

Eliza Farelnik

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Ekonomicznych,
Katedra Makroekonomii, ul. Michała Oczapowskiego 2, 10-719 Olsztyn,
eliza.farelnik@uwm.edu.pl

SMART SLOW CITY JAKO HYBRYDOWY MODEL ROZWOJU WSPÓŁCZESNYCH MIAST

Abstract: *Smart slow city as a hybrid model of development of modern cities.* The objective of the study was to analyse the theoretical model of development, ‘smart slow city’, based on two concepts of development of modern cities, i.e. ‘smart city’ and ‘slow city’. Conclusions mainly rely on the performed reference literature studies, which allowed for a synthetic presentation of the characteristics of the two discussed models of development, which are the basis for characterizing the hybrid model of the ‘smart slow city’. The comparison of city development models was made on the basis of the following characteristics: the genesis of the city development idea, the rate of changes and the model of life related to it, key city development factors, the main objective of changes, key actors, activity areas, specialization, scale of urban centres, city image, level of development policy, significance of cooperation etc.

Keywords: smart city, slow city, smart slow city, Cittaslow

JEL codes: R11, R12, R15

Wprowadzenie

Już w *Strategii Europa 2020* [Europa 2020. Strategia... 2010: 5] wskazane zostały trzy priorytety, które ukierunkowują rozwój współczesnych miast, tj. rozwój inteligentny, rozwój zrównoważony, rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu. Zrównoważony rozwój miast europejskich stał się również przedmiotem *Karty Lipskiej* [2007: 1–9].

Z zapisów *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie* [Krajowa Strategia... 2010: 6–8, 15] czy *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* [Koncepcja... 2011: 67–69] wyłania się obraz współczesnego miasta, które powinno być ośrodkiem konkurencyjnym, silnym, spójnym, zwartym, zrównoważonym i sprawnym, zarządzanym w sposób skuteczny, efektywny i partnerski, miastem o coraz wyższej jakości życia i usług publicznych. Miasto takie ma być dobrym miejscem do życia, z którym mieszkańcy się utożsamiają. Realizacja takiej wizji miasta wymaga często nowego spojrzenia na lokalną politykę miejską oraz nieszablonowych działań podmiotów w nią zaangażowanych (władz, mieszkańców, przedsiębiorców, lokalnych liderów). Przykładem takiego podejścia może być model *smart slow city*, który bazuje na założeniach dwóch modeli rozwoju miasta: *smart city* i *slow city*.

1. Charakterystyka modelu *smart city* i *slow city*

Koncepcja *smart city* została do tej pory szeroko omówiona w literaturze światowej [m.in. Castells 1989; Howkins 2001; Florida 2004; Waitt, Gibson 2009; Scott 2014] oraz polskiej [m.in. Klasik 2008; Stawasz, Sikora-Fernandez 2016].

Smart city, czyli miasto inteligentne, może być definiowane jako terytorium o wysokiej zdolności uczenia się i innowacji, kreatywne, z instytucjami badawczo-rozwojowymi, szkolnictwem wyższym, infrastrukturą i technologiami komunikacyjnymi, a także wysokim poziomem sprawności zarządzania [Kominos 2002, za: Stawasz i in. 2012: 98].

Jak piszą Stawasz i in. [2012: 99], *smart city* wykorzystuje założenia modelu miast opartych na wiedzy (*knowledge-based cities*), koncentrującego się przede wszystkim na edukacji, rozwoju kapitału intelektualnego, permanentnym uczeniu się, kreatywności oraz utrzymywaniu wysokiego poziomu innowacyjności, ale także na modelu miast cyfrowych (*digital cities*), których rozwój oparty jest na zaawansowanych technologiach komunikacyjnych i informacyjnych, oraz tzw. ekomiast, charakteryzujących się dbałością o zasoby środowiska naturalnego i wykorzystujących odnawialne źródła energii.

