

Irytacja, inspiracja, szczęście

Ta książka jest niezwykle irytująca. Trzeba ją jednak przeczytać, bo to w istocie opowieść o szczęśliwym życiu. Myślę, że rozpoczynając jej lekturę, powinno się być tego świadomym. Zetkniesz się tu bowiem z opowieścią, której poznanie wyposaży Cię w wiedzę i zrozumienie. I będziesz chciał tego samego.

Kłopot polega na tym, że nie sięgniesz po to szczęśliwe życie samodzielnie. Potrzebujesz wsparcia i zrozumienia z każdej możliwej strony. Wiemy bowiem doskonale, jak wygląda mobilność w polskich miastach. Każdy ma z nią problem. I to dotyczy zarówno tych, którzy na co dzień wybierają samochód, jak i tych, którzy wybierają inne środki transportu. Wszyscy narzekamy. Jedni na brak miejsc parkingowych i korki. Drudzy na niewygodną, nieregularną czy wręcz często niedostępną komunikację publiczną. Trzeci na wąskie, zastawione samochodami chodniki. Czwarci na poszatkiwane drogi rowerowe, które nie zapewniają ani wygody, ani bezpieczeństwa. Nikt nie jest zadowolony, wszyscy chcieliby coś zmienić.

Relacja z innej planety

Melisa i Chris Bruntlettowie zmienili miasto. Z kanadyjskiego Vancouver przenieśli się do holenderskiego Delft. Z miasta, w którym

mimo największych chęci nie mogli zrezygnować z auta, przeprowadzili się do miejsca, w którym auto po prostu nie było potrzebne. Pozornie nie jest to żadna rewolucja. Dlaczego więc opowieść Bruntlettów brzmi jak relacja z innej planety?

Kilka lat temu miałem podobnie. W 2018 roku wybrałem się na wizytę studyjną po holenderskiej ekonomii okrężnej i relację z tej podróży zatytułowałem dokładnie w ten sposób – „relacja z innej planety”. Chciałem podkreślić, jak bardzo odmienne jest podejście Holendrów do wytyczania i realizacji zakładanych wspólnie celów. Posłużyłem się przykładem dwóch biznesów – jednoosobowej firmy Mirka Cierpicha z Tarnowa i kolektywu Rotterzwam z Rotterdamu. Oba zajmowały się mniej więcej tym samym – hodowlą grzybów na fusach po kawie. Poza tym dzieliła je przepaść. Cierpich sprzedawał swoje grzyby głównie rodzinie i znajomym, a Rotterzwam w tym samym czasie doprowadził podobne przedsięwzięcie do stanu, w którym każdy kilogram kawowych fusów zamienia na jedno euro zysku.

Odwiedziłem wówczas także kompleks biurowy Park 20|20 pod Amsterdamem. Wyróżniało go dążenie do maksymalnego zamknięcia obiegu wszystkich zużywanych zasobów i sposób konstrukcji. Został zbudowany tak, by można go było szybko rozłożyć i ponownie wykorzystać materiały bez żadnej straty. Czy byłoby to możliwe w Polsce? Z punktu widzenia technicznego zapewne tak. Tylko po co?

W Holandii odpowiedź była prosta – po pierwsze odpowiednią presję wywarły lokalne władze, po drugie najemcy są tutaj gotowi płacić więcej i sami naciskają na tworzenie tego typu przestrzeni. Innymi słowy – wszystkim na tym zależy na tyle mocno, że tego typu rzeczy powstają i się rozwijają. W Polsce (ale przecież nie tylko) wszystko jest bardziej skomplikowane – komuś zależy, ktoś jest obojętny, a inny ma zupełnie odmienny pomysł. I to jest źródło pierwszej poważnej irytacji.

O ile bowiem zdajemy sobie sprawę, że Delft i Holandia rzeczywiście mogą leżeć na innej planecie, o tyle dla wszystkich osób

widzących problem polskiej mobilności drażniące nie będzie to, że my tam jeszcze nie jesteśmy. Źródłem frustracji jest to, że obok wielu sukcesów na polu progresywnego zrównoważenia transportu (a więc da się i można) i obok wielu porażek (bo się naprawdę nie da) mamy stany zawieszenia i etapowania. Istne międzymieście, czyli trwanie pomiędzy miastem naszych marzeń a miastem, w którym przyszło nam żyć.

