnego dziedzictwa kulturowego. „Życie wraca na Zamek” — to nazwa zrealizowanego, odważnego projektu, który pozwolił na zabezpieczenie i uczytelnienie pozostałości zamko-

wych murów, a jednocześnie wprowadzenie nowej, jakże ważnej społecznie funkcji w obszar zdegradowanego krajobrazu miejskiego (Fotografia 1. i 2. w aneksie).

Ważną częścią dziedzictwa, najczęściej związaną z historią miasta i regionu, są zabytki ruchome (zbiory muzealne, archiwalne, biblioteczne, kolekcje dzieł sztuki), jak również tradycja i żywe, niematerialne przejawy kultury. Niematerialne dziedzictwo kulturowe, w rozumieniu Konwencji UNESCO... (2003) przejawia się w następujących obszarach: tradycje i przekazy ustne, w tym język jako nośnik dziedzictwa, zwyczaje, rytuały i obrzędy świąteczne, widowiska i tradycje muzyczne, umiejętności związane z rzemiosłem tradycyjnym, wiedza i praktyki dotyczące przyrody i wszechświata.

Ochrona dziedzictwa przyrodniczego nieodłącznie wiąże się z ochroną poszczególnych składników przyrody. Obszary i obiekty przyrodniczo cenne ze względu na posiadane wartości stanowią podstawę ciągłego myślenia o zasobach przyrody przez pryzmat przyszych pokoleń. Obowiązujące prawo dotyczące ochrony zasobów przyrodniczych precyzyjnie określa formy i zasady ochrony przyrody i krajobrazu przyrodniczego (*Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody...*). Takie obiekty pojawiają się również w niektórych miastach zrzeszonych w sieci Cittaslow. Dotyczy to czasem rezerwatów przyrody, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, użytków ekologicznych, jednak najczęściej pomników przyrody. Owe pomniki to zwykle wiekowe, dobrze zachowane w swej formie drzewa, jednak czasem również formy przyrody nieożywionej. Takim przykładem jest, największy w województwie warmińsko-mazurskim, głaz narzutowy w Bisztyнку (Diabelski Kamień). Głazy narzutowe, a także niektóre inne formy geologiczne, to świadkowie ostatniego zlodowacenia (zwanego bałtyckim). Ustępujący przed „zaledwie” ok. 11 tys. lat lądolód pozostawił owe dobrze rozpoznawalne ślady na terenach północnych pojezierzy, tworząc krajobraz nazywany młodoglacjalnym. W owym krajobrazie można odnaleźć (choć już niezwykle rzadko) tzw. roślinne relikty polodowcowe. Miejsca ich występowania są dobrze zidentyfikowane i najczęściej objęte ochroną. Nie dotyczy to jednak miast Cittaslow, chociaż czasem ich nieodległego sąsiedztwa.

Ważnym elementem dziedzictwa przyrodniczego w miastach jest stary drzewostan z najcenniejszymi okazami chronionymi jako pomniki przyrody. Dotyczy to historycznych, komponowanych założeń parkowych, alei przydrożnych, a także uformowanych, w wyniku naturalnej sukcesji, zbiorowisk roślinnych. Te ostatnie są czasem relikdami dawnych, naturalnych zbiorowisk leśnych. Często takie zbiorowiska leśne lub leśno-zaroślowe można wykorzystać jako tereny rekreacyjne. Wymaga to oczywiście dobrego przygotowania projektowego i wykonawczego, jednak efekt może być ze wszech miar interesujący (Fotografia 3. w aneksie). Pozostawianie tego typu zbiorowisk i umiejętne włączanie ich w obszary tzw. „miejskiej zielonej infrastruktury” będzie świadczyło o zachowaniu tradycji i tożsamości miejsca.

Przyglądając się przestrzeni małego miasta, można zauważyć fragmentację ekosystemów, zwłaszcza na granicy zabudowy. Obok cenz leśnych, łąkowych, polowych mamy do czynienia z ekosystemami wodnymi, bagiennymi czy też dolin rzecznych. Jakże często w małych miastach występują, obok jezior, tzw. oczka wodne. To właśnie jeziora i małe zbiorniki wodne są widocznymi śladami polodowcowymi. Niestety wpływy antropogeniczne bardzo

często powodują ich degradację, a czasem wręcz zanikanie. Nie chodzi tu wyłącznie o postępujące procesy eutrofizacji, ale również o często niepotrzebne regulacje cieków wodnych.

W miastach bytuje wiele gatunków zwierząt: ssaków, ptaków, gadów, płazów oraz bezkręgowców — głównie owadów. Niektóre z nich doskonale przystosowały się do życia w warunkach miejskich, wykazując często zdumiewający stopień synantropizacji. Z kolei inne są bardzo mocno związane ze swoim środowiskiem życia (np. wodnym i bagiennym).

Odpowiednie, umiejętne zagospodarowanie i pielęgnowanie wszystkich terenów zieleni ma ogromne znaczenie z punktu widzenia jakości życia mieszkańców miast, zwłaszcza w kontekście postępujących zmian klimatycznych. Ponadto prawidłowe połączenie walorów historycznych i przyrodniczych zazwyczaj pozytywnie wpływa na atrakcyjność turystyczną.

Wielowątkowość dziedzictwa, również w zakresie harmonijnego współistnienia elementów kulturowych i przyrodniczych, może decydować o specyfice miasta, a nawet o jego unikatowości. Określa jego *genius loci* (tradycję miejsca) wyzwalając pozytywne odczucia wśród mieszkańców i przybywających turystów. Ważne są nie tylko określone walory miejsca, ale jego percepcja i odczucia jakie wywołuje (Murzyn, 2002, s. 71).

Podsumowanie

Kierunki działań lokalnych samorządów na rzecz dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego powinny dotyczyć szeregu zagadnień. Można je podzielić na kilka obszarów.

1. Prowadzenie aktywnej polityki w zakresie ochrony obiektów zabytkowych (kulturowych i przyrodniczych) w ścisłej współpracy ze służbami konserwatorskimi. Wypracowanie takich form owej współpracy, które umożliwią sprawne prowadzenie procesów rewitalizacji, a także renowacji czy adaptacji. Niezbędnym jest uwzględnienie potrzeb społecznych. To właśnie społeczeństwo obywatelskie powinno mieć szeroki wpływ na kierunki działań w zakresie ochrony dziedzictwa.
2. Budowanie szeroko pojmowanej świadomości społecznej wobec dziedzictwa. Dotyczy to właściwego traktowania obiektów historycznych — tak kulturowych jak i przyrodniczych. Pojawia się tu ogromna rola edukacji, zarówno tej szkolnej jak i pozaszkolnej. Jest już wiele pozytywnych przykładów, zwłaszcza w działaniach organizacji pozarządowych. Bardzo ważny jest również przekaz medialny.
3. Efektywne zarządzanie zasobami dziedzictwa, które powinno zmierzać w kierunku szerokiego wykorzystania wiedzy i umiejętności ekspertów i specjalistów z różnych dziedzin, z uwzględnieniem partycypacji społecznej. Ogromną rolę odgrywają samorządy lokalne nie tylko w zakresie podejmowania przemyślanych decyzji, ale również dobrze przygotowanych konsultacji społecznych, tak aby prawidłowo rozumiane dziedzictwo mogło być ważnym elementem rozwoju miasta.

Bibliografia

- Dąbrowska-Budziło, K. (2012). Ochrona dziedzictwa kulturowego jako warunek zachowania tożsamości krajobrazu miasta. W: H. Petryshyn, i E. Sochacka-Sutkowska (red.), *Tożsamość krajobrazu miasta*. Szczecin: Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.
- EuroPAP News. (18.11.2021). *Lubawskie Centrum Aktywności Społecznej na Zamku Biskupów Chełmińskich w Lubawie*. Pobrane 8.01.2023 z <https://europnews.pap.pl/node/19549>.
- Jaszczak, A., Kristianova, K., Pochodyła, E., Kazak, J.K., i Młynarczyk, K. (2021). Revitalization of Public Spaces in Cittaslow Towns: Recent Urban Redevelopment in Central Europe. *Sustainability*, 13, 2564. doi: 10.3390/su13052564.
- Konwencja UNESCO w sprawie ochrony niematerialnego dziedzictwa kulturowego (Dz.U. 2003 nr 172 poz. 1018).
- Murzyn, M. (2002). Dziedzictwo kulturowe a rozwój miasta. *Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie*, 587: 65–80.
- Purchla, J. (2013). Przyszłość przeszłości. W stronę systemu ochrony dziedzictwa — dylematy polskiej transformacji. *Ziemia, VI Kongres Krajoznawstwa Polskiego*.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880).
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2003 nr 162 poz. 1568).

Rozdział III

Potencjał społeczno-gospodarczy miast Cittaslow

dr Wioletta Wierzbicka¹

Wstęp

Do Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow należy obecnie 35 miast (dane z maja 2022 r.). Miasta te łączy wspólna koncepcja rozwoju i wspólne cele przyjęte z myślą o poprawie jakości życia mieszkańców. Polskie *slow cities* mają jednak odmienną historię i inne tradycje. Są zróżnicowane pod względem wielkości i położenia. Każde z miast sieci ma też różny, unikatowy potencjał, zarówno przyrodniczo-kulturowy, jak i społeczno-gospodarczy (Farelnik, Stanowicka i Wierzbicka, 2020, s. 92; Wierzbicka, 2020, s. 23). Polskie miasta Cittaslow charakteryzują się więc niejednakowymi możliwościami w zakresie społeczno-gospodarczych działań i przez to nie mają równego startu i szans rozwoju (Poczobut, 2010, s. 109).

Charakterystyka miast polskiej sieci Cittaslow

Aby przybliżyć zróżnicowanie miast polskiej sieci Cittaslow, scharakteryzowano ich położenie, wielkość oraz potencjał społeczno-gospodarczy. Położenie polskich *slow cities* przedstawiono na Rysunku 1.

Aż 26 miast członkowskich sieci leży w województwie warmińsko-mazurskim. Pozostałych dziewięć ośrodków znajduje się w województwach: lubelskim, łódzkim, mazowieckim, opolskim, pomorskim, śląskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim. Wyraźna koncentracja miast Cittaslow w regionie Warmii i Mazur niewątpliwie wiąże się z faktem,

¹ Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Ekonomicznych, wioletta.wierzbicka@uwm.edu.pl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6499-8242>.

że to właśnie w tym regionie sieć została założona, a jej funkcjonowanie wspiera od samego początku Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, który jest „członkiem wspierającym” sieci.

Rysunek 1.

Położenie miast członkowskich Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow



Zródło: opracowanie własne na podstawie (Cittaslow..., 2022).

Miasta Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow są też zróżnicowane pod względem liczby mieszkańców (Tabela 1.).

Tabela 1.

Liczba ludności oraz gęstość zaludnienia (osoby/km²) miast należących do polskiej sieci Cittaslow (stan na 31.12.2020 r.)

Miasto	Województwo	Typ gminy*	Ludność ogółem	Gęstość zaludnienia
Barczewo	warmińsko-mazurskie	m-w	7 509	1 640
Bartoszyce	warmińsko-mazurskie	m	22 984	1 949
Biskupiec	warmińsko-mazurskie	m-w	10 628	2 126
Biszynek	warmińsko-mazurskie	m-w	2 328	1 078
Braniewo	warmińsko-mazurskie	m	16 974	1 368
Dobre Miasto	warmińsko-mazurskie	m-w	10 010	2 060

Miasto	Województwo	Typ gminy*	Ludność ogółem	Gęstość zaludnienia
Działdowo	warmińsko-mazurskie	m	21 145	1 844
Goldap	warmińsko-mazurskie	m-w	13 600	791
Górowo Iławeckie	warmińsko-mazurskie	m	3 887	1 171
Jeziorany	warmińsko-mazurskie	m-w	3 135	919
Lidzbark	warmińsko-mazurskie	m-w	7 635	1 344
Lidzbark Warmiński	warmińsko-mazurskie	m	15 489	1 079
Lubawa	warmińsko-mazurskie	m	10 374	616
Morąg	warmińsko-mazurskie	m-w	13 459	2 203
Nidzica	warmińsko-mazurskie	m-w	13 547	1 975
Nowe Miasto Lubawskie	warmińsko-mazurskie	m	10 709	942
Olecko	warmińsko-mazurskie	m-w	16 364	1 418
Olsztynek	warmińsko-mazurskie	m-w	7 491	974
Orneta	warmińsko-mazurskie	m-w	8 648	898
Pasym	warmińsko-mazurskie	m-w	2 498	165
Reszel	warmińsko-mazurskie	m-w	4 535	1 187
Ryn	warmińsko-mazurskie	m-w	2 827	683
Sępólno	warmińsko-mazurskie	m-w	1 883	407
Szczytno	warmińsko-mazurskie	m	22 813	2 148
Węgorzewo	warmińsko-mazurskie	m-w	11 144	1 024
Wydminy	warmińsko-mazurskie	w	6 176	27
Rejowiec Fabryczny	lubelskie	m	4 328	303
Rzgów	łódzkie	m-w	3 382	202
Sierpc	mazowieckie	m	17 788	957
Głubczyce	opolskie	m-w	12 441	992
Prudnik	opolskie	m-w	20 671	1 008
Nowy Dwór Gdański	pomorskie	m-w	9 862	1 945
Kalety	śląskie	m	8 548	112
Murowana Goślina	wielkopolskie	m-w	10 410	1 208
Sianów	zachodniopomorskie	m-w	6 560	413

* gmina miejska (m), miasto w gminie miejsko-wiejskiej (m-w), gmina wiejska (w)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych (2022).

Aż 31 miast polskiej sieci Cittaslow to miasta o liczbie ludności do 20 tys. osób, a więc zgodnie z klasyfikacją stosowaną w Polsce są to miasta małe (porównaj: Runge, 2012, ss. 83–101; Gaczek i in., 2019, ss. 7–10). Tylko 4 miasta — Bartoszyce, Działdowo, Prudnik i Szczytno to miasta średnie, liczące powyżej 20 tys. mieszkańców. Największymi miastami

polskiej sieci są Bartoszyce — gmina miejska o liczbie ludności 22 984 osób i Szczytno — gmina miejska o liczbie ludności 22 813 osób. Najmniejszymi miastami sieci są Sępólno — miasto w gminie miejsko-wiejskiej, liczące 1 883 mieszkańców, oraz Bisztynek — miasto w gminie miejsko-wiejskiej, liczące 2 328 mieszkańców. Średnia wielkość miasta należącego do polskiej sieci Cittaslow wynosi 10,3 tys. mieszkańców.

Aż 23 miasta polskiej sieci Cittaslow to miasta w gminie miejsko-wiejskiej, 11 miast to gminy miejskie, a jedna z jst (Wydminy) to gmina wiejska. Średnia gęstość zaludnienia miast wynosi 1 119 osób na km². Miastem o największej gęstości zaludnienia, wynoszącej 2 203 osoby/km², jest Morań położony w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie ostródzkim. Gminą o najmniejszej gęstości zaludnienia wynoszącej tylko 27 osób/km² są Wydminy — gmina wiejska położona w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie giżyckim. Jest to gmina największa powierzchniowo ze wszystkich badanych ośrodków, w której około 20% powierzchni stanowią użytki leśne.

Potencjał miast Cittaslow

Zgodnie z koncepcją *slow city*, rozwój miast odbywa się w oparciu o lokalny, endogeniczny potencjał zarówno ten o charakterze przyrodniczo-kulturowym, jak również społeczno-gospodarczym. Ten ostatni jest rozumiany jako stan zasobów posiadanych przez miasto, na które składają się między innymi zasoby geograficzne, ekonomiczne, technologiczne i demograficzno-społeczne. Od ilości, jakości, a także efektywności wykorzystania tych właśnie zasobów zależy możliwość rozwoju miasta (Milczarek, 2005, s. 9). Potencjał społeczno-gospodarczy jest utożsamiany również z walorami lokalizacyjnymi, które skłaniają potencjalnych inwestorów do lokowania kapitału w danym miejscu. Walory te powinny być przy tym rozpatrywane w czterech wymiarach — jako poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej, poziom rozwoju infrastruktury społecznej, jakość kapitału ludzkiego i społecznego oraz poziom rozwoju gospodarczego miasta (Bogdański, 2012, s. 15). Inaczej ujmując, potencjał społeczno-gospodarczy to zbiór czynników charakteryzujących możliwości i szanse rozwoju danego terytorium. Może on być odzwierciedlony przez liczbę i jakość zgromadzonych na nim czynników produkcji, zasobność w surowce, poziom produktywności pracy, poziom przedsiębiorczości i innowacyjności, a także jakość infrastruktury i kapitału ludzkiego (Nazarczuk, 2013, ss. 24–26).

Do oceny tak wielowymiarowego pojęcia, jakim jest potencjał społeczno-gospodarczy wykorzystuje się wskaźniki syntetyczne, które są wyznaczane na podstawie odpowiedniego zestawu zmiennych opisujących poszczególne jego aspekty (Bogdański i Wierzbicka, 2014, s. 295; Golejewska, 2016, s. 9). Biorąc pod uwagę wartość takiego wskaźnika, można przeprowadzić porządkowanie i klasyfikację badanych obiektów (Malina, 2020, s. 143). Do oceny potencjału społeczno-gospodarczego miast należących do polskiej sieci Cittaslow wykorzystano wskaźnik syntetyczny Perkala. Wskaźnik ten jest często stosowany do oceny poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego miast (patrz: Kwiatek-Sołtys, 2011, ss. 363–370; Konecka-Szydłowska, 2012, ss. 135–146), regionów (patrz: Churski, 2014, ss. 63–77) i państw (patrz: Kruk i Waśniewska, 2017, ss. 337–352). Doboru zmiennych, na podstawie

których wyznaczono wskaźnik syntetyczny Perkala, dokonano na podstawie kryteriów merytoryczno-formalnych i statystycznych.

Na etapie doboru merytoryczno-formalnego starano się wybrać takie zmienne, które w jak najlepszy sposób opisują różne aspekty potencjału społeczno-gospodarczego miast, a ponadto są uniwersalne, mierzalne, dostępne i kompletne. W wyniku przeprowadzonego doboru wytypowano 21 potencjalnych zmiennych. Na etapie doboru statystycznego wzięto pod uwagę zmienność zmiennych oraz stopień ich skorelowania z pozostałymi zmiennymi. Ze zbioru potencjalnych zmiennych odrzucono te, dla których współczynnik zmienności osiągnął wartości mniejsze od wartości progowej ustalonej na poziomie 0,06. Odrzucono również te zmienne, dla których współczynnik korelacji Pearsona był większy od wartości progowej ustalonej na poziomie 0,8.

W ostatecznym zbiorze zmiennych, na podstawie których zbudowano syntetyczny wskaźnik potencjału społeczno-gospodarczego znalazło się 17 zmiennych (mających zarówno charakter stymulant — S, jak i destymulant — D²):

- X_1 — liczba podmiotów sektora prywatnego na 1000 ludności — S,
- X_2 — udział podmiotów sekcji C (przetwórstwo przemysłowe) w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych — S,
- X_3 — udział podmiotów sekcji G (handel hurtowy i detaliczny oraz naprawa pojazdów samochodowych) w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych — S,
- X_4 — udział podmiotów sekcji I oraz R (działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi oraz kulturą, rozrywką i rekreacją) w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych — S,
- X_5 — liczba pracujących na 1000 ludności — S,
- X_6 — udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym — D,
- X_7 — liczba ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym — D,
- X_8 — przyrost naturalny na 1000 ludności — S,
- X_9 — saldo migracji wewnętrznych na pobyt stały w przeliczeniu na 1000 mieszkańców — S,
- X_{10} — współczynnik skolaryzacji brutto uczniów szkół podstawowych — S,
- X_{11} — odsetek uczniów szkół podstawowych uczących się języka angielskiego — S,
- X_{12} — liczba ludności przypadająca na 1 przychodnię — D,
- X_{13} — liczba ludności przypadająca na 1 aptekę — D,
- X_{14} — liczba mieszkań w przeliczeniu na 1000 mieszkańców — S,
- X_{15} — przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na 1 osobę — S,
- X_{16} — udział ludności korzystającej z kanalizacji w ogólnej liczbie ludności — S,
- X_{17} — zużycie energii elektrycznej w przeliczeniu na 1 odbiorcę — D.

² Charakter zmiennych określono na podstawie przesłanek merytorycznych. Weryfikację przyjętego charakteru zmiennych przeprowadzono ex post, sprawdzając skorelowanie poszczególnych zmiennych ze zmienną syntetyczną.

Procedurę wyznaczania syntetycznego wskaźnika potencjału społeczno-gospodarczego miast poprzedzono procesem normalizacji zmiennych. Normalizację przeprowadzono przy wykorzystaniu procedury standaryzacji klasycznej w sposób następujący (Kruk i Waśniewska, 2017, s. 343):

$$\text{dla stymulant : } z_{ij} = \frac{x_{ij} - \bar{x}_j}{S(x_j)}, \quad i=1, 2, \dots, n; j=1, 2, \dots, m, \quad (1)$$

$$\text{dla destymulant : } z_{ij} = -\frac{x_{ij} - \bar{x}_j}{S(x_j)}, \quad i=1, 2, \dots, n; j=1, 2, \dots, m, \quad (2)$$

gdzie:

z_{ij} — zestandaryzowana wartość j -tej zmiennej w i -tym obiekcie,

x_{ij} — wartość j -tej zmiennej w i -tym obiekcie,

\bar{x} — średnia arytmetyczna wartości j -tej zmiennej,

$S(x_j)$ — odchylenie standardowe j -tej zmiennej.

Zestandaryzowane zmienne poddano procedurze syntetyzacji. Wskaźnik syntetyczny Perkala dla badanych miast wyznaczono zgodnie z następującą formułą (Kruk i Waśniewska, 2017, s. 344):

$$s_i = \frac{1}{m} \sum_{j=1}^m z_{ij}, \quad i=1, 2, \dots, n, \quad (3)$$

gdzie:

s_i — wartość wskaźnika Perkala w i -tym obiekcie,

z_{ij} — zestandaryzowana wartość j -tej zmiennej w i -tym obiekcie,

m — liczba zmiennych.

Wskaźnik syntetyczny Perkala może przyjmować wartości z przedziału $[-3; 3]$. Na podstawie wyznaczonych wartości przeprowadzono porządkowanie liniowe oraz grupowanie miast Cittaslow pod względem poziomu potencjału społeczno-gospodarczego.

Grupowanie miast przeprowadzono przy wykorzystaniu metody odchyłeń standardowych. Granice przedziałów wyznaczono na podstawie wartości średniej arytmetycznej syntetycznego wskaźnika Perkala dla ogółu miast (\bar{s}) oraz poziomu odchylenia standardowego tego wskaźnika $S(s)$ (Panek i Zwierzchowski, 2013, ss. 118–119). Zbiór badanych miast podzielono na pięć grup (porównaj: Kruk i Waśniewska, 2017, s. 344; *Wpływ potencjału...*, 2013, s. 24; Stanny, 2010, s. 102):

- o bardzo wysokim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego — wskaźnik Perkala należący do przedziału $s_i \geq \bar{s} + S(s)$;

- o wysokim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego — wskaźnik Perkala należący do przedziału $\bar{s} + S(s) > s_i \geq \bar{s} + 0,3S(s)$;
- o średnim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego — wskaźnik Perkala należący do przedziału $\bar{s} + 0,3S(s) > s_i \geq \bar{s} - 0,3S(s)$;
- o niskim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego — wskaźnik Perkala należący do przedziału $\bar{s} - 0,3S(s) > s_i \geq \bar{s} - S(s)$;
- o bardzo niskim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego — wskaźnik Perkala należący do przedziału $s_i < \bar{s} - S(s)$.

Zarówno porządkowanie liniowe, jak również grupowanie miast przeprowadzono na podstawie danych z 2020 r., pozyskanych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że miasta członkowskie Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow są dosyć mocno zróżnicowane pod względem poziomu potencjału społeczno-gospodarczego mierzonego wartością wskaźnika Perkala, jak również pod względem wartości poszczególnych zmiennych opisujących ten potencjał. Potwierdzeniem tego jest między innymi wartość minimalna i maksymalna danej zmiennej po standaryzacji oraz rozstęp między nimi (Tabela 2.).

Tabela 2.

Zmienne opisujące poziom potencjału społeczno-gospodarczego miast sieci Cittaslow — podstawowe statystyki opisowe

Zmienne opisujące poziom potencjału społeczno-gospodarczego miast	Wartość zmiennej po standaryzacji		Rozstęp
	Minimum	Maximum	
X_1 — liczba podmiotów sektora prywatnego na 1000 ludności	-1,357 (Rejowiec Fabryczny)	4,724 (Rzgów)	6,081
X_2 — udział podmiotów sekcji C w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych	-1,210 (Sępólno)	3,177 (Rzgów)	4,387
X_3 — udział podmiotów sekcji G w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych	-1,915 (Ryn)	4,151 (Rzgów)	6,065
X_4 — udział podmiotów sekcji I oraz R w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych	-1,273 (Bisztynek)	4,358 (Ryn)	5,631
X_5 — liczba pracujących na 1000 ludności	-1,450 (Wydminy)	3,392 (Rzgów)	4,843
X_6 — udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym	-2,216 (Sępólno)	2,387 (Murowana Goślina)	4,604
X_7 — liczba ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	-1,841 (Reszel)	2,410 (Murowana Goślina)	4,251
X_8 — przyrost naturalny na 1000 ludności	-3,219 (Sępólno)	2,342 (Rzgów)	5,561

Zmienne opisujące poziom potencjału społeczno-gospodarczego miast	Wartość zmiennej po standaryzacji		Rozstęp
	Minimum	Maximum	
X ₉ – saldo migracji wewnętrznych na pobyt stały w przeliczeniu na 1000 mieszkańców	-1,828 (Morąg)	2,286 (Barczewo)	4,114
X ₁₀ – współczynnik skolaryzacji brutto uczniów szkół podstawowych	-1,700 (Wydminy)	3,003 (Rzgów)	4,703
X ₁₁ – odsetek uczniów szkół podstawowych uczących się języka angielskiego	-5,669 (Wydminy)	0,336 (14 miast, w tym: Rzgów, Murowana Goślina)	6,005
X ₁₂ – liczba ludności przypadająca na 1 przychodnię	-3,779 (Kalety)	1,119 (Jeziorany)	4,898
X ₁₃ – liczba ludności przypadająca na 1 aptekę	-4,435 (Wydminy)	1,134 (Sępopol)	5,569
X ₁₄ – liczba mieszkań w przeliczeniu na 1000 mieszkańców	-1,861 (Wydminy)	1,820 (Prudnik)	3,681
X ₁₅ – przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na 1 osobę	-1,509 (Jeziorany)	4,294 (Rzgów)	5,803
X ₁₆ – udział ludności korzystającej z kanalizacji w ogólnej liczbie ludności	-4,419 (Wydminy)	0,897 (Głubczyce)	5,316
X ₁₇ – zużycie energii elektrycznej w przeliczeniu na 1 odbiorcę	-3,776 (Rzgów)	1,328 (Reszel)	5,104

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych pochodzących z Banku Danych Lokalnych (2022).

Zmiennymi w przypadku, których rozstęp między miastami jest największy, są: liczba podmiotów sektora prywatnego na 1000 ludności, udział podmiotów sekcji G w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych oraz odsetek uczniów szkół podstawowych uczących się języka angielskiego. Wśród zmiennych w przypadku, których rozstęp między miastami okazał się być najmniejszy znalazły się natomiast: liczba mieszkań w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, saldo migracji wewnętrznych na pobyt stały w przeliczeniu na 1000 mieszkańców oraz liczba ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym. Wartość maksymalną poszczególnych zmiennych aż osiem razy osiągnął Rzgów, a trzy razy Murowana Goślina. Wartość minimalną poszczególnych zmiennych aż sześć razy osiągnęły Wydminy, a trzy razy Sępopol. Z przeprowadzonej analizy wynika, że obszar zmienności badanych cech opisujących poziom potencjału społeczno-gospodarczego polskich *slow cities* jest dosyć duży. Ponadto miasta są wewnętrznie zróżnicowane pod względem badanych cech. W niektórych aspektach odnotowują bardzo dobrą pozycję, są liderami, z kolei w innych aspektach ich pozycja jest bardzo słaba (przykładem mogą być takie miasta jak: Sępopol, Jeziorany czy Reszel).

Różnice w wartościach poszczególnych zmiennych przełożyły się na pozycję miast w rankingu pod względem poziomu potencjału społeczno-gospodarczego (Tabela 3.). Liderem

rankingu okazał się Rzgów (porównaj: Senetra i Szarek-Iwaniuk, 2020, ss. 1–15; Wierzbicka, 2020, ss. 203–224; Janusz, 2018, ss. 71–82; Konecka-Szydłowska, 2017, ss. 61–73), małe miasto liczące 3382 mieszkańców, położone w województwie łódzkim, w powiecie łódzkim wschodnim, wchodzące w skład aglomeracji łódzkiej. Syntetyczny wskaźnik Perkala dla Rzgowa wyniósł 1,404, co oznacza bardzo wysoki poziom potencjału społeczno-gospodarczego w tym mieście. Jego atutem jest najwyższy wśród 35 badanych miast poziom rozwoju przedsiębiorczości. Na 1000 mieszkańców miasta przypada 228 podmiotów sektora prywatnego, podczas gdy średnia dla ogółu badanych miast wynosi 100 podmiotów. Rzgów charakteryzuje się również najwyższą liczbą pracujących w przeliczeniu na 1000 mieszkańców (685 osób wobec średniej wynoszącej 240 osób), najwyższym udziałem podmiotów sekcji C i G w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych (łącznie ich udział wynosi 54,9% wobec średniej wynoszącej 28,4%) oraz największą przeciętną powierzchnią użytkową mieszkania na 1 osobę (40,6 m² wobec średniej wynoszącej 25,9 m²). Rzgów cechuje też najwyższy, dodatni przyrost naturalny na 1000 ludności (3 wobec średniej wynoszącej –5,3). Co istotne, tylko w 3 z 35 badanych miast odnotowano dodatni przyrost naturalny. Może to potwierdzać, że podobnie jak w większości polskich miast, tak również w miastach sieci Cittaslow zachodzą niekorzystne zmiany demograficzne, w tym depopulacja (szerzej: Hryniewicz, Witkowski i Potrykowska, 2018, ss. 9–19).

Tabela 3.

Ranking oraz grupowanie miast Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow pod względem poziomu potencjału społeczno-gospodarczego

Lp.	Miasto	Wartość wskaźnika Perkala	Grupa miast (średnia wartość wskaźnika Perkala w danej grupie)
1	Rzgów	1,404	bardzo wysoki potencjał społeczno-gospodarczy (0,799)
2	Murwana Goślina	0,515	
3	Lubawa	0,479	
4	Nowy Dwór Gdański	0,292	wysoki potencjał społeczno-gospodarczy (0,233)
5	Olsztynek	0,276	
6	Ryn	0,274	
7	Pasym	0,220	
8	Biskupiec	0,194	
9	Nidzica	0,142	
10	Działdowo	0,108	średni potencjał społeczno-gospodarczy (0,005)
11	Szczytno	0,108	
12	Olecko	0,055	
13	Sierpc	0,039	
14	Nowe Miasto Lubawskie	0,033	
15	Barczewo	0,018	
16	Gołdap	0,017	

Lp.	Miasto	Wartość wskaźnika Perkala	Grupa miast (średnia wartość wskaźnika Perkala w danej grupie)
17	Reszel	0,008	średni potencjał społeczno-gospodarczy (0,005)
18	Głubczyce	-0,012	
19	Lidzbark Warmiński	-0,023	
20	Morąg	-0,061	
21	Lidzbark	-0,068	
22	Węgorzewo	-0,072	
23	Braniewo	-0,075	
24	Dobre Miasto	-0,131	niski potencjał społeczno-gospodarczy (-0,195)
25	Jeziorany	-0,136	
26	Prudnik	-0,148	
27	Bartoszyce	-0,157	
28	Orneta	-0,164	
29	Sianów	-0,198	
30	Górowo Iławeckie	-0,232	
31	Bisztynek	-0,278	
32	Kalety	-0,314	
33	Sępól	-0,415	
34	Rejowiec Fabryczny	-0,428	
35	Wydminy	-1,269	

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych pochodzących z Banku Danych Lokalnych (2022).

Drugie miejsce w rankingu miast zajęła Murowana Goślina, miasto liczące 10410 mieszkańców, położone w województwie wielkopolskim, w powiecie poznańskim, wchodzące w skład aglomeracji poznańskiej. Ze względu na swoje specyficzne położenie, podobnie zresztą jak Rzgów, charakteryzuje się wysokim poziomem rozwoju przedsiębiorczości (na 1000 ludności tego miasta przypadają 152 podmioty sektora prywatnego wobec średniej wynoszącej 100), najniższym wśród 35 badanych miast udziałem zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym (1,4% wobec średniej wynoszącej 6,3%) oraz najniższym wśród miast członkowskich sieci obciążeniem demograficznym, mierzonym liczbą ludności w wieku poprodukcyjnym przypadającą na 100 osób w wieku produkcyjnym (28 wobec średniej wynoszącej 38). Murowana Goślina jest przy tym drugim z trzech *slow cities*, które w 2020 r. odnotowały dodatni przyrost naturalny.

Trzecie miejsce w rankingu zajęła Lubawa, gmina miejska położona w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie iławskim, licząca 10374 mieszkańców. Atutem tego miasta jest wysoka liczba pracujących przypadających na 1000 ludności (500 osób wobec średniej wynoszącej 241), niewielki udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym (2% wobec średniej wynoszącej 6,3%) oraz niski wskaźnik ob-

ciążenia demograficznego — na 100 osób w wieku produkcyjnym przypada w tym mieście 31 osób w wieku poprodukcyjnym, podczas gdy średnia dla ogółu miast wynosi 38 osób. Lubawa jest przy tym ostatnim z 3 polskich miast sieci Cittaslow, które w 2020 r. odnotowały dodatni przyrost naturalny. Ponadto wartość większości zmiennych opisujących poziom potencjału społeczno-gospodarczego w tym mieście jest zdecydowanie wyższa od średniej dla ogółu miast. Potwierdza to fakt, że wartość aż 11 zmiennych była po standaryzacji dodatnia. Dla porównania w przypadku Murowanej Gośliny wartość dodatnią po standaryzacji osiągnęło również 11 zmiennych, a w przypadku Rzgowa 14 zmiennych.

Najniższym poziomem potencjału społeczno-gospodarczego wśród badanych ośrodków charakteryzują się Wydminy. Jest to gmina wiejska, położona w województwie warmińsko-mazurskim w powiecie giżyckim, licząca 6176 mieszkańców. Syntetyczny wskaźnik Perkala dla Wydmin wyniósł $-1,269$, co oznacza bardzo niski potencjał społeczno-gospodarczy. Słabą stroną tego ośrodka jest najniższa wśród 35 badanych miast liczba pracujących przypadających na 1000 ludności (51 wobec średniej wynoszącej 241), najniższy współczynnik skolaryzacji brutto uczniów szkół podstawowych oraz odsetek uczniów szkół podstawowych uczących się języka angielskiego (60,7% wobec średniej wynoszącej 97,8%). Wydminy charakteryzują się również najniższym ze wszystkich polskich *slow cities* udziałem ludności korzystającej z kanalizacji w ogólnej liczbie ludności (38,4% wobec średniej wynoszącej 89,6%) oraz najmniejszą liczbą mieszkań w przeliczeniu na 1000 mieszkańców (338 wobec średniej wynoszącej 382).

Przedostatnią pozycję w rankingu pod względem poziomu potencjału społeczno-gospodarczego zajmuje Rejowiec Fabryczny, miasto położone w województwie lubelskim, w powiecie chełmskim, liczące 4328 mieszkańców. Słabą stroną tego miasta jest najniższy wśród miast członkowskich sieci poziom rozwoju przedsiębiorczości. Na 1000 ludności tego miasta przypadają tylko 64 podmioty sektora prywatnego, a więc ponad trzy i pół razy mniej niż w Rzgowie. Rejowiec Fabryczny charakteryzuje się też bardzo małą liczbą pracujących przypadających na 1000 ludności (113 wobec średniej wynoszącej 241). Ponadto wartość większości zmiennych opisujących poziom potencjału społeczno-gospodarczego w tym mieście jest zdecydowanie niższa od średniej dla ogółu miast. Potwierdza to fakt, że aż 14 zmiennych przyjęło po standaryzacji wartość ujemną.

Bardzo niskim poziomem potencjału społeczno-gospodarczego charakteryzuje się też Sępól. Jest to bardzo małe miasto położone w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie bartoszyckim, liczące tylko 1941 mieszkańców. Słabą stroną tego miasta jest najniższy wśród 35 badanych miast udział podmiotów sekcji C w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych (5,5% wobec średniej wynoszącej 8,1%) oraz najwyższy udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym (10,8% wobec średniej wynoszącej 6,3%). Sępól charakteryzuje się też najniższym, ujemnym przyrostem naturalnym na 1000 ludności ($-16,6$ wobec średniej wynoszącej $-5,3$).

Zgodnie z przyjętą procedurą badawczą, po etapie liniowego uporządkowania miast należących do polskiej sieci Cittaslow przeprowadzono ich grupowanie (Tabela 3.). W pierwszej grupie o bardzo wysokim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego znalazły się 3 miasta: Rzgów, Murowana Goślina i Lubawa. Średnia wartość wskaźnika Perkala w tej grupie wyniosła 0,799, a odchylenie standardowe ukształtowało się na poziomie 0,428, co

potwierdza duże zróżnicowanie tej grupy miast. Niekwestionowanym liderem pod względem poziomu potencjału społeczno-gospodarczego jest bowiem Rzgów, który dystansuje pozostałe dwa miasta.