W literaturze najczęściej wskazywanych jest sześć wymiarów miasta inteligentnego [*Smart Cities – Ranking of...* 2007: 10–12]:

- gospodarka (*smart economy*) – co oznacza, że miasta powinny wykazywać się wysoką produktywnością, klimatem innowacyjności oraz elastycznością rynku pracy,
- transport i komunikacja (*smart mobility*) – dzięki sektorowi ITC miasto jest siecią powiązań o dużej szybkości łączących wszystkie jego zasoby,

- środowisko (*smart environment*) – miasto rozwija się zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, wykorzystuje alternatywne źródła energii i minimalizuje emisję zanieczyszczeń,
- ludzie (*smart people*) – inicjatorami zmian w miastach są ich mieszkańcy, którzy przy odpowiednim wsparciu technicznym mogą realizować działania nastawione na niwelowanie negatywnych efektów środowiskowych oraz podnoszące jakość życia,
- jakość życia (*smart living*) – miasto umożliwia mieszkańcom dostęp do infrastruktury technicznej i społecznej, do niezbędnych usług publicznych, zapewnia odpowiednią ofertę kulturalno-rozrywkową, bezpieczeństwo i dobrej jakości środowisko naturalne,
- inteligentne zarządzanie (*smart governance*) – bazujące na utrwalonej współpracy władz miasta z różnymi podmiotami funkcjonującymi w mieście oraz wykorzystaniu nowoczesnych technologii.

Choć idea smart city jest atrakcyjna, trzeba pamiętać, że we współczesnym świecie miasta właściwie są skazane na bycie inteligentnymi. W dłuższej perspektywie ten kierunek jest raczej koniecznością niż długookresową przewagą konkurencyjną, dlatego istotę marki miasta warto budować, opierając się na specyficznym DNA miejsca [Przyszłość miast... 2013: 80].

Na zasadach zrównoważonego rozwoju oraz wykorzystywaniu lokalnego potencjału społecznego i kulturowego opiera się drugi z omawianych modeli – *slow city*. Jego egzemplifikacją jest rozwój międzynarodowej sieci Cittaslow, zrzeszającej głównie małe i średnie miasta (do 50 tys. mieszkańców). Idea ta znalazła do tej pory zwolenników w 252 miastach członkowskich z 30 państw na całym świecie (dane z września 2018 r.) [Cittaslow International Network 2018].

Ruch Cittaslow narodził się w 1999 r. z pomysłu Paolo Saturniniego, burmistrza Greve di Chianti we Włoszech, i burmistrzów innych niewielkich miasteczek: Bra, Orvieto, Positano oraz Stowarzyszenia Slow Food, którzy zawiązali stowarzyszenie Cittaslow – Międzynarodowa Sieć Miast Dobrego Życia. Polska Krajowa Sieć Miast Cittaslow jest drugą pod względem liczby członków (po sieci włoskiej) siecią krajową, funkcjonującą w ramach międzynarodowego ruchu Cittaslow. Składa się ona z 28 miast członkowskich, wśród których znajduje się: 20 miast z województwa warmińsko-mazurskiego, w tym 4 tzw. miasta założycielskie: Biskupiec, Bisztynek, Lidzbark Warmiński, Reszel oraz pozostałe: Barczewo, Bartoszyce, Dobre Miasto, Działdowo, Gołdap, Górowo Iławeckie, Jeziorany, Lidzbark, Lubawa, Nidzica, Nowe Miasto Lubawskie, Olsztynek, Orneta, Pasym, Ryn, Sępólno; 2 miasta z województwa opolskiego (Głubczyce, Prudnik); po 1 mieście z województw pomorskiego (Nowy Dwór Gdański), lubelskiego (Rejowiec Fabryczny), łódzkiego (Rzgów), śląskiego (Kalety), wielkopolskiego (Murowana Goślina)

