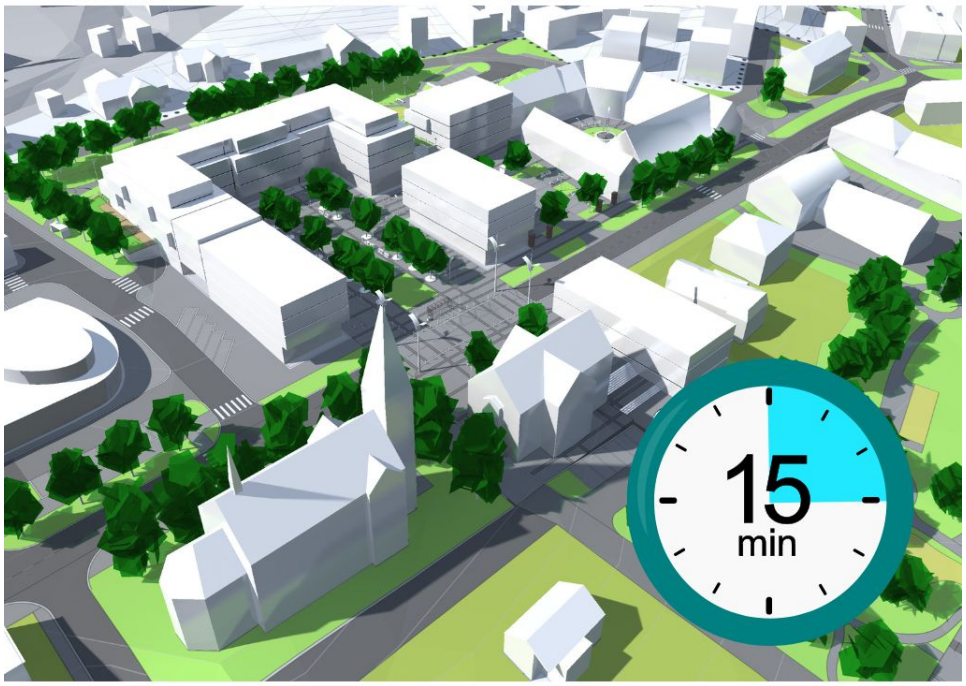
LOKALNIE · FELIETON

STWÓRZMY Z IDEI 15-MINUTOWEGO MIASTA KONCEPCJĘ NARODOWĄ I KONSERWATYWNĄ

Michał Ciesielski · 19 marca 2024



xr:d:DAFyQG2MRfU:94,j:6169226931455056835,t:24031113

Jedną z nośnych ostatnio idei, która zyskała popularność po obu stronach politycznej barykady, jest tzw. 15-minutowe miasto. Prawica mocno wypaczyła jej obraz, kierując się często niedojrzałą przekorą, którą trafnie opisał Piotr Głowacki w tekście Antylewica – o problemach prawicy z własną tożsamością**. Skrajnymi przekładami tego zjawiska są porównania tej koncepcji z „nowoczesnymi obozami koncentracyjnymi" czy straszenie powrotem pańszczyzny i przywiązaniem ludzi do ziemi. W tej idei można dostrzec jednak szereg wątków konserwatywnych, które chciałbym w niniejszym tekście przedstawić.**

Koncepcja 15-minutowego miasta

Przypomnijmy pokrótce, czym jest idea 15-minutowego miasta, nazywana też m.in. 20-minutowym sąsiedztwem (*20-minute neighbourhood*). Choć stara się być ona przedstawiana jako coś rewolucyjnego – zarówno w pozytywnej konotacji przez jej twórców i zwolenników, jak i w negatywnej przez przeciwników – to w rzeczywistości jest jedynie odświeżonym pomysłem, o którym co jakiś czas przypominają so-

bie urbaniści. Idea ta przypomina, by główną troską urbanistów uczynić to, w jaki sposób mieszkańcy, jako ostateczni „użytkownicy", doświadczają miasta i życia w nim.

> Jest to więc filozofia miasta skoncentrowana w pierwszym rzędzie nie na zapewnieniu szybkiego transportu na dużym obszarze ani na tworzeniu monumentalnych zespołów urbanistycznych, tylko na codziennym, aktywnym korzystaniu ze struktury społeczno-geograficznej, jaką jest miasto. W szczególności zaś koncepcja 15-minutowego miasta, jak sama nazwa wskazuje, kładzie nacisk na aspekt czasowy, dążąc do ograniczenia konieczności i czasu dojazdów do niezbędnego minimum.

