

Odzyskać miasto – kilka porad praktycznych

7 października 2014

Organizacje ekologiczne i społeczne mogą odegrać kluczową rolę w batalii o kształt polskich miast, która toczy się obecnie na skalę całego kraju i od której będzie zależała jakość życia miejskiego za 10, 20 i 50 lat. Sama ekologia jednak nie wystarczy, aby wynik walki był korzystny dla zwykłych obywateli. Potrzebni są sojusznicy.

Podstawowym zadaniem organizacji społecznych jest sprawienie, aby obywatele byli w o wiele większym stopniu zaangażowani w zrozumienie zagadnień związanych z degradacją miast, a następnie zorganizowali się tak, by ich wpływ na podejmowanie decyzji był dużo większy. Nie sądzę, że urzędnicy, radni, politycy i media zaczną się liczyć z faktami i nastrojami, jeśli większa ilość obywateli nie zaangażuje się w te zagadnienia. Czasem lepiej powiedzieć „nie” dla pewnego rodzaju rozwoju oraz kreować rozwiązania mniej efektowne, mniej widoczne, ale o wiele bardziej przyjazne mieszkańcom i pasujące do skali miasta, jego tradycji, istniejącego układu przestrzennego itp.

Oto kilka pomysłów, gdzie szukać sojuszników w walce o kształt miast. Przedstawiam również sposób argumentacji, który może pomóc nam sprawić, aby potencjalni sprzymierzeńcy stali się faktycznymi sojusznikami i aktywnie zaangażowali się w zatrzymanie, ograniczenie i blokowanie procesu degradacji społecznej, estetycznej, zdrowotnej i ekologicznej naszych miast.

MIESZKAŃCY CENTRÓW MIAST

To nasi „naturalni” sprzymierzeńcy. Substancji miasta najbardziej zagraża proces tzw. urban sprawl (dosłownie: rozpełzanie się miast; fachowo – suburbanizacja), czyli proces

rozrostu terenów miejskich w efekcie zabudowy przedmieść, lokowania tam hipermarketów i centrów handlowych, a z czasem przeniesienia się ciężaru inwestycji mieszkaniowych, handlowych, usługowych i instytucjonalnych, co prowadzi do odpływu ludności z centrów miast i ich degradacji. Mieszkańców polskich śródmieść nie trzeba uwrażliwiać na hałas, spaliny, szpetotę budynków, brak terenów zielonych i miejsca dla pieszych – to już znają z autopsji. Musimy natomiast odkłamać propagandę zdemoralizowanych polityków, urzędników i mediów. Dwa największe mity tej propagandy to twierdzenie, że:

1. Autostrady wyprowadzą ruch samochodowy z miasta.
2. Wielopoziomowe parkingi w centrum wpłyną na polepszenie sytuacji transportowej w mieście.

Te twierdzenia są fałszywe, czego dowiedziono już wielokrotnie, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, gdzie powoli, ale stopniowo odchodzi się od takich rozwiązań. Jeżeli nie autostrady i parkingi, to co? Jest jeden skuteczny sposób na wyprowadzenie ruchu z centrum: strefowanie ruchu. Trzeba namawiać ludzi z centralnych obszarów miast do żądania od władz miejskich zrobienia tego, co wprowadzono w życie już ponad 10 lat temu w Krakowie.

PIESI

Najliczniejsza grupa naszych sojuszników. Trzeba mocniejszy akcent położyć na dowartościowanie pieszych. Potrzeba ta wynika z funkcjonowania obiegu opinii, że właściciel samochodu jest kimś lepszym niż osoba, która tego pojazdu nie posiada a porusza się po mieście piechotą lub transportem publicznym. Konieczne jest uświadamianie społeczeństwu zalet używania na co dzień własnych nóg. Z pieszymi wiąże się pięć fundamentalnych zależności:

1. Zwarte miasto, nie poddające się procesowi urban sprawl, to z definicji miasto dla pieszych.

2. Nowe budownictwo w mieście musi zawsze być w 90% zorientowane na pieszych.
3. Transport publiczny czyni miasto przyjaznym dla pieszych.
4. Ruch samochodowy zawsze koliduje z ruchem pieszym.
5. Jeżeli poruszanie się piechotą zostaje zaniedbane czy utrudnione, wtedy zawsze pogarsza się jakość życia w mieście.

KUPCY, RZEMIEŚLNICY

Tej grupy nie trzeba przekonywać, że hipermarkety na przedmieściach oznaczają niszczenie ich miejsc pracy. Natomiast przekonywać ich trzeba i to usilnie do samoorganizacji i aktywnej walki z korporacjami handlowymi lokującymi na przedmieściach swoje placówki. Polecam odszukanie organizacji kupieckich, które działają w dużych miastach. Pomagają one w oddziaływaniu na lokalne władze. Ciekawą inicjatywą jest pomysł właścicieli sklepów przy ul. Piotrkowskiej w Łodzi z czerwca 2002 r., którzy zapowiedzieli zrzeszenie się i aktywną walkę z supermarketami o klienta.

