

### Cytowanie

CHICAGO: E. Ura, *Prawa i wolności obywatelskie w świetle idei „miasta 15-minutowego”*, „Przegląd Prawa Konstytucyjnego” 2023, nr 4, s. 81–91, <https://doi.org/10.15804/ppk.2023.04.06>

APA: Ura, E. (2023), *Prawa i wolności obywatelskie w świetle idei „miasta 15-minutowego”*, „Przegląd Prawa Konstytucyjnego” nr 4, s. 81–91, <https://doi.org/10.15804/ppk.2023.04.06>

---

### Elżbieta Ura

ORCID ID: 0000-0001-6896-6790

Uniwersytet Rzeszowski

E-mail: [uraelzbieta@pro.onet.pl](mailto:uraelzbieta@pro.onet.pl)

## **Prawa i wolności obywatelskie w świetle idei „miasta 15-minutowego”**

**Słowa kluczowe:** konstytucja, prawa i wolności, zrównoważony rozwój, Agenda 2030, miasto 15-minutowe, miasto inteligentne, samorząd lokalny

**Keywords:** constitution, rights and freedoms, sustainable development, Agenda 2030, 15-minute city, smart city, local government

### Streszczenie

Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na prawa i wolności obywateli w świetle idei wprowadzania „miast 15-minutowych”. Idea ta wskazywana jest w rezolucji ONZ z 2015 r., zwaną Agendą 2030. Miasta 15-minutowe, określane są jako smart city lub miasta kompaktowe. W ramach programu „Horyzont Europa” wybrano 100 miast jako eksperymentalnych w dążeniu do stworzenia do 2030 r. miast inteligentnych, w tym: Wrocław, Warszawa, Łódź, Rzeszów i Kraków. Założeniem smart city jest by każdy mieszkaniec miał dostęp do podstawowych potrzeb życiowych w odległości 15 minut od domu. Realizując powyższe wytworzył się też nowy nurt urbanistyczny w miastach.

Na tle tych rozważań podjęta została próba oceny czy zmiany związane z wprowadzaniem miast 15-minutowych nie wpłyną na ograniczanie praw i wolności człowieka i obywatela.

**Abstract****Civil Rights and Freedoms in the Light of the Idea of the „15-Minute City”**

The aim of the article is to draw attention to the rights and freedoms of citizens in the light of the idea of introducing “15-minute cities”. This idea is indicated in the UN resolution of 2015, called the 2030 Agenda. 15-minute cities are referred to as smart cities or compact cities. Under the “Horizon Europe” program, 100 cities were selected as experimental cities in the pursuit of creating smart cities by 2030, including: Wrocław, Warsaw, Łódź, Rzeszów and Kraków. The assumption of the smart city is that every resident should have access to basic life needs within 15 minutes of home. By implementing the above, a new urban planning trend in cities was also created.

On the basis of these considerations, an attempt was made to assess whether the changes related to the introduction of 15-minute cities will not limit the rights and freedoms of man and citizen.

✱

**I. Wstęp**

Artykuł 5 Konstytucji RP stanowi, że „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. I tu słusznie wskazuje J. Zimmermann, że analizując powyższy artykuł Konstytucji uznać należy, że zrównoważony rozwój nie odnosi się „tylko do ochrony środowiska, ale przynajmniej także do dziedzictwa narodowego oraz do wolności i praw obywateli”<sup>1</sup>. Odniesienie zasady zrównoważonego rozwoju również do praw i wolności człowieka i obywatela oznacza, że ma ona wymiar ogólnoludzki, a nie indywidualny<sup>2</sup>.

Zrównoważony rozwój stał się też wiodącym tematem rezolucji ONZ z 2015 r. „Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego roz-

<sup>1</sup> J. Zimmermann, *Prawo administracyjne*, wyd.8, Warszawa 2018, s. 169–170.

<sup>2</sup> B. Rakoczy, B. Rakoczy [w:] Z. Bukowski, E.K. Czech, K. Karpus, B. Rakoczy, *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 20.

woju 2030” (*Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*), zwanej Agendą 2030. Zgodnie z jej założeniami rozwój taki jest możliwy m.in. poprzez wprowadzanie zmian w funkcjonowaniu miast i tworzenie miast 15-minutowych, zwanych miastami inteligentnymi.