Koncepcja stawia bowiem za ideał miasto, w którym znakomitą większość potrzeb i obowiązków można wypełnić na obszarze dostępnym do pokonania pieszo lub na rowerze w czasie 15 minut. Dodajmy, że nie ma dotychczas wypracowanych zbyt wielu narzędzi, by to osiągnąć. Podstawowymi pozostają te z zakresu planowania przestrzennego i uprawnień władz miasta do ustalania, jakiego rodzaju zabudowa – mieszkalna, przemysłowa, usługowa, użyteczności publicznej czy tereny zielone – może w danym miejscu powstać. Drugim są oczywiście same inwestycje publiczne i świadczenie usług publicznych w określonych miejscach, co leży w gestii najczęściej władz samorządowych na różnych szczeblach. Trzecim i sztandarowym już przykładem działań jest nadawanie budynkom wielofunkcyjności, tak by gmach szkoły popołudniami służył też innym celom, zwiększając ogólną liczbę funkcji udostępnionych mieszkańcom osiedla. Wśród pozostałych wymienić można projektowanie dróg bardziej przyjaznych ruchowi pieszemu czy wsparcie lokalnego małego biznesu.

Główna twarz koncepcji 15-minutowego miasta, Carlos Moreno, który zyskał rozgłos jako doradca mera Paryża, przedstawiając tę ideę, powołuje się na względy sprawiedliwości, dobrostanu i klimatu[1]. Również wśród czterech filarów – zasad, którymi powinni kierować się zarządzający miastami – wymienia ekologię, a obok niej: bliskość geograficzną, solidarność i partycypację. Często koncepcja, o której piszę, staje się bardzo pojemnym sloganem, mającym reklamować zbiór idei, które próbują promować dane samorządy czy grupy urbanistów. Wśród nich np. dostępność usług dla wszystkich, bezpośredni udział obywateli w procesie decyzyjnym czy walka z nierównościami. Nie są to jednak immanentne cechy miasta zorganizowanego wokół idei bliskości czasowej usług względem mieszkańców. Dokładny kształt, w jakim ogólna koncepcja bliskości funkcji miejskich zostanie wprowadzona w życie, leży w gestii poszczególnych samorządów – od zaangażowania prawicy w ten proces zależeć będzie, czy przyjmie ona konserwatywny charakter, dokładnie tak samo jak w przypadku miasta scentralizowanego.

Jeden z autorów związanych z ideą 15-minutowego miasta apeluje: „Dostęp, a nie mobilność!"[2], by zwrócić uwagę, że esencją miasta nie jest to, że możemy szybko się po nim poruszać, ale to, że potrzebne nam miejsca są dla nas dostępne w krótkim czasie. Można to osiągnąć za pomocą mobilności, ale również, a nawet bardziej niezawodnie, za pomocą geograficznej bliskości.

> W tym kontekście warto spojrzeć na miasto 15-minutowe jako na bardziej ludzki (również w znaczeniu, jaki przypisałaby temu określeniu np. katolicka nauka społeczna) sposób kształtowania

> miejskiej przestrzeni. Zamiast optymalizować rozmieszczenie biurowców, sklepów wielkopowierzchniowych, szkół, urzędów publicznych itd. według logiki – organizacyjnej i ekonomicznej – ich właścicieli, należałoby rozmieszczać i organizować je zgodnie z logiką dogodności dla ich ostatecznych użytkowników, czyli mieszkańców miasta, dzielnicy czy osiedla. Nareszcie to góra, w postaci korporacyjnego molocha lub urzędowego lewiatana, przyszłaby do Mahometa, a nie odwrotnie.

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

Potencjalne skutki „bliższego" miasta

Spróbujmy wysunąć konsekwencje z życia w mieście, w którym rzadziej musimy dojeżdżać kilkadziesiąt minut metrem czy autobusem, a częściej idziemy kwadrans do potrzebnego nam celu. Tylko jedną z nich jest oczywista oszczędność czasu i pieniędzy. Kolejną jest większe związanie człowieka z bezpośrednim miejscem zamieszkania. Osiedle staje się nie tylko miejscem do spania, z którego wyjeżdżamy o 7:30 i do którego wracamy o 21:15 po załatwieniu wszystkich spraw, ale staje się naszą faktyczną przestrzenią życia. W najbliższym sąsiedztwie chodzimy lub prowadzimy dziecko do szkoły, idziemy do lekarza, robimy zakupy, gramy w koszykówkę na szkolnej hali, otwartej popołudniami dla „zewnętrznych klientów". Wszystko to sprawia, że otoczenie naszego domu staje się faktyczną małą ojczyzną, a nie bazą wypadową do biurowca w śródmieściu i centrum handlowego na przedmieściach.