ORGANIZACJE CHRONIĄCE ZABYTKI

Odbudowa i ponowne wykorzystanie obiektów historycznych w miastach może być twórczym impulsem ożywienia społeczności lokalnej. Ochronę zabytków warto przestać traktować wyłącznie jako kwestię zachowania tego czy innego obiektu, ich otoczenia albo nawet tożsamości miasta, lecz wykorzystywać jako środek do odradzania się miasta, powrotu życia do jego centrum. Postępujący proces rozłazenia się miasta uwidacznia się zanikiem budowli historycznych w śródmieściu. Zabytkowe budynki (o różnej jednostkowej wartości, ale tworzące harmonijny układ miejski) wyburza się wskutek braku remontów albo w celu postawienia w ich miejscu szklanego wieżowca lub poszerzenia drogi. Na te zależności i procesy warto zwracać uwagę organizacjom, których celem jest ochrona zabytków, w ten sposób zyskując w nich sojusznika.

ROLNICY

Kolejna grupa społeczna będąca „naturalnym” sojusznikiem. Najlepszym sposobem ich pozyskania jest rozwijanie w miastach kampanii i programów edukacyjnych na rzecz lokalnych targów rolnych. Lokalizacja targowisk w centrach i na osiedlach wielu miast może w znacznym stopniu pobudzić lokalną działalność gospodarczą i rewitalizację społeczności. Targi są również najlepszym mechanizmem zachęcającym do wspierania rolnictwa ekologicznego i zachowania małych gospodarstw. Targi dają rolnikom możliwość bezpośredniej sprzedaży konsumentom i wyeliminowanie marży pośredników, co podniesie dochody. W Stanach Zjednoczonych rozpoczął się kilka lat temu proces otwierania w wielkich miastach lokalnych targów, na które farmerzy (coraz częściej ekologiczni) przywożą swoje towary i sprzedają bezpośrednio z samochodów. Nikogo to nie zawstydza, przeciwnie – prezentowane jest z dumą jako dowód na odradzanie się amerykańskich miast. W Polsce zauważyłem pierwsze jaskółki, np. w centrum Łodzi w maju 2002 r. kosztem ograniczenia miejsca dla parkingu i postoju taksówek otwarto targowisko.

WŁAŚCICIELE PUBÓW, KAWIARNI, KWIACIARNI ITP.

Trzeba ich uwrażliwiać na fakt, że zamiana wielkich obszarów w niekończące się przedmieścia to zagrożenie dla ich dochodów. Naszym zadaniem powinno być przekonywanie, że w ich interesie leży, aby tkanka miejska z mieszaną, nie dzieloną sztucznie na strefy zabudową była żywa. Trzeba im unaoczniać, że odradzanie się miast, powrót życia do centrum, gdzie ludzie chodzą piechotą, rozmawiają, jedzą, bawią się, dyskutują, to dla ich lokali same korzyści. Trzeba zachęcać do otwierania w sezonie wiosennym i letnim kawiarnianych ogródków kosztem części ulic, jak to ma miejsce na przykład na Piotrkowskiej w Łodzi.

UŻYTKOWNICY TRANSPORTU PUBLICZNEGO I PRACOWNICY MPK

Kolejna grupa będąca potencjalnie naszymi sojusznikami. Warto

używać argumentacji mówiącej, że pierwszym i najważniejszym zadaniem w polityce transportowej i przestrzennej miast powinno być ulepszanie i unowocześnianie istniejącego transportu publicznego. Musimy zwracać członkom tej grupy uwagę na fakt, że wzrost ruchu samochodowego zawsze ma negatywny wpływ na pracę transportu publicznego, a w dłuższej perspektywie oznacza likwidację wielu etatów w komunikacji miejskiej. Transport publiczny czyni miasto miejscem, które dobrze funkcjonuje i jest przyjazne jego mieszkańcom. Podobnie jak z pieszymi, w Polsce konieczna jest ogromna praca edukacyjna mająca na celu eliminację ze świadomości użytkowników transportu publicznego stereotypu, że obywatel nie posiadający samochodu lecz korzystający z komunikacji publicznej jest kimś gorszym niż osoba poruszająca się po mieście swoim autem.

UŻYTKOWNICY KOLEI I PRACOWNICY PKP

W przypadku tej grupy trzeba szczególny nacisk położyć na promocję systemu szybkiej kolei miejskiej z wykorzystaniem pojazdów dwusystemowych.