W drugiej grupie o wysokim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego znalazło się 6 miast: Nowy Dwór Gdański, Olsztynek, Ryn, Pasym, Biskupiec i Nidzica. Średnia wartość wskaźnika Perkala w tej grupie wyniosła 0,233, a odchylenie standardowe ukształtowało się na poziomie 0,053. Jest to więc dwa razy liczniejsza grupa miast, a przy tym zdecydowanie mniej zróżnicowana niż grupa pierwsza. Co istotne, to mniejsze zróżnicowanie pod względem ogólnego poziomu potencjału, nie oznacza jednak mniejszego zróżnicowania pod względem poziomu poszczególnych zmiennych. Na przykład Ryn to miasto o najwyższym wśród miast członkowskich sieci udziale podmiotów sekcji I i R (istotnych z punktu widzenia rozwoju miast w duchu *slow*) w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych. Udział podmiotów tych właśnie sekcji wynosi w Rynie 12,5%, podczas gdy średnie dla ogółu miast sieci wynosi 4,7%. Z kolei Nidzica to jedno z miast sieci o najniższym udziale podmiotów tej właśnie sekcji w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych. Wspomniany udział wynosi w tym mieście 3,4% i jest to czwarty, najniższy wynik wśród ogółu miast sieci.

Najbardziej liczną grupą miast okazała się być grupa o średnim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego. Sklasyfikowanych do niej zostało aż 14 miast, które pod względem ogólnego poziomu potencjału są do siebie dosyć podobne (odchylenie standardowe w tej grupie miast wyniosło jedynie 0,059), jednak różnią się istotnie pod względem poszczególnych zmiennych opisujących ten potencjał. Na przykład Barczewo, które zajęło 15. miejsce w rankingu miast, charakteryzuje się najwyższym ze wszystkich 35 miast, dodatnim saldem migracji wewnętrznych na pobyt stały w przeliczeniu na 1000 mieszkańców (5,3 wobec średniej wynoszącej -2,8) i wysokim udziałem podmiotów sekcji C w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych (10,8% wobec średniej wynoszącej 8,1%). Z kolei Morąg, zajmujący 20. pozycję w rankingu, charakteryzuje się najniższym ze wszystkich 35 miast, ujemnym saldem migracji wewnętrznych na pobyt stały w przeliczeniu na 1000 mieszkańców (-9,2 wobec średniej wynoszącej -2,8) i zdecydowanie niższym udziałem podmiotów sekcji C w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych (8,3% wobec średniej wynoszącej 8,1%). Jest jednak w zdecydowanie lepszej sytuacji niż Barczewo pod względem liczby pracujących i liczby mieszkań w przeliczeniu na 1000 ludności. Z kolei Działdowo, które również zostało sklasyfikowane do tej grupy miast, a w rankingu zajęło 10. lokatę, charakteryzuje się zdecydowanie lepszą sytuacją pod względem liczby pracujących w przeliczeniu na 1000 ludności, obciążenia demograficznego, liczby ludności przypadającej na 1 aptekę czy przeciętnej powierzchni użytkowej mieszkania w przeliczeniu na 1 osobę. Charakteryzuje się jednak gorszą sytuacją niż dwa wcześniej wspomniane miasta w zakresie udziału podmiotów sekcji C w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych czy przyrostu naturalnego w przeliczeniu na 1000 ludności.

W czwartej grupie o niskim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego znalazło się 9 miast: Dobre Miasto, Jeziorany, Prudnik, Bartoszyce, Orneta, Sianów, Górowo Iławeckie, Bisztynek i Kalety. Średnia wartość wskaźnika Perkala w tej grupie wyniosła -0,195, a odchylenie standardowe przyjęło wartość 0,062. Potencjał tej grupy miast jest więc zdecydowanie niższy niż średni potencjał ogółu badanych miast. Ponadto nie jest on bardzo zróżnicowany.

Co istotne, w zakresie poszczególnych jego aspektów, między miastami występują jednak spore różnice. Na przykład Jeziorany charakteryzują się najniższą ze wszystkich miast sieci przeciętną powierzchnią użytkową mieszkania przypadającą na 1 osobę (20,7 m² wobec średniej wynoszącej 25,9 m²), z kolei Kalety zajmują drugie miejsce wśród wszystkich badanych miast pod tym właśnie względem (31,5 m² wobec średniej wynoszącej 25,9 m²). Jeziorany charakteryzują się najlepszą spośród wszystkich badanych miast sytuacją w zakresie dostępności do przychodni — na 1 przychodnię przypada tam 627 osób, wobec średniej wynoszącej 1460 osób. Z kolei Kalety charakteryzują się najgorszą ze wszystkich badanych miast sytuacją w tym zakresie. Na 1 przychodnię przypada tam aż 4274 osoby.

W ostatniej grupie o bardzo niskim poziomie potencjału społeczno-gospodarczego znalazły się trzy ośrodki: Sępoleń, Rejowiec Fabryczny i Wydminy. Średnia wartość syntetycznego wskaźnika Perkala dla tej grupy wyniosła $-0,704$, a wartość osiągnięta przez poszczególne ośrodki różniła się od tej średniej przeciętnie o $0,400$. Grupa ta okazała się więc być istotnie zróżnicowana, podobnie jak grupa miast o bardzo wysokim poziomie potencjału. To właśnie w tych dwóch grupach zróżnicowanie między miastami okazało się być największe.

Podsumowanie

Podsumowując, poziom potencjału społeczno-gospodarczego w miastach członkowskich polskiej sieci Cittaslow jest dosyć istotnie zróżnicowany. Świadczy o tym znaczna rozpiętość wskaźnika Perkala, który zawiera się w przedziale $<-1,269; 1,404>$. Potwierdza to również fakt, że w 17 z 35 badanych miast syntetyczny wskaźnik Perkala przyjął wartość dodatnią i był wyższy od średniej dla ogółu miast, z kolei w 18 miastach wskaźnik ten przyjął wartości ujemne. Zróżnicowanie miast w tym zakresie potwierdzają również wyniki grupowania i wewnętrzne różnice między miastami w zakresie poszczególnych zmiennych opisujących badany potencjał.

Biorąc pod uwagę fakt, że rozwój polskich *slow cities* odbywa się w oparciu o lokalny, endogeniczny potencjał, który — jak wykazano — różni się istotnie między miastami, należy spodziewać się, że rozwój każdego z miast będzie przebiegał w innym tempie i w inny sposób. Bardzo ważne jest zatem, żeby model rozwoju *slow city* był indywidualnie dostosowany do możliwości każdego z miast lub grupy miast podobnych do siebie pod względem posiadanego potencjału (szerzej: Markowski, 2018, ss. 69–85; Zaděcka, 2018, ss. 84–106; Wierzbicka, 2020, ss. 203–224; Batyk i in., 2022, s. 201; Wierzbicka, 2022, s. 1309). Ważne jest również to, żeby przy wykorzystaniu tych odmiennych, własnych zasobów, polskie *slow cities* potrafiły zbudować, a następnie zachować swój niepowtarzalny charakter i swoją lokalną odrębność (szerzej: Radstrom, 2011, s. 96; Semmens, Freeman, 2012, s. 355; Hatipoglu, 2015, s. 33; Zaděcka, 2018, s. 92).

Bibliografia

- Bank Danych Lokalnych. (2022). Pobrane 18.01.2022 z <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/temat>.
- Batyk, I.M., Farelnik, E., Rakowska, J., i Maciejczak, M. (2022). Polish Cittaslow Local Governments' Support for Renewable Energy Deployment vs. Slow City Concept. *Energies*, 15(1): 201. doi: 10.3390/en15010201.
- Bogdański, M. (2012). Socio-economic potential of Polish cities — a regional dimension. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 17: 13–20. doi: 10.2478/v10089-012-0002-8.
- Bogdański, M., i Wierzbicka, W. (2014). Socio-economic potential of Polish voivodship cities. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 334: 295–305. doi: 10.15611/pn.2014.334.28.
- Churski, P. (2014). Variations in the spatial distribution of areas of economic growth and stagnation in Poland: Determinants and consequences. *Quaestiones Geographicae*, 33(2): 63–77. doi: 10.2478/quageo-2014-0016.
- Cittaslow — inna strona nowoczesności. (2022). Pobrane 18.01.2022 z <https://cittaslowpolska.pl/index.php/pl/o-cittaslow>.
- Farelnik, E., Stanowicka, A., i Wierzbicka, W. (2020). *Cittaslow — model rozwoju i współpracy małych miast*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.
- Gaczek, W.M., Bernaciak, A., Kisiała, W., Mrozińska, A., i Palicki, S. (2019). *Miasta średnie w województwie wielkopolskim i ich znaczenie dla rozwoju regionu*. Pobrane 17.01.2022 z https://wrot.umww.pl/wp-content/uploads/2020/01/miasta_srednie_w_Wlkp.pdf.
- Golejewska, A. (2016). A comparative analysis of the socio-economic potential of Polish regions. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(2): 7–22.
- Hatipoglu, B. (2015). Cittaslow: Quality of Life and Visitor Experiences. *Tourism Planning & Development*, 12(1): 20–36. doi: 10.1080/21568316.2014.960601.
- Hrynkiewicz, J., Witkowski, J., i Potrykowska, A. (2018). *Sytuacja demograficzna Polski jako wyzwanie dla polityki społecznej i gospodarczej*. Warszawa: Rządowa Rada Ludnościowa.
- Janusz, M. 2018. Differences in the Standard of Living among the Populations of the Cittaslow Network Towns in Poland. *Barometr Regionalny*, 16(3): 71–82.
- Konecka-Szydłowska, B. (2012). Differences among small towns of Wielkopolska voivodship in terms of socio-economic development. *City Studies*, 8: 135–146.
- Konecka-Szydłowska, B. (2017). Zróżnicowanie polskiej sieci miast Cittaslow w aspekcie społeczno-gospodarczym. W: E. Strzelecka (red.). *Alternatywne modele rozwoju miast. Sieć miast Cittaslow*. Wydanie II rozszerzone. Łódź: Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej.
- Kruk, H., i Waśniewska, A. (2017). Application of the Perkal method for assessing competitiveness of the countries of Central and Eastern Europe. *Oeconomia Copernicana*, 8(3): 337–352. doi: 10.24136/oc.v8i3.21.

- Kwiatek-Sołtys, A. (2011). Small towns in Poland — barriers and factors of growth. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 19: 363–370.
- Malina, A. (2020). Analiza przestrzennego zróżnicowania poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego województw Polski w latach 2005–2017. *Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy*, 61(1): 138–155. doi: 10.15584/nsawg.2020.1.10.
- Markowski, Ł. (2018). Determinants of urban development according to the Cittaslow concept based on the example of Górowo Iławeckie. *Studia Miejskie*, 31: 69–85. doi: 10.25167/sm2018.031.05.
- Milczarek, D. (2005). Potencjał Unii Europejskiej w stosunkach międzynarodowych (część 1). *Studia Europejskie*, 1: 9–29.
- Nazarczuk, J. (2013). *Potencjał rozwojowy a aktywność inwestycyjna województw i podregionów Polski*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.
- Panek, T., i Zwierzchowski, J. (2013). *Statystyczne metody wielowymiarowej analizy porównawczej. Teoria i zastosowania*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.
- 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): 105–119.
- Radstrom, S. (2011). A place-sustaining framework for local urban identity: An introduction and history of Cittaslow. *Italian Journal of Planning Practice*, 1: 91–113.
- Runge, A. (2012). Methodological problems associated with research on midsize towns in Poland. *Geographical Works*, 129: 83–101. doi: 10.4467/20833113PG.12.015.0523.
- Semmens, J., i Freeman, C. (2012). The Value of Cittaslow as an Approach to Local Sustainable Development: A New Zealand Perspective. *International Planning Studies*, 17(4): 353–375. doi: 10.1080/13563475.2012.726851.
- Senetra, A., i Szarek-Iwaniuk, P. (2020). Socio-economic development of small towns in the Polish Cittaslow Network — A case study. *Cities*, 103: 102758. doi: 10.1016/j.cities.2020.102758.
- Stanny, M. (2010). Poziom rozwoju gospodarczego i społecznego gmin wiejskich regionu zielonych płuc Polski względem klasyfikacji obszarowej sieci natura 2000. *Wież i Rolnictwo*, 1(146): 93–105.
- Wierzbicka, W. (2022). Activities undertaken in the member cities of the Polish National Cittaslow Network in the area of “energy and environmental policy”. *Energies*, 15(4): 1309. doi: 10.3390/en15041309.
- Wierzbicka, W. (2020). Socio-economic potential of cities belonging to the Polish National Cittaslow Network. *Oeconomia Copernicana*, 11(1): 203–224. doi: 10.24136/oc.2020.009.
- Wpływ potencjału demograficznego i gospodarczego miast wojewódzkich na kondycję województw*. (2013). Mazowiecki Ośrodek Badań Regionalnych.
- Zadęcka, E. (2018). Slow city as a local development model. *Economic and Regional Studies*, 11(3): 84–106. doi: 10.2478/ers-2018-0027.

Rozdział IV

Rozwój sieci miasteczek polskich w duchu *slow* a rewitalizacja obszarów zdegradowanych

dr hab. arch. Krzysztof Skalski, prof. PPUZ¹

Wstęp

Wypada zacząć od konferencji zorganizowanej przez Komisję Europejską w Brukseli. Dotyczyła ona współodpowiedzialności (podziału odpowiedzialności) za rozwój miast i miasteczek europejskich w kontekście analizy gospodarczej i społecznej. Otrzymała się w Brukseli w 2011 r.

W konferencji uczestniczyłem z ramienia dyrekcji międzynarodowej sieci Cittaslow w Orvieto. A był to „złoty wiek” dla rozwijającego się w Europie ruchu *slow*. Kilka lat później spotkałem osobę odpowiedzialną za organizację tej znakomitej konferencji przy innej okazji — Walnego Zebrania miast Cittaslow w Turcji. Okazało się, że ta Pani została dyskretnie „wycofana” z prac Komisji Unii Europejskiej na wczesną emeryturę, którą spędza w Portugalii. Sprawa ta dość mnie zaintrygowała, lecz nie było już okazji do bardziej wnikliwej rozmowy. Opierając się na własnych doświadczeniach w przygotowaniu programów rewitalizacji we Francji, a — po powrocie do kraju — w Polsce, pragnę na wstępie przypomnieć tematy poruszone na wspomnianej wyżej konferencji. Stanowią one kontekst dla decyzji o przekształcaniach w przestrzeni miast jak i o zmianach w systemie zarządzania na wszystkich szczeblach, co rzutuje na przygotowanie programów rewitalizacji. Wypowiedzi zaproszonych ekspertów z wielu krajów UE dotyczyły odpowiedzialności partnerów, „stron”, które reprezentują siły gospodarcze — wektory przemian i przekształceń przestrzeni w miastach, szczególnie w małych miastach historycznych w Europie na przełomie XX i XXI w.

¹ Komitet Naukowy Krajowej Sieci Miast Cittaslow, Podhalańska Państwowa Uczelnia Zawodowa w Nowym Targu, Zakład Architektury, krzysztof.skalski@ppuz.edu.pl.

Tam właśnie „ucieczka” młodych ludzi z miast małych była szczególnie dotkliwa. Ten proces dotknął również Polskę.

Zauważmy na marginesie, że temu zjawisku społecznemu towarzyszy w ostatnich dekadach zjawisko odwrotne: ucieczka z dużych miast w stronę krajobrazu otwartego, jaki oferuje wieś i małe miasto. Wiąże się to z cyfryzacją, rozwojem pracy zdalnej w wielu zawodach, a ostatnio z pandemią, atakującą szczególnie duże skupiska ludzkie. Przed małym miastem otwiera to kolejną szansę rozwoju.

Tematyka wspomnianej konferencji dotyczyła m.in. kontekstu „gry o przestrzeń” w małych miastach. Mimo że na ogół miasteczka te — poza sezonem turystycznym — sprawiają wrażenie spokoju, wydając się niekiedy nieco sennie to, jak podkreślono, wiele sił politycznych i gospodarczych działa poza sferą dostrzegalną „gołym okiem”. Pod warstwą pozornego spokoju toczą się często spory, a nawet boje o tereny, lokalizację inwestycji i ich przeznaczenie. Wskazywano na zakulisową rolę banków w decyzjach inwestycyjnych. W tym okresie wykuwały się też pojęcia związane z lokalizacją projektów i „zewnątrznymi efektami inwestycji” — (fr. *externalités*) — tj. oddziałujących wzajemnie na siebie pozytywnie lub negatywnie (np. wzajemnie korzystna jest lokalizacja sadów owocowych w pobliżu pasieki lub odwrotnie: negatywny efekt lokalizacji fabryki papy dachowej przy ulicy przecinającej rezydencjalne założenie parkowe).

Programowanie rewitalizacji obszarów zdegradowanych wymaga na wstępie odpowiedzi na liczne pytania: nie tylko o granice obszarów zdegradowanych, lecz również o to, jakich wyzwań dotyczy tam „gra o przestrzeń” i jak przewidywać jej konsekwencje w perspektywie 15–20 lat. Tutaj wypada przypomnieć rodzącą się w tych latach w Polsce politykę miejską jako specyficzny dział zarządzania.

1. Dominującą doktryną rozwoju miast w latach 2004–2007–2014, czyli w okresie pierwszych programów rozwoju regionalnego RPO, współfinansowanych przez Fundusze Strukturalne UE w Polsce, było przekonanie o pierwszeństwie dużych miast. W skrócie to pierwszeństwo było określane hasłem: „polaryzacja — dyfuzja”. Wynikały zeń preferencje finansowania dla inicjatyw rozwojowych na rzecz miast dużych, tj. tam, gdzie wkłady finansowe wydają się najbardziej efektywne, gdzie przynoszą największe zwroty kapitału:
 - ludzkiego: ludzie wykształceni z dużych miast wydają się bardziej inwencyjni i tworzą więcej tzw. wartości dodanej,
 - finansowego: co zapewni lokalizacja centrów badawczo-rozwojowych i dyrekcji przedsiębiorstw międzynarodowych.
2. Po 2015 r. doktryna ta ulegała zmianie na rzecz równoważenia rozwoju miast małych i średnich w Polsce, które w liczbie około 960 wytwarzają około 60% PKB.
3. Wymienione doktryny rozwoju, pozostają ze sobą w oczywistej konkurencji. Poszukiwanie wektorów rozwoju dla małych miast polskich — zakładanych na prawie lokacyjnym niekiedy w XIII i XIV w. — szybko przekonało samorządy, że to potencjał kulturowy (głównie historyczny) okaże się swoistym panaceum na rozwój małych miast. W następnych latach dziedzictwo kulturowe uznano dość powszechnie za wektor

rozwoju. W programach rewitalizacji małych miast uznano go na równi z dostępnością, mieszkalnictwem, rozwojem przedsiębiorstw.

Wokół pojęcia „dziedzictwa kulturowego” istnieje również cicha zgoda decydentów politycznych i sił rynkowych wobec roszczeń samorządów o wsparcie finansowe małych miast. Te roszczenia są oparte na innej doktrynie UE — o konieczności wyrównywania poziomu rozwoju w regionach europejskich (w obawie przed niepokojem społecznym, protestami, ruchami społecznymi). Kontekstem tych przekonań jest diagnoza stanu społeczeństw europejskich, która wybrzmiała właśnie w pełni w trakcie wspomnianej konferencji nt. współodpowiedzialności sił gospodarczych i politycznych za przekształcenia i rozwój. Diagnoza ta już w 2011 r. stwierdzała:

- rosnące nierówności, ubóstwo i brak bezpieczeństwa,
- ostrą konkurencję do nieodnawialnych zasobów naturalnych,
- ograniczenia w absorpcji odpadów z działalności człowieka,
- szybkie zmiany klimatu (wciąż kontrowersyjne),
- migrację do Europy i obecność potomków imigrantów z prawem ubiegania się o pełne uznanie społeczne i polityczne,
- dług publiczny: oceniany jako wynik spekulacji na rynkach finansowych,
- osłabienie dostępu do ochrony socjalnej, zdrowia, edukacji, mieszkalnictwa i dóbr publicznych w ogóle.

W wyniku takich konstatacji, wyrażanych przez zaproszonych ekspertów z wielu krajów UE, ostateczny ich wynik sformułowano w sposób następujący: „Europejskie społeczeństwa oscylują pomiędzy poszukiwaniem pozytywnej wizji przyszłości a uczuciami niepewności, niepokoju i utratą zaufania”. „Powoduje to nieprzewidywalność zmian społecznych”. Była to więc diagnoza raczej pesymistyczna. Jednak to co przed dziesięć laty stanowiło jeszcze „tabu”, obecnie jest powszechnie przyjęte. Być może, że wspomniana na wstępie Pani, odpowiedzialna za te treści, „miała rację za wcześniej”.

Dobra wiadomość o szansach rozwoju miast pojawiła się nieco później. Wynika to z badań ekonomistów wskazujących na budzący się trend nowych zjawisk społeczno-gospodarczych w XXI w. Nazwijmy go tutaj „kult przeszłości” i potraktujmy jako wektor gospodarczy i ekonomiczny. Oto wg autorów tych poglądów, na świecie, a szczególnie w Europie, rozwija się aktualnie synergiczne powiązanie produktów „przeszłości” w procesie wzajemnego „wzbogacania się” (Boltanski i Esquerre, 2017).

To oddziaływanie atrybutów „przeszłości” łączy dziedziny dotychczas odseparowane, które zaczynają się wzajemnie przenikać i zaznają nieznanego dotychczas rozwoju i wzbogacenia. Znajdujemy tu:

- muzea,
- przemysł luksusowy,
- handel antykami i starociami, gdzie wielu ludzi staje się też marszandami,
- waloryzację nieruchomości z „wysokiej półki” (np. mieszkania remontowane „na staro”, wykorzystanie kubatur poprzemysłowych na tzw. „lofty” mieszkalne),

- modę,
- gastronomię,
- kolekcjonerstwo.

Przejawem tej nowej ekonomii, wzbogacającej liczne kraje świata, jest rozwój turystyki masowej (7–8% PKB, PIB w krajach rozwiniętych). Tabela 1. częściowo ilustruje to zjawisko.

Tabela 1.

Tradycyjne i nowe atrakcje dla odwiedzających

Lp.	Tradycyjne atrakcje turystyczne	Lp.	Nowe atrakcje turystyczne
T1	Obiekty architektury zabytkowej i współczesnej	N1	Zabytki techniki i przemysłu
T2	Muzea, galerie	N2	Centra nauki, techniki i sztuki
T3	Muzea pod otwartym niebem (skanseny, rezerwaty archeologiczne)	N3	Parki tematyczne
T4	Zespoły pałacowo-ogrodowe (pałacowo-parkowe)	N4	Parki rozrywki i wypoczynku
T5	Miejsca kultu (świątynie, klasztory, ośrodki pielgrzymkowe)	N5	Wielkie centra handlowo-kulturalno-rozrywkowe (malle), tematyczne miejsca handlowe (galerie, bazary, giełdy towarowe)
T6	Miasta historyczne (starówki miast)	N6	Zrewitalizowane dzielnice przemysłowe, portowe i pokolejowe
T7	Uzdrowiska	N7	Miasta-kasyna
T8	Teatry, kina, opery, filharmonie, domy kultury	N8	Areny sportowe, wioski olimpijskie, legendarne stadiony z zapleczem muzealno-handlowo-rekreacyjnym
T9	Nekropolie, cmentarze, miejsca bitew i martyrologii	N9	Atrakcje przemysłowe (centra wycieczkowe firm, np. Coca-Cola World w Atlancie, Autostadt Volkswagena w Wolfsburgu)

Źródło: Stasiak, Włodarczyk (2013, s. 33): na podstawie Swarbrooke (1995), Middleton (1996), Nowacki (2009), Stasiak i in. (2013), Boltanski i Esquerre (2017).

Jest to więc nowy sektor ekonomiczny, który funkcjonuje bez troski i bez obawy o kryzys w krajach europejskich, USA, a nawet w Chinach i w innych krajach Azji. Funkcjonuje przynajmniej do wybuchu pandemii w 2019 r. i powraca po okresie pandemii. W konsekwencji to turyści, a nie tylko historycy sztuki i konserwatorzy zabytków, definiują nowe tendencje, trendy, mody, określają pośrednio zasoby dziedzictwa kulturowego i definiują tzw. produkty turystyczne jako wartości rynkowe.

Światowa, europejska i krajowa klientela turystyczna rekrutuje się wśród bogatych i bardzo bogatych, ale również w klasie średniej. W rezultacie opiera się na tych grupach społecznych, które dotychczas wygrały lub wygrywają na procesie globalizacji. Ich liczba wzrosła bardzo w ciągu ostatnich 20 lat w Europie i Stanach Zjednoczonych, Chinach, a również w krajach takich jak Polska — o własnej kulturze i historii. Przy znacznym wzroście gospodarczym w ostatnich dekadach pozwala to na podróżowanie.

Grupy społeczne, takie jak rodziny, emeryci, młodzież itp., tworzą turystykę masową opartą o dziedzictwo kulturowe. Definiują popyt, czyli wskazują co chcą oglądać, w czym uczestniczyć. Pośrednio definiują też podaż, czyli decyzje o przygotowaniu tych elementów, które będą atrakcyjne dla zwiedzających, a również dla inwestorów i dla budżetu gminy. To również turyści, którzy mogą sobie pozwolić na podróże wielkimi „wycieczkowcami” i zwiedzać świat w trakcie wycieczkowych rejsów morskich, dzięki transportowi lotniczemu, sieci hotelowej, dostępności zapewnionej samochodom prywatnym, współtworzą ostatecznie kierunki przekształceń w programach rewitalizacji nastawionych na ich gościną recepcję i pobyt.

Rekomendacje dla miast i władz terytorialnych ze strony UE (2011)

W artykule 12. konkluzji wspomnianej konferencji Unii Europejskiej o współodpowiedzialności za rozwój, w paragrafie dotyczącym zadań samorządów lokalnych, zawarto stwierdzenia, które są w istocie refleksją o podłożu i treści programów rewitalizacji. Jest mowa o tym, że władze lokalne, w tym władze miast, dzielnic i wsi, są powołane do:

- wzmocnienia spójności między celami sprawiedliwości społecznej, środowiskowej i międzypokoleniowej, określonymi w drodze wzajemnego porozumienia oraz wyborów indywidualnych i wyborów instytucjonalnych;
- ustanawiania mechanizmów zarządzania partycypacyjnego i „deliberatywnego”, ułatwiających podział odpowiedzialności społecznej przypadającej na poszczególnych aktorów;
- opracowania wraz z innymi szczeblami administracji, umów, kontraktów, które ułatwiają powstawanie lokalnych struktur uczestnictwa — partycypacji społecznej;
- uzyskiwania poparcia mieszkańców dla projektów tworzonych dla celów publicznych, w szczególności przez: ochronę, zachowanie i wzbogacenie dóbr publicznych, krajobrazu, dziedzictwa kulturowego i wszystkich zasobów lokalnych, przyczyniających się do wzmocnienia kapitału, motywacji i zaufania społecznego, włączając różnorodność, jaką wnoszą imigranci, nowi mieszkańcy i osadnicy;
- rozwoju polityk lokalnych, które uwzględniają wkład wszystkich do ochrony i rozwoju spójności społecznej, sprawiedliwego podziału dóbr publicznych (wspólnych), tworzenia zasad sprawiedliwości społecznej, międzypokoleniowej, w odniesieniu do środowiska, a także zapewnienia stronom prawa do negocjacji i do decyzji.

Tyle na temat obowiązków nakładanych na władze lokalne oraz ich współodpowiedzialności w początku drugiej dekady XXI w. Wiadomo, że te wytyczne znacznie ewoluowały w okresie 2011–2020. Obecnie dotyczą szeroko rozumianych problemów odnawialnych źródeł energii, powszechnej dekarbonizacji i innych zasadniczych polityk w krajach UE. Nie wdając się tutaj w kontrowersyjne spory i dyskusje, które podlegają negocjacom i kompromisom, spróbujemy ująć tylko praktyczne wnioski z tych rozważań dla rewitalizacji w polskiej sieci *Cittaslow*.

Rewitalizacja a przekształcenia tkanki miejskiej w duchu *slow*

Pojęcie rewitalizacji przyjęło się w kraju w różnych kontekstach. W drugiej dekadzie XXI w. jest używane powszechnie, przekształcane i niekiedy nadużywane. Jeśli jednak przyjmiemy, że „siłę pojęcia mierzy się jego elastycznością i odpornością na przekształcenia” (Bachelard) to rewitalizacja w Polsce osiągnęła pierwszy stopień sukcesu — o niej się po prostu dużo mówi i dość dużo pisze.

Zacytuję tu definicję tego pojęcia z 2008 r., kiedy to zaistniał duży program badawczy nad Rewitalizacją Miast Polskich (definicja przyjęta przez Komitet Naukowy Projektu IRM, SGH, UJ, Forum Rewitalizacji 15.02.2008 r.): „Rewitalizacja jest to skoordynowany proces, prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem polityki rozwoju i mający na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej, zjawiskom kryzysowym, pobudzanie rozwoju i zmian jakościowych, poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju”.

W ustawie o rewitalizacji z 9 października 2015 r. (Dz.U. 2015 poz. 1777) definicja nie różni się wiele od wyżej zacytowanej.

Owoce wspomnianego programu badawczego stał się — w pierwszym okresie — zestaw 12-tomowej serii wydawniczej pod tytułem Rewitalizacja Miast Polskich, wydany przez Instytut Rozwoju Miast (2008–2010). Trzy pierwsze tomy tej serii szczegółowo opisują systemy i doświadczenia krajów Europy zachodniej, które wcześniej o kilkadziesiąt lat podjęły tę problematykę: Niemcy, Francja, Anglia. Samorządy w Polsce wiele mogłyby skorzystać z tamtych przemyśleń. Jednak wymaga to powrotu do statusu uczącego się studenta. A na to nie pozwala często pozycja zajmowana w strukturze władzy i własne „ego”. Potrzebna jest cała struktura obowiązkowych szkoleń i ich organizacja. Następuje to powoli. W latach dwudziestych XXI w. struktura szkoleń na poziomie gminnym i regionalnym wchodzi w życie, a praktyka studiów dualnych jest przedmiotem debat i eksperymentów.

Oto „w pigułce” kilka wniosków i wskazówek praktycznych na użytek tego opracowania:

1. Rewitalizacja dziedzictwa kulturowego jest warunkiem koniecznym dla poprawy ładu przestrzennego, w kontekście wszelkich przekształceń i inwestycji, niezbędnych dla rozwoju gospodarczego i społecznego.
2. Rewitalizacja nie jest jednak warunkiem wystarczającym dla sukcesu oferty turystycznej, gdyż potrzebne jest również spełnienie innych warunków, takich jak m.in. dostępność, komfort życia, gościnność i transparentność.
3. Turystyka może doprowadzić do zakłócenia w zrównoważonym rozwoju życia miasta czy dzielnicy po jej rewitalizacji.
4. Relacje między rewitalizacją a turystyką są zróżnicowane w zależności od:
 - wielkości miasta: metropolie, miasta duże, małe miasta, wsie;
 - charakteru miasta i cech dominujących, np. miasta historyczne, przemysłowe, miasta kultury i nauki, miasta pielgrzymkowe i in.

5. Wobec żywołowego rozwoju turystyki masowej małe miasta mogą przejmować bardziej wymagającego turystę w ramach turystyki tematycznej, turystyki niszowej (proponując specyficznych, unikalnych). Przykładem mogą być tu tzw. „miasteczka tematyczne”, jak np. miasto — antykwariat książek, czy miasto — centrum rzemiosł artystycznych.

Oferta produktów dziedzictwa kulturowego materialnego i niematerialnego w programach rewitalizacji nastawionych na rozwój potencjałów endogennych adresowana jest do:

- ciekawych, pragnących „wiedzieć więcej”, młodzieży (turystyka poznawcza, turystyka kulturowa i patrymonialna — oparta na dziedzictwie historycznym);
- „tych, którzy mogą sobie pozwolić” (turystyka masowa);
- kolekcjonerów i handlarzy starociami — turysta staje się też marszandem,
- nowych mieszkańców lub dla seniorów „powracających do źródeł”,
- dotychczasowych mieszkańców jako kolebka ich tożsamości a zarazem źródło utrzymania.

W miastach średniej wielkości powstają nawet „dzielnice *slow*-turystyczne”, dzielnice nastawione na malarstwo „street art”, gdzie tzw. murale stają się nowym celem i treścią wycieczek turystycznych. Odbywa się to nie tylko w Rzymie czy w Paryżu, ale również w tych miastach, które przechwyciły i rozwinęły ten rynek ekspozycji i imprez. Jest to również pomysł dla artystów i samorządów sieci Cittaslow na Warmii i Mazurach.

Sieć Cittaslow w Polsce — przypadek a zarazem konieczność

Już Demokryt w starożytności twierdził podobno, że „wszystko co istnieje we wszechświecie jest owocem przypadku i konieczności”. Ruch Cittaslow w Polsce narodził się właśnie w takim kontekście w Urzędzie Marszałkowskim w Olsztynie w biurze ds. Polityki Jakości. Nastąpiło to już w pierwszych latach XXI w. Młode samorzady, pełne zapału i dobrej woli, odpowiedziały ochotczo na inicjatywę wyprawy do Italii i zapoznania się z przykładami inicjatyw samorządowych i ich realizacją. Któż bowiem odmówiłby wówczas propozycji takiej wyprawy? Reszel, Biskupiec Bisztynek i Lidzbark Warmiński były więc — za zgodą ministerialną — pierwszymi miasteczkami, które przyjęły do własnych strategii rozwoju i przekształceń symbol pomarańczowego ślimaka. Nie ma tu miejsca na szersze przedstawienie filozofii tego ruchu, sformułowane i udoskonalone przez pierwsze lata żywołowego rozwoju sieci międzynarodowej. Mówią o tym szeroko inne rozdziały tej publikacji. Przypomnijmy tylko krótkie sformułowania Manifestu Ruchu, które pozwalają zauważyć i zrozumieć jego istotne cechy, rzutując na programy i projekty rewitalizacji. Miasto Cittaslow:

- to synonim wysokiej jakości życia,
- wspiera i rozwija tę świadomość wspólnot lokalnych,
- wdraża swe postulaty i czyni je wymiernymi,
- nadaje sens relacji: miasto — otoczenie,
- utrzymuje i rozwija bioróżnorodność,
- utrzymuje tradycję, opierając ją na innowacyjności,

- stymuluje produkty regionalne i handel regionalny,
- jest wspólnotą obywateli i rozwija działalność społeczną,
- dba o równowagę rozwoju dla następnych pokoleń,
- to instrument walki z biedą i wykluczeniem społecznym.

Te wszystkie postulaty stanowiły strukturę programów rewitalizacji już w latach siedemdziesiątych we wcześniej rozwiniętych krajach UE. Zaś ruch *Cittaslow* nie jest ani pierwszym, ani jedynym ruchem tego typu w Europie zachodniej. Warto tu przypomnieć ruch Małych Miasteczek z Charakterem (*Pétites Cités de Caractère*) lub — trafniej tłumacząc — Małych Miasteczek o Charakterze Architektonicznym, który powstał we francuskiej Bretanii w latach siedemdziesiątych XX w. i nadal się rozwija². Sukces stworzonej sieci tych miasteczek historycznych był tak szybki, jak i zasłużony dzięki dynamice merów, lokalnych społeczności oraz wsparciu na wszystkich szczeblach administracji. Również konkursy o laur najpiękniejszej wsi czy wsi najbardziej ukwieconej ściągały rzesze odwiedzających. Niektóre małe miasteczka wybiły się na wysokie miejsca w tym maratonie pomysłów i realizacji. Warto cytować sukces ośrodka rzemiosł artystycznych w miasteczku la Gacilly w Bretanii, odrodzonego dzięki inicjatywom jej dawnego mera, fabrykanta kosmetyków, znanego również w Polsce przez sieć sklepów pod szyldem Yves Rocher.

Co wyróżnia *Cittaslow* od innych programów podnoszenia jakości małych miast?

To, co wyróżnia sieć *Cittaslow*, to system realizacji kryteriów niezbędnych do przyjęcia do wspólnoty oraz certyfikacji. Innym instrumentem podtrzymującym jakość są badania realizacji kryteriów przez określone wskaźniki oraz wprowadzanie innowacji w tym zakresie. Nadaje to swoistą dynamikę w procesie realizacji określonych wymogów. Powstaje też pole do przekazywania doświadczeń i doskonalenia efektów w wyniku wymiany doświadczeń w sieci krajowej lub międzynarodowej. Do idei doskonalenia i szkoleń przejdziemy poniżej. Kryteria dotyczą następujących zagadnień z życia miasteczek *słow*. Siedem makrokryteriów warunkuje przynależność do sieci:

- polityka energetyczna i środowiskowa,
- polityka infrastrukturalna,
- polityki jakości miejskiej,
- polityka rolna, turystyczna i rzemieślnicza,
- polityki gościnności, świadomości i kształcenia,
- integracja społeczna,
- partnerstwa.

² Organizuje np. pobyty plenerowe dla artystów z różnych krajów, zapewniając pobyt i podróże w sieci miast przez okres wakacji w zamian na pozostawione dzieła, następnie eksponowane na wystawach objazdowych.