Możemy sobie wyobrazić zmianę naszego stosunku do miejsca zamieszkania, gdy wrócimy wspomnieniami do dzieciństwa i wczesnej młodości. Zapewne dla wielu z nas ważny element tożsamości stanowiło wówczas bycie z danego osiedla czy nawet kwartału albo zespołu kilku bloków. Trudno by było inaczej, gdy większość czasu spędzaliśmy w osiedlowej szkole, na osiedlowym boisku czy włócząc się po najbliższej okolicy. Na drugim biegunie postawmy ludzi przed trzydziestką, wynajmujących mieszkania na nowych, „deweloperskich" osiedlach, na których jedynymi punktami ich regularnej obecności są Żabka i przystanek w stronę centrum. Po dodaniu do tego braku sprecyzowanych planów, jak długo chcieliby w tym miejscu mieszkać, trudno oczekiwać szczególnego przywiązania do akurat tego skrawka ziemi. Gdzieś pomiędzy tymi skrajnościami kształtowałby się stosunek do małej ojczyzny dorosłego człowieka, który na zamieszkiwanym osiedlu załatwia większość swoich spraw, zgodnie z koncepcją, o której mówimy, choć oczywiście bywa też w innych częściach miasta.

Dopiero po takim mieszkańcu można spodziewać się jakiegokolwiek przywiązania do miejsca, w którym żyje. To jest z kolei warunkiem koniecznym do wykazania czynnej troski, by to miejsce było ładne, funkcjonalne i bezpieczne. Jeśli więc chcemy mieć osiedla po prostu dobre do życia, potrzeba, by zamieszkiwali je ludzie związani z tym miejscem czymś więcej niż tylko adresem do korespondencji i łóżkiem. W przeciwnym przypadku, każda część miasta będzie jedynie miejscem przelotnej obecności, zaprojektowanym przez urbanistę i pozostawionym do wyeksploatowania, bez nikogo, kto na bieżąco interesowałby się jego jakością.

Wraz z gęstnieniem funkcji, które spełnia nasze najbliższe sąsiedztwo, gęstnieją też relacje społeczne. Sąsiadka z klatki jest już nie tylko „panią z dużym psem", lecz także baristką w osiedlowej kawiarni i by-

walczynią pływalni przy szkole, na którą też chodzimy. Szansa na taką koincydencję w przypadku kawiarni i basenu, do których jeździmy prosto z pracy w innej dzielnicy jest bardzo nikła. Niektórym bardziej indywidualistycznie nastawionym osobowościom taka sytuacja może nie pasować, ale gdy patrzymy na to z konserwatywnej i wspólnotowej perspektywy, to jest to warunek konieczny, by w miejskim środowisku powstawały organiczne wspólnoty na wzór tradycyjnych wspólnot lokalnych.

Ma to również znaczenie dla rozwoju bardziej nowocześnie ujętych form współżycia społecznego, takich jak kapitał społeczny czy społeczeństwo obywatelskie, co najmniej to w skali lokalnej. Częstszy i bardziej pogłębiony kontakt z ludźmi z najbliższego otoczenia ułatwia zawiązywanie grup skupionych na realizacji wspólnego celu. Jest to droga do większego zaangażowania Polaków w życie społeczne, które dzieje się nie tylko na łamach gazet i w ogólnopolskich telewizjach, ale przede wszystkim na poziomie lokalnym, najbliższym człowiekowi. Za wskaźnik tego zaangażowania powinniśmy znacznie bardziej uważać czynny udział w działalności spółdzielni mieszkaniowej niż jednorazowe oddanie głosu w ogólnokrajowych wyborach, a życie w mieście zorganizowanym według zasady lokalności powinno w tym pomóc.

