

Monika Pastuszko, Robert Buciak

Wstęp do wydania polskiego

1.

Jest wieczór, usypiam naszego syna. Śpiewam:

Pieski małe dwa chciały przejść się chwilkę

Pieski małe dwa przeszły jedną milkę

I znalazły coś: taką dużą białą kość, si bon, si bon.

Pieski małe dwa wróciły do domu

O przygodzie swej nie mówiąc nikomu

A że jest już noc, pieski sobie smacznie śpią, si bon, si bon.

To samo śpiewał mi mój tata w latach osiemdziesiątych: jedno z najlepszych wspomnień! Sam zna tę piosenkę z lat siedemdziesiątych, wtedy też pojawiła się w filmie Barei. Może być jeszcze starsza. Gdyby jednak pieski małe dwa żyły dzisiaj, ich rodzice mogliby dostać wezwanie na policję – dociera do mnie, kiedy synowi wreszcie zamykają się oczy. Dzieciom do siódmego roku życia nie wolno samym chodzić po drogach publicznych.

Jak do tego doszło? Rodzice ograniczają dzieciom wolność poruszania się, obawiając się porwań (mimo że do większości uprowadzeń dochodzi wewnątrz skonfliktowanych rodzin¹). Ale uregulowanie nie jest bezsensowne. Nasze miasta są dla dzieci nieprzyjazne, a często śmiertelnie niebezpieczne za sprawą samochodów i złego planowania przestrzennego.

¹ Dane podajemy na koniec artykułu z troski o osoby, które chcą się chronić przed drastycznymi treściami.

Dzieci straciły prawo do szwendania się – pisze Gill. Nie mogą już sprawdzać się w bezpiecznych warunkach. I rysuje mapę: w ciągu jednego wieku z 6 mil przestrzeni dostępna dla ośmioletniego dziecka skurczyła się do 300 metrów. Dzieci mają najwspanialsze zabawki, nie chorują już na krzywicę i nie umierają na choroby zakaźne, ale nie mogą przejść jednej mili i przynieść do domu białej kości, garści kamyków, kija albo kilku nowych siniaków.

Tymczasem, kiedy opowiadam znajomej, że redaguję książkę o mieście dla dzieci, ta mówi:

– O, u nas w mieście tyle się teraz robi dla dzieci! Dużo fajnych placów zabaw.

Biorę wdech i tłumaczę. Też lubię place zabaw, zwłaszcza te nowe: naturalne, wodne, leśne. Ale jeśli dzieci mogą się bawić tylko na atestowanym placu ogrodzonym siatką, a inne miejsca stanowią dla nich zagrożenie, to znaczy, że stworzyliśmy minigetta. Wygodne dla nas – można usiąść z telefonem, nadrobić mejle – ale dla dzieci niezbyt rozwijające.

– Dla twojego syna – kończę – najlepiej byłoby, gdyby mógł sam dojechać na rowerze do szkoły albo dojść na zajęcia, albo do sklepu po lody, zamiast zjeżdżać kolejną godzinę ze zjeżdżalni. I na pewno lepiej, niż kiedy wiesz go na ten plac zabaw autem. O tym jest ta książka.

Koleżanka spogląda na mnie.

– Faktycznie, ciekawe. Przeczytam.

Idę na czarno-biały film „Bitwa o Kozi Dwór”, PRL-owską wersję „Chłopców z Placu Broni”. Banda dzieci mieszka w kamienicy, w przedwojennej Warszawie, i brakuje im miejsca do zabawy. Grają w piłkę na podwórku, narażając się sąsiadom. W końcu wychodzą na ulicę, rzucają szmacianą piłką między wózkami handlarzy i zaprzęgami końskimi. Pada parę przekleństw. Ruszają więc w miasto, szukając lepszych pomysłów na zabawę.

Dzieciakom, które widzę na filmie, brakuje boiska, placu zabaw, miejsca, w którym nie przeszkadzałyby dorosłym. Mogą jednak chodzić gdzie chcą: są samodzielne i z tej samodzielności korzystają. Zbierają złotówki na piłkę, same ją kupują, targując się z żydowskim rzemieślnikiem. W końcu wchodzi w konflikt z drugą bandą dzieciaków. Tytułowa bitwa to walka o boisko.