Każde makrokryterium jest weryfikowane przez szereg wskaźników pozwalających określić poziom realizacji wymagań. Wskaźniki są waloryzowane liczbą punktów przyznawanych przez samoocenę i przez komisję zewnętrzną. Na przykład dla oceny realizacji kryterium dotyczącego polityki na rzecz jakości środowiska są lub mogą być brane pod uwagę następujące wskaźniki:

1. jakość powietrza:
 - problematyka,
 - decyzje i uchwały,
 - realizacje praktyczne,
2. jakość wody pitnej:
 - decyzje lokalne na tle procedur administracji wyższych szczebli,
 - uzdatnianie wody,
 - zużycie wody,
 - recykling wody zużytej, wykorzystanie wody deszczowej,
3. przetwarzanie odpadów:
 - selekcja: metody, doświadczenia,
 - odzysk energii, kompostowanie,
 - inne procedury,
 - recykling,
 - dobre praktyki,
4. oczyszczanie ścieków:
 - problemy,
 - rozwiązania techniczne,
 - przykłady,
5. środowisko wizualne:
 - poprawa jakości otoczenia wizualnego — problematyka, konflikty,
 - kampania dla „opanowania” reklam,
 - kolor w mieście i „kolorowe miasto”, konkursy, programy i projekty,
 - doświadczenia i eksperymenty,
6. sygnalizacja miejska:
 - problemy związane ze specyfiką *Cittaslow*,
 - programy intencjonalne a nie narzucone,
7. hałas w mieście:
 - programy i działania dla zmniejszenia hałaśliwości uczestników życia miejskiego,
 - możliwości, realizacje,
 - rozwiązania techniczne,

8. oświetlenie miasta:
 - programy i projekty,
 - zmniejszenie agresji świetlnej,
 - zasady oświetlenia obiektów zabytkowych i — ogólnie — dziedzictwa kulturowego,
 - techniki operowania światłem w przestrzeni publicznej,
 - wskaźniki zużycia energii,
9. energia elektryczna w Cittaslow:
 - konsumpcja przypadająca na rodzinę,
 - rozwiązania możliwe i przyjęte w celu oszczędzania,
 - techniki energooszczędne,
 - wskaźniki zużycia.

Podobnie możemy określić szczegółowe wskaźniki dla pozostałych, wymienionych wyżej zasadniczych kryteriów.

Raz na rok, zwykle w okresie letnim, odbywają się walne zgromadzenia miast należących i przyjmowanych do sieci międzynarodowej. W Polsce zjazd taki odbył się w Lidzbarku Warmińskim. Walne Zgromadzenia są miejscem i okazją do wymiany doświadczeń i tworzenia nowych więzi między samorządami, a także osobistych. Działając w ramach Międzynarodowego Komitetu Naukowego w latach poprzednich i w trosce o pogłębienie tych doświadczeń i dorobku, proponowałem krótkie staże szkoleniowe dla samorządów. Powinny podejmować tematy związane z umiejętnościami realizacji kryteriów certyfikacji. Projekt był już zaawansowany i może kiedyś zostanie zrealizowany. O różnorodności potencjalnych tematów świadczy m.in. zabawna ilustracja programu spotkań Cittaslow w miasteczku Mirande we Francji (Rysunek 2. w aneksie).

„Jakość miejska” — szkolenia i doskonalenie w sieci Cittaslow

Każde makrokryterium jest weryfikowane przez szereg wskaźników pozwalających określić poziom realizacji. Wskaźniki są waloryzowane liczbą punktów przyznawanych przez samoocenę i przez komisję zewnętrzną. Szkolenia w tym zakresie mają zatem pełne uzasadnienie.

Projekt przedstawiony poniżej mógłby odrodzić się po kilku latach. Powstał w latach 2014–2015 z inicjatywy polskiej i został pozytywnie przyjęty przez dyrekcję międzynarodową, a szczególnie przez Sekretarza Generalnego, pana Piera Giorgio Olivietiego. Miał być organizowany przy Międzynarodowym Komitecie Naukowym. Jednak trudności organizacyjne i finansowe nie pozwoliły na jego realizację w ramach programu URBACT. Tym niemniej idea może odnowić się w aktualnej, międzynarodowej strukturze organizacyjnej UE. Przekształcenia dokonane w lokalnych programach rewitalizacji w krajach UE pozwoliłyby szczegółowo poznać instrumenty i mechanizmy wykorzystywane w miastach partycypujących, dla uzyskania jak najwyższych wskaźników jakości realizacji przyjętych kryteriów.

Mogłoby to również stanowić inspirację dla tworzenia własnych mechanizmów, kompetencji i umiejętności pozwalających na uzyskiwanie wskaźników i ich wysoką ocenę.

Niekiedy wskaźniki te są bowiem trudniejsze do określenia w niektórych krajach (np. użytkowanie wody i energii elektrycznej na rodzinę w badanej grupie ludności lokalnej i w porównaniu ze średnią wartością regionalną lub krajową). Oto jak przedstawiono projekt pierwotny.

Przygotowanie projektu szkoleń byłoby ułatwione ze względu na istniejącą już organizację sieci międzynarodowej. Polega na organizacji kilku spotkań w ciągu 4 lat dla reprezentantów miast, które pragną poprawić stan wybranych cech jakości stanowiących istotę Ruchu Cittaslow. Kryteria zostały opracowane przez Komitet Naukowy już w latach 2012–2013. Każdorazowo byłby organizowany więc kilkudniowy staż wokół tematów związanych z realizacją wybranego makrokryterium.

Taki staż, szkolenie i doskonalenie organizowano by dla grupy nieprzekraczającej 20 osób w jednym z miast sieci Cittaslow, wysoko ocenionym pod względem realizacji wybranych tematów oraz możliwości przygotowania debaty na wybrany temat. Wybór miasta wynikałby przede wszystkim z możliwości wyjaśnienia i wizualizacji na miejscu projektów zrealizowanych w celu najpełniejszej realizacji wybranego kryterium: np. „Gościnność”, „Organizacja partnerstwa”, „Praca w sieci tematycznej” czy „Polityki na rzecz środowiska”.

Kalendarz, forma i tematy doskonalenia w Cittaslow

Dwa staże szkoleniowe rocznie pozwalające na wymianę doświadczeń byłyby organizowane poza corocznymi Zgromadzeniami Ogólnymi i normalnym kalendarzem imprez, ekspozycji, festiwali. Można przyjąć połączenie szkoleń z corocznym Zgromadzeniem Ogólnym i przedłużenie go przez staż szkoleniowy na przygotowany temat dla zgłoszonych uczestników.

Na przykład kurs o tematyce, takiej jak: *Design miasta w sieci Cittaslow i kształtowanie przestrzeni publicznych*, mógłby być zorganizowany wokół następujących tematów szczegółowych:

- jak zaprojektować sygnalizację miejską — jednorodną i estetycznie niepodważalną,
- wybór, formy, kolorystyka tymczasowych realizacji wystroju miasta w harmonii z logo Cittaslow,
- rewitalizacja rynków w małych miastach i rola różnorodnych partnerów, a wśród nich — architekta krajobrazu, plastyka miejskiego, konserwatora zabytków, w perspektywie RPO 2021–2027,
- uczestnictwo przedstawicieli handlu i sektora usług, rola kontroli przez służby miejskie,
- organizacja kampanii i sposób funkcjonowania programu estetyzacji fasad i witryn,
- finansowanie kampanii na rzecz estetyzacji przestrzeni miejskich wobec osób i podmiotów gospodarczych.

Oba staże odbywałyby się co roku. Pierwszy byłby organizowany w okresie kwiecień–czerwiec, drugi np. w okresie październik–listopad. Dzięki temu w następnych latach kilka spotkań tematycznych oraz spotkanie podsumowujące pozwoliłyby na wymianę doświadczeń i publikację serii dokumentów wskazujących na tzw. „dobre praktyki” Cittaslow w Eu-

ropie i na świecie. Ich celem byłyby doskonalenie jakości realizacji makrokryteriów w relacji z celami Ruchu (patrz Manifest Cittaslow i Tablice Kryteriów przyjmowania nowych miast członkowskich).

Przygotowanie szczegółowego projektu

Każde makrokryterium określające tematykę staży szkoleniowych byłoby przedstawione w formie wykładów i seminariów. Spotkania pozwoliłyby na kompleksowe naświetlenie różnorodnych aspektów, wg których można analizować temat. Ćwiczenia praktyczne organizowane w formie analizy dokumentacji (plany miast, dane statystyczne, budżety miejskie) oraz wizyt w terenie pozwoliłyby na zdefiniowanie konkretnych prac (w tym również budowlanych i infrastrukturalnych), niezbędnych dla podniesienia jakości w wybranych domenach życia miejskiego zgodnie z założeniami Ruchu Cittaslow.

Budżet i montaż finansowy

Budżet, montaż finansowy jak również wystąpienie o sponsorowanie programu ze strony Programu URBAN lub innego programu UE dla miast (np. Pakt Amsterdamski) byłyby przedstawione po uzyskaniu:

- aprobaty Zgromadzenia Ogólnego dla tego projektu, zaakceptowanego w swej zasadzie przez Komitet Koordynacyjny i Międzynarodowy Komitet Naukowy Cittaslow,
- wyrażeniu intencji uczestniczenia w programie przez co najmniej 12 miast europejskich — dotychczasowych członków Cittaslow,
- wystąpienia władz Cittaslow International i Polskiego Komitetu Koordynacyjnego do instancji kierujących Programu URBACT i uzyskanie ich zgody na uczestnictwo w finansowaniu tego projektu *Jakość miejska — staże doskonalenia miast Cittaslow*.

Wróćmy teraz jednak do następnej generacji programów rewitalizacji w ramach sieci polskich miast na lata dwudzieste XXI w. Szczególnie w Regionalnym Programie Operacyjnym (RPO) 2021–2027. Wymaga to uaktualnionej analizy demograficznej, gospodarczej i przestrzennej zawartych w ramach strategii województwa. Program ma odpowiadać na pytania stawiane społecznościom lokalnym: kim jesteśmy, co umiemy i co chcemy robić, co możemy zmienić, odbudować lub zbudować? Misja i wizja obszarów do rewitalizacji powinna być postrzegana w perspektywie 15–20 lat. We wszystkich tych programach — rewitalizacja obszarów centrum i usług zlokalizowanych wokół centrum miejscowości powinna stanowić element dalszych prac i jest jednym z czynników sukcesu.

Podsumowanie

Spójrzmy również na przedstawiony kontekst w perspektywie polskiej polityki samorządowej i rządowej³ w odniesieniu do rozwoju sieci miast małych i średnich, a w szczególności do inicjatyw w odniesieniu do Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow. Zaproponuję kilka kierunków i wskazówek, które wynikają z przedstawionych przesłanek.

Rewitalizacja dawnych, małych miast oparta o odnowione postulaty dziedzictwa kulturowego jest lub może się stawać sukcesem ekonomicznym zarówno w skali kraju, jak i w skali małych polskich miast. Warunkiem powodzenia jest m.in.:

1. Dobór właściwej tematyki w programach i projektach, często tematyki „niszowej”, a więc specyficznej i rzadkiej. To „rzadkość” podnosi bowiem wartość kulturową, a niekiedy i cenę produktu turystycznego.
2. Właściwe określenie tzw. proggu tolerancji dla możliwości przyjęcia i przepływu turystów oraz zapewnienia optymalnych warunków ich aktywności.
3. Unikanie nadmiernych zgrupowań w zidentyfikowanych miejscach i przeciwdziałanie zachowaniu turystów nieadekwatnym do miejsca. Ma to szczególne znaczenie dla dalszej eksploatacji Wielkich Jezior Mazurskich w sezonie letnim. Jest to przecież region, w którym najszerzej rozwija się Polska Sieć Cittaslow.
4. Stworzenie w tym celu odpowiednich instrumentów: tj. zachęt, informacji i szkoleń, ale i kar wobec przewidywanych i koniecznych ograniczeń, m.in: w walce z hałasem (np. w programie strategii rozwoju regionalnego stanowcze NIE dla skuterów wodnych na głównych szlakach żeglarskich po wyznaczeniu obszarów dla nich umożliwionych), połączone z wnikliwym przewidywaniem i wyznaczeniem parkingów, dyscypliną w zakresie reklam i bannerów zagrażających lub niszczących ład przestrzenny i pozytywne wartości krajobrazu.
5. Istnieją już w Europie, ale i w kraju, „miasta chore na sukces w turystyce”. Oznacza to np. zbyt dużą liczbę turystów, w stosunku do chłonności przygotowanych inwestycji, wpływając na obniżenie jakości usług po przeprowadzonym programie rewitalizacji. Miasta nie uporały się z lub nie miały odwagi podjąć najtrudniejszych tematów, jak atrakcyjność i dostępność do przestrzeni publicznych, korekta ruchu drogowego czy dostatecznie zwymiarowane inwestycje parkingów. W tej materii, miasta polskiej sieci Cittaslow zwracają również uwagę na niewłaściwy w wielu przypadkach kierunek i formę rewitalizacji rynków staromiejskich. Często pozbawione drzew i ogołocone z zieleni miejskiej w ramach subwencjonowanej rewitalizacji nowe projekty rewitalizacji rynków powinny być oparte o konkursy projektów w RPO 2021–2027. Ich rozwiązania i warianty projektowe powinny być oceniane poprzez współczesne kryteria funkcjonalne pragmatycz-

³ Ustawa o rewitalizacji z 2015 r. postuluje, że jest to zadanie własne samorządów. Idąc jednak za doświadczeniami krajów wcześniej rozwiniętych UE (sprzed *Brexitu*), autor wyraża pogląd, że rewitalizacja obszarów zdegradowanych to wspólne zadanie samorządu lokalnego, regionalnego i rządu centralnego. Ich wzajemne zobowiązania powinny zatem znaleźć swe miejsce w aktualizacji przepisów.

- nie i praktycznie. Konserwator zabytków będzie w tym dziele jednym, ale nie jedynym wśród uczestników tworzących wytyczne projektowe i podejmujących decyzję.
6. Oferta turystyczna może być dobrze trafiona lub nietrafiona. Należy więc wyczuwać i wnikliwie analizować trendy, badać rynek, wyspecjalizować oferty, przewidywać moment zmian, słowem stosować tzw. *timing*. Przez *timing* rozumiemy tu synchronizację i wybór najlepszego czasu na rozpoczęcie jakiegoś działania.
 7. Jeśli oczekiwany i pierwotny sukces zamienia się powoli w klęskę dla miasta lub dzielnicy miejskiej, to miasta turystyczne stają się ofiarą własnego sukcesu, tym bardziej że nie jest to zauważalne w pierwszych latach po zakończeniu realizacji programu rewitalizacji.
 8. Niekiedy spojrzenie okiem socjologa na lokalne problemy stwarza interesujący punkt wyjścia dla zdefiniowania działań naprawczych i programowania.
 9. Rewitalizacja w miasteczkach polskiej sieci Cittaslow jest też, a nawet głównie, dla mieszkańców. Jak wskazują bogate już doświadczenia, powodzenie programu jest zawsze oparte na potencjale endogenicznym, na własnej przeszłości i kreatywnym podejściu do przyszłości. Świadczą o tym inwestycje prowadzone z myślą o specyfice turystyki miejskiej, uzdrowskiej (Gołdap), sportowej – w tym żeglarskiej i kajakarskiej (Ryn), oraz inne programy, oparte na muzealnictwie (Działdowo, Bartoszyce), na produkcji unikalnych przedmiotów, jak np. prywatna inicjatywa produkcji ceramiki, renowacja mebli, rzemiosło artystyczne, gastronomia regionalna itp. Trudności wyboru i poszukiwanie inspiracji ilustruje wieloznaczny drogowskaz przedstawiony na Fotografii 4. w aneksie.
 10. Nie do przecenienia jest też fakt, że Stowarzyszenie Polskie Miasta Cittaslow stworzyło program rewitalizacji o charakterze ponadlokalnym. Ponadlokalny Program Rewitalizacji pozwolił już na uzyskanie zwiększonych efektów synergicznych poszczególnych projektów i na oszczędności wynikające ze skali programu. Można tu realizować np. jedną inwestycję finansowaną wspólnie, która swym zasięgiem będzie oddziaływać na całą sieć miejscowości. Przykładem może stać się kąpielisko-termę, czy system tras dojazdowych do wielu miejsc atrakcyjnych w skali całej sieci. W takim przypadku należy jednak wynegocjować sprawiedliwy podział kosztów przypadających na poszczególnych uczestników, np. odwołując się do podobnych przykładów zaczerpniętych z krajów wysoko rozwiniętych.
 11. Na trasach dojazdowych należałoby przygotować wspólnym wysiłkiem sieci miast Cittaslow miejsca dla dyskretnego kontaktu z naturą: komunalne strefy dla piknikowania (udostępnione gratisowo) czy kempingi, zlokalizowane również poza bezpośrednim kontaktem z brzegami Wielkich Jezior Mazurskich.
 12. Miasta należące do polskiej sieci na Warmii i Mazurach mogą wzbogacać swe indywidualne inwestycje służące konkurencji o klienta i zwracać większą uwagę na tworzenie „pakietu usług”, który można tworzyć, podróżując po regionie i odwiedzając kolejne miasta i ośrodki. Stąd np. opracowanie sieci autobusowej o zakresie odpowiadającym wycieczkom tematycznym, zapewnienie zwiedzania zabytków kultury dawnych grup etnicznych i religijnych, łącząc w „pakiecie usług” wymogi regionalnej gastronomii i hotelarstwa. Stąd również potrzeba atrakcyjnych propozycji dla kulturalnego spędzenia godzin wieczornych. Wobec aktualnych form korzystania z Wielkich Jezior Mazurskich stanowi to niemałe wyzwanie.

Na czym polega więc ostatecznie rewitalizacja w duchu *slow*? Czym różni się od rewitalizacji w dużych miastach? Odpowiadając, potwierdzam, że rewitalizacja *slow* powinna spełnić te same kryteria i odpowiedzieć na te same wyzwania, jak każdy program rewitalizacji w dużych miastach. Dodatkowo zaś — ponieważ wiąże się z tematyką historyczną, wielokulturową i turystyczną małych miast położonych w atrakcyjnym krajobrazie, rewitalizacja *slow* powinna wykazać się cechami innowacyjności w swych aspektach krajobrazowych i ekologicznych. Wtopiona w niepowtarzalny kontekst kultury wiejskiej i małomiasteczkowej Warmii i Mazur jest programem unikalnym i godnym ochrony w okresie globalizacji XXI w.

Bibliografia

- Boltanski, L., i Esquerre, A. (2017). *Enrichissement: une critique de la marchandise*. Paris: Gallimard, NRF Essais.
- Middleton, V.T.C. (1996). *Marketing w turystyce*. Warszawa: Polska Agencja Promocji Turystyki.
- Nowacki, M. (2009). Aktualne tendencje na rynku atrakcji dla odwiedzających. W: A. Stasiak (red.), *Kultura i turystyka — razem, ale jak?* Łódź: Wyd. WSTH w Łodzi.
- Rewitalizacja miast polskich jako sposób zachowania dziedzictwa narodowego i duchowego oraz czynnik zrównoważonego rozwoju*. (2010). Seria wydawnicza. Kraków: IRM.
- Skalski, K. (1996). *O budowie systemu rewitalizacji dawnych dzielnic miejskich*. Kraków: Krakowski Instytut Nieruchomości.
- Skalski, K. (2009). *Rewitalizacja we Francji, zarządzanie przekształceniami obszarów kryzysowych*. Kraków: IRM.
- Sosnowski, A. (red.). (2021). *Warmia, Mazury, Powiśle. 75 lat w granicach Rzeczypospolitej Polskiej. Trudne lata powojenne. Współczesna codzienność. Wizje przyszłości*. Olsztyn-Elbląg: Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Pracownia Wydawnicza Elset.
- Stasiak, A. (2013). Produkt turystyczny w gospodarce doświadczeń. *Turyzm*, 23(1): 29–38.
- Stasiak, A., i Włodarczyk, B. (2013). Miejsca spotkań kultury i turystyki. W: B. Krakowiak, A. Stasiak, i B. Włodarczyk (red.), *Kultura i turystyka: miejsca spotkań*. Łódź: Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego.
- Swarbrooke, J. (1995). *The development and management of visitors attractions*. Oxford: Butterworth–Heinemann.
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. 2015 poz. 1777).

Rozdział V

Strategia budowania sieciowego produktu turystycznego

mgr Andrzej Bobrowicz¹

Wstęp

Produkt turystyczny można zdefiniować jako pakiet dóbr i usług nabywany przez turystę i związany z czasowym opuszczeniem miejsca zwykłego pobytu, czyli wyjazdem turystycznym. W tym pojęciu mieści się organizacja transportu (samochód, autokar, kolej), korzystanie z noclegów (hotele, pensjonaty, kwatery prywatne), usługi gastronomiczne, zwiedzanie atrakcji turystycznych, przemierzanie szlaków turystycznych, odwiedzanie muzeów i izb pamięci, usługi przewodnickie, zakup pamiątek, uczestnictwo na miejscu w lokalnych imprezach, świętach regionalnych itp. Jeżeli zauważymy jeszcze, że niesie on ze sobą również przeżywanie i gromadzenie doświadczeń z nim związanych, to będziemy mieli pełne spektrum oddziaływania produktu turystycznego (Kaczmarek, Stasiak i Włodarczyk, 2005, s. 74). Zatem wypada zadać sobie podstawowe pytania: Gdzie i czy w ogóle mieści się w tej definicji Sieć Miast Cittaslow? Czy możliwe jest stworzenie z Cittaslow produktu turystycznego?

Cittaslow to idea, która narodziła się we Włoszech. Jej celem jest połączenie małych miast w dużą międzynarodową sieć obecną w kilkudziesięciu państwach na całym świecie. Polska może się szczycić tym, że zajmuje drugie miejsce pod względem liczebności miast wśród istniejących krajowych sieci na świecie. Zaszczyt ten przypada w szczególności woj. warmińsko-mazurskiemu, które jest kolebką Cittaslow w Polsce. Do dziś miasta z tego województwa mają przytłaczającą większość w porównaniu z resztą kraju. Aktualnie (styczeń 2023 r.) z 36 miejscowości aż 27 jest położonych w woj. warmińsko-mazurskim (Rysunek 3.

¹ Komitet Naukowy Krajowej Sieci Miast Cittaslow.

w aneksie)². Klasyfikując sieć pod względem obszarowym, należy ją przypisać do całej Polski, niemniej dominacja Warmii i Mazur jest niekwestionowana i określenie produkt turystyczny Cittaslow naturalnie najczęściej będzie kojarzone z Krainą Tysiąca Jezior. Dominacja jednego województwa w skali kraju nie jest korzystna, dużo lepszym byłoby większe rozproszenie miast w Polsce, a w konsekwencji szerszy zakres sieci. Obecnie nic na to nie wskazuje, aby było inaczej w niedalekiej przyszłości, mamy potężne centrum sieci na Warmii i Mazurach i samotne pojedyncze wysepki rozrzucone po kraju. Wiele regionów w kraju nie ma swoich przedstawicieli, żadnego miasta Cittaslow nie odnajdziemy w województwach dolnośląskim, lubuskim, kujawsko-pomorskim (z tego terenu Golub-Dobrzyń, rozpoczął w 2022 r. procedurę stowarzyszeniową), małopolskim, podkarpackim, świętokrzyskim i podlaskim, a więcej niż jedno miasto Cittaslow ma jedynie woj. opolskie. Popularność Cittaslow w woj. warmińsko-mazurskim w żaden sposób nie przełożyła się na masowe wstępowanie do sieci miast z innych województw. Zakładając w niedalekiej przyszłości dobrą rozpoznawalność Cittaslow na wewnętrznym rynku turystycznym, rysuje się bardzo duże prawdopodobieństwo kojarzenia tej marki tylko z Warmią i Mazurami. Dość wspomnieć, że jak dotąd Festiwal Cittaslow tylko dwukrotnie odbył się poza województwem warmińsko-mazurskim (Kalety 2017, Prudnik 2022). Każdy nowy członek sieci spoza województwa warmińsko-mazurskiego jest bardzo cenny, może z czasem któreś z miast pójdzie drogą Reszla z 2005 r. i zacznie skupiać wokół idei swoich geograficznych sąsiadów. Zaczątek mamy w woj. opolskim, Głubczyce i Prudnik to właśnie bliscy sąsiedzi. Wiele silnych ośrodków rozrzuconych po całej Polsce to większa szansa na promocję sieci wśród pobliskich miast, predestynowanych do członkostwa. Jeżeli za tym poszłyby jeszcze duże centra turystyczne, jak np. Żywiec, Sandomierz, Malbork, Łowicz, Sopot, Świnoujście, Kwidzyn czy Zakopane, byłaby dużo większa szansa na pierwsze zetknięcie turysty z Cittaslow. Duża w tym rola samych miast, które już przeszły procedurę stowarzyszeniową i są członkami krajowej sieci.

Cittaslow jako produkt turystyczny

Produkt turystyczny potrzebuje organizacji i wypromowania, szczególnie, jeśli chodzi o nową inicjatywę, nowy pomysł na turystykę, który chce się wprowadzić na rynek. Organizacja imprez turystycznych w pełnym tego słowa znaczeniu ustawowo jest przypisana touroperatorom (*Ustawa o imprezach turystycznych...*, 2022). To oni łączą wszystkie części składowe imprezy turystycznej — od transportu zaczynając, na usługach przewodnickich kończąc. Aby otworzyć pole działania dla organizatorów turystyki, należy stworzyć warunki do rozpoznawalności danej atrakcji turystycznej. Tu dochodzimy do wypromowania swojej marki przez jej właściciela tak, aby została zauważona wśród wielu różnych atrakcji turystycznych. Cittaslow, widziana jako zbiór miejscowości często różniących się od siebie diametralnie: geograficznie, przyrodniczo, kulturowo, historycznie, daje spore możliwości do komponowania produktu turystycznego. Siłą takich stowarzyszeń jak Cittaslow jest różnorodność, oparta na sumie potencjałów turystycznych poszczególnych, zrzeszonych miejscowości. Trzeba tylko umieć dostrzec potencjał drzemiący w małych miasteczkach.

² Jest to liczba oficjalnych członków polskiej sieci. W opracowaniu niniejszym dodatkowo uwzględniono będący w trakcie stowarzyszenia się Golub-Dobrzyń (woj. kujawsko-pomorskie).

Potencjał turystyczny Sieci Miast Cittaslow został doceniony przez władze samorządowe województwa warmińsko-mazurskiego jako kierunek promocji regionu Warmii i Mazur. Od samego początku, czyli od 2007 r., idea Cittaslow była promowana i wspierana, niemniej należy zauważyć, że po zawiązaniu sieci przez cztery warmińskie miasta, sąsiednie ośrodki z Warmii i Mazur nie wykazywały większego zainteresowania tą ideą. W ciągu pierwszych pięciu lat istnienia sieci (2007–2011) do Biskupca, Bisztynka, Lidzbarka Warmińskiego i Reszla dołączyło jedynie Nowe Miasto Lubawskie (2010). Podobnie wyglądało to w skali kraju. Murowana Goślina przez cztery lata była jedynym miastem Cittaslow spoza Warmii i Mazur, „samotnym żaglem” na mapie Polski, zanim do sieci weszły Kalety, Rejowiec Fabryczny i Nowy Dwór Gdański. Dzięki zwiększeniu zainteresowania miast dołączeniem do sieci, rozpoczętemu w 2012 r., liczebność miast członkowskich z województwa warmińsko-mazurskiego w analogicznym pięcioletnim okresie wzrosła aż czterokrotnie z 5 do 20 miast w 2016 r. Ten fakt nie mógł pozostać niezauważony.

W 2016 r. została zaktualizowana *Strategia rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025*. W niej szeroko pojęte produkty turystyczne zostały podzielone na cztery kategorie: produkty wizerunkowe, produkty podstawowe, produkty uzupełniające i produkty niszowe. Miasta Cittaslow zostały ujęte w strategii jako produkt wizerunkowy, na równi z Krainą Wielkich Jezior Mazurskich, Krainą Kanału Elbląskiego oraz flagowymi szlakami kulturowymi i przyrodniczymi regionu. Co zrozumiałe, Cittaslow przypisano tu do pierwszej fazy rozwoju (faza narodzin) w pięciostopniowej skali zaawansowania i wdrożenia produktów turystycznych w skali województwa (*Strategia rozwoju turystyki...*, 2016, s. 40). Mamy więc do czynienia z prawdziwymi „narodzinami” być może wkrótce sztandarowego produktu turystycznego Warmii i Mazur, nierozzerwalnie związanego z tymi ziemiami, medialnie rozpoznawalnego i jednoznacznie kojarzonego. Potencjał sieci wpisuje się w kierunki strategiczne promocji województwa a w szczególności w Synergię Kultury i Turystyki (Galibarczyk, 2017, s. 110). Stąd w wymienionych w rozwinięciu planowanych celach do osiągnięcia mamy zbudowanie wizerunkowego, sieciowego produktu turystyki miejskiej, o charakterze edukacyjno-kulturowym. Kluczowe jest tu pierwsze słowo: zbudowanie, gdyż trudno oczekiwać, aby nazwa Cittaslow była tak rozpoznawalna jak Kraina Wielkich Jezior Mazurskich czy Kanał Elbląski, nie mówiąc już o kojarzeniu jej z Warmią i Mazurami. Jako potencjał rozwojowy sieci w opracowaniu tym wymieniono dorobek kulturowy i społeczny poszczególnych miasteczek, lokalne produkty turystyczne oraz walory prozdrowotne. Zostało zawarte również wskazanie na turystykę objazdową. Duże zagęszczenie i relatywnie niewielkie odległości między sąsiednimi miastami Cittaslow predestynują właśnie taki poznawczy styl uprawiania turystyki. Słusznie należy się spodziewać, że jeśli turysta zainteresuje się choćby hasłowo Cittaslow i rozważy możliwość odwiedzenia miast należących do sieci, to w pierwszej kolejności z pewnością zwróci uwagę na teren z największym zagęszczeniem miast, a co za tym idzie możliwością jak najliczniejszego ich odwiedzenia w przeznaczonym na ten cel wolnym czasie. W tym miejscu warto zauważyć, że założenie to kompletnie nie przekłada się na turystykę w miastach Cittaslow położonych w innych częściach kraju. Poza leżącymi po sąsiedzku Głubczycami i Prudnikiem mamy do czynienia już ze znacznymi odległościami. Najbliżej tych dwóch miast położonych w woj. opolskim są śląskie Kalety, ale nawet w tym przypadku mówimy o odległości przekraczającej 100 km. Najmniej korzystnie jest położony Rejowiec Fabryczny, który do najbliższych

sąsiadów Cittaslow, Rzgowa i Sierpca ma ponad 300 km. Relatywnie nie najgorzej ma mazowiecki Sierpc, z którego do Golubia-Dobrzynia, Lidzbarka czy Działdowa jest tylko około 60 km. Podobnie jest z Nowym Dworem Gdańskim, który ma dodatkowo dwukierunkową możliwość podróżowania. W kierunku północnym najbliżej mu do Braniewa (ok. 60 km), zaś na południe do Kisielic (ok. 80 km). Poza tym oba miasta leżą dość blisko granic województwa warmińsko-mazurskiego, kolebki Cittaslow w Polsce. Wspomniany już wcześniej Golub-Dobrzyń w kierunku północnym ma 55 km do Nowego Miasta Lubawskiego oraz ok. 75 km do Lubawy i Kisielic; w kierunku wschodnim 65 km do Lidzbarka, zaś na południe 60 km do Sierpca. Pozostałe polskie miasta, jeżeli zostaną odwiedzone z powodu Cittaslow, to przez turystę już zaznajomionego z tematyką, prawdziwego kolekcjonera kolejnych miasteczek dobrego życia. Zatem w przypadku Sianowa, Rzgowa, Rejowca Fabrycznego czy Murowanej Gośliny będzie to turystyka docelowa. Podobnie dla Kalet, Prudnika i Głubczyc, choć w tym przypadku należy spodziewać się turystyki docelowej łączącej te trzy miasta, a na pewno już Głubczyce i Prudnik. Nowy Dwór Gdański, Golub-Dobrzyń i Sierpc z powodzeniem mogą upatrywać swojej szansy w promocji, jako pierwszego przystanku Cittaslow po drodze na Warmię i Mazury — Bramy do Cittaslow. Jadąc z zachodu lub z południa Polski, można zacząć i skończyć swoją „ślimaczą przygodę” właśnie w tych trzech miastach.

Cele operacyjne (*Strategia rozwoju turystyki...*, 2016, s. 43), to w dużej mierze sfera żyćzeń. Rozwój produktów turystycznych oraz marketingu produktu zintegrowanego czy opracowanie programów kreatywnych i kulturalnych wzbogacających atrakcyjność turystyczną wymagają czasu. Dopiero z perspektywy lat właściwą będzie ocena, na ile działania te będą kojarzone całościowo z Cittaslow, a na ile zakorzenia się, być może, jako marka, ale w odniesieniu do pojedynczego miasta sieci.

Komercjalizacja oferty Cittaslow jako produktu turystycznego w dużej części zależy od otwartości organizatorów turystyki na nowości. Strategia wskazuje na srebrną turystykę, czyli seniorów jako docelową grupę wiekową, dla której turystyka w Cittaslow może być atrakcyjna. Błędem byłoby jednak zamykanie się wyłącznie w jednej grupie docelowej, nie można dopuścić do zaszufladkowania Cittaslow jako produktu turystycznego skierowanego wyłącznie do emerytów. Poza touroperatorami, którzy mogą organizować imprezy turystyczne „do Cittaslow”, ważnym, acz niedocenianym ogniwem promocji turystyki, są lokalni przewodnicy turystyczni. Mając bezpośredni kontakt ze zwiedzającymi, przewodnicy są dobrymi promotorami wiedzy o Cittaslow. Dla wielu osób odwiedzających Warmię i Mazury przy okazji innych wycieczek przekaz przewodników jest pierwszym spotkaniem z tą ideą, tym stylem życia, tym docelowo produktem turystycznym. Warto tu podkreślić, że Oddział Warmińsko-Mazurski PTTK w Olsztynie od 2012 r. corocznie organizuje autokarowe i kolejowe wycieczki do różnych miast Cittaslow, których uczestnikami są mieszkańcy Olsztyna i okolic. Zdarza się dość często, że dołączają do nich mieszkańcy poszczególnych miast, do których udają się wycieczki³. Dla nich zwiedzenie własnego miasta z przewodnikiem też jest ciekawą propozycją turystyczną.

³ Autor jest przewodnikiem terenowym PTTK po województwie warmińsko-mazurskim. Obserwacja wskazana w treści zdania pochodzi z samodzielnych doświadczeń podczas prowadzenia

Z komercjalizacją łączy się kolejny cel operacyjny, jakim jest stworzenie wspólnego portalu atrakcji i produktów oraz opracowanie karty turystycznej sieci Cittaslow. Powstanie takiego portalu, w którym w jednym miejscu byłyby zebrane najważniejsze wiadomości oraz zaproponowane możliwości odwiedzenia poszczególnych miast, niewątpliwie przyczyniłoby się do wzrostu zainteresowania Cittaslow wśród touroperatorów. Obecnie najbardziej widoczna jest realizacja ostatniego celu operacyjnego, czyli programów rewitalizacyjnych, z których wiele warmińsko-mazurskich miast zdążyło już skorzystać. Pod pojęciem karty turystycznej można widzieć spis wszystkich składowych tworzących produkt turystyczny. Kartą turystyczną może być również legitymacja czy paszport Cittaslow umożliwiający zniżki u wybranych partnerów, działających w miasteczkach. Karta taka powinna być honorowana w całej sieci Cittaslow, niezależnie od miejsca jej uzyskania czy zakupienia, w zależności od przyjętego docelowego modelu tego produktu. W tym opracowaniu nie omawiam możliwości wprowadzenia Karty Mieszkańca Cittaslow, niezwykle potrzebnej do ożywienia, a właściwie do uruchomienia turystyki mieszkańców Cittaslow wewnątrz sieci. Popularność wszelakich programów lojalnościowych, stosowanych przez sieci sklepów, stacje benzynowe, lokale gastronomiczne itp. wskazuje na prawdopodobieństwo pozytywnego odbioru karty zniżkowej wśród zainteresowanych.

Najbardziej widocznym z wdrażanych celów operacyjnych jest realizacja działań w ramach programów rewitalizacji miast Cittaslow. Działania na tym polu umożliwił *Ponadlokalny Program Rewitalizacji Sieci Miast Cittaslow w województwie warmińsko-mazurskim*, działający w ramach *Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014–2020* (Galibarczyk, 2017, ss. 112–113). Projekt ten pozwolił na sięgnięcie po środki finansowe, które zostały przeznaczone na rewitalizację czy też rewaloryzację części wspólnych miast, podnosząc atrakcyjność miejsca nie tylko dla turystów, ale przede wszystkim dla mieszkańców. Niestety dla innych miast sieci Cittaslow ten kierunek pozostał zamknięty ze względu na ich położenie geograficzne. Z radością należy odnotować, że dzięki środkom finansowym nie tylko wyremontowano wiele miejsc, ale również masowo zaczęły się pojawiać w przestrzeni miasta symbole sieci – Ślimaki Cittaslow (Fotografia 5., 6. i 7. w aneksie). Do momentu wdrożenia tego projektu w życie jedynie Lidzbark zorganizował w przestrzeni miejskiej Skwer Cittaslow (2016). Dziś turyści mogą się fotografować ze ślimakami również m.in. w Pasymiu, Nowym Mieście Lubawskim, Lidzbarku Warmińskim, Rynie czy ostatnio w Bisztynku i Górowie Iławeckim. Odnotowując sukcesy, należy zauważyć, że w niewielkim stopniu program rewitalizacyjny wpisal się w koncepcję sieciowania miast, w większości były to inwestycje dotyczące pojedynczych miast realizowanych w ich obrębie.