Gdy więc zestawimy spodziewane przeze mnie wyżej konsekwencje 15-minutowego miasta z konserwatywną krytyką urbanizacji w jej nowożytnych początkach, zauważymy, że odpowiadają one na wiele zarzutów stawianych wobec szybko rozrastających się w trakcie rewolucji przemysłowej miast. Anonimowość człowieka w wielkim mieście czy jego wyrwanie z wielopokoleniowych wspólnot, a także utrata przywiązania do ziemi, na której żyje – jest to klasyka zarzutów formułowanych wobec nowego stylu życia, rozpowszechniającego się w XIX w.

Wówczas spór toczył się między nowoczesnym życiem miejskiego proletariatu a tradycyjnym życiem wiejskiego chłopstwa i bez wątpienia był on sporem kapitalistów, czerpiących korzyść z tych pierwszych, przeciwko ziemianom, czerpiącym korzyść z tych drugich. Po dekadach urbanizacji i rozrostu miast do niewyobrażalnych wcześniej rozmiarów wiele obaw związanych z życiem miejskim się ziściło, choć należy zauważyć, że również zbawienne skutki dla podniesienia materialnego poziomu życia przerosły wszelkie oczekiwania. Należy przy tym zauważyć, że maksymalizowana wydajność ulokowanych w nim organizacji oznacza często ponoszenie kosztów przez samych mieszkańców. Dzieje się to na różne sposoby – od konieczności przeprowadzki do tego miasta, przez czas spędzany na codziennych dojazdach do pracy (wymienny na rosnący koszt mieszkania), aż po wpływ na psychikę człowieka związany z życiem oderwanym od natury, w środowisku masowym i „pędzącym". Szerzej rozwijam ten temat w artykule na stronie Centrum Myśli Gospodarczej.

> Pierwszym krokiem do miast i stylu życia bardziej skupionego na integralnym rozwoju człowieka, w opozycji do materialistycznej wizji producenta-konsumenta, może być powrót znaczenia ludzkiej skali w urbanistyce i celach stawianych miastom.

Byłaby to swego rodzaju porażka nowoczesnego stylu życia, a przynajmniej jego małego wycinka. Skierowanie uwagi na poziom lokalny, chociaż już w nowym, wielkomiejskim wydaniu, stanowiłoby odwrót od postępującej od czasów rewolucji przemysłowej nomadyzacji i anonimizacji człowieka nowoczesnego. Oczywiście, nie będzie to powrót do form przednowoczesnych – przywiązania do ziemi i ludowego folklo-

ru, jednak samo docenienie, że w lokalności i małej skali kryje się wartość, jest już istotnym zwrotem wobec dotychczasowego kultu wielkoskalowości, metropolizacji, szklanych drapaczy chmur, śródmiejskich autostrad i ciągów pieszych na miarę słynnego skrzyżowania w tokijskiej Shibuyi.

Sama koncepcja 15-minutowego miasta nie oznacza jeszcze, że te miasta będą małoskalowe. Możemy przecież wyobrazić sobie miasto drapaczy chmur, gdzie wszystko jest względnie blisko, bo zamiast jeździć daleko po ziemi, jedziemy blisko po ziemi, a potem windą na 30. piętro. Zwolennicy przedmiotowej idei wpisują się jednak raczej w nurt średnioskalowej urbanistyki, utrzymującej wielkość form przyjazną człowiekowi (*vide*: s. 8–9 przewodnika), co powinniśmy zapisać po stronie ich zalet.

CZYTAJ TAKŻE: Stop kanibalizacji państwa, czyli zróżnicowanie modeli rozwoju metropolii i prowincji

Co na to prawica?

Nie staram się dowodzić tutaj tezy, że idea 15-minutowego miasta powstała jako konserwatywna odpowiedź na współczesne megalopolis ani że jej twórcy i zwolennicy na pierwszym miejscu stawiają zagęszczenie relacji międzyludzkich i budowę neotradycyjnych społeczności lokalnych. Staram się jedynie pokazać możliwe skutki wprowadzenia tego typu myślenia urbanistycznego, nawet jeśli jego motywacje byłyby inne. Wierzę, że zapełnia to pewną lukę w prawicowej publicystyce, która ogółem zdaje się nie rozumieć problematyki miejskiej, a tym bardziej nie potrafi lub nie chce krytycznie analizować rozmaitych koncepcji rozwoju miasta (jak uczynił to Marcin Żyro w Nowym Ładzie), zyskujących na popularności i znaczeniu.