i zachodniopomorskiego (Sianów). Członkiem wspierającym PKSMC jest Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Ideą międzynarodowego ruchu Cittaslow jest propagowanie w mniejszych miejscowościach kultury dobrego, harmonijnego życia, stanowiącego alternatywę wobec wielkomiejskiego pośpiechu i postępującej globalizacji. Miasta zrzeszone w tej sieci dążą do zrównoważonego rozwoju, czyli świadomej polityki miejskiej zapewniającej odpowiednie relacje między wzrostem gospodarczym, dbałością o środowisko i poprawą jakości życia mieszkańców. Najważniejsze cele ruchu Cittaslow to: zrównoważony rozwój miasteczek wykorzystujący miejscowe zasoby, poprawa jakości życia mieszkańców, m.in. dzięki tworzeniu odpowiedniej infrastruktury miejskiej oraz miejsc odpoczynku i rekreacji, ochrona środowiska i promowanie wśród mieszkańców postaw ekologicznych, dbałość o zabytkową tkankę miejską, odnowę zabytków i estetykę miast, upowszechnienie kultury gościnności, również poprzez zapewnienie bogatej oferty kulturalnej i rekreacyjnej mieszkańcom i turystom, a także odpowiednia promocja tych atutów, promowanie lokalnych produktów, miejscowego rzemiosła oraz kuchni, czerpanie ze zdobyczy nowoczesności i najnowszych technologii, w zakresie który może służyć realizacji celów ruchu tych „miast dobrej jakości życia”. Dodatkowo, należy zauważyć, że *oznaczenie „Slow City” jest marką jakości dla mniejszych społeczności. Podkreśla się, że bycie „slow” nie oznacza zostawania w tyle. Przeciwnie, oznacza ono używanie nowych technologii w taki sposób, aby sprawić, że te miasteczka i miasta staną się idealnymi miejscami do życia* [Polska Krajowa Sieć Miast Cittaslow, 2018].

Zgodnie z manifestem miast *slow* [Życ powoli...: 2], Cittaslow to miasta, w których:

1. realizowana jest polityka środowiskowa, mająca na celu utrzymanie i rozwój cech terytorium i tkanki miejskiej, przede wszystkim z wykorzystaniem techniki recyklingu;
2. realizowana jest polityka infrastrukturalna, która zmierza do podnoszenia wartości terytorium, a nie jego zajmowania;
3. promuje się wykorzystanie technologii mających na celu podnoszenie jakości środowiska naturalnego i tkanki miejskiej;
4. wspierana jest produkcja i zastosowanie produktów spożywczych otrzymanych dzięki technikom naturalnym, z wyłączeniem produktów modyfikowanych genetycznie;
5. chronione są produkty lokalne, mające swe korzenie w kulturze i tradycjach regionalnych;
6. wspierana jest kultura gościnności;
7. wśród mieszkańców promowana jest świadomość mieszkania w jednym z miast *slow city*.

Można wyróżnić następujące, ogólne cechy modelu *slow city*:

- Jest to model oparty na założeniach filozofii *slow*, która ma wpływ m.in. na sposób wartościowania czasu, podejmowania wyborów konsumenckich przez mieszkańców miasta oraz odwiedzających je turystów.
- Jest to model bazujący na endogenicznym kapitale miasta, lokalnej wspólnoty i kapitale kulturowym miejsca.
- Oparty jest on na wielopodmiotowej współpracy, przy czym chodzi tu nie tylko o współpracę lokalnych podmiotów – mieszkańców, przedsiębiorców, władz, organizacji i innych, lecz także o współpracę pomimo konkurencji, czyli tzw. koopetycję miast zrzeszonych w sieci Cittaslow, które łączą wysiłki w takim działaniu, jak np. wspólna promocja miasta jako członka sieci, budowanie produktu turystycznego regionu i pozyskiwanie środków na rewitalizację.
- Jest to model formalny lub nieformalny. Realizacja modelu *slow city* w Polsce wiąże się najczęściej z członkostwem miasta w Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow, a tym samym przynależnością do Stowarzyszenia „Polskie Miasta Cittaslow”. Z drugiej jednak strony może opierać się na nieformalnej lokalnej wspólnoty osób skupionych wokół idei *slow* w różnych jej wymiarach.
- Jest to model mający zastosowanie w różnej skali przestrzennej, od dzielnicy, poprzez pojedyncze miasto, aż do sieci miast (*slow district*, *slow city*, *slow network*) [Wilkońska 2016: 209; Tocci 2018: 125].
- Może to być model prosty lub hybrydowy, czyli czerpiący z innych koncepcji rozwoju, takich jak: *smart city*, *green city* itd.
- Model ten nie jest uniwersalny, lecz adaptacyjny, co oznacza, że nie ma być to model najlepszy dla wszystkich małych miast. Każde miasto indywidualnie poszukuje swojego sposobu na budowanie wizerunku *slow city* i wykorzystanie szansy, jaką daje przynależność do krajowej lub międzynarodowej sieci Cittaslow. Nie są to jednak uniwersalne rozwiązania, które sprawdzą się w każdym małym mieście.

