



• Ruczaj – osiedle uznawane za „sypialnię” z biegiem lat zaczęło rozwijać wszystkie niezbędne usługi, tworzyć miejsca potrzebne mieszkańcom do życia, aż w końcu rozwinęło się do tego stopnia, że w najbliższej okolicy mieszkańcy znajdują wszystko, czego potrzebują

FOT. MATEUSZ SKWARCEK / AGENCJA WYBORCZA.PL

Przepis na miasto dobre do życia

Czy Kraków ma szansę być miastem 15-minutowym?

Dostęp do podstawowych usług i terenów wypoczynku blisko miejsca zamieszkania - to idea miasta 15-minutowego. Sprzyja integracji społecznej, rozwojowi lokalnej przedsiębiorczości, poprawia jakość środowiska i zdrowie mieszkańców. Czy Kraków ma szansę być takim miastem?

Dominika Wantuch

Na czym polega idea miasta 15-minutowego? To po prostu miasto dobre do życia. Najogólniejsza definicja wskazuje, że wszyscy jego mieszkańcy powinni mieć zapewnioną możliwość zaspokojenia większości lub wszystkich swoich codziennych potrzeb życiowych w trakcie krótkiego spaceru lub przejażdżki rowerowej z miejsca swojego zamieszkania.

– Idea miasta 15-minutowego pojawia się w wielu elementach dotyczących polityk transportowych.

Symboliczne 15 minut jest takim czasem, który jest dla ludzi akceptowalny w różnych kontekstach. Chodzi o to, aby w tym czasie dojść lub dojechać do sklepu, przedszkola, kawiarni, lekarza czy urzędu. To jest maksymalny czas dojścia do przystanku czy podróży komunikacją. To 15 minut wyznacza czasowo i odległościowo różne dystanse, które człowiek może zaakceptować, nie narzekając, nie denerwując się, że traci czas – wyjaśnia Bartosz Pilat, ekspert ds. polityki transportowej Polskiego Alarmu Smogowego.

Sama idea miasta 15-minutowego nie jest nowa. Już w XIX w. urbaniści zastanawiali się, jak projektować miasta i ogrody w taki sposób, aby życie było w nich zorganizowane „na wyciągnięcie ręki”. Jane Jacobs, słynna amerykańska dziennikarka i aktywistka 60 lat temu przekonywała, że dobre miasto to miasto oferujące zawsze i wszędzie możliwość zaspokojenia potrzeb społecznych bez użycia samochodu. Chwytliwe hasło „miasto 15-minutowe” powstało jednak dużo później. W 2016 r. na pary-

skiej Sorbonie Carlos Moreno sformułował urbanistyczny koncept „projektowania zorientowanego na człowieka”, w którym chodzi o „dostęp dla każdego przez cały czas”.

Sześć filarów dobrego życia w mieście

Dlaczego to takie ważne? – Termin miasta 15-minutowego nabrał szczególnego znaczenia w pandemii COVID-19, kiedy okazało się, jak ważną kwestią jest zamieszkanie w okolicy, w której instytucje zaspokajające nasze potrzeby mamy pod ręką. Pandemia wywołała nie tylko kryzys zdrowotny i kryzys gospodarczy, ale także spowodowała zmiany w stylu życia dotyczące pracy, podróżowania i spędzania czasu wolnego. Stało się to na tyle istotne, że ta koncepcja była osią kampanii wyborczej na mera Paryża w 2020 r. A Paryż jest bardzo dobrym punktem odniesienia dla Krakowa – tłumaczył prof. Stanisław Mazur, rektor Uniwersytetu Ekonomicznego.

To właśnie na zlecenie Centrum Polityk Publicznych tej krakowskiej uczelni powstał dwa lata temu raport, który odpowiedział na pytania, czy Kraków może stać się miastem 15-minutowym. Jego autorzy – Jarosław Baziak, Paweł Hałat, Piotr Kopyciński, Aleksander Noworól, Jeremiasz Salamon, Wojciech Sypek, Maria Wirchniańska – przywołują koncepcję miasta 15-minutowego sformułowaną przez Carlosa Moreno, według której mieszkańcy będą doświadczać wyższej jakości życia w tych miastach, w których będą w stanie skutecznie zaspokoić sześć podstawowych funkcji będących składowymi godnego życia w mieście. Te funkcje są związane z zamieszkaniem, pracą, handlem, ochroną zdrowia, edukacją oraz rozrywką.

Eksperti CPP UEK sprawdzili więc, które obszary Krakowa mogą zapewnić dostęp do podstawowych usług w zasięgu 15-minutowego dojazdu czy przejazdu rowerem, które z nich mają w tym przypadku największe deficyty i jak przestrzenne narzędzia zarządzania miastem 15-minutowym są odzwierciedlone w Strategii Rozwoju Krakowa „Tu chcę żyć. Kraków 2030”.