> Zamiast takiej refleksji polska prawica dotychczas potrafiła tylko podnieść larum, bo ktoś śmiał zasugerować, że może nie warto wysiadywać godzinami w samochodzie wlekącym się w korku po to, by załatwić sprawy, które moglibyśmy załatwiać na swoim osiedlu. Podłapała ona zagraniczną narrację, wiążącą ideę 15-minutowego miasta, o której dyskutują osoby związane z polityką miejską i urbanistyką z całego świata, z próbą rozwiązania przez miasto Oxford problemu korkujących się ulic.

W efekcie z lokalnej sprawy, która powinna nas obchodzić nie bardziej niż zmiana rozkładu jazdy autobusów miejskich w Palermo, uczyniono kuriozalny front walki ideologicznej z wszystkimi złymi tego świata. O przyczynach tego absurdu słusznie pisał Piotr Głowacki we wspomnianym na początku tekście.

Tym, którzy odpowiedzą, że z niewłaściwych intencji – w tym przypadku za takie uznając najczęściej motywacje klimatyczne – nie powstanie nic dobrego, przypomnę, że podstawą wolnorynkowej optyki jest założenie, że to chciwość (niewątpliwa wada charakteru w kategoriach katolickich) każdego z uczestników gospodarki buduje jej potęgę i powszechny dobrobyt. Wymienianie idei i konkretnych rozwiązań, które płodziły nieprawicowe umysły, a które poprawiły nasze życie osobiste i społeczne zajęłoby grube tomy, więc czuję się zwolniony z tego obowiązku. Przywołam jedynie J. Maritaina, pytającego retorycznie: „czyż trzeba dodawać, że wiele rzeczy, które musiały się stać (bo wola Pana historii nie zna przeszkód), choć mieli je wykonać katolicy, zostały wykonane przez innych przeciw katolikom, gdy ci zawiedli?”[3].

Jak wskazałem, idea 15-minutowego miasta nie jest ani zamkniętą koncepcją, która miałaby swoją ortodoksję, ani nie musi koniecznie wiązać się z postulatami dla konserwatyzmu wrogimi. Jak sądzę, napełnianie treścią tego sloganu będzie jeszcze trwać i obok wątków, które uważam za stricte zbieżne z konserwatywną wizją społeczeństwa, mogą się w niej znaleźć również te niezwiązane ze światopoglądem, a odnoszące się np. do zdrowia (bliskość promująca, nie nakazująca, poruszanie się pieszo czy na rowerze), jak również te przeciwne.

Prawa scena strony politycznej powinna w takim przypadku starać się podłączyć do idei w tym, co jest w niej konserwatywnego, i rozwijać twórczo w kierunku według siebie słusznym.

CZYTAJ TAKŻE: Problem wykluczenia transportowego w Polsce

Podsumowanie

W powyższych akapitach starałem się rzucić nowe – konserwatywne, narodowe czy wspólnotowe – światło na ideę 15-minutowego miasta, wokół której w polskiej publicystyce wytworzyła się dziwna atmosfera grozy. Nie próbując przedstawić tej idei jako panaceum na problemy miast ani jako kompletnego i w pełni słusznego programu, wskazuję, że również idee konserwatywne mogą znaleźć w niej ważnego sojusznika w walce o odrodzenie istotnych dla nich wartości, takich jak zakorzenienie, lokalność czy rozwój wspólnot pośrednich między jednostką a państwem. Aby być w stanie twórczo przerabiać te i podobne współczesne koncepcje, prawica musi odejść od myślenia, według którego nic, co nie wyszło z jej wnętrza, nie może przysłużyć się jej celom.

---

[1] C. Moreno, *The 15-minute city* [online], https://www.ted.com/talks/carlos_moreno_the_15_minute_city/ [data dostępu: 13.01.2024].

[2] D. Luscher, *Access, not mobility* [online], 13.07.2023, https://www.15minutecity.com/blog/access [data dostępu: 13.01.2024].

[3] J. Maritain, *Religia i kultura*, Stowarzyszenie Kulturalne FRONDA, Warszawa 2007, s. 58.

Oryginał: https://nlad-kopia1113.instawp.site/stworzmy-z-idei-15-minutowego-miasta-koncepcje-narodowa-i-konserwatywna/

WSPÓŁTWÓRZ NOWY ŁAD

Za Nowym Ładem stoją czytelnicy, którzy dorzucają się do jego istnienia. Dołącz do nich — jednorazowo, w kwocie, która Ci odpowiada.

DOŁĄCZAM

wspieram.nlad.pl

Zeskanuj, aby wesprzeć