Ból międzymieścia

Mnie najbardziej boli ten właśnie stan. I ta książka ten ból tylko powiększa. Gdzie boli? Na przykład na rondzie Dmowskiego w Warszawie, które do niedawna pieszo można było pokonać tylko przejściem podziemnym. Gdy jechałem rowerem, robiłem to z duszą na ramieniu, co oczywiście oznacza, że z dziećmi nigdy bym tamtędy nie przejechał. Władze Warszawy wiosną 2022 roku wprowadziły cywilizacyjną zmianę, polegającą na wytyczeniu naziemnych przejść i przejazdów rowerowych. To w istocie wielka zmiana, za którą należałoby być wdzięcznym. Tylko że przejazdy rowerowe są tak wytyczone, że w istocie nie są przejazdem przez rondo, a jego objazdem. Dodatkowo meandrują po chodnikach i niechronionymi fizycznie kontrapasami, przez co przejazd wymaga nieustannej uważności i zmniejszenia prędkości. Jeśli więc przejazd przez rondo pasem ruchu przeznaczonym dla aut (wciąż legalny) zajmuje maksymalnie minutę w każdą stronę, to na pokonanie tego odcinka drogą rowerową trzeba przeznaczyć od trzech do sześciu minut (w zależności, skąd i dokąd jedziemy).

Czytamy u Bruntlettów o tym, z jakim rozmysłem i strategią projektuje się ruch rowerowy w holenderskich miastach, by drogi rowerowe nie tylko zapewniały efektywne połączenie pomiędzy różnymi miejscami, ale także zachęcały swoją wygodą, płynnością poruszania się i przewidywalnością. Potem wsiadamy na nasze rowery i widzimy, jak jest. W efekcie, gdy samodzielnie poruszanie

się dzieci autorów otwiera je na inne, ciekawsze doświadczanie miasta i czerpanie korzyści z samodzielnego przemierzania Delft na rowerze, ja martwię się, że nigdy nie zaufam mojemu miastu na tyle, by pozwolić swoim dzieciom na tak ryzykowne zachowanie. W konsekwencji z pewnością przez kilka najbliższych lat będę musiał albo towarzyszyć im w każdej, nawet najkrótszej drodze przez miasto, albo będę robił za taksówkarza, albo – co najgorsze – podczas każdej ich podróży będę nerwowo zerkał na telefon w oczekiwaniu na wiadomości o wypadku.

Miasto wolne od samochodów zawiera szereg naukowo udowodnionych efektów tego, jak bardziej zrównoważony sposób miejskiej mobilności wpływa na naszą jakość życia. Pierwszy rozdział poświęcony jest w szczególności wpływowi tak zorganizowanego miasta na dzieci. Czytanie o tym, w jaki sposób mniejsza liczba aut w mieście wpływa na rozwój najmłodszych mieszkańców, jest niezwykle inspirujące. Zgadzam się, że dzieci nie powinny być wychowywane na tylnym siedzeniu samochodów. Obiema rękami podpisuję się pod stwierdzeniem, że z powodu braku odpowiednich warunków do zabawy w całej miejskiej przestrzeni dzieci są spychane do specjalnie wyznaczonych „bezpiecznych” miejsc – ogrodzonych placów zabaw czy budynków. „Owszem, takie miejsca zapewniają bezpieczeństwo i komfort zarówno rodzicom, jak i maluchom, ale w ostatecznym rozrachunku oddzielają dzieci od reszty społeczeństwa, ponieważ są one traktowane jak odmieńcy” – piszą Bruntlettowie i wskazują, że w ten sposób zwiększony nadzór nad wolnym czasem i podróżami dzieci w oczywisty sposób przekłada się na ich nieumiejętność niezależnego funkcjonowania. To zaś nie koniec negatywnych efektów. Brak ruchu przekłada się na otępienie. Brak przestrzeni do swobodnej interakcji to także mniejsza liczba znajomych. „Kiedy ulice stanowiły dla dzieci miejsca spotkań z rówieśnikami, młodzież miała na dobrą sprawę nieograniczone możliwości spotkania twarzą w twarz koleżanek i kolegów z bardzo różnych środowisk” – zauważają autorzy.