2. *Smart slow city* – założenia i uwarunkowania realizacji modelu

Poszczególne teoretyczne modele rozwoju miast dostarczają informacji, jakie czynniki i działania mogą przynieść pozytywne efekty społeczne, gospodarcze i przestrzenne, przyczynić się do rozwiązania problemów skumulowanych na obszarach miejskich, a tym samym do zrównoważonego rozwoju całego miasta. Definiują one główne potencjały miasta kluczowe dla jego rozwoju

oraz są podstawą w formułowaniu przyszłej wizji miasta. Nie ma zaś jednego uniwersalnego modelu rozwoju miasta, dlatego podejmuje się próby łączenia i czerpania wiedzy z różnych koncepcji i modeli [Mierzejewska 2015: 10].

Jak pisze Drobniak [2017: 31]: „Hybryda” jest rozwiązywaniem powstałym z połączenia diametralnie różnych elementów, a „hybrydyzacja” oznacza współoddziaływanie, łączenie, krzyżowanie elementów charakteryzujących się wysokim poziomem odmienności (...). Hybryda to wyjście poza stereotyp, często prowadzące do stworzenia rozwiązań przełomowych o wyższej adaptacyjności w relacji do zmieniających się warunków otoczenia.

Przykładem takiego hybrydowego podejścia może być jednoczesne wykorzystanie koncepcji miasta inteligentnego (*smart city*) i powolnego (*slow city*) w budowaniu miasta *smart slow city*. Charakterystykę cech i atrybutów miasta bazującego w swoim rozwoju na założeniach filozofii *slow*, miasta inteligentnego (*smart city*) oraz hybrydowego modelu miasta, jakim jest *smart slow city*, zaproponowano w tabeli 1.

Tabela 1

Porównanie koncepcji rozwoju miast *smart city*, *slow city* i *smart slow city*

Wyszczególnienie	<i>Smart city</i>	<i>Slow city</i>	<i>Smart slow city</i>
Geneza idei rozwoju miasta	Rozwój cywilizacyjny i rosnące potrzeby społeczeństw w zakresie jakości usług m.in. transportowych, informacyjnych, bezpieczeństwa; gospodarka rynkowa, gospodarka oparta na wiedzy (<i>Knowledge-Based Economy</i>), postęp technologiczny i organizacyjny, rozwój zaawansowanych technologii informatycznych i teleinformatycznych; nacisk na wzrost efektywności działań	Rozwój społeczno-gospodarczy państw i wzrost świadomości ekologicznej społeczeństw; gospodarka rynkowa i konsumpcjonizm; wzrost zamożności społeczeństw; szybkie tempo życia i odczuwanie potrzeby „zwolnienia” oraz koncentracji na jakości i kontemplacji życia; standaryzacja produkcji wywołująca potrzebę ochrony produktów i usług o unikatowym, jednostkowym, lokalnym charakterze	Szybkie tempo życia i odczuwanie potrzeby „zwolnienia”, przy jednoczesnym braku rezygnacji z dostępności do wysokiej jakości infrastruktury, zwłaszcza informacyjnej; świadoma konsumpcja wysokiej jakości produktów i usług lokalnych wytwarzanych czy dystrybuowanych z wykorzystaniem nowoczesnych technologii; zaawansowane rozwiązania technologiczne w obiektach infrastruktury transportowej, energetycznej, bezpieczeństwa, ale i społecznej
Tempo zmian i związany z nim model życia	Bardzo szybkie, dynamicznie zmieniające się, <i>smart living</i>	Wolniejsze i nie tak zmienne, niespieszne życie, <i>slow live</i>	Refleksyjne <i>slow live</i> z elementami <i>smart living</i>