Dzieciom z filmu o przedwojennym mieście brakuje miejsca, wchodzi w konflikty, ale uczą się samodzielności. I są wśród innych ludzi. Dzieci uczą się żyć w mieście, a dorośli dzielą przestrzeń z dziećmi. Czasem muszą bardziej uważać albo się przesunąć.

A więc nie tylko plac zabaw potrzebny jest dzieciom w mieście. A nawet: gdyby miasto było naprawdę dla dzieci, to place zabaw mogłyby być niepotrzebne. I o tym jest książka Tima Gilla.

2.

W Polsce nie istnieje urbanistyka przyjazna dzieciom, jeśli rozumieć ją tak, jak rozumie Gill, czyli jako politykę przestrzenną świadomie nastawioną na dzieci. Mamy jednak przewagę: nie tak dawno taka polityka była u nas, w Polsce prowadzona. Nie wszystko udało się zepsuć.

„W nowoczesnym osiedlu mieszkaniowym uwzględnione są wszystkie potrzeby wszystkich mieszkańców. A więc również i przede wszystkim - potrzeby dzieci. [...] Kolonia stanowi dla niego [małego dziecka] cały świat, świat ten przeto musi być tak zbudowany, żeby dziecko było w nim zupełnie bezpieczne i żeby czuło się jak najlepiej. Dziecko nie powinno przechodzić przez ulicę komunikacyjną, toteż urządzenia dziecięce: żłobki i przedszkola umieszczamy wewnątrz każdej kolonii, której granice mierzone są krokiem malców.”

- pisali w 1946 roku Helena i Szymon Syrkusowie². Te wytyczne były oficjalną polityką planowania miast realizowaną do końca PRL.

² Helena i Szymon Syrkusowie, *Dziecko w osiedlu mieszkaniowym szczęśliwe, zdrowe i bezpieczne*, „Skarpa Warszawska”, nr 3/1946, s. 6.

Wiele osiedli w Polsce Ludowej zbudowano tak, by dzieci mogły same dojść do szkoły. Ruch kołowy prowadzi tam głównie brzegiem osiedli, rzadko przecina trasy szkoła-dom. Wysokie, gęsto zamieszkałe bloki, a między blokami: powietrze, słońce, zieleń. Drzewa do wspinania się, przestrzeń do biegania. Szkoła i przedszkole blisko domu. My, Monika i Robert, mieszkamy na takim osiedlu, w zasięgu spaceru mamy trzy żłobki, dziewięć przedszkoli, cztery przychodnie, sklepy, targowisko, tramwaje, trzy parki i las miejski.

W czasach Polski Ludowej samochód był dobrem luksusowym i rzadkością. Na koniec władzy Gomółki w 1970 roku było ich niecałe pół miliona³. Łatwiej niż teraz można było sprawić, żeby aut na osiedlach nie było.

Na Zachodzie w tym czasie realizowano plan Marshalla. Plan Marshalla to pomoc Stanów Zjednoczonych dla Zachodu zniszczonego wojną. Pewnie w szkole nie uczyliście się – ja przynajmniej się nie uczyłam – że obejmował także stworzenie nowych rynków zbytu dla amerykańskich aut (i budowę nowych dróg, po których te samochody mogłyby jeździć)⁴. Żelazna kurtyna sprawiła, że u nas ten proces zaczął się później.

W latach 90. i dwutysięcznych w Polsce lawinowo zaczęła rosnąć liczba samochodów. Kiedy otworzyły się granice z Unią, zaczęliśmy sprowadzać na potęgę używany złom z zachodu. GUS podaje, że od 1990 do 2020 liczba zarejestrowanych w Polsce pojazdów silnikowych wzrosła pięciokrotnie⁵. W tym czasie rozkładowi ulegała kolej i połączenia autobusowe, a kolejne miasta stawały się coraz bardziej zależne od samochodów. Był na nie popyt.