Kłopot polega na tym, że nie znam żadnego decydenta ani decydentki, rodzica ani opiekuna, który by nie chciał jak najlepiej dla swoich dzieci. A przede wszystkim celowo by je narażał na niebezpieczeństwo. Skoro zaś nie ma wystarczającej liczby bezpiecznych przestrzeni, moim obowiązkiem jako rodzica jest przede wszystkim o to zadbać. Najwygodniej zaś i najszybciej mogę to zrobić za pomocą samochodu. Dlatego tak wielu osobom oczywiście wydaje się, że dzieci najlepiej podwozić do szkoły autem. Co z tego, że dbając w ten sposób o bezpieczeństwo swoich pociech, narażam jednocześnie wszystkie inne na większe ryzyko?

Więc owszem – z każdą stroną tej książki będzie w Tobie wzrastał poziom irytacji. Trzeba ją jednak wnikliwie przeczytać, by znaleźć w sobie motywację do wyjścia poza te najprostsze samochodowe rozwiązania i włączyć się w rozmowę o tym, jak – skoro miasto jest przestrzenią wspólną – zadbać o większą jakość życia dla wszystkich. Miasto, w którym trzeba konkurować o bezpieczeństwo, prędzej czy później przestanie być miastem, w którym chcielibyśmy mieszkać. Niezależnie od tego, czy jesteśmy za bardziej zrównoważoną mobilnością, czy za dalszym podporządkowaniem naszych miast samochodom.

Mądrość etapu

Źródło drugiej poważnej irytacji bierze się z charakteru samej książki. Jak wyżej wspomniałem, Bruntlettowie nie opisują procesu dojścia do dzisiejszego stanu transportowej rzeczy. Momentami tylko wspominają o tym, że odejście Holendrów od samochodów wzięło się z sześciu jesiennych tygodni 1973 roku, kiedy ten kraj doświadczył kryzysu paliwowego. Holandia była jednym z pięciu krajów, w które uderzyło ówczesne embargo OPEC-u i popchnęło trzy miliony kierowców do innego spojrzenia na przemieszczanie się. „Dramatyczny skok cen paliwa zmusił wiele osób do zaprzęgnięcia się na nowo z rowerem – sprzedaż jednośladów wzrosła

wówczas dwukrotnie – a to przyczyniło się do powszechnego zapotrzebowania na bezpieczniejsze ulice. Zmiany dodatkowo napędziła inicjatywa niedziel bez samochodu, wprowadzona przez rząd centralny. Nagle przez jeden dzień w tygodniu miasta cichły, a arterie stawały się na powrót własnością publiczną. To był ten moment, w którym wielu Holendrów zrozumiało, iż nie może brać pewnych rzeczy za pewnik, a jednocześnie odkryło, jak ogromne połacie przestrzeni zajmują w ich miastach samochody” – piszą autorzy. W innych miejscach zwracają uwagę, że pierwsze próby stworzenia sieci dróg rowerowych wcale nie były lepsze od tego, co zdarza się nam obserwować w Polsce. Brak obiecanej wygody kierował uwagę mieszkańców na szereg wyrzeczeń, które trzeba było ponieść. Oczywiście jest, że protestowali ci, którzy albo byli zmuszeni do największych wyrzeczeń, albo tak im się wydawało.