Wśród grup docelowych wspomniałem już o srebrnej turystyce. W strategii promocji wskazano również na poszukiwaczy relaksu, turystów kulturowych, odkrywców oraz turystów sentymentalnych (*Strategia rozwoju turystyki...*, 2016, s. 43). Mała rozpoznawalność hasła Cittaslow już stwarza walory odkrywcze, a turystyka kulturowa jest nierozdzielnie związana z poznawaniem nie tylko małych miasteczek. Mowa tu o poszukiwaczach relaksu, ale raczej nie z półki „all inclusive”. Turystyka sentymentalna w przypadku Warmii i Mazur, zwanych kiedyś Ziemiami Odzyskanymi, jest kojarzona głównie z turystyką zaawansowa-

wycieczek oraz informacji uzyskanych od innych przewodników turystycznych pracujących przy wycieczkach do miast Cittaslow.

nych wiekowo Niemców, którzy rodzinnymi koneksjami są związani z dawnymi Prusami Wschodnimi. O polskiej turystyce sentymentalnej trudno mówić jako o zjawisku, choć nie brakuje turystów przyjeżdżających do dawnych miejsc urodzenia, studiowania czy odbywania służby wojskowej. Skali polskiej turystyki sentymentalnej takiej, jaką mają Wilno czy Lwów, nie osiągniemy nigdy, niemniej upływ czasu służy temu kierunkowi turystyki, każde nowe pokolenie pielęgnuje kolejne wspomnienia.

Szlak Cittaslow

Ważnym postulatem podniesionym w *Strategii rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego* (2016, s. 43) jest utworzenie „szlaku wokół miejscowości Cittaslow”. Należałoby skupić się na powstaniu spójnego i czytelnie wyznakowanego w terenie szlaku, łączącego miejscowości zrzeszone wokół idei Cittaslow. Sprawą otwartą jest kształt przyszłego szlaku i jego przeznaczenie. Zagęszczenie miast na terenie województwa warmińsko-mazurskiego predestynuje do zrezygnowania z tradycyjnego liniowego poprowadzenia szlaku. W przypadku miejscowości, których położenie umożliwia poprowadzenie szlaku „na cztery strony świata”, szkoda wykorzystać jedynie część możliwości połączeń. Dobrym przykładem są Wydminy, z których w kierunku północnym można się udać do Węgorzewa lub Gołdapi, na wschód do Olecka a na zachód do Rynu. Poprowadzenie liniowe szlaku bezpośrednio połączy Wydminy np. z Rynem i Oleckiem, odrzucając nieco tylko dalej położone pozostałe dwa miasta. Tym samym trzymając się szlaku, a chcąc pojechać z Wydmin do Węgorzewa, pozostaje turyście bardzo okrężna droga. W podobnej sytuacji są chociażby Jeziorany, Barczewo, Bisztynek czy Olsztynek, przykłady można by jeszcze mnożyć. Liniowość szlaku na terenie województwa warmińsko-mazurskiego nie ma racji bytu. Cittaslow to sieć, więc i sieciowy układ szlaku przypominający pajęczynę jest zdecydowanie preferowany⁴. Mocnymi punktami takiego układu jest w każdym przypadku powiązanie ze sobą szlakiem turystycznym więcej niż dwóch sąsiadujących miejscowości oraz możliwość wyboru kierunku podróży. Turysta na szlaku Cittaslow dostaje nie tylko gotowy produkt turystyczny, ale także możliwość indywidualnego zaplanowania trasy i samodzielnego skomponowania najbardziej odpowiadającego mu planu zwiedzania.

Pozostaje jeszcze wybrać środek transportu, który zdeterminuje wyznaczenie szlaku. Najłatwiejszym wyborem jest samochód. Umożliwia on szybkie przemieszczanie się między miastami Cittaslow oraz uniezależnienie się od publicznej komunikacji międzymiastowej: kolejowej i autobusowej. Z punktu widzenia znakowania szlaku łatwiejsze jest jego odwzorowanie w terenie, nie wymaga on tak częstego umieszczania znaków szlaku, jak w przypadku turystyki kwalifikowanej. Dodatkowo nowy szlak łączyłby się w wielu miejscach z już istniejącymi szlakami samochodowymi, takimi jak Szlak Kopernikowski, Szlak I Wojny Światowej czy Pętla Grunwaldzka. Zmniejsza to problemy z jego wyznakowaniem, gdyż w wielu miejscach już uzyskane są zgody od zarządców dróg odnośnie umieszczenia oznakowania szlaków.

⁴ Szerzej na temat sieciowego układu szlaków łączących miasta Cittaslow w rozdziale 6.

Na koniec jeszcze czysto przewodnicka uwaga⁵. Przy planowaniu szlaku samochodowego zawsze należy pamiętać o nieco większych użytkownikach dróg, czyli autokarach turystycznych. Idealnie, o ile jest to wykonalne, byłoby poprowadzić szlak bez przeszkód tonażowych dróg czy zbyt nisko wiszących mostów i wiaduktów. Szlak samochodowy Cittaslow to pierwszy ze wskazanych do realizacji pomysłów na turystykę objazdową w obrębie sieci⁶.

Mimo licznych ograniczeń, z horyzontów możliwości rozwoju turystyki w Cittaslow nie należy skreślać turystyki kolejowej. Na tę chwilę (2022) można koleją dojechać do 11 z 26 miejscowości Cittaslow w woj. warmińsko-mazurskim. Najkorzystniej podróżować jest między miastami blisko położonymi i połączonymi bezpośrednim pociągiem. Przy jednej linii kolejowej są położone Działdowo, Nidzica i Olsztynek, a także Dobre Miasto, Orneta i Braniewo oraz Pasy i Szczytno. Czasem jednak zdarza się, że odległości są naprawdę znaczne. Mimo połączenia bezpośrednim pociągiem, ponad 120 km dzieli Barczewo i Wydminy. Warto nie zgubić z pola widzenia również miasteczek leżących w odległości najwyższej kilkunastu kilometrów od najbliższych im czynnych wciąż stacji kolejowych: Biskupiec (8 km do Czerwonki), Lubawa (8 km od Zajączkowa Lubawskiego), Nowe Miasto Lubawskie (9 km do Rakowic), Bisztynek (9 km do Sątop-Samulewa), Ryn (10 km do Sterławek Wielkich), Reszel (11 km do Sątop-Samulewo), Jeziorany (14 km do Czerwonki, 15 km do Barczewa), Kisielice (15 km do Susza, 17 km do Biskupca Pomorskiego) i Sępól (17 km do Korsz). Taką możliwość mają jeszcze inne miasta Cittaslow w Polsce: Sianów (3 km do Skibna, 10 km do Koszalina), Rzgów (10–15 km do dworców w Łodzi, 12 km do Pabianic), Golub-Dobrzyń (13 km do Kowalewa Pomorskiego) i Głubczyce (17 km do Raclawic Śląskich). Odległości te z powodzeniem nadają się do organizowania wycieczek rowerowych do Cittaslow w oparciu o dojazd koleją, możliwych do zrealizowania w ciągu jednego dnia, z łączną liczbą maksymalnie ok. 40 km do przejechania. Kolejowy układ komunikacyjny woj. warmińsko-mazurskiego w dużej części jest oparty na węźle kolejowym w Olsztynie, umożliwiającym naprawdę znaczną liczbę przesiadek. Wybranie tej formy podróżowania po Cittaslow jest pewnym alternatywnym modelem, choć trudniejszym. Zawsze trzeba się przemieścić z dworca kolejowego i tam powrócić. Pilnować godzin kursowania pociągów, być na bieżąco z rozkładem jazdy. Margines błędu logistycznego jest minimalny, wykluczone jest np. spóźnienie na ostatni pociąg odjeżdżający z danej miejscowości.

Turystyka kwalifikowana także ma rację bytu w Cittaslow. Dla przypomnienia, w tym pojęciu mieszczą się turystyka piesza, rowerowa, wodna (kajakowa, żeglarska), narciarska czy konna. Do turystyki kwalifikowanej jest zaliczana także turystyka motorowa, która korzysta głównie z infrastruktury turystyki samochodowej i jej w tym miejscu nie poddaje rozważaniom. Turystyka konna czy narciarska też raczej nie będą kluczowymi ze względu na brak tradycji, słabość infrastruktury, małą dostępność stadnin czy wypożyczalni nart. Trzy najpopularniejsze formy turystyki kwalifikowanej wydają się godnymi zainteresowania w kontekście turystyki w Cittaslow.

⁵ Autor jest przewodnikiem turystycznym terenowym po województwie warmińsko-mazurskim.

⁶ Szerzej na temat możliwości wykorzystania samochodu oraz innych środków transportu podczas przemieszczania się między miastami Cittaslow w rozdziale 6.

Pierwszoplanową formą turystyki kwalifikowanej w Cittaslow jest bez wątpienia turystyka rowerowa. Z punktu widzenia podróżującego rowerem odległości między miejscowościami Cittaslow, nieprzekraczające 50 km są dostępne dla większości turystów-kolarzy. Turystyka rowerowa rodzinna to z reguły 20–30 km jazdy dziennie. Oczywiście należy zawsze pamiętać o powrocie do miejsca startowego. Połączenie miast Cittaslow znakowanym szlakiem rowerowym z pewnością przyciągnęłoby wielu turystów, przede wszystkim tych, którzy pasjonują się rowerami i rocznie przejeżdżają tysiące kilometrów na rowerowym siodelku. Są to prawdziwi długodystansowcy, przede wszystkim kolekcjonujący polskie szlaki rowerowe. Turysta taki planuje kompleksowe wyprawy rowerowe, obliczone na przynajmniej kilka lub kilkanaście dni, odpowiednio się do takiego przedsięwzięcia przygotowując. Aby takiego turystę przyciągnąć, najpierw musi zostać wyznakowana nowa trasa rowerowa czy nowy szlak. Z myślą o tej grupie turystów jest wskazana pełna oferta produktu rowerowego Cittaslow, obejmująca poza trasami także możliwości odpoczynkowe, gastronomiczne i noclegowe. Miasta położone na północy woj. warmińsko-mazurskiego: Braniewo, Górowo Iławeckie, Lidzbark Warmiński, Bartoszyce, Sępólno, Węgorzewo, Gołdap, mają doświadczenia w tym zakresie, od 2014 r. łączy je Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo, który cieszy się popularnością wśród turystów. Szlak ten jest zaopatrzone w MOR-y, czyli Miejsca Odpoczynku Rowerzysty na trasie, którymi są zadaszone wiaty odpoczynkowe doskonale nadające się na małą przerwę podczas pokonywania szlaku. Na wybranych stacjach MOR znajdują się także przenośne toalety. Szlak ten ma jasne i czytelne oznakowanie, są wydawane do niego materiały promocyjne. Podobnie jak w przypadku szlaku samochodowego jest wskazany układ sieciowy szlaku, dający możliwość podróżowania w różne strony z każdego z miasteczek.

Wiele miejscowości ma gminne szlaki rowerowe poprowadzone wokół miasteczek. Są to przeważnie krótkie szlaki zaczynające się od kilkunastu kilometrów długości. Korzystanie z nich jest dobrym uzupełnieniem oferty rowerowej Cittaslow. Przybywający rowerem do któregoś z miast niekoniecznie musi następnego dnia jechać dalej, ale może zostać, zrobić w nim swoją bazę wypadową i poznawać lokalne walory każdej z gmin. Szlaki uzupełniające to również pole dla turystyki rodzinnej. W odróżnieniu od „długodystansowców” podróżowanie rodzinne jest oparte z reguły na jednej bazie noclegowej i ograniczonym promieniu przemieszczania się na rowerach.

Przez wiele miast przebiegają już wyznakowane szlaki rowerowe, lokalne gminne lub też o większym zasięgu, jak wspomniane Green Velo czy Łynostrada łącząca miasta Cittaslow położone nad Łyną. W wielu przypadkach praca nad wyznakowaniem szlaków zamykałaby się w aspekcie połączenia gotowych już szlaków rowerowych w jedną spójną „ślimakową” całość. Tu niestety jest ryzyko napotkania czysto urzędowej trudności. Szlaki gminne, jak sama nazwa wskazuje, często zamykają się w granicach gmin. Nie jest to nic dziwnego, trudno oczekiwać inwestowania własnych gminnych pieniędzy w turystyczną infrastrukturę sąsiednich gmin. Dla podróżującego turysty nie ma znaczenia, w jakiej jest gminie, jakim powiecie czy województwie, administracyjne podziały na poziomie kraju nigdy nie decydowały i nigdy nie będą decydować o wyborze atrakcji turystycznych. Potrzebna jest zatem w tej kwestii współpraca między sąsiednimi gminami, przez które przebiega dany szlak turystyczny. Osobną kwestią jest współdziałanie powiatów, obejmujących znacznie

większe obszary terenu, której w tym miejscu nie poruszam, wszak to nie powiaty należą do Cittaslow.

W przypadku gmin miejsko-wiejskich, których miasta należą do Cittaslow, nie powinno być żadnych kłopotów, gorzej jeśli trasa rowerowa miałaby połączyć dwa miasta Cittaslow, a musiałaby być poprowadzona przez teren innej gminy, nienależącej do sieci. W takich przypadkach, które występują na terenie woj. warmińsko-mazurskiego, można upatrywać ewentualnych problemów w realizacji projektu. Istnieją już dobre przykłady myślenia o rozwoju turystyki rowerowej, do której należą ścieżki rowerowe budowane na dawnych torowiskach. Doskonałymi przykładami są ścieżki rowerowe łączące Lidzbark Warmiński z Ornetą czy Biskupiec ze Szczytnem, a w ramach Green Velo Węgorzewo z Gołdapią. Rowerowy produkt turystyczny Cittaslow jest konieczny do stworzenia i promowania.

W odróżnieniu od rowerów, turystyka piesza ma zdecydowanie mniejszą wagę dla turystyki w Cittaslow, niemniej nie należy jej pomijać. Trudność objawia się w przypadku podróżowania międzymiastowego. To, co było zaletą rowerową, jest dużą przeszkodą dla piechurów. Myślę tu o odległościach między miastami. 20 km dla rowerzysty to w zależności od tempa podróżowania od 1 do 3 godzin jazdy, dla turysty pieszego to cały dzień. Odległości powyżej 20 km, jeśli występują w turystyce pieszej, są skierowane dla odpowiednika „długodystansowców” rowerowych. Podobnie jak w przypadku krótszych tras rowerowych, rolę szlaków pieszych raczej trzeba potraktować jako ofertę uzupełniającą.

Ciekawą alternatywą poznawania Cittaslow jest turystyka kajakowa. Ogólnie pojęta turystyka wodna dla woj. warmińsko-mazurskiego jest bardzo ważna. Nie trzeba specjalnie tego zagadnienia rozwijać, powszechnie jest znane hasło Kraina Tysiąca Jezior. Podróżowanie kajakiem ogranicza się jedynie w obrębie tych członków sieci, leżących nad spławnymi rzekami. Najdogodniejsze warunki mają Dobre Miasto, Lidzbark Warmiński, Bartoszyce i Sępole, połączone wijącą się wstęgą rzeki Łyny. Jeżeli chcielibyśmy przemieścić się kajakiem z jednego miasta do drugiego, to — ze względu na odległości do przepłynięcia — nie są to wyprawy na turystykę jednodniową: Dobre Miasto — Lidzbark Warmiński (45 km), Lidzbark Warmiński — Bartoszyce (41 km), Bartoszyce — Sępole (25 km). Rzeka Drwęca łączy Nowe Miasto Lubawskie z Golubiem-Dobrzyniem, ale droga wodna łącząca oba miasta to aż 99 km (*Od Wisły do Wisły...*, 2014, ss. 102–123), zatem w tym przypadku należy planować kilkudniową wyprawę biwakową. Bardzo ciekawym krajobrazowo jest spływ Welem i Drwęcą od Lidzbarka do Nowego Miasta Lubawskiego (51 km). Do Drwęcy wpada także Sandela, ale około 30 kilometrowy spływ z Lubawy do Nowego Miasta Lubawskiego blokuje niespławność Sandeli. Do miast połączonych rzekami należą jeszcze Nidzica i Działdowo (rzeka Wkra, w górnym biegu nosząca nazwy Nida i Działdówka) oraz Biskupiec i Barczewo (rzeka Dymier, przechodząca w rzekę Dadaj, a następnie w Pisę). Na tych odcinkach turystyka kajakowa jest bardzo trudna, a wręcz niemożliwa przy niskich stanach wody, może poza odcinkiem Dadaj — Barczewo. Symarną zaś można przepłynąć z Jezioran do Lidzbarka Warmińskiego (30 km), ten spływ jest bogaty w walory krajobrazowe. Bisztynek i Sępole łączy Pisa wpadająca do Łyny, w tym przypadku jednak przedostanie się kajakiem jest ekstremalnie trudne. Do Sępole rzekami Sajną i Gubrem można również dotrzeć z Reszla, niemniej tu również niski stan wód uniemożliwia wypłynięcie na taką trasę spod reszelskiego Starego Miasta. Znaczną odległość pokonać musiałby kajakarz, który chciałby

przeplłynąć z Ornety do Braniewa Drwęcą Warmińską i Pasłęką (77 km). Gdyby się pokusić o ścisłość, największą odległość w kajaku (niemal 200 km) pokonałby płynący Jemiołówką i Pasłęką z Olsztynka do Braniewa. Kilkugodzinne spływy w okolicach jednej miejscowości są tu bardziej prawdopodobne niż pływanie między miastami Cittaslow. Ładne krajobrazowo odcinki rzek można pokonywać na Węgorapie (Węgorzewo), Ledze (Olecko) czy Gołdapie (Gołdap). Dodatkową atrakcją jest pływanie kajakami po jeziorach: Ryn (Jezioro Ryńskie, jezioro Ołów), Olecko (Jezioro Oleckie Wielkie), Węgorzewo (jezioro Mamry), Szczytno (Jezioro Długie, Jezioro Domowe Małe), Pasy (jezioro Kalwa), Górowo Iławeckie (Staw Garncarski), Wydminy (Jezioro Wydmińskie).

Unikalną możliwość ma Braniewo, gdzie z nurtem Pasłęki można wypłynąć na Zalew Wiślany, czyli integralną część Morza Bałtyckiego. Przystań w Braniewie należy do projektu Pętla Żuławska, liczącego 303 km drogi wodnej umożliwiającego podróż wodną z Braniewa do Nowego Dworu Gdańskiego, wykorzystując wody Pasłęki, Zalewu Wiślanego, Szkarpany i Tugi. Odległość do przeplłynięcia to 50 km (Pętla Żuławska, 2020, ss. 34–37, 56–59 i 68–69). Ta droga wodna jest całkowicie przystosowana nie tylko dla kajaków, ale umożliwia również swobodną żeglugę jachtową. To jedyny taki przypadek w Cittaslow.

To, co bezsprzecznie należy poprawić, to pamiątkarstwo. Otrzymanie czy zakup przez turystę pamiątek z pomarańczowym ślimakiem graniczy z cudem. Na materiałach promocyjnych wydawanych przez miasto, takich jak ulotki czy informatory, logo Cittaslow jest obecne. Tymczasem turysta chętnie zakupiłby koszulkę, kubek, długopis, breloczek itp., czyli standardowe pamiątki turystyczne. Rozczarowaniem może być również brak ślimaków w przestrzeni miast, na które liczy turysta przyjeżdżający do Cittaslow. Pozytywnym światłem jest zwiększająca się liczba miast mających ten mały sympatyczny element w obrębie swojej architektury. Miejmy nadzieję, że trend ten utrzyma się i niedługo zdania sformułowane powyżej przestaną być aktualne.

Podsumowanie

Odpowiadając na postawione powyżej pytanie, czy jest możliwe stworzenie z Cittaslow produktu turystycznego, wypada odpowiedzieć twierdząco. Duży potencjał miast, istniejąca i planowana infrastruktura turystyczna, perspektywa współpracy w ramach sieci oraz status nowości na rynku turystycznym wskazują na możliwość powodzenia produktu. Dla przeciwwagi wskazywaną słabością jest wciąż niewykorzystany potencjał miejskiej turystyki kulturowej (*Strategia rozwoju turystyki...*, 2016, s. 26). Do poprawienia jest też współpraca między miastami wewnątrz sieci.

Na koniec warto przypomnieć, że sieć Cittaslow obrała za cel poprawę życia mieszkańców (Galibarczyk, 2017, s. 111). Rozwój turystyki nie jest celem sieci samym w sobie, ale jednym z obszarów, które wpisują się w rozwój miast zgodny z koncepcją *slow city* (Farelnik, Stanowicka i Wierzbicka, 2020, s. 136). Ważne jest, aby „cittaslowczyk” był zadowolony z życia w swoim mieście, wtedy będzie dla przyjeżdżających prawdziwym ambasadorem Cittaslow. A jeśli jego Fortuna może wyrosnąć dzięki odwiedzającym Cittaslow turystom, tym lepiej.

Bibliografia

- Farelnik, E., Stanowicka, A., i Wierzbicka, W. (2020). *Cittaslow — model rozwoju i współpracy małych miast*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.
- Galibarczyk, M. (2017). Sieć Cittaslow jako wizerunkowy produkt turystyczny województwa warmińsko-mazurskiego. W: E. Strzelecka (red.), *Alternatywne modele rozwoju miast. Sieć miast Cittaslow*. Łódź: Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej.
- Kaczmarek, J., Stasiak, A., i Włodarczyk, B. (2005). *Produkt turystyczny. Pomysł, organizacja, zarządzanie*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Od Wisły do Wisły. Przewodnik kajakowy*. (2014). Elbląg-Kurzężnik: Stowarzyszenie Łączy Nas Kanał Elbląski.
- Pętla Żuławska. Przewodnik turystyki wodnej*. (2020). Gdańsk: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.
- Strategia rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego do r. 2025*. (2016). Olsztyn.
- Ustawa z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz.U. 2020 poz. 2139).

Rozdział VI

Budowanie wspólnych produktów turystycznych wokół miast należących do sieci Cittaslow w województwie warmińsko-mazurskim na bazie szlaków turystycznych

Stanisław Harajda¹

Wstęp

To opracowanie powinno być wstępem do działań mających na celu sieciowanie miast członkowskich w zakresie produktów turystycznych, czyli, mówiąc kolokwialnie, tworzenie szlaków. Jedna z definicji mówi, że szlakiem turystycznym jest każda trasa wytyczona w przestrzeni turystycznej na potrzeby zwiedzających (nie zawsze oznakowana), prowadząca do najbardziej atrakcyjnych miejsc (obiektów) z zachowaniem szeregu przepisów, w tym m.in. bezpieczeństwa i ochrony walorów (Kruczek 2005). Jednak czasem szlak ma bardziej ogólne pojęcie — to zbiór podobnych elementów ulokowanych na danym obszarze, ale nie tworzący linearnej całości. Przykładów pierwszej jest wiele, jak chociażby Szlak Green Velo, natomiast przykładem drugiej może być Szlak Dziedzictwa Kulinarного, który jest zbiorem restauracji na obszarze województwa. Tu zajmiemy się obiema formami.

Należy odpowiedzieć sobie na kilka podstawowych pytań:

1. Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego funkcjonuje szereg szlaków, w które coraz bardziej wpisują się miasta Cittaslow. Czy należy te szlaki modyfikować?
2. Czy wyznaczając nowe szlaki, skupić się na tym, by tworzyły zamknięte koło (turysta zaczyna i kończy w tym samym miejscu), czy lepiej, by były odcinkami? Te drugie są konieczne w przypadku np. szlaków wodnych.

¹ Komitet Naukowy Krajowej Sieci Miast Cittaslow.

3. Tworząc szlak z kilku miast Cittaslow (to ich wspólny mianownik), należy grupować je według cech wspólnych (dla pasjonatów danej dziedziny) czy różnych (dla turystów chcących poznać różne cechy obszaru)?
4. Turysta nie bierze pod uwagę granic administracyjnych tylko atrakcyjność turystyczno-krajoznawczą. Z tego powodu nie można — budując ofertę miast Cittaslow — zamykać się w ich granicach, tym bardziej, że czasem mamy jeden Urząd Miasta i Gminy, a czasem dwa. Należy więc patrzeć również na atrakcyjność okolicy. Nasuwa się pytanie: jak daleko rozciąga się ta okolica? Uważam, że tu najważniejszą rolę odgrywa zdrowy rozsądek.

Stan Cittaslow na Warmii i Mazurach — rozmieszczenie miast

W chwili obecnej na Warmii i Mazurach do Cittaslow należą 23 miasta (Załącznik 1.), a 2 o statusie kandydackim są w finalnym etapie do uzyskania członkostwa. Miasta ulokowane są następująco:

- Warmia — 9: Barczewo, Biskupiec, Bisztynek, Braniewo, Dobre Miasto, Jeziorany, Lidzbark Warmiński, Orneta, Reszel;
- Ziemia Lubawska — 3: Lidzbark, Lubawa, Nowe Miasto Lubawskie;
- Mazury Południowe — 5: Działdowo, Nidzica, Olsztynek, Pąskowo, Szczytno;
- Nizina Staropruska — 3: Bartoszyce, Górowo Iławeckie, Sępólno;
- Na wschód od Wielkich Jezior Mazurskich — 3: Gołdap, Olecko, Wydminy;
- Wielkie Jeziora Mazurskie — 1: Ryn;
- Powiśle — 1: Morąg.

Miasta Cittaslow na szlakach warmińsko-mazurskich

Miasta Cittaslow funkcjonują w różnym stopniu na dotychczas promowanych szlakach regionalnych:

1. Pętla Grunwaldzka — 6 miast

Szlak historyczny — samochodowy/odcinkowo pieszy lub rowerowy

Trasa: Ostróda — Pietrzwałd — Wysoka Wieś — **Lubawa** — Samplawa — **Nowe Miasto Lubawskie** — Kurzętnik — **Lidzbark** — **Działdowo** — **Nidzica** — Dąbrówno — Sępólno — pole Bitwy Grunwaldzkiej — **Olsztynek** — Ostróda

Szlak stanowi konkretną pętlę choć słabo oznakowaną (tylko znaki drogowe). Miasta Cittaslow stanowią dominującą jego część. Nie wszystkie miasta leżące na szlaku są bezpośrednio powiązane promocyjnie z samą bitwą. Najbardziej związane z bitwą są: Muzeum Krzyżackie w Działdowie, Bractwo Rycerskie w Nidzicy czy Bitwa, której nie było — Nowe Miasto Lubawskie (Kurzętnik). Szlak jako pętla nie przyciąga turystów.

2. Szlak Kajakowy Rzeki Łyny — 4 miasta

Szlak rekreacyjny — kajakowy/rowerowy

Trasa: Olsztyn — **Dobre Miasto** — **Lidzbark Warmiński** — **Bartoszyce** — **Sępól**

To po Krutyni chyba druga najczęściej wymieniana kajakowa rzeka Warmii i Mazur pokrywająca się częściowo ze Szlakiem Kopernikowskim. Jest znana amatorom kajakarstwa i zdominowana przez miasta Cittaslow. Na równoległą trasę rowerową składa się Łynostrada i odcinek Green Velo.

3. Szlak Kopernikowski — 5 miast

Szlak historyczny — samochodowy/pieszy/odcinkowo rowerowy

Trasa: Olsztyn — Barkweda — Głotowo — **Dobre Miasto** — Smolajny — **Lidzbark Warmiński** — **Orneta** — Pieniężno — **Braniewo** — Frombork — Elbląg

Najczęściej odwiedzany szlak w regionie — cel licznych wycieczek szkolnych. W wielu miejscach pokrywa się z innymi szlakami regionalnymi. Istotna, ale nie dominująca, jest rola miast Cittaslow.

4. Szlak Zamków Gotyckich — 7 miast

Szlak historyczny — samochodowy

Wersja Stowarzyszenia Zamków Gotyckich: **Działdowo** — **Nidzica** — Ostróda — Olsztyn — **Lidzbark Warmiński** — Kętrzyn — **Ryn** — Giżycko

Inne zamki w miastach Cittaslow: **Lubawa** — **Olsztynek** — **Reszel**

Szlak pokazywany przez Stowarzyszenie Zamków Gotyckich promuje tylko jego członków. Ze względu na rozrzut terenowy nie jest jednorodnym szlakiem, a raczej zbiorem miejsc godnych odwiedzenia. Dla miast Cittaslow w dużej części łączy się z trasą Grunwaldzką.

5. Green Velo — 6 miast

Szlak rekreacyjny — rowerowy

Trasa: Elbląg — Frombork — **Braniewo** — Pieniężno — **Górowo Iławeckie** — **Lidzbark Warmiński** — **Bartoszyce** — **Sępól** — Korsze — Węgorzewo — **Gołdap**

Szlak przebiegający przez 5 województw Polski Wschodniej — 1888 km trasy głównej i 192 km odnóg. Na terenie naszego województwa² liczy 397 km od PKP Elbląg do Trójstyku w Wisztyńcu. Ze względu na słabą dostępność komunikacją kolejową wymaga wędrowki co najmniej kilkudniowej lub korzystania z odnóg do linii kolejowych.

6. Szlakiem Frontu Wschodniego I Wojny Światowej — 6 miast

Szlak historyczny — samochodowy

Trasa: Kanigowo — **Nidzica** — **Działdowo** — Stębark — **Olsztynek** — Wielbark — **Szczytno** — Ruciane-Nida — Mikołajki — Giżycko — Węgorzewo — **Gołdap** — **Olecko** — Elk — Orzysz — Pisz — Prostki

Ogólnopolski znakowany szlak drogowy. Na obszarze Wielkich Jezior Mazurskich jest poprowadzony w sposób bardzo kręty i sztuczny. Ważniejszy od trasy jest w nim

² Województwa warmińsko-mazurskiego [przypis red.].

sam zestaw atrakcji. Dla miast Cittaslow nie stanowi jednorodnej trasy ze względu na duże odległości.

7. Szlak Fortyfikacji Mazurskich — 4 miasta

Szlak historyczny — samochodowy/odcinkowo możliwy do przejechania rowerem

Trasa: **Reszel** — Kętrzyn — Gierłoż — Mamerki — Węgorzewo — Krukłanki — **Gołdap** — Stańczyki — **Wydminy** — Giżycko — Pisz — Ruciane-Nida — Mikołajki — **Ryn**

Główna pętla 286 km — z odnogami 438 km. To szlak zamczysk, twierdz i schronów. Ze względu na różnorodność — wręcz nieporównywalność — obiektów ma małe znaczenie dla sieci Cittaslow.

8. Szlak Świętego Jakuba (Camino Polaco) — 4 miasta

Szlak pielgrzymkowy — krajoznawczo samochodowy/pielgrzymkowo pieszy

Trasa: **Olecko** — Krukłanki — Giżycko — Kętrzyn — **Reszel** — (tranzylem **Biskupiec** lub **Jeżiorany**) — **Barczewo** — Olsztyn — Gietrzwałd — Stare Jabłonki — Ostróda — Iława — **Nowe Miasto Lubawskie** — Lipowiec — dalej do Torunia

To fragment Europejskiego Szlaku Pielgrzymkowego do katedry w Santiago de Compostela w Galicji (Hiszpania). Ma małe znaczenie dla sieci miast Cittaslow. Na szlaku tym leży jeszcze Murowana Goślina (Wielkopolska).

Na Pomorskim Szlaku Świętego Jakuba leży **Braniewo**, a szlak przebiega też tranzytem przez Nowy Dwór Gdański (pomorskie) i Sianów (zachodniopomorskie).

9. Miasta Warmii — 9 miast

Zespół miast ulokowanych na tym samym obszarze historycznym — samochód/odcinkowo rower lub pieszo

Trasa: Olsztyn — **Barczewo** — **Biskupiec** — **Reszel** — **Bisztynek** — **Jeżiorany** — **Dobre Miasto** — **Lidzbark Warmiński** — **Orneta** — Pieniężno — Frombork — **Braniewo**

Nie jest to szlak w sensie promocyjnym, ale 12 warmińskich miast ma swoje miejsce w historii. Można zauważyć promocję pod hasłem „Święta Warmia” obejmującą wybrane sanktuaria (Braniewo, Bisztynek — Dobre Miasto/Głotowo — Jeżiorany/Tłokowo — Lidzbark Warmiński/Stoczek Klasztorny — Orneta/Krosno/Chwałęcín — Reszel/Święta Lipka). Temat jest wart wykorzystania przy budowie promocji sieci miast Cittaslow.

Szlaki lokalne między miastami Cittaslow

Funkcjonuje szereg krótkich szlaków łączących co najmniej 2 miasta Cittaslow jak:

1. Symsarna — kajakiem

Jeżiorany (Blanki) — **Lidzbark Warmiński**

Trasa jest raczej „podmiejskim” szlakiem dla Lidzbarka Warmińskiego.

2. Wel — kajakiem

Lidzbark — Bratian — **Nowe Miasto Lubawskie**

Rzeka momentami o charakterze górskim — wymaga umiejętności, od Bratiana spływ Drwęcą.

3. kolejowym szlakiem — rowerem

Lidzbark Warmiński — **Orneta**

Atrakcyjny szlak choć w Ornece niepołączony z dalszym odcinkiem.

4. grunwaldzki — pieszy/dostępny rowerem

Olsztynek — Grunwald — Płońnica — **Lidzbark**

Szlak długi (ok. 90 km) — do Grunwaldu zielony, dalej czerwony. W Turzy Wielkiej możliwość skorzystania z PKP. Technicznie (odległości, zagospodarowanie) trudny do wykorzystywania.

5. nasypem kolejowym (w budowie) — rowerem

Szczytno — **Biskupiec**

Trasa w budowie — długość 37 km. Jest atrakcyjna na 1-dniowe wycieczki z wykorzystaniem na powrót stacji kolejowej w Czerwoncu (8 km od Biskupca).

6. pieszy — niebieski

Lidzbark Warmiński — Stoczek Klasztorny — **Bisztynek** — **Reszel** — Święta Lipka — Kętrzyn — Gierłoż

Ten 70-kilometrowy szlak nie jest tematyczny, choć łączy atrakcyjne miejsca. Trasa zdecydowanie częściej wykorzystywana przez turystów samochodowych.

Skomunikowanie miast

Na atrakcyjność turystyczną wpływa też dostępność danego miejsca w sensie komunikacyjnym, a to w przypadku miast Cittaslow wygląda następująco:

1. samochód:

- wszystkie miasta leżą przy drogach krajowych lub wojewódzkich;
- obwodnice ma 8 miast, a 1 ją buduje, co wpływa na lepszy poziom życia w mieście, ale też na jego szybkie omijanie przez potencjalnych odwiedzających;
- odległości między 2 sąsiadującymi miastami tylko w 2 przypadkach przekraczają 40 km, a w 4 przypadkach są poniżej 20 km;
- najbardziej centralnie położone są Jeziorany — w promieniu do 30 km mają aż 6 innych miast;

2. samolot:

- żadne miasto nie ma lotniska lub lądowiska w swoim obszarze administracyjnym,
- lotnisko międzynarodowe Szymany — 9 km od Szczytna (10 min pociągiem),
- lądowiska:

- Kikity — 8 km od Jezioran,
 - Gryżliny — 7 km od Olsztyńska,
 - Giże — 10 km od Olecka,
 - Wojmiany — 5 km od Górowa Iławeckiego,
 - Niewodnik — 10 km od Reszla (3 km od Świętej Lipki).
- Orneta — nieczynny betonowy pas startowy;
3. kolej:
- 11 miast jest położonych przy czynnych liniach kolejowych, w tym 6 ma połączenia krajowe (Działdowo — Nidzica — Olsztynek, Barczewo — Wydminy, Morąg), 5 regionalne (Dobre Miasto — Orneta — Braniewo, Szczytno — Pasym),
 - 6 miast ma dostępną kolej w odległości do 10 km (Biskupiec — Czerwonka, Bisztynek — Sątopy-Samulewo — Reszel, Ryn — Sterławki Wielkie, Lubawa — Zajęczkowo Lubawskie, Nowe Miasto Lubawskie — Rakowice),
 - 1 miasto ma dostęp do szybkiej kolei i ma połączenie międzynarodowe (Działdowo);
4. rower:
- trasy rowerowe, z wyznaczonymi miejscami odpoczynku dla rowerzystów, łączące minimum 2 miasta Cittaslow, dotyczą 8 miast;
 - wszystkie miasta mają opisane trasy lokalne, prowadzone znakowanymi i nieoznakowanymi szlakami, czasem drogami o małym lub średnim natężeniu ruchu;
5. żagle:
- jedynym miastem, z którego można wyruszyć w rejs po jeziorach, jest Ryn;
6. kajak:
- bezpośredni dostęp do rzek spławnych mają: Barczewo, Bartoszyce, Dobre Miasto, Lidzbark, Nowe Miasto Lubawskie, Olecko, Sępól;
 - dwiema rzekami można przepłynąć między miastami Cittaslow (Wel oraz Łyna).

Potencjał turystyczny miast Cittaslow

Wymienione w punktach 3. i 4.³ szlaki:

- obejmują swoim przebiegiem 23 z 25 miast Cittaslow,
 - żaden nie przebiega przez Pasym i Morąg,
 - najczęściej przebiega przez Lidzbark Warmiński — 5 regionalnych i 3 lokalne.
- Spośród wspólnych cech turystyczno-krajoznawczych miast najistotniejsze to:
1. muzea, zbiory tematyczne, galerie — 21 miast — 33 obiekty (Załącznik 2.);
 2. gotyk znajdujący się w 23 miastach, choć w 13 jest też barok (Załącznik 3.);
 3. religie — wiele obiektów służyło na przestrzeni wieków różnym wyzaniom;

³ To znaczy w podrozdziałach: Miasta Cittaslow na szlakach warmińsko-mazurskich oraz Szlaki lokalne między miastami Cittaslow [przypis red.].

