

Jaka logika rozwoju miast?



Nowy metabolizm miast – jak odpowiedzieć
na wyzwania zielonej transformacji?

„Zatrzymać człowieka – ruszyć towar”
– co spowoduje przewrót kopernikański
w miejskiej mobilności i logistyce?

Technologizacja i wirtualizacja życia, rozrywki i pracy
(AR, VR) – jak wpłyną na rozwój miast?

Demografia i migracje
– w jaki sposób rozumieć nowe procesy
i właściwie reagować?

Jakie „RAZEM” w miastach?
Czy lokalność i sąsiedztwo mogą odegrać ważną rolę?

Redakcja

dr Jan Szomburg
Jan M. Szomburg
Adam Leśniewicz
Marcin Wandałowski

Wydawca



Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

ul. Do Studzienki 63

80-227 Gdańsk

tel. +48 58 524 49 30

ibngr@ibngr.pl

ISSN 2720-0310

Partnerzy



**SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**



GDAŃSK

Pomorski Fundusz Rozwoju
sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku



Spółka Samorządu
Województwa Pomorskiego



Partnerzy numeru



**Ministerstwo
Funduszy
i Polityki Regionalnej**



W numerze

I. JAKI SENS I FUNKCJE MIAST – PRZESZŁOŚĆ I PRZYSZŁOŚĆ



Quo vaditis miasta? _____ **10**

Jan Maria Szomburg, Prezes Zarządu Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową

Dokąd zmierza dziś rozwój miast? Już obecnie ponad połowa naszej populacji mieszka w aglomeracjach, choć na początku XX wieku udział ten wynosił raptem kilkanaście procent. Co ciągnie nas do bycia (przestrzennie) coraz bliżej siebie? Czy trend ten utrzyma się w nadchodzących dekadach? Jak będą wyglądały miasta przyszłości? Czy staną się one – co do zasady – takie jak je znamy dzisiaj, tylko „jeszcze bardziej”? Naszpikowane nowymi technologiami, wypełniając podobne funkcje, tylko – szybciej, lepiej, wydajniej? A może czekają je poważne strukturalne zmiany, które radykalnie przeddefiniują ich charakter?



Co zapewni miastom przyszłość? _____ **13**

Aldo Vargas-Tetmajer, Związek Miast Polskich

Miasta to podstawa ludzkiej cywilizacji. Co sprawia, że jedno „rozkwitają” a drugie „obumierają”? Jak wspierać wyludniające się ośrodki małe i średnie? Czy da się przygotować na zdarzenia nagłe i niespodziewane? Dlaczego to nie miejsce zamieszkania definiuje miejskość? Jak projektować miasto by umiało zaspokajać także przyszłe, jeszcze nieznanne potrzeby mieszkańców? Czy planowanie strategiczne ma znaczenie w czasach tak dużej zmienności?



Potęga miast – waga odpowiedzialności _____ **18**

Andrzej Halesiak, ekspert ds. gospodarczych, Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego

Ponad połowa ludzkości żyje dziś w miastach, które tworzą większość światowego dobrobytu. Wysoka wydajność mechanizmów miejskich jest pochodną zdolności do akumulacji różnego rodzaju zasobów, począwszy od aktywów fizycznych, a na kapitale ludzkim skończywszy. Dynamika i zakres zachodzących zmian rodzi olbrzymie wyzwania, które jak w soczewce ogniskują się w ośrodkach miejskich. W tej sytuacji jeszcze bardziej niż w przeszłości potrzeba nam strategicznego myślenia i efektywnego działania. Dobierane w polityce miejskiej instrumenty powinny mieć te cele na uwadze.



Dostęp do kapitału zdefiniuje rozwój miast _____ **22**

Witold Radwański, Wiceprzewodniczący Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego, Prezes Zarządu Krokus Private Equity Sp. z o.o.

Transformacja miast: zielona, energetyczna, transportowa czy cyfrowa – to wszystko będzie wymagało ogromnych nakładów kapitałowych. Skąd brać pieniądze na kolejne inwestycje? W jaki sposób aglomeracje mogą zabezpieczyć środki na realizację projektów rozwojowych pokrywając jednocześnie rosnące wydatki bieżące? Pytania te są szczególnie ważne w dobie coraz częstszych i silniejszych szoków systemowych i będących „na wyczerpaniu” dotychczasowych modeli finansowania.



Metropolitalny przemysł – roboty zamiast kominów _____ 28

dr **Wiktor Szydarowski**, Dyrektor Europejskiego Zgrupowania Kooperacji Terytorialnej unijnego programu ESPON

Miasta podlegają szczególnie szybkim zmianom gospodarczym, konieczne jest poszukiwanie coraz to nowych przestrzeni wzrostu. Politycy i planiści miejscy stają przed wyzwaniem okiełznania tej dynamiki. Nie jest to jednak łatwe, bo tereny poprzemysłowe, opuszczone przez przedsiębiorstwa reprezentujące branże gasnące, nie są atrakcyjnym miejscem do inwestycji dla nowych firm. Tego typu obszary stosunkowo szybko zaczynają pełnić nowe funkcje miejskie (np. są adaptowane pod inwestycje deweloperskie), w związku z czym ich ponowne przeznaczenie pod działalność produkcyjną staje się niemożliwe. Gdzie zatem szukać przestrzeni do rozwijania nowoczesnych gałęzi przemysłu w miastach? Czym różnią się potrzeby przemysłu 4.0 i przemysłu tradycyjnego? Jaka jest obecna i jaka będzie przyszła relacja między miastem a przemysłem?



Odwaga i wizja _____ 31

Piotr Borawski, Zastępca Prezydenta Gdańska ds. przedsiębiorczości i ochrony klimatu

Wspólnym mianownikiem wszystkich najpoważniejszych wyzwań stojących przed miastami jest ich złożoność. W jaki sposób zarządzać nią na szczeblu miejskim? Jaki jest realny horyzont planowania strategicznego aglomeracji? Czy da się łączyć sprzeczne wektory rozwojowe? Jak Gdańsk jest dziś przygotowany na napływ tysięcy migrantów z Ukrainy? Dlaczego w zarządzaniu miastem potrzebna jest odwaga i wizja?



Nowe funkcje miasta _____ 35

dr **Wojciech Szczurek**, Prezydent Gdyni

Pandemia, kryzys klimatyczny oraz inne współczesne wyzwania zmieniają nasze oczekiwania dotyczące miast oraz sposób codziennego funkcjonowania ich mieszkańców. Które z tych przemian okażą się trwałe? Na ile powinno to znaleźć odzwierciedlenie w miejskich politykach, planowaniu przestrzennym i strategii dalszego rozwoju? Jak na miasto wpłyną zmiany w zakresie handlu, logistyki i mobilności?



fot. Grzegorz Krzyżewski

Mniejsze ośrodki nadają ton _____ 40

Joanna Erbel, socjolożka, działaczka miejska

Mówi się, że innowacje i kierunki rozwoju powstają tylko w wielkich metropoliach, gdyż właśnie tam zgromadzone są zasoby niezbędne do odpowiedzi na wyzwania przyszłości i zainicjowania zmian. Nie jest to już prawdziwy obraz rzeczywistości. To właśnie mniejsze ośrodki mają (i zawsze miały) to, do czego zaczęły dziś aspirować wielkie metropolie – lokalność i wysoką jakość życia oraz przestrzeń silnie nasyconą naturalnym środowiskiem przyrody.

II. MIASTA WOBEC WYZWANIA ZIELONEJ TRANSFORMACJI



Rozwój bez równowagi to nie rozwój _____ 46

dr inż. **Renata Calak**, Dyrektor Departamentu Strategii, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Unia Europejska stawia nie tylko na miasta dostępne i produktywne, zwarte i zielone, odporne i sprawne, ale podkreśla konieczność równoważenia ich rozwoju. Istotą tego podejścia jest powiązanie i zharmonizowanie działań służących realizacji fundamentalnych potrzeb człowieka w dziedzinie społecznej, gospodarczej i środowiskowej, czego wymiarem jest m. in. Karta Lipska. W Polsce kluczową rolę odgrywa Krajowa Polityka Miejska, której nadrzędnym celem jest prowadzenie zrównoważonej transformacji polskich miast w kierunku kształtowania silnych i odpornych aglomeracji, zapewniających wysoką jakość życia mieszkańcom.



Nowy metabolizm miast _____ 52

prof. **Tadeusz Markowski**, Katedra Zarządzania Miastem i Regionem, Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego

Świat się urbanizuje – coraz większy procent populacji ludzkiej mieszka w miastach. Do tej pory proces ten odbywał się kosztem coraz większej entropii otoczenia i rabunkowego korzystania z zasobów mineralnych. To natomiast doprowadziło do zmian klimatu i poważnych konsekwencji dla dalszego życia na Ziemi. Rosnąca rola miast wydaje się procesem nie do zatrzymania, warto jednak tak nim sterować, aby nie zaburzył on naturalnych mechanizmów funkcjonowania naszej planety. Jak to zrobić?



Miasta – od „czarnych charakterów” do „bohaterów” klimatycznego frontu? _____ 56

dr **Radomir Matczak**, ekspert ds. rozwoju regionalnego

Miasta to „czarne charaktery” procesu cywilizacyjnej destrukcji środowiska, liderzy w produkcji zanieczyszczeń i odpadów, a zarazem, główni winowajcy klimatycznych zmian. Czy z antybohaterów mogą się stać liderami zielonej transformacji i poprowadzić ludzkość do zwycięstwa na klimatycznym froncie? Co należy zrobić by to się udało? Jest szereg konkretnych recept, których zastosowanie może okazać się zbawienne. Wysiłek do poniesienia nie jest mały, ale stawką jest nasz dobrobyt i jakość życia na pokolenia.

III. NOWY MIEJSKI KRWIOBIEG. CZAS NA ZINTEGROWANE I INTELIGENTNE ZARZĄDZANIE MIEJSKĄ LOGISTYKĄ I MOBILNOŚCIĄ



Wstrzymać człowieka – ruszyć towar. Przewrót kopernikański w miejskim transporcie _____ 63

prof. **Arkadiusz Kawa**, Dyrektor, Sieć Badawcza Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny

Popularność zakupów przez Internet rośnie sukcesywnie od kilku lat. Wzrost ten nasilił się w szczególności w czasie pandemii. Na dynamiczny rozwój handlu internetowego ma wpływ zarówno strona popytowa, jak i podaźowa. Sektor ten nie jest nasycony i cały czas zwiększa się liczba klientów. Obecnie ośmiu na dziesięciu polskich internautów robi zakupy online. Na ten rozwój ma też wpływ sukcesywnie zwiększająca się liczba sprzedawców internetowych.



Czy paczkomat może być dobrym sąsiadem? _____ 68

Sebastian Anioł, Wiceprezes Zarządu, InPost S.A.