Holendrzy mają jednak w swoim doświadczeniu niejedną kryzysową sytuację, która stała się źródłem konsekwentnej serii działań mających w przyszłości zapobiec ponownemu jej wystąpieniu lub osłabieniu przyniesionych przez nią konsekwencji. Tak było w przypadku katastroficznej powodzi, która rankiem 1 lutego 1953 roku wdarła się na 75 kilometrów w głąb holenderskiego wybrzeża. Tysiąc ośmiuset trzydziestu pięciu Holendrów, którzy ułożyli się do spokojnego snu 31 stycznia 1953 roku, nie obudziło się następnego dnia, a około 100 tysięcy osób straciło wówczas dach nad głową. Nocy nie przetrwały też ponad 34 tysiące sztuk bydła. Przyczyną był zbieg niecodziennych okoliczności – od wyjątkowo silnego sztormu na Morzu Północnym z północno-zachodnim wiatrem poprzez wysoki poziom wód na rzekach po nakładający się na niego superprzyływ, dodatkowo podnoszący wysokość morza – który sprawił, że fala powodziowa przekroczyła lokalny średni poziom wód aż o 4,55 metra. Mówi się, że to jedno z tych wydarzeń, które zachodzi raz na dziesiątki tysięcy lat.

Holendrzy – mimo olbrzymiego doświadczenia życia na terenach zalewowych – przerazili się skalą tej katastrofy tak mocno, że uruchomili szereg kosztownych inwestycji, które raz na zawsze

miały wyeliminować ryzyko jej powtórzenia. Przedstawiono je jako Plan Delta i realizowano przez kolejnych 30 lat kosztem około 15 miliardów dolarów. Jego realizację skończono dopiero kilka lat temu.

W Polsce proces równoważenia miejskiej mobilności nie ma tak fundacyjnego doświadczenia. Nie przejmujemy się istotnie dramatycznymi danymi o suburbanizacji i wykluczeniu transportowym, które wypycha nas do samochodów. Dane o stanie środowiska klimatycznego przyjmujemy jednym uchem, a wypuszczamy drugim. Idziemy powoli, niekonsekwentnie i bez uczenia się na błędach. Próbuje doraźnymi rozwiązaniami poprawić istniejącą złą infrastrukturę (np. każąc drogom rowerowym meandrować po chodnikach albo utrudniamy przesiadki, stawiając przystanki komunikacji publicznej na tym samym skrzyżowaniu w znacznym rozstrzeleniu).

Żałuję, że Bruntlettowie nie poświęcili więcej miejsca na proces zmian – opis argumentów, emocji towarzyszących zwolennikom i przeciwnikom czy politycznych dywagacji i kluczenia. Holendrzy zdają się bardzo racjonalnie podchodzić do danych i tworzenia scenariuszy na przyszłość. Może to dla nich naturalne, żeby kolektywnie wyciągać dobre wnioski i budować za ich pomocą lepszą przyszłość. Problem polega na tym, że ani ja, ani pewnie większość z Was nie jesteśmy Holendrami. Myślę, że większa pomoc w zrozumieniu tego działania w ciągu tych kilkudziesięciu lat mogłaby znacząco wpłynąć na nasz proces irytacji. Bo wiedzieli byśmy przynajmniej, gdzie w tym procesie jesteśmy i jak można go ewentualnie przyspieszyć.

Musimy sobie w Polsce (ale nie tylko przecież) radzić z autoholizmem, który według Marty Żakowskiej „bardzo głęboko zakorzenił się również w naszych nieuświadomionych namiętnościach i wyobrażeniach przestrzeni miejskiej, architektury i urbanistyki”. Czy mieszkańcy Holandii nie dali się uwieść samochodom? Oczywiście, że nie. Jak więc w takiej sytuacji odbyli dyskusję o wprowadzeniu większej wolności, jeśli chodzi o wybór środka transportu?

Jakie argumenty były przekonujące? Kiedy zaproponowane rozwiązania stały się nowym standardem budowania miast? Dobrze byłoby znać te odpowiedzi.

