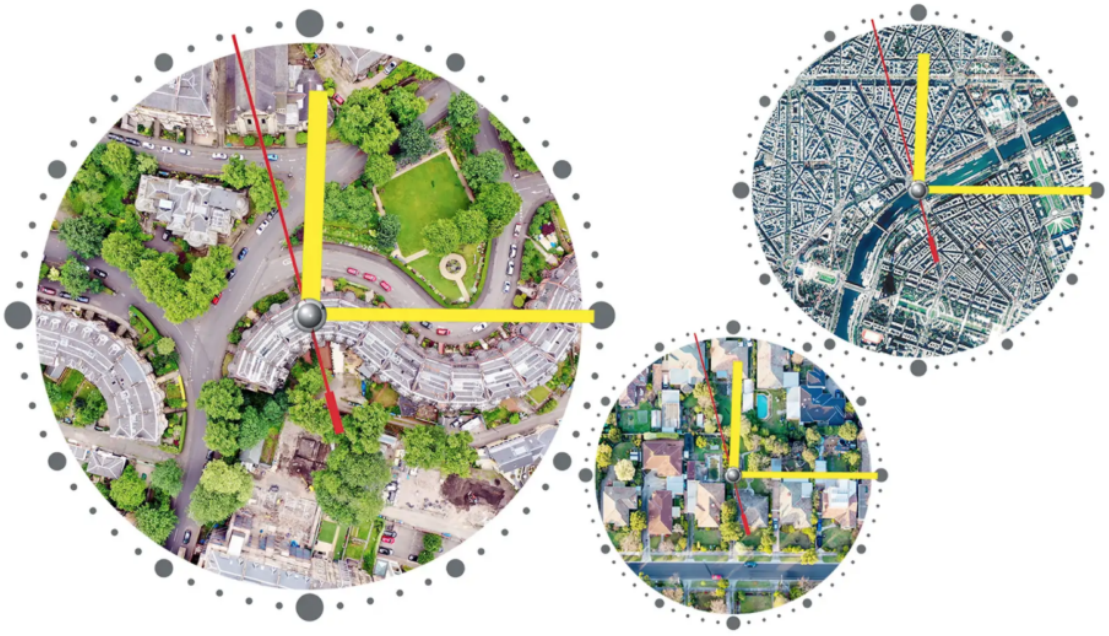
GLOBALNIE · ANALIZA

„MIASTO 15-MINUTOWE”, CZYLI PROJEKT DO DOPRACOWANIA

Marcin Żyro · 15 marca 2023



Projekt poprawiający jakość życia czy jednak lewicowy zamordyzm? Głośna ostatnio koncepcja „miasta 15-minutowego” wzbudziła wiele kontrowersji, zwłaszcza po prawej stronie sceny politycznej. Jej twórcy rzeczywiście muszą dopracować swoje plany, bo z wierzchu wyglądają one niezwykle interesująco, natomiast diabeł tkwi w szczegółach.

W lipcu ubiegłego roku radni Oxfordu zdecydowali, że w kilku obszarach brytyjskiego miasta na stałe pojawią się tzw. „filtry modalne”. Pod tym pojęciem tak naprawdę skrywają się barykady, które mają na celu ograniczenie ruchu samochodowego. Tamtejsza rada hrabstwa chce, aby w przyszłym roku pojawiły się one na sześciu miejskich drogach, co według samorządowców jest kolejną próbą poradzenia sobie z korkami. Radni zadecydowali jednocześnie o wprowadzeniu systemu zezwoleń na przejazd tymi ulicami, a także o zainstalowaniu kamer drogowych służących do skanowania tablic rejestracyjnych pojazdów. W ten sposób Oxford będzie nie tylko ograniczał ruch samochodowy, lecz także karał kierowców nie posiadających odpowiedniego pozwolenia na przejazd.

Warto podkreślić, że nie jest to zupełnie nowy pomysł. Od lat 60. ubiegłego wieku niektóre miasta Wielkiej Brytanii realizują program „Low Traffic Neighborhoods”, którego podstawowym celem jest ograniczenie ruchu drogowego na terenie obszarów mieszkalnych. Pandemia koronawirusa wyraźnie przy-

spieszyła proces wdrażania jego założeń, natomiast w przypadku Oxfordu nałożyła się na niego także uchwała o wprowadzeniu koncepcji miasta 15-minutowego do programu rozwoju miasta. Brytyjscy internauci pod koniec ubiegłego roku zaczęli więc łączyć ze sobą oba projekty, rozpowszechniając teorię, jakoby cała aktywność mieszkańców miast miała zostać ograniczona jedynie do obszaru znajdującego się 15 minut od miejsca ich zamieszkania. Z tego powodu samorząd Oxfordu musiał zresztą wydać specjalne oświadczenie, w którym zdementował pogłoski na ten temat.

