

Wirus urbanista



MARCIN SKRZYPEK

Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego,
Ośrodek „Brama Grodzka – Teatr NN”

Idea miasta 15-minutowego jest stara jak świat – chodzi o to, aby jak najwięcej potrzeb codziennych było dostępnych pieszo lub rowerem wokół miejsca zamieszkania. Fakt, że przypominamy sobie o tej koncepcji w czasach pandemii, skłania nas do zastanowienia, jak to się stało, że zapomnieliśmy o tak prostym i sprawdzonym rozwiązaniu? Dlaczego powszechny do niego powrót – pomimo jego niewątpliwych zalet z perspektywy wszystkich pokoleń mieszkańców miasta – wcale nie jest taki oczywisty?

Pożar łatwopalnego świata

Pandemię koronawirusa w zasadzie moglibyśmy odtrąbić jako sukces globalizacji i mobilności. Co prawda rozkręcając ludzką ruchliwość w każdej skali, zależało nam na rozprzestrzenianiu tylko podaży i popytu, żeby czerpać z tego zyski, ale tak się nie da. Na równych prawach skorzystał z niej również ów patogen, stając się tak samo popularny jak logotypy znanych marek. Rozprzestrzenianie się wirusa przypomina pożar, a my po prostu stworzyliśmy „łatwopalny” świat.

Żeby stłumić pożar oddzielamy to, co się pali, od tego, co się nie pali, oddalamy od siebie to, co może się zapalić, aby ogień nie przenosił się dalej, a także zmniejszamy palność tego, co się jeszcze nie pali przez polewanie wodą. Każde z tych działań ma swój odpowiednik w regulacjach zachowań mieszkańców miast podczas epidemii. Przede wszystkim staramy się do siebie nie zbliżać i ograniczamy mobilność. W praktyce jednak okazało się, że nasze miasta są do tego zupełnie nieprzystosowane. Trudno nam się do siebie nie zbliżać i nie gromadzić.

Mieszkańcy ze wszystkich dzielnic spotykają się w tych samych galeriach handlowych, supermarketach, skwerach i deptakach, a nawet lasach. Trudno im się nie mijać blisko na ulicy, bo chodniki są wąskie. Nic dziwnego, bo przecież priorytetem w projektowaniu miast była indywidualna mobilność rozumiana jako motoryzacja. Teraz co prawda własne auto pozwala uniknąć jazdy komunikacją zbiorową, ale z drugiej strony masowość indywidualnego transportu osobowego doprowadziła do stworzenia wielkich centrów usługowo-handlowych i redukcji przestrzeni do chodzenia, jeżdżenia rowerem i w ogóle rekreacji. Znalezienie wolnej, otwartej przestrzeni wokół rozlanego miasta też jest bardzo trudne.

Tymczasem koronawirus jest o tyle przewrotny, że atakuje płuca, czyli narząd, którego wydolność jest ściśle związana z uprawianiem przez nas ruchu. Ktoś, kto chodzi na spacerzy czy przejażdżki rowerowe ma lepszą wydolność płuc, lepszą odporność, więc trudniej mu się zarazić i lepiej znosi chorobę. Dobra kondycja podczas epidemii działa jak polewanie wodą suchego drewna podczas pożaru. Mamy kolejny powód do uprawiania codziennej aktywności fizycznej, ale nie mamy na to miejsca.

Powrót do idei 15-minutowości

Tak jak ludzka mobilność stworzyła niszę dla drzemiącego gdzieś w Chinach wirusa, tak wirus stworzył niszę do popularyzacji koncepcji miasta 15-minutowego, drzemiącej wśród fanów Nowego Urbanizmu i przeciwników motoryzacji. Jest to koncepcja bardzo oczywista. Chodzi w niej o planowanie zabudowy mieszkaniowej według

najprostszej do pomyślenia zasady bliskości. Zamiast przybliżyć się za pomocą środka transportu do celu, można ten cel umiejscowić blisko siebie, aby był od razu dostępny, a transport niepotrzebny. Tak robimy, stawiając szklankę z wodą koło naszego łóżka, kiedy w nocy chce nam się pić. W skali miasta chodzi o to, aby jak najwięcej potrzeb codziennych było dostępnych pieszo lub rowerem wokół miejsca zamieszkania, przy czym jedną z tych potrzeb jest możliwość przebywania w otoczeniu natury.