ROWERZYŚCI

Podstawowy problem to mobilizacja posiadaczy rowerów, którzy niestety sami z siebie rzadko potrafią się zorganizować w skuteczną i efektywną grupę nacisku walczącą o respektowanie swoich praw i uwzględnianie ich interesów w planowaniu rozwoju miasta.

ARCHITEKCI I URBANIŚCI

Warto zorientować się, kto jest kim w środowisku architektów i urbanistów w mieście, w którym zamierzamy podjąć walkę o uratowanie przestrzeni przed degradacją. Fachowców i ekspertów zawsze dobrze mieć po ręką, warto więc poświęcić trochę czasu na ich aktywne poszukiwanie. Jeżeli w naszym mieście znajduje się ośrodek akademicki, to proponuję zacząć właśnie od niego. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że znajdzie się jedna lub

kilka osób, którym nie obce będzie zjawisko rozpełzania się miast i które będą chętne do wsparcia swoim doświadczeniem i wiedzą naszych działań.

CZŁONKOWIE PTTK-ÓW

Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze to najstarsza w Polsce organizacja skupiająca turystów i krajoznawców. PTTK rozwija i upowszechnia krajoznawstwo i turystykę kwalifikowaną we wszystkich jej formach. Warto zorientować się, czy lokalny oddział PTTK-u nie skupia ludzi, którym tak jak nam zależy, aby miasto nie zmieniło w zabudowane przedmieścia kolejnych podmiejskich, malowniczych tras pieszych czy obszarów zielonych i wiejskich. Trzeba również zachęcać członków PTTK do turystyki miejskiej. Pokazywać, że miasto historyczne, posiadające bogatą architekturę, to miasto atrakcyjne pod względem turystycznym. Przekonywać, że dziedzictwo przemysłu w postaci zabytkowych budynków pofabrycznych jest jednym z ważniejszych elementów tożsamości wielu miast i ma szansę, przy odpowiednim zagospodarowaniu, stanowić atrakcyjne cele turystyki. Pozyskani entuzjaści turystyki mogą nam bardzo pomóc np. w obronie przed wyburzeniem kolejnej zabytkowej kamienicy czy fabryki pod parking lub nową drogę.

MATKI

Wśród kobiet najlepiej popularyzować problem destrukcyjnego wpływu degradacji miast na jakość życia ich dzieci. W aktywizacji kobiet warto wykorzystywać dziesiątki pism kobiecych, które poprzez zamieszczenie naszego artykułu mogą zrobić dużo dobrego w świadomości płci pięknej. Raport Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) stwierdza: „Dzieci stanowią grupę szczególnie wrażliwą na zagrożenia zdrowotne tworzone przez transport. Ze względu na ich ograniczoną świadomość i reakcję na niebezpieczeństwa ruchu drogowego są bardziej narażone na wypadki. Rodzice reagują ograniczając dzieciom możliwości chodzenia i jeżdżenia rowerem. Nie tylko, że niekorzystnie wpływa to na tryb życia dzieci, który staje

się przez to jeszcze mniej aktywny, ale pozbawia dzieci niezależności, ogranicza możliwości kontaktu z rówieśnikami i wpaja poczucie zależności od samochodu, która zostanie przeniesiony w dorosłe życie. W tych krajach, gdzie ciągle używa się benzyny ołowiowej dzieci wystawione na działanie ołowiu zawartego w benzynie są narażone na zwiększone ryzyko upośledzenia funkcji systemu nerwowo-poznawczego. Dzieci są również szczególnie wrażliwe na hałas”.

EMERYCI I RENCIŚCI

Naturalni nasi sprzymierzeńcy z uwagi na fakt, że najczęściej robią zakupy w miejscu zamieszkania, nie posiadają samochodu, korzystają z transportu publicznego, nie znoszą hałasu i powietrza zanieczyszczonego spalinami, chętnie (jeżeli tylko mają gdzie) odbywają spacerów na terenach zielonych i w parkach.

CZŁONKOWIE TOWARZYSTW PRZYRODNICZYCH

Zajmujący się ptakami, owadami, płazami czy terenami podmokłymi i torfowiskami. Grupa kilku tysięcy ludzi, mogąca być przydatna szczególnie w sytuacjach, kiedy miasto rozlewa się na tereny podmiejskie zajmowane dotychczas przez dziką przyrodę.

WĘDKARZE

Członkowie Polskiego Związku Wędkarskiego mogą być szczególnie przydatni w sytuacjach, kiedy zmiany planu zagospodarowania przestrzennego dotknąć mogą w negatywny sposób tereny posiadające dzikie oczka wodne, stawy, rzeki. Warto szukać wsparcia w PZW argumentując, że zmiana planu czy nowa inwestycja wpłyną niekorzystnie na tereny wodne.