Zapewnienia lokalnych polityków nie przekonały jednak niektórych mieszkańców. Urządzili oni pod koniec lutego kilkutysięczny protest przeciwko wdrażaniu założeń „Low Traffic Neighborhoods", nazywając koncepcje między innymi elementem „nowego porządku świata" oraz „tyrańską kontrolą" nie mającą wcale związku z walką ze zmianami klimatycznymi. Przeciwko programowi wypowiadają się także wpływowi posłowie Partii Konserwatywnej, dla których miasta 15-minutowe są „międzynarodową koncepcją socjalistyczną" nastawioną na ograniczenie wolności osobistych obywateli.

CZYTAJ TAKŻE: Problem wykluczenia transportowego w Polsce

Założenia

O co więc naprawdę chodzi w projekcie miasta 15-minutowego? Pierwszy raz ta koncepcja została szerzej nagłośniona w 2015 r., gdy podczas odbywającej się w Paryżu konferencji Organizacji Narodów Zjednoczonych zawarto tak zwane porozumienie klimatyczne. Francusko-kolumbijski urbanista i profesor paryjskiej Sorbony Carlos Moreno powiedział wówczas, że według opracowywanej przez niego przez blisko cztery dekady koncepcji, mieszkaniec miasta w promieniu 15-minutowego spaceru lub jazdy rowerem powinien mieć możliwość „przeżywania esencji miejskich doświadczeń".

> Moreno uważa, że nowoczesne miasto powinno zapewniać swoim mieszkańcom możliwość szybkiego dotarcia do miejsca pracy, mieszkań, żywności, opieki zdrowotnej, kultury i obszarów służących do wypoczynku. Urbanista nie krył jednocześnie swojej niechęci do „hałaśliwych i zanieczyszczonych ulic" miejskich, które dodatkowo pozbawione są drzew.

Zwolennicy powyższej koncepcji uzasadniają konieczność jej realizacji zmianami klimatycznymi. Ich zdaniem ograniczenie ruchu samochodów, nazywane przez nich najczęściej „zmniejszeniem zależności od pojazdów", przyczyni się do redukcji emisji dwutlenku węgla i zużycia paliw kopalnych, a tym samym do poprawy jakości powietrza i ograniczeniu wpływu miast na globalne ocieplenie. Osiągnięcie tego celu nie będzie jednakże możliwe bez rozwijania terenów zielonych i postawienia na bioróżnorodność. Ponadto Moreno nie kryje się ze swoją zwyczajną niechęcią do aut, które są przez niego krytykowane nie tylko z powodu wpływu na środowisko. Jak można przeczytać na jego stronie internetowej[1], uważa on pojazdy za element coraz mniej popularnego „stylu życia opartego na posiadaniu samochodu jako oznaki statusu społecznego".

Dużo częściej w wypowiedziach urbanistów pojawiają się jednak argumenty dotyczące pozytywnego wpływu ich projektu na życie zwykłych ludzi, zwłaszcza tych mieszkających właśnie w gęsto zaludnionych obszarach metropolitarnych. Zdecentralizowane miasto pomogłoby im zwłaszcza w zaoszczędzeniu czasu potrzebnego do dojazdu do pracy lub miejsc świadczących różnego rodzaju usługi. Mniejsza odległość

do przebycia miałaby także zachęcić mieszkańców do bardziej zdrowego trybu życia, czyli do poruszania się pieszo albo rowerem. Zwolennicy miasta 15-minutowego dostrzegają w powyższych założeniach szansę na zapewnienie ludziom potrzebnego im balansu między pracą a życiem prywatnym.

Należy podkreślić, że koncepcja jest cały czas aktualizowana przez Moreno i jego współpracowników. Pomagają w tym zwłaszcza pieniądze przyznawane w ramach różnego rodzaju nagród. Celem francusko-kolumbijskiego urbanisty jest obecnie opracowanie planu dla obszarów o mniejszym zagęszczeniu, a więc dla małych miasteczek i wsi. Na przykład na południu Francji zastosowany miałby zostać raczej model „miasta 30-minutowego", dostosowany właśnie do liczby ludności oraz możliwości infrastrukturalnych słabiej zaludnionych miejsc.