“ **Tak jak w nocy stawiamy szklankę z wodą koło naszego łóżka, kiedy w nocy chce nam się pić, tak w skali miasta chodzi o to, aby jak najwięcej potrzeb codziennych było dostępnych pieszo lub rowerem wokół miejsca zamieszkania.**

Miasta 15-minutowe spełniają jednocześnie dwa warunki pandemicznego reżimu: utrudniają indywidualne infekcje i ograniczają zasięg ognisk zakażeń, bo sprzyjają aktywności fizycznej i rozgrupowaniu społeczności poprzez policentryczną strukturę usług, w tym usług zieleni, dostępnych dzięki wysiłkowi własnych mięśni.

W ten sposób można urządzić całe miasto poprzez jego dzielnice na fraktalnej zasadzie: mnóstwo sąsiedztw z centrami usług podstawowych, nieco mniej centrów dzielnicowych np. z domem kultury czy galerią handlową, dlaczego nie, oraz śródmieście z usługami unikalnymi dla całego miasta. W czasie nasilenia pandemii możemy wyłączyć z użytku centra dzielnicowe i śródmieście, ale życie będzie toczyć się nadal normalnie w centrach osiedlowych. Jeśli w dzielnicy pojawi się ognisko epidemii, trudniej będzie mu się poszerzyć, a dzięki codziennej mini-aktywności, ludzie tam mieszkający będą nieco lepiej znosić chorobę.

Nie musimy od nowa wymyślać koła. Zasada bliskości była i jest stosowana stale, tylko że akurat ostatnio nie przez planistów i deweloperów. Mamy natomiast w Polsce wiele tego typu osiedli budowanych w czasach PRL-u, bo niewiele osób dysponowało wtedy samochodami. Na tej zasadzie, dzielnic satelitarnych, powstał plan powojennego Lublina, który otrzymał za to państwową nagrodę. Mało tego, wszystkie prowincjonalne miasteczka zostały zbudowane jako 15-minutowe, z rynkiem i kościołem pośrodku. Dokładnie tak samo buduje się dziś galerie handlowe. Warto zauważyć, że każda z nich opiera się na systemie pieszych uliczek, tylko że zadaszonych i prywatnych. W przestrzeni publicznej rolę zadaszń spełniały kiedyś podcienia.

Jak tworzy się takie przestrzenie? Tak samo jak galerie handlowe, tylko z domami mieszkalnymi zamiast parkingów i otwartymi pawilonami czy ulicami sklepowymi na zewnątrz zamiast w środku. Biuro Jan Gehl Architects założone przez duńskiego pioniera idei „miast dla ludzi”, uczy, że trzeba zacząć od zaprojektowania przestrzeni między budynkami, a nie od budynków. W odwrotnej kolejności przestrzenie publiczne staną się „resztówką” tego, co zostało po inwestycji.

Opiera się to na prostym modelu ekonomicznym. Należy skoncentrować określoną liczbę klientów i umożliwić im bezpieczne i szybkie dojście od domu do pawilonów handlowych i usług publicznych. Znając ludzkie potrzeby, można obliczyć, ilu klientów trzeba osiedlić blisko siebie, aby utrzymał się fryzjer, szewc, kiosk, bar, warzywniak, cukiernia, weterynarz, szkoła, przedszkole, żłobek itd. Są osiedla, gdzie można obejść wszystkie te punkty w 5 minut. Przy czym jest tam miejsce nawet na kilka punktów, które ze sobą konkurują: dwóch fryzjerów, stomatologów, dwie kosmetyczki itd. Obejście tych samych punktów na osiedlu domków jednorodzinnych czy we współczesnej zabudowie deweloperskiej może zająć nawet godzinę. I wtedy potrzebujemy auta. A jak już jesteśmy w aucie, to jedziemy do galerii handlowej. Tak to w skrócie działa.