4. świątynie:
 - sanktuaria — 8 — Bisztynek, Braniewo, Biskupiec, Bartoszyce, Działdowo, Lubawa, Nowe Miasto Lubawskie, Olecko;
 - bazyliki mniejsze — 2 — Braniewo, Dobre Miasto;
 - konkatedra — 1 — Gołdap;
 - cerkwie — 9 — Bartoszyce, Braniewo, Dobre Miasto, Górowo Iławeckie, Lidzbark Warmiński, Morąg, Orneta, Reszel, Wydminy;
5. zima — 4 miasta: Gołdap/Piękna Góra, Lubawa/Lubstynek, Nowe Miasto Lubawskie/Kurza Góra, Wydminy/Okragłe (jest jeszcze nieczynna Krzyżowa Góra w Lidzbarku Warmińskim);
6. kuchnia — 20 miast: głównie Dziedzictwo Kulinarne — 15 restauracji w 8 miastach, 28 innych przedsiębiorstw w 18 miastach;
7. rzemiosło: Barczewo, Biskupiec, Bisztynek, Jeziorany, Lidzbark Warmiński, Reszel;
8. wyróżniki: np. Gołdap (Zdrój), Działdowo (komunikacja kolejowa), Górowo Iławeckie (Zespół Szkół z Ukraińskim Językiem Nauczania), Olecko (miasto wyższych uczelni), Szczytno (Sienkiewicz, Klenczon), Barczewo (więzienie, Nowowiejski);
9. legendy: Biskupiec, Bisztynek, Dobre Miasto, Gołdap, Lidzbark Warmiński, Lidzbark, Nowe Miasto Lubawskie, Orneta, Pasym — Jezioro Leleskie, Reszel, Ryn.
Zbiór zabytków miast Cittaslow przedstawia Załącznik 4.

Niewykorzystywane sieciowo powiązania turystyczne miast Cittaslow

1. Wzdłuż całej Łyny
Nidzica — Źródła Łyny — Kurki (Olsztynek) — Warmińskie Wrota — Bartąg — Olsztyn — Brąswald — Barkweda — **Dobre Miasto** — Smolajny — **Lidzbark Warmiński** — **Bartoszyce** — **Sępapol**
2. Nieistniejące obiekty (zamki)
Barczewo, Bartoszyce, Jeziorany, Lidzbark, Olecko, Orneta
3. Barok na Warmii i Mazurach
Braniewo — Chwałęcín — **Orneta** — Krosno — **Lidzbark Warmiński** — Stoczek Klasztorny — **Reszel** — Święta Lipka — **Dobre Miasto** — **Szczytno**
4. Religie Warmii i Mazur — budowle, które służyły różnym religiom
Biskupiec, Braniewo, Działdowo, Górowo Iławeckie, Lidzbark Warmiński, Nidzica, Olsztynek, Orneta, Pasym, Reszel
5. Trakt Biskupi
Nidzica — Kurki (15 km od Olsztyńska) — Baldy — Butryny — Purda (6 km od Pasy-mia) — **Barczewo** — **Jeziorany** — **Lidzbark Warmiński**

6. Święta Warmia

Biskupiec, Bisztynek, Braniewo, Dobre Miasto/Głotowo, Jeziorany/Tłokowo, Lidzbark Warmiński/Stoczek Klasztorny, Reszel/Święta Lipka, Orneta/Krosno/Chwałęcín

7. Stolice Warmii — sanktuaria

Braniewo (1243–1341) — Frombork (1795–1945) — **Orneta** (1341–1350) — **Lidzbark Warmiński** (1350–1795) — Olsztyn (od 1945)

8. Widoki z góry

Biskupiec — wieża kościoła Św. Jana, Braniewo — Zamkowa Wieża Bramna, Dobre Miasto — biblioteka w dawnym kościele ewangelickim, Gołdap — wieża ciśnień, Piękna Góra, Lidzbark Warmiński — Krzyżowa Góra i wieża Przedzamcza, Lidzbark — wieża nad jeziorem Lidzbarskim, Nidzica — ratusz, Nowe Miasto Lubawskie — Kurza Góra, Olsztynek — wieża ciśnień, Reszel — wieża kościoła śś. Piotra i Pawła, Ryn — wieża ciśnień, Szczytno — Muzeum Mazurskie w ratuszu

9. Kolej dawniej i dziś

Tylko 1 miasto nie miało kolei

10. Kuchnia regionów

litewska, mazurska, pruska, ukraińska, warmińska

11. Przyroda południowej części województwa

Spyły Marzoką, Welem i Drwęcą, Parki Krajobrazowe Górzniensko-Lidzbarki, Wel-ski, Wzgórz Dylewskich i Brodnicki, Rezerваты Piekieleko, Koniuszanka i Źródła Łyny, Łazienki w Lubawie

12. Napoleon

Braniewo (tablica w miejscu dawnego ratusza), Dobre Miasto (wystawa napoleońska w Skansenie Miejskim), Górowo Iławeckie (tablica na plebanii), Lidzbark Warmiński (rekonstrukcja bitwy, figura Napoleona na Bulwarze Nad Łyną), Morąg (wystawa napoleońska w muzeum Herdera, pomnik generała Anreppa w Plebanii Wólce), Pasym (tablica na plebanii, tablice poległych w kościele ewangelicko-augsburskim)

13. Zimowe stoki

Gołdap (Piękna Góra) — Lubawa (Lubstynek) — Nowe Miasto Lubawskie (Kurza Góra) — Wydminy (Okragłe). Ew. Lidzbark Warmiński — Krzyżowa Góra

Nowa promocja szlaków turystycznych sieci Cittaslow

1. **Wzdłuż Łyny** — propozycja komasacji

Trasa rowerowa składająca się z już wyznaczonych czterech odcinków:

- Gościniec Niborski — Nidzica — Bartąg — 45 km (z możliwą odskocznią do Olsztynka),
- Przez Olsztyn — 10 km,
- Łynostrada — Olsztyn — Lidzbark — 60 km,
- Green Velo — Lidzbark Warmiński — Bartoszyce Sępopol — 45 km.

Razem 160 km. Jedynym momentem nieoznakowanym jest 5-kilometrowy odcinek Bartąg — Olsztyn — Brzeziny, gdzie ok. 3 km trzeba przejechać ruchliwymi ulicami miejskimi bez wydzielonej ścieżki rowerowej, a dalej już miejską Łynostradą.

2. **Pętla Warmińska** — propozycja stworzenia systemu

Na terenie środkowej Warmii (okolice Lidzbarka Warmińskiego) i Niziny Staropruskiej istnieje kilka tras rowerowych (Łynostrada, Orneta, Green Velo), lecz nie tworzą one prawie nigdzie zamkniętej pętli. Utrudnia to organizację 1–2-dniowych wycieczek. Projekt polega na:

- połączeniu sąsiednich miast Cittaslow, z wykorzystaniem istniejących szlaków lub propozycją całkiem nowych tras,
- propozycji kilku pętli dotykających siebie i mających przynajmniej jeden wspólny punkt. Temat dotyczy miast: Bartoszyce, Bisztynek, Biskupiec, Dobrze Miasto, Jeziorany, Lidzbark Warmiński, Orneta. Odległości między miastami nie przekraczają 35 km. Czynne stacje kolejowe (transport rowerów) znajdują się w Dobrym Mieście, Barczewie i koło Biskupca (Czerwonka). Możliwe jest rozszerzenie projektu na miasta: Morąg (PKP), Orneta (PKP), Górowo Iławeckie, Sępólno, Reszel, Szczytno (PKP) i Pasy (PKP), a także na inne regiony województwa. Łączna długość wszystkich tras wynosi ok. 360 km, a pomijając odcinki wspólne, ok. 325 km.

Projekt obrazuje Załącznik 5.

3. **Pod Grunwald** — propozycja modyfikacji (szkic — Załącznik 6.)

Pętla Grunwaldzka jest aktualnie szlakiem raczej teoretycznym. Warto zmienić sposoby promocji, wykorzystując:

- rozbudowę Muzeum Grunwaldzkiego,
- specyfikę powiązań poszczególnych miast z Polem Bitwy — Działdowo — Muzeum Państwa Krzyżackiego, Nidzica — Bractwo rycerskie, Nowe Miasto Lubawskie — Bitwa, której nie było,
- trasy przemarszu wojsk polskich i krzyżackich na pole bitwy i po jej zakończeniu i stworzyć sieć połączeń (tras rowerowych, samochodowych czy pieszych) mającą swoje centrum na Polach Grunwaldzkich.

Dziś promocja dotyczy przede wszystkim bitwy, czyli jednego dnia z historii, a należałoby promować pewien okres czasu — od przybycia Krzyżaków przynajmniej po II pokój toruński. Warto by edukować też, skąd i dlaczego armie przywędrowały pod Grunwald (Krzyżacy — Nowe Miasto Lubawskie, Lubawa, Polacy — Lidzbark, Działdowo, Nidzica, Olsztynek).

4. **Warmińskie świątynie** — nowa propozycja (Załącznik 7.)

Warmia często nazywana jest Świętą Warmią. Od 1243 r. panuje tu wiara rzymskokatolicka, co ma odzwierciedlenie w wielu świątyniach. Po 1945 r. pojawiły się jednak cerkwie. Powszechnie Warmia jest znana z obecnego wszędzie gotyku, ale jest też wiele elementów barokowych — od budowli po wystrój wnętrz. Szczególnie jest to widoczne w obszarze północnej i środkowej Warmii — od Braniewa do Świętej Lipki.

Braniewo (bazylika — gotyk, sanktuarium — barok) — Chwałęcín (sanktuarium — barok) — **Orneta** (gotyk z barokiem) — Krosno (sanktuarium — barok) — **Dobre Miasto** (bazylika — gotyk, cerkiew — barok) — Głotowo (sanktuarium — barok) — Międzyzylesie (sanktuarium — barok) — Tłokowo (barok) — **Reszel** (kościół — gotyk, cerkiew — barok) — Święta Lipka (sanktuarium — barok) — **Bisztynek** (sanktuarium — gotyk z barokiem) — Stoczek Klasztorny (bazylika sanktuarium — barok) — **Lidzbark Warmiński** (kolegiata — gotyk, kościół — barok) — Pieniężno (kościół — neogotyk, cerkiew — barok) — Braniewo

Sieciowa promocja turystyczna Cittaslow

Budowa sieci to nie wyznaczenie trasy w terenie lub zebrania szeregu elementów o tych samym charakterze, ale pozyskanie do tego grupy zainteresowanych. Jest potrzebna więc wspólna promocja w trzech zakresach — oznakowania terenowego, publikacji i systemu punktów informacji. A na to składają się:

1. stosowne oznakowanie:
 - terenowe (szlaku, miejsc odpoczynku, obiektów),
 - miast (drogowskazy, loga, tablice informacyjne);
2. praca sieci Informacji Turystycznych:
 - ciągłość promocji z jednoczesną jej aktualizacją,
 - taki sam dostęp do danych w każdym punkcie informacyjnym na szlaku,
 - wzajemna wymiana informacji między miastami,
 - promocja nie tylko własnego obszaru administracyjnego (miasto lub miasto i gmina), ale też działań „sąsiadów”,
 - zbieranie danych statystycznych o odwiedzających szlak turystach,
 - kompleksowość — wraz z ofertą programową oferta uzupełniająca (noclegi, wyżywienie, eventy, transport),
 - aktualność informacji — dotyczy to głównie pór roku oraz działań sezonowych;
3. promocja wydawniczo-medialna:
 - układ na stronie www,
 - media społecznościowe,
 - foldery i mapy;
4. promocja ogólna i promocja ukierunkowywana na konkretną grupę docelową;
5. zachęty promocyjne — gadżety, nagrody, pamiątki, konkursy itp.;
6. dbałość o wizerunek ogólny regionu;
7. prowadzona systematycznie promocja ogólna marki „Cittaslow”.

Grupy zajmujące się promocją

Na efekty promocji wpływ ma wiele jednostek administracyjnych, stowarzyszeń i grup społecznych, w tym:

1. urzędy — zajmują się promocją z mocy prawa, ich siłą są struktury, słabością procedury i administracyjne granice. Wskazane byłoby, aby w działania promocyjne włączały się większe jednostki administracyjne, takie jak powiaty. Rolę koordynatora winien — jak dotychczas — spełniać Urząd Marszałkowski;
2. stowarzyszenia LOT, LGD, fundacje i inne — zajmują się promocją statutowo, lecz czasem wyłącznie ofertą własnych członków — mają duże możliwości pozyskiwania środków pomocowych:
 - Lokalne Organizacje Turystyczne obejmują 9 miast:
 - powiatu nidzickiego — Nidzica,
 - powiatu szczytnieńskiego — Pasym, Szczytno,
 - Krainy Nieodkrytych Tajemnic — Morąg,
 - Ziemi Oleckiej — Olecko,
 - Domu Warmińskiego — Braniewo, Lidzbark Warmiński, Orneta, Reszel;
 - Lokalne Grupy Działania obejmują 24 z 25 miast:
 - Reszel i Sępólno — Barcja,
 - Braniewo — Partnerstwo Północnej Warmii i Wysoczyzny Elbląskiej,
 - Bartoszyce, Bisztynek, Dobre Miasto, Górowo Iławeckie, Jeziorany, Lidzbark Warmiński i Orneta — Warmiński Zakątek,
 - Barczewo, Biskupiec, Olsztynek, Pasym — Południowa Warmia,
 - Lubawa i Nowe Miasto Lubawskie — Ziemia Lubawska,
 - Morąg — Dolina Drwęcy i Pasłęki,
 - Gołdap i Olecko — Lider w EGO,
 - Działdowo, Nidzica i Szczytno — Brama Mazurskiej Krainy,
 - Ryn i Wydminy — Wielkie Jeziora Mazurskie;
- Uwagi:
 - mazurskie gminy Olsztynek i Pasym są członkami LGD Południowa Warmia,
 - do żadnej grupy nie należy Lidzbark,
 - Morąg — nie leżący na żadnym ze szlaków turystycznych — ma zarówno własny LOT jak i LGD,
 - w LGD Warmiński Zakątek Miasta Cittaslow stanowią większość,
 - w LGD Południowa Warmia miasta Cittaslow stanowią 50% członków.
- fundacje działają w Gołdapi i Olecku;
3. punkty informacji turystycznej — dla których promocja to podstawowy cel działania — tu też najczęściej turyści szukają pomocy — jest 16 certyfikowanych i 7 innych — niektóre sezonowo;

4. młodzieżowe rady miasta — 9 miast — mogą mieć nowatorski sposób myślenia, są niezależni;
5. domy kultury — główni organizatorzy imprez, prowadzą galerie, dbają o tradycje rzemieślnicze i kulinarne;
6. uniwersytety trzeciego wieku — 22 miasta — działają z potrzeby serca, mają czas i ochotę.

Podsumowanie

Na terenie województwa od wielu lat promowane są różne szlaki turystyczno-krajoznawcze. Szlaki historyczne z założenia promują obiekty o największym znaczeniu. Szlaki turystyczno-rekreacyjne (zwłaszcza rowerowe) dają szansę małym obiektom, ciekawostkom mijanym na trasie. Sieciowanie miast Cittaslow może polegać na aktywnym włączeniu się w promocję istniejących szlaków, ich modyfikacje i uzupełnianie o nowe treści. Budowa nowych ofert powinna następować tam, gdzie nie wchodzi w kolizję z dotychczasowymi działaniami regionu. Mogą to być nowe szlaki rekreacyjne, a w tym przypadku głównym środkiem transportu staje się rower. Mogą to być też szlaki tematyczne, na których głównym środkiem transportu pozostanie samochód. Należy zachować promocyjny rozsądek tam, gdzie kilka szlaków przebiega tym samym torem.

Przedstawione w materiale nowe propozycje należy wypełnić szczegółową treścią turystyczno-krajoznawczą, uwzględniając uwarunkowania sezonowe i cykliczne wydarzenia kulturalne.

Przedstawione propozycje nie obejmują wszystkich miast w regionie ze względów programowych, jak i odległościowych. Przy dużych odległościach sieciowanie musi mieć solidną podstawę programową. Powodzenie promocji zależy wyłącznie od ludzi.

Załączniki

Załącznik 1.

Miasta Cittaslow na terenie województwa warmińsko-mazurskiego (Rysunek 3. w aneksie).

Załącznik 2.

Tabela 1.

Cittaslow – muzea, galerie, zbiory

Lp.	Miasto	Muzea	Zbiory – galerie
1.	Barczewo	Salon Feliksa Nowowiejskiego	Galeria Sztuki Synagoga
2.	Bartoszyce	–	Izba pamięci ks. Jerzego Popiełuszki
3.	Biskupiec	–	Zbiór aparatów fotograficznych
4.	Bisztynek	–	–
5.	Braniewo	Muzeum Ziemi Braniewskiej	–
6.	Dobre Miasto	Skansen Miejski	Baszta Bociania – Muzeum przy Baszcie zbiory muzealne kolegiaty dobromiejskiej
7.	Działdowo	Muzeum Pogranicza (2 części)	–
8.	Gołdap	Muzeum Ziemi Gołdapskiej	wystawa w wieży ciśnień
9.	Górowo Iławeckie	Muzeum Gazownictwa	Muzeum Miejskie Drejse
10.	Jeziorany	–	Revita Warmia
11.	Lidzbark	Muzeum Pożarnictwa Muzeum Etnograficzne Muzeum Przyrody	–
12.	Lidzbark Warmiński	Muzeum Warmińskie	Regionalna Izba Pamięci
13.	Lubawa	–	Muzeum Ziemi Lubawskiej Muzeum Broni i Militariów
14.	Morąg	Muzeum Herdera	–
15.	Nidzica	Muzeum Ziemi Nidzickiej	–
16.	Nowe Miasto Lubawskie	–	zbiory Ziemi Lubawskiej
17.	Olecko	–	Olecka Izba Historyczna
18.	Olsztyn	Skansen Muzeum Budownictwa Ludowego Muzeum Historii Olsztynka i Stalagu IB	–
19.	Orneta	–	Galeria Dziedzictwa Ornety

Lp.	Miasto	Muzea	Zbiory – galerie
20.	Pasym	–	Galeria Historyczna „Henrykowo”
21.	Reszel	Galeria Zamek	–
22.	Ryn	–	Ryńskie Zbiory Muzealne Galeria z latarnią
23.	Sępól	–	–
24.	Szczytno	Muzeum Mazurskie	–
25.	Wydminy	–	–

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik 3.

Tabela 2.

Gotyckie w miastach Cittaslow

Lp.	Miasto	Zamek	Kościół	Inne
1.	Barczewo	–	św. Anny i Szczepana św. Andrzeja Apostoła	–
2.	Bartoszyce	–	św. Jana Ewangelisty św. Jana Chrzciciela	Brama Lidzbarska
3.	Biskupiec	–	św. Jana Chrzciciela	–
4.	Bisztynek	–	św. Macieja i Przenajdroższej Krwi Pana Jezusa	Brama Lidzbarska
5.	Braniewo	wieża	bazylika św. Katarzyny	wieża młyna, cerkiew św. Trójcy
6.	Dobre Miasto	–	Bazylika Kolegiacka Najświętszego Zbawiciela i Wszystkich Świętych	Baszta Bociania
7.	Działdowo	muzeum – urząd	–	–
8.	Goldap	–	konkatedra Najświętszej Maryi Panny Matki Kościoła	–
9.	Górowo Iławeckie	–	cerkiew Podwyższenia Krzyża Świętego	ratusz
10.	Jeżiorany	piwnice	św. Bartłomieja	mury
11.	Lidzbark	–	–	baszta zamkowa
12.	Lidzbark Warmiński	muzeum – hotel	kolegiata św. Piotra i Pawła	Wysoka Brama
13.	Lubawa	centrum społeczne	św. Anny	–
14.	Morąg	odbudowywany	św. św. Piotra i Pawła	ratusz
15.	Nidzica	muzeum – hotel	św. Wojciecha	klasztorek

Lp.	Miasto	Zamek	Kościół	Inne
16.	Nowe Miasto Lubawskie	–	bazylika św. Tomasza Apostoła	Bramy Brodnicka i Lubawska, mury
17.	Olecko	–	–	–
18.	Olsztynek	zamek — szkoła	–	mury miejskie
19.	Orneta	piwnice	św. Jana Chrzciciela	ratusz
20.	Pasym	–	kościół ewangelicko-augsburski	–
21.	Reszel	muzeum — hotel — restauracja	świętych Apostołów Piotra i Pawła	mosty; Stara Plebania
22.	Ryn	zamek — hotel	–	–
23.	Sępole	–	św. Michała Archanioła	–
24.	Szczytno	odbudowywany	–	–
25.	Wydminy	–	–	–

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3.

Barok w miastach Cittaslow

Lp.	Miasto	Kościół	Okolica	Inne
1.	Barczewo	–	–	–
2.	Bartoszyce	–	–	–
3.	Biskupiec	–	–	–
4.	Bisztynek	–	–	–
5.	Braniewo	św. Krzyża	–	Dom Konwertytów
6.	Dobre Miasto	Cerkiew św. Mikołaja	Głotowo	–
7.	Działdowo	–	–	ratusz
8.	Gołdap	–	–	–
9.	Górowo Iławeckie	–	–	–
10.	Jeziorany	kaplica św. Krzyża	–	–
11.	Lidzbark	św. Wojciecha	–	–
12.	Lidzbark Warmiński	Podwyższenia Krzyża Świętego	Stoczek Klasztorny	dwa skrzydła przedzamcza
13.	Lubawa	św. Barbary	–	–
14.	Morąg	–	–	pałac Dohnów
15.	Nidzica	–	–	–
16.	Nowe Miasto Lubawskie	–	–	–
17.	Olecko	–	–	–

Lp.	Miasto	Kościół	Okolice	Inne
18.	Olsztynek	salon wystawowy	–	Dom Mrongowiusza
19.	Orneta	–	Krosno, Chwałęcín	–
20.	Pasym	–	–	–
21.	Reszel	cerkiew Przemienienia Pańskiego	Święta Lipka	–
22.	Ryn	–	–	–
23.	Sępól	–	–	–
24.	Szczytno	ewangelicko-augsburski	–	–
25.	Wydmíny	Chrystusa Zbawiciela	–	–

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik 4.

Tabela 4.

Zabytki w miastach Cittaslow

Lp.	Miasto	Zamki	Kościóły – cerkwie	Inne
1.	Barczewo	fragmenty muru piwnice	kościół poewangelicki kościół św. Anny kościół św. Andrzeja Apostoła	kolejowa wieża ciśnień mury miejskie ratusz stacja kolejowa synagoga
2.	Bartoszyce	–	kościół św. Jana Ewangelisty i Matki Boskiej Częstochowskiej kościół św. Jana Chrzciciela z XV w. kościół św. Brunona	Brama Lidzbarska budynek dawnego browaru cmentarz wojenny z I wojny światowej dwór w Jarkowie kamienne baby wieża ciśnień
3.	Biskupiec	–	kościół bł. Karoliny Kózkówny kościół św. Jana Chrzciciela	browar cmentarz stara apteka stara kaflarnia wieża ciśnień
4.	Bisztynek	–	kościół św. Macieja i Przenajdroższej Krwi Pana Jezusa kościół św. Michała Archanioła kościół poewangelicki	Brama Lidzbarska

Lp.	Miasto	Zamki	Kościóły — cerkwie	Inne
5.	Braniewo	Wieża Bramna	bazylika św. Katarzyny Aleksandryjskiej budynek zgromadzenia sióstr katarzynek cerkiew Świętej Trójcy kaplica św. Andrzeja na zamku kaplica św. Rocha kolegium jezuitów kościół św. Antoniego kościół św. Krzyża mury obronne Zgromadzenie Zakonne Sióstr św. Katarzyny dom prowincjalny „Regina Coeli”	budynek przy ul. Botanicznej budynek sądu rejonowego budynek urzędu miasta cmentarz przy ul. Olsztyńskiej Dom Konwertytów ratusz spichlerz Mariacki stacja kolejowa stadnina koni wieża Klesza wieża Młyna Kieratowego willa z oficyną przy ul. Kościuszki 109
6.	Dobre Miasto	–	bazylika Najświętszego Zbawiciela i Wszystkich Świętych cerkiew św. Mikołaja kościół poewangelicki	Baszta Bociania wieża ciśnień
7.	Działdowo	muzeum — urząd	kościół Podwyższenia Krzyża Świętego kościół św. Wojciecha	ratusz
8.	Gołdap	–	kościół św. Leona konkatedra Najświętszej Maryi Panny Matki Kościoła	stary cmentarz żydowski wieża ciśnień
9.	Górowo Iławeckie	–	cerkiew Zaśnięcia Najświętszej Maryi Panny cerkiew Podwyższenia Krzyża Świętego kościół Najświętszego Serca Pana Jezusa	cmentarz żydowski kolejowa wieża ciśnień ratusz
10.	Jeziorany	piwnice urzędu	kościół św. Bartłomieja kościół św. Jadwigi Królowej	–
11.	Lidzbark	–	kościół ewangelicko-augsburski Jezusa Żyjącego kościół św. Wojciecha	wieża ciśnień
12.	Lidzbark Warmiński	muzeum	kolegiata św. Piotra i Pawła dawny kościół ewangelicki — cerkiew kościół Podwyższenia Krzyża	mury obronne i układ urbanistyczny oranżeria Krasickiego ratusz wieża ciśnień Wysoka Brama

Lp.	Miasto	Zamki	Kościóły — cerkwie	Inne
13.	Lubawa	mury	kościół Nawiedzenia Najświętszej Maryi Panny i św. Anny kościół św. Barbary Kościół św. Jana Chrzciciela i św. Michała Archanioła	–
14.	Morań	odbudowywany	cerkiew św. Włodzimierza kościół św. św. Piotra i Pawła	cmentarz żydowski pałac ratusz Wieża Czarownic
15.	Nidzica	dom kultury muzeum noclegi	kościół ewangelicko-augsburski św. Krzyża kościół Niepokalanego Poczęcia Najświętszej Maryi Panny i św. Wojciecha	browar zamkowy nowy cmentarz żydowski ratusz stary cmentarz żydowski
16.	Nowe Miasto Lubawskie	–	bazylika św. Tomasza Apostoła klasztór franciszkanów w Łąkach Bratniańskich kościół poewangelicki	baszty i mury obronne
17.	Olecko	neogotycki budynek starostwa	kościół Podwyższenia Krzyża Świętego	Chata Mazurska Hotel Kronprinz
18.	Olsztynek	szkoła	kościół Najświętszego Serca Pana Jezusa kościół poewangelicki	kolejowa wieża ciśnień ratusz wieża ciśnień
19.	Orneta	piwnice szkoły	cerkiew św. Mikołaja kościół św. Jana Chrzciciela	ratusz
20.	Pasym	–	kościół ewangelicko-augsburski kościół Najświętszego Serca Pana Jezusa	mury miejskie nowy cmentarz ewangelicki ratusz stary cmentarz ewangelicki wieża ciśnień
21.	Reszel	muzeum hotel	cerkiew Przemienienia Pańskiego klasztór ss. katarzynek (obecnie ss. misjonarek Świętej Rodziny) kolegium pojezuickie kościół Świętych Apostołów Piotra i Pawła	fragment murów obronnych mosty ratusz spichlerz stara plebania
22.	Ryn	hotel	kaplica ewangelicka	wiatrak typu holenderskiego wieża ciśnień
23.	Sępól	–	kościół św. Michała Archanioła	wieża ciśnień

Lp.	Miasto	Zamki	Kościóły — cerkwie	Inne
24.	Szczytno	Muzeum (rewitalizowane)	kościół ewangelicko-augsburski kościół chrześcijan baptystów kościół św. Stanisława Kostki kościół Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny	Chata Mazurska cmentarz żydowski Dom Polski ratusz
25.	Wydminy	–	kościół Chrystusa Zbawiciela	–

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik 5.

System tras rowerowych Cittaslow

Łączna długość wszystkich tras wynosi ok. 360 km, pomijając odcinki wspólne ok. 325 km.

I. Pętla Warmińska

Połączenie miast Cittaslow leżących między DK 16, 51 i 57

Barczewo — Biskupiec — Dobre Miasto — Lidzbark Warmiński — Bisztynek — Bartoszyce + Jeziorany

Wskazany jest system pajęczynowy z centralnym punktem w Jezioranach, do których prowadzą połączenia z każdego z wymienionych miast.

1. **Jeziorany — Barczewo:** alternatywna trasa, zamiast korzystania z szosy 545, prowadzi przez Krokowo, Lamkowo, Lamkówko ok. 25 km. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Krokowo — zakłady mięsne Potorscy,
- Lamkowo — kościół św. Mikołaja, pomnik I wojny światowej, tablica pamiątkowa Franciszka Szczepańskiego,
- Lamkówko — Obserwatorium Satelitarne UWM.

2. **Jeziorany — Biskupiec:** trasa poprowadzona drogami lokalnymi przez Miejską Wieś, Zerbuń, Droszewo, Najdymowo, Rukławki ok. 25 km. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Miejska Wieś — zachowany układ owalnicowy wsi,
- Zerbuń — cmentarze z I wojny światowej w tym Cmentarz Leśny z Bitwy pod Tannenbergiem, kryjący zwłoki 345 żołnierzy rosyjskich i niemieckich, we wsi przy kaplicy tablica poległych w I wojnie światowej parafian. Na dalszej trasie niewielkie jezioro Zerbuń;
- Droszewo — trójprzęsłowy most kolejowy z nietypowym układem, pod środkowym torowisko po zlikwidowanej linii Czerwonka — Królewiec, pod lewym droga bita, pod prawym struga Czerwonka. Tu na fragmencie trasy wykorzystanie do jazdy

rowerem nasypu kolejowego Najdymowo i Rukławki — jezioro Dadaj, możliwość odpoczynku.

3. **Jeziorany — Bisztynek:** trasa poprowadzona drogami lokalnymi przez Tłokowo, Franknowo, Prosiły, Kokoszewo ok. 20 km. Nawierzchnia asfaltowa.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Tłokowo — sanktuarium św. Rocha, jezioro Pierścień,
- Franknowo — barokowy kościół św. Stanisława, niestety zaginiona urna z sercem biskupa Grabowskiego,
- Prosiły — izba pamięci Józefa Englinga.

4. **Jeziorany — Bartoszyce:** trasa poprowadzona drogami lokalnymi przez Wólkę Szlachęcką, Kobielię, Stoczek, Stoczek Klasztorny, Kiersnowo, Krekole, Krawczyki, Osiekę. Odcinek wspólny z 3. do Franknowa. Długość ok 35 km. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Stoczek — kaplica rzymskokatolicka,
- Stoczek Klasztorny — Sanktuarium Matki Boskiej Królowej Pokoju, wystawa w klasztorze poświęcona internowaniu prymasa Wyszyńskiego 1953–1954,
- Krekole — kościół św. Krzyża, za wsią granica Warmii, niestety nieoznakowana,
- Krawczyki — pałac Doenhoffów, spalony w II wojnie światowej, po odbudowie pozbawiony dekoracji, obecnie szkoła,
- Osieka — italianizujący pałac z 1861 r., obecnie hotel, przy nim mała kolekcja maszyn rolniczych.

5. **Jeziorany — Lidzbark Warmiński:** trasa poprowadzona drogami lokalnymi przez Lekity, Kalis, Ustnik, Modliny, Żegoty, Klutajny, Medyny ok. 25 km. Nawierzchnia głównie asfaltowa, na niewielkim początkowym odcinku szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Lekity — Święta Góra, dawne miejsce kultowe Prusów,
- Kalis — dwa dwory z początku XX w.,
- Ustnik — rezerwat przyrody Ustnik,
- Modliny — wyrobisko czynnej żwirowni Kamień Warmiński,
- Żegoty — owalnicowy układ wsi, kościół św. Jana z asymetrycznie zamontowanym zegarem, przy kościele grób ks. Paula Schwartza, jednego z męczenników II wojny światowej, których trwa proces beatyfikacyjny.

6. **Jeziorany — Dobrze Miasto:** alternatywna trasa zamiast korzystania z szosy 593, prowadzi przez Krokowo, Derc, Frączki, Jesionowo, Podleśną. Odcinek wspólny z 1. do Krokowa. Długość ok. 30 km. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Frączki — pomnik I wojny światowej przekształcony na upamiętnienie 650-lecia lokacji wsi,

- Jesionowo — gotycki kościół św. Marcina, wykonany z kamienia polnego z szafkowym zegarem z Londynu.
Warto zaplanować okólne połączenia miast sąsiednich, tak aby utworzyła się pajęczyna rowerowa.
- 7. **Barczewo — Biskupiec**: alternatywna trasa do DK 16, przekraczająca ją kilkakrotnie bezkolizyjnymi przejazdami, prowadzi przez Zalesie, Czerwony Bór, Koronowo, Ramsowo, Kojtryny, Nasy, Rukławki. Odcinek wspólny z 2. od Rukławek. Długość ok. 30 km. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter, bruk.
Ciekawe obiekty krajoznawcze:
 - Zalesie — jezioro Orzyc,
 - Ramsowo — barokowy kościół św. Andrzeja, pomnik I wojny światowej, odrestaurowany pomnik plebiscytowy 1920 r. mauzoleum rodziny Barn, właścicieli Niedźwiedzia,
 - Kromerowo — najstarszy ekodukt — „most leśny” w województwie z 2010 r.,
 - Nasy — spichlerz nad jeziorem Dadaj.
- 8. **Biskupiec — Bisztynek**: alternatywna trasa do DK 57, prowadzi przez Węgój, Dębowo, Bęsię, Górowo, Kolno, Ryn Reszelski, Unikowo ok. 35 km. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter, płyty.
Ciekawe obiekty krajoznawcze:
 - Węgój — Warmińskie Straszdyła,
 - Dębowo — rezerwat przyrody Dębowo, Jezioro Stryjewskie,
 - Bęsia — Jezioro Bęskie, ruiny wiatraka, XIX-wieczny pałac,
 - Górowo — zespół dworca kolejowego z kwadratową wieżą ciśnień,
 - Kolno — kościół Trzech Króli na planie krzyża greckiego,
 - Unikowo — gotycki kościół św. Jana, w obejściu lapidarium z niemieckimi nagrobkami.
- 9. **Bisztynek — Bartoszyce**: alternatywna trasa do DK 57, prowadzi przez Wozławki, Króle, Gromki, Galiny, Krawczyki, Osiekę. Odcinek wspólny z 4. od Krawczyk. Długość ok. 35 km. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.
Ciekawe obiekty krajoznawcze:
 - Wozławki — kościół św. Antoniego z kaplicą św. Brunona z Kwerfurtu, fundacja kanonika Eulenburga, za wsią granica Warmii, niestety nieoznakowana,
 - Galiny — pałac i folwark rodu zu Eulenburg, kościół patronacki Eulenburgów, Leśna Ścieżka Edukacyjna, MOR Green Velo.
- 10. **Bartoszyce — Lidzbark Warmiński** — tu wykorzystanie Green Velo na odcinku od Krawczyk i dojazd przez Osiekę — odcinek wspólny 4. aż do Stoczka Klasztornego (ok. 30 km). Możliwe jest też wykorzystanie całości Green Velo, wtedy odległość wzrasta do 40 km.
- 11. **Lidzbark Warmiński — Dobre Miasto** — tu wykorzystanie Łynostrady na odcinku 25 km.
- 12. **Lidzbark Warmiński — Bisztynek**: do Osieki odcinek wspólny z 10., a dalej odcinek wspólny z 9.

13. **Dobre Miasto — Barczewo:** na odcinku do Klódki z wykorzystaniem Łynostrady. Dalej trasa wiedzie przez Kabikiejmy Dolne, Dąbrówkę Wielką, Barczewko, Biedowo ok. 35 km. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Dąbrówka Wielka — owalnicowy układ przestrzenny wsi,
- Barczewko — grodzisko średniowieczne Alt Wartenburg, pierwsza domniemana lokacja Barczewa, kościół św. Wawrzyńca, przykład przebudowanego w XIX w. kościoła gotyckiego z barokowym wyposażeniem.

II. Skomunikowanie z Green Velo

1. **Górowo Iławeckie — Bartoszyce:** Obydwa miasta leżą na szlaku Green Velo, jednak ich połączenie wiedzie okrężnie przez Lidzbark Warmiński. Najciekawszą propozycją przejazdu jest trasa:

Górowo Iławeckie — Piasty Wielkie — Wiewiórki — Deksyty — Szczeciny — Wargielity — Wojciechy — Tolko — Ardapy — Spytajny — Bartoszyce (ok. 30 km). Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Wojciechy — XV-wieczny kościół św. Andrzeja Boboli,
- Tolko — pałac von Tettauów,
- Ardapy — grodzisko cyplowe plemienia Bartów.

Niewielką uciążliwością może być pierwszy ok. 5 km odcinek wyjazdowy z Górowa Iławeckiego poprowadzony DW 512 — brak innej możliwości ze względu na brak dróg bocznych (pola uprawne).

2. **Reszel — Bartoszyce** lub **Lidzbark Warmiński:** Połączenie z Green Velo — punkt stykowy między Gromkami a Galinami. Najciekawszą propozycją przejazdu jest trasa:

Reszel — Czarnowiec — Troksy — Sątopy Samulewo — Wojkowo — Grzęda — Paluzy — Króle — Gromki — Galiny (ok. 30 km). Nawierzchnia asfaltowa, niewielkie odcinki brukowe.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Sątopy Samulewo — kościół św. Jodoka z tablicą poległych w I wojnie światowej, umieszczonej na ścianie zewnętrznej prezbiterium, kamień upamiętniający zastrzelonych przez Rosjan w 1914 r. mieszkańców wsi, zespół dworca kolejowego, rezerwat przyrody Polder Sątopy-Samulewo,
- Grzęda — kościół św. Mikołaja,
- Paluzy — gotycki kościół Narodzenia Najświętszej Marii Panny.