Interesujący wydaje się być element koncepcji Moreno, w którym nawiązuje on do więzi wspólnotowych. W jego opinii rozwój technologii cyfrowych nie jest obecnie należycie wykorzystywany, bo tak naprawdę prowadzi do wykluczenia społecznego i stworzyło „pokolenie *zombie-geeków,* masowo połączonych i społecznie odłączonych". Odpowiednie wykorzystanie nowoczesnej techniki miałoby natomiast stać się czynnikiem prowadzącym do „spójności i integracji społecznej". Moreno uważa swój projekt za powrót do pierwotnej formy życia miejskiego, w którym „więzi społeczne między sąsiadami są częścią wysokiej jakości życia".

CZYTAJ TAKŻE: Bieda, zła praca, brak mieszkań – to nasza rzeczywistość. Polska potrzebuje ludzi w czerni

Trudne pytania

Koncepcja jest więc niezwykle śmiała, ale także budząca wiele wątpliwości. Można wręcz stwierdzić, że dla największych sceptyków będzie po prostu jedną z wielu utopii, które cieszą się poparciem głównie wśród lewicowych elit Europy Zachodniej. W jaki bowiem sposób zrealizować zwłaszcza jej typowo ekonomiczne postulaty? Skąd pewność, że sieci handlowe na pewno będą chciały otworzyć swoje placówki na określonym obszarze? Jak zapewnić dostęp do pracy w zasięgu zaledwie kilkunastu minut od miejsca zamieszkania ludzi, gdy na dodatek mogą oni po prostu chcieć zmieniać swoje miejsce zatrudnienia?

> Odpowiedzi na najtrudniejsze pytania nastręczają zwolennikom miast 15-minutowych sporo trudności, dlatego nie podają wówczas żadnych konkretów. Najczęściej albo przestają kurczowo trzymać się owej perspektywy czasowej, albo dają argumenty krytykom swojej koncepcji jako czystej utopii.

Możliwość pracy niedaleko własnego domu ma być więc zapewniona przede wszystkim dzięki transportowi zbiorowemu. Utworzenie odpowiedniej sieci komunikacyjnej, a także dalszy postęp technologiczny, pozwoli bowiem na szybkie przemieszczanie się. Ponadto biura można po prostu zacząć budować w dzielnicach, w których dotychczas ich brakowało lub było mało. Kolejnym pomysłem jest zaś budowa tzw. centrów coworkingowych. Zapewniłyby one pomieszczenia biurowe pozwalające na zwołanie w razie potrzeby spotkania pracowników wykonujących pracę zdalną. Pomysł miasta 15-minutowego zyskał na popularności w czasie pandemii koronawirusa jako element swoistego „nowego otwarcia" w życiu społeczno-ekonomicznym całego świata, dlatego jego twórcy mają także ambicje zredefiniowania współczesnego ryn-

ku pracy. Uważają, że wraz z nim zmieniać będą się same miasta, stąd wspomniane już przekonanie o konieczności „zmiany tradycyjnej funkcji biurowej", dzięki czemu będzie możliwe również załatwienie wielu spraw w obrębie swojego miejsca pracy.

Tutaj pojawia się kolejna poważna wątpliwość, tym razem dotycząca wąskiej perspektywy piewców miasta 15-minutowego. Patrzą oni bowiem na rynek pracy głównie przez pryzmat wielkich korporacji oraz typowo biurowej pracy. Co jednak z pozostałymi zawodami? Hasło rozpowszechnienia centrów coworkingowych brzmi zachęcająco, ale właśnie wśród ludzi wolnych zawodów i pracowników biurowych mogących wykonywać większość swoich zadań we własnych czterech ścianach. Nie dotyczy natomiast całej rzeszy pracowników funkcjonujących w innych branżach. Pracownik przemysłowy, kurier czy ekspedient w sklepie nie będzie przecież wykonywał swoich zadań zdalnie, bo przynajmniej na obecnym etapie rozwoju technologicznego jest to zwyczajnie niemożliwe.