Branża e-handlu dynamicznie rozwijająca się w Polsce od kilku lat, podczas pandemii dodatkowo zyskała na znaczeniu i nic nie wskazuje, żeby ten proces miał się odwrócić. Jej wpływ na miejski transport i logistykę, ale również na codzienne życie w miastach, zaczyna być odczuwalny i powinien zostać uwzględniony w naszym myśleniu o dalszej logice rozwoju miast. Czy model biznesowy nastawiony na dostawę przesyłek do paczkomatów, a nie „pod drzwi”, pozwoli ograniczyć negatywne oddziaływanie branży e-commerce na środowisko i poprawi jakość życia w mieście? Jakie synergie mogą się wytworzyć z władzami miast i lokalnymi wspólnotami?



Regulacje kluczem do uporządkowania logistyki miejskiej? _____ 74

prof. **Daniel Kaszubowski**, Politechnika Gdańska

Regulacje mogą stanowić ważne narzędzie zarządzania transportem ładunków przez samorządy lokalne. Normy te powinny być traktowane jako integralny element miejskiej polityki transportowej i zarządzania ruchem. Dlaczego tak ważne jest planowanie ich w sposób systemowy?

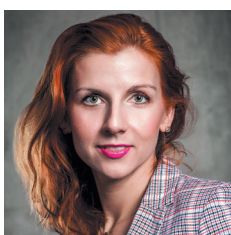
IV. ZROZUMIEĆ PRZYSZŁOŚĆ **WIRTUALIZACJI** ŻYCIA, PRACY I ROZRYWKI W MIASTACH



Miasta wirtualnie rozszerzone? _____ 79

Jacek Dukaj, pisarz

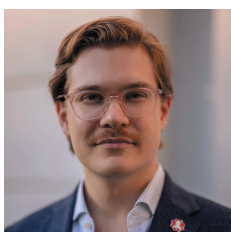
Czy ostatecznie ludzie będą w całości lub w większości żyli na sposób zorganizowany nie przez obecność w przestrzeni fizycznej, lecz w sferze cyfrowej? Czy tym samym rola miast zmniejszy się radykalnie? A może technologie cyfrowe nałożą jedynie swój sposób organizacji życia ludzkiego (znany już choćby z mediów społecznościowych) na aranżację zadaną w przestrzeni fizycznej (urbanistykę)? I co to spowoduje? Czy powstanie nowa jakość na poziomie społecznym, politycznym i gospodarczym? Co to oznacza dla przyszłości miast? Czy Cyfra jest szansą na awans Polski w międzynarodowych łańcuchach wartości?



Miasta w dobie wirtualizacji _____ 84

dr **Justyna Pokojka**, Wydział Socjologii UW, Członkini Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego

Jak projektować miasta w dobie postępującej wirtualizacji? Pandemia COVID-19 pokazała, że wizja aglomeracji tętniących życiem – w pewnym stopniu – zdezaktualizowała się. Rozwój równoległych światów wirtualnych – metaversów będzie kolejną emanacją przyszłości. Mają one przybliżyć człowieka do realizacji jego podstawowego imperatywu istnienia – celowego rozwoju: wzbogacenia duszy o dobro i piękno. Co w takim razie z materialnym wymiarem naszej egzystencji? Czy ludzkie ciała staną się tylko powłokami będącymi swego rodzaju danymi wydechowymi (*exhaust data*)? Jak zarządzić „analogową” przestrzenią miejską, by wciąż mogła ona realizować swoje funkcje i służyć zarówno duchom jak i ciałom mieszkańców światów cyfrowych?



Kurs na suwerenność cyfrową _____ 88

Jan Zygmuntowski, Akademia Leona Koźmińskiego

Nie chodzi o to, aby cyfryzacja stała się kolejnym kosztem koniecznym do poniesienia by nadążyć za światem, ale by umożliwiła nowe przychody i tworzenie wartości. Miasta i gminy muszą być inteligentne swoimi mieszkańcami, tworząc dla nich uwarunkowania wspólnego rozwoju. Infrastruktura komunalna powinna spełniać inne funkcje i kształtować odmienne postawy niż ta czysto rynkowa (szczególnie w globalnym – korporacyjnym wydaniu), wzmacniając aktywność społeczną i umożliwiając lokalny obieg wartości.



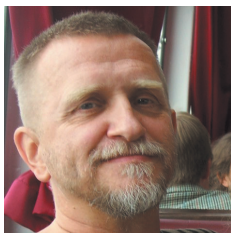
Czas wolny w miastach – przyszły, niedokonany _____ 92

prof. **Łukasz Afeltowicz**, AGH w Krakowie

prof. **Tomasz Szlendak**, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Miasto – środowisko, w którym żyje większość z nas, można potraktować jako swoistą technologię (lub zestaw takowych). Kształtuje ono zmiany w czasie wolnym, reaguje na nie. Archeolog, patrząc na to jak wyglądają nasze aglomeracje, mógłby powiedzieć sporo o czasie wolnym ich mieszkańców. Przyglądając się różnym technologiom, spróbujemy nakreślić jak może wyglądać nasz odpoczynek i rozrywka w przyszłości i jak wpłynie to na charakter miast. Przedstawiamy cztery skrajne scenariusze. Ich przerysowany charakter jest zamierzony: wizje te mają nie tyle przygotować nas na przyszłość co zmusić do myślenia i do działania już teraz.





Lokalna demokracja a nowe technologie _____ 101

Wojciech Kłosowski, specjalista ds. rozwoju lokalnego, doradca w Związku Miast Polskich

Nowoczesne technologie są jak nóż – można nim pociąć chleb, ale można też zamordować człowieka. I analogicznie – dla przykładu – *big data* może w naszych miastach ograniczyć zużycie energii i wytwarzanie odpadów czy zoptymalizować transport publiczny, a może też zostać wykorzystane do manipulowania naszymi decyzjami w wyborach samorządowych czy w miejskich referendach. Podobne szanse i zagrożenia dotyczą innych technologii przyszłości, jak np. rozwiązań chmurowych czy sztucznej inteligencji. Aby stały się one lekarstwem – a nie trucizną – dla demokracji lokalnej, lecz także całego szeregu innych sfer naszego życia, musimy czuć nad nimi kontrolę. Czy to jednak w ogóle możliwe?

V. WYZWANIA DEMOGRAFII, IMIGRACJI I WAHADŁOWEGO ZAMIESZKIWANIA



Miasta – coraz starsze i odmiejscowione _____ 106

prof. **Piotr Szukalski**, Uniwersytet Łódzki

Polskie miasta starzeją się. Szczególnie centra dużych aglomeracji płacą wysoką cenę za wywindowane – przez zakupy nieruchomości pod najem – stawki za metr kwadrat. Zjawisko to wzmacniane jest przez preferencje 30- i 40-latków, którzy zakładają rodziny poza zgiełkiem wielkich skupisk, choć nadal – na co dzień – korzystają z ich oferty. Stąd nowa, rosnąca w siłę, kategoria – użytkowników miasta, którzy coraz częściej zdobywają pole kosztem tradycyjnie rozumianych mieszkańców. Do tego dochodzą coraz silniejsze fale migracji. Co to oznacza dla przyszłości miast?



Zrozumieć złożoność przemian miejskiej społeczności _____ 110

Wojciech Kłosowski, specjalista ds. rozwoju lokalnego, doradca w Związku Miast Polskich

Pandemia, huragan, wojna – czy planowanie strategiczne jest w ogóle możliwe w tak turbulentnych czasach? Jak myśleć o przyszłości, gdy nawet średnioterminowa przewidywalność czegokolwiek wydaje się mrzonką, a bieżące wyzwania wymagają „zakaśniania rękawów” i gaszenia coraz to nowych pożarów? Kluczem jest zrozumienie tego, co dzieje się w ludziach. Musimy zauważyć jak szybko zmienia się miejska społeczność, rozpoznać strukturalny charakter tych przemian i dostrzec jak duże znaczenie ma chociażby czynnik chronicznego stresu, z którym wszyscy musimy się obecnie mierzyć.

VI. UKŁAD PRZESTRZENNY MIAST I BUDOWNICTWO: W KIERUNKU MIAST – ARCHIPELAGÓW WYKORZYSTUJĄCYCH SIŁĘ BLISKOŚCI I LOKALNOŚCI



Siła lokalności – na czym polega, jak ją wydobywać? _____ 115

prof. **Cezary Obracht-Prondzyński**, Uniwersytet Gdański

Jakich wspólnot lokalnych potrzebujemy dziś w Polsce? Na czym powinna opierać się ich siła? Dlaczego miarą ich dojrzałości jest identyfikacja z całym swoim dziedzictwem – nie tylko tym chlubnym, ale i wstydliwym? Kiedy lokalna wspólnotowość bywa zabójcza dla nietypowości, a kiedy jest w stanie pobudzać twórczość jej członków? Jak dojść do zgody, w której mimo dzielących nas różnic potrafimy ze sobą wspólnie żyć? Czym, wreszcie, różni się mieszkaniec od obywatela?



Miejska lokalność motorem rozwoju zrównoważonego _____ 121

Adam Leśniewicz, Dyrektor Kongresu Obywatelskiego

Pandemia koronawirusa i kryzys klimatyczny tylko wzmocniły w nas przekonanie, że miasta powinny rozwijać się w innej logice, w sposób bardziej zrównoważony, z dbałością o naszą codzienną jakość życia. W czasie ograniczonych zasobów i wielu pilnych potrzeb, szczególnie cenne są stosunkowo tanie projekty, które pozwalają adaptować przestrzeń do nowych funkcji i wyzwań. Prawdziwe cuda można zdziałać odchodząc od dzielnicowej monofunkcyjności, w kierunku tworzenia przestrzeni wielofunkcyjnych. Równoważąc komfort pieszych i potrzeby kierowców. Dbając o to, by przestrzeń publiczna sprzyjała budowaniu relacji sąsiedzkich, a nie anonimowości. Inwestując w rozproszony system terenów zielonych. Wspólnym mianownikiem, który łączy te podejścia, jest patrzenie z perspektywy lokalności.



Jaka przestrzeń dla rozwoju lokalności? _____ 128

dr inż. arch. **Gabriela Rembarz**, architektka, urbanistka, Politechnika Gdańska

Podwórko-osiedle-dzielnica: wokół tej osi koncentruje się dziś dyskusja publiczna nad lokalnością i rozwojem miejskiej wspólnotowości. Te trzy elementy są zarazem najważniejszymi skalami budowania przestrzeni zamieszkania, od której zależy, czy mieszkamy „razem”, czy jedynie obok siebie. Czy wysoka jakość miejskiej przestrzeni powinna być przez nas traktowana bardziej jako luksus, czy przeciwnie – jako dobro pierwszej potrzeby? Dlaczego budowa lokalnej wspólnotowości wymaga kameralności i mozaikowości? Jak projektować dzielnice, w których dobrze będzie się żyło zarówno osiem-, jak i osiemdziesięciolatkom?

