

W kierunku miasta różnych lokalności



ADAM LEŚNIEWICZ

Dyrektor Kongresu Obywatelskiego

Pandemia koronawirusa tylko wzmocniła w nas przekonanie, że potrzebujemy zmiany sposobu myślenia o miastach. W czasie ograniczonych zasobów i wielu pilnych potrzeb, szczególnie cenne są stosunkowo tanie projekty, które pozwalają adaptować przestrzeń do nowych funkcji i wyzwań. Prawdziwe cuda można zdziałać odchodząc od dzielnicowej monofunkcyjności, w kierunku tworzenia przestrzeni wielofunkcyjnych. Równoważąc komfort pieszych i potrzeby kierowców. Dbając o to, by przestrzenie publiczne sprzyjały budowaniu relacji sąsiedzkich, a nie anonimowości. Wspólnym mianownikiem, który łączy te podejścia, jest patrzenie z perspektywy lokalności.

Czy lokalność może być kluczem do zrównoważonego rozwoju miasta i podnoszenia jakości życia jego mieszkańców? Być może nadal nie jest to nasza intuicyjna odpowiedź, ale przegląd nowych „pomysłów na miasto” skłania do poważnego potraktowania tego właśnie czynnika.

Będę za 15 minut

Głównym założeniem koncepcji miasta 15-minutowego jest takie planowanie rozwoju (ulic, chodników, ścieżek rowerowych, ale też funkcji poszczególnych budynków), aby każdy mieszkaniec mógł załatwić podstawowe codzienne sprawy (praca, szkoła, zakupy, rozrywka, rekreacja itp.) w najbliższej okolicy. Pokonanie potrzebnego dystansu pieszo, rowerem lub komunikacją miejską nie powinno zająć więcej niż 15 minut.

Nie jest to idea nowa, jej geneza sięga co najmniej czasów pionierki aktywizmu miejskiego, Jan Jacobs. Dotychczas model miasta 15-minutowego wdrażano w stosunkowo niewielkich ośrodkach jak Helsinki czy Ottawa. W ostatnim czasie ta koncepcja zyskała jednak niezwykle szeroką popularność dzięki Anne Hidalgo, mer Paryża. Jej deklaracja przekształcenia francuskiej metropolii w miasto 15-minutowe złożona podczas kampanii wyborczej zrobiła wielkie wrażenie. W tak dużym organizmie miejskim, w którym ponad połowa osób pracujących odbywa codziennie podróż trwającą 45 minut, osiągnięcie tego celu wymagać będzie nie tylko konsekwentnych decyzji władz miasta, ale również zmiany stylu życia i pracy mieszkańców regionu paryskiego oraz szerokiego włączenia się środowiska biznesu w tę zmianę.

Anne Hidalgo w 2020 r. zdecydowanie wygrała reelekcję i wydaje się być zdeterminowana, aby poprowadzić Paryż we wskazanym w kampanii kierunku. Pokazuje, że codzienne życie w mieście nie wymaga użytkowania samochodu. Fundamentem zmian jest bowiem modyfikacja modelu transportu – oprócz rozwijania komunikacji publicznej, mer Paryża stawia na sieć tras rowerowych wyznaczanych na jezdniach kosztem liczby pasów dla aut. Wiele tego typu modyfikacji, wprowadzonych także w odpowiedzi na sytuację pandemiczną, zostało przychylnie przyjętych przez mieszkańców i jest teraz wprowadzanych na stałe. Władze miasta planują również usunąć 70 tys. miejsc parkingowych – czyli połowę z obecnie wyznaczonych wzdłuż ulic – dzięki czemu zwolnione zostanie blisko 60 ha przestrzeni dla pieszych i rowerzystów.

Kolejnym elementem jest rozproszenie powierzchni biurowych w aglomeracji paryskiej w taki sposób, aby paryżanie nie musieli codziennie dojeżdżać do położonych na przedmieściach centrów biurowych, takich jak

La Défense. Sprzyja temu upowszechnienie pracy zdalnej oraz rosnąca popularność przestrzeni coworkingowych. Promowany ma być model rozproszenia biur poszczególnych korporacji na przestrzeni kilku dzielnic – tak, aby pracownicy mogli docierać do tych, położonych najbliżej ich miejsc zamieszkania. Miasto zamierza również wprowadzić system zachęt dla przedsiębiorstw, aby w obrębie poszczególnych dzielnic różnicować obecnie dostępną ofertę handlową i usługową. Przewiduje nawet tworzenie lokalnych centrów wymiany usług pomiędzy mieszkańcami.