W świetle powyższych założeń i podkreśleniu, że zrównoważony rozwój miast ma na celu nie każdego człowieka indywidualnie, ale ludzkość jako taką i przyszłe pokolenia<sup>3</sup> należy zastanowić się jednak, czy równocześnie nie zostaną ograniczone prawa i wolności obywateli. Analiza powyższego założenia jest możliwa po ukazaniu podstawowych założeń Agendy 2030, stanowiska Unii Europejskiej w tym zakresie oraz wprowadzania powyższych założeń w praktyce.

## **II. Zrównoważony rozwój miast w przepisach prawa międzynarodowego i unijnego oraz w Konstytucji RP**

Agenda 2030 przyjęta została przez Zgromadzenie Ogólne ONZ w Nowym Jorku w dniach 25–27 września 2015 r.<sup>4</sup> Obejmuje ona również przyjętą podczas III Międzynarodowej Konferencji w sprawie Finansowania Rozwoju w lipcu 2015 r. Agendę działań z Addis Ababa ONZ (*Outcome document of the Third International Conference on Financing for Development: Addis Ababa Action Agenda*), która określa środki finansowe konieczne do realizacji Agendy 2030, w tym środki krajowe, prywatne źródła finansowania i oficjalną pomoc rozwojową (ODA). Agenda 2030 została podpisana przez 193 państwa członkowskie ONZ, w tym Polskę.

Agenda 2030 rozumiana jest jako plan działań mających na celu określenie dróg rozwoju dla świata poprzez zdefiniowanie 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju oraz powiązanych z nimi 169 zadaniami, które wskazują na trzy wymiary zrównoważonego rozwoju: gospodarczy, społeczny i środowiskowy. Założeniem Agendy 2030 jest to, że działania na rzecz osiągnięcia określonych w niej celów wymagają aktywności i osiągnięcia postępów równocześnie w tych trzech wymiarach i w sposób zintegrowany. Obszarami, w których po-

---

<sup>3</sup> *Ibidem.*

<sup>4</sup> <https://sdgs.un.org/2030agenda> (10.06.2023).

dejmowane mają być działania w celu realizacji założonych celów, są: ludzie, planeta, dobrobyt, pokój i partnerstwo.

W Agendzie 2030 istotne miejsce zajmują deklaracje odnoszące się do zmiany w funkcjonowaniu miast. Przeczytać można m.in.: „Uznajemy, że zrównoważony rozwój obszarów miejskich i zarządzanie tymi obszarami mają kluczowe znaczenie dla jakości życia ludzi. Będziemy współpracować z lokalnymi władzami i społecznościami, aby odnawiać i planować nasze miasta i osiedla ludzkie w sposób sprzyjający spójności społecznej i bezpieczeństwu osobistemu oraz stymulować innowacje i zatrudnienie. Ograniczymy negatywne skutki urbanizacji i stosowanie substancji chemicznych, które są niebezpieczne dla zdrowia ludzkiego i środowiska, m.in. poprzez bezpieczne i przyjazne dla środowiska zarządzanie chemikaliami, ograniczenie wytwarzania odpadów, ich recykling oraz bardziej efektywne wykorzystanie wody i energii. Będziemy także prowadzić prace na rzecz zminimalizowania wpływu miast na globalny system klimatyczny”. Cel 11 Zrównoważonego Rozwoju wskazuje zaś: „Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu”.

Sprawie zrównoważonego rozwoju mieszkalnictwa i miast (*United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development*), poświęcona została kolejna Konferencja NZ, która odbyła się w dniach 17–20 października 2016 r. w Quito w Ekwadorze (Habitat III). Wynikiem jej obrad jest „Nowa Agenda Miejska: Deklaracja w sprawie zrównoważonych miast i osiedli ludzkich dla wszystkich”<sup>5</sup>. Nowy program dla miast przyjęty na tej konferencji zawiera wytyczne m.in. dla samorządów lokalnych i regionalnych, dzięki którym miasta na całym świecie mają stać się bardziej zielone, bezpieczne i zamożne oraz bardziej sprzyjać integracji społecznej. Program ten jest podstawowym elementem realizacji Agendy 2030, uznający zrównoważony rozwój miejski i terytorialny za kluczowy dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju i dobrobytu dla wszystkich. Miasta 15-minutowe, określane jako miasta inteligentne (*smart city*) lub miasta kompaktowe, powstawać mają przy wykorzystywaniu możliwości płynących z digitalizacji, ekologicznej energii i technologii, a także innowacyjnych technologii transportowych. To zaś, zgodnie z założeniami, zapewnić