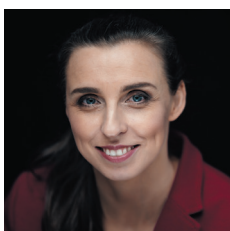
VII. JAKIE „RAZEM” W MIASTACH PRZYSZŁOŚCI?



Tworzenie wspólnoty wyzwaniem polityki miejskiej _____ 134

prof. **Tadeusz Truskolaski**, Prezydent Białegostoku, Prezes Zarządu Unii Metropolii Polskich

Odpowiedzialne zarządzanie miastem to nie tylko budowanie efektywnego organizmu, wydolnych procedur i instytucji czy dostarczanie usług publicznych. To również konsekwentne budowanie miejskiej wspólnoty, która poradzi sobie nawet wobec wyzwań, które trudno dzisiaj przewidzieć. Jak na poziomie lokalnym jednoczyć mimo podziałów? Czy skuteczniejsza okazuje się wspólnota tożsamości, historii i tradycji, czy też może żywe doświadczenie współdziałania? Jaki wpływ na cały proces mają sami mieszkańcy, a jakie władze miasta?



Miasta więziotwórcze – dlaczego warto je tworzyć i jak to robić? _____ 139

Monika Chabior, Wiceprezydent Gdańska ds. rozwoju społecznego i równego traktowania

Choć waga globalnych powiązań cały czas rośnie – w wymiarze miejskim, niejako wbrew temu trendowi – szukamy sposobów na tworzenie silnych wspólnot lokalnych i sąsiedzkich, metod oswojenia globalizacji. Jakie są sposoby na stworzenie miasta sprzyjającego lokalnym więzom? Dlaczego jest to wyzwanie, które warto podjąć? Jak skutecznie współpracować z mieszkańcami i organizacjami pozarządowymi?



Współtworzenie społeczności w oparciu o relacje i zaufanie – perspektywa biznesu _____ 147

Maciej Grabski, Prezes Olivia Centre

Żyjemy w momencie przełomowym, czasie głębokich przemian gospodarczo-ekonomicznych i społecznych. W momentach niepewności, takich jak ten, szczególnie ważne stają się relacje zbudowane na wspólnych wartościach i zaufaniu. Jaką rolę w tej misji może odegrać sektor biznesu? Jakie zaskakujące rezultaty może przynieść społeczne zaangażowanie pracowników?

CZĘŚĆ I.

JAKI SENS I FUNKCJE MIAST – PRZESZŁOŚĆ I PRZYSZŁOŚĆ

Quo vaditis miasta?



Jan Maria Szomburg

Prezes Zarządu Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową

Dokąd zmierza dziś rozwój miast? Już obecnie ponad połowa naszej populacji mieszka w aglomeracjach, choć na początku XX wieku udział ten wynosił raptem kilkanaście procent. Co ciągnie nas do bycia (przestrennie) coraz bliżej siebie? Czy trend ten utrzyma się w nadchodzących dekadach? Jak będą wyglądały miasta przyszłości? Czy staną się one – co do zasady – takie jak je znamy dzisiaj, tylko „jeszcze bardziej”? Naszpikowane nowymi technologiami, wypełniając podobne funkcje, tylko – szybciej, lepiej, wydajniej? A może czekają je poważne strukturalne zmiany, które radykalnie przedefiniują ich charakter?

Kiedy, jak i po co w ogóle powstały miasta?

Pierwsze ośrodki miejskie powstały przeszło 10 000 lat przed naszą erą w obszarze tzw. Żyznego Półksiężyca – w pasie przestrzeni: od Egiptu, przez Palestynę i Syrię po Mezopotamię. Wtedy to pierwotne gromady zbieracko-łowieckie zaczęły się osiedlać tworząc początkowe osady. Warto mieć na uwadze, że w czasie tym panował inny klimat – na Ziemi właśnie kończyło się wielkie zlodowacenie. Tereny Afryki Północnej i Bliskiego Wschodu obfitowały z żyzne gleby, a panujące tam temperatury nie były tak wysokie jak obecnie. Kluczowym czynnikiem sprawczym okazał się być rozwój technologiczny – ludzkość posiadała umiejętność sadzenia i uprawiania roślin jadalnych (w tym przede wszystkim zbóż), a także udomawiania zwierząt. To natomiast pozwoliło na zabezpieczenie stałego dostępu do żywności w jednym miejscu. *Ergo* – powstanie i rozwój rolnictwa stały się siłą sprawczą narodzin pierwszych stałych osad.

Gdy ludzkość opanowała bardziej wydajne metody pozyskiwania żywności, zaczęły powstawać jej nadwyżki, co pozwoliło – przynajmniej części ludzi – zająć się czymś innym (np. wytwarzaniem narzędzi czy naczyń). Większa specjalizacja wymusiła też rozwój miejsc wymiany i obrotu towarami takich jak rynki i targi. I tak – kolejnym bodźcem ekspansji przestrzeni zurbanizowanych okazały się rzemiosło i handel. Tworzenie osiadłej wspólnoty pozwalało również na skuteczniejszą obronę przed najeźdźcami. Koncentracja ludności na niewielkim obszarze umożliwiała wznoszenie fortyfikacji i – w razie zagrożenia – szybkie organizowanie wzajemnej obrony.

”

Powstanie i rozwój rolnictwa stały się siłą sprawczą narodzin pierwszych stałych osad. Wygenerowane nadwyżki żywności uwolniły czas i energię ludzi prowadząc do rozkwitu innych specjalizacji.

Rozwój szlaków handlowych, których zwornikami stały się miasta, spowodował znaczny wzrost ich bogactwa. Powstałe nadwyżki można było przeznaczać na inne cele. W efekcie nastąpił rozkwit kultury i nauki, które okazały się być dalszym motorem rozwoju ośrodków miejskich. Najznamienitszym symbolem tego zjawiska stały się włoskie miasta epoki renesansu, takie jak Florencja, Genua czy Wenecja. Na to nałożyła się – mająca swoje korzenie w XVIII-wiecznej Anglii – rewolucja przemysłowa. Wtedy architekturę obszarów zurbanizowanych ukształtowały fabryki, które potrzebowały dostępu do szerokiej rzeszy pracowników. Jeszcze do połowy XX wieku to właśnie przemysł był kluczowym czynnikiem rozwoju miast. Następnie postępująca automatyzacja i robotyzacja oraz coraz większa rola procesów opartych na wartościach niematerialnych – umożliwiła rozwój usług. Ośrodki miejskie stopniowo przeobrażały się w przestrzenie wykonywania wszelakich świadczeń, czego symbolem stały się – coraz wyżej sięgające – biurowce.

”

Rozwój handlu spowodował wzrost bogactwa miast, co umożliwiło rozkwit kultury i nauki. Na to nałożyła się rewolucja przemysłowa, która nadała obszarom zurbanizowanym industrialny charakter. Z kolei automatyzacja i robotyzacja fabryk doprowadziły do rozwoju usług.

Obecnie mierzymy się z nowymi czynnikami zmiany. Czas pandemii pokazał choćby, że w przypadku wielu zawodów znaczną część pracy możemy wykonywać – właściwie – w dowolnie wybranym przez siebie miejscu. Co to oznacza dla dalszego rozwoju miast? Na jakie istotne zjawiska powinniśmy zwracać uwagę chcąc zrozumieć kierunki dalszego rozwoju aglomeracji?

Ruchy tektoniczne – co czeka miasta w przyszłości?

Obecnie mamy do czynienia z kilkoma silnymi trendami, które mogą przeformatować funkcje i charakter miast. Najprawdopodobniej po raz pierwszy w historii, zbliżamy się do apogeum liczby ludności na Ziemi. To – mające wiele fundamentalnych powodów – przesilenie będzie zapewne skutkowało masowym, strukturalnym starzeniem się społeczeństw. Czy zjawisko to uczyni z ośrodków miejskich zdominowanych obecnie przez „dynamicznych i głodnych sukcesu” młodych, obszary, gdzie większość stanowić będzie „spokojne i stateczne” srebrne pokolenie? Przewaga posiadanych zasobów ekonomicznych – charakteryzująca przede wszystkim starsze grupy społeczne – związana z silniejszym wpływem na kształtowanie otoczenia, jest już dziś wyraźnie widoczna.

Ponadto, postęp technologiczny w postaci digitalizacji procesów i rozwoju sztucznej inteligencji (AI) może silnie przeformułować charakter relacji w społeczeństwie i gospodarce. Już dziś znaczną część kontaktów międzyludzkich przenieśliśmy do świata mobilnego i wirtualnego (komórki, komunikatory, media społecznościowe), a ponad połowa PKB Stanów Zjednoczonych ma charakter niematerialny. Jak dalsze ucyfrowienie relacji międzyludzkich, produktów i usług wpłynie na rozwój obszarów zurbanizowanych? Czy znaczenie ośrodków miejskich jako przestrzeni spędzania czasu wolnego nie wzrośnie jeszcze bardziej, gdy coraz więcej ciężkich prac fizycznych i wszelkich powtarzalnych procesów zostanie przejęte przez maszyny i oprogramowanie wspomagane przez AI? Jak będzie się to miało do rozwoju wirtualnych przestrzeni interakcji (tzw. metawersów)?

W dodatku, wyzwania klimatyczne mogą diametralnie zmienić nasze style życia i sposób prowadzenia aktywności gospodarczej. Z – prezentowanej przez nas od zarania dziejów – postawy pioniersko-kolonizatorskiej będziemy zmuszeni sukcesywnie przedstawiać się na filozofię obiegu zamkniętego. Czy skutecznie nauczymy się funkcjonować oszczędnie, wielokrotnie używając tych samych zasobów, starając się jednocześnie być w jak największym stopniu neutralnymi dla środowiska i klimatu? Jak dalszy rozwój miast uwzględni te wyzwania? Czy wysoka efektywność logistyki dostaw – możliwa w gęstych skupiskach ludności – spowoduje, że procesy urbanizacyjne ulegną jeszcze większemu zdynamizowaniu? Czy – by oszczędzić energię – odwrócimy obecny

model i zamiast ludzie jeździć po produkty i usługi to one będą coraz częściej podróżować w naszym kierunku (vide: rozwój e-handlu i paczkomatów)?

Na przyszłość miast silnie wpłyną trzy zjawiska: (1.) apogeum liczby ludności na Ziemi i globalne starzenie się społeczeństw, (2.) rozwój technologiczny i ucyfrowienie relacji międzyludzkich, (3.) wyzwania klimatyczne wymagające zmiany stylów życia.