Tradycyjne miasta były gęsto upakowane, ale wszystko można było w nich załatwić chodząc pieszo od punktu do punktu. Niestety, brakowało w nich zieleni, wolnej przestrzeni, miejsc do rekreacji. Stąd wziął się modernizm

z jego blokami wolnostojącymi w zieleni i wiele takich osiedli w Polsce całkiem dobrze sobie radzi. Ale gdzieś w międzyczasie coś poszło nie tak. Przesadzono ze skalą, zapomniano o ludzkiej skali, która jest najważniejsza, wprowadzono strefy funkcjonalne, między którymi „nowoczesny człowiek” miał się przemieszczać autem. Dalekim tego echem są „mordory” czy dzielnice przemysłowe, gdzie się pracuje, i dzielnice-sypialnie, gdzie się śpi. Zaniedbano natomiast przestrzenie do wypoczynku. Stąd m.in. tęsknota, za własnym domkiem z ogródkiem.

Ekonomia w kontrze do zdrowia

Jak widać, koronawirus okazał się dla nas świetnym nauczycielem urbanistyki, a nawet trenerem personalnym. Dlaczego jednak jesteśmy skłonni pójść za ideą miasta, w której dobrze czuje się człowiek dopiero wtedy, gdy rozumiemy, że źle czuje się w nim wirus?

Dzieje się tak dlatego, że boimy się nagłej choroby, ale nie umiemy postrzegać wielu drobnych negatywnych zmian rozciągniętych w czasie. Dlatego godzimy się na utratę zdrowia i sprawności oraz związane z tym koszty wywołane niezdrowym stylem życia. Ów styl nie jest jednak żadnym absolutem, lecz jedynie nawykiem. Po prostu bardzo trudno zmienić przyzwyczajenie. Jeśli codziennie wsiadamy do auta, perspektywa jazdy rowerem czy załatwienia czegoś pieszo oddala się od nas. Miasto dostosowane do potrzeb kierowców staje się dla nas oczywistością bez alternatywy. Można to zmienić, ale nie każdy potrafi oddzielić swoje „ja” od nawyku. Czasem staje się on częścią naszej tożsamości. Dlatego w skali społeczeństwa, tak naprawdę nie ma sensu promować żadnych mód i trendów na zdrowy styl życia. Trzeba tak zorganizować ludziom życie, aby weszli w zdrowe nawyki i po prostu musieli wsiadać do samochodu jak najrzadziej.

“ **Jeśli codziennie wsiadamy do auta, perspektywa jazdy rowerem czy załatwienia czegoś pieszo oddala się od nas. Miasto dostosowane do potrzeb kierowców staje się dla nas oczywistością bez alternatywy. Można to zmienić, ale nie każdy potrafi oddzielić swoje „ja” od nawyku.**

Problem jest tylko taki, że zdrowe nawyki są tanie. Las, łąka, spotkanie z rodziną czy sąsiadami, czytanie książki, są tanie. Mniej się na nich zarobi niż na objadaniu się przed ekranem, które wymaga sklepów i zakupów oraz programów rozrywkowych, czy na jeżdżeniu wszędzie autem, które wymaga estakad, parkingów i paliwa. Nasze zdrowie jest więc sojusznikiem systemu ubezpieczeń społecznych, ale wrogiem ekonomii.

Teoria celowego uzależniania ludzi od produktów i usług nie jest teorią spiskową, bo wynika z czystej pragmatyki wolnego rynku. Żeby ludzie coś kupowali, nie muszą tego potrzebować. Muszą nabrać przekonania, że tego potrzebują, że da im to korzyść, satysfakcję. A jeśli ktoś czuje się zdrowy, bo zamiast suplementu diety stosuje spacer, to gdzie tu zysk? Tę samą linię rozumowania można zastosować do przemysłu motoryzacyjnego. Gdzie zysk z budowy chodnika? Kto kupi auto, jeśli pozwoli mu się dojechać wszędzie rowerem? Oczywiście, zarobią producenci rowerów i może kijków, ale nie bądźmy śmieszni.