Nie ma zresztą gwarancji, że nawet same korporacje ochoczo przystąpią do realizacji nowego projektu. Wiele z nich po zakończeniu pandemicznych ograniczeń ostatecznie nakazała swoim pracownikom powrót do biur, a spora część z powodu poniesionych wcześniej kosztów nie będzie chciała przenosić się do innych biurowców. Jak widać miasto 15-minutowe opiera się więc na dosyć naiwnym przekonaniu, że zwłaszcza wielkie firmy same z siebie odpowiedzą pozytywnie na zupełnie nowy koncept ułożenia stosunków społeczno-ekonomicznych. Bo jak na razie nikt nie mówi o zastosowaniu metody kija. Przynajmniej oficjalnie.

Zwłaszcza w miastach zachodnioeuropejskich i amerykańskich jeszcze większym problemem niż kwestia dojazdu do pracy jest niebezpieczny charakter niektórych dzielnic. Część z nich już dawno zamieniła się *de facto* w getta, których mieszkańcy izolują się od reszty i tworzą swego rodzaju równoległe społeczeństwo. Krytycy opisywanej koncepcji w Stanach Zjednoczonych uważają, że powyższa kwestia jest w ogóle ignorowana, a dodatkowo osoby zamieszkujące trudne dzielnice niechętnie odnoszą się nawet do namiastki miasta 15-minutowego, choćby w postaci rozszerzania udogodnień dla pieszych i rowerzystów. Kojarzą bowiem podobne zmiany z nasilającym się w wielu dużych miastach zjawiskiem gentryfikacji, które może zresztą zostać przyspieszone przez koncept tak mocno oparty na wierze w korporacyjny model życia.

Innym ważnym problemem jest mała odporność Moreno i jego stronników na jakąkolwiek krytykę. Czołowe lewicowo-liberalne brytyjskie media nazywały protestujących w Oxfordzie „antyszczepionkowcami" i „zwolennikami teorii spiskowych", a czołowy obecnie urbanista w podobny sposób próbuje dyskredytować swoich krytyków, oskarżając ich o „uleganie dezinformacji". Z pewnością nie pomaga to w zrozumieniu jego postulatów, prowadząc wręcz do pogłębiania się wątpliwości wokół następstw realizacji tego skądinąd bardzo ambitnego planu.

OGLĄDAJ TAKŻE: CPK i kolejowy transport pasażerski w Polsce – rozmowa z Bartoszem Jakubowskim

Nie tylko Moreno chce zmienić miasto

Urbanistyka nie jest oczywiście nową dziedziną nauki, tak więc miasto 15-minutowe jest po prostu jedną z kolejnych koncepcji mających zmienić dotychczasowy sposób myślenia o mieście. Między innymi z tego powodu rozwiązania proponowane przez Moreno zdaniem wielu urbanistów nie wnoszą niczego nowego

do ich dziedziny. Najczęściej są one powielaniem koncepcji istniejących już od dziesięcioleci, w tym również rozwiązań wdrożonych już dawno w wielu dużych miastach na całym świecie.

Sam profesor Sorbony nie ukrywa szczególnie swoich konkretnych inspiracji. Ogółem miasto 15-minutowe wpisuje się najmocniej w rozwijaną od lat 80. ubiegłego wieku modelu chronourbanizmu, czyli planowania miast w kierunku zaoszczędzenia jak największej ilości czasu przez mieszkańców. Od początku głosi on konieczność decentralizacji miast, w tym odejścia od dotychczasowych zasad różnicowania dzielnic przez wzgląd na ich funkcje. Tak jak francusko-kolumbijski urbanista, tak cały chronourbanizm chciałby zorganizować życie poszczególnych dzielnic czy osiedli wokół ich centralnych punktów, aby mieszkańcy nie musieli tracić czasu na dojazdy do miejsc pracy i usług niezbędnych do codziennego funkcjonowania.