<sup>5</sup> <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Polish.pdf>; [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/eu-urban-agenda-infographics.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/eu-urban-agenda-infographics.pdf) (27.02.2023).

ma mieszkańcom możliwość dokonywania wyborów bardziej przyjaznych dla środowiska, pobudzać trwałą wzrost gospodarczy oraz umożliwiać miastom osiągnięcie poprawy pod względem świadczenia usług.

Na zrównoważony rozwój wskazują także przepisy unijnego, podkreślając głównie wymogi ochrony środowiska (art. 11 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej<sup>6</sup>), zrównoważony postęp we wszystkich odpowiednich sektorach (art. 26 ust. 3) czy zrównoważony wzrost gospodarczy (art. 3 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej<sup>7</sup>). Do zrównoważonego rozwoju odnoszą się również postanowienia wielu dyrektyw unijnych<sup>8</sup>, a także aktów tzw. *soft law*<sup>9</sup>.

Trzeba też wymienić program „Horyzont Europa”<sup>10</sup>, w ramach którego 29 września 2021 r. Komisja Europejska uruchomiła pięć misji, które z założenia mają poprawić jakość życia mieszkańców. Jedną z nich dotyczy tworzenia, do końca obecnej dekady, neutralnych dla klimatu, „odpornych” i „inteligentnych miast”. W kwietniu 2022 r. wybrano do eksperymentalnego programu – spośród 377 zgłoszonych aglomeracji – 100 miast, w których mieszka 12% ludności Unii. Te miasta mają być „centrami eksperymentów i innowacji”. Wybranymi miastami polskimi są: Kraków, Warszawa, Łódź, Rzeszów i Wrocław. Adina Vălean, komisarz ds. transportu wprost wówczas stwierdziła, że „w dążeniu do tego, by do 2030 r. stać się inteligentnymi i neutralnymi dla klimatu, 100 [...] miast UE będzie naturalnymi poligonami doświadczalnymi innowacyjnych, zintegrowanych rozwiązań wielu problemów, z którymi borykają się dziś nasi obywatele, w tym mobilności miejskiej”.

Jak wspomniano, zrównoważony rozwój jest wartością wskazaną w art. 5 Konstytucji RP. Na tle interpretacji tego artykułu w doktrynie wyodrębniły się

<sup>6</sup> Dz.U. 2004 Nr 90 poz. 864/2.

<sup>7</sup> Dz.U. 2004 Nr 90 poz. 864/30.

<sup>8</sup> Np. Rozporządzenie PE i Rady (UE) 2017/1601 z 26 września 2017 r. w sprawie ustanowienia Europejskiego Funduszu na rzecz Zrównoważonego Rozwoju (EFZR), gwarancji EFZR i funduszu gwarancyjnego EFZR (Dz.U. UE L z 27 września 2017 r., 2017.249.1); Dyrektywa PE i Rady 2009/28/WE z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. UE L z 5 czerwca 2009 r.).

<sup>9</sup> Np. Komunikat Komisji do Państw Członkowskich z 2 września 2004 r. ustanawiający wytyczne dla inicjatywy wspólnotowej w dziedzinie współpracy transeuropejskiej, która ma zachęcać do harmonijnego i zrównoważonego rozwoju obszaru Europy (Dz.U. UE C z 10 września 2004 r., 2004.226.62).

<sup>10</sup> <https://www.kpk.gov.pl/horyzont-europa> (17.06.2023).

dwa nurty poglądów. Według pierwszego, zasada zrównoważonego rozwoju odnosi się tylko do zapewnienia ochrony środowiska, natomiast zwolennicy nurtu drugiego wskazują, że zasada ta ma odniesienie do całości materii wymienionej w tym przepisie<sup>11</sup> i te poglądy są dominujące. Takie rozumienie pozwala na stwierdzenie, że zasada ta jest zasadą ustrojową. A. Bałaban trafnie zwraca uwagę, że uznanie zasady zrównoważonego rozwoju wyłącznie w odniesieniu do ochrony środowiska byłoby nadmiernym zawężeniem jej treści, która „przerasta znacznie problematykę ochrony środowiska – tradycyjnie rozumianego”<sup>12</sup>.