Szczęście leży na chodnikach

Na koniec odejdźmy od irytacji. Nie można bowiem pozwolić, aby książka Bruntlettów stała się kolejnym punktem zapalnym polsko-polskiej dyskusji o samochodach. Byłoby to ze szkodą dla książki i towarzyszącej jej dyskusji. Bo wbrew wszystkiemu książka, którą trzymacie w dłoniach, tylko pozornie jest poświęcona samochodom. Nie chodzi w niej wcale o wprowadzanie zakazów ich posiadania czy wręcz fizyczne wyrzucenie ich z miasta. Miasto wolne od samochodów to bowiem miasto otwarte na ludzi. A my jako ludzie mamy bardzo określone potrzeby. Część z nich jest tak oczywista, że nawet o nich zapominamy – na co zwracają uwagę autorzy – ale wracają[do nas poprzez zmiany fizjologiczne. Ja zaś zdecydowanie bardziej wolę rozmawiać o ludziach niż o samochodach.

Ludzie potrzebują innych ludzi. Oczywiście we właściwych proporcjach, czasie i miejscu. Dobrze zaprojektowane miasto może w tym pomóc. Przestrzeń skoncentrowana na realizacji potrzeb samochodów może pogłębić pojawiające się wyzwania. Jednym z nich jest narastająca epidemia samotności i izolacji społecznej. Na początku maja 2023 roku naczelny chirurg Stanów Zjednoczonych wydał raport *Our Epidemic of Loneliness and Isolation* poświęcony epidemii samotności i izolacji w USA. Tego typu publikacje Amerykanie traktują jak sygnał alarmowy, za pomocą którego zwraca się uwagę na palące problemy zdrowotne w USA. Jego autor dr Vivek Murthy podaje, że w ostatnich latach samotność dotyka aż 50 proc. Amerykanów i Amerykanek. Efekty tego mogą być dramatyczne. To nie tylko kwestia złego samopoczucia czy chwilowego wycofania. Badania wskazują, że samotność wiąże się ze zwiększonym

ryzykiem zapadalności na choroby sercowo-naczyniowe, demencji, udaru mózgu, lęku i przedwczesnej śmierci.

W Polsce nie mamy jeszcze tak dokładnych badań. Wiemy jednak, że ten problem pojawił się i u nas. Autorzy raportu *Samotność wśród osób 80 plus*, przygotowanego przez Stowarzyszenie Mali Bracia Ubogich, szacują, że 26 proc. spośród 400 tys. Polaków i Polek w tym wieku jest osamotnionych, a ponad 12 proc. z nich w ogóle nie wychodzi z domu. Z kolei dane przedstawione w publikacji *Poczucie samotności wśród dorosłych Polaków*, przygotowanej przez Instytut Pokolenia w 2022 roku, pokazują, że aż 55 proc. mężczyzn do 24. roku życia i 41 proc. mieszkańców największych miast w Polsce doświadcza głębokiego poczucia samotności.

Dr Vivek Murthy poza wezwaniem sektora medycznego do pilnego podjęcia kwestii leczenia samotności zwraca uwagę na znaczenie działań służących zapobieganiu rozlewania się tej epidemii. Wśród jego rad znalazł się również apel do urbanistów i urbanistik, by w swojej pracy zwracali szczególną uwagę na rozwiązania służące odbudowie infrastruktury społecznej. Miasto bowiem odgrywa tu ważną rolę.

„Ze zgromadzonych przez nas do tej pory danych wynika, że mieszkańców miast dotyczy o 40 proc. większe ryzyko zachorowania na depresję, o 20 proc. większe ryzyko rozwoju zaburzeń lękowych i prawie dwukrotnie większe ryzyko zachorowania na schizofrenię” – opowiadała w 15. numerze „Magazynu Miasta” Layla McCay, dyrektorka międzynarodowego Centrum Projektowania Miejskiego i Zdrowia Psychicznego. Jej zdaniem sposób kształtowania naszego otoczenia miejskiego może redukować poziom stresu, niepokoju i innych czynników ryzyka, które prowadzą do rozwoju różnych chorób, w tym np. depresji. Zespół McCay wyróżnił cztery główne obszary działań, które mogą być tu kluczowe. To przestrzenie zielone, przestrzenie aktywności, przestrzenie prospołeczne i bezpieczeństwo. „Potrzebujemy dobrej przestrzeni publicznej zachęcającej do wchodzenia w interakcje z innymi ludźmi, bo bycie częścią wspólnoty ma niebagatelny wpływ na

naszą kondycję psychiczną. Miasta muszą sprawiać, że czujemy się bezpiecznie, mając świadomość, że stanowimy część większej społeczności żyjącej w naszym sąsiedztwie” – zwraca uwagę McCay.

O znaczeniu dobrze zaprojektowanej i mobilnie zrównoważonej przestrzeni dla naszego zdrowia psychicznego piszą także Bruntlettowie. Nie tylko w kontekście osób już cierpiących na samotność, ale także rozwoju dzieci i młodzieży. Wiemy już bardzo dużo o tym, jak np. natężenie ruchu na jezdni wpływa na liczbę potencjalnych relacji nawiązywanych pomiędzy ludźmi przebywającymi lub mieszkającymi przy danej ulicy. Wiemy, jak ważne są także wygląd i funkcjonalność takiej przestrzeni. W opublikowanej w 2021 roku książce *Restorative Cities: Urban Design for Mental Health and Wellbeing* profesorka Jenna Roe i wspomniana już Layla McCay opisały sposób zaprojektowania idealnej ulicy z perspektywy zdrowia psychicznego jej mieszkańców i liczby nawiązywanych w jej przestrzeni relacji. Taka ulica musi przede wszystkim zapewniać mieszkańkę wszelkiego rodzaju funkcji. Nie może być więc tylko przestrzenią wypełnioną mieszkaniami, ale muszą się przy niej znajdować również sklepy, punkty usługowe czy miejsca pracy. Kolejna kwestia to sposób połączenia różnych ulic – im większa ich liczba i gęstość, tym lepiej. Ważne są też szerokie chodniki, obecność drzew, ławek i stolików oraz elementów „fascynacji” – ciekawych witryn, detali architektonicznych, sztuki w przestrzeni publicznej.

Jeśli zaś ktoś potrzebowałby także bardziej sugestywnego opisu związków miasta i zdrowia psychicznego, może sięgnąć po książkę Olivii Laing *Miasto zwane samotnością*, będącej rodzajem autodiagnozy i próby zrozumienia istoty depresji i izolacji. Autorka pokazuje wyraźne związki pomiędzy tym stanem a życiem w miejskim tłumie. Laing bardzo dokładnie opisuje strukturę tego tłumy, jego tempo poruszania się i fizyczny sposób, w jaki wpływa on na miasto. Pokazuje, jak zaleta bliskości, oferowana przez każde miasto, staje się jego wadą. Mówi o znaczeniu miejskiej sprawiedliwości, dostępności i różnorodności, której brak może stać się przyczyną

początku wykluczenia. Pisze o przestrzeniach tworzonych z myślą o ludziach, ich potrzebach i słabościach.

Will Eisner, jeden z najwybitniejszych twórców komiksu, świetnie to narysował w wybitnej pozycji *Nowy Jork. Życie w wielkim mieście*, na którą złożyły się scenki z życia mieszkańców. Znajdziemy tutaj odbicie powszechnych czynności – pogoni za szczęściem, poszukiwania rozrywki, zmierzania do pracy, wałęsania się i zwyczajnego spacerowania. To efekt wieloletnich obserwacji Eisnera tworzony z myślą, że „prawdziwe jest miasto widziane oczyma jego mieszkańców. Rzeczywisty obraz to szczeliny w chodnikach i okolice drobnych obiektów architektonicznych, gdzie toczy się codzienne życie”. Jego miasto jest pełne ludzkich słabości, które warto uwzględnić organizując miejską przestrzeń. I jeśli będziecie czytać *Miasto wolne od samochodów* właśnie jako propozycję sformułowania odpowiedzi na te słabości, stanie się ono dla Was źródłem nie irytacji, ale fantastycznej inspiracji.

Dziękuję, że zainteresowaliście się tą książką i poświęciliście chwilę na przeczytanie wstępu. Pamiętajcie, że szczęście leży (a nie parkuje) na chodnikach.