Do przyspieszenia przemiany miasta konieczne jest wprowadzanie wielofunkcyjności – i to nie tylko do urbanistyki i zabudowy planowanej (terenów pod nowe inwestycje jest w Paryżu bardzo niewiele). Paryskie merostwo zwraca dużą uwagę na przestrzenie, które dotychczas były wykorzystywane tylko przez ograniczony czas. Anne Hidalgo realizuje program inwestycji w zazielenianie przyszkolnych terenów rekreacyjno-sportowych, które po godzinach pracy szkół mają być otwarte dla wszystkich mieszkańców. W podobnym modelu myśli się również o funkcjonowaniu nocnych klubów i sal koncertowych, które w ciągu dnia mogłyby działać jako kluby sportowe z zajęciami fitness. Otwieranie przestrzeni na nowe funkcje jest niezbędne, aby odpowiedzieć na różnorodne oczekiwania mieszkańców i zaspokoić ich najważniejsze codzienne potrzeby w najbliższym sąsiedztwie.

“ **Kluczem do realizacji idei miasta 15-minutowego jest otwieranie już istniejących przestrzeni na nowe funkcje. To niezbędne, aby odpowiedzieć na różnorodne oczekiwania mieszkańców i zaspokoić ich najważniejsze codzienne potrzeby w najbliższym sąsiedztwie.**

Lokalniej = wolniej

Działania Anne Hidalgo inspirują kolejne miasta do podjęcia próby twórczego przetworzenia tej idei na swoje potrzeby – przede wszystkim w celu ograniczania ruchu samochodowego. W Barcelonie realizowany jest pilotażowo tzw. *Urban Mobility Plan*, który ma przywrócić miasto pieszym. Docelowo, niemal połowa ulic w centrum miasta ma być wyłączona z ruchu aut. Plan wdrażany jest etapami na zasadzie tworzenia tzw. *superilles*, czyli „superkwartałów”.

Każdy z nich składa się z układu ośmiu krzyżujących się ze sobą dróg, gdzie cztery zewnętrzne są zachowywane dla ruchu samochodowego, zaś na czterech wewnętrznych ulicach (na jezdniach) wyznaczane są deptaki czy trasy rowerowe¹. Na drogach wyłączonych z ruchu aut rozstawiane są meble miejskie, dosadzana jest zielen, aranżuje się miniplace służące spotkaniom towarzyskim, organizuje się wystawy.

W podobnym kierunku zmierza również Londyn, który coraz szerzej wprowadza tzw. *Low Traffic Neighbourhoods* (LTN – strefy o małym natężeniu ruchu). LTN to kwartały ulic, na których ruch samochodowy jest mocno ograniczany – poprzez wyznaczenie woonerfów lub ulic z restrykcyjnymi ograniczeniami prędkości oraz wjazdem tylko dla mieszkańców.

Innowacja wdrażana na próbę w kilku dzielnicach stała się tak popularna, że obecnie postrzegana jest jako jedno z podstawowych rozwiązań, które ma sprzyjać rozwiązaniu problemu mobilności w stolicy Wielkiej Brytanii

¹ Taki model wynika ze specyficznej struktury zabudowy historycznego centrum miasta, gdzie zdecydowana większość ulic poprowadzona jest równolegle do siebie i przecina się pod kątem prostym.

po wygaśnięciu pandemii. Pomysł na tyle spodobał się mieszkańcom Londynu, że złożono aż 114 wniosków o utworzenie tego typu stref w różnych częściach miasta².

W obu przypadkach zauważono, że programy, których głównym celem była zmiana modelu transportu, ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zwiększenie powierzchni terenów zielonych, doprowadziły do szerokich zmian w życiu społecznym. Miejsca uwolnione z funkcji tranzytowej zaczynają tętnić życiem i są częściej odwiedzane przez okolicznych mieszkańców w każdym wieku. Wraz z wyeliminowaniem pędzących pojazdów, spowalniają także ludzie poruszający się na rowerach i pieszo. Postawienie na lokalność może z powodzeniem być elementem nowego stylu życia – *slow life*.