### III. Koncepcja 15-minutowego miasta wg Carlosa Moreno

Pionierskie prace nad tworzeniem inteligentnego 15-minutowego miasta podjął francusko-kolumbijski uczoney urbanista Carlos Moreno. Ideą takiego miasta, według jego koncepcji, jest, by każdy jego mieszkaniec miał dostęp do podstawowych potrzeb życiowych w odległości 15 minut pieszo lub rowerem od domu. Ma to pomóc w walce z hegemonią samochodów i tworzeniu bardziej zrównoważonych przestrzeni miejskich skoncentrowanych na człowieku i jego potrzebach. Taka decentralizacja miasta ma zapewnić równowagę mieszkańców między pracą a życiem prywatnym. Autor koncepcji wykazuje, że zmniejszenie zależności ludzi od pojazdów w ten sposób może pomóc w ograniczeniu zużycia paliw kopalnianych, a tym samym w emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczenia powietrza. Pozwoli to poprawić zdrowie ludzi i kondycję planety. Aktywne przemieszczanie się przyniosłoby ponadto korzyści w zakresie zdrowia fizycznego. W dążeniu do tego jest poszukiwanie nowego balansu życia miejskiego<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Szerzej np.: Z. Bukowski, *Zrównoważony rozwój w systemie prawa*, Toruń 2009, s. 23 i n.; M. Pchałek [w:] M. Górski, M. Pchałek, W. Radecki, J. Jerzmański, M. Bar, S. Urban, J. Jendrośka, *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 125–130; R. Mikosz, *Zagadnienia wstępne* [w:] *Zrównoważony rozwój jako czynnik determinujący prawne podstawy zarządzania geologicznymi zasobami środowiska*, red. G. Dobrowolski, Katowice 2016, s. 14 i n.

<sup>12</sup> A. Bałaban, *Konstytucyjna zasada zrównoważonego rozwoju* [w:] *Sześć lat Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Doświadczenia i inspiracje*, red. L. Garlicki, A. Szmyt, Warszawa 2003, s. 20.

<sup>13</sup> <https://konkret24.tvn24.pl/swiat/15-minutowe-miasta-ograniczenia-kamery-i-limit-y-wjazdu-wielopietrowa-manipulacja-6813960>; <https://wyborcza.pl/7,75968,29038608,miasto-15-minutowe-ideologia-i-praktyka-watpliwe-sukcesy-paryza.html> (10.06.2023).

Rozwiązaniami zgodnymi z koncepcją C. Moreno ma być: pielęgnowanie zieleńców, ograniczanie ruchu samochodowego w centrach miast, zwężanie dróg i wyznaczanie ścieżek rowerowych kosztem pasów samochodowych czy bardziej zaawansowane działania związane z rozbudową infrastruktury rekreacyjnej, lokalnych placówek zdrowia, szkół, placów targowych itp.

Idea powyższa wykorzystywana była dotychczas przez wiele metropolii, nie tylko europejskich, jednakże w żadnej z nich nie zrealizowano wizji C. Moreno w sposób kompleksowy. Wprowadzano raczej rozwiązania testujące, które z założenia mają ułatwiać życie pieszym lub zwiększać dostępność usług w pobliżu miejsc zamieszkania. Anna Hidalgo, mer Paryża, wykorzystała powyższą koncepcję podczas swojej kampanii reelekcyjnej w 2020 r. głosząc: „Mój projekt opiera się na ideach bliskości, współuczestnictwa, współpracy i ekologii. W Paryżu wszyscy mamy poczucie, że brakuje nam czasu i jesteśmy w ciągłym pośpiechu. Dlatego jestem przekonana, że musimy przeprojektować nasze miasto w taki sposób, by jego mieszkańcy mogli uczyć się, uprawiać sporty, korzystać z usług zdrowotnych w odległości 15 minut od swoich domów”<sup>14</sup>.