Problem w tym, że auta i dzieci to antagoniści – pisze Gill. Tam, gdzie są samochody, dzieci nie mogą bawić się swobodnie. Sama dobrze to wiem: kiedy idę z moim trzylatkiem wzdłuż jezdni, trzymam go kurczowo za rękę i choć zwykle nie podnoszę głosu, tym razem krzyczę: Nie! Stop! Jest trzylatkiem i chce poruszać się

³ Marta Żakowska *Autoholizm. Jak odstawić samochód w polskim mieście*. Krytyka Polityczna 2023. S. 116.

⁴ Thalia Verkade, Marco te Brömmelstroet *Movement: How to Take Back our Streets and Transform Our Lives*. Scribe 2022. S. 92-93.

⁵ Informacja pokontrolna Najwyższej Izby Kontroli z 2018, <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/mordercze-spaliny.html>

tak, jak poruszają się dzieci w jego wieku: chaotycznym kłusem. Kiedy blisko nas są samochody, to śmiertelne zagrożenie.

Tymczasem dorośli często nie widzą problemu. Opowiada o tym Agnieszka Krzyżak-Pitura, prezeska fundacji Rodzic w Mieście: „Kiedy rozmawiamy z rodzicami o samochodach, często nie rozumieją, w czym rzecz. Mówią nam: Mój syn jest fanem. Uwielbia samochodziki. Dlaczego mam tłumaczyć dziecku, że samochód to zły wybór?”.

„W projektowaniu miast bardziej troszczymy się o traszki niż o dzieci”, pisze Tim Gill. Nie wiem, co na to traszki, ale dzieci miałyby na co narzekać. Kiedy idę do pediatryki po raz kolejny w sezonie zimowym z kaszlącym dzieckiem, ta mówi: „cóż, odkąd przez naszą dzielnicę biegnie autostrada, więcej dzieci w naszej przychodni ma takie objawy”. Kiedy jeżdżę autobusem miejskim ze swoim synem, odkrywam, że – kiedy siedzi w wózku – przez okno widzi tylko niebo poprzecinane trakcjami tramwajowymi. Po chwili się nudzi, niecierpliw, chce, żeby wziąć go na ręce. Chce widzieć. Powinnam się cieszyć, jeżdżenie komunikacją zbiorową z wózkiem jeszcze kilkadziesiąt lat temu było dużo trudniejsze – ale przecież wystarczyłoby zaprojektować niższe okno tam, gdzie jest miejsce dla wózków. Albo kiedy mały zasypia w wózku, a ja nie mam jak wyjść z parku: wiem, że hałas ruchu ulicznego może go obudzić, a ławki, żeby nakarmić, nie będzie. Kiedy idziemy chodnikiem, na którym parkują samochody, mój syn widzi tylko karoserie. Nie może też wyjść z wózka: niektóre auta ruszają, inne parkują, to zbyt niebezpieczne. Dzieci do 10 roku życia nie mają prawa korzystać ze ścieżek rowerowych: młodsze powinny być na chodniku, a starsze muszą zdać egzamin na kartę rowerową. Dziesięciolatki, które tego jeszcze nie zrobiły, nie mają prawa być ani na chodniku, ani na drodze rowerowej.

A czy polskie miasta prowadzą prozdziecięce działania?

Tim Gill wspomina, że UNICEF realizuje na całym świecie program „Miasta Przyjazne Dzieciom”. Uczestniczy w nim już ponad 3000 ośrodków. W Polsce jedno: Gdynia. Sześć kolejnych aplikuje: Sopot, Toruń, Poznań, Konin, Kraków i Grodzisk Mazowiecki. Miasta, chcąc być częścią programu, muszą przygotować plan działań na rzecz dzieci. Ten gdyński ma osiem stron i wiele pięknych ogólnych zapisów.