Niewielką uciążliwością może być pierwszy 10 km odcinek z Reszla do Sątóp poprowadzony DW 594 o nieco większym natężeniu ruchu, odcinek też wyróżnia się znacznym pofałdowaniem terenu, liczne uciążliwe podjazdy. Stacja kolejowa w Sątopach Samulewie umożliwia dotarcie koleją do tej trasy.

3. **Reszel — Sępól:** Połączenie z Green Velo — punkt stykowy w Glitajnach. Najciekawszą propozycją przejazdu jest trasa:

Reszel — Worpławki — Babieniec — Kraskowo — Olsztyńska — Korsze — Kałmy — Glitajny (ok. 20 km). Cała trasa ok. 35 km. Nawierzchnia mieszana przede wszystkim szuter, mniejsze odcinki asfaltowe.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Worpławki — Dwór Barocco,
- Kraskowo — kościół Matki Boskiej Częstochowskiej,
- Olsztyńska — XIX-wieczny dwór,
- Korsze — pomnikowa lokomotywa, zespół dwóch wież ciśniennych, cerkiew prawosławna śś. Piotra i Pawła w dawnym kościele ewangelickim.

Stacja kolejowa w Korszach (zatrzymują się tu pociągi dalekobieżne PKP IC) umożliwia dotarcie do tej trasy.

4. **Bartoszyce — Sępól:**

Trasa Green Velo (18 km).

III. Pętka Dobre Miasto — Orneta — Morąg — Dobre Miasto

1. **Dobre Miasto — Orneta:**

Dobre Miasto — Kunik — Smolajny — Różyn — Wolnica — ścieżka rowerowa Orneta — Lidzbark Warmiński — Orneta (ok. 30 km). Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter, bruk.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Smolajny — letnia rezydencja biskupów warmińskich, park przypałacowy z zabytkowym drzewostanem,
- Wolnica — kaplica św. Michała Archanioła, jedna z 96, jakie znajdują się na historycznej Warmii; niestety jest nieupamiętniony pobyt Napoleona w 1807 r.; przez Wolnicę prowadził ważny główny trakt komunikacyjny, łączący Lidzbark Warmiński z Fromborkiem; w Wolnicy wjazd na ścieżkę rowerową prowadzącą dawnym torowiskiem.

Uwagi:

- wykorzystanie na odcinku 11 km ścieżki rowerowej na dawnym torowisku,
- możliwość wydłużenia trasy o 5 km i włączenie Krosna z sanktuarium maryjnym,
- na odcinku Dobre Miasto — Smolajny wykorzystanie Łynostrady.

2. **Orneta — Morąg:**

Orneta — Karkajmy — Bogatyńskie — Podągi — Biernatki — Miłakowo — Książnik — Naryjski Młyn — Niebrzydowo Wielkie — Gulbity — Kruszewnia — Morąg (ok. 40 km). Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Karkajmy — zrujnowany dwór z XVIII w., niegdyś własność warmińskiej rodziny Schau;
- Bogatyńskie — XVIII-wieczny zespół parkowo-pałacowy;
- Podągi — granica Warmii na Pasłęce, rezerwat Ostoja Bobrów na Rzece Pasłęce, dwór własność Stefana Hippra, gospodarstwo firmowe Hipp;

- Miłakowo — gotycki kościół św. Elżbiety, kościół o.o. franciszkanów, zabytkowy młyn nad Miłakówką, pozostałości zamku krzyżackiego i kamiennych obwarowań miasta; po wyjeździe w stronę Morąga, możliwość zjechania na odpoczynek na jezioro Mildzie;
- Książnik — jezioro Wuksniki, najgłębsze jezioro w województwie warmińsko-mazurskim: 67 m głębokości, obszar Natura 2000, wzniesienie Diabla Góra 183 m n.p.m.;
- Niebrzydowo Wielkie — jazda fragmentem dawnej linii kolejowej z Ornety do Morąga;
- Gulbity — jezioro Narie, za wsią ponownie wjazd na dawne torowisko;
- Kruszewnia — most nad dawną linią kolejową, jezioro Skiertąg.

Uwagi:

- trasa bardzo urozmaicona, przebiegająca przez Warmię i Powiśle,
- znaczne pofałdowanie terenu,
- liczne możliwości odpoczynku nad jeziorami.

3. **Morąg — Dobre Miasto:**

Morąg — Dury — Piłąg — Kretowiny — Wilnowo — Boguchwały — Brzydowo — Kalisty — Świątki — Jankowo — Kwiecewo — Głotowo — Dobre Miasto (ok. 40 km). Nawierzchnia głównie asfaltowa.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Kretowiny, Wilnowo — jezioro Narie;
- Boguchwały — barokowy kościół św. Barbary, plebania, w której przenocował Napoleon, niestety znów brak upamiętnienia, choćby tabliczką;
- Kalisty — granica Warmii na rzece Pasłęce, XVIII-wieczny dwór von Groebenów, zachowane pochówki dawnych właścicieli na starym cmentarzu;
- Kwiecewo — barokowy kościół św. Jakuba, rezerwat przyrody Kwiecewo, ochrona ptaków;
- Głotowo — Sanktuarium Najświętszego Sakramentu w barokowym kościele Zbawiciela, Kalwaria Warmińska zaprojektowana przez Johanna Mertena jako kopia Drogi Krzyżowej Chrystusa w Jerozolimie, grób Mertena na głotowskim cmentarzu.

Uwagi:

- brak alternatywnych przekroczeń Pasłęki determinuje wykorzystanie ruchliwej przeprawy mostowej w Kalistach,
- brak łączących się ze sobą lokalnych dróg skutkuje koniecznością jazdy DW 530 na dystansie 18 km o znacznym natężeniu ruchu ciężkiego sprzętu drogowego,
- możliwość zjazdu z Kretowin do linii kolejowej Olsztyn — Elbląg, stacja Żabi Róg.

IV. **Pętka Lidzbark Warmiński — Orneta — Górowo Iławeckie — Lidzbark Warmiński**

1. **Lidzbark Warmiński — Orneta:**

Trasa ścieżką rowerową, wytyczoną śladem dawnej linii kolejowej, długość 33 km.

2. **Orneta — Górowo Iławeckie:**

Orneta — Krosno — Bludyny — Kaszuny — Miejska Wola — Babiak — Drwęca — Dwórzno — Górowo Iławeckie (ok. 40 km). Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Krosno — barokowe sanktuarium maryjne,
- Kaszuny — ścieżka Fortyfikacji Trójkąta Lidzbarskiego,
- Babiak — gotycki kościół św. Augustyna, zachowany owalnicowy układ wsi,
- Stabunty — przemarsz Napoleona, brak upamiętnienia, za wsią granica Warmii, niestety nieoznakowana,
- Dwórzno — miejsce potyczki napoleońskiej z 1807 r. także nieupamiętnione w przestrzeni wsi.

Uwagi:

- trasa atrakcyjna sakralnie (Krosno) oraz militarnie; po dojechaniu do ścieżki Fortyfikacji Trójkąta Lidzbarskiego można poświęcić kilkadziesiąt minut i zwiedzić przygotowane umocnienia ziemne z czasów międzywojennych; ścieżka nadaje się do przejazdu rowerem;
- niewykorzystana możliwość promocji marszruty Napoleona i jego wojsk w okolicach Górowa Iławeckiego;
- ostatnie 5 km przed Górowem Iławeckim przejazd znakowanym szlakiem Green Velo.

3. **Górowo Iławeckie — Lidzbark Warmiński:** Trasa Green Velo, długość 24 km.

V. **Pętka Bisztynek — Reszel — Biskupiec — Bisztynek**

1. **Bisztynek — Reszel:**

Bisztynek — Łędlawki — Nowa Wieś Reszelska — Sątopy Samulewo — Troksy — Czarnowiec — Reszel (ok. 20 km). Nawierzchnia asfaltowa.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Łędlawki — kamień Grenze von Linglack, kaplica św. Piotra i Pawła, jedna z 96, jakie znajdują się na historycznej Warmii,
- Nowa Wieś Reszelska — kaplica MB Częstochowskiej, jedna z 96, jakie znajdują się na historycznej Warmii.

Uwagi:

- od Sątop trasa identyczna z proponowaną w punkcie Reszel — Bartoszyce lub Lidzbark Warmiński.

2. **Reszel — Biskupiec:**

Reszel — Robawy — Łężany — Burszewo — Warpuny — Zyndaki — Surmówka — Standlewo — Lipowo — Adamowo — Biskupiec (ok. 40 km). Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Robawy — barokowa kaplica św. Anny, jedna z 96, jakie znajdują się na historycznej Warmii; we wnętrzu wyposażenie pochodzące z warsztatu Chrystiana Bernarda Schmidta, na ścianie kaplicy zawieszona tablica upamiętniająca poległych w I wojnie światowej;

- Łężany — pałac von Fischerów wraz z zespołem folwarku i założeniem parkowym. Jezioro Legińskie i Jezioro Widryńskie z ogólnodostępną plażą; 1 km za Łężanami granica Mazur (nieoznakowana);
 - Burszewo — źródło rzeki Krutyni, wypływ cieku Warpunka;
 - Zyndaki — jeziora Warpuńskie i Zyndackie, początek kajakowego szlaku Krutyni;
 - Surmówka — za wsią granica Warmii;
 - Standlewo — krzyż graniczny Warmii i Mazur przy drodze do Choszczewa, tablica pamiątkowa szkoły polskiej w Niemczech, jedynej w okresie międzywojennym polskiej szkoły w powiecie biskupieckim, jezioro Jełmuń, posiadłość piłkarza Roberta Lewandowskiego,
 - Parleza Wielka — zachowany nieprzekształcony układ przestrzenno-krajobrazowy wsi, dwór z XIX w., po dojeździe do drogi technicznej obok DK 16 tablica Granica Warmii.
- Uwagi:
- możliwość wydłużenia trasy o dodatkowe 5 km z odwiedzeniem sanktuarium w Świętej Lipce,
 - trasa atrakcyjna krajoznawczo, historycznie — przekraczanie granicy Warmii i Mazur.

3. **Biskupiec — Bisztynek:**

Trasa opisana przy Pętli Warmińskiej.

VI. **Pętla Pogranicza Biskupiec — Szczytno — Pasym — Barczewo**

1. **Biskupiec — Szczytno:**

Trasa poprowadzona będzie nasypem linii kolejowej Biskupiec — Szczytno. Przebiegająca tędy linia kolejowa miała 45 km długości.

2. **Szczytno — Pasym:**

Pasym — Dybowo — Leleszki — Grom — Sołtysek — Jurgi — Sawica — Janowo — Sędańsk — Szczytno (ok. 30 km). Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter, bruk.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Leleszki — Jezioro Leleskie, liczne miejsca noclegowe,
- Grom — kościół Matki Boskiej Królowej Polski, wzniesiony w latach 1979–1980, jeden z pierwszych powojennych kościołów zbudowanych na terenie diecezji warmińskiej,
- Rezerwat Przyrody Sołtysek — florystyczny rezerwat torfowiskowy,
- Sędańsk — Jezioro Sędańskie, koniec szlaku kajakowego Saska, początek szlaku kajakowego Sawicy.

Uwagi:

- w Gromie stacja PKP umożliwiająca dojazd, możliwość połowicznego przejazdu trasy z założeniem powrotu koleją do Szczytna lub Pasymia,
- ze względu na liczne jeziora i połacie leśne brak jest wielu połączeń dróg lokalnych, stąd konieczność pokonywania niewielkich odcinków DK 53 (0,6 km) i DK 58 (1,4 km).

3. **Pasym — Barczewo:**

Pasym — Rudziska Pasymskie — Purda — Pajtuny — Patryki — Skajboty — Mokiny — Sapuny — Barczewo (ok. 30 km). Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter, bruk.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Rudziska Pasymskie — zrujnowany budynek Mazurskiego Uniwersytetu Ludowego prowadzonego przez Karola Małłką w latach 1945–1950 i 1967–1970, jezioro Kalwa; dojeżdżając do jeziora Serwent mijamy granicę Warmii;
- Purda — gotycki kościół św. Michała Archaniola z „ołtarzem myśliwskim”;
- Pajtuny — po zjeździe 1 km z głównej trasy możliwość dotarcia do XVIII-wiecznego młyna wodnego i XVII-wiecznej figury Salvatora Mundi na granitowym słupie z 1791 r.;
- Skajboty — tablica lokacji Mikołaja Kopernika dokonanej w 1517 r., budynki polskiej szkoły i polskiego przedszkola w okresie międzywojennym;
- Mokiny — kaplica bł. Reginy Protmann, jedna z 96, jakie znajdują się na historycznej Warmii, z tablicami z nazwiskami poległych w I wojnie światowej.

Uwagi:

- od Skajbot do Barczewa możliwość skierowania trasy nad Jezioro Bogdańskie i użytek ekologiczny Bogdany, liczna populacja żurawi, duża szansa na ich zobaczenie. Użytek jest też miejscem odpoczynku migrujących gatunków ptaków.

4. **Barczewo — Biskupiec:**

Trasa opisana przy punkcie Pętla Warmińska.

W tym układzie możliwe jest wytyczenie połączeń krzyżowych Barczewo — Szczytno i Biskupiec — Pasym.

5. **Barczewo — Szczytno:**

Barczewo — Rejczuchy — Kierzliny — Tumiany — Kierzbuń — Bartoły Wielkie — Leszno — Rummy — Łupowo — Dźwierzuty (ok. 30 km), od Dźwierzut do Szczytna jazda ścieżką rowerową na nasypie kolejowym. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Tumiany — jeziora Pisz i Tumiańskie, koniec szlaku kajakowego rzeki Dadaj, początek szlaku kajakowego rzeki Pisy, zabytkowy folwark;
- Kierzbuń — stadnina koni;
- Bartoły Wielkie — kościół św. Jakuba, gospodarstwo rybackie, Buddyjski Ośrodek Odosobnienia Lini Karma Kagyu;
- Leszno — za wsią granica Mazur;
- Rummy — przykład ulicówki, charakterystycznej dla Mazur.

6. **Pasym — Biskupiec:**

Pasym — Elganowo — Grzegorzółki — Łysa Góra — Budy — Dźwierzuty (ok. 20 km). Od Dźwierzut do Biskupca jazda ścieżką rowerową na nasypie kolejowym. Nawierzchnia mieszana: asfalt, szuter.

Ciekawe obiekty krajoznawcze:

- Elganowo — barokowy dwór,
- Łysa Góra — jezioro Sasek Wielki,
- Budy — eklektyczny dwór z XIX w.

Uwagi:

- możliwe jest zaplanowanie powyższych dwóch tras bez udziału ścieżki rowerowej Biskupiec — Szczytno.

Pętla Warmińska (odcinki do 35 km) i Pętla Warmińska Bis (odcinki do 45 km) zostały przedstawione na Rysunku 4. (w aneksie).

VII. Inne możliwości sieciowania tras rowerowych Cittaslow

Propozycje połączeń miast Cittaslow w formie pętli, tytuły pętli orientacyjne, robocze do dyskusji.

1. Pętla Puszczańska

Pasym — Szczytno — Nidzica — Olsztynek — Pasym

- pętla przebiegająca przez tereny Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej,
- połączenia „skośne” Olsztynek — Szczytno i Nidzica — Pasym,
- sąsiedztwo z Gościńcem Niborskim i szlakiem kajakowym rzeki Łyny,
- zasadniczo pętla mazurska z minimalnym udziałem Warmii na odcinku Olsztynek — Pasym,
- połączenia kolejowe w Pasymiu, Szczytnie, Nidzicy i Olsztyнку, a także w Gromie, Dobrzyniu, Bujakach i Waplewie.

2. Wielka Pętla Mazurska

Olsztynek — Nidzica — Działdowo — Lidzbark — Lubawa — Olsztynek

- pętla łącząca się ze szlakami grunwaldzkimi, okalająca Pola Grunwaldzkie,
- połączenia „skośne” Lubawa — Działdowo, Działdowo — Olsztynek, Nidzica — Lidzbark, Nidzica — Lubawa,
- trasy w granicach 40–50 km, dla nieco bardziej wprawionych rowerzystów krajoznawców,
- znaczne różnice wysokościowe przy trasach „skośnych” — Wzgórza Dylewskie,
- połączenia kolejowe w Olsztyнку, Nidzicy, Działdowie, a także w Waplewie, Bujakach, Dobrzyniu, Kozłowie, Zakrzów-Sarnowie, Burkacie i Montowie,
- zasadniczo pętla mazurska z udziałem Lubawy z Ziemi Chełmińskiej.

3. Pętka Klucza Lubawskiego

Lubawa — Nowe Miasto Lubawskie — Lidzbark — Lubawa

- pętla dotycząca wyłącznie Ziemi Chełmińskiej, nazwa nawiązuje do średniowiecznego określenia dóbr biskupów chełmińskich w okolicach Lubawy,
- po włączeniu do sieci Cittaslow Kurzętnika wprowadzenie zapisu Nowe Miasto Lubawskie/Kurzętnik, ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo obu miejscowości,

- sąsiedztwo tematyczne z marszem na Grunwald wojsk obu armii, połączenie ze szlakami grunwaldzkimi,
- niestety brak bezpośredniego dojazdu kolejowego.

4. **Pętka Północna**

Orneta — Górowo Iławeckie — Braniewo — Orneta

- pętka na terenie północnej Warmii oraz Natangii w dawnych Prusach Dolnych,
- minusem dość znaczna odległość z Braniewa do obu sąsiednich miast — w granicach 50 km,
- połączenia ze Szlakiem Kopernikowskim i Green Velo oraz Pętlą Żuławską,
- połączenia kolejowe w Ornece i Braniewie,
- docelowo po włączeniu Pieniężna możliwość zbudowania pajęczyny.

5. **Pętla Dzikich Mazur**

Wydminy — Gołdap — Olecko — Wydminy

- pętla na wschodniej części Mazur, zwanych potocznie Mazurami Garbatymi,
- dość znaczne odległości, ale w granicach 50 km, poza odcinkiem Wydminy — Gołdap, leciutęko przekraczającym tę wartość,
- w całości trasa mazurska, po przygotowaniu znakomita alternatywa do tras rowerowych Wielkich Jezior Mazurskich,
- połączenie z Green Velo,
- połączenie kolejowe jedynie w Wydminach.

6. **Korytarz rowerowy Cittaslow**

Reszel — Ryn — Wydminy

- korytarz likwidujący wykluczenie Rynu i łączący Pętlę Warmińską z Pętlą Dzikich Mazur,
- naturalne połączenie tras rowerowych dla planujących dłuższe wielodniowe wyprawy. Sieć trójkątów rowerowych Cittaslow (Rysunek 5. w aneksie).

Załącznik 6.

Grunwald

Pozostawiając oznakowanie drogowe „Wokół Grunwaldu” należy zmienić podejście do promocji — z 1-dniowego wydarzenia, jakim była bitwa, na promocję pewnego okresu czasu.

„Wokół Grunwaldu” i „Pod Grunwald” przedstawiono na Rysunku 6. w aneksie, gdzie:

- kolor niebieski — trasa wojsk krzyżackich z Kurzętnika pod Grunwald,
- kolor czerwony — trasa wojsk polskich i litewskich z Kurzętnika pod Grunwald,
- kolor zielony — trasa wojsk polskich po bitwie w kierunku Malborka.

Załącznik 7.

Szlakiem Warmińskich Świątyń

Trasa uwzględnia sanktuaria — według projektu „Święta Warmia” — zlokalizowane w miastach Cittaslow lub ich okolicy (Rysunek 7. w aneksie). Wykaz ułożony w porządku alfabetycznym miast, a uzupełniony świątyniami niemającymi statusu sanktuarium (Tabela 5.).

Tabela 5.

Warmińskie Świątynie

Miasto	Sanktuaria	Inne świątynie
Biszynek	Przenajdroższej Krwi Pana Jezusa	–
Braniewo	Bazylika Matki Boskiej Fatimskiej przy parafii Św. Katarzyny Krzyża Świętego	Bazylika Archikatedralna Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny i św. Andrzeja we Fromborku cerkiew św. Trójcy
Dobre Miasto	Bazylika Kolegiacka Najświętszego Zbawiciela i Wszystkich Świętych Najświętszego Sakramentu i Męki Pańskiej w Głotowie Męki Pańskiej w Międzyzlesiu	cerkiew św. Mikołaja
Jeżiorany	św. Rocha w Tłokowie	kościół św. Bartłomieja
Lidzbark Warmiński	Bazylika Matki Boskiej Królowej Polski w Stoczku Klasztornym	kolegiata św. Piotra i Pawła cerkiew Św. Apostołów Piotra i Pawła
Orneta	Męki Pańskiej w Chwałęcinie Maryjne Nawiedzenia Najświętszej Maryi Panny i Św. Józefa w Krośnie	kościół Św. Jana Chrzciciela cerkiew Św. Mikołaja
Reszel	Bazylika Nawiedzenia Najświętszej Maryi Panny w Świętej Lipce	kościół Św. Apostołów Piotra i Pawła cerkiew Przemienienia Pańskiego

Zródło: opracowanie własne.

Rozdział VII

Marketingowe wspomaganie rozwoju miast należących do sieci Cittaslow

dr Agnieszka Stanowicka¹

Wstęp

Współcześnie miasta borykają się z licznymi problemami rozwojowymi stąd władze miast poszukują pomysłów na ich rozwiązanie. Jednym ze sposobów wspomagania rozwoju miasta, dostrzeżonym w ostatnich latach, jest nawiązywanie współpracy między nimi, by wspólnie podejmować niektóre inicjatywy (osiągając korzyści skali), dzielić się doświadczeniami czy nawet pomagać sobie wzajemnie w rozwiązywaniu pojawiających się problemów i podejmowaniu wyzwań rozwojowych. Coraz częściej w działaniu podmiotów na rynkach (nie tylko miast) wskazuje się na korzyści wynikające z tzw. kooperacji, która zakłada, że obok stosunków konkurencyjnych podmioty mogą jednocześnie współpracować ze sobą (Goczół, 2015). Tak jak wszystkie miasta, zarówno te duże jak i te małe, borykają się z różnego rodzaju problemami rozwojowymi, tak szczególnie dotyczy to małych miast. Te w ostatnich latach doświadczają przede wszystkim kryzysu związanego z odpływem ludności do dużych miast, w konsekwencji także odpływem siły roboczej i kapitału. Do największych barier rozwoju małych miast należą: konkurencja ze strony dużych miast i metropolii, niekorzystne położenie fizyczno-geograficzne, wyludnianie obszaru, zła kondycja finansowa gmin, nieodpowiednie zarządzanie miastem (Szarek-Iwaniuk, 2019, s. 15). To powiększa lukę rozwojową między dużymi i małymi miastami. Idea współpracy w ramach sieci Cittaslow i wspólne poszukiwanie możliwości rozwojowych małych miast wydaje się w kontekście takich problemów zasadnym rozwiązaniem. Celem małych miast zrzeszonych w Cittaslow

¹ Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Ekonomicznych, agnieszka.stanowicka@uwm.edu.pl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0004-8288>.

jest szeroko rozumiana poprawa jakości życia mieszkańców, rozwój gospodarczy, dbałość o środowisko i dziedzictwo kulturowe, promocja produktów regionalnych, rzemiosła oraz tradycji i zwyczajów. Działania podejmowane w miastach Cittaslow są realizowane zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz z poszanowaniem środowiska naturalnego, istotną rolę odgrywają też działania prospołeczne i proekologiczne. Powolne tempo życia, jakim kierują się miasta spod znaku ślimaka, nie stoi w opozycji do wdrażania postępu technologicznego. Miasta Cittaslow swój rozwój opierają zarówno na nowych technologiach jak i nowoczesnych formach zarządzania. Jedną z nich jest marketingowa koncepcja zarządzania miastem, na którą autorka chce zwrócić uwagę w tym rozdziale. Celem poniższego opracowania jest zatem ocena możliwości marketingowego wspomaganie rozwoju małego miasta na przykładzie miast Cittaslow oraz zidentyfikowanie wykorzystywanych przez nie w tym celu instrumentów marketingu mix.

Marketing miasta w ujęciu teoretycznym

Marketing jest to, najogólniej rzecz ujmując, koncepcja rynkowego działania danego podmiotu przez pryzmat potrzeb jego odbiorców (w przypadku miasta — mieszkańców). Marketing definiuje się jako proces zarządzania, który ekonomicznie i społecznie rozpoznaje, przewiduje i zaspokaja potrzeby nabywców, jednocześnie opierając się na racjonalnym wykorzystaniu całokształtu posiadanych zasobów (Grzegorzczak i Kochaniec, 2011, s. 19). W przypadku miasta marketing jest rynkowo zorientowaną koncepcją zarządzania nim przez władzę lokalną i jej partnerów w celu zaspokojenia obecnych i przyszłych potrzeb użytkowników wewnętrznych i zewnętrznych (Markowski, 2006, s. 108). Jest zestawem analiz, strategii, działań i systemów kontroli, zaprojektowanych i wdrożonych przez miejski organ zarządzający, aby z jednej strony lepiej spełnić oczekiwania mieszkańców, a z drugiej strony, aby poprawić jakość i konkurencyjność miasta w jego otoczeniu (Haasib i Ibtissem, 2015, s. 63). Działalność marketingowa miasta może być zorientowana bardziej na odbiorców oferty miejskiej (np. mieszkańców) lub w większym stopniu na konkurencję (Yezhova, 2020, s. 128). Oba podejścia wzajemnie się nie wykluczają — mimo skupienia się na nabywcy, konieczne jest ciągle obserwowanie i reagowanie na zachowania miast konkurencyjnych. Jednocześnie ważne jest też nastawienie się na długookresowość podejmowanych inicjatyw. Marketing terytorialny jest zbiorem środków i narzędzi oddziaływania, wykorzystywanych przez podmioty samorządowe współpracujące w dążeniu do osiągnięcia celów rynkowych (podejście instrumentalne) oraz sposobem myślenia o strategiach rozwoju miast czy regionów i metodach pozyskiwania czynników rozwojowych w warunkach powszechnego konkurowania o deficytowe zasoby (podejście strategiczne) (Szromnik, 2008, s. 93). Marketing terytorialny przedmiotowo jest pojęciem tożsamym z marketingiem miasta; pojęcia te różni jedynie ich zakres przestrzenny — definiując marketing miasta, należy definicję marketingu terytorialnego zawęzić do terytorium miasta i jego ewentualnego obszaru oddziaływania. Można powiedzieć, że marketing jest systemem, który pomaga osiągnąć cele, wyznaczone przez władze danego miejsca (Florek, 2006, s. 17). Warto podkreślić, że jest on tzw. koncepcją miękką, nieokreśloną przez prawo, której formę i treść determinują interesy instytucji oraz funkcje i struktury obszarów, na których jest stosowany (Brelík, 2010, s. 322). Marketing

miasta nie jest zbiorem standardowych działań, lecz indywidualnym reagowaniem na dynamikę otoczenia, dodatkowo koncepcja ta nieustannie ewoluuje. W Tabeli 1. przedstawiono nowe trendy, które pojawiają się w ostatnich latach w zakresie marketingu terytorialnego (a zawężając także w marketingu miasta).

Tabela 1.

Nowoczesne koncepcje w teorii marketingu terytorialnego

Forma marketingu	Innowacyjność podejścia
marketing holistyczny	nie skupia się tylko na stosowanych instrumentach marketingowych, lecz integruje wszystkie działalności rynkowe, które dotychczas mogły być rozpatrywane oddzielnie, takie jak: pozycjonowanie, segmentacja, badania rynku itd.
marketing zintegrowany	nastawiony na wszystkie grupy odbiorców, wszystkie produkty, działania itd.
marketing obywatelski	akcentuje fakt, że mieszkańcy miasta nie tylko są odbiorcami miejskiej oferty marketingowej, ale ją także współtworzą
marketing bazujący na pogłębionej segmentacji	daje możliwość lepszego poznania potrzeb poszczególnych grup odbiorców oferty miejskiej, a tym samym lepszego ich zaspokojenia
marketing skoncentrowany na kluczowych kompetencjach	daje możliwość wyróżnienia się wśród podobnych miast, zwraca uwagę na unikatowość i niepowtarzalność danego miasta
marketing kreatywny	oparty na poszukiwaniu nowych pomysłów na funkcjonowanie miasta i rozwiązywanie jego problemów rozwojowych, w tym także innowacyjne promowanie oferty miejskiej
marketing cyfrowy	zakłada intensywne wykorzystanie internetu i wszelkich nowych rozwiązań cyfrowych do promocji miasta, usprawnienia komunikacji i wzmocnienia więzi z odbiorcami
marketing zindywidualizowany	sugeruje indywidualne podejście do każdego z poszczególnych odbiorców oferty miejskiej
marketing szeptany (<i>viral marketing</i>)	zakłada promowanie oferty poprzez przekazywanie przekonujących komunikatów od osoby do osoby, nazywany wirusowym, ponieważ oferta miejska rozprzestrzenia się wtedy szybko jak wirus
marketing empiryczny	jest oparty na personalizacji działań, na oddziaływaniu na emocje, odwoływaniu się do doświadczeń z przeszłości dotyczących danego miasta
marketing bazujący na tożsamości miasta	tożsamość miasta (jej wyróżniki) staje się punktem wyjścia dla wszelkich działań marketingowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Alaoui i Rihab (2019, ss. 11–13).

Powyżej wskazane nowe koncepcje marketingowe mogą mieć zastosowanie w każdym mieście, także małym, a więc można je próbować wdrażać we wszystkich miastach zrzeszonych w sieci Cittaslow. Celem takich działań podejmowanych przez władze małego miasta jest zaspokajanie potrzeb nabywców oferty miejskiej po to, by mieszkańcy nie migrowali do innych (np. dużych) miast, aby przyciągnąć do miasta inwestorów, turystów i inne podmioty, tym samym pobudzić rozwój społeczno-gospodarczy miasta. W instrumentalnym ujęciu marketingu miasta mówi się o wykorzystywaniu w bieżącej działalności zbioru instrumen-

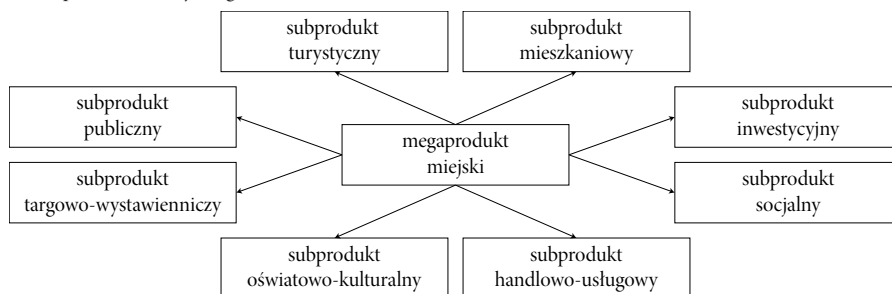
tów wspomagających rozpoznawanie i zaspokajanie potrzeb mieszkańców, zwanego marketingiem mix. Tradycyjnie w działalności przedsiębiorstw marketing mix obejmuje tzw. 4P, czyli produkt, cenę, dystrybucję i promocję (P – *product*, P – *price*, P – *place*, P – *promotion*) – te elementy marketingu mix omówiono poniżej, przenosząc je z gruntu zarządzania przedsiębiorstwem na obszar zarządzania miastem.

Marketing mix miasta w sieci Cittaslow

W przypadku miasta szczególnie istotna jest orientacja na produkt, który można zdefiniować jako megaprodukt miejski, będący zbiorem subproduktów miejskich (Rysunek 1.).

Rysunek 1.

Istota produktu miejskiego



Źródło: Sekuła (2005, s. 231).

Megaprodukt miejski to całościowa oferta miasta, kierowana do wszystkich podmiotów rynkowych – jest to nie tylko określone miejsce, ale również całokształt relacji różnych czynników, do których zaliczyć można m.in.: społeczeństwo, kulturę, przemysł, architekturę i wiele innych (Gorączko, 2015, s. 27). Subprodukty miejskie są to poszczególne elementy złożonego megaprodktu miejskiego, np. produkt turystyczny, produkt mieszkaniowy, produkt środowiskowy, produkt społeczny, produkt gospodarczy, produkt edukacyjny, produkt rekreacyjno-rozrywkowy itd. Elementy megaprodktu miejskiego, które w przypadku miast Cittaslow są szczególnie eksponowane, to ich położenie geograficzne, naturalne krajobrazy, dziedzictwo historyczne i kulturowe, lokalne tradycje i zwyczaje, lokalne produkty, rzemiosło i rękodzieło, wysoka jakość usług, aktywna społeczność lokalna, dobra jakość infrastruktury komunikacyjnej i technicznej czy atrakcyjność przestrzenna. W ramach sieci Cittaslow władze miast podejmują konkretne i ukierunkowane inicjatywy, których celem jest doskonalenie produktu miejskiego oraz nadawanie mu pożądanego charakteru (promowanie spokojnego, „niespiesznego” życia). Kreowanie produktu miejskiego zgodnego z koncepcją *slow city* zmierza do zachowania niepowtarzalnego charakteru każdego z miast, przy jednoczesnym wyłonieniu wyróżników tożsamości każdego z nich. W miastach Cittaslow wykorzystuje się nowoczesne technologie i nowatorski sposób organizacji miast, łącząc najnowsze technologie z lokalną i regionalną historią oraz dziedzictwem kulturowym (Zadęcka, 2018, s. 9). Miasta Cittaslow różnią się posiadanym zasobem endogennym, przez

co model *slow city* musi być indywidualnie dostosowywany do lokalnych możliwości. Pozwala to miastom na rozwój w kierunku odpowiadającym posiadanym zasobom i indywidualne kształtowanie lokalnej specjalizacji, co ma zapobiec ich unifikacji (Zadęcka, 2018, s. 12).

Jednym z ważniejszych elementów produktu miejskiego, według koncepcji marketingowego zarządzania miastem, jest jego jakość. W miastach Cittaslow kładzie się na nią ogromny nacisk. Przede wszystkim ma ją budować spokojne tempo życia w małym mieście, z dala od zgiełku i szybkiego tempa życia, jakim charakteryzuje się funkcjonowanie w dużych miastach. W wielu miastach Cittaslow wdrożono w tym celu programy redukcji hałasu. Są realizowane liczne projekty rewitalizacji, rewaloryzacji i odnowy obiektów historycznych, infrastruktury i przestrzeni miejskiej, przyczyniające się do kształtowania ład przestrzennego, poprawy estetyki otoczenia, likwidacji barier architektonicznych, tworzenia publicznych obszarów zieleni, stworzenia miejsc służących relaksowi i wypoczynkowi, promowanie bioarchitektury itd. (*Ponadlokalny program...*, 2019). Tworzeniu przyjaznej przestrzeni miejskiej sprzyja również zmiana preferencji odnośnie używanych środków transportu. Budowa deptaków dla pieszych oraz ścieżek rowerowych ma spowodować zmniejszenie przeciążenia miast Cittaslow zmotoryzowanym ruchem ulicznym i wynikającym z niego zanieczyszczeniem środowiska, hałasem, stresem — ma to wpłynąć na poprawę jakości życia mieszkańców w spokojnym mieście, rozwijającym się w duchu *slow*. Miasta Cittaslow są także zachęcane do wdrażania innych innowacyjnych rozwiązań proekologicznych, np. promuje się energooszczędne oświetlenie w mieście, stosowanie odnawialnych źródeł energii, wykorzystywanie innowacyjnych materiałów budowlanych i systemów zwiększających powierzchnię biologicznie czynną, czy system monitorowania pól elektromagnetycznych (Zadęcka, 2018, s. 13). Dodatkowo w miastach Cittaslow promuje się lokalne produkty i wyroby, miejscowe rzemiosło i kuchnię, a także zwiększa się świadomość w zakresie zdrowego trybu życia. Bardzo duży akcent kładzie się na rozwój produktu turystycznego, z wykorzystaniem potencjału środowiskowego, jaki mają te miasta (większość z nich leży na Warmii i Mazurach — w Krainie Tysiąca Jezior). Zainicjowano już tworzenie i promowanie wspólnego produktu turystycznego (*Miasteczka Cittaslow*, 2020; *Szlakiem ślimaka...*, 2013). Ważnym elementem produktu miejskiego miast Cittaslow jest też kultura gościnności oraz wspieranie lokalnego patriotyzmu wśród mieszkańców miast.

Elementem każdego produktu w koncepcji marketingu mix jest też jego marka, która może przynieść miastom liczne korzyści (Dudek-Mańkowska i Balkiewicz-Żerek, 2015, s. 17):

- dla nabywców (mieszkańcy, turyści, przedsiębiorcy) — utwierdzają się oni w słuszności podjętej decyzji lokalizacyjnej, gdyż marka minimalizuje ryzyko negatywnych wyborów, dając dodatkowe korzyści, takie jak: uczucie prestiżu, wynikające z zamieszkiwania lub odwiedzenia miejsca znanego lub modnego;
- dla władz lokalnych — budują lojalność nabywców wobec marki, zyskują większą skuteczność i efektywność działań marketingowych oraz przewagę konkurencyjną, pozyskują kolejne podmioty angażujące się w proces budowy marki.