“ **Doświadczenia Londynu wskazują, że wdrażanie programów mających na celu zmianę modelu transportu, ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zwiększenie powierzchni terenów zielonych, może doprowadzić do szerokich zmian w życiu społecznym. Miejsca uwolnione z funkcji tranzytowej zaczynają tętnić życiem i są częściej odwiedzane przez okolicznych mieszkańców.**

Którędy do centrum?

Jednym z kluczowych wyzwań współczesnego urbanizmu jest przeciwstawienie się tendencji wytwarzania się miejskich monokultur – występowania dzielnic o charakterze wyłącznie mieszkaniowym lub niemal wyłącznie biurowo-handlowym. Wytworzenie się takiej struktury miasta wymusza ciągłe przemieszczanie się, czego efektem są korki i wzrost zanieczyszczeń. Ten model rozwoju jest również nieefektywny – poszczególne regiony miasta żyją tylko cyklicznie, w określonych godzinach.

W odpowiedzi na ten problem pojawiła się idea miast policentrycznych, lansowana m.in. przez Arthura Genslera, wskazująca, że drogą do zrównoważonego urbanizmu jest bardziej zróżnicowany rozwój dzielnic położonych peryferyjnie wobec centrów. Jest to szczególnie ważne w miastach dużych, o rozproszonej, niejednolitej strukturze przestrzennej, gdzie długie podróże są dla mieszkańców niejako codziennością.

“ **Drogą do zrównoważonego urbanizmu jest bardziej zróżnicowany rozwój dzielnic położonych peryferyjnie wobec centrów. Jest to szczególnie ważne w miastach dużych, o rozproszonej,**

² Warto zauważyć, że nieprzypadkowo pojawiają się tutaj koncepcje realizowane w miastach europejskich. Wprowadzenie tego typu zmian będzie daleko trudniejsze w przypadku metropolii Ameryki Północnej, Ameryki Południowej czy Australii. Miasta projektowane „pod samochód”, które infrastrukturę dla pieszych czy rowerzystów muszą tworzyć od zera, gdzie życie codzienne zawsze wymagało podróżowania na duże odległości (np. nie ma mniejszych sklepów umożliwiających codzienne zakupy blisko domu), mają do przełamania o wiele więcej wyzwań.

niejednolitej strukturze przestrzennej, gdzie długie podróże są dla mieszkańców niejako codziennością.

W takich przypadkach pewnym rozwiązaniem staje się tworzenie centrów lokalnych. Największy potencjał do tego rodzaju działań mają te przestrzenie, które i tak przyciągają stosunkowo dużą liczbę okolicznych mieszkańców. Zadbanie o wzbogacenie oferty dostępnych tam usług oraz poszerzenie funkcji tych miejsc przynosi bardzo korzystne rezultaty dla całych osiedli lub dzielnic. Pozwala to przynajmniej częściowo ograniczyć częstotliwość dalszych podróży, a także tworzy przestrzeń spotkań, mającą ważny wymiar symboliczny i tożsamościowy.

Ciekawe podejście charakteryzuje Helsinki, które w swojej strategii rozwoju założyły nie tylko sam proces tworzenia tego typu lokalnych centrów, ale również zbudowanie sieci połączeń między nimi na bazie sprawnego transportu publicznego. Centra lokalne są także z powodzeniem tworzone również w polskich miastach – pilotażowy program realizuje m.in. Warszawa, która uznała tego rodzaju działania za ważny element podnoszenia jakości życia mieszkańców w dzielnicach o niezrównoważonych funkcjach³.

Zachować lokalność, zachowując dystans

W europejskich miastach funkcję lokalnych centrów pełnią często targowiska lub place miejskie z bogatą ofertą usługową i gastronomiczną. W sytuacji pandemii, w czasie której unikamy dalekich podróży i przebywania w przestrzeniach zamkniętych, tego rodzaju miejsca mają szansę zyskać dodatkowe atuty w porównaniu do nowoczesnych galerii handlowych. Żeby było to możliwe, konieczna jest jednak ich adaptacja odpowiadająca nowym normom bezpieczeństwa. W różnych regionach świata prowadzone są niezależnie badania nad sposobami dostosowania miejskich placów i targowisk do nowych warunków.