Wyszczególnienie	<i>Smart city</i>	<i>Slow city</i>	<i>Smart slow city</i>
Kluczowy czynnik rozwoju miasta	Technologia i wysokiej jakości kapitał ludzki	Lokalny kapitał kulturowy i społeczny	Technologia wykorzystywana do kształtowania jakości życia w duchu <i>slow</i> ; kapitał społeczny i kreatywność lokalnych zasobów
Główny cel zmian	Podnoszenie efektywności, skrócenie czasochłonności, zmniejszenie kosztów działalności; podnoszenie jakości życia przez postęp technologiczny	Podnoszenie jakości życia mieszkańców, dbałość o lokalny kapitał kulturowy i społeczny	Podnoszenie jakości życia mieszkańców, dbałość o lokalny kapitał kulturowy i społeczny, również przy wykorzystaniu nowoczesnych rozwiązań technicznych
Kluczowi aktorzy	Duże znaczenie podmiotów prywatnych stosujących nowe rozwiązania technologiczne, generujących innowacje; władze miasta zaangażowane w partnerstwo publiczno-prywatne przy realizacji dużych i nowoczesnych inwestycji infrastrukturalnych	Duże znaczenie zaangażowania społeczności lokalnej, przy funkcji inicjującej, aktywizującej lub koordynującej władz miasta	Duże znaczenie zaangażowania społeczności lokalnej, przy funkcji koordynującej władz miasta oraz możliwym udziale innowacyjnego sektora prywatnego (np. małych i średnich przedsiębiorstw)
Główne obszary aktywności	Transport, energetyka, gospodarka wodna, gospodarka odpadami, ochrona zdrowia, bezpieczeństwo	Gastronomia, rzemiosło, turystyka, kultura	Nowoczesne rozwiązania technologiczne na rzecz np. transportu, rozwoju turystyki czy ochrony środowiska
Specjalizacja	Inteligentne specjalizacje (<i>smart specialisation</i>)	Lokalne specjalizacje bazujące na wyjątkowym potencjale endogenicznym miast (lokalne produkty i usługi, tradycja i tożsamość miejsca)	Raczej dominacja lokalnego kapitału kulturowego jako głównego czynnika rozwoju specjalizacji miasta
Skala ośrodków miejskich	Raczej duże miasta, metropolie, sieci miast inteligentnych (<i>smart cities networks</i>)	Małe ośrodki miejskie; sieć miast <i>Cittaslow</i>	Raczej mniejsze ośrodki miejskie, możliwe ich łączenie w sieci (np. sieć miast <i>Cittaslow</i>)
Wizerunek miasta	Spójna koncepcja wizerunku miasta inteligentnego (<i>smart city</i>), wyrażająca się głównie przez szerokie zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych, organizacyjnych i infrastrukturalnych	Wizerunek miasta <i>slow city</i> , wynikający z przyjętej wizji rozwoju zgodnej z filozofią <i>slow movement</i>	Wizerunek miasta <i>smart slow city</i> , kreowany przy wykorzystaniu inteligentnych rozwiązań

Wyszczególnienie	<i>Smart city</i>	<i>Slow city</i>	<i>Smart slow city</i>
Główne uwarunkowania lub ograniczenia realizacji koncepcji rozwoju miasta	Ograniczenia technologiczne, organizacyjne i finansowe; ewentualna konkurencja miast w sieci miast inteligentnych, rozwój alternatywnych modeli i koncepcji rozwoju	Partycypacja i świadomość mieszkańców (jej brak), akceptacja i identyfikacja z koncepcją rozwoju miasta w duchu <i>slow</i> oraz ograniczenia finansowe; ewentualna konkurencja miast w sieci, rozwój alternatywnych modeli i koncepcji rozwoju	Partycypacja i świadomość mieszkańców (jej brak), akceptacja i identyfikacja z koncepcją <i>smart slow city</i> oraz ograniczenia technologiczne, organizacyjne i finansowe; ewentualna konkurencja miast w sieci, rozwój alternatywnych modeli i koncepcji rozwoju

Źródło: Opracowanie własne na podstawie FarelNIK, Stanowicka [2016: 366–368].