Świadomość i podmiotowość naszym kompasem

Nikt, ze stuprocentową pewnością, nie może powiedzieć jak będą wyglądały miasta w perspektywie kilkunastu dekad. Pod koniec XIX wieku prognozowano, że – przy liniowym utrzymaniu się ówczesnych trendów – ulice Paryża czy Londynu utoną pod naporem końskich ekskrementów. Szybko nastał jednak złoty wiek samochodu i problem ten przestał istnieć (choć rozwój motoryzacji przyniósł inne wyzwania, których skutki w postaci zakorkowanych i zanieczyszczonych miast odczuwamy do dziś). Zawsze mogą pojawić się przełomowe innowacje, których wpływu na nasze życie i funkcjonowanie nie jesteśmy w stanie przewidzieć. Niemniej, warto być świadomym strukturalnych trendów, aby podmiotowo kształtować otaczającą nas przestrzeń. Dzięki temu nie staniemy się bezwładnymi ofiarami wielkich globalnych trendów demograficznych, technologicznych czy klimatycznych. Dobre przemyślenie tego jak my – jako ludzie – chcielibyśmy funkcjonować w obliczu tych potężnych zjawisk może uchronić nas przed nieodwracalnymi błędami. Stawką jest zapewnienie dobrej przestrzeni do życia zarówno nam samym jak i przyszłym pokoleniom.

Warto świadomie podejmować wyzwania wynikające z globalnych trendów, tak byśmy nie stali się ich bezwładnymi ofiarami. Stawką jest zapewnienie dobrej przestrzeni do życia zarówno nam samym jak i przyszłym pokoleniom.

O autorze

Jan Maria Szomburg – od grudnia 2020 r. Prezes Zarządu Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową. Z IBnGR związany od 2005 r., gdzie pełnił funkcję Wiceprezesa Zarządu (2011-2020), Dyrektora Centrum Strategii Energetycznych (2011-2016), a wcześniej pracownika naukowego w obszarze badawczym „Przedsiębiorstwa i Innowacje”. Absolwent Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego.

Co zapewni miastom przyszłość?



Aldo Vargas-Tetmajer

Związek Miast Polskich

Miasta to podstawa ludzkiej cywilizacji. Co sprawia, że jedne „rozkwitają” a drugie „obumierają”? Jak wspierać wyludniające się ośrodki małe i średnie? Czy da się przygotować na zdarzenia nagłe i niespodziewane? Dlaczego to nie miejsce zamieszkania definiuje miejskość? Jak projektować miasto by umiało zaspokajać także przyszłe, jeszcze nieznane potrzeby mieszkańców? Czy planowanie strategiczne ma znaczenie w czasach tak dużej zmienności?

W długiej epopei naszego gatunku, ostatnie kilka tysięcy lat objawia się jako istna rewolucja w trybie życia i zmianie warunków bytowych. Podążający do tej pory za pożywieniem człowiek, rozwinął dwa nowe sposoby radzenia sobie z jego pozyskiwaniem. Jedni zamiast polować na zwierzynę, zaczęli ją hodować i zapewniać jej nowe pastwiska, inni zamiast zbierać ziarna, korzenie czy dziko rosnące owoce, zaczęli je selektywnie uprawiać, dopełniając dietę mięsem zwierząt hodowlanych. W długiej perspektywie czasowej, przewagę liczebną uzyskali ci drudzy, opanowując wszystkie kontynenty naszej planety. Wymuszone uprawą roli osadnictwo zapewniło im bowiem możliwość gromadzenia większych ilości pożywienia oraz przede wszystkim powolny wzrost liczby ludności oraz możliwość intensywnej wymiany dóbr i informacji. Pojawiła się konieczność zarządzania bardziej złożoną społecznością, ale też walka o władzę, o dostęp do różnych dóbr, w tym ziemi. Kluczowy stał się akces do wody i ziemi uprawnej a środowisko uległo intensywnemu przekształceniu.

Pojawienie się osadnictwa ludzkiego determinuje przeważnie takie aspekty jak:

- stałe osadzenie w bogatym w zasoby otoczeniu naturalnym i dostęp do zasobów niewystępujących lokalnie;
- wzrost liczby ludności, a wraz nią wzmożone interakcje wewnątrz grupy, bardziej złożona organizacja a także rozkwit kultury;
- powiązania sieciowe z bliżej i dalej położonymi osadami i rozległe powiązania ponadlokalne, kumulacja dóbr i środków, oraz ich transfer w ramach tej sieci.

Z czasem gęstniejąca sieć osadnicza i wzajemne powiązania, działające jak system naczyń połączonych, ukształtowały hierarchię między poszczególnymi ośrodkami i doprowadziły do rozrostu coraz większych aglomeracji centralnych, które stały się prawdziwymi miastami. W wyniku powstania i rozwoju miast – połączonych w określonej hierarchii – powstała nasza ludzka cywilizacja.



W wyniku powstania i rozwoju miast – połączonych w określonej hierarchii – powstała nasza ludzka cywilizacja.

Granice wzrostu

W swoim powolnym rozroście, miasta napotykały się na różnorakie bariery rozwojowe (z wieloma z nich borykają się do dziś).

W pierwszej kolejności są to te, które określa środowisko naturalne, w którym osadzone są aglomeracje. Dostarcza ono, bądź skąpi, szereg usług ekosystemowych, niezbędnych do powstania i rozwoju obszarów zurbanizowanych. Środowisko zapewnia zatem zdolności produkcyjne (woda, żywność, energia, surowce, inne), regulacyjne (m.in. okresowa zmienność warunków klimatycznych i dostępu do dóbr, zdolności regeneracyjne środowiska, inne), usługi zapewniania przestrzeni życiowej (gdzie można, a gdzie nie można żyć) oraz kulturalne. W przypadku ich ograniczenia, cała sieć osadnicza słabnie, a w ekstremalnych przypadkach, które prędzej czy później następują, może doprowadzić do jej upadku.

W drugiej kolejności warto wymienić ograniczenia wewnętrzne, do których można zaliczyć:

- bariery organiczne, związane z jakością życia, zdrowiem i zdolnością do reprodukcji, skutkujące wzrostem, stagnacją lub spadkiem liczby ludności;
- bariery technologiczne, czyli te które określają możliwości produkowania żywności, wydobywania zasobów i wykorzystania energii, ich przekształcania w różnego rodzaju dobra oraz ich transport;
- bariery organizacyjne, czyli to w jaki sposób dana społeczność wykorzystuje dostępne zasoby, jakie struktury zarządcze i hierarchie tworzą się w społecznościach ludzkich oraz pomiędzy ośrodkami miejskimi;
- bariery ideologiczne, czyli te które tworzą ramy ideowe dla struktury organizacyjnej oraz nadają sens stosunkom społecznym.

Zarówno zewnętrzne jak i wewnętrzne bariery ulegają ciągłym przemianom, które mogą mieć charakter powolny, ewolucyjny, bądź gwałtowny, rewolucyjny i to zarówno w kierunku korzystnym dla sieci osadniczej czy też, niestety częściej, dlań szkodliwy.

W długiej już historii osadnictwa miejskiego należy zauważyć, że ludzkość wielokrotnie doznawała gwałtownych upadków rozwiniętych sieci osadniczych i następujących po nich „wieków ciemnych”, z których najbardziej znane to koniec epoki brązu oraz koniec antyku. Bariery wewnętrzne i zewnętrzne decydują o tym, czy miasto „żyje” czy też „obumiera”. Warto uzmysłwić sobie te uwarunkowania i zgodnie z nimi diagnozować obecny stan aglomeracji i planować ich rozwój.

”

Bariery wewnętrzne i zewnętrzne decydują o tym, czy miasto „żyje” czy też „obumiera”. Warto uzmysłwić sobie te uwarunkowania i zgodnie z nimi diagnozować obecny stan aglomeracji i planować ich rozwój.

Istnieją obecnie realne mierniki wskazujące na dochodzenie do, a niekiedy przekroczenie, granic wzrostu, poza którym miasta nie będą dalej w stanie funkcjonować na dotychczasowych zasadach.

Jedną z obecnie ujawniających się barier są zmiany klimatyczne, w tym coraz wyraźniej zaznaczająca się susza hydrologiczna, na przemian z opadami nawalnymi (tzw. powodzie w trakcie suszy), które mogą zaburzyć funkcjonowanie miast. Jeśli zjawiska te będą się nasilać to wymuszą zmianę myślenia o zarządzaniu zasobami wodnymi w aglomeracjach. Do tego dodać można wyzwania związane z energetyką i emisjami gazów cieplarnianych i innych szkodliwych substancji, produkcją i dystrybucją żywności, zielenią i bioróżnorodnością, czy gospodarką odpadami.

Inną barierą, np. w Polsce, jest ujemna demografia, z różnymi konsekwencjami dla długoterminowej żywotności miast: mniej aktywnych zawodowo mieszkańców, wrastająca liczba ludności w wieku poprodukcyjnym, mniej usług dla młodych, niższe wpływy z podatków dla samorządów, itd.

Trend ten jest widoczny zwłaszcza w miastach średnich i małych oraz poza obszarami aglomeracyjnymi. Duże ośrodki oferują większą paletę możliwości rozwoju, stąd wyraźny kierunek migracyjny do aglomeracji, zasysający potencjał rozwojowy średnich i małych miast. Jest to tendencja ogólnoeuropejska, wzmocniona dodatkowo ujemnym przyrostem naturalnym. Po przekroczeniu pewnego progu, którego jeszcze nie znamy, zjawisko to może okazać się nieodwracalne. Jak wspierać wyludniające się miasta małe i średnie? To obecnie jedna z ważniejszych debat w Polsce i cel polityk rozwojowych kraju.



Jak wspierać wyludniające się miasta małe i średnie? To obecnie jedna z ważniejszych debat w Polsce i cel polityk rozwojowych kraju.

Kolejną grupą barier są te związane z organizacją i funkcjonowaniem miast: gwałtowne zmiany rynku pracy, handlu i usług, czy reorientacja w mobilności i logistyce. Niestety samorządy niezbyt korzystają z ciągle rozwijającej się wiedzy z zakresu zarządzania, a system planowania przestrzennego nie nadąża za szybko zmieniającą się rzeczywistością przestrzenną miast i nowymi formami aktywizmu obywatelskiego. Planowanie strategiczne nie jest niestety powszechną praktyką samorządów lokalnych.

Dwa zjawiska z najnowszej historii, pandemia oraz wojna w Ukrainie i związany z nią kryzys uchodźczy, pokazały, że pewne zdarzenia mogą ujawnić się w sposób nagły i niespodziewany. Uwypukliły również to, że systemy zarządzania na poziomie kraju i miast nie są dostatecznie na nie przygotowane, ujawniając tym samym bariery mentalne w radzeniu sobie z wyzwaniami na różnych poziomach zarządzania. I to właśnie z tej perspektywy należy spojrzeć na różnorakie problemy oraz zagrożenia dla funkcjonowania miast w Polsce.