Pracownia projektowa Shift z Rotterdamu stworzyła schemat bezpiecznego, lokalnego targowiska, przystosowanego do epidemicznych standardów. Teren podzielono na 16 równych kwadratów, lokując na obrzeżach stragany ze świeżymi produktami: owocami, warzywami, produktami mlecznymi i mięsem. Każdy kwadrat można łatwo wyznaczyć na powierzchni kredą, naklejanymi taśmami czy zmywalnym sprejem. Zgodnie z propozycją projektantów, w obrębie danego kwadratu powinna jednocześnie przebywać maksymalnie jedna osoba – dla zachowania odpowiedniego dystansu społecznego. Choć wprowadzenie nowych zasad może być początkowo niezrozumiałe dla stałych bywalców targowisk i rynków, zasady te wydają się być wystarczająco proste, aby ich egzekwowanie nie było fikcją. W tak zaaranżowanej przestrzeni z pewnością łatwiej zrobić bezpieczne i przyjemne zakupy – nawet w czasach pandemii – a to cel zarówno sprzedających, jak i klientów.

Co ważne (i charakterystyczne dla nowych koncepcji miejskich), ten pomysł zakłada dużą elastyczność i zastosowanie tymczasowych, tanich rozwiązań. W myśleniu o mieście odchodzi się bowiem od kosztownych narzędzi, wymagających dużej ingerencji w infrastrukturę i trudnych do „odkręcenia”. Ośrodki miejskie odporne na różnorodne wyzwania współczesności (jak np. zmiany klimatu, pandemie, migracje, zmiany demograficzne itp.), powinny mieć przede wszystkim zdolność do łatwej adaptacji do zmieniających się warunków. Naszą odpowiedzią na pandemię czy wyzwania klimatyczne nie powinno być totalne przebudowanie miast (związane z ogromnymi kosztami finansowymi i środowiskowymi, a nierzadko z wytworzeniem nowych problemów), ale twórcza adaptacja istniejącej tkanki miejskiej – zgodnie z nową wrażliwością.

³ Więcej informacji o metodologii pracy w ramach projektu „Warszawskie Centra Lokalne”, przeprowadzonych badaniach i konsultacjach, zob. <https://sarp.warszawa.pl/warsztaty-stare/warszawskie-centra-lokalne/>



W myśleniu o mieście odchodzi się od kosztownych narzędzi, wymagających dużej ingerencji w infrastrukturę i trudnych do „odkręcenia”. Ośrodki miejskie odporne na różnorodne wyzwania współczesności powinny mieć przede wszystkim zdolność do łatwej adaptacji do zmieniających się warunków.

Lokalność w formacie XXL

Zgola inaczej do tematu lokalności można podejść, projektując przestrzeń miejską zupełnie od zera i dysponując niewyobrażalnymi dla przeciętnego europejskiego samorządu środkami. Zupełnie nowe, zrównoważone miasto The Line powstaje właśnie w Arabii Saudyjskiej. Zostanie zbudowane na jednej osi, ciągnącej się wzdłuż Morza Czerwonego na przestrzeni 170 kilometrów. Będzie to *de facto* linearna metropolia złożona z kilku mniejszych miast. Wszystkie z nich mają być pozbawione samochodów. Transport na większe odległości będzie zapewniała ultraszybka kolej (osiągająca prędkość ponad 500 km/h), która pozwoli dostać się z jednego krańca miasta na drugi w około 20 minut. W obrębie poszczególnych dzielnic bieżącą komunikację zapewnią zaś będzie transport publiczny sterowany przez sztuczną inteligencję. Wszystkie potrzebne budynki i instytucje zostaną jednak rozlokowane blisko siebie, tak aby każdy mieszkaniec przemieszczał się jak najmniej, mając zapewniony dostęp do potrzebnych do życia funkcji i usług w odległości 5 minut spacerem od domu.

W projektowaniu miasta dużą wagę położono na kwestie ochrony środowiska. Każdy budynek ma być zasilany energią odnawialną, przewidziano również zaawansowane systemy odzyskiwania wody i energii. Miasto ma odzwierciedlać nowy kierunek gospodarki saudyjskiej – zdecydowanego odejścia od wydobywania ropy naftowej i troski o przyrodę.