Pandemia nas „ulokowała”. – I ta lokalność zostanie w nas na dłużej – przekonuje Piotr Kopyciński, dyrektor Centrum Polityk Publicznych. Wprowadzone w większości państw obostrzenia w czasie trwania pandemii sprawiły, że dla mieszkańców miast to właśnie dzielnica stała się głównym miejscem realizacji codziennych aktywności.

Zmianę dotychczasowych zachowań mieszkańców, którą można określić mianem „ulokowania” życia miejskiego, potwierdzają m.in. obserwacje przeprowadzone w duńskich miastach (Kopenhaga, Horsens, Svendborg, Helsingør) w kwietniu 2020 r. przez badaczy z Gehl Architects. Autorzy opracowania wskazali na wzrost popularności wśród mieszkańców miejsc zlokalizowanych w bezpośrednim otoczeniu ich zamieszkania, a także zwiększenie ruchu pieszego.

Pandemia uwypukliła też temat cyfryzacji. W mieście 15-minutowym bliskość rozumiana jest nie tylko w kategoriach fizycznych – jako odległość, którą należy pokonać – ale przede wszystkim w kategoriach czasowych. Oznacza czas, w którym mieszkańcy są w stanie dotrzeć do podstawowych usług, co powinno być możliwe dzięki odbyciu krótkiej podróży pieszej lub rowerowej. Nie oznacza to jednak, że w koncepcji tej wszelkie aktywności mieszkańców mają być realizowane wyłącznie w bezpośrednim otoczeniu zamieszkania. Przeciwnie, tworzenie sprawnych połączeń komunikacyjnych między dzielnicami jest jedną z kluczowych zasad miasta 15-minutowego.

– Jeśli nawet człowiek musi przejść kawałek drogi, aby dotrzeć do przystanku, ale na tym przystanku nie musi spędzić kolejnych 20 minut w oczekiwaniu na autobus, a potem tracić czasu czekając na niesynchronizowane autobusy przesiadkowe, tylko ma sprawną komunikację miejską, dobre połączenia autobusów i tramwajów, to to wpisuje się w koncepcję miast 15-minutowych – podkreśla Bartosz Piłat. Podobnie ważna jest jakość usług, które są zlokalizowane „w zasięgu ręki”. – Bo nie chodzi tylko o to, żeby przychodzić blisko domu, ale żeby pracowali w niej specjaliści, do których czas oczekiwania nie sięga wielu miesięcy – dodaje Bartosz Piłat.

W mieście 15-minutowym liczą się też wartości, których na minuty nie da się szybko przeliczyć. To m.in. wielokulturowość – jako wymiar różnorod-

ności – może w znaczącym stopniu przyczyniać się do rozwoju gospodarczego.

Nie mniej istotna jest także szeroko rozumiana zieleń. Drzewa, roślinność, parki, zieleńce i miejskie łąki wzmacniają odporność na zagrożenia wynikające ze zmian klimatu. Dotyczy to przede wszystkim ograniczenia zjawiska tzw. miejskiej wyspy ciepła oraz ryzyk związanych z gwałtownymi zjawiskami atmosferycznymi.

W stronę różnorodności

Paryż, Mediolan, Melbourne – te ośrodki są uważane za wiodące w kreowaniu koncepcji miasta 15-minutowego. Na całym świecie jest już ponad 15 miast, które wdrażają ideę miasta 15-minutowego.

Pomysły są różne. Niektóre niewielkie miasta w całości starają się przekształcać na miasta 10-, 15- czy 20-minutowe. Duże aglomeracje często wprowadzają tę ideę małymi krokami, zaczynając od poszczególnych dzielnic.

Pionierem i wzorem dla wielu z nich, także dla Krakowa, jest Paryż. Dlaczego jednak Kraków ma wzorować się na stolicy Francji? Paryż ma prawie trzykrotnie większą liczbę mieszkańców, ale przy tym stosunkowo niedużą powierzchnię miasta (trzykrotnie mniejsza od Krakowa), ma podobne problemy infrastrukturalne w starych częściach miasta (zabytkowa zabudowa wąskich ulic) i intensywnie wspiera ekologiczne rozwiązania. Obydwa miasta podejmują próby ograniczenia transportu samochodowego, oba leżą na zbliżonej szerokości geograficznej, mają kluczowe znaczenie historyczne, są dużymi ośrodkami uniwersyteckimi, ale stawiają na turystykę, naukę, biznes i nowe technologie.

*Paryż, Mediolan, Melbourne
– te ośrodki są uważane
za wiodące w kreowaniu
koncepcji miasta 15-minutowego.
Na całym świecie jest już ponad
15 miast, które wdrażają ideę
miasta 15-minutowego*

Głównym punktem paryskiego konceptu są szkoły jako „stolice”, czyli centralne punkty poszczególnych dzielnic. Są kształtowane w taki sposób, aby służyły okolicznym mieszkańcom popołudniami i w weekendy. Na tereny zielone i miejsca spotkań przekształcane są też w Paryżu tysiące miejsc parkingowych, a ruch samochodowy sukcesywnie zastępowany jest przez ruch rowerowy. Do 2026 roku wszystkie ulice stolicy Francji mają być przyjazne dla rowerzystów.