Marka terytorialna jest obok wizualnych skojarzeń z miastem nośnikiem wartości w nim uznawanych, wywołuje zespół skojarzeń z obszarem jako całością, pokazuje różnice

między danym miastem, a innymi częściami kraju, zwiększa zaufanie do samorządu, sprawia, że ludzie są lojalni wobec lokalnych produktów, symboli itp. (Ponikowska, 2019, s. 127). Silna marka pełni też rolę swego rodzaju bufora dla negatywnych procesów, informacji czy zdarzeń związanych z miastem, gdyż są one wtedy łatwiej redukowane (Zdon-Korzeniowska, 2012, s. 133). Miasta zrzeszone w ramach sieci Cittaslow są w tej szczególnej sytuacji, że każde z nich posiada własną markę indywidualną, ale jednocześnie może korzystać z rodzimej marki Cittaslow, która daje możliwość komunikowania się z szerszą grupą odbiorców, obniża koszty promocji (rozkładając je na większą liczbę miast), obniża koszty badań rynku, ułatwia dotarcie do odbiorców i przekonywanie ich do idei promowanych przez władarzy miast, daje korzyści ze współpracy i współdziałania (Stanowicka, 2018a, ss. 150–151). Graficznym symbolem tej marki jest logo Cittaslow (Rysunek 1. w aneksie).

Ślimak ma kojarzyć się odbiorcom z wolniejszym tempem życia. Władze miast Cittaslow korzystają jednak z możliwości, jakie może dać marka rodzima jeszcze w ograniczonym zakresie. Nie wszystkie zamieszczają logo Cittaslow na stronie internetowej. Większość z nich zamieszcza tam natomiast link do informacji o sieci i marce Cittaslow — akcja informacyjno-edukacyjna na temat idei *slow city* jest pierwszym etapem budowania siły marki Cittaslow. Większość miast Polski, zwłaszcza małych i średnich, jest na wczesnym etapie budowania marki miasta (Zadęcka, 2017, s. 160). Tak też i marka Cittaslow w Polsce znajduje się jeszcze na etapie pozycjonowania. Warto podkreślić, że tworzenie marki miasta jest trudnym i złożonym procesem ze względu na fakt, że obejmuje on wiele czynników, które należy rozważyć, takich jak położenie geograficzne, atrakcje turystyczne, zasoby naturalne, produkty lokalne, charakterystyka rezydentów, instytucje (Dinnie, 2004, s. 10). Docelowo miasta Cittaslow prawdopodobnie wzmocnią te powiązania i wymianę doświadczeń, bazując na wspólnych wartościach filozofii *slow*, jednocześnie nie dążąc do unifikacji (Mazur-Belzyt, 2014, s. 44).

Podsumowując rozważania na temat produktu, należy wskazać, że w jego obszarze następują ciągle zmiany, które wynikają z założeń filozofii *slow*, a władze miast zobowiązały się wdrażać je stopniowo na swoim obszarze. Przed przystąpieniem tych miast do Cittaslow sprawdzono w nich w procesie certyfikacji dostosowanie aktualnego produktu miejskiego do założeń i wymagań koncepcji *slow*, po czym po pięciu latach przeprowadza się procedurę recertyfikacji, w ramach której analizuje się i ocenia, jak miasta modyfikują produkt miejski pod kątem założonych celów.

Drugim bardzo ważnym elementem marketingu mix miasta jest cena. Koszt przystąpienia do sieci Cittaslow obejmuje opłatę certyfikacyjną w wysokości 600 euro. Miasta Cittaslow są ponadto zobowiązane do płacenia rocznej składki członkowskiej, w wysokości od 600 do 3500 euro, w zależności od liczby mieszkańców. Natomiast jeśli mowa o cenie produktu miejskiego z marketingowego punktu widzenia, czyli z punktu widzenia jego nabywców, to można tu wymienić następujące elementy: ogólny koszt życia (utrzymania) w danym mieście, ceny produktów i usług, ceny wynajmu lokali i dzierżawy gruntów, podatki i opłaty lokalne, ceny produktów turystycznych. Strategia cenowa jest trudna do przeniesienia z marketingu tradycyjnego na grunt marketingu terytorialnego. Charakteryzuje się ona tym, że (Fine, 1992, s. 104):

- traktowana jest jako korzyść społeczna,
- dostawca produktu/usługi ma ograniczoną kontrolę nad ceną,
- obserwuje się częste dążenie do obniżania ceny (postrzeganej jako koszt społeczny),
- cena jest wyrażana zwykle w ujęciu niepieniężnym, jest często kategorią niekwantyfikowalną,
- zapłata ceny jest rozłożona w czasie,
- cena może być różna dla każdego nabywcy.

Część subproduktów miejskich jest finansowana z budżetu i dzięki temu nieodpłatna dla mieszkańców, a część — nie. Część elementów strategii cenowej miasta jest wyrażona w pieniądzu, na przykład opłaty, podatki lokalne, zwolnienia i ulgi podatkowe, rozkładanie płatności podatków na raty, umorzenia długów z tytułu podatków czy bonifikaty przy sprzedaży i oddawaniu w użytkowanie wieczyste gruntów lub ulgi przy zawieraniu umów najmu i dzierżawy. Część z nich jednak ma charakter niepieniężny, jak udostępnianie informacji o ofertach nieruchomości, obsługa prawna związana z pozyskiwaniem gruntów, przygotowanie niezbędnych wniosków i dokumentacji, wsparcie inwestora w procesie uzyskiwania decyzji administracyjnych, pomoc i doradztwo prawne, pomoc w rekrutacji pracowników (zmniejszenie kosztów rekrutacji), ułatwianie kontaktów z lokalnymi przedsiębiorcami (minimalizacja kosztów poszukiwania kompetentnych podwykonawców). Rozpiętość postrzegania i możliwość analizowania strategii cenowej w przypadku miasta jest więc ogromna (Stanowicka, 2018b, s. 117). Wskazane elementy strategii cenowej będą oczywiście różne w poszczególnych miastach, co może decydować o wyborze miejsca zamieszkania, miejsca pracy, destynacji turystycznej, miejsca inwestycji itp. Na pewno ceny poszczególnych subproduktów miejskich są niższe w małych miastach niż w dużych, co stanowi o ich przewadze konkurencyjnej. Ponadto w małych miastach zrzeszonych w sieci Cittaslow finansuje się lub dofinansowuje z funduszy publicznych niektóre pojedyncze przedsięwzięcia, zgodne z filozofią *slow*, np. budowę centrów rekreacyjno-sportowych, parków, placów zabaw i innych publicznych obszarów zieleni z ławkami i miejscami do zabawy, a także ścieżek rowerowych (Stanowicka, 2018b, s. 118).

Kolejnym elementem marketingu mix jest dystrybucja, czyli dostarczenie oferty miejskiej odbiorcom w odpowiednim miejscu, czasie i formie. W literaturze rozważania nad tym problemem ograniczają się zazwyczaj do funkcjonowania urzędów miast — godzin otwarcia dostosowanych do potrzeb mieszkańców, dostępności parkingów dla petentów, udogodnień w załatwianiu różnego rodzaju spraw urzędowych. Jednak mówiąc szerzej o dystrybucji megaprojektu miejskiego, należałoby wskazać na sposoby dostarczania odbiorcom wszelkiego rodzaju subproduktów miejskich w odpowiednim miejscu, czasie i formie. Chodzi więc także o np. ofertę i dostępność szkół, placówek służby zdrowia, dostępność muzeów, teatrów, kin i innych obiektów kulturalno-rozrywkowych oraz sportowych. Powinno się rozważać także dopasowanie formy dotarcia z ofertą inwestycyjną do inwestorów czy z ofertą turystyczną do turystów — pod kątem potrzeb tych segmentów rynku. Elementem dystrybucji w szerokim rozumieniu jest także dostępność parków, terenów rekreacyjnych, deptaków, ścieżek rowerowych, funkcjonowanie komunikacji miejskiej, dostępność parkingów, ale również przystosowanie różnych obiektów miejskich do potrzeb osób niepełnosprawnych. W miastach Cittaslow podejmuje się liczne działania, które mają spowo-

dować, że produkty miejskie będą dostarczone poszczególnym odbiorcom w odpowiednim miejscu, czasie i formie. W ostatnich latach coraz częściej wykorzystuje się w tym celu internet, dając mieszkańcom możliwość załatwiania różnego rodzaju spraw poprzez e-usługi administracyjne bez konieczności wychodzenia z domu.

W małych miastach Cittaslow obserwuje się coraz większą dostępność subproduktów miejskich zbieżnych z filozofią rozwoju miasta w duchu *slow* (np. wspomniane deptaki, ścieżki rowerowe), ale też coraz lepszą komunikację z mieszkańcami. Najistotniejszym kanałem komunikacji jest internet, który w mniejszym lub większym zakresie wykorzystują wszystkie miasta Cittaslow. Dbając o skuteczne komunikowanie się z odbiorcami, miasta zaczęły też uczestniczyć w targach, różnych eventach, wydarzeniach kulturalnych, na których informują mieszkańców o nowych inicjatywach *slow* i do nich przekonują. Władze miast korzystają też z tradycyjnych form docierania do odbiorców z informacją, wydając broszury i inne materiały informacyjne. W niektórych miastach Cittaslow realizuje się też konsultacje społeczne, podczas których bada się opinie i oczekiwania mieszkańców miasta na temat dalszych kierunków jego rozwoju. Niestety efekty dystrybucji produktów miejskich o charakterze *slow* nie są jeszcze zadowalające. Wielu mieszkańców małych miast nadal nie rozumie tej idei i nie wie, w jakim kierunku miasto ma się rozwijać po wstąpieniu do sieci. Wydaje się zatem, że dystrybucja oferty *slow*, w tym komunikacja, powinna być bardziej intensywna, przynajmniej w początkowym okresie jej tworzenia i wprowadzania na rynek (Stanowicka, 2018b, s. 119).

Ostatnim z tradycyjnych instrumentów marketingu mix jest promocja, którą w marketingu terytorialnym określa się jako całokształt działań podejmowanych przez jednostkę terytorialną w celu komunikacji z otoczeniem. Celami komunikacji w tym przypadku są: przekazanie informacji o mieście, przekonywanie o jego atrakcyjności oraz zachęcanie do nabycia lub konsumpcji subproduktów miejskich (Florek, 2006, s. 143). Promocja miasta jest realizowana przede wszystkim przez reklamę oraz działania *public relations*. Celem tej pierwszej jest kreowanie pożądanego wizerunku miasta po to, żeby np. zainteresować nim turystów, inwestorów czy potencjalnych nowych mieszkańców. Władze miast wykorzystują reklamę, przekazując w niej informacje o tym, że miasto przystąpiło do sieci Cittaslow, w jakim kierunku planuje się rozwijać, ale przede wszystkim, jakich korzyści mogą dzięki tej zmianie oczekiwać odbiorcy oferty miejskiej. Cel działalności *public relations* miasta jest podobny. Dodatkowo chodzi w niej o utrwalanie pozytywnego wizerunku miasta, wzmacnianie patriotyzmu lokalnego, przekonywanie społeczności do różnych lokalnych inicjatyw, w tym do akceptacji rozwoju miasta w duchu *slow*. Okazuje się bowiem, że wiedza mieszkańców na temat koncepcji *slow city* jest niewielka (Stanowicka i in. 2023). Dlatego władze lokalne w ramach PR stawiają na finansowanie różnego typu imprez promujących ideę *slow life*, dziedzictwo kulinarne czy historyczne miasta. W miastach Cittaslow regularnie organizowane są eventy pod nazwą Festiwal Cittaslow oraz Niedziela Cittaslow, promowana specjalną konfiguracją logo (Rysunek 8. w aneksie).

Większość tych wydarzeń jest związana z promowaniem następujących dziedzin życia społecznego: lokalnej produkcji i wytwórczości, edukacji, kultury, sztuki, rekreacji i sportu. Podczas festiwalu wszyscy krajowi członkowie sieci mogą zaprezentować swoją ofertę turystyczną, rekreacyjną i kulturalną. Spotkania mają też przybliżyć mieszkańcom ideę *slow*

city i korzyści, jakie ona ze sobą niesie. Podczas jarmarków i festynów odbywają się degustacje lokalnych potraw, różnego rodzaju tematyczne warsztaty, konkursy i zabawy dla dzieci, a także występy artystyczne.

Jednym z elementów *public relations* jest działalność *media relations*, a więc współpraca władz lokalnych z mediami, która ma działanie dwukierunkowe — jej celem jest z jednej strony zapewnienie aktualnych informacji, z drugiej kształtowanie poprawnych relacji z redakcjami mediów (Stone, 2007, s. 56). Władze miast zauważają potencjał mediów w zakresie np. przekazywania informacji o zmianach w mieście, które mają prowadzić do jego rozwoju w duchu *slow* (są to najczęściej media o zasięgu lokalnym lub regionalnym). Dlatego chętnie współpracują z mediami, doceniają ich rolę w promowaniu idei *slow* oraz chętnie dzielą się z odbiorcami efektami tej współpracy — na stronie stowarzyszenia powstała zakładka „Media o nas”, gdzie są gromadzone wszelkie przekazy medialne dotyczące Cittaslow.

Podsumowując rozważania na temat promocji, dodać jeszcze można, że w pojedynczych miastach Cittaslow stosuje się dodatkowo różnego rodzaju elementy promocji uzupełniającej (np. gadżety z logo Cittaslow, rozdawane wśród podmiotów funkcjonujących w mieście), a także sponsoring z myślą o promowaniu nowej wizji rozwoju miasta (Stanowicka, 2018b, s. 120).

Omówione powyżej instrumenty marketingu mix stanowią podstawowe, tzw. tradycyjne jego ujęcie. W rozszerzonych koncepcjach do zestawu instrumentów marketingu mix dodaje się 5P, jakim są ludzie (*people*) — w tym przypadku szczególnie mieszkańcy, ale też wspominani turyści, przedsiębiorcy, inwestorzy oraz inne grupy otoczenia podmiotowego. Mówiąc o marketingu miasta należałoby też wskazać na dodatkowe elementy marketingu mix, takie jak: *process* (jako proces świadczenia usług), *pleasure* (przyjemność, którą w tym przypadku należałoby powiązać z jakością życia w mieście oraz zadowoleniem użytkowników z poszczególnych subproduktów miejskich, np. turystów z pobytu w mieście), *physical evidence* (świadcstwo materialne świadczonych usług np. wizualny odbiór miasta, jakość infrastruktury), a także *policy* (polityka, która ma ogromne znaczenie w zarządzaniu miastem). O ile struktura (liczba i charakter), relacje hierarchiczne, znaczenie poszczególnych instrumentów w kompozycji marketingu mix są elastyczne i uwarunkowane wieloma czynnikami wewnętrznymi i zewnętrznymi, o tyle potrzeba ich koordynacji w spójną całość jest niezmienna (Hadrian, 2018, s. 152). Wszystkie instrumenty marketingu mix, aby mogły przynieść oczekiwane korzyści, muszą tworzyć wewnętrznie skoordynowany zestaw, powiązany z celami rozwojowymi miasta. Ponadto, mimo że ich stosowanie ma często charakter krótkookresowy, powinny one wynikać z przyjętej długookresowej koncepcji rozwojowej miasta, w tym przypadku powinny być zbieżne z założeniami filozofii *slow city*.

Barieri marketingowej reorientacji miast Cittaslow

Podsumowując całość rozważań, warto wspomnieć o barierach marketingowej reorientacji małych miast. Przede wszystkim dysponują one ograniczonym budżetem w porównaniu z większymi miastami, ale także są słabiej zakorzenione wizerunkowo w odbiorze społecznym (Gorączko, 2015, s. 33). Zbyt małe środki finansowe, które mogłyby być wykorzystane do promocji idei *slow life* stanowią zdecydowanie największy i najczęściej wskazywany

problem. Małe miasta są też generalnie mniej znane i rozpoznawalne niż duże miasta. Aby to zmienić, należałoby je intensywniej promować, na co brakuje pieniędzy w lokalnych budżetach — pojawia się swego rodzaju błędne koło wskazywanych barier. Do tego obserwuje się ograniczoną wiedzę na temat roli marketingu w zarządzaniu miastem — zarówno przedstawiciele władz lokalnych często myślą stereotypowo, jeśli chodzi o wykorzystywanie (a więc i finansowanie) marketingu mix, jak i mieszkańcy nie rozumieją sensu tych aktywności. Dotychczas w wielu małych miastach Cittaslow nie zauważano wyrazistych atrybutów, wyróżniających je spośród innych. Idea *slow city* zwraca uwagę na możliwość promowania nowych wyróżników miast, które są często zaskakujące, a nawet budzące kontrowersje (np. powolne, niespieszne życie, którym wyróżniają się małe miasta, do niedawna nie było postrzegane pozytywnie, zaś obecnie można z tego uczynić atut). To powoduje, że powinny być one intensywniej promowane, co zderza się ponownie z barierą ograniczonej ilości środków finansowych.

Jeszcze innym problemem, który zniechęca do stosowania marketingu mix, jest fakt, że efekty tej działalności są trudno mierzalne, a ponadto mogą być osiągnięte dopiero w długim okresie — nie pojawiają się od razu, a są rezultatem długookresowej strategii działania.

Inną barierą, ograniczającą skuteczność podejmowanych działań marketingowych, jest brak prowadzenia własnych badań rynku, ale także niewykorzystywanie danych wtórnych, które są dostępne i dzięki którym można by lepiej zidentyfikować potrzeby i oczekiwania rynków docelowych. Niedocenianie roli badań marketingowych powoduje, że często stosowane instrumenty marketingowe są przypadkowe i niespójne, niepodporządkowane faktycznym oczekiwaniom odbiorców (Stanowicka, 2018b, s. 121). Jednak trzeba podkreślić, że jest zauważalny wzrost zainteresowania wykorzystaniem marketingu mix w miastach Cittaslow. Coraz częściej inwestuje się środki w promocję i inne instrumenty marketingowe, nawet jeśli ich stosowanie nie przynosi zauważalnych efektów w krótkim okresie. Poziom wiedzy na temat skuteczności marketingu mix w miastach Cittaslow wzrasta, ponadto ich władze współpracują i wspierają się w tym zakresie.

Bibliografia

- Alaoui, Y., Rihab, A. (2019). The R(Evolution) of Territorial Marketing: Towards an Identity Marketing. *Journal of Marketing Research and Case Studies*, 2019: 1–16. doi: 10.5171/2019.944163.
- Brelik, A. (2010). Marketing terytorialny a kreowanie regionów. *Zeszyty Naukowe SGGW. Polityki Europejskie, Finanse i Marketing*, 3(52): 322–328.
- Cittaslow International Charter*. (2023). Pobrane 14.07.2023 z https://www.cittaslow.org/sites/default/files/content/page/files/257/chsrter_cittaslow_en_24.06.pdf.
- Dinnie, K. (2004). Place branding: overview of an emerging literature. *Place Branding*, 1(1): 106–110.
- Dudek-Mańkowska, S., Balkiewicz-Żerek, A. (2015). Siła marki miejsca. *Marketing i Rynek*, 6: 14–23.

- Fine, S.H. (red.). (1992). *Marketing the Public Sector. Promoting the Causes of Public & Nonprofit Agencies*. New Jersey: Transaction Publishers, Rutgers University.
- Florek, M. (2006). *Podstawy marketingu terytorialnego*. Poznań: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu.
- Florek, M., Szulce, H. (2005). *Marketing terytorialny — możliwości aplikacji i kierunki rozwoju*. Poznań: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej.
- Goczoł, L. (2015). Wstęp do badań nad kooperacją jako koncepcją współpracy konkurencyjnej miast w aglomeracji miejskiej. *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 250: 99–115.
- Gorączko, J. (2015). *Rola marketingu terytorialnego w kreowaniu wizerunku wybranych polskich miast*. Pobrane 20.07.2022 z: http://refleksje.amu.edu.pl/wp-content/uploads/2015/11/nr11_2.pdf. doi: 10.14746/r.2015.1.3.
- Grzegorzczak, A., Kochaniec, A. (red.). (2011). *Kreowanie wizerunku miast*. Warszawa: Wyższa Szkoła Promocji.
- Hadrian, P. (2018). Zasada koordynacji marketing-mix oraz znaczenie narzędzi marketingowych w praktyce. Wyniki badania. *Handel Wewnętrzny*, 4(375): 150–159.
- Haasib, R., Ibtiseem, S. (2015). Territorial marketing: A tool for developing the attractiveness of territories. *AZ ITU Journal of Faculty of Architecture*, 15(3): 61–69. doi: 10.5505/ituja.2018.14622.
- Markowski, T. (red.). (2006). *Marketing terytorialny*. Warszawa: Studia KPZK PAN, 116.
- Mazur-Belzyt, K. (2014). Współczesne podstawy rozwoju małych miast na przykładzie sieci miast Cittaslow. *Problemy Rozwoju Miast. Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast*, XI(III): 39–45.
- Miasteczka Cittaslow*. (2020). Pobrane 20.07.2022 z: https://cittaslowpolska.pl/images/do_pobrania/foldery/miasteczka_cittaslow_2020_pl.pdf.
- Ponadlokalny program rewitalizacji sieci miast Cittaslow Województwa Warmińsko-Mazurskiego*. (2019). Pobrane 20.07.2022 z: https://cittaslowpolska.pl/images/PDF/PPR_08_2019.pdf.
- Ponikowska, K. (2019). Cittaslow ideas as elements of building a territorial brand. A case study of Kalety. *Zarządzanie Publiczne*, 2(46): 119–129. doi: 10.4467/20843968ZP.19.08.10684.
- Sekuła, A. (2005). Marketing terytorialny. W: Daszkowska, A. (red.). *Marketing. Ujęcie systemowe*. Gdańsk: Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej.
- Stanowicka, A., Kobylińska, M., Wichowska, A. (2023). Awareness of the Cittaslow brand among Polish urban dwellers and its impact on the sustainable development of cities. *Sustainability*, 15(10): 1–13. doi: 10.3390/su15107799.
- Stanowicka, A. (2018a). Indywidualna marka miasta czy marka sieci miast — problemy jej budowania w miastach zrzeszonych w sieci Cittaslow. *Biuletyn KZPK PAN*, 272: 147–160.

- Stanowicka, A. (2018b). Marketing mix miasta na przykładzie polskich miast zrzeszonych w sieci Cittaslow. *Studia Regionalne i Lokalne*, 4(74): 111–125. doi: 10.7366/1509499547406.
- Stone, M., Bond, A., Blade, E. (2007). *Marketing bezpośredni i interaktywny*. Warszawa: PWE.
- Szarek-Iwaniuk, P. (2019). Potencjały i bariery rozwoju małych i średnich miast na przykładzie polskiej krajowej sieci miast Cittaslow. *Zarządzanie Publiczne*, 1(45): 1–18. doi:10.4467/20843968ZP.19.001.9942.
- Szlakiem ślimaka. Warmia, Mazury, Powiśle*. (2013). Pobrane 14.07.2022 z: https://cittaslowpolska.pl/images/do_pobrania/foldery/2013mapaPL.pdf.
- Szromnik, A. (2008). Marketing terytorialny. *Miasto i region na rynku*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer.
- Tydzień pod znakiem pomarańczowego ślimaka*. (2021). Pobrane 14.07.2022 z <https://cittaslowpolska.pl/index.php/pl/wydarzenia/50-inne/1324-tydzien-pod-znakiem-pomaranzczowego-slimaka>.
- Yezhova, A. (2020). *Theoretical Concept and Definition of City Marketing*. doi: 10.33542/VSS2020-1-08. Pobrane 22.07.2022 z: https://www.researchgate.net/publication/347587295_Theoretical_Concept_and_Definition_of_City_Marketing.
- Zadęcka, E. (2017). Rola marki sieci Cittaslow w budowaniu wizerunku małego miasta. *Modern Management Review*, XXII(24): 159–172. doi: 10.7862/rz.2017.mmr.48.
- Zadęcka, E. (2018). Slow city jako model rozwoju lokalnego. *Economic and Regional Studies*, 3(11): 84–106. doi: 10.2478/ers-2018-0027.
- Zdon-Korzeniowska, M. (2012). Budowa marki regionalnej na wybranych przykładach województw. *Prace Komisji Geografii Przemysłu*, 19: 130–141.

Rozdział VIII

Koncepcja *livability* a planowanie przestrzeni publicznych na przykładzie miast Cittaslow

dr hab. inż. Agnieszka Jaszczak, prof. UWM¹

Wstęp

Problem rozwoju małych miast jest często marginalizowany w stosunku do obszarów dużych aglomeracji w kwestiach planowania przestrzeni, ekonomii i społeczeństwa. Jednak to małe miasta spełniają ważne funkcje w strukturze osadniczej wielu regionów w Polsce. Z jednej strony dostrzega się ich potencjał, z drugiej zaś zwraca uwagę na szereg problemów w ich rozwoju. Koncepcja *livability* (tłum. „żywołność”) stała się ważna w planowaniu (np. przestrzeni publicznych, terenów zieleni, systemów komunikacji), a także w kontekście polityki społecznej (np. jakość życia, udział mieszkańców w życiu miasta, ich bezpieczeństwo).

Zainteresowanie jakością życia w badaniach z zakresu planowania i urbanistyki oraz kształtowania środowiska jest niezwykle ważne. Istotny jest też wymiar praktyczny, ponieważ odnosi się do warunków funkcjonowania społeczeństw, w tym mieszkańców małych miast we współczesnym świecie. Jednym z czynników powodujących obecne zainteresowanie jakością życia jest wiedza, że rozwój niekoniecznie oznacza tylko dobrobyt w sensie ekonomicznym, ale także społecznym. Jeśli rozwój małych miast ma być zrównoważony pod względem środowiskowym, musi również być zrównoważony społecznie oraz musi przyczyniać się do poprawy jakości życia. Jakość życia w tym wypadku jest nie tylko związana z pytaniem, jak żyć lepiej pod względem ekonomicznym, ale także z pytaniem, jak żyć w inny sposób. O tym traktuje m.in. koncepcja *livability*.

¹ Katedra Architektury Krajobrazu, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie oraz Vytaitas Magnus University, Bioeconomy Research Institute, Litwa, agnieszka.jaszczak@uwm.edu.pl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4695-0488>.

W założeniach miast Cittaslow jest zapis, który dotyczy świadomego kształtowania przestrzeni publicznych w oparciu o zasoby przyrodnicze oraz dziedzictwo materialne ze szczególnym poszanowaniem tradycji miejsca. Z drugiej strony, pośrednio, założenia odnoszą się do współczesnych trendów i tendencji projektowych oraz potrzeby współodczuwania „miejsce” przez mieszkańców. Miasta te razem z otaczającymi je obszarami wiejskimi mogą w przyszłości stanowić alternatywną formę dla struktur wielkomiejskich, a także pewnego rodzaju wzorzec dla innych im podobnych w skali regionalnej, krajowej czy międzynarodowej. Można zatem zadać pytanie: czy przynależność do organizacji Cittaslow wpływa na atrakcyjność małych miast w Polsce w kontekście koncepcji *livability*?

O koncepcji *livability* słów kilka

Pojęcie *livability* to szeroka i przekrojowa koncepcja, która przedstawia wiele złożonych zagadnień. Natomiast zagadnienie jakości życia, do którego odnosi się koncepcja *livability* obejmuje zrozumienie procesów rozwoju człowieka w przestrzeni życiowej jednostki oraz stopnia wpływu czynników środowiskowych i indywidualnego systemu wartości. Istnieje wiele definicji jakości życia. Zauważyć też można różnorodność modeli teoretycznego i naukowego podejścia do tego tematu. Terminy najczęściej stosowane w związku z jakością życia oznaczają m.in. dobre samopoczucie, „żywność”, jakość środowiska miejskiego, zrównoważony rozwój, zdrowie, zadowolenie, szczęście, jakość miejsca, standard życia (Lewis i Parker, 2018; Newton, 2012). Znaczenie jakości życia jest znacznie szersze, odnosi się ono bowiem albo do szczególnych atrybutów samych ludzi, albo do warunków środowiska, w którym oni żyją. Wobec tego możemy dostrzec dwa powiązane ze sobą wymiary tego pojęcia, psychologiczne i środowiskowe. W szczególności, w odniesieniu do warunków życia w konkretnej przestrzeni, często używany jest termin „żywności” łącznie z jakością miejsca (Rysunek 9. w aneksie). „Żywność” i jakość miejsca są związane z otoczeniem z perspektywy odczuć człowieka. Pojęcie *livability* jest ściśle powiązane z podobną szeroką przekrojową i trudną do jednoznacznego zdefiniowania koncepcją zrównoważonego rozwoju, w tym także zdolnością społeczności, aby sprostać „potrzebom teraźniejszości, bez utraty wartości dla przyszłych pokoleń”. Idea *livability* łączy wiele innych pojęć, odnosi się do szczególnych atrybutów miejsca, które mogą wpływać na siebie nawzajem, a działania w tych miejscach mogą zaspokajać potrzeby gospodarcze, społeczne i kulturowe mieszkańców, dbałości o stan środowiska w kontekście zdrowia społeczeństwa i dobrego samopoczucia, a także potrzeby w zakresie ochrony zasobów naturalnych i funkcji ekosystemu.

Główne założenia koncepcji *livability* w odniesieniu do planowania przestrzeni w miastach Cittaslow

Koncepcja *livability* w ujęciu prezentowanego w tym rozdziale tematu jest oparta na 3 głównych filarach:

- planowanie przestrzeni publicznej przyjaznej dla mieszkańców miast Cittaslow;
- integracja społeczna różnych grup w przestrzeni publicznej;
- biofilia, ochrona środowiska i rozwiązania proekologiczne (Rysunek 10. w aneksie).

Planowanie przestrzeni publicznej przyjaznej dla mieszkańców miast Cittaslow

Przestrzeń przyjazna dla mieszkańców z założenia powinna być zaplanowana w taki sposób, aby mogli oni z niej jak najczęściej i chętnie korzystać. Nie chodzi tu wyłącznie o zaprojektowanie miejsc z uwzględnieniem zasad estetyki, czyli takich, które w ogólnym rozumieniu mają być „ładne”, choć z pewnością te „ładne” miejsca wpływają na lepszy odbiór użytkowników przestrzeni publicznych. Duże znaczenie ma przede wszystkim zapewnienie poczucia bezpieczeństwa, odpowiedni program użytkowy oraz dostosowanie infrastruktury oraz kwestie dostępności. W odniesieniu do koncepcji *livability* duże znaczenie ma odległość ogólnodostępnych przestrzeni publicznych od miejsca zamieszkania. Przestrzeń przyjazna to wreszcie taka, w której użytkownicy czują się komfortowo i swobodnie. Nie bez znaczenia jest też funkcja i przeznaczenie. W ostatnich latach miasta Cittaslow, zwłaszcza te z regionu Warmii i Mazur, podjęły się realizacji projektów zagospodarowania przestrzeni publicznych w ramach szeroko pojmowanej rewitalizacji. Projekty te uwzględniały m.in. zagospodarowanie placów, parków, terenów rekreacyjnych, sportowych czy poprawę jakości infrastruktury komunikacyjnej. Zmiany uwzględniały również dostosowanie obiektów (wraz z sąsiadującym obszarem) o funkcji kulturalnej i edukacyjnej, a także społecznej. Skala, założone cele oraz możliwości realizacji projektów rewitalizacji były różne w zależności od specyfiki miasta. Mimo że duża część projektów może być oceniona pozytywnie, a „nowa” przestrzeń spotkała się z entuzjazmem mieszkańców, niektóre miasta nie uniknęły błędów już na etapie projektu, bądź w fazie realizacji. „Niefortunne” projekty dotyczyły przede wszystkim aranżacji placów centralnych i rynków. Przestrzeń, która kojarzyła się mieszkańcom przed rewitalizacją jako przyjazna, dostępna i „zielona”, tuż po rewitalizacji już taka nie była w ich odczuciu (Jaszczak i in., 2022). W dużej mierze było to związane z likwidacją tzw. „zielenca”, który zamienił się w przestrzeń bez zieleni. Jako przestrzeń przyjazną natomiast mieszkańcy odbierali najczęściej tereny parków, miejsca rekreacyjne nad jeziorem (rzeką), tereny sportowe, ścieżki rowerowe i piesze, czyli te służące rekreacji czynnej i biernej (Jaszczak i in., 2022).

Z przeprowadzonych przez autorkę badań (w gronie ekspertów) na temat rezultatów rewitalizacji przestrzeni publicznych w 14 miastach wynika, że najważniejszą motywacją podjęcia działań w ramach rewitalizacji była możliwość pozyskania środków, a z drugiej strony podniesienia jakości życia mieszkańców oraz zmiany „wizerunku” rewitalizowanego obszaru (Jaszczak i in., 2021). Jak stwierdza jeden z ekspertów, „ważną motywacją do podjęcia działań rewitalizacyjnych była presja mieszkańców, aby zastąpić przestrzenie publiczne z ubiegłego wieku bardziej nowoczesnymi, przyjaznymi i dostępnymi” (Jaszczak i in., 2021, s. 16).

Z kolei inny ekspert dodaje: „zdecydowanie ważna dla osób zarządzających procesem rewitalizacji była poprawa jakości infrastruktury i odnowa przestrzeni; [...] estetyka obiektów

tów architektonicznych była drugorzędna, po uwzględnieniu podstawowych potrzeb mieszkańców odnośnie dostępności i możliwości użytkowania terenu” (Jaszczak i in., 2021, s. 16). Rekomendacja kolejnego dotyczy zróżnicowania programu użytkowego rewitalizowanych, przyjaznych miejsc. Stwierdza on, że „zależnie od grupy wiekowej ważne jest zorganizować miejsca do różnych zajęć, w tym aktywnych (sportowych, rekreacyjnych) czy pasywnych (spacery w ciszy, relaks)” (Jaszczak i in., 2021, s. 16).

Przestrzenie przyjazne w miastach Cittaslow to również miejsca, które pozwalają na poczucie bezpieczeństwa. Dotyczy to zarówno miejsc powszechnie dostępnych w celach rekreacyjnych, wypoczynkowych, kulturalnych, społecznych, ale także, a może przede wszystkim, przestrzeni komunikacyjnych. Zrównoważony rozwój miast wg idei *slow* warunkuje takie planowanie przestrzeni, także komunikacyjnej, które skutkuje poprawą jakości życia oraz umożliwi lepszą dostępność do miejsc o funkcji publicznej ich mieszkańcom. Dlatego w procesie rewitalizacji tych miejsc warto brać również pod uwagę kwestie dostępności, ułatwionego dojazdu i bezpieczeństwa drogowego (Jaszczak i in., 2020b, s. 1). Istotne jest dostosowanie infrastruktury drogowej, ulic, parkingów do potrzeb różnych użytkowników ruchu drogowego według przyjętych prawideł, czyli np. „zasad uspokojonego ruchu” oraz koncepcji planowania infrastruktury opartej na zasadach strefowania i wspólnych przestrzeni, a także wykorzystania form roślinnych i małej architektury jako materiału do projektowania stref ruchu (Jaszczak i in., 2020b).

Integracja społeczna odnosi się do umożliwienia korzystania z zasobów szeroko pojmowanej infrastruktury miejskiej współtworzenia przestrzeni przez osoby w różnym wieku, o różnych zainteresowaniach czy stopniu sprawności ruchowej i intelektualnej. W innym rozumieniu możemy mówić o tzw. inkluzji społecznej, czyli włączeniu osób zagrożonych wykluczeniem społecznym przez stwarzanie im szans i możliwości uzyskania dostępu do zasobów potrzebnych do życia, w przypadku małych miast Cittaslow, w społeczności lokalnej. Projekty zakładające integrację społeczną, zwłaszcza projekty rewitalizacji przestrzeni publicznej, muszą również być skierowane do osób wykluczonych i takich, które dotychczas niechętnie korzystały z dostępności miejsc o różnej funkcji w mieście. Taka integracja w przestrzeni może odbywać się np. przez bierną lub czynną rekreację lub działania edukacyjno-kulturalne. Działania te można i trzeba realizować w ogólnodostępnych przestrzeniach publicznych w sposób zachęcający do spędzenia czasu wspólnie z mieszkańcami, sąsiadami, znajomymi. I właśnie kwestia dostępności jest tutaj kluczowa. Otwarte przestrzenie, typu parki, skwery, zieleńce, place, tereny nadwodne są doskonałym miejscem do integracji społecznej.

Wyżej wspomniane działania są realizowane w wielu miastach Cittaslow. Są to inicjatywy kulturalne (np. teatry, kina pod chmurką, koncerty i festiwale muzyczne, spotkania poetyckie), sportowe (np. cykliczne zawody sportowe biegowe, rowerowe, gry zespołowe, regaty żeglarskie), rekreacyjne (np. rajdy piesze, rowerowe, joga w parku), usługowe (np. targi, wystawy tematyczne np. podczas Dni Cittaslow). Przedstawione działania są jednak najczęściej tymczasowymi, sezonowymi lub jednodniowymi inicjatywami. Tymczasem integracja społeczna w przestrzeni publicznej powinna istnieć każdego dnia. Dlatego przestrzeń publiczną w miastach Cittaslow należy zaplanować tak, aby integracja była możliwa do zrealizowania. Kolejną kwestią jest dostosowanie przestrzeni dla osób z niepełnospraw-

nościami i osób starszych oraz przygotowanie przestrzeni realizacji szeroko pojętej terapii służącej poprawie zdrowia i samopoczucia (Fotografia 8. w aneksie), tzw. *well-being* (np. terapia zielenią lub klasyczne formy terapii w kurortach i sanatoriach).

Duże znaczenie w tym wypadku upatruje się w przygotowaniu przestrzeni o funkcji terapeutycznej. Przykładem miasta Cittaslow z przestrzenią specjalistyczną, przygotowaną w ramach projektu rewitalizacji na potrzeby kuracjuszy i turystów, ale także społeczności lokalnej, jest Gołdap. Inną inicjatywą służącą integracji jest oddanie do użytku terenu zieleni o funkcji terapeutycznej, przy Szpitalu Powiatowym w Biskupcu. Co ciekawe, przestrzeń ta ma służyć nie tylko pacjentom szpitala, ale także jest otwarta dla wszystkich mieszkańców miasta.