Pewne zdarzenia mogą ujawnić się w sposób nagły i niespodziewany. Systemy zarządzania na poziomie kraju i miast nie są dostatecznie na nie przygotowane.

Nowe czasy – nowe funkcje miasta

Zachodzące zmiany cywilizacyjne skłaniają do ciągłej redefinicji funkcji miasta. Dawne stolice imperiów antyku czy aglomeracje średniowieczne funkcjonowały w sposób odmienny od miast w okresie rozwoju przemysłu w XX wieku. Średniowieczne mury miejskie przestały pełnić swoją funkcję i w większości zostały rozebrane. Nie inaczej jest teraz. Widzimy nowy rodzaj przemian technologicznych, które całkowicie redefiniują to, czym obszary zurbanizowane są oraz na czym polegają ich relacje wzajemne oraz z otaczającym środowiskiem. Ośrodki te przestają być tylko geograficznie określoną strukturą przestrzenną i przekształcają się w szeroką gamę sposobów życia, które niekoniecznie związane są z fizyczną przestrzenią miasta. Można mieszkać w dużym, nowoczesnym mieście i trudnić się rolnictwem. Można też być mieszkańcem wsi i funkcjonować w strukturach ściśle miejskich. Po raz pierwszy w historii, miejsce zamieszkania nie musi definiować miejskości, a praca zdalna nie jest już egzotyką tylko normą.

”

**Po raz pierwszy w historii, miejsce zamieszkania
nie musi definiować miejskości, a praca zdalna
nie jest już egzotyką tylko normą.**

Miasta jak nigdy dotąd pełnią kluczową rolę w określeniu tego, jak ludzie żyją i co robią. W 2007 r. przekroczyliśmy próg 50% ludzkości zamieszkującej obszary zurbanizowane. Po raz pierwszy w historii jesteśmy gatunkiem żyjącym częściej w miastach niż na wsiach, i do tych wsi już raczej nie wrócimy, a już na pewno nie staniemy się ponownie masowo rolnikami, hodowcami czy łowcami-zbieraczami. To w miastach – rzeczywistych bądź wirtualnych – wciąż tworzone są nowe miejsca pracy i zaspokajane coraz to bardziej złożone potrzeby i oczekiwania wymagające większych zasobów i kreatywności. Miasta dostosowują się do wymagań ludności i są przez nie kształtowane. Standardy miejskie wyznaczają obecnie nowoczesne rozwiązania związane z mobilnością i ekonomią współdzielenia (przestrzenie *co-workingowe*, *carsharing*, środki indywidualnego transportu, mieszkania czasowe, aplikacje miejskie, itp.) ale też szeroko pojęta jakość życia, idąca w parze z dostępnością i zielenią miejską. Uwidoczniło się to zwłaszcza podczas pandemii COVID-19, która spowodowała wzrost zapotrzebowania na większy metraż mieszkaniowy oraz dostęp do zieleni i otwartej przestrzeni, prywatnej bądź publicznej.

W tym sensie miasto, z różnymi swoimi formami przestrzennymi i organizacyjnymi, jest emanacją zbiorowych potrzeb społeczeństwa. Ponieważ nie możemy do końca przewidzieć jego przyszłego rozwoju, zakładać należy różne scenariusze, uwzględniając określone progi wzrostu i z rozważą planując inwestycje. Zarządzający miastami decydenci powinni brać pod uwagę tę zmienność. Efektem takiego podejścia będzie wzmacnianie resiliencji miejskiej, rozumianej jako zdolność do przetrwania, adaptacji i rozwoju niezależnie od chronicznych lub ostrych wstrząsów. Bez względu na to jakie potrzeby będą w przyszłości, miasto cechujące się umiejętnością adaptacji i innowacyjnością będzie umiało je zaspokajać.

”

**Bez względu na to jakie potrzeby będą w przyszłości,
miasto cechujące się umiejętnością adaptacji
i innowacyjnością będzie umiało je zaspokajać.**

Przyszłe uwarunkowania i potrzeby miast

Planowanie strategiczne musi być traktowane jako świadomie budowany model funkcjonowania samorządu w długiej perspektywie, a nie jako uciążliwy wymóg administracyjny. Obecnie miasta mają dostęp do różnych narzędzi samooceny i mierzenia swoich potencjałów, które mogą usprawnić proces podejmowania decyzji i wdrażania polityk. Pytaniem zasadniczym jest to, czy potrafią ich efektywnie używać.

Różne dokumenty i deklaracje o zasięgu globalnym, takie jak Europejska Karta Miejska, Europejska Agenda Miejska, Karta Lipska 2.0, światowe Cele Zrównoważonego Rozwoju Agendy 2030, Nowy Europejski Bauhaus i inne, wyznaczają ramy i kierunki rozwoju polityk miejskich, na których miasta mogą oprzeć tworzenie swoich strategii.

Warto w tym miejscu przypomnieć o istniejących i ciągle mało wykorzystanych możliwościach wynikających z dedykowanych programów europejskich, mogących wspierać różnego rodzaju zintegrowane projekty aglomeracyjne. Ich zaletą jest umożliwianie rozwoju rozwiązań innowacyjnych lub wspieranie współtwórczego podejścia do polityk miejskich.

Są to programy takie jak URBACT, który proponuje współpracę z miastami europejskimi w ramach sieci wymiany doświadczeń i współkreowanie rozwiązań na poziomie lokalnym. Dzieje się to poprzez tworzenie grup działania z kluczowymi lokalnymi interesariuszami, w bardzo szerokim spektrum tematycznym, od gospodarki lokalnej, przez edukację i kulturę, po mieszkalnictwo i mobilność.

Na poziomie krajowym istnieją też inicjatywy, które wykorzystują doświadczenie programu URBACT. Jest to na przykład Partnerska Inicjatywa Miast, która w tym roku inauguruje swoją drugą edycję. Są też Sieci Wymiany Doświadczeń "Empirie" proponowane przez Związek Miast Polskich. W obydwu przypadkach wykorzystany jest mechanizm szerokiej współpracy lokalnych interesariuszy do rozwiązywania bardziej złożonych problemów.

Ciągle w niewielkim stopniu wykorzystywane są środki z programów takich jak Horyzont, LIFE czy Europejska Inicjatywa Miejska (dawniej Urban Innovative Actions). Kryje się w nich potencjał do rozwijania polityk miejskich, dzięki którym miasta mogą dokonać prawdziwej „ucieczki do przodu”, przed nadchodzącymi problemami. Przenikliwi decydenci miejscy zdążyli już nieraz poznać ich zalety.



Planowanie strategiczne musi być traktowane jako świadomie budowany model funkcjonowania samorządu w długiej perspektywie, a nie jako uciążliwy wymóg administracyjny.

Rekwiem dla staromodnych miast

W obecnych warunkach, coraz bardziej ujawniających się barier, mówienie o „zrównoważonym rozwoju” musi przejść do historii. Większość miast europejskich – i to nie tylko polskich – nie będzie się dalej rozwijać, tylko raczej zwijać, demograficznie i być może ekonomicznie. Tym procesem również trzeba zarządzać w sposób przemyślany, aby zaspokajać rosnące potrzeby mieszkańców. W tym kierunku podąża koncepcja post-wzrostu (*degrowth*) oznaczająca ograniczanie produkcji i konsumpcji w skali globalnej, a w swoim aspekcie miejskim nastawiona na lepsze wykorzystanie istniejących, endogennych potencjałów wraz ze wspieraniem lokalnej aktywności społecznej.

W podobnym kierunku idzie również koncepcja „obwarzanka miejskiego”, dbająca o zapewnienie podstawowych warunków do życia, jednocześnie pilnując, aby nasza presja na systemy podtrzymujące życie na Ziemi, nie przekroczyła określonych progów. Testowana jest już w kilku bardzo rozwiniętych miastach Europy.

W programach europejskich – w najbliższej przyszłości – promowane będą inwestycje wykorzystujące rozwiązania oparte o naturę, gospodarkę obiegu zamkniętego oraz odnawialne źródła energii, itp. Ponadto zobaczymy wsparcie aktywności społecznej, która okazuje się być dużym potencjałem.

Kluczem do przyszłości miast wydaje się być nowoczesna, sieciowa współpraca, nastawiona na lepsze wykorzystanie potencjału endogennego poprzez współ-kreowanie polityk miejskich wraz z mieszkańcami.



Kluczem do przyszłości miast wydaje się być nowoczesna, sieciowa współpraca, nastawiona na lepsze wykorzystanie potencjału endogennego poprzez współ-kreowanie polityk miejskich wraz z mieszkańcami.

O autorze

Aldo Vargas-Tetmajer – koordynator Krajowego Punktu URBACT przy Związku Miast Polskich. Wspiera polskich partnerów projektów URBACT, zajmuje się promocją konkursów i osiągnięć sieci projektowych URBACT. Uczestniczy w projektach dot. rozwoju miast realizowanych przez ZMP. Jest aktywny w działaniach dot. polityki miejskiej w UE.

Potęga miast – waga odpowiedzialności



Andrzej Halesiak

ekspert ds. gospodarczych, Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego

Ponad połowa ludzkości żyje dziś w miastach, które tworzą większość światowego dobrobytu. Wysoka wydajność mechanizmów miejskich jest pochodną zdolności do akumulacji różnego rodzaju zasobów, począwszy od aktywów fizycznych, a na kapitale ludzkim skończywszy. Dynamika i zakres zachodzących zmian rodzi olbrzymie wyzwania, które jak w soczewce ogniskują się w ośrodkach miejskich. W tej sytuacji jeszcze bardziej niż w przeszłości potrzeba nam strategicznego myślenia i efektywnego działania. Dobierane w polityce miejskiej instrumenty powinny mieć te cele na uwadze.

Już 57% ludności świata żyje w miastach. Dla porównania, jeszcze 30 lat temu było to 43%, a pół wieku temu 36%. Według danych GUS, w polskich miastach mieszka ponad 23 mln osób, czyli 60% całej populacji. Dane o mieszkańcach nie odzwierciedlają ekonomicznego znaczenia miast; ich udział w zatrudnieniu, czy innych ważnych miernikach gospodarczych, jest znacznie wyższy. Wynika to z faktu, że miasta tradycyjnie są ośrodkami postępu i rozwoju; to tutaj następuje koncentracja różnego rodzaju zasobów, oraz intensywne sieciowanie. Związane z nimi interakcje sprawiają, że produktywność jest wysoka, a wraz z tym powstaje duża wartość dodana. W efekcie szacuje się, że przy niespełna 60% udziale w ludności, miasta mają ok. 85% udział w globalnym PKB.