Założenia związane z ideą miast 15-minutowych wykorzystywane są i w innych metropoliach na świecie. Np. w Bogocie wprowadzona została zintegrowana sieć miejskiego transportu, zielone korytarze i 550 km ścieżek rowerowych. Były burmistrz Bogoty Enrique Penalos podczas wystąpienia na konferencji TED w Long Beach w Kalifornii powiedział: „Rozwinięte miasto nie polega na tym, że nawet najbiedniejsi jeżdżą samochodami, ale na tym, że bogaci korzystają z publicznego transportu”<sup>15</sup>. W Barcelonie natomiast tworzone są superbloki (*superilles*) z powiększonym terenem rekreacyjnym wokół<sup>16</sup>.

Wdrażanie idei miasta 15-minutowego w Oxfordzie (150 tys. mieszkańców) rozpoczęło się w 2015 r. od koncepcji tzw. filtrów ruchu, czyli kamer rozpoznających numery tablic rejestracyjnych. Kolejnym etapem są tzw. blo-

---

<sup>14</sup> <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/nowa-koncepcja-znana-z-przeszlosci-czym-jest-15minutowe-miasto-77772.html>; [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Why-every-city-can-benefit-from-a-15-minute-city-vision?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Why-every-city-can-benefit-from-a-15-minute-city-vision?language=en_US) (10.06.2023).

<sup>15</sup> <https://aurechome.pl/aktualnosci/15-minutowe-miasto-czyli-luksus-bliskosci-i-dostepnosci> (11.06.2023).

<sup>16</sup> <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents> (11.06.2023).

kady klimatyczne<sup>17</sup>. W założeniu jest podzielenie Oxfordu na sześć 15-minutowych dzielnic. Zgodnie z propozycjami, mieszkaniec będzie mógł podróżować poza swoją dzielnicę tylko przez 100 dni w roku. Jeśli ktokolwiek z mieszkańców Oksfordu wyjedzie poza wyznaczoną strefę dłużej niż jest to dozwolone, zostanie ukarany grzywną w wysokości 70 funtów za każdym razem. Ponadto każdy mieszkaniec będzie musiał zarejestrować swój samochód w Radzie Hrabstwa. Jeśli rodzina posiada 2 lub więcej samochodów może otrzymać w sumie 100 zezwoleń. Mieszkańcy pozostałej części hrabstwa Oxfordshire będą mogli ubiegać się o zezwolenie na przejazd przez wybrany filtr przez 25 dni w roku.

Miasto Canterbury (ok. 45 tys. mieszkańców) podzielone ma zostać na 5 stref. Zasady funkcjonowania miasta mają obowiązywać na podobnych zasadach jak w Oxfordzie, jedynie nie będzie tam możliwości przejazdu pomiędzy strefami. Aby dostać się do sąsiedniej strefy będzie trzeba wyjechać na obwodnicę i dalej iść pieszo lub rowerem. W obu miastach w odniesieniu do służb medycznych, transportu publicznego, zaopatrzenia sklepów nie będą obowiązywały ograniczenia. Mieszkańcy Oxfordu buntują się przeciwko wskazanym założeniom, organizują demonstracje, na których głoszą hasła, że prowadzi to do ograniczenia wolności obywateli, tworzenia gett, doprowadzi do bankructwa firm<sup>18</sup>.

W Polsce na koncepcję 15-minutowego miasta powołał się w lutym 2023 r. prezydent Warszawy R. Trzaskowski w czasie prezentowania projektu transportu szynowego Projekt przewiduje, że do 2050 r. metro będzie dojeżdżało do niemal wszystkich dzielnic, a ponad połowa mieszkańców będzie miała stację metra niecały kilometr od miejsca zamieszkania. „Całe to studium ma realizować koncepcję miasta 15-minutowego, żeby każdy warszawiak za pomocą komunikacji miejskiej lub pieszo mógł dotrzeć do wszystkich najważniejszych dla siebie usług”<sup>19</sup>. Za pierwsze miasto w Polsce, w którym wprowadzona została koncepcja 15-minutowego miasta uznawany jest Pleszew<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> <https://www.salon24.pl/u/niewiarygodne/1274483,miasta> (10.03.2023).