DZIAŁKOWCY

Wśród właścicieli ogródków działkowych warto również poszukać naszych sprzymierzeńców w batalii o kształt miast. Polski

Związek Działkowców wydaje w nakładzie 235 tys. egz. miesięcznik „Działkowiec”. Już sam ten fakt świadczy, że jest to grupa liczna, która wymaga zainteresowania.

CZŁONKOWIE ORGANIZACJI WALCZĄCYCH Z OTYŁOŚCIĄ I KLUBÓW ZDROWEGO TRYBU ŻYCIA

Na pierwszy rzut oka można nie dostrzec związku między rozprzestrzenianiem się miast a wzrostem liczby ludzi chorych na nadwagę. Kto miał okazję przyjrzeć się na własne oczy sylwetkom Amerykanów, ten może to potwierdzić. Gdy po raz pierwszy odwiedziłem kilka amerykańskich miast, zauważyłem duże podobieństwo między ich rozrostem, a rozrastaniem się sylwetek Amerykanów. To pierwsze zjawisko określane jest w Stanach Zjednoczonych terminem urban sprawl, to drugie określiłbym terminem pupa sprawl... Nagłówki z amerykańskich gazet z początku lutego 2001 r. mówią same za siebie: „Urban sprawl odpowiedzialny za otyłość, wykazują najnowsze badania”. Jak tę zależność można wykorzystać w polskich warunkach? Przede wszystkim poprzez uświadamianie ludziom faktu, że częste używanie samochodu, obok innych czynników, ma ogromny wpływ na nadwagę. Fakt ten jest oczywisty, ale wciąż mało akcentowany w różnego rodzaju poradnikach i materiałach mówiących o przyczynach otyłości.

WŁAŚCICIELE FIRM LOKALNYCH

Zatrudniają ludzi mieszkających w bliskim sąsiedztwie miejsca ich firmy. Jeżeli ci pracownicy muszą dojeżdżać z daleka, np. odległych dzielnic, to ich efektywność może spadać, wydłuża się czas dojazdu do i z pracy, dochodzą koszty parkingów i miejsc w garażach. Warto w tym miejscu przeciwstawiać biznes biznesowi. Biznes, na który składa się duża liczba małych firm lokalnych korzystający z większej liczby pracowników – przeciwko biznesowi wielkiej skali, dążącemu do maksymalnej automatyzacji produkcji i usług.

URZĘDNIICY MIEJSCY

Trzeba szukać, choć znalezienie kogoś rozsądnego i mającego odwagę współpracować jest bardzo trudne. Lista wydziałów, gdzie teoretycznie powinny pracować osoby przeciwnie rozpełzaniu się miasta: Wydział Zdrowia Publicznego, Wydział Edukacji, Wydział Kultury i Ochrony Zabytków, Wydział Ochrony Środowiska, Wydział Komunikacji, Wydział Handlu, Usług i Rolnictwa, Wydział Rozwoju i Promocji Miasta.

CZŁONKOWIE ORGANIZACJI SPOŁECZNYCH ZAJMUJĄCYCH SIĘ OSOBAMI NIEPEŁNOSPRAWNYMI I STARSZYMI

Obie te grupy społeczne są spychane na pobocze i margines życia miejskiego. Miasto przyjazne procesowi urban sprawl to miasto nieprzyjazne osobom starszym, niedołącznym i inwalidom.

Powyższa lista potencjalnych sojuszników oczywiście nie jest pełna. Problem rozlewania się miasta dotyka tak wielu aspektów codziennego życia obywateli, że mógłbym ciągnąć wyliczankę jeszcze długo. Zachęcam jednak do poszukiwań własnych skojarzeń i wyciągania z nich wniosków.

Wbrew pozorom i potędze przeciwnika, nasza wygrana jest możliwa, jak pokazuje to przykład tysięcy amerykańskich społeczności zaangażowanych w ostatnich dziesięcioleciach w obronę swoich domów, dzielnic i miast przed „rozwinieciem”, czyli zburzeniem po to, by postawić na ich miejscu kolejny szklany wieżowiec lub poszerzyć kolejną drogę. Co ciekawe, jak pokazują te amerykańskie zmagania, życie i historia z reguły przyznają rację lokalnym społecznościom i tamtejszym „oszołomom”, którzy podobnie jak w Polsce przeciwstawiają zdrowy rozsądek wszelkiego rodzaju wysoko opłacanym fachowym analizom i ocenom. Intuicja mieszkańców czy poszczególnych aktywistów okazuje się bowiem na ogół dostarczać o wiele lepszych odpowiedzi na pytanie, co trzeba zrobić w dzielnicy czy mieście niż pomysły przyjezdnych fachowców, konsultantów i tzw. ekspertów.

Autor: Rafał Górski

Źródło: [Nowy Obywatel](#)