Dochodzimy więc do fundamentalnego dylematu – albo nasze zdrowie i kontakty społeczne, albo dotychczasowa ekonomia oparta na konsumpcji. Albo wymyślimy ekonomię skromnych potrzeb, albo będziemy mieli przeciwko sobie korporacje zależne od naszego rozpasanego apetytu. Odkrywając kolejne zalety tradycyjnych, sprawdzonych rozwiązań, coraz bardziej przekonujemy się, że postęp nie polega na technologicznej nowoczesności. To, co jest *smart* coraz częściej okazuje się być związane nie z technologią, lecz z tradycyjną ekologią życia człowieka.



Coraz bardziej przekonujemy się, że postęp nie polega na technologicznej nowoczesności. To, co jest *smart* coraz częściej okazuje się być związane nie z technologią, lecz z tradycyjną ekologią życia człowieka.

Zmiana w międzypokoleniowym interesie

Nie oszukujmy się jednak, że pandemia spowoduje przewrót w planowaniu ludzkich osiedli. Nikt nagle nie zacznie planować miast, żeby były zdrowsze. Dziś prędej rozwinię się sektor usług medycznych, niż urbanistyczna profilaktyka zdrowia. Do wirusa szybko się przyzwyczaimy i znowu zapanuje *business as usual*. Należy więc dołożyć wszelkich starań, aby jeśli już dzięki wirusowi temat miast 15-minutowych pojawił się w obiegu, wskazać na inne płynące z nich korzyści, niezależne od wirusa.

A może jednak uda się uczynić zdrowie nowym kryterium planowania miast nie tylko podczas epidemii? Tak przecież było w pierwszych dekadach po wojnie. Dziś co prawda nie znamy statystyk zdrowia według miejsca zamieszkania w różnych dzielnicach, ale może trzeba to zdecydowanie zmienić, uznając interes publiczny za ważniejszy od prywatnego.



A może jednak uda się uczynić zdrowie nowym kryterium planowania miast nie tylko podczas epidemii?

Osoby w wieku średnim, zbliżający się do emerytury, być może przekona argument, że miasta bliskich odległości są dobre dla starzejącego się społeczeństwa, ponieważ są lepiej dostosowane do ograniczonych możliwości seniorów. Dzięki nim będziemy dłużej samodzielni i aktywni do późniejszego wieku, bo będziemy mogli być aktywni na co dzień. Sami zrobimy zakupy, przyprowadzimy wnuka z przedszkola i będziemy mieć gdzie się spotkać i pogadać z rówieśnikami.

Ale jest jeszcze ważniejszy powód do planowania miast 15-minutowych, o którym prawie się nie mówi: dzieci. Miasta modularne, z zachowaniem odpowiednich proporcji terenów zielonych i wolnych od ruchu samochodowego, są dobre dla dzieci i rodzin. Jest gdzie wyjść na spacer z wózkiem, a kiedy dziecko zaczyna chodzić do szkoły, może to robić samo, ucząc się samodzielności. Ma gdzie pobiegać i pobawić się z innymi dziećmi nie tylko na ogrodzonym placu zabaw, ale na rozległej przestrzeni całego osiedla, bogatej w przyrodę i bezpiecznej. Troszczymy się o jakość swojego bieżącego życia, swoją kondycję na emeryturze, ale myślimy przede wszystkim o przyszłości całego społeczeństwa.

O autorze

Marcin Skrzypek – działacz społeczno-kulturalny w Lublinie, pracownik lubelskiego Ośrodka „Brama Grodzka Teatr NN” i muzyk folkowej Orkiestry św. Mikołaja. Z wykształcenia anglista. Z zamiłowaniem analityk kultury i publicysta. Ostatnio współautor aplikacji Lublina do tytułu ESK 2016 oraz Strategii Rozwoju Lublina 2020. Popularyzator kultury przestrzeni, partycypacji społecznej i tzw. kultury szerokiej (d.i.y, kultury niszowe itp.). Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.