<sup>18</sup> <https://pch24.pl/brytyjskie-miasto-15-minutowe-pod-ostrzalem-mieszkanicy-oxfordu-ponownie-protestuja/>; <https://wpolityce.pl/swiat/635006-mieszkanicy-oxfordu-protestuja-przeciwko-specjalnym-strefom> (13.06.2023).

<sup>19</sup> <https://um.warszawa.pl/-/stolica-pieciu-linii-metra> (12.06.2023).

<sup>20</sup> Wypowiedź burmistrza miasta: „My wykorzystaliśmy naturalne warunki Pleszewa, by stało się miastem 15-minutowym. Prowadzimy politykę rozwoju miasta w duchu kompaktowości, gdzie wszystko jest dostępne dla mieszkańców w zasięgu kilku minut od miejsca



W Krakowie realizowany jest projekt „Klimatyczny Kwartał” na obszarze dzielnicy Kazimierz oraz części Grzegórzek, który ma być urzeczywistnieniem idei 15-minutowego miasta. Jego realizatorzy tłumaczą, że działania w ramach projektu mają zapewnić mieszkańcom możliwość „spełnienia wszystkich potrzeb życiowych” „w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania, bez konieczności odbywania zbędnych podróży na dłuższe odległości”<sup>21</sup>. Powinni być w stanie zrobić codzienne zakupy i zrealizować hobby, spotkać się ze znajomymi w dystansie, który można pokonać w ciągu 15 minut pieszo lub na rowerze.

#### IV. Miasta 15-minutowe jako nurt urbanistyczny

Koncepcja C. Moreno stworzyła nowy nurt urbanistyczny zakładający bliskość istotnych punktów służących zaspokajaniu potrzeb w promieniu 15 minut spacerem lub jazdą rowerem, „projektowania zorientowanego na człowieka” (*Human-centered design*). Zgodnie z nim w najbliższej okolicy powinny znaleźć się: punkty usługowe np. fryzjer, poczta, sklepy, kawiarnie, restauracje, parki i obszary z terenami rekreacyjnymi, szkoły i przedszkola, miejsca pracy, np. biura, obiekty zdrowia, ośrodki kultury, przystanki komunikacji miejskiej. Bliskie usytuowanie takich punktów ma motywować mieszkańców do rezygnacji z samochodu na rzecz spaceru czy przejażdżki na rowerze, co ma przełożyć na aktywniejszy tryb życia i zdrowie, oszczędność czasu, który musieliby przeznaczyć na dojazd oraz poszukiwanie miejsca parkingowego. Brak konieczności poruszania się samochodem zmniejszałoby również emisję dwutlenku węgla, chroniło środowisko, a także poprawiało bioróżnorodność. Te głównie aspekty podnoszone są również w Agendzie 2030 jako efekt miasta inteligentnego, uwzględniającego zrównoważony rozwój.

---

zamieszkania – pieszo, rowerem lub transportem publicznym”, <https://gloswielkopolski.pl/pierwsze-15minutowe-miasto-w-polsce-jest-w-wielkopolsce-brytyjczycy-sa-nim-zachwyceni/ar/c1-17442845> (10.03.2023). W maju 2023 r. Pleszew został nagrodzony za pierwsze w Polsce miasto kompaktowe w konkursie „Innowacyjny samorząd”, <https://pleszew.naszemiasto.pl/tag/innowacyjny-samorzad-2023> (13.06.2023).

<sup>21</sup> <https://ztp.krakow.pl/miasto-15-minutowe/klimatyczny-kwartal> (11.06.2023).

## V. Podsumowanie

Z przedstawionych w zarysie treści dokumentów ONZ i Agendy 2030 można jednoznacznie wysnuć wniosek, że celem przyjętej koncepcji „*smart miasta*” jest przede wszystkim ochrona środowiska i klimatu poprzez zmniejszenie emisji dwutlenku węgla przez samochody. Ograniczenie ruchu tych pojazdów nastąpić ma przez działania zmierzające do zamykania centrum miast dla samochodów, propagowanie jazdy rowerem lub pieszo, tworzenie ścieżek rowerowych, zwiększenie korzystania z transportu publicznego, a w konsekwencji załatwianie podstawowych potrzeb bytowych na trasie 15 minutowej z domu do punktu usług publicznych. Jak każda idea oprócz zwolenników ma również przeciwników, czego wyrazem są demonstracje uliczne w Oxfordzie i innych miastach na świecie. Przeciwnicy wskazują, jako negatywne strony takich koncepcji, ograniczenie używania samochodów prywatnych, czy likwidację miejsc parkingowych.