Mer stolicy Francji Anne Hidalgo kilka lat temu wprowadziła politykę promocji rowerów i ograniczenia ruchu samochodowego w mieście, a obecnie Paryż chce pójść jeszcze dalej. Główną przesłanką do wprowadzenia zmian jest dokonanie ekologicznej transformacji, a jednocześnie poprawa jakości życia mieszkańców.

Barcelona w Hiszpanii testuje tzw. „superilles”, czyli superbloki. Łączy bloki mieszkalne w jeden superblok, na teren którego mogą wjeżdżać samocho-

dami tylko jego mieszkańcy. Na terenie superbloku obowiązuje prędkość maksymalna 10 km na godz.

Także w Wiedniu kilka lat temu zaczęło powstawać osiedle Aspern Seestadt, które spełnia warunki miasta 15-minutowego, ale przede wszystkim zostało zaprojektowane jako inteligentna dzielnica przyszłości. Zanim pojawiły się tam pierwsze bloki, doprowadzono linię metra. Następnie zaprojektowano usługi, żłobki, przedszkola, miejsca rekreacyjne. W budowie osiedla postawiono na zwartą, miejską zabudowę, wiele zieleni oraz maksymalne ograniczenie ruchu samochodowego, a także promocję transportu publicznego i ruchu pieszego.

15-minutowy Kraków. Da się?

A jak jest w Polsce? Pierwszym miastem 15-minutowym jest w Polsce Pleszew, 18-tysięczna miejscowość na trasie z Kalisza do Poznania. Jej hasłem przewodnim jest „kompaktowość”.

A jak ta droga ku poprawie jakości życia wygląda w Krakowie? Naukowcy CPP UEK przeanalizowali dostępność kluczowych usług i obiektów w konkretnych obszarach Krakowa. Wnioski? Jeśli przyjmujemy minimalny zestaw usług realizowanych lokalnie, to w przestrzeni miejskiej, która spełnia warunki „15-minutowości”, mieszka ok. 66 proc. mieszkańców Krakowa. Obszar, w którym lokalnie można realizować podstawowy zakres codziennych potrzeb, obejmuje śródmieście, teren „starej” Nowej Huty, ale i znaczącą część osiedli mieszkaniowych na obu brzegach Wisły.

Gorzej prezentuje się obszar 15-minutowego miasta w wersji optymalnej, czyli zapewniającej bliskość wszystkich usług wymienionych w badaniu. Na obszarze tym mieszka dziś 19 proc. mieszkańców Krakowa i obejmuje on jedynie centralną część Krakowa – od Grzegórzek po Krowodrzę, Półwsie Zwierzynieckie i Dębniki oraz „starą” część Nowej Huty. „Obszar ten zajmuje zatem przede wszystkim kwartały tradycyjnej, zwartej zabudowy o śródmiejskim, wielofunkcyjnym charakterze. Warto zaznaczyć, że za zawężenie tego obszaru odpowiada wysoka koncentracja i nierównomierne rozmieszczenie usług publicznych, zwłaszcza z zakresu kultury, edukacji, sportu i opieki nad osobami starszymi, a zatem obiektów, na których rozmieszczenie miasto może mieć bezpośredni wpływ” – piszą autorzy raportu.

Bartosz Piłat zauważa jednak, że 15-minutowość miast często dzieje się nieco samoistnie. Tak było choćby w przypadku os. Ruczaj, które spełnia przynajmniej część kryteriów miasta 15-minutowego. Uznawane za tzw. „sypialnię” miasta osiedle z biegiem lat zaczęło rozwijać wszystkie niezbędne usługi, tworzyć miejsca potrzebne mieszkańcom do życia, aż w końcu rozwinęło się do tego stopnia, że w najbliższej okolicy mieszkańcy znajdują wszystko, czego potrzebują. Co dyskwalifikuje jednak Ruczaj w walce o miano 15-minutowego kwartału miasta? Ano zbyt gęsta zabudowa i zbyt dużo samochodów, a co za tym idzie, korki, ciasnota, brak miejsc wolnych od samochodów.

Kraków więc, choć aspiruje i ma szansę tworzyć dzielnice 15-minutowe, musi jeszcze zrozumieć, że miasto, dzielnica, osiedle dobre do życia to miejsce, które daje wszystko: bliskość usług, ale i natury, dobrą komunikację i transport, ale taki, który jest nieuciążliwy i niezauważalny. Do tego przyjazność, zieleni, miejsca, w których chce się spędzać wolny czas i odpoczywać. To przepis na miejsce dobre do życia. ●