W polityce rozwoju współczesnych miast mogą być wykorzystywane nie tylko założenia pojedynczego modelu rozwoju, lecz nawet kilku modeli. Może to oznaczać dominację głównego modelu, przy dostrzegalnym wpływie innych koncepcji, na tyle dużym, że istotnie wpływa na ostateczny kształt, wizję i zarządzanie miastem. W przypadku synergii dwóch wspomnianych wcześniej modeli możemy wyróżnić dwa warianty współistnienia, czyli dwa dualne modele: *smart slow city* (z dominacją koncepcji *slow*) oraz *slow smart city*, w którym główne wyróżniki miasta związane są z paradygmatem gospodarki opartej na wiedzy i inteligentnym rozwojem. Takie ujęcie przedstawiono w tabeli 2.

Filarami modelu *smart slow city* są: specyficzne wartościowanie czasu, kapitał społeczny i kulturowy, innowacyjność lokalnych „aktorów”, działanie nastawione na poprawę jakości życia w mieście z wykorzystaniem nowych rozwiązań technologicznych oraz sieciowanie jako narzędzie polityki rozwoju i budowania relacji z otoczeniem. Wykorzystywanie hybrydowych modeli

Tabela 2

Smart slow city jako dualny model hybrydowy

Główny model rozwoju miasta	Cechy i wyróżniki <i>slow development</i>	Cechy i wyróżniki <i>smart development</i>
<i>Slow city</i>	<i>slow city</i>	<i>smart slow city</i> model <i>slow city</i> z cechami <i>smart development</i>
<i>Smart city</i>	<i>slow smart city</i> model <i>smart city</i> z wyraźnym odniesieniem do filozofii <i>slow movement</i>	<i>smart city</i>

Źródło: opracowanie własne.

miast, takich jak *smart slow city*, wpisuje się w zintegrowaną, ukierunkowaną terytorialnie politykę rozwoju, w ramach której działania są dopasowane do potencjałów danych terytoriów, skoncentrowane na odkrywaniu i wykorzystywaniu tychże potencjałów. Model taki daje duże szanse zaadaptowania i wypracowania indywidualnych rozwiązań, adekwatnych do specyfiki małego miasta, precyzyjnie dostosowanych do lokalnych uwarunkowań. Jednocześnie pozostaje on w zgodności z paradygmatem rozwoju współczesnych miast, które, oprócz jakości i komfortu życia, powinny oferować i wykorzystywać to, co rozwój technologiczno-informatyczny człowiekowi przyniósł najlepszego (oczywiście w odpowiedzialny sposób).

„*Smart*” i „*slow*” niekoniernie wykluczają się nawzajem, w rzeczywistości istnieje wiele sposobów, w których mogą one nie tylko współistnieć, ale także stworzyć warunki materialne i kulturowe wspierające się nawzajem w kontekście miejskim (...). Podobnie jak inteligentne technologie i inżynieria pomogły sprawić, by miasta poruszały się i funkcjonowały szybciej i szybciej, można je również stosować strategicznie i selektywnie w „spowalnianiu” miasta [Lindner 2013: 14].

Zakończenie

Zmieniające się style życia i konsumpcji oraz modele gospodarowania i potrzeby w zakresie ochrony środowiska naturalnego czy dziedzictwa kulturowego, postęp naukowo-technologiczny, procesy globalizacji i integracji, powodują, że weryfikacji powinny ulegać również współczesne modele rozwoju miast. Jedną ze ścieżek tej weryfikacji może stać się hybrydyzacja modeli prostych w bardziej złożone struktury, np. modele dualne (takie jak właśnie *smart slow city*) lub zbudowane z większej liczby składowych.