W dużej mierze powyższe założenia realizuje już socjalistyczna mer Paryża, Anna Hidalgo, której Moreno zresztą na co dzień doradza. Stolica Francji zdecydowana jest przeznaczać na ten cel nawet 10% swojego rocznego budżetu, na razie inwestując pieniądze głównie w tworzenie nowych terenów zielonych i ograniczenie ruchu samochodowego. Hidalgo blisko jedną trzecią zieleni przeznacza pod... uprawy jadalne, aby miasto mogło zapewnić sobie produkcję żywności. Jeszcze wcześniej swoją koncepcję mającą zapobiegać globalnemu ociepleniu przyjęło amerykańskie Portland. W 1993 r. zaczęło ono rozwijać transport zbiorowy i zachęcać mieszkańców do korzystania z rowerów, natomiast niedawno oficjalnie przyjęło jako obowiązującą koncepcję „dzielnicy 20-minutowej". Według niej do 2030 r. blisko 90% mieszkańców będzie mogło pieszo lub rowerem zaspokoić większość swoich najważniejszych potrzeb. W mniejszym lub większym stopniu podobne plany wprowadziły już Kopenhaga, australijskie Melbourne czy holenderski Utrecht.

Trzeba pamiętać, że miasto 15-minutowe nie tylko nie jest zupełnie nowym, ale także nie jest jedynym popularnym planem zmiany dotychczasowych koncepcji funkcjonowania obszarów miejskich. Przed pandemią koronawirusa najwięcej mówiło się o „ekomiastach", jak sama nazwa wskazuje odwołującego się do rosnącej troski ludzkości o ekologię i dążenia do realizacji idei zrównoważonego rozwoju. Bogate państwa arabskie pokroju Arabii Saudyjskiej czy Kataru realizują natomiast plany „inteligentnych miast", które oferują mieszkańcom wszelkie dogodności w zasięgu ręki, w tym oczywiście szybki transport miejski.

***

Najciekawsze w opisanej wyżej koncepcji wydaje się być wspomniane odwołanie jej autora do wspólnoty, czyli budowania więzi sąsiedzkich. Każdy przejaw myślenia wspólnotowego we współczesnym konsumpcyjnym świecie wydaje się być wręcz bezcenny, a tak prozaiczna rzecz jak korki zwłaszcza w dużych miastach zabiera mieszkańcom wiele czasu, który mogliby poświęcić chociażby na życie rodzinne i towarzyskie. Także tutaj pojawiają się jednak pewne wątpliwości, bo co jeśli promowana w ramach tego planu praca zdalna jeszcze mocniej ograniczy kontakty z innymi ludźmi? Wszak konieczność ruszenia się z mieszkania do biura również oznacza wchodzenie w interakcję społeczną z pozostałymi zatrudnionymi.

Innym zasygnalizowanym już w tekście problemem są alergiczne reakcje zwolenników miasta 15-minutowego na wszelką krytykę. Część środowisk prawicowych w Wielkiej Brytanii może przesadzać w swojej ocenie tego rozwiązania, tym niemniej sprowadzanie wszelkich wątpliwości mieszkańców miast do rzekomego powielania przez nich „teorii spiskowych" nie wygląda zbyt poważnie. Zwłaszcza, że ostatecznie

realizacja takich projektów będzie zależeć od polityków, którzy wcale nie muszą kierować się szczytnymi ideami, lecz swoimi partykularnymi interesami. Stronnicy Moreno nie powinni tym samym tak prosto zbywać obaw dotyczących chociażby zbyt dalekiej ingerencji samorządu w funkcjonowanie miejskich społeczności.

Nie należy z góry odrzucać koncepcji miasta 15-minutowego, zwłaszcza używając wyświechtanych i niewiele wnoszących oskarżeń o „komunizm", pojawiających się ze strony prawicy przy omawianiu niemal wszystkich koncepcji mających na celu poprawienie poziomu życia ludzi. Każdy pracuje nie tylko po to, aby zapewnić sobie minimum egzystencji, ale przede wszystkim dla rozwoju samego siebie i swojego otoczenia. Zmiany w organizacji miasta będą musiały więc w końcu nastąpić, choć oczywiście pojawia się kluczowe pytanie, w jakim pójdą kierunku. Na razie koncepcja przedstawiona przez Moreno wygląda atrakcyjnie, gdy mowa jest o ogólnikach, natomiast w wielu aspektach wyraźnie musi zostać dopracowana.

Przypisy:
1. https://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/

fot: wikipedia.commons

Oryginał: https://nlad-kopia1113.instawp.site/miasto-15-minutowe-czyli-projekt-do-dopracowania/

DOBRA ANALIZA WYMAGA CZASU

Rzetelny tekst to dni pracy: źródła, dane, redakcja. Każda wpłata pozwala nam przygotować kolejny. Nawet niewielka kwota ma znaczenie.

WSPIERAM ANALIZY

wspieram.nlad.pl



Zeskanuj, aby wesprzeć