Czy miasto stosunkowo „wąskie”, ale rozproszone na dużej szerokości, miasto bez samochodów, ale z systemem wydajnego publicznego transportu – może być nowym pomysłem na lokalność? Czy życie w takim mieście będzie przyjemnością czy udręką? O tym przekonamy się już stosunkowo niedługo, bo prace nad realizacją The Line startują w tym roku, a ich zakończenie jest przewidziane na rok 2030. Wydaje się jednak, że przy całej deklarowanej trosce o klimat, w tej koncepcji zupełnie pominięto koszty klimatyczne i środowiskowe samej realizacji inwestycji (zupełnie nowego miasta na terenach półpustynnych). Nie jest to jednak wyjątek na tle innych pomysłów urbanistycznych arabskich szejków, jak chociażby osiedli na sztucznie usypanych wyspach w kształcie palm (Palm Islands). Jeszcze ważniejsze pytanie dotyczy tego, jak tego rodzaju założenie urbanistyczne przetrwa próbę czasu? Czy za 100-200 lat miasto linearne, rozciągnięte na długości 170 km⁴, będzie nadal przestrzenią sąsiedzka i lokalną? Co jeśli zacznie rozrastać się o przedmieścia? Czy będzie potrafiło elastycznie adaptować się do nowych wyzwań i zmian, czy też szybko (i brzydko) się zestarzeje?

4 Kanadyjscy naukowcy ze Smart Prosperity Institute prowadzili badania nad kosztem rozlewania się miast. Okazało się, że miasta z ogromnymi przedmieściami są średnio o ponad 144 proc. droższe w utrzymaniu niż miasta gęste. Najbardziej kosztownymi elementami okazała się infrastruktura, chodniki i wodociągi. Jakie będą koszty utrzymania miasta rozciągniętego na długości 170 km?

Ku lokalności – adaptacja, partycypacja, współpraca

W Europie czasy realizacji wielkich założeń urbanistycznych, kiedy zgodnie z myślą projektantów zmieniano kompleksowo układy miast poprzez wyburzenia i wznoszenie nowych kwartałów budynków, mamy już za sobą. I choć to właśnie one zadecydowały o kształcie miast tak pięknych, jak Paryż czy Barcelona, należy chyba dodać – „na szczęście”.

Dziś „świętym Graalem” wszystkich wysoko zurbanizowanych obszarów na Starym Kontynencie jest pytanie o to, jak w ramach funkcjonujących obecnie struktur zmieniać proporcje wykorzystywania przestrzeni, jak zgodnie z nowymi wyzwaniem i oczekiwaniami mieszkańców nadawać ograniczonym i zdefiniowanym już przestrzeniom nowe funkcje. Odchodzimy od ery stołu kreślarskiego planisty, oddając pole ołówkowi i gumce. A nawet prędzej kredzie i kubekowi z farbą – bo obecnie zmiany w mieście trzeba rysować na ulicy, a nie w pracowni, na miejskim planie.

Tęsknota za miastami bardziej sąsiedzkimi i lokalnymi, która przebija się w tak wielu współczesnych koncepcjach, pokazuje czego powszechnie nam brakuje. O czym zapomnieliśmy w inwestycjach ostatnich lat. Możemy być pewni, że skoro doświadczenie pandemii oraz zmian klimatu już teraz wpływa na zachowania mieszkańców, to już wkrótce zmienić się będą musiały również nasze miasta. To zawsze szło w parze. Niezdolność do adaptacji to utrata tego, co jest największym atutem skupisk ludzkich – wygody, jakości życia i atrakcyjności osiedleńczej.

Jeśli jednak miasta mają się stać prawdziwie lokalne i sąsiedzkie, w proces projektowania i wprowadzania zmian muszą zostać zaangażowani mieszkańcy. Narzędzia partycypacyjne realizowane obecnie w polskich miastach to jeszcze za mało. Jeśli zmiany mają się wiązać z głęboką zmianą stylu życia, konieczne będzie również zaangażowanie biznesu oraz sektora kultury. Miasto lokalności i sąsiedztw nie może być zatem stworzone z poziomu administracji (nawet tej nam najbliższej, samorządowej). Miasto sąsiedztw i lokalności to miasto nieustannie kooperujących i współdecydujących mieszkańców.



Miasto lokalności i sąsiedztw nie może być stworzone z poziomu administracji. To miasto nieustannie kooperujących i współdecydujących mieszkańców.

O autorze

Adam Leśniewicz – Dyrektor Kongresu Obywatelskiego. Z Instytutem Badań nad Gospodarką Rynkową związany od 2014 r. Absolwent Centrum Europejskiego Uniwersytetu Warszawskiego. Współzałożyciel i Prezes Stowarzyszenia Kooperacja Miejska. Popularyzator idei parków kieszonkowych, hamaków miejskich i ławek obywatelskich.

Wydawca



Partnerzy



Partnerzy wydania