W Polsce problemem jest poranne dowożenie dzieci do szkoły samochodami. Wprawdzie autem dojeżdża tylko niewielki procent dzieci, ale chaos, który powstaje, oddziałuje na wszystkich. Armageddon, mówią rodzice i nauczyciele. Można jednak sprawić, żeby auta nie podjeżdżały pod same drzwi, a ruch tonowych maszyn nie mieszał się z bieganiną dzieci. W Warszawie w ostatnich latach zreorganizowano tak miejsca pod kilkoma szkołami. To tak zwane szkolne ulice. Agnieszka Rogala, urzędniczka Zarządu Dróg Miejskich, mówi mi: „Po wprowadzeniu szkolnych ulic zrobiliśmy ankietę. W tym, co pisali rodzice, powtarza się słowo „spokój”. Mamy spokojniejsze poranki. Jest spokojniej. A dzieci mają więcej miejsca: potrzebują go, żeby iść ławą obok siebie, rozmawiać.”

Można policzyć na palcach rąk, ile szkolnych ulic powstało w Polsce w ostatnich 30 latach. Za to z Wielkiej Brytanii, Belgii i Włoszech liczy się je w setkach. W ostatnich latach liczne powstają w Paryżu czy Tiranie – miastach najczęściej chwalonych za zmiany na rzecz dzieci.

Powstają strefy piesze jak w centrum Gdańska i Katowic oraz, szczególnie w Łodzi, woonerfy: ulice bez podziału na jezdnię i chodniki z zaprojektowaną zielenią, ławkami i inną małą architekturą, na których samochody nie są najważniejsze. Poza tym likwiduje się kopciuchy, wprowadza strefy Tempo 30, czyli uspokojonego ruchu. Powstają miejsca przyjazne dzieciom: piękne place zabaw, o których mówiła moja koleżanka. Fontanny. Na rzecz miast przyjaznych dzieciom działa kilka organizacji pozarządowych, na przykład Rodzic w Mieście i Fundacja Na Miejscu.

Nie ma natomiast ani jednego krajowego przykładu kompleksowej zmiany miasta, przyszłościowego myślenia, co zrobić, by uczynić je przyjaznym dla dzieci.

3.

Kiedy trwają prace redakcyjne nad książką, jedziemy do Rotterdamu. Chcemy zobaczyć miasto, które Gill opisuje jako to, które postawiło sobie za cel włączenie dzieci w polityki miejskie, tak, żeby rodziny przestały uciekać z miasta. Widzimy jednak miasto takie jak inne: z samochodami parkującymi po obu stronach jezdni, głośne. Trafiamy na duży, ciekawy plac zabaw w ścisłym śródmieściu: to rzeczywiście rzadkość, ale nie ewenement. Plac jest darmowy, zarządzany przez

organizację pozarządową. Sprawdzamy inne miejsca, o których pisze Gill. Są w porządku, ale nie budzą naszego zachwytu.

A potem dociera do nas: zmiana miasta samochodocentrycznego na miasto przyjazne dzieciom to zadanie na dziesięciolecie. Zaslugą Rotterdamu jest to, że jakość powietrza, przestrzeń i mobilność widzi jako elementy jednej układanki. Zmiana nie dzieje się jednak szybko.

Książka Tima Gilla zawiera liczne wskazówki, jak wprowadzić kompleksową zmianę. Zarówno na poziomie abstrakcyjnych zasad i celów, jak i konkretnych narzędzi pracy z dziećmi i przebudów. Niech więc stanie się inspiracją dla polityków i polityczek, urzędników, rodziców i aktywistek miejskich!

Czytajcie tę książkę jako przesłanie. Urzędnicy i urzędniczki – niech pozwoli Wam ona zobaczyć jako całość działania, które realizują Wasze miasta: strefy piesze i stawianie ławek, sadzenie drzew i wymiana kopciuchów. Rodzice – niech pozwoli Wam pomyśleć o mieście jako o przestrzeni, która nie jest dana raz na zawsze, a decyzje i przekonania, które stoją za jej ukształtowaniem, można zmieniać. Weźcie ją na transparenty! Decydenci – niech pozwoli wam podejmować odważniejsze decyzje. Nasze dzieci już tego nie doświadczą, ale niech chociaż kolejne pokolenia odzyskają prawo, żeby przejść się chwilę, a potem bezpiecznie wrócić do domu. Si bon, si bon.