W tym kontekście nie bez powodu coraz częściej mówi się nie tylko o konkurencyjności państw, ale także o konkurencyjności poszczególnych ośrodków miejskich. Ta konkurencyjność jest pochodną zdolności do akumulacji różnego rodzaju zasobów, począwszy od aktywów fizycznych, a na kapitale ludzkim skończywszy. Z kolei na tempo i skalę akumulacji oddziałuje wiele różnorodnych czynników, w szczególności to czy miasto posiada „pomysł na siebie” (wyrażony w strategii), jaka jest jakość przywództwa i związana z tym sprawczość; przekładająca się na sprawność rozwiązań instytucjonalnych i polityk miejskich. Nie bez znaczenia jest także umiejętność zaangażowania w życie i kształtowanie miasta różnego rodzaju interesariuszy; firm, organizacji pozarządowych i obywateli.

”

Przy niespełna 60% udziale w ludności miasta mają ok. 85% udział w globalnym PKB. Dlatego coraz częściej mówi się nie tylko o konkurencyjności państw, ale poszczególnych ośrodków miejskich.

Dobrze „poukładane” miasto może dodatkowo liczyć na efekt śnieżnej kuli; atrakcyjne zasoby (infrastruktura, dobrze wykształcona kadra) przyciągają zaawansowany przemysł i usługi biznesowe, co z kolei przekłada się

na rosnącą siłę nabywczą i dochody miejskiego budżetu. To z kolei zapewnia rozwój kolejnych sektorów; handlu, budownictwa i usług konsumenckich zapewniając dobre miejsca pracy także dla osób o niższym wykształceniu.

Dzisiejszy świat – więcej pytań niż odpowiedzi

Zarządzanie miastami to dziś olbrzymie wyzwanie. Wysoka dynamika zmian, nieoczywistość ich kierunków oraz związana z tym niepewność stały się nieodzownym elementem wszystkich sfer działania; ekonomii, procesów socjologicznych, technologii czy wreszcie ekologii.

Paleta istotnych zagadnień ekonomicznych rozrasta się. Pojawiają się nowe wyzwania jak chociażby te odnoszące się do kwestii bytowych, w tym wypierania mieszkańców z centrów miast przez inwestorów lokujących środki w wynajem krótkoterminowy. Włodarze aglomeracji nie mogą pozostać także obojętni wobec takich zagadnień jak konieczność zapewniania działającym w danej lokalizacji firmom dostępu do czystej energii. Ich zadaniem jest także pozyskiwanie środków na inwestycje związane z adaptacją i przeciwdziałaniem zmianom klimatycznym. Wszystkie wymiary ekonomiczne zbiegają się na poziomie budżetów miast, na które dodatkowo silnie oddziałują dziś liczne zmiany w systemie podatkowym, częste i silne wahania koniunktury, rosnące stopy procentowe czy wreszcie zwiększająca się liczba tak zwanych „niespodziewanych” zdarzeń (pandemia, uchodźcy).

Wśród zagadnień natury społecznej nieustannej uwagi wymagają kwestie różnych form wykluczenia (edukacyjne, transportowe, itd.), zróżnicowania dochodów i towarzyszącej temu polaryzacji społecznej, czy wręcz segregacji. Nowe wyzwania rodzi zmieniająca się, w szybkim tempie, struktura wiekowa mieszkańców miast – efekt starzenia się społeczeństwa – oraz napływ uchodźców. Będą one prowadzić do przeobrażeń w zakresie popytu na określone dobra i usługi publiczne. Ważnym aspektem będzie powszechne włączanie mieszkańców, naukowców i ekspertów oraz organizacji pozarządowych w proces projektowania miast. Wyzwanie stanowić będzie także zachowanie właściwej równowagi pomiędzy bezpieczeństwem – w tym cyber-bezpieczeństwem – a poszanowaniem sfery prywatnej.

Kolejna grupa wyzwań związana jest z ekologią i ograniczonością zasobów. Nie ma już wątpliwości, że to zagadnienia o charakterze wręcz egzystencjalnym. Miasta muszą włączyć się w proces redukcji emisji gazów cieplarnianych, gospodarowanie zasobami wody, znaleźć właściwe rozwiązania dla kwestii narastających ilości odpadów oraz stworzyć mechanizmy pozwalające na funkcjonowanie w ramach gospodarki obiegu zamkniętego. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i zrównoważony transport będą musiały znaleźć swoje miejsce w budżetach. Dziś wiele z tych inwestycji postrzeganych jest jako mało atrakcyjna z punktu widzenia politycznego, dlatego tak ważne jest budowanie społecznej świadomości znaczenia zagadnień ekologicznych. Kluczową rolę w tym względzie ma do odegrania edukacja.

Dla wielu różnorodnych bolączek rozwiązanie może przyjść ze strony technologii. Zmiany w tym zakresie odciskają swoje piętno na transporcie, konstrukcji budynków, ale także zarządzaniu infrastrukturą czy sposobie świadczenia usług publicznych. Oddziaływanie technologii ma także charakter pośredni; automatyzacja może prowadzić do polaryzacji na rynku pracy i szerokich konsekwencji społecznych. Z kolei praca zdalna rodzi szerokie implikacje dla rynku nieruchomości, organizacji transportu, itd.

Gdy patrzy się na dzisiejszy świat, widać, że jest on pełen pytań; znacznie ich więcej niż gotowych odpowiedzi. Nie wiemy czy i na ile poradzimy sobie globalnie z ograniczonością zasobów – czy znajdziemy sposób by zastąpić surowce naturalne ich zamiennikami – tak aby zaspokojone zostały potrzeby wszystkich. Nie wiemy także co zwycięży – nastawienie na „Ja” czy „My”; czy każdy będzie koncentrował się na budowaniu (zachowaniu) swojego własnego świata, czy też będziemy większą uwagę niż dziś przywiązywać do rozwiązań wspólnotowych. Nie wiemy, czy zwycięży chciwość prowadząca do dalszego narastania nierówności, czy też może wprowadzimy rozwiązania, które pozwolą na to, by dobrobyt był dystrybuowany w bardziej równomierny sposób. Wszystkie te zmienne są bardzo istotne nie tylko z punktu widzenia tego jak będzie wyglądać przyszłość krajów, ale także dla przyszłości miast, tego jak je projektować, zapewniać konkretne funkcjonalności, itd.

”

Gdy patrzy się na dzisiejszy świat, widać, że jest on pełen pytań. Nie wiemy czy i na ile poradzimy sobie globalnie z ograniczonością zasobów. Nie wiemy też co zwycięży – nastawienie na „Ja” czy „My” – koncentracja na partykularnych interesach czy podejście wspólnotowe.

Potrzeba optymalizacji i innowacyjności

Liczne i wieloaspektowe zmiany, pozostające bez ostatecznych odpowiedzi pytania, wszystko to rodzi olbrzymie wyzwania. Jeszcze bardziej niż w przeszłości potrzeba nam strategicznego myślenia i efektywnego działania. Dobierane w polityce miejskiej instrumenty powinny mieć te cele na uwadze. Przykładowo – opłaty i podatki mogą nie tylko zapewniać określone dochody, ale także stymulować pożądane postawy, zachowania i dostosowania.

Wzrasta znaczenie profesjonalizacji w realizowaniu zadań; np. zagospodarowanie przestrzeni miejskiej powinno nabrać jeszcze bardziej ustrukturyzowanego charakteru, mieć na uwadze wielowymiarową optymalizację, w odniesieniu do sieci transportowej, ciepłowniczej, energetycznej, itd. Nie tylko w kontekście nakładów inwestycyjnych, ale także kosztów eksploatacji czy ponoszonych strat przesyłowych.

Także działania w zakresie edukacji i szkolnictwa wyższego nie mogą odbywać się w oderwaniu od szerszych uwarunkowań, np. szybkiej – w obliczu zmian technologicznych – erozji kompetencji i związanej z tym konieczności ustawicznego uczenia się.

Potrzeba jeszcze większego skupienia się na efektach zewnętrznych podejmowanych działań. Nie tylko negatywnych, ale w szczególności tych pozytywnych – jeśli np. miasto rozbudowuje infrastrukturę komunikacyjną, to jest to dla niego olbrzymi wydatek. Równocześnie jednak pojawia się wielu beneficjentów tego typu inwestycji, by wspomnieć jedynie o właścicielach nieruchomości. Trzeba szukać sposobów, by te pozytywne efekty wyceniać i by miasto miało szanse zrekompensowania części ponoszonych kosztów.

”

Potrzeba jeszcze większego skupienia się na efektach zewnętrznych podejmowanych działań. Nie tylko negatywnych, ale w szczególności tych pozytywnych.

Wspomniana wcześniej innowacyjność jest potrzebna nie tylko w odniesieniu do technologii, ale także – a może nawet przede wszystkim – w zakresie rozwiązań instytucjonalnych, instrumentów i polityk. W wielu obszarach potrzeba zupełnie nowego podejścia, np. w zakresie cyber-bezpieczeństwa i zarządzania danymi, których zbiory w ramach „smart city” będą szybko się rozrastać. Szczególnie wiele usprawnień może się zrodzić w oparciu o dane behawioralne.

Istnieje także potrzeba kreatywnego podejścia do świadczenia usług publicznych, np. domowych, szpitalnych łóżek podpiętych pod nowoczesne rozwiązania technologiczne, pozwalające na monitorowanie stanu pacjenta na odległość.

Wszystkie te aspekty wskazują na bardzo ważną rolę różnego rodzaju forów wymiany poglądów, budowania i osiągania konsensusów wokół kluczowych spraw. Ta umiejętność sieciowania, budowania relacji, będzie także istotna w kontekście międzynarodowym – współpraca z miastami z innych krajów może być okazją do inspiracji – wymiany doświadczeń czy podpatrywania rozwiązań.

Nie ma się też co łudzić, że budżetowych pieniędzy wystarczy na wszystko, dlatego też bardzo ważna będzie umiejętność selekcji, priorytetyzacji działań, koncentrowania się w pierwszej kolejności na tych, które mają

największe przełożenie z punktu widzenia zakładanych celów. Na szczęście do wykorzystania będzie kolejna pula funduszy unijnych. To ważne źródło finansowania lokalnych inwestycji. Istnieje szansa, że w efekcie połączenia środków z Krajowego Planu Odbudowy i wieloletniego budżetu Unii będzie można sfinansować znaczącą część niezbędnych wydatków inwestycyjnych.