Biofilia, ochrona środowiska i rozwiązania proekologiczne

Koncepcja *livability* odnosi się bezpośrednio do jakości życia. Na tę jakość wpływa jednak nie tylko perspektywa poprawy samopoczucia ludzi, ale właściwie pojmowane rozumienie relacji człowieka ze środowiskiem. O tym traktuje m.in. teoria biofilii. Wilson w książce *Biophilia* z 1984 r. definiuje to pojęcie jako chęć kontaktu z naturą (Wilson, 1984). Ta potrzeba jest wynikiem ewolucji i nieustannej obecności natury w życiu człowieka. Pojawiają się także refleksje na temat biofilii, prezentowane przez specjalistów z różnych dziedzin, które rozwijają i redefiniują znaczenie tego pojęcia. Odnoszą się do procesów związanych ze środowiskiem naturalnym, które determinują rozwój emocjonalny, poznawczy i estetyczny człowieka (Kellert i Wilson, 1995). Istotne badania nad miastami biofilnymi prowadzone przez Beatleya, który skupił się na znalezieniu rozwiązań ograniczających negatywny wpływ środowiska miejskiego na środowisko naturalne. W książce *Biophilic Cities: Integrating Nature into Urban Design and Planning* (2011) autor przedstawia miasto jako środowisko życia wielu gatunków, często „niewidocznych na co dzień”. Beatley definiuje też, czym jest miasto biofilne, które nie tylko jest odpowiednio zaprojektowane i zagospodarowane, ale także działa według określonych zasad. Jego istotą jest stworzenie „żywego środowiska”, które zachęca jego mieszkańców do kontaktu z naturą, stwarza poczucie przynależności do miejsca, a priorytetem jest „naprawa i odbudowa struktur ekologicznych”.

Przyjęta w rozważaniach niniejszego rozdziału koncepcja *livability* uwzględnia także konieczność polepszenia jakości życia mieszkańców miast Cittaslow poprzez ochronę i kształtowanie obszarów cennych przyrodniczo, krajobrazów kulturowych o dużej wartości, w tym terenów zieleni projektowanej oraz wprowadzeniu proekologicznych rozwiązań w przestrzeni publicznej, architekturze, transporcie. Rozwiązania proekologiczne nie są czymś nowym, jednak w dobie szybkich zmian klimatycznych oraz utraty wartości środowiskowych, ich propagowanie i wdrażanie, również w małych miastach, przybiera na znaczeniu. Wprowadzenie zieleni w zwartą zabudowę centrum miast, czyli tam, gdzie jest to dość ciężkie do realizacji w rozumieniu klasycznego projektowania terenów zieleni (duże powierzchnie), jest możliwe w oparciu o zastosowanie nowoczesnych rozwiązań NBS (ang. *Nature Based Solutions*). Wśród tych rozwiązań popularne są zwłaszcza propozycje zielonych ścian wertykalnych czy ogrodów na dachu. Tworzenie zielonych dachów oraz ścian wertykalnych jest bardzo dobrym rozwiązaniem, zwłaszcza tam, gdzie nie ma warunków

do zakładania dużych powierzchni parków, zieleńców czy skwerów. Tego typu rozwiązania zwiększają powierzchnię biologicznie czynną oraz wpływają na bioróżnorodność, a pośrednio na zdrowie fizyczne i psychiczne. Dość powszechne staje się też tworzenie ogrodów deszczowych zasilanych wodą opadową oraz wprowadzanie łąk kwiatnych zamiast trawników (Fotografia 9. w aneksie). W kwestii NBS warto zapoznać się z wynikami międzynarodowych i multidyscyplinarnych badań w ramach COST Action “Circular City Re.Solution” (2023) i opracowań Langergraber i Atanasova (2020), Langergraber i in. (2020), Jaszczak i in. (2020a), Castellar (2021), Tams i in. (2022), Prenner i in. (2022), Perini i Ottel  (2014), Pochodyła i in. (2021).

Dziś działania proekologiczne są wręcz niezbędne do poprawy warunków środowiskowych i klimatycznych, nawet w skali małego miasta. Tworzenie systemów NBS w miastach m.in. poprawia retencję, jak i zapobiega powodziom oraz z drugiej strony występowaniu suszy. Istotna jest drożność korytarzy powietrznych, które przeciwdziałają powstawaniu smogu oraz zmniejszają temperaturę.

Podsumowanie

Jakość życia w miastach Cittaslow w kontekście koncepcji *livability* w dłuższej perspektywie powinna opierać się m.in. na założeniach przedstawionych w rozdziale. Ważne jest przy tym, aby rozwój zrównoważony, który od co najmniej kilkunastu lat jest podstawą badań i zapisów w wielu dokumentach, „był widoczny” w rzeczywistości, a nie tylko „na papierze”. Wobec tego, jak już wspomniano wcześniej, rozwój małych miast ma być zrównoważony społecznie i ekonomicznie, ale przede wszystkim musi odnosić się do faktycznie realizowanych działań środowiskowych i ekologicznych. Prowadzone przez autorkę rozdziału badania w międzynarodowym gronie na temat koncepcji *livability* na przykładzie polskich miast Cittaslow oraz podobnych im małych miast w Europie środkowo-wschodniej² pozwoliły na porównanie poprawy jakości życia mieszkańców w wyniku realizacji projektów rewitalizacji przestrzeni publicznych. Uzyskane wyniki skłaniają do refleksji, że o ile sama chęć realizacji projektów w miastach Cittaslow oraz wypracowanie strategii pozyskania funduszy pozwalających na ich wdrożenie jest odbierana pozytywnie, o tyle rezultaty szeroko pojmowanej rewitalizacji nie we wszystkich miastach wskazują na faktyczną poprawę jakości życia mieszkańców w założonym wcześniej w projektach zakresie. Jest to w dużej mierze konsekwencja mniejszej dbałości w zakresie ochrony istniejących zasobów przyrodniczych i działań proekologicznych, a także zbyt pośpiesznego, a w konsekwencji nie popartego głębszymi analizami, procesu przedprojektowego i projektowego.

² Projekt współfinansowany przez Narodową Agencję Wymiany Akademickiej APVV SK-PL-18-0022 LIVA — The Concept of *livability* in the context of small towns funded by NAWA — Polish National Agency for Academic Exchange and SRDA — Slovak Research and Development Agency.

Bibliografia

- Beatley, T. (2011). *Biophilic cities. Integrating nature into urban design and planning*. Washington: Island Press.
- Castellar, J.A.C., Popartan, L.A., Pueyo-Ros, J., Atanasova, N., Langergraber, G., Sámuel, I., Corominas, L., Comas, J., i Acuña, V. (2021). Nature-based solutions in the urban context: terminology, classification, and scoring for urban challenges and ecosystem services. *Sci Total Environ*, 779. doi: 10.1016/j.scitotenv.2021.146237.
- COST Action. (2023). Pobrane 12.02.2022 z <https://circular-city.eu>.
- Jaszczak, A., Kristianova, K., Pochodyła, E., Kazak, J.K., i Młynarczyk, K. (2021). Revitalization of public spaces in Cittaslow towns: Recent urban redevelopment in Central Europe. *Sustainability*, 13, 2564: 1–16. doi: 10.3390/su13052564.
- Jaszczak, A., Kristianova, K., Wasilewska, O., i Dunisijevic-Bojovic, D. (2020a). Concepts of “Biophilia” and “Livability” in the context of social perception of public space in cities. *Space & FORM*, 42: 133–146. doi: 10.21005/pif.2020.42.c-02.
- Jaszczak, A., Morawiak, A., i Żukowska, J. (2020b). Cycling as a sustainable transport alternative in Polish Cittaslow towns. *Sustainability*, 12, 5049: 1–23. doi: 10.3390/su12125049.
- Jaszczak, A., Pochodyła, E., Płoszaj-Witkowska, B. (2022). Transformation of Green Areas in Central Squares after Revitalization: Evidence from Cittaslow Towns in Northeast Poland. *Land*, 11, 470. doi: 10.3390/land11040470.
- Kellert, S. R., i Wilson, E. O. (1995). *The biophilia hypothesis*. Waszyngton: Island Press.
- Langergraber, G., Atanasova, N. (2020). Editorial. *Blue-Green Systems*, 2(1), 137. doi: 10.2166/bgs.2020.001.
- Langergraber, G., Pucher, B., Simperler, L., Kisser, J., Katsou, E. Buehler, D., Garcia Mateo, M. C., i Atanasova N. (2020). Implementing nature-based solutions for creating a resourceful circular city. *Blue-Green Systems*, 2(1): 173–185. doi: 10.2166/bgs.2020.933.
- Lewis, R., Parker, R. (2018). *The Contribution of Transportation and Land Use to Livability in Oregon MPOs*. NITC-RR-1050. Portland, OR: Transportation Research and Education Center (TREC). doi: 10.15760/trec.198.
- Newton, P.W. (2012). Liveable and Sustainable? Socio-Technical Challenges for Twenty-First-Century Cities. *Journal of Urban Technology*, 19(1): 1–22. doi: 10.1080/10630732.2012.626703.
- Perini, K., Ottelé, M. (2014). Designing green façades and living wall systems for sustainable constructions. *International Journal of Design & Nature and Ecodynamics*, 9(1): 31–46. doi:10.2495/dne-v9-n1-31-46.
- Pochodyła, E., Glińska-Lewczuk, K., Jaszczak A. (2021). Blue-green infrastructure as a new trend and an effective tool for water management in urban areas. *Landscape Online*, 92: 1–20. doi: 10.3097/LO.202192.
- Prenner, F., Pucher, B., Zluwa, I., Pitha, U., i Langergraber, G. (2021). Rainwater Use for Vertical Greenery Systems: Development of a Conceptual Model for a Better Understanding of Processes and Influencing Factors. *Water*, 13, 1860. doi: 10.3390/w13131860.

Tams, L., Nehls, T., Calheiros, C.S.C. (2022). Rethinking green roofs — natural and recycled materials improve their carbon footprint. *Building and Environment*, 219, 109122. doi: 10.1016/j.buildenv.2022.109122.

Wilson, E. O. (1984). *Biophilia*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Rozdział IX

***Green-Blue Design* a planowanie terenów nadrzecznych na przykładzie miast Cittaslow**

dr hab. inż. Agnieszka Jaszczak, prof. UWM¹

mgr inż. arch. kraj. Karolina Celebucka

Wstęp

Rzeki i tereny nadrzeczne pełniły dawniej funkcje obronne, transportowe, handlowe, przemysłowe, użytkowe, rekreacyjne, turystyczne, ekologiczne, identyfikacyjne czy też reprezentacyjne (Pancewicz, 2004, ss. 6–8). Funkcje te determinowały sposób rozwoju miast niezależnie od skali jednostki. Rzeki warunkowały więc w przeszłości rozwój gospodarczy i przestrzenny miast, a tereny nadrzeczne podlegały ciągłym przemianom funkcjonalno-przestrzennym. Obecnie wszelkie działania mające na celu planowanie, ochronę i przywracanie walorów przyrodniczych, krajobrazowych i użytkowych są jednym z priorytetów rozwoju terenów nadrzecznych miast Cittaslow. Coraz częściej dyskutuje się nad tematem „odwrócenia miast do rzeki”, nie tylko w kontekście dużych miast, ale również małych jednostek. Jednym z założeń warunkujących powrót do właściwej relacji „miasto-rzeka” jest zaplanowanie przestrzeni przyjaznej mieszkańcom. Współczesny *green-blue design* oparty jest o aktualne trendy, a także sposoby i możliwości świadomego użytkowania stref nadrzecznych oraz odnosi się do rozwiązań proekologicznych.

W niniejszym rozdziale autorki przedstawiają podstawowe założenia związane z planowaniem terenów nadrzecznych o funkcji rekreacyjnej, a także przykłady zagospodarowania przestrzeni w wybranych miastach Cittaslow (trzy projekty zrealizowane w ramach rewita-

¹ Katedra Architektury Krajobrazu, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie oraz Vytaytas Magnus University, Bioeconomy Research Institute, Litwa, agnieszka.jaszczak@uwm.edu.pl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4695-0488>.

lizacji w Biskupcu, Dobrym Mieście, Lidzbarku Warmińskim oraz propozycję projektową dla Sierpca).

Potrzeby zagospodarowania terenów nadrzecznych w odniesieniu do aktualnych tendencji *green-blue design*

W planowaniu terenów nadrzecznych, oprócz tradycyjnego podejścia do ochrony krajobrazu i walorów przyrodniczych oraz kulturowych, należy wziąć pod uwagę możliwość udostępnienia tej przestrzeni mieszkańcom. Dlatego też w projektach rewitalizacji przestrzeni publicznej zlokalizowanej „przy wodzie” niezbędne jest uwzględnienie ochrony zasobów bioróżnorodności z równoczesnym zapewnieniem użytkownikom dostępności do rekreacji i wypoczynku. Docelowo proces rewitalizacji powinien prowadzić do ponownego włączenia obszarów do tej pory zaniedbanych lub zdegradowanych w tkankę miejską (Trząski i in., 2010, ss. 59–60). Dobrze zagospodarowane tereny nadrzeczne, w tym parki, bulwary, punkty widokowe czy też przystanie sportów wodnych, stają się miejscem wypoczynku, co czyni miasto bardziej atrakcyjnym, zarówno dla jego mieszkańców, jak i dla turystów. Nadbrzeża i rzeki mogą stać się doskonałym miejscem do uprawiania sportów lądowych i wodnych. Można nadać im taką funkcję przy jednoczesnym wykorzystaniu ścieżek rowerowych, pieszych, miejsc do joggingu, przystani kajakowych czy placów gier. Służą też rekreacji biernej i wypoczynkowi przez zlokalizowanie w ich pobliżu miejsc do relaksu czy punktów kulinarnych, np. małej gastronomii (Drapella-Hermansdorfer, 1998, ss. 139–161). Rzeki w mieście mają wpływ na rozwój turystyki i rekreacji, a przez to pośrednio generują dodatkowy dochód (Lewińska, 2000, ss. 12–14).

Rewitalizacja terenów związanych z brzegiem rzeki w wymiarze kulturowym w szczególności wiąże się z poszanowaniem wartości, które odzwierciedla *genius loci*. Ważne jest respektowanie tradycji związanych z rzeką oraz ochrona dziedzictwa kulturowego. W rewitalizacji duże znaczenie przypisuje się bowiem adaptacji i wykorzystaniu elementów historycznych, zwłaszcza obiektów hydrotechnicznych, a w konsekwencji nadaniu im nowych funkcji. Należy również poprzez te działania nawiązywać do specyfiki użytkowania terenów nadrzecznych, przy równoczesnym wzbogacaniu ich o współczesne formy architektoniczne, krajobrazowe i urbanistyczne (Lorens, 2004, ss. 179–205).

W wielu dużych miastach europejskich od co najmniej kilkunastu lat można zaobserwować tendencje przywracania do użytkowania terenów nadrzecznych. Przykładem miast podejmujących takie działania mogą być m.in. Londyn, Hamburg czy Warszawa. Jednak i w małych miasteczkach, w tym tych należących do sieci Cittaslow, coraz częściej można dostrzec inicjatywy mające na celu udostępnianie terenów nadrzecznych jako miejsc publicznych. Do tej pory zapomniane i zaniedbane przestrzenie w ramach programów rewitalizacji „odzyskują życie”. Przykładami miejscowości, w których zaplanowano przestrzeń „od nowa” są m.in. Biskupiec, gdzie został zrewitalizowany park nad rzeką Dymmer (Jaszczak i Idzikowska, 2010), Lidzbark Warmiński z bulwarami nad Łyną czy Dobre Miasto z ciągiem pieszym wzdłuż Łyny.

Przykłady zrealizowanych projektów w wybranych miastach Cittaslow

W projekcie parku miejskiego w Biskupcu z 2010 r. kluczowe było przywrócenie funkcji rekreacyjno-wypoczynkowych w celu integracji mieszkańców. Projekt dostosowywał przestrzenie do użytkowników w różnym wieku i płci oraz osób z niepełnosprawnościami. Stworzono zatem Ogród Nauki i Zabawy oraz amfiteatr, plac zabaw z urządzeniami dla dzieci z niepełnosprawnościami oraz meble miejskie o różnicowanej funkcji. Teren ten stał się miejscem rekreacji dla najmłodszych i wypoczynku dla osób starszych. Organizuje się tu spotkania teatralne i seanse kinowe „pod chmurką”, zabawy dla dzieci, zajęcia jogi, imprezy sportowe, np. biegi uliczne. Dodatkowo w celu zwiększenia powierzchni przeznaczonej na zielen, a tym samym wzbogacenia szaty roślinnej, wprowadzono różnorodne formy roślinne i gatunki (Fotografia 10. w aneksie). Park stał się faktycznie użytkowaną przestrzenią publiczną o różnicowanych funkcjach, co wpisuje się w koncepcję miast Cittaslow (Jaszczak, 2015, ss. 63–67).

Projekt bulwaru nad rzeką Łyną w Lidzbarku Warmińskim został zrealizowany w 2017 r. w ramach działań rewitalizacyjnych. Przeznaczenie terenu określono jako turystyczno-rekreacyjne z uwzględnieniem zasobów przyrodniczych terenów nadrzecznych. W założeniach projektu był zapis uwzględniający wykorzystanie potencjału przyrodniczego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Dolnej Łyny (Celebucka, 2021). Dodatkowo koncepcja miała uwzględniać zabezpieczenie przeciwpowodziowe rzeki Łyny. W wyniku realizacji projektu na omawianym terenie powstała nowa infrastruktura techniczna, komunikacyjna oraz wypoczynkowa. Powstał plac zabaw, boisko do gry w bule francuskie, fontanna oraz elementy mebli miejskich i oświetlenie. Wprowadzono również tablice informacyjne i dydaktyczne. Całość została uzupełniona nowymi nasadzeniami, w większości formami średnimi i niskimi (krzewy, byliny). Realizacja projektu miała niewątpliwie znaczenie społeczne, jednak dobrym pomysłem byłoby wykorzystanie już istniejących walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

Przykładem miasta, w którym również podjęto działania mające na celu przywrócenie wartości terenów nadrzecznych w małej skali, jest Dobre Miasto. Głównym założeniem projektu była budowa traktu pieszego wraz z elementami małej architektury wzdłuż rzeki Łyny w centrum. Zostały zrealizowane ciągi piesze wykonane z utwardzonej nawierzchni kostki brukowej oraz drewnianej, elementy małej architektury. Koncepcja obejmowała również nasadzenia roślinne o naturalnym charakterze wpisujące się w charakter terenów nadrzecznych (Dobre Miasto, 2022). Na elementach małej architektury zostało umieszczone logo ślimaka, symbol miast Cittaslow. Projekt ten miał na celu stworzenie przestrzeni przyjaznej mieszkańcom, a tym samym wpisać się w założenia Ruchu Cittaslow oraz stworzyć harmonijną całość z brzegami rzeki Łyny, nie naruszając jej naturalnego biegu (Fotografia 11. w aneksie). Jest to przykład pokazujący, jak mniejsze miasto może wykorzystywać potencjał rzeki oraz jak cenne dla społeczności lokalnej jest tworzenie nowych przestrzeni o charakterze wypoczynkowym i rekreacyjnym w bezpośrednim otoczeniu rzeki. Projekt ten to również próba wprowadzenia nowoczesnych form zagospodarowania terenu w historyczną tkankę miejską wzdłuż Łyny.

Ostatnim z prezentowanych przykładów jest propozycja zagospodarowania miejsc rekreacyjnych nad rzeką Sierpienica w Sierpcu. Zastosowane w koncepcji rozwiązania mają być zgodne z celami miast Cittaslow, czyli potrzebą tworzenia przestrzeni wspólnych z uwzględnieniem cech krajobrazu oraz istniejącej „zielonej” i „niebieskiej” infrastruktury miejskiej sprzyjającej wygodzie i jakości życia mieszkańców. Dlatego podstawowym założeniem koncepcji było wykorzystanie naturalnego potencjału tych terenów i stworzenie miejsca przyjaznego dla odwiedzających, zarówno społeczności lokalnej, jak i przybyszów. Miejsce to przez swoją różnorodność może w przyszłości być atrakcyjne i zachęcić ich do dłuższego pobytu nad rzeką (Celebucka, 2021). Założenia koncepcji zakładają skupienie się na kontekście środowiskowym, a głównym celem jest ochrona przed negatywnymi skutkami zanieczyszczeń środowiska i zmianami klimatu. Dlatego zastosowano w niej rozwiązania proekologiczne, np. wprowadzono nawierzchnie przepuszczalne czy proste zabiegi utrzymujące naturalną szatę roślinną. Jednocześnie celowo doprojektowano roślinność do już istniejącej, tym samym unikając jej wymiany czy wycinki drzew. Wykorzystano zbiorowiska łąkowe z pojedynczymi drzewami i grupami krzewów oraz zagajniki leśne z przewagą sosny z domieszką brzozy i olszy. Strefę przybrzeżną urozmaicają gatunki typowe dla siedlisk rzecznych. Roślinność zastosowaną w projekcie stanowią gatunki wpisujące się w charakter miejsca, które mają sprzyjać idei spokojnego wypoczynku na łonie natury (Celebucka, 2021).

Proponowana koncepcja opiera się w dużej części na istniejącym układzie ciągów komunikacyjnych, poprowadzonych wzdłuż brzegów rzeki oraz wprowadzeniu ciągów pieszo-rowerowych w miejscach, w których one nie występują. Skupiono się na tym, by wzdłuż tras spacerowych zaprojektować miejsca biernego wypoczynku przez wprowadzenie elementów małej architektury. Najważniejszą częścią koncepcji jest propozycja wykorzystania do celów rekreacyjno-wypoczynkowych terenów znajdujących się w najbliższym otoczeniu Sierpienicy. Dlatego w koncepcji znajduje się kilka miejsc, w których zaaranżowano niewielkie wnętrza krajobrazowe, mające zachęcić mieszkańców miasta do spędzania czasu nad wodą. Dostęp do wody jest możliwy z poziomu tarasowo zaplanowanych platform-siedzisk rozmieszczonych przy samym brzegu rzeki (Fotografia 12. i 13. w aneksie). Wśród rozwiązań materiałowych przeważają naturalne, czyli drewno, kamień czy kruszywo (Celebucka, 2021).

Koryto rzeki Sierpienicy jest poprowadzone licznymi odnogami i rozlewiskami, co umożliwia uprawianie kajakarstwa turystycznego, głównie wiosłarstwa. W tym celu w koncepcji projektowej zostały uwzględnione miejsca, w których przewiduje się „zatokę” poza nurtem wody, pomost cumowniczy oraz pochylnię do przeciągania kajaków. Zaproponowano również zbiornik retencyjny powstały na skutek spiętrzenia wody zaporą ziemną. Zapewni to możliwość uprawiania wiosłarstwa amatorskiego, turystycznego i regatowego oraz wędkarstwa. Przy zbiorniku zaproponowano miejsce plażowania oraz kąpieliska o naturalnym charakterze wpisującymi się w klimat miejsca (Fotografia 14. w aneksie). W koncepcji uwzględniono również najmłodszych użytkowników. Przy ścieżce rowerowo-pieszkiej stworzono naturalny plac zabaw.

Podsumowanie

W rozdziale przedstawiono zagadnienia związane z planowaniem terenów nadrzecznych oraz właściwym kształtowaniem krajobrazu miast Cittaslow, które powinny uwzględniać nie tylko założenia społeczne czy ekonomiczne, ale także odnosić się do ochrony i zrównoważonego wykorzystania potencjału przyrodniczego i kulturowego rzek oraz ich otoczenia. Przestrzeń przyjazna mieszkańcom to taka, która odpowiada na ich potrzeby w sensie użytkowania oraz wpływa na polepszenie ich zdrowia i samopoczucia. Kierunkiem, który może wpłynąć na jakość życia w miastach Cittaslow oraz pozwoli na ich zrównoważony rozwój, są wszelkie świadome działania proekologiczne również w kwestii planowania zielonej i niebieskiej infrastruktury. Współczesny *green-blue design* jest oparty o aktualne trendy, sposoby i możliwości świadomego użytkowania stref nadrzecznych oraz odnosi się do rozwiązań proekologicznych.

Przedstawione przykłady zrealizowanych projektów miejsc nad rzekami w miastach Cittaslow są różne, biorąc pod uwagę ich specyfikę oraz wyznaczone funkcje przyszłego użytkowania, a także czas, w którym owe projekty zostały wdrożone (niektóre z nich ponad 10 lat temu). Niemniej jednak to, co je łączy, to chęć udostępnienia dotychczas zaniedbanych przestrzeni mieszkańcom. Jest to niewątpliwym plusem podjętych działań rewitalizacyjnych. Aktualnie należałoby jednak spojrzeć szerzej na kwestie *blue and green design* przestrzeni nadrzecznych. Istnieje bowiem konieczność nowego zdefiniowania zasad projektowych i założeń rozwoju przestrzennego oraz ochrony środowiska małych miast Cittaslow. Przedstawiony jako ostatni w tym rozdziale pomysł zagospodarowania terenu nad rzeką Sierpienica zakłada minimalną ingerencję w środowisko zastane i włączenie zasobów przyrodniczych w aranżację tego terenu, co odpowiada współczesnym trendom proekologicznym.

Bibliografia

- Celebucka, K. (2021). *Rewitalizacja przestrzeni publicznych na przykładzie sieci miast Cittaslow. Studium analityczno-projektowe*. Praca magisterska zrealizowana w Katedrze Architektury Krajobrazu UWM w Olsztynie pod kierunkiem dr hab. inż. Agnieszki Jaszczak, prof. UWM, Olsztyn.
- Dobre Miasto (2022). Pobrane 1.06.2022 z dobremiasto.com.pl.
- Drapella-Hermansdorfer, A. (1998). *Nadrzeczne bulwary*. W: J. Kołtuniak (red.), *Rzeki, cywilizacja, historia*. Katowice: Śląsk Sp. z o.o.
- Jaszczak, A. (2015). *Revitalization of Riverside Urban Parks as Exemplified by One of the Cittaslow Towns*. W: M. Śliwa, i K. Glińska-Lewczuk (red.), *Cultural and natural heritage between theory and practice*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.
- Jaszczak, A. i Idzikowska, M. (2010). *Projekt Parku Miejskiego w Biskupcu*. W: *Nadanie Nowych Funkcji Terenom Zieleni w Biskupcu* (Gmina Biskupiec, współfinansowany przez UE, nr projektu WND-RPWM. 04.02-28-017/10).

- Lewińska, J. (2000). *Klimat miasta: zasoby, zagrożenia, kształtowanie*. Kraków: Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej.
- Lorens, P. (2004). Rewitalizacja frontów wodnych jako element procesu odnowy miast. W: K. Markowski (red.), *Przestrzeń w zarządzaniu rozwojem regionalnym lokalnym. Biuletyn KPZK PAN*, 211: 179–205.
- Pancewicz, A. (2004). *Rzeka w krajobrazie miasta*. Gliwice: Politechnika Śląska.
- Trząski, L., Polaczek, A., Kopernik, M., Łabaj, P., i Szendera, W. (2010). Rewitalizacja miejskich przestrzeni nadrzecznych w Polsce — ocena planowania i wdrożeń w południowej części kraju. *Prace Naukowe GIG Górnictwo i Środowisko*, 1: 59–71.

Aneks

Fotografia 1.

Uroczyste otwarcie Lubawskiego Centrum Aktywności Społecznej, 30 września 2020 r.



Źródło: fot. K. Młynarczyk.

Fotografia 2.

Lubawskie Centrum Aktywności Społecznej — przykład perfekcyjnego wykorzystania funkcji użytkowych zachowanych piwnic Zamku Biskupów Chełmińskich



Źródło: fot. K. Młynarczyk.

Fotografia 3.

Półnaturalne zbiorowiska leśno-zaroślowe mogą być wykorzystane jako miejskie tereny rekreacyjne



Źródło: fot. K. Młynarczyk.

Fotografia 4.

Drogowskaz zlokalizowany w parku miejskim w Działdowie: symbolicznie i dowcipnie wskazuje na inspiracje i wybory kierunków rozwoju



Źródło: fot. K. Skalski.

Fotografia 5.

Lidzbark — Skwer Cittaslow



Źródło: fot. A. Bobrowicz.

Fotografia 6.

Nowe Miasto Lubawskie — Skwer 10-lecia Cittaslow



Źródło: fot. A. Bobrowicz.

Fotografia 7.

Pasym — pojemnik do recyklingu w kształcie logo Cittaslow



Źródło: fot. A. Bobrowicz.

Fotografia 8.

System informacji w parkach miejskich dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami



Źródło: opracowanie własne.

Fotografia 9.

Wybrane rozwiązania NBS: różne formy ogrodów wertykalnych, ogrody wodne i deszczowe



Źródło: opracowanie własne.

Fotografia 10.

Zagospodarowanie brzegów rzeki Dymer w Biskupcu



Źródło: autorka projektu rewitalizacji (2010): A. Jaszczak; fot. A. Jaszczak (2012).

Fotografia 11.

Zagospodarowanie brzegów rzeki Łyny w Dobrym Mieście



Źródło: fot. K. Celebucka (2021).

Fotografia 12.

Wizualizacja miejsc wypoczynku zlokalizowanych na brzegach rzeki



Źródło: opracowanie własne K. Celebucka (2021).

Fotografia 13.

Mała architektura przy ścieżce z tworzywa mineralnego



Źródło: opracowanie własne K. Celebucka (2021).

Fotografia 14.

Plaża nad rozlewiskiem utworzonym w procesie spiętrzenia wody



Źródło: opracowanie własne K. Celebucka (2021).

Rysunek 1.

Logo stowarzyszenia Cittaslow



Źródło: *Cittaslow International Charter* (2023, s. 28).

Rysunek 2.

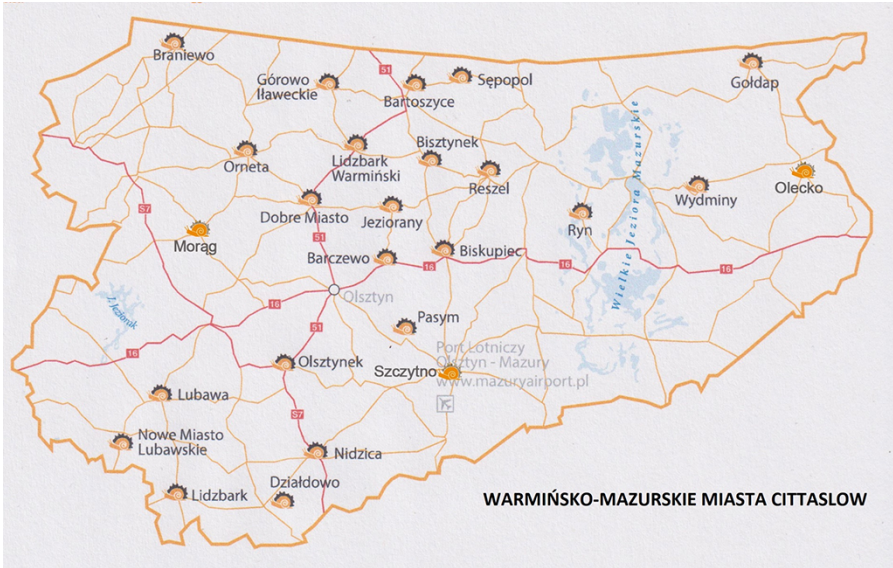
Mirande, małe miasteczko historyczne na południu Francji — przykład inteligentnego i bogatego programu Cittaslow (Walne Zgromadzenie 2018 r.)



Źródło: archiwum autora.

Rysunek 3.

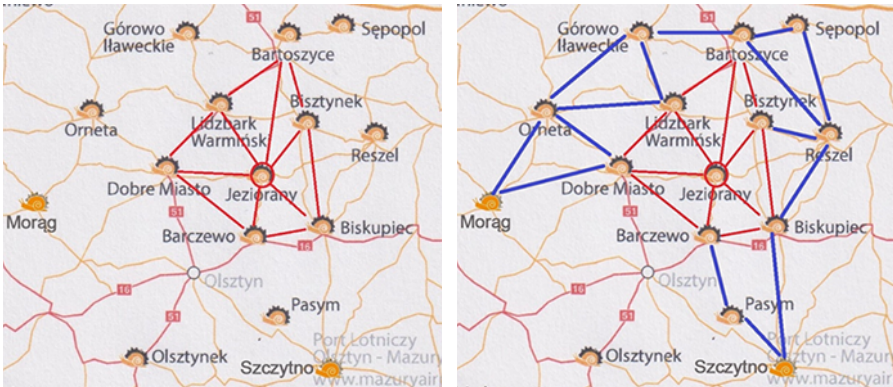
Miasta Cittaslow na terenie województwa warmińsko-mazurskiego



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.

Rysunek 4.

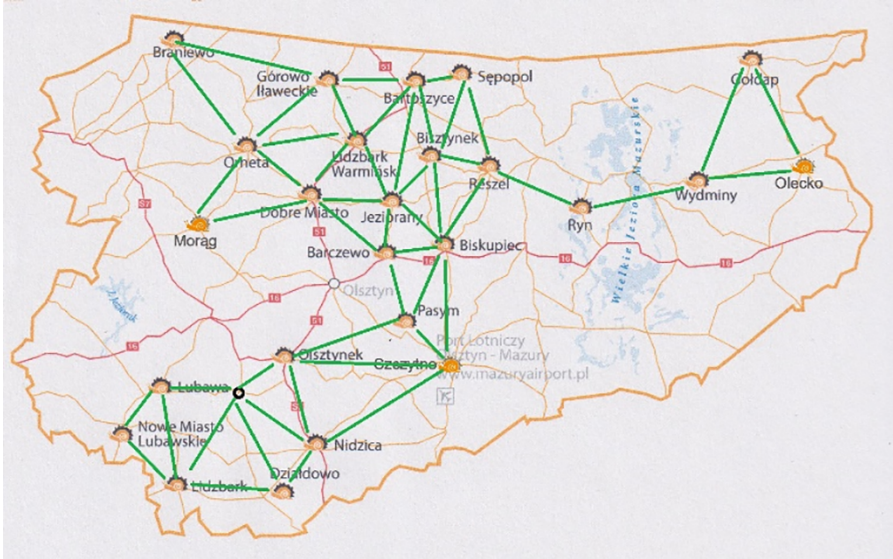
Pętla Warmińska (po lewej) i Pętla Warmińska Bis (po prawej)



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 5.

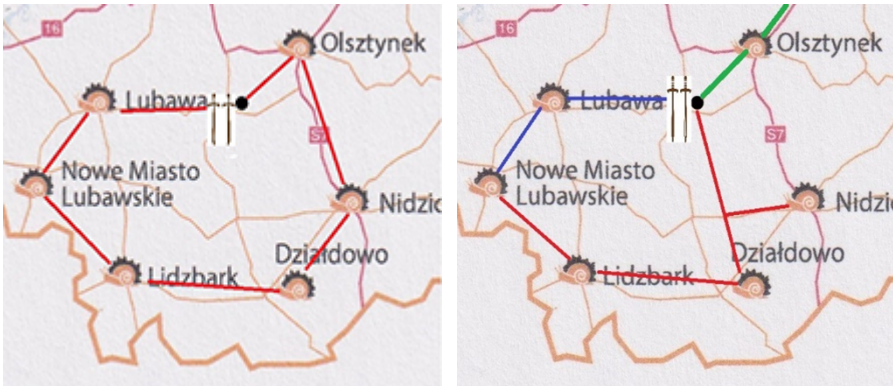
Sieć trójkątów rowerowych Cittaslow



Źródło: opracowanie własne.

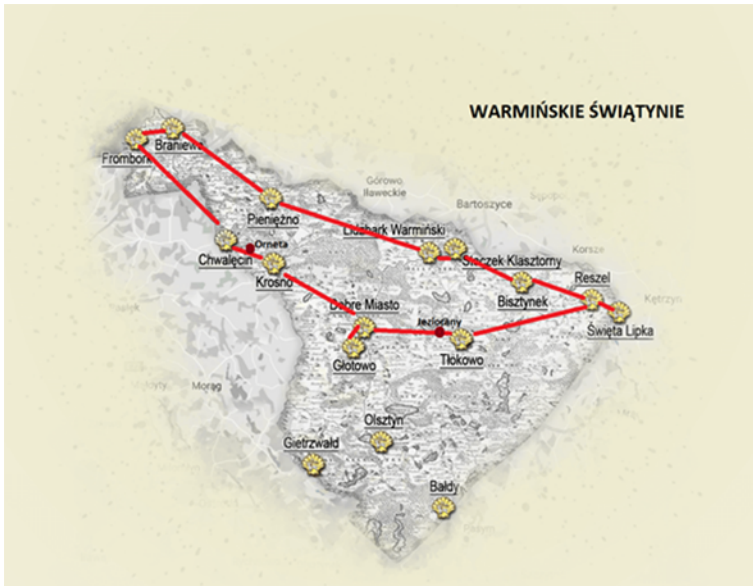
Rysunek 6.

„Wokół Grunwaldu” (po lewej) i „Pod Grunwald” (po prawej)



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 7.
 Warmińskie Świątynie



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 8.
 Logo wydarzenia promocyjnego Niedziela Cittaslow



Źródło: *Tydzień pod znakiem...* (2021).

Rysunek 9.

Działania wpływające na jakość życia mieszkańców miast Cittaslow



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 10.

Główne założenia koncepcji *livability* w miastach Cittaslow



Źródło: opracowanie własne.



IBG
**INSTYTUT BADAŃ
GOSPODARCZYCH**