Analizując prezentowane założenia można chyba powiedzieć, że sama idea i przedstawiane, jako uzasadnienie, jej cele są słuszne. Miasto 15-minutowe nie tylko ułatwia mieszkańcom załatwienie podstawowych spraw w tzw. „zasięgu ręki” bez potrzeby stania w korkach, ale również, a może przede wszystkim, ograniczać będzie emisję spalin, co w konsekwencji wpłynie korzystnie na środowisko. W ten sposób realizowana będzie zasada ustrojowa zapewnienia zrównoważonego rozwoju, na który wskazuje art. 5 Konstytucji. Jest jednak, jak zawsze, pewne „ale” dotyczące praktyki wprowadzania powyższej idei przez samorządy miast w Polsce. Może bowiem nastąpić swego rodzaju wyścig włodarzy miast w kolejnych pomysłach i projektach, a wszystko pod hasłem miasta kompaktowego czy zrównoważonego rozwoju. W rzeczywistości doprowadzić to może do ograniczenia możliwości swobodnego przemieszczania się i do pełnego kontrolowania (monitorowania) mieszkańców, a tym samym znacznie ograniczyć prawa mieszkańców. Przyjęcie modelu oxfordzkiego doprowadzi do podziału miasta.

Wprowadzane zakazy wjazdu samochodów spalinowych do centrum miast zmuszą niewątpliwie ich posiadaczy do korzystania z transportu publicznego. Nie każdy przecież będzie chciał i umiał poruszać się hulajnogą czy rowerem, a na samochód ekлекtyczny go nie będzie stać. Jednocześnie z analizą takich idei zadawane jest pytanie czy w ten sposób nie nastąpi ograniczenie prawa

swobodnego przemieszczania się. Należy też uwzględnić, że nie można stosować jednakowych kryteriów ocennych do wszystkich miast. O ile w małych miastach zmiany dotyczące funkcjonowania miast zgodnie z ideą miasta 15-minutowego rzeczywiście mogą urzeczywistnić zakładane cele (przykład Pleszewa), o tyle w dużych aglomeracjach proces zmian nie jest już taki prosty.

Dyskusja na temat miast 15-minutowych jest już podejmowana w przestrzeni publicznej<sup>22</sup> i nie zawsze jest ona przychylna tym ideom. Na realizację założeń Agendy 2030 nie pozostało aż tak dużo czasu. Już teraz powinny być prezentowane przez organy samorządów miejskich, zwłaszcza w wytypowanych pięciu miastach polskich, koncepcje i zamierzenia dotyczące zmian w funkcjonowaniu miasta. Od mądrości tych podmiotów zależeć będzie w przyszłości czy dążenie do *smart* miasta nie przeistoczy się w miasto protestów i obaw o prawa i wolności obywateli.

## Literatura

- Bałaban A., *Konstytucyjna zasada zrównoważonego rozwoju* [w:] *Sześć lat Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Doświadczenia i inspiracje*, red. L. Garlicki, A. Szmyt, Warszawa 2003.
- Bukowski Z., *Zrównoważony rozwój w systemie prawa*, Toruń 2009.
- Mikosz R., *Zagadnienia wstępne* [w:] *Zrównoważony rozwój jako czynnik determinujący prawne podstawy zarządzania geologicznymi zasobami środowiska*, red. G. Dobrowolski, Katowice 2016.
- Pchałek M. [w:] M. Górski, M. Pchałek, W. Radecki, J. Jerzmański, M. Bar, S. Urban, J. Jendrośka, *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2011.
- Rakoczy B. [w:] Z. Bukowski, E.K. Czech, K. Karpus, B. Rakoczy, *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2013.
- Zimmemann J., *Prawo administracyjne*, wyd. 8, Warszawa 2018.

---

<sup>22</sup> <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/swiat/2203998,1,zabiora-nam-auta-15-minutowe-miasto-czyli-zamach-na-wolnosc.read> (13.06.2023).