Nie tyle prognozować, co tworzyć przyszłość

W świecie pełnym niepewności i wysokiego poziomu zmienności kluczową kompetencją jest zdolność do adaptacji do coraz to nowych wyzwań. A także do doszukiwania się szans w zmieniających się uwarunkowaniach. Wymaga to elastyczności struktur instytucjonalnych, które odpowiadają za miasto. Także zachowania elastyczności budżetowej.

Zamiast koncentrować się na przewidywaniu przyszłości – co w obecnych warunkach jest zadaniem karkołomnym – lepiej skupić się na jej kreowaniu! Zmienia to perspektywę; zwiększa sprawczość, pozwala skoncentrować się na tym co sami możemy zrobić, a nie na tym na co mamy niewielki wpływ (o ile w ogóle jakikolwiek).



Zamiast koncentrować się na przewidywaniu przyszłości – co w obecnych warunkach jest zadaniem karkołomnym – lepiej skupić się na jej kreowaniu!

Ostatnie, chyba najważniejsze wyzwanie jakie stoi przed miastami to odpowiedź na pytanie jak przyciągnąć ludzi, którzy wszystkie te nowe zagadnienia będą w stanie kompetentnie i kompleksowo podjąć. Chodzi tu nie tylko o tych, którzy pracują w miejskiej administracji, ale o formy włączania w różne procesy samych mieszkańców. Olbrzymią zaletą aglomeracji jest bowiem to, że ich mieszkańcy posiadają wszystkie niezbędne w nowoczesnym społeczeństwie kompetencje. Trzeba jednak znaleźć sposób by do nich dotrzeć oraz by przekonać ich do współpracy. Ciekawą opcją – szczególnie w kontekście trendów demograficznych – może być zagospodarowanie potencjału osób starszych; przejście na emeryturę nie oznacza, że tracą oni swoje kompetencje. Mają natomiast dużo wolnego czasu. Potrzebne są innowacyjne formuły „partnerstwa dla miasta”, stanowiące efektywną platformę współpracy opartej na świadomości, że o konkurencyjności i atrakcyjności danej lokalizacji – a co za tym idzie poziomie życia – decydują wszyscy.

O autorze

Andrzej Halesiak – ekspert ds. gospodarczych. Był dyrektorem w Biurze Analiz Makroekonomicznych Banku Pekao S.A. Wiele lat spędził w consultingu (McKinsey & Company). Karierę zawodową rozpoczął w administracji publicznej (Ministerstwo Finansów). Absolwent Akademii Ekonomicznej w Krakowie oraz Szkoły Biznesu Politechniki Warszawskiej (Executive MBA). Autor licznych opracowań, raportów i artykułów poświęconych makroekonomii i rynkom finansowym. Prowadzi bloga dedykowanego zagadnieniom gospodarczym (www.andrzejhalesiak.pl). Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.

Dostęp do kapitału zdefiniuje rozwój miast



Witold Radwański

Wiceprzewodniczący Rady Programowej Kongresu

Obywatelskiego, Prezes Zarządu Krokus Private Equity Sp. z o. o.

Transformacja miast: zielona, energetyczna, transportowa czy cyfrowa – to wszystko będzie wymagało ogromnych nakładów kapitałowych. Skąd brać pieniądze na kolejne inwestycje? W jaki sposób aglomeracje mogą zabezpieczyć środki na realizację projektów rozwojowych pokrywając jednocześnie rosnące wydatki bieżące? Pytania te są szczególnie ważne w dobie coraz częstszych i silniejszych szoków systemowych i będących „na wyczerpaniu” dotychczasowych modeli finansowania.

Jednym z najważniejszych czynników determinujących logikę rozwoju naszych miast, w najbliższych latach, będzie ich zdolność do pozyskania kapitału na sfinansowanie inwestycji.

Zarówno zielona, energetyczna, transportowa czy cyfrowa transformacja miast wymaga nakładów inwestycyjnych na masową skalę. Żadna z opisanych zmian nie zostanie więc w pełni zrealizowana bez zaangażowania dużych zasobów kapitałowych, zarówno publicznych, jak i prywatnych.

Biorąc pod uwagę skalę wyzwań, nasuwa się zatem pytanie – w jaki sposób miasta sfinansują tak ogromne koszty? Jak zabezpieczą środki na realizację inwestycji rozwojowych pokrywając jednocześnie rosnące wydatki bieżące i zobowiązania z tytułu obsługi zadłużenia? Czy znajdą sposób na trwały deficyt kapitału w stosunku do ich bieżących potrzeb i przyszłych ambicji? I wreszcie, jak będą zarządzać swoimi strategiami rozwoju w nowej erze niepewności? Czy poradzą sobie np. z wyższą inflacją, wyższymi stopami procentowymi, rosnącymi kosztami, cyklicznymi dekoniunkturami gospodarczymi i różnego rodzaju nieprzewidzianymi wstrząsami systemowymi?

”

Jednym z najważniejszych czynników determinujących logikę rozwoju naszych miast w najbliższych latach jest dostęp do kapitału na sfinansowanie inwestycji.

W poszukiwaniu odpowiedzi na te pytania, staje się coraz bardziej oczywiste, że następny rozdział w rozwoju miast rozegra się inaczej niż poprzedni. Trudniejszy będzie nie tylko kontekst makroekonomiczny, ale także polityczny i społeczny, nie wspominając o klimatycznym. Zmieni się również instrumentarium, jakim miasta uzyskują dostęp do środków na finansowanie kosztów bieżących i inwestycji.

Obecnie miasta finansują swoje inwestycje na wiele sposobów:

- Dochody własne (przede wszystkim), w szczególności wpływy podatkowe i opłaty, ale także sprzedaż lub dzierżawa gruntów, majątku i niewykorzystywanych aktywów.
- Transfery, subwencje i inne środki od władz centralnych i regionalnych (choć wraz z nimi zwykle przychodzi konieczność realizacji konkretnych obowiązków, których koszt nierzadko przewyższa wartość otrzymanych środków).
- Dofinansowanie pochodzące z budżetu Unii Europejskiej, często bezzwrotne, które nie powiększa ich zadłużenia, ale wymaga wkładu własnego ze strony beneficjenta.
- Inwestycje prywatne: krajowe i międzynarodowe.
- Zadłużenie i pochodne instrumenty finansowe, których poziom są określane przez przewidywaną zdolność miasta do obsługi długu. Do zwrotnych źródeł zasilania zaliczyć należy przede wszystkim kredyty bankowe, pożyczki preferencyjne i komercyjne, środki z emisji dłużnych papierów wartościowych, obligacje, a także wpływy związane z innymi instrumentami finansowymi (np. leasing, sekurytyzacja, faktoring).
- Inne formy mieszanego finansowania projektów (*mixed-funding*), zwykle angażujące kapitał prywatny, takie jak partnerstwa-publiczno-prywatne, koncesje na rozwój i eksploatację, świadczenia usług publicznych i infrastruktury znane jako BOT (*Build-Operate-Transfer*), *joint venture* i inne wspólne przedsięwzięcia ze spółkami komunalnymi itp.



Kontekst makroekonomiczny, ale także polityczny i społeczny, nie wspominając o klimatycznym, będzie coraz trudniejszy. Zmieni się również instrumentarium, jakim miasta uzyskują dostęp do środków na finansowanie kosztów bieżących i inwestycji.

Rosnąca niepewność

Patrząc w przyszłość, można zauważyć, że niektóre z tych źródeł nadal będą miały znaczną zdolność do finansowania inwestycji miejskich. Na przykład optymistycznie można zakładać, że duże przepływy finansowania inwestycji z programów UE będą kontynuowane, co najmniej, jeszcze przez kolejną dekadę. Również udział sektora prywatnego wraz z instrumentami mieszanymi jako środek finansowania inwestycji komunalnych ma duży potencjał rozwoju, ponieważ dopiero staje się popularny w Polsce.



Można optymistycznie zakładać, że duże przepływy z programów UE będą kontynuowane, a udział sektora prywatnego i instrumentów mieszanych jako środka finansowania inwestycji komunalnych jeszcze się zwiększy.

Inne ważne filary systemu finansowania znajdują się jednak pod coraz większą presją, będą wiązały się z niepewnością i ryzykiem. W szczególności dwa z nich. Pierwszym, są dochody własne miast. Narastający w ostatnim okresie trend centralizacji fiskalnej, z perspektywy czasu, spowoduje pogorszenie się sytuacji budżetowej miast. Będzie to efekt m.in. wprowadzonych przez rząd reform w podatku PIT. Obniżka stawki PIT ogranicza dochody, tymczasem wydatki samorządów rosną – chociażby ze względu na coraz to nowe obowiązki nakładane na samorządy. Wdrożenie reformy oświaty, wzrost płacy minimalnej czy cen energii oraz większe kwoty

na służbę zdrowia dla starzejącego się społeczeństwa skłaniają do prognozowania wyraźnego wzrostu wydatków bieżących i kosztów utrzymania, a co za tym idzie przewidywania rosnącego deficytu budżetowego polskich miast.

Rekompensaty z budżetu państwa i inne mechanizmy wyrównawcze nie będą wystarczające, aby zbilansować oczekiwany spadek dochodów JST z PIT. Natomiast skutkiem ubocznym będzie większa zależność miast od kontrowersyjnych i nieprzejrzystych mechanizmów transferów ze strony rządu.

Po drugie, deficyty budżetowe skłonią miasta do zadłużania się w coraz większym stopniu. Jest to pokłosie zwłaszcza najnowszych nowelizacji ustawy o finansach publicznych, które poluzowały kryteria zadłużenia samorządów (zyskały one możliwość zaciągania dodatkowych zobowiązań, które nie wliczają się do indywidualnego wskaźnika zadłużenia). W nadchodzących latach będzie to powodowało problem wielu miast z obsługą swojego rzeczywistego długu. Niektórym zacznie grozić utrata płynności budżetowej – zdolności do pokrywania bieżących wydatków i zobowiązań. To z kolei przełoży się na słabszą ocenę zdolności kredytowej, co ograniczy ich dostępność do środków na rynkach finansowych. Koszty zaciągnięcia nowych kredytów czy pożyczek pod spłatę starych zobowiązań, mogą wzrosnąć. Wyższe odsetki spowodowane inflacją też zwiększą ryzyko finansowania. Ograniczone możliwości spowodowane wysokim zadłużeniem wpłyną również na dostęp do unijnego finansowania inwestycji, które jest uzależnione od zapewnienia „środków własnych” na konkretny projekt.

Najważniejsze filary systemu finansowania rozwoju miast ulegają osłabieniu. Warto zauważyć, iż już na przełomie 2022 r. agencja Fitch obniżyła tzw. Ratingi Niewypłacalności Emitenta (IDR) czternastu polskich miast na gorszy – tzw. *Rating Watch Negative* (RWN). Jest to światło ostrzegawcze. Rosnące napięcie między potrzebami kapitałowymi, a deficytem, między ambicjami a praktycznymi ograniczeniami, wpłynie na logikę rozwoju aglomeracji.