Proces tworzenia tzw. hybrydowych modeli rozwoju miast może być procesem tymczasowym, przejściowym, na drodze do wypracowania innego modelu rozwoju miasta, bardziej złożonego i adekwatnego do współczesnej rzeczywistości. Jest to proces, który może być też traktowany jako wyraz rezyliencji miast, dostosowujących się do dynamicznie zmieniających się potrzeb mieszkańców oraz warunków ich bliższego i globalnego otoczenia.

Literatura

- Castells M., 1989, *The informational city*. Oxford University Press, Oxford.
- Cittaslow International Network, 2018 [http://www.cittaslow.org/sites/default/files/content/page/files/246/cittaslow_list_september_2018.pdf; dostęp: 12.11.2018].
- Drobnik A., 2017, *Hybrydyzacja rozwoju – przypadkowość czy nowy wzorzec rozwoju?*, [w:] *Nowe sektory gospodarki w rozwoju miasta – hybrydyzacja rozwoju*, A. Drobnik (red.). Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice.

- Europa 2020. *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, 2010, Komunikat Komisji KOM(2010) 2020, Bruksela.
- Farelnik E., Stanowicka A., 2016, *Smart City, Slow City and Smart Slow City as Development Models of Modern Cities*. Olsztyn Economic Journal, 11(4): 359–370.
- Florida R., 2004, *Cities and the Creative Class*. Routledge, New York.
- Howkins J., 2001, *The Creative Economy: How People Make Money from Ideas*. Penguin Books, Harmondsworth.
- Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich, 2007, Lipsk.
- Klasik A., 2008, *Kreatywne i atrakcyjne miasta. Koncepcje i mechanizmy restrukturyzacji aglomeracji miejskich*, [w:] *Kreatywna aglomeracja – potencjały, mechanizmy, aktywności. Podejścia metodologiczne*, A. Klasik (red.). Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice, s. 41–65.
- Komninou N., 2002, *Intelligent Cities: Innovation, Knowledge System and Digital Spaces*. Spon Press, London.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, 2011, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie*, 2010, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Landry Ch., 2008, *The Creative City. A toolkit for Urban Innovators*. Comedia, London.
- Lindner C., 2013, *Smart Cities and Slowness*. Urban Pamphleteer, 1: 14–16.
- Mierzejewska L., 2015, *Zrównoważony rozwój miasta – wybrane sposoby pojmowania, koncepcje i modele*. Problemy Rozwoju Miast. Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast, XII(III): 5–11.
- Polska Krajowa Sieć Miast Cittaslow*, 2018 [<https://cittaslowpolska.pl/index.php/pl/idea>; dostęp: 12.11.2018].
- Przyszłość miast, miasta przyszłości*, ThinkTank, 2013 [<http://mttp.pl/pobieranie/RaportMiastoPrzyszlosci.pdf>; dostęp: 12.11.2018].
- Scott A.J., 2014, *Beyond the Creative City: Cognitive-Cultural Capitalism and the New Urbanism*. Regional Studies, 48(4): 565–578.
- Smart Cities – Ranking of European medium sized cities (Report)*, 2007, Vienna University of Technology [http://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf; dostęp: 12.11.2018].
- Stawasz D., Sikora-Fernandez D., 2016, *Koncepcja smart city na tle procesów i uwarunkowań rozwoju współczesnych miast*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Stawasz D., Sikora-Fernandez D., Turała M., 2012, *Koncepcja Smart City jako wyznacznik podejmowania decyzji związanych z funkcjonowaniem i rozwojem miasta*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Studia Informatica, 721(29): 97–109.
- Tocci G., 2018, *Slow and intelligent cities. When slow is also smart*, [w:] *Slow Tourism, Food and Cities*, M. Clancy (red.). Routledge, London.
- Waitt G., Gibson C., 2009, *Creative small cities*. Urban Studies, 46: 1223–1246.
- Wilkońska A., 2016, *Slow turystyka w dużych miastach – kreowanie nie-śpiesznych dzielnic*. Folia Turistica, 39: 199–218.
- Życ powoli: inna strona nowoczesności. Manifest miast SLOW dla nowego humanizmu bycia i mieszkania* [http://cittaslowpolska.pl/images/PDF/Manifest_miast_Cittaslow.pdf; dostęp: 12.11.2018].