

Rozdział 10

Miasto dla seniora

Wybiegnijmy na chwilę myślą w przyszłość. Wyobraźmy sobie ulicę, na której wychowują się dzieci, dorośli wiodą życie, a seniorzy dożywają ostatnich dni. Ulicę, po której każda osoba może się poruszać w sposób naturalny, z godnością i swobodnie, na miarę swoich możliwości. Ulicę, na której wszyscy możemy celebrować swoje człowieczeństwo. Jak wyglądałaby taka ulica?

Bruce Appleyard

W 2020 r. oboje skończyliśmy 40 lat i doszliśmy do punktu, w którym nieuchronnie nadchodzi refleksja nad dotychczasowymi osiągnięciami i planami na resztę życia. Chociaż niektórzy mogliby rzucić naszą przeprowadzkę do Holandii na karb nadchodzącego kryzysu wieku średniego, naszym zdaniem był to naturalny etap w poszukiwaniach miejsca do prowadzenia takiego trybu życia, jaki wymarzyliśmy sobie podczas naszej podróży poślubnej do Bilbao. Spacerowaliśmy nad wodą i zachwycaliśmy się tempem życia w tym mieście. Tak naprawdę objawem najbardziej zbliżonym do prawdziwego kryzysu wieku średniego był u nas zakup dwóch ładnych *omafietsen* (babcinych rowerów) – ten Melissy jest czerwony jak ferrari – żebyśmy mogli stylowo pedałować po Delft.

Oczywiście nachodzą nas refleksje. Nasza odyseja najpierw z przedmieść Ontario na zachodnie wybrzeże Kanady, a potem na sielskie uliczki Delft była drogą do odkrywania siebie, usianą wieloma wydarzeniami: ślubem, narodzinami dzieci, zwrotami w karierze. Kiedy patrzymy w przyszłość, mamy obecnie jaśniejszą wizję

tego, jak chcemy spędzić nadchodzące 40 lat. Byliśmy zachwyceni życiem w Vancouver, ale zawsze wiedzieliśmy, że to nie jest miejsce, w którym chcemy się zestarzeć. Zależało nam, żeby zwolnić i żyć w spokojniejszym otoczeniu, ale nie chcieliśmy rezygnować z możliwości chodzenia pieszo, dojeżdżania rowerem i poczucia, że mamy wszędzie blisko, jakie towarzyszyło nam we wschodnim Vancouver. Teraz, po zamieszkaniu w Delft, wydaje się nam, że znaleźliśmy idealne miejsce, żeby osiąść i się wspólnie zestarzeć.

Od półtora roku obserwujemy, jak nasi starsi sąsiedzi pozostają aktywni. Codziennie wsiadają na rower, utrzymują kontakty z innymi seniorami oraz młodszymi mieszkańcami. Zrobiło na nas wrażenie, jak mocno wydają się przywiązani do miasta. Pierwszym przykładem tych lokalnych więzi były sąsiedzkie starania, żeby pomóc Melissie, kiedy zatrzasnęła klucze w domu. Wtedy poznaliśmy naszego sąsiada Petera de Kata, który ma 67 lat i jest złotą rączką w szkole naszego syna. Peter mieszka na naszej ulicy od urodzenia, więc byliśmy ciekawi, co go tu trzymało całe życie.

Urodził się pod numerem 12, jako młody człowiek przeprowadził się pod 13, a w końcu kupił dom pod numerem 15, gdzie mieszka już blisko czterdzieści lat. „Całe życie nie ruszyłem się z tej ulicy” – śmieje się. Jego rodzina też nie. Brat Chris, który mieszka naprzeciwko nas, ma 70 lat. Pozostali dwaj bracia, w wieku 73 i 81 lat, mieszkają pod numerem 3, tuż za rogiem, więc to naprawdę rodzinna ulica. Tylko siostra, 78 lat, się wyprowadziła. „Miło się tu mieszka” – mówi Peter. „Moi sąsiedzi też żyją tu od bardzo dawna. To dowodzi, że podoba nam się to miejsce. Jesteśmy bardzo zadowoleni, dobrze się czujemy, atmosfera jest dobra”.

Oczywiście chodzi tu o coś więcej niż sam dom. Swoje mieszkanie kupił za 30 tysięcy euro, gdy sąsiad zapytał go, czy zna kogoś zainteresowanego kupnem. Remont przeprowadził z pomocą znajomych i sąsiadów. Jest kawalerem, więc przewidział pokój dla najemców, dzielił dom z innymi ludźmi i poznał w ten sposób wiele osób. Z miejsca widać, że Peter jest szalenie towarzyski. Zawsze, gdy spotykamy go w centrum albo gdy wracamy ze sklepu, pyta

nas, jak się miewamy i jak nam idzie nauka niderlandzkiego – *Hoe gaat het met je Nederlands?* – i te krótkie pogawędki sprawiają, że czujemy się mile widziani.

Nie było dla nas zaskoczeniem, że po odbyciu służby wojskowej Peter spędził 40 lat, ucząc kolejne pokolenia mieszkańców Delft. „Zdecydowałem się uczyć, bo to było łatwe” – wyznaje. Nie każdy – w tym my – się z tym zgodzi, bo nie każdy ma cierpliwość, żeby uczyć. Z opowieści Petera wynika, że dzięki pracy nauczyciela miał okazję nawiązać relacje z wieloma rodzinami w mieście. Wspomina ucznia, który miał sporo problemów, kiedy zaczął uczęszczać do klasy Petera. Chłopiec miał wtedy 12 lat, a Peter uczył ostatnią klasę szkoły podstawowej. Po kilku trudnych tygodniach – Peter musiał nawet zagrozić, że wydalą chłopca z klasy – udało im się dojść do porozumienia i chłopak się odnalazł w szkole. Niestety w czasach liceum nikt nie poświęcił mu tyle uwagi i nastolatek wrócił do starych nawyków, ale Peter musiał zrobić na nim ogromne wrażenie, bo chłopak zapukał do jego drzwi w Wigilię, w którą, jak się okazało, wypadały jego 16. urodziny. Przechodził trudny moment. „Byłem pewien, że jest mu źle i nie ma dokąd pójść, skoro pojawia się w domu dawnego nauczyciela. Więc zaprosiłem go do siebie”. Taki właśnie jest Peter i dlatego, kiedy Melissa nie mogła dostać się do domu, nasza sąsiadka Marieke doskonale wiedziała, kogo poprosić o pomoc.

Peter sam przyznaje, że nieustannie potrzebuje aktywności, więc chociaż jest już na emeryturze, to nadal działa w szkolnictwie. Mamy szczęście korzystać z jego zaangażowania, bo pomaga w szkole Etienne’a, gdzie daje upust swojemu hobby filmowo-fotograficznemu. Robi zdjęcia na zielonych szkołach w ostatnim roku nauki uczniów oraz filmuje musicalowe występy na zakończenie roku szkolnego. „Robię to, co lubię” – mówi. „Zabiera mi to trochę czasu, ale jestem z tego dumny”. Widać, że go to pasjonuje. Nawet inne szkoły zgłaszają się do niego o pomoc.

Peter jest człowiekiem instytucją w naszej dzielnicy i całym mieście. Uczył w kilku szkołach, więc często wpada na byłych



Nasz sąsiad Peter mieszka na tej samej ulicy od narodzin w 1953 r. Nigdy nie miał własnego samochodu, bo w Delft wszystko, czego potrzebuje, ma pod ręką (Modacity)

uczniów oraz ich rodziców. „Bywało zabawnie. Za każdym razem, jak zaczynałem uczyć w nowej szkole, zawsze znalazł się jakiś rodzic, który mówił «Ja pana znam!»” – wspomina. „Zdarzali się rodzice, których uczyłem, jak byli dziećmi”. Ceni sobie te więzi z różnymi pokoleniami, bo jest bardzo towarzyski. „Pamiętam, że jak zacząłem uczyć, to czułem się nieswojo, kiedy słyszałem: «Dzień dobry, Meester Peter» na ulicy od uczniów, ale teraz uważam, że to miłe”.

Peter nigdy nie miał samochodu. Po Delft do dziś porusza się pieszo lub rowerem. Łatwo go dzięki temu zauważyć, więc ma dużo okazji do tych nieformalnych spotkań. Sam przyznaje, że nie potrzebuje kogoś znać, żeby zacząć rozmowę. „Jestem bardzo otwarty, uwielbiam rozmawiać z ludźmi, nawet nieznanymi w windzie” – śmieje się. „Większości osób się to podoba. Nie każdego znam, ale wyglądają na zadowolonych”. Przyzwyczailiśmy się do podobnej otwartości u Holendrów. Gdy wchodzi się do przychodni, spotyka

kogoś na ścieżce czy mijają rowerem grupkę ludzi w deszczu, zawsze powiedzą sympatyczne *Goedemorgen* albo coś o pogodzie (*Slecht weer, hé?*). Może to kwestia kultury, może to bardziej ludzki sposób podróżowania po mieście, ale Peter ma taki sposób bycia i cieszy się życiem. „Robię to, na co mam ochotę” – mówi. „Pozostają aktywni, bo to dla mnie bardzo ważne”.

Zależy mu na aktywności nie tylko ze względu na zdrowie fizyczne, ale też psychiczne. Jego brat Chris – jest naszym sąsiadem i często widzimy przez okno, jak głośzcze swojego kota Tigera – niestety zaczął doświadczać wczesnych objawów demencji. „Dobrze, że mieszka blisko” – przyznaje Peter. „Mogę mieć na niego oko i się nim zajmować”. Pomaga bratu umówić się do lekarza i zagląda do niego codziennie, żeby sprawdzić, czy wszystko w porządku. Na szczęście Chris ciągle może się cieszyć niezależnością, w czym wydatnie pomaga mu rutyna i swojskie otoczenie. Cztery razy dziennie wychodzi do sklepu spożywczego, mijają znajome miejsca i twarze. Ten zwyczaj pozwala mu utrzymać więź ze społecznością. Często mijamy Chrisa, jak idziemy na spacer, i mówimy mu „dzień dobry”. Zdarza się, że nas nie poznaje, ale nawet jeśli nie pamięta, kim jesteśmy, to miłe słowo zawsze sprawia, że się uśmiecha, a my cieszymy się, że mogliśmy uprzyjemnić mu dzień.

„Ze względu na stan mojego brata wiem, jak ważne jest, żebym był aktywny fizycznie i umysłowo” – podkreśla Peter. Ponieważ ma za sobą kilkadziesiąt lat doświadczenia w nauczaniu, trzy lata temu zaczął udzielać korepetycji z matematyki. „Zaczął się od jednego dziecka. Matka mnie znała i zwróciła się do mnie o pomoc. Potem się okazało, że syn jej przyjaciółki też potrzebuje wsparcia”. Obecnie Peter prowadzi korepetycje z matematyki i języka dla kilku uczniów, którzy mobilizują go umysłowo. Ma dzięki temu też okazję poznać młodsze pokolenie. Twierdzi, że on uczy ich, ale też uczy się od nich. Ponieważ powstają nowe teorie i metody nauczania, Peter często musi poszukać czegoś w Google’u albo coś obejrzeć, żeby móc pomóc swoim podopiecznym. „To dla mnie sposób na ciągłą aktywność umysłową”.

Może to zwykły fart, że zamieszkaliśmy właśnie na takiej ulicy z tymi konkretnymi sąsiadami, ale naszym zdaniem to coś więcej. Ponieważ w Holandii od pokoleń buduje się miasto na ludzką skalę, mogły powstać niezliczone społeczności, w których mieszkańcy czują się komfortowo i na tyle dobrze, że na starość zostają w miejscach, gdzie dorastali. Sami pochodzimy z miasta, gdzie rzadko spotykaliśmy starszych mieszkańców i mieszkanki tak zaangażowanych w życie społeczności, więc robi na nas wrażenie, jak widzimy Petera i innych sąsiadów na emeryturze rozmawiających ze sobą i dbających o ulice, na których mieszkają. Przestrzenie uliczne są tu zaprojektowane w sposób, który pozwala ludziom komfortowo wchodzić w dojrzałe lata. Jak mówi Peter: „Jestem przywiązany do tego miejsca, wiem, gdzie co się znajduje, nie potrzebuję niczego więcej”. Piękny sposób na życie. Mamy nadzieję, że nasi rodzice w niedługiej przyszłości też będą mogli tak funkcjonować. Co trzeba zrobić – w skali globalnej – żeby seniorzy i seniorki mogli żyć równie przyjemnie i cieszyć się godnym życiem w swoich miejscach?

Jesień życia w swoim miejscu

Planiści na całym świecie głośnią się, jak sprawić, żeby starsze osoby mogły żyć tak jak Peter, jego rodzeństwo i nasi liczni sąsiedzi: starzeć się we własnym domu i dzielnicy dopóki to możliwe. Wiele osób, wchodząc w wiek średni, tego właśnie szuka: miejsca na starość, gdzie będzie im wygodnie na emeryturze. Prawda jest taka, że w przypadku mieszkańców przedmieść uzależnionych od samochodu jest to utopijna wizja, bo organizacja przestrzeni temu nie sprzyja.

Dr Bettina van Hoven jest adiunktą geografii w Instytucie Studiów Miejskich i Regionalnych Uniwersytetu w Groningen. Od wielu lat bada, jak miasta mogą lepiej wspierać seniorów. Każdego lata przyjeżdża z grupą studentów do Vancouver przyglądać się, jak koncepcja starzenia się we własnym domu działa

w północnoamerykańskim mieście. Uważa, że można tę kwestię rozpatrywać zarówno w pozytywnym, jak i negatywnym świetle.

„Chodzi o to, żeby osiedle zorganizować w sposób umożliwiający ludziom samodzielne mieszkanie tak długo, jak tylko się da” – tłumaczy. W holenderskich miastach coraz więcej mówi się o zapewnieniu mieszkańcom – zwłaszcza w zaawansowanym wieku – wszystkich usług niezbędnych w codziennym życiu w zasięgu spaceru, czyli 500 metrów od domu. „Z badań wynika, że taki dystans ludzie mogą pokonać jednorazowo bez dodatkowej pomocy” – tłumaczy Van Hoven. „W tym promieniu od domu mają do dyspozycji sklepy, transport publiczny, służbę zdrowia, miejsca do rekreacji i tak dalej”. A starość we własnym domu ma wymiar negatywny, gdy brakuje wsparcia ze strony środowiska zbudowanego, a starsza osoba nie może już prowadzić auta. Wtedy ludzie są uwięzieni, co prowadzi do izolacji społecznej, braku aktywności fizycznej oraz utraty samodzielności.

Podróże osób starszych – podobnie jak matek oraz osób z niepełnosprawnościami – często mają kilka etapów, łączących kilka miejsc, w porach współgrających z ich planem dnia. Koncepcja miasta piętnastominutowego, opracowana przez prof. Carlosa Morena z Sorbony i upowszechniona podczas kampanii wyborczej przez mer Paryża Anne Hidalgo, stawia sobie za cel ułatwienie właśnie takiej mobilności. Samorządowcy z całego świata podczas Szczytu Burmistrzów C40 włączyli ideę miasta piętnastominutowego do planu „Zielonej i sprawiedliwej odbudowy” (*Green and Just recovery plan*). Celem jest stworzenie miasta, w którym można zaspokoić wszystkie codzienne potrzeby w zasięgu piętnastu minut drogi pieszo bądź rowerem. Dla osób starszych ma to szczególne znaczenie, ponieważ im jesteśmy starsi, tym mamy mniej energii. To, co dla trzydziestolatka będzie szybką i łatwą wyprawą do sklepu, jego dziadkom zajmie dwa lub trzy razy więcej czasu.

Van Hoven podkreśla, że przy takich krótkich podróżach kluczowe są miejsca do odpoczynku. „Musimy myśleć nie tylko o usługach w punktach A i B, ale też miejscach pomiędzy, które zwiększą

komfort przemieszczania się”. Zawierają się w tym osłonięte miejsca odpoczynku, gdyż pogoda nie powinna być ograniczeniem dla niczyjej możliwości robienia planowanych i nieplanowanych spacerów. Opublikowana przez WHO lista niezbędnych cech miast i społeczności przyjaznych seniorom wymienia ławki jako krytyczny zasób. „Często z punktu widzenia planisty miejsce jest przyjazne dla ludzi, i to w każdym wieku, ale nierzadko brakuje detali uwzględniających, jak ludzie korzystają z przestrzeni”. Weźmy obniżone krawężniki: mamy dobry chodnik i można by pomyśleć, że spełnia potrzeby osób z niepełnosprawnością, seniorów, rodziców z wózkami i tak dalej. Ale jeśli zabraknie obniżenia krawężnika na trasie, którą ludzie się poruszają, to duża niedogodność. Dla kogoś z ograniczeniem mobilności lub słabszym zdrowiem taka przeszkoda wydłuża trasę albo sprawi, że w ogóle zrezygnują z wyjścia.

W miastach zbudowanych pod potrzeby samochodów w wielu miejscach chodnika w ogóle nie będzie. Dodatkowo sposób organizacji przestrzeni i połączeń między miejscami może nie sprawdzać się w przypadku osób starszych. Na przykład w Stanach Zjednoczonych taktuje się światła na przejściach dla pieszych tak, żeby 85 procent użytkowników zdążyło przejść, czyli otwarcie wykluczając pozostałą grupę. Dlatego Van Hoven zaznacza, że często osoba jest w stanie podróżować autobusem, ale samo dojście na przystanek, a potem od autobusu do celu podróży może okazać się niemożliwe. „Pomyślmy o dużych centrach handlowych pod miastem. To nie są miejsca zaplanowane tak, aby można było do nich dojść” – tłumaczy. „Trzeba wsiąść do samochodu i przejechać 100 metrów do kolejnego sklepu, bo nie da się bezpiecznie przejść tego odcinka”.

W książce *Age-Friendly Cities and Communities: A Global Perspective* („Miasta i społeczności przyjazne seniorom: perspektywa globalna”), autorzy idą dalej i na stronie 173 piszą, że jakość transportu publicznego, w tym lokalizacja przystanków i przebieg trasy, ma krytyczne znaczenie dla mobilności osób starszych: „Wiele osób postrzega autobusy i inny transport publiczny jako zawodny.

Jest czasochłonny, nieprzystosowany do osób z niepełnosprawnościami albo w ogóle nie istnieje w ich okolicy. Niewystarczająca komunikacja zbiorowa oraz zaniedbane lub źle wykonane chodniki uniemożliwiają udział w życiu społecznym zwłaszcza w mniej zamożnych dzielnicach”.

Aktywna ulica a miejskie życie

Van Hoven przekonuje, że poza odpowiednią organizacją środowiska zbudowanego równie istotne jest wsparcie ze strony społeczności. „Nie chodzi tylko o rodzinę starszej osoby” – tłumaczy – „to będą także sąsiedzi, osoby mieszkające na tej samej ulicy, nawet pracownicy sklepów”. Ludzie stanowią nieprzewidywalną zmienną, bo bywają bardzo zajęci i zmieniają im się priorytety. Niemniej z badań prowadzonych przez Van Hoven wynika, że chociaż starsze osoby lepiej funkcjonują na co dzień w ustalonych, powtarzalnych wzorcach społecznych, to ta przewidywalność nie musi bazować na konkretnych ludziach. „W przypadku izolacji społecznej istotne są czynniki, na które czasem nie zwracamy uwagi. Seniorzy, z którymi rozmawialiśmy, mówili, że życie toczące się na ulicy oraz poczucie przewidywalności i regularności mają szczególne znaczenie”.

Ilustruje to następującym przykładem: starsza osoba idzie do sklepu po mleko lub pieczywo i robi to każdego dnia. Ważne jest, żeby na ulicy dostrzec znajome twarze, stworzyć codzienny rytm i uczestniczyć w tzw. lokalnej choreografii. „Każdy funkcjonuje w jakichś geograficznych ramach i te indywidualne przestrzenie przecinają się w różnych punktach” – wyjaśnia. „Istnieją ważne miejsca, gdzie senior nie musi znać wszystkich, ale widuje pewne osoby, rozpoznaje je, wita się z nimi”. Sama wymiana „dzień dobry” jest ważna, bo tworzy poczucie przynależności, ludzie wiedzą, że są częścią ulicznego życia. Badania Van Hoven wykazały, że starsi postrzegają rozmówki podczas zakupów jako wartość. Sam fakt, że pracownik w sklepie zapyta, co kupują, nie



Dla starszych osób kluczowe jest zorganizowanie przestrzeni publicznych, które umożliwią lokalną choreografię, co pozwala im stworzyć codzienny rytm i dostrzec znajome twarze (Modacity)

niecierpliwi się i nie pogania ich przy kasie, sprawia, że czują się mile widziani.

W książce *Age-Friendly Cities and Communities* na s. 85 zwrócono uwagę, że wiele starszych osób potrzebujących opieki chce jak najdłużej zachować samodzielną mobilność. Między innymi chcą same robić zakupy i dbać o kontakty towarzyskie: „Ograniczenie mobilności postrzegane jest jako zagrożenie dla samostanowienia i zdrowia, prowadzące do izolacji oraz samotności”. Możliwość zaspokojenia tych potrzeb w najbliższej okolicy jest szczególnie ważna dla osób, które polegają na bliskim otoczeniu. „W Holandii 60 procent najważniejszych relacji w sieci kontaktów ludzi starszych to osoby mieszkające w ich dzielnicy. Mniej zamożni seniorzy oraz osoby zmagające się z ograniczeniami w codziennym życiu silniej polegają na dzielnicy jako miejscu kontaktów towarzyskich”.

Ponadto Van Hoven twierdzi, że nie chodzi tylko o bezpośredni kontakt ze znajomymi na ulicy, ale też o kontakt pośredni. Sama możliwość obserwowania ludzi z okna sprawia, że czują się mniej odizolowani: „Ważne jest nie tylko, żeby starszy człowiek miał dokąd pójść, ale też jeśli pozostaje w swoim domu, to żeby na zewnątrz toczyło się życie społeczności i interakcje, na które senior może patrzeć i czuć w ten sposób, że jest częścią tego, co się dzieje na ulicy”. Większość dorosłych nie myśli o społecznych interakcjach w ten sposób, ale dla kogoś, kto przekracza osiemdziesiątkę, nawiązywanie pogłębionych kontaktów oznacza ryzyko ze względu na problemy zdrowotne, obawę przed zrobieniem sobie krzywdy lub śmiercią. „Drobne interakcje zapewniają seniorom więź z innymi i nadają rytm ich życiu”. Starsze osoby potrzebują regularności, więc drobiazgi nabierają większego znaczenia: „Dla seniorów życie toczące się na ulicy jest równoznaczne z miejskim życiem”.

Zrozumiałe jest zatem, że starzenie się w miejscu zamieszkania wiąże się często z przywiązaniem do tego miejsca. Im dłużej mieszkamy w danej okolicy, tym większa szansa, że rozwinie się w nas silna emocjonalna więź z dzielnicą. Uczestnictwo w codziennym życiu dzielnicy – nawet przez okno – pomaga zmniejszyć poczucie izolacji i samotności seniorów bez ryzyka wynikającego z nawiązywania nowych relacji na późnym etapie życia. Sęk w tym, że typowy rytm życia – i geografia codzienności – jest inny w każdym pokoleniu. Weźmy uczniów, którzy mają inny plan dnia niż dorośli i inny niż emeryci. Obraz życia ulicy też się zmienił, zwłaszcza odkąd więcej kobiet pracuje zawodowo. Van Hoven sugeruje, że dbałość o lokalne aktywności nieadresowane do konkretnej grupy wiekowej sprzyja międzypokoleniowym interakcjom.

Nie musi to być nic skomplikowanego. „Życie toczące się na ulicy oraz przewidywalność i ciągłość, jaką zapewniają przynajmniej niektóre sklepy, pomaga tworzyć niezawodne i różnorodne relacje” – twierdzi Van Hoven. Podaje przykład niektórych holenderskich sklepów spożywczych, gdzie są miejsca, żeby posiedzieć i napić się

kawy za darmo, co zwiększa szanse na interakcje z personelem oraz pozostałymi stałymi klientami. Niektóre supermarkety szkolą pracowników, żeby uwrażliwić ich na seniorów, budować cierpliwość, a nawet nauczyć dostrzegać objawy izolacji lub problemów zdrowotnych u starszych klientów: „To szczególnie ważne: zidentyfikować miejsca, z których seniorzy korzystają na co dzień, i przeszkolić personel, żeby stał się częścią społecznej sieci”.

„Nie chodzi o to, żeby się z kimś zaprzyjaźniać, tylko o stworzenie sieci, która odgrywa znaczącą rolę w zapewnieniu seniorom dobrostanu” – wyjaśnia Van Hoven. Nawet coś pozornie tak błahego jak wizyta listonosza, który przyjdzie zapytać, jak osoba się czuje, może wydatnie zredukować poczucie izolacji i stanowi okazję do wyłapania problemów zdrowotnych danej osoby: „To wszystko drobne kroki, które musimy podejmować na szerszą skalę w miastach, żeby seniorzy mieli okazje do kontaktów międzyludzkich”.

Przyjazne seniorom znaczy przyjazne ludziom

W miastach skupionych na samochodach ludzie uczestniczą w życiu społecznym dopóty, dopóki mogą prowadzić. Kiedy już nie mogą siadać za kierownicą, a w zasięgu spaceru nie ma nic, są uwięzieni. Nie dziwota, że według American Automobile Association „po tym, jak seniorzy utracą zdolność bezpiecznego prowadzenia samochodu, żyją jeszcze średnio siedem do dziesięciu lat”. Ze względu na pogarszający się wzrok oraz opóźniony czas reakcji często jeżdżą autem po mniej ruchliwych ulicach i za dnia. Stanowią zagrożenie nie tylko dla siebie, ale dla wszystkich pozostałych użytkowników drogi. Badania RAND Corporation wskazują, że wśród kierowców powyżej 65. roku życia 16 procent więcej osób niż w innych grupach jest sprawcami wypadków.

Utrata autonomii wraz z utratą zdolności prowadzenia samochodu nie jest bynajmniej problemem wyłącznie amerykańskim. Dziadek Chrisa – który mieszkał w średniej wielkości mieście

w Warwickshire w Anglii – wpadł w lekką depresję, gdy stracił prawo jazdy. Przez całe życie poruszał się samodzielnie, a z dnia na dzień stał się w pełni zależny od swoich dorosłych dzieci, które musiały wozić go i jego żonę do lekarza, albo musiał czekać na autobus, który jeździł co godzinę (lub w ogóle nie przyjeżdżał). Niestety wiele osób starszych doświadcza tego samego, co może prowadzić do umieszczenia takich seniorów w domu opieki wcześniej, niżby chcieli, z tego tylko powodu, że nie mogą zachować normalnego trybu życia, mieszkając we własnym domu.

Sposób rozplanowania i kształt przestrzeni miejskiej mają silny wpływ na społeczne włączenie bądź wykluczenie. Miejsca do siedzenia, antypoślizgowe nawierzchnie, oświetlenie – to wszystko czynniki, które mogą stworzyć otoczenie przyjazne dla starszych osób i umożliwić im odbywanie niezbędnych podróży po okolicy. Ale tylko pod warunkiem, że dystanse będą odpowiednie do ich sprawności i zasobu sił. W Holandii 30 procent podróży odbywanych przez osoby powyżej 65. roku życia odbywa się na rowerze. Dzięki upowszechnieniu się rowerów elektrycznych seniorzy mogą zachować niezależną mobilność dłużej. Taki sposób przemieszczania się przynosi niezliczone korzyści dla zdrowia fizycznego i psychicznego, ale sprawdzi się wyłącznie wtedy, gdy ulice będą bezpieczne i wygodne do jazdy rowerem niezależnie od wieku danej osoby.

Van Hoven od razu zaznacza, że jest geografką, a nie lekarką, ale wniosek, że poruszanie się pieszo i rowerem jest korzystne dla zdrowia, wydaje się oczywisty: „Definicja zdrowia fizycznego obejmuje też dobrostan afektywny i społeczny, bo przyczyniają się do dobrego samopoczucia”. Badaczka sugeruje więc, że kiedy ludzie czują się lepiej, chętniej podejmują krótkie wypadki, choćby do sklepu. „Jednak po złym doświadczeniu, na przykład negatywnej interakcji z otoczeniem fizycznym lub społecznym, następnego dnia mogą nie mieć ochoty wyjść z domu i spacerować, nawet jeśli od sklepu dzieli ich tylko 500 metrów. Myślę, że te dwa aspekty są ze sobą silnie powiązane”.



Ławki i łagodne krawężniki tworzą otoczenie zachęcające ludzi w każdym wieku do poruszania się na co dzień po mieście (Modacity)

Chociaż aktywny transport niesie korzyści dla seniorów, to istnieje ryzyko upadku. Dlatego jakość i organizacja przestrzeni mają krytyczne znaczenie. W holenderskich miastach środki transportu są często od siebie rozdzielone, a ulice zawsze są zaprojektowane z myślą o elementarnym sposobie przemieszczania się – chodzeniu. Stoi za tym założenie, że podczas każdej podróży użytkownik na jakimś etapie musi przemieścić się na własnych nogach. Bierze się to pod uwagę przy doborze materiałów, nawierzchni i wysokości krawężnika. Van Hoven zachęca, żeby miasta miały na względzie, gdzie toczy się życie mieszkańców: „To znaczy, że niekoniecznie potrzebujemy rowerowych autostrad z centrum na przedmieścia lub na uczelnie, po których ludzie jeżdżą szybko, bo taka infrastruktura nie zachęca”. Tak jak w przypadku dzieci, kobiet i osób z niepełnosprawnościami planiści muszą wiedzieć, gdzie żyją użytkownicy i jak korzystają z przestrzeni, bo wtedy mogą zaprojektować takie

szczególony jak rodzaj nawierzchni, miejsca do odpoczynku oraz rónne miejsca aktywnoŝci po drodze. Wtedy starsi mieszkańcy będy chcieli z nich korzystaó.

„Zaleŝnoŝ międy mobilnoŝcią a zdrowiem fizycznym nie jest aż taka oczywista” – zaznacza Van Hoven. „Na mobilnoŝ osoby starszej wpływa wiele czynników, dlatego tak waŝne jest, ŝeby zapewnió im moŝliwoŝci do zachowania autonomii”. Kiedy myŝlimy o formie i funkcji przestrzeni, musimy wiedzieó, jakiej grupie dajemy pierwszeństwo: 98 procentom, które na przykłąd mogą skorzystaó z schodów i dostaó sió do zabytku, czy 2 procentom, które odwiedzą to miejsce moŝe dwa razy w roku. „Dla mnie chodzi o to, ŝeby zająó stanowisko” – mówi Van Hoven. „Nie chodzi o 98, czy 2 procent. Chodzi o to, czy chcemy sygnalizowaó, ŝe jesteŝmy społeczeństwem dla wszystkich. Moŝe sió wtedy okazaó, ŝe jest więcej niŝ 2 procent mieszkańców ze specjalnymi potrzebami, którzy chcą wejó do tego budynku”.

„Sądzę, ŝe wielu z nas, kiedy myŝli o przestrzeniach przyjaznych osobom starszym, myŝli o mieszkaniu, ulicy, sklepie, ale nie o konkretnych działaniach, które sió w tych przestrzeniach odbywają. Musimy bardziej skupió sió na aktywnoŝciach i ich znaczeniu, ŝeby móc usprawnió przestrzeń” – kontynuuje Van Hoven. „W kontekŝcie miast przyjaznych ludziom częŝciej koncentrujemy sió na funkcji, a nie na odczuciach i doŝwiadczeniach. Funkcja jest waŝna, ale jeŝli pominiemy odczucia i doŝwiadczenia, to nie dowiemy sió, jak poprawió przestrzeń”.

W 2007 r. Światowa Organizacja Zdrowia opublikowała przewodnik *Global Age-Friendly Cities*, który wskazywał osiem wymiarów, jakie miasto przyjazne seniorom musi uwzględniaó: przestrzenie na powietrzu i budynki, transport, polityka mieszkaniowa, partycypacja społeczna, szacunek i włąózenie społeczne, partycypacja obywatelska i praca, komunikacja i informacja, wsparcie społeczności oraz opieka zdrowotna. „Gdzie w tym jest element opiekuńczoŝci, wraŝenia i doŝwiadczenia?” – pyta Van Hoven. „Trzeba te elementy zaznaczyó *explicit*, bo inaczej sió je

pomija”. Jej zdaniem ludzie niezaleŝnie od metryki pragną czuó sió waŝni. „Rozmawia sió duŝo o tym, jak przestrzeń moŝe słuŝyó osobom starszym, ale slyszymy teŝ, ŝe ludzie chcą czuó sió potrzebni dla otoczenia i społeczności”. Miasta przyjazne seniorom muszą sprawiaó, ŝeby seniorzy czuli, ŝe są istotną częŝcią społeczeństwa. Angaŝowanie ich w lokalne projekty, na przykłąd stworzenie moŝliwoŝci przekazywania wiedzy o tradycyjnych zawodach następnym pokoleniom, moŝe pomóc im nawiązaó relacje ze społecznoŝcią i zyskaó poczucie sensu.

W 1950 r. tylko 8 procent osób na świecie miało powyŝej 60 lat (200 milionów). W 2011 r. to było juŝ 11 procent (760 milionów), a według prognoz w 2050 r. będy to 22 procent (2 miliardy). Jak zatem moŝemy tworzyó i poprawiaó przestrzenie publiczne, ŝeby starzejące sió społeczeństwa mogły utrzymaó odpowiedni poziom aktywnoŝci fizycznej i społecznej? Pierwszą sprawą jest organizacja przestrzeni międy budynkami, ŝeby zachęció ludzi do uczestniczenia w ŝyciu społeczności w bezpiecznych i komfortowych warunkach. Jednocześnie musimy zadbaó o moŝliwoŝó znaczących interakcji. Jak ułatwió włąózenie społeczne oraz kontakty międy pokoleniowe w społecznościach, w których wiele starszych osób osobiŝcie uczestniczyło w budowaniu miejsc, gdzie mieszkają? „Moŝe musimy bardziej postaraó sió dowiedzieó, czym ludzie dysponują i jak moŝemy to wykorzystaó w myŝleniu o przyjaznych przestrzeniach” – podsumowuje Van Hoven. „Nie chodzi tylko o to, czego ludzie potrzebują, ale co mogą daó”.

Seniorzy na rowery

Wizja zapewnienia wszystkich usług w promieniu 500 metrów jest godna podziwu, ale nawet w kompaktowych miastach obecne realia są takie, ŝe mieszkańcy regularnie muszą podróżowaó na dłuŝsze dystanse. Dlatego w Holandii rower pozostaje waŝnym ŝródkiem transportu dla osób starszych, przyczyniając sió przy tym do poprawy ich



Jeżdżący rowerami seniorzy i seniorki mają w swoim zasięgu obszar o średnicy około 14 kilometrów. Osoby niekorzystające z roweru funkcjonują na obszarze ograniczonym do około 10 kilometrów (Modacity)

stanu zdrowia fizycznego, psychicznego oraz włączenia społecznego. Dla wielu rower zastępuje laskę, bo stanowi pomoc w poruszaniu się i mniej obciąża stawy niż chodzenie. Dobrej jakości infrastruktura rowerowa w całym kraju sprawia, że jedna trzecia podróży podejmowanych przez mieszkańców w grupie wiekowej 65–75 lat odbywa się na rowerze i jest to najwyższy wskaźnik wśród dorosłych. Badanie ankietowe przeprowadzone w 2019 r. wspólnie przez uniwersytety w Gandawie, Brukseli i Utrechcie pozwoliło przełożyć zwyczaje transportowe na wymierne liczby. Okazało się, że jeżdżący rowerami seniorzy i seniorki w Holandii i Belgii cieszą się „terytorium” o średnicy około 14 kilometrów. U osób niekorzystających z roweru to obszar ograniczony do 10 kilometrów*.

Elektryczne rowery są coraz wygodniejsze, dzięki czemu osoby starsze mogą dłużej zachować mobilność i samodzielność. Dane

* Czyli dwa razy mniejszy, bo mowa jest o powierzchni – przyp. red.

z holenderskiego urzędu statystycznego wskazują, że od 2010 do 2017 r. liczba kilometrów przejechanych rowerem przez seniorów powyżej 75. roku życia wzrosła o średnio 33 procent. Większa mobilność wiąże się z pewnym ryzykiem. Ubytek wzroku i wolniejszy czas reakcji dotykają na równi kierowców i rowerzystów, z tym że ta grupa stanowi przede wszystkim zagrożenie dla samych siebie. W 2019 r. seniorzy stanowili nieproporcjonalny odsetek wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków rowerowych, bo aż 59 procent, z tym że większość to były wypadki bez udziału innych uczestników. Obecnie promuje się – na poziomie ogólnokrajowym oraz w samorządach miejskich – bezpieczniejszą infrastrukturę uliczną oraz zwyczaje na drodze.

Program „Doortrappen” (Pedałuj dalej), zapoczątkowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej w 2019 r., ma na celu uwrażliwić starszych rowerzystów i rowerzystki na kwestie bezpieczeństwa. Temat jest poruszany w miejscach, gdzie bywają, czyli na przykład w domach kultury i klubach fitness. Chodzi o przekonanie osób starszych do regulacji rowerów i zmiany sposobu jazdy. Rowerzyści mogą skorzystać z porad lub warsztatów i dowiedzieć się, jak jeździć bezpiecznie. Jednym ze sposobów jest powiązanie jazdy rowerem z podtrzymywaniem aktywności fizycznej. Założenie jest takie, żeby nikogo nie pouczać i żeby kształtować przekaz w sposób charakterystyczny, spójny i konsekwentny. Cel? Mniej kolizji, większe korzyści zdrowotne, lepsza jakość życia.

Kampanie edukacyjne mają jednak swoje ograniczenia, więc inżynierowie pracujący w miejskich urzędach starają się też spojrzeć na infrastrukturę rowerową z perspektywy osoby starszej. Efektem końcowym mają być szersze drogi dla rowerów, rezygnacja z niebezpiecznych słupków, łagodniejsze krawężniki, gładzy asfalt, wyraźniejsze oznakowanie krawędzi. Cała infrastruktura ma stać się przyjazna dla seniorów. Wymaga to jednak przestrzeni oraz sporych nakładów czasowych i finansowych. W krótszej perspektywie samorządy – między innymi Amsterdam i Haarlem – planują stworzenie kilku *relaxte routes* (spokojnych tras), oznakowanych

żółtym serduszkiem, które promują jako mniej uczęszczane, mniej stresujące i bardziej wybaczące trasy dla seniorów.

Holandia jest krajem roweru, a takie działania mają na celu utrzymanie popularności jednośladów wśród osób starszych albo nawet jej zwiększanie. Równolegle infrastruktura i polityka ograniczania ruchu samochodowego stwarzają przestrzeń do poruszania się pieszo oraz za pomocą specjalistycznego sprzętu wspomagającego mobilność. Jak zauważa Bettina Van Hoven, takie działania ułatwiają życie w mieście nie tylko seniorom, ale wszystkim. Tak tworzy się przestrzenie, gdzie każdy – niezależnie od wieku, sprawności i umiejętności – może się spokojnie przemieszczać, zatrzymać, odpocząć i nawiązać kontakt z drugim człowiekiem.

Aktywni, póki ciało i umysł pozwalają

Chociaż Peter nie miał takiego celu, to ponieważ całe życie uczył w Delft, chodził i jeździł rowerem, zbudował rozległą sieć krewnych, przyjaciół i znajomych. Praktycznie za każdym razem, kiedy wychodzi z domu, spotyka kogoś, z kim zamieni kilka słów. Uwielbia te sytuacje, które, jak się okazuje, zdarzają się też poza Delft. Peter kocha podróże, więc przez długie miesiące jeździł po odległych krajach, gdzie też trafiał na byłych uczniów: „Za każdym razem wpadam na kogoś znajomego. Nawet na plaży w Meksyku, na Sri Lance albo w pociągu w Chinach. Niesamowite”.

Chce pozostać aktywny umysłowo i praca z uczniami mu w tym pomaga, ale podobną rolę odgrywały w jego życiu podróże i poznanie innych kultur. Nawet teraz, kiedy nie może latać już tyle co kiedyś, nadal poznaje świat za pośrednictwem reportaży telewizyjnych, bo w tle często ma włączony kanał National Geographic. „Lubię poznawać nowe kultury i czegoś się o nich dowiadywać” – potwierdza. „Spotkania z ludźmi, uczenie, oglądanie telewizji – zwłaszcza programów podróżniczych – to gimnastyka dla umysłu”.

Dzięki temu, że Peter wszędzie porusza się albo pieszo, albo rowerem, jego ciało też pozostaje aktywne. Wie, że ma szczęście, że nadal jest tak mobilny. Kilka lat temu nie było to wcale takie oczywiste. Zaczął odczuwać bóle i sztywność w stawach, a lekarz zdiagnozował u niego reumatyzm. „Zastanawiałem się, co ze mną będzie” – wspomina. Od razu zaczął myśleć, że może będzie musiał zainstalować u siebie na schodach windę, żeby dostosować dom do nowych potrzeb, i pomyśleć o innych modyfikacjach. „Nie widziałem siebie siedzącego na wózku inwalidzkim” – przyznaje. „Było naprawdę ciężko. Nie chciałem żyć w zależności”. Na szczęście nowoczesna medycyna czyni cuda i wrócił do normalnej sprawności. Po farmakologii ból zniknął: „Najpierw zauważyłem, że przestał się nasilać, a potem z czasem było coraz lepiej i mogłem dalej mieszkać niezależnie”.

Ten epizod zmusił Petera i jego brata do rozmowy. „Mam nadzieję mieszkać w tej okolicy tak długo, jak fizycznie będę w stanie” – mówi. „Ale kiedy przyjdzie na mnie pora i nie będę już mógł żyć samodzielnie, chcę mieć wybór, czy żyć dalej, czy nie”. W Holandii eutanazja jest dopuszczalna. Niezbędne są pisemne instrukcje od pacjenta po konsultacji z lekarzem. „Jak się starzejesz, to zaczynasz myśleć o tych sprawach” – Peter nie owija w bawełnę. Rozmawiał też o tym z Chrisem, mając świadomość, że demencja brata będzie się z czasem pogarszać, a Peter i pozostali bliscy nie będą mogli zapewnić mu wystarczającej opieki. Dla obu możliwość starzenia się we własnym domu ma ogromne znaczenie. Na razie cieszą się codzienną rutyną i spotykaniem znajomych twarzy w drodze do sklepu, ale chcą żyć w komforcie, więc kiedy to przestanie być możliwe, chcą mieć opcję powiedzenia: „Koniec”.

Peter jednak rzadko zwalnia. Spotyka się z przyjaciółmi na mieście, pomaga uczniom z okolicy, nawet sprzęta chodniki na naszej ulicy – wszystkie te działania pozwalają mu zachować więź ze społecznością. „Tak żyje się lepiej. Mam po prostu za dużo energii!” – mówi. Peter przyznaje, że lubi mieć cel, kiedy jedzie na rowerze, więc raczej nie spotkamy go na naszych rekreacyjnych



Rodzice Chrisa – oboje emeryci – na podwójnym rowerze podczas wizyty w Delft w 2019 r. Gdy miasto stworzy przestrzeń dla rowerów i uspokoi ruch samochodowy, może wydarzyć się magia (Modacity)

przejażdżkach. Ale lubi wycieczki, gdzie rower jest środkiem do celu. Latem 2019 r. razem z Chrisem, naszą sąsiadką Marieke, siostrzeńcem i znajomym Peter zorganizował rowerową wyprawę do Valkenburga, miasteczka położonego kawałek na wschód od Maastricht. Towarzystwo zatrzymało się w lokalnym hoteliku i podróżowało elektrycznymi rowerami po okolicy. Hotel stanowił bazę, a napęd elektryczny pomógł w zdobywaniu pagórków Limburgii. W ten sposób Peter mógł zaspokoić swoje zamiłowanie do podróży i spędzić wakacje z Chrisem, który w swoim stanie już nie może latać do dalekich krajów, jak robili dawniej. „Było bardzo miło i chcielibyśmy to kiedyś powtórzyć, pod warunkiem że ktoś zaplanuje wszystko za mnie” – śmieje się Peter.

Zorientowaliśmy się, że przywiązanie do społeczności, które panuje wśród sąsiadów na naszej ulicy, funkcjonuje w całym

Delft. Zrozumieliśmy dzięki temu, na czym polega życie w mieście przyjaznym ludziom w każdym wieku. W takim mieście nasze dzieci mogą poznać takie osoby jak Peter czy Marieke i nawiązać kontakty nie tylko z rówieśnikami. My – chociaż jesteśmy przybyłymi z zewnątrz i nadal uczymy się języka – czujemy się częścią większej grupy i mamy poczucie, że jesteśmy ważnymi i cenionymi członkami wspólnoty. Uważamy, że mamy wielkie szczęście, że możemy mieszkać w takim wspaniałym mieście, i bez problemu widzimy się, jak w jesieni życia spacerujemy po uliczkach Delft, mijamy znajome twarze i starzejemy się we własnym domu, póki głowy i ciało nam na to pozwolą.