”

Najważniejsze filary systemu finansowania rozwoju miast ulegają osłabieniu. Szczególnie dwa z nich znajdują się pod coraz większą presją – dochody własne miast oraz możliwość zaciągania długu.

Wpływ na rozwój miast

Jak trudniejszy kontekst finansowy może wpłynąć na zakres i kształt rozwoju Polskich miast? Po pierwsze – sytuacja finansowa wywoła presję na zredefiniowanie polityk rozwoju (zwłaszcza w okresach spowolnienia koniunktury gospodarczej). Miasta będą zmuszone nie tylko do podjęcia działań zapobiegawczych, takich jak podwyższenie podatków i opłat lokalnych czy ograniczenie wydatków bieżących (aby zrównoważyć ubytek dochodów), ale również do zmiany swoich priorytetów, np. wstrzymania lub rozłożenia w czasie kluczowych inwestycji, które były rozplanowane na wiele lat i od których miasta uzależniały poprawę jakości infrastruktury komunalnej i standardu życia mieszkańców. Działania racjonalizatorskie mogą dotyczyć w szczególności dużych programów infrastrukturalnych, rewitalizacji urbanistycznej, inwestycji transportowych czy środowiskowych. Negatywne skutki tych zmian aglomeracje mogą odczuć z pewnym opóźnieniem.

”

Sytuacja finansowa wywoła presję na zredefiniowanie polityk rozwoju. Miasta będą zmuszone nie tylko do podjęcia działań zapobiegawczych, takich jak podwyższanie podatków czy ograniczanie wydatków lokalnych, ale także do wstrzymania lub rozłożenia w czasie kluczowych inwestycji.

Po drugie, presja finansowa spowoduje, że miasta będą aktywniej poszukiwać nowych źródeł pozyskiwania środków, w szczególności w formie innowacyjnych metod finansowania miejskich projektów nowej generacji. Rosnącą popularnością będą cieszyły się różnego rodzaju dedykowane instrumenty typu: zielone obligacje (*green bonds*) czy obligacje społeczne (*social impact bonds*). Tym bardziej, że ostatnie kilka lat pokazało, że dedykowane obligacje komunalne cieszą się dużym zainteresowaniem po stronie inwestorów. Ich przewagą jest elastyczność, bo nie są one objęte prawem zamówień publicznych, co oznacza więcej możliwości renegocjacji warunków spłaty, a także (w razie czego) odłożenie jej w czasie.

Po trzecie, miasta zintensyfikują metody finansowania inwestycji poprzez przedsięwzięcia o mieszanym finansowaniu (*mixed-funding*), obejmujące współpracę z kapitałem prywatnym w zakresie świadczenia usług publicznych, współinwestowanie w projekty infrastrukturalne poprzez partnerstwa-publiczno-prywatne, prywatyzację przestrzeni i majątku komunalnego oraz outsourcingu usług publicznych. Ponadto, prywatne podmioty kapitałowe, takie jak fundusze *venture capital*, częściej będą dokooptowywane do inwestowania w infrastrukturę miejską szczególnie tej nowej generacji, gdzie inwestor zapewnia inteligentne usługi w zamian za np. podział dochodów, prawo do zarabiania na reklamie lub dostęp do danych. Krótko mówiąc, można się spodziewać rosnącej roli kapitału prywatnego w inwestycjach rozwojowych miast.

Po czwarte, pogoń za kapitałem inwestycyjnym spowoduje wzrost konkurencji między miastami. Obejmie to nie tylko wyścig o dostęp do rynków finansowych, ale i do prywatnych inwestorów krajowych i zagranicznych, oraz o granty i pożyczki z UE. Wzrośnie także konkurencja w lobbingu o transfer funduszy od władz centralnych i regionalnych.

Rosnąca rywalizacja zmusi miasta do działań na rzecz poprawy swojej konkurencyjności. Aby przyciągać kapitał będą musiały dbać nie tylko o swoją stabilność i perspektywiczność finansową, ale także o swoją atrakcyjność fizyczną i funkcjonalną wyróżniającą je na tle rywali.



Rosnąca rywalizacja zmusi miasta do działań na rzecz poprawy swojej konkurencyjności. Aby przyciągać kapitał, będą musiały dbać nie tylko swoją stabilność i perspektywiczność finansową, ale także o swoją atrakcyjność fizyczną i funkcjonalną.

Zyskają czynniki „miękkie”

Do tej pory samorządy zakładały, że wymierny wzrost konkurencyjności przyniosą głównie „twarde” inwestycje: drogi, lotnisko, dobra komunikacja miejska, rozwinięta sieć handlu i usług etc. Kontynuację tej twardej strategii widać także w planach przyszłych inwestycji nowej generacji – z zakresu cyfryzacji, niskoemisyjnej mobilność, zielonej transformacji, odnawialnych źródeł energii, gospodarki obiegu zamkniętego itp.

Jednak, podczas gdy „twarde” inwestycje niewątpliwie poprawiły jakość naszych miast, stworzyły one pewien niezamierzony rezultat uboczny. W wyniku podobnego wzoru rozwoju, na przestrzeni ostatnich dekad, wiele z naszych aglomeracji nieumyślnie upodobiło się do siebie. Wspólne cechy, takie jak np. dostęp do nowowytbudowanego lotniska, pozamiejskie centra handlowo-rekreacyjne, strefy ekonomiczne i przemysłowe, nowoczesna infrastruktura transportowa i publiczna, rozlewająca się urbanizacja podmiejska czy postmodernistyczne nowe budownictwo itp. sprawiły, że poszczególnym miastom trudno wyróżnić się na mapie. Tymczasem brak zróżnicowania nie sprzyja konkurencyjności¹.

¹ Włoski inwestor – po wizycie w polskich miastach – określił ten paradoks rozwojowy w następujący sposób: „Wydaje mi się, że przybyłem do tego samego miasta, z którego wyjechałem”.

Wobec braku zróżnicowania – aby zapewnić sobie konkurencyjność w przyszłości –, miasta będą musiały reorientować swoje strategie rozwoju, w większym stopniu, na czynniki „miękkie”. Będą starały wyróżnić się poprzez lepiej działające instytucje, regulacje społeczno-gospodarcze, lepsze planowanie przestrzeni oraz skuteczniejsze zarządzanie. Większe inwestycje będą musiały być skierowane w miękką infrastrukturę np. jakość życia mieszkańców, bezpieczeństwo, zdrowe środowisko, transport miejski, edukację czy kulturę.

”

Aby zapewnić sobie konkurencyjność w przyszłości – miasta będą musiały reorientować swoje strategie rozwoju, w większym stopniu, na czynniki „miękkie” takie jak lepiej działające instytucje czy lepsze planowanie przestrzeni.

Wymóg „specjalizacji”

Ponadto, podążając za trendami znanymi z innych krajów, dążenie do konkurencyjności może sprzyjać „specjalizacji” miast w swoich modelach rozwoju. Aglomeracje będą kłaść nacisk na bardziej wyrazisty profil, co przyciągnie z kolei inwestycje o podobnej specyfice. Nota bene – doświadczenie sugeruje, że miasta, które odnoszą największe sukcesy, to te, które przyjęły równolegle co najmniej kilka modeli rozwoju.

Miasto biznesu: Miasta te są dostosowane do szybko zmieniającej się kosmopolitycznej kultury, opartej na mobilności ludzi i pomysłów. Są to centra usług finansowych, ośrodki biznesu i innowacji, żyjące całą dobę. Na rozwój tych miast duży wpływ mają potrzeby biznesu, klasy średniej i specjalistów. Wiele inwestycji bywa finansowanych poprzez wspólne inicjatywy z sektorem prywatnym, a nie tylko przez sektor publiczny.

Miasto kampusowe: W tym modelu to instytucje naukowe i technologiczne, a także centra innowacji i korporacyjne środowiska badawczo-rozwojowe, np. Google, odciskają swoje piętno na modelu rozwojowym. Powiązanie między ekosystemami hi-tech, uniwersytetami i władzami miejskimi tworzy „kampusowe” otoczenie, które wyłania nowe formy życia miejskiego i inteligentne rozwiązania urbanistyczne.

Miasto ojczyźniane: „Homeland City” to aglomeracja obyczajowo konserwatywna, oferująca bezpieczeństwo i zachowanie „tradycyjnych” wartości życia miejskiego. Takie miasta mają bardziej regulowaną formułę życia codziennego, w której są utrzymywane np. sztywne godziny zamknięcia, lub ograniczenia handlu w niedziele, w przeciwieństwie do bardziej otwartych innych typów miast. Ośrodki te, mimo swoich zdolności do rozwoju, zostaną na uboczu od głównego nurtu – z wyboru.

”

Miasta będą musiały się specjalizować – przyjąć bardziej wyrazisty profil: „miasta biznesu”, „aglomeracji kampusowej”, „ośrodka ojczyźnianego”, „miasta obrzeża” czy „centrum kulturowo-turystycznego”.

Miasta obrzeża: „Edge City” to miejscowości które istnieją głównie po to żeby „obsługiwać” inne ośrodki miejskie. Miasta obrzeża mogą być funkcjonalnymi sypialniami lub odwrotnie – cechować się większą populacją przybywających do pracy niż mieszkających na miejscu. Cechy tego typu ośrodków to duże skupione centra przemysłowe lub biznesowe, rozrywkowe czy zakupowe. Zwykle posiadają one dogodne położenie komunikacyjne – niedaleko innych miast lub w pobliżu np. skrzyżowania autostrad czy lotniska lub wokół dużych centrów handlowych czy ośrodków gospodarczych. Pod wieloma względami, „Edge City” to kulturowe pustkowienie.

Miasto kulturowo-turystyczne: wykorzystujące kulturę jako wyróżnik. W tym modelu przyciąganie inwestycji i rozwoju podąża za zmianą paradygmatu, w którym praktyka kultury wykracza poza tradycyjne pojęcia dziedzictwa i kultury wysokiej, obejmując branże komercyjne i kreatywne, sport, partycypacyjność i popkulturę. Miasta kulturowe mocno inwestują w infrastrukturę „miękką” – biblioteki, muzea, sale koncertowe, galerie, centra wystawiennicze, prestiżową architekturę, obiekty historyczne, zrewitalizowane i upiększone dzielnice. Sponsoring także aktywne programy kulturowo-turystyczne jak np. festiwale i eventy. Miasta kulturowe opierają swoją gospodarkę na turystyce, hotelarstwie i gastronomii, co z kolei przyciąga finansowanie na rozwój.

Model kulturowo-turystyczny odniósł ogromny sukces na świecie w ostatnich dziesięcioleciach. W niektórych miastach przemysł kultury stanowi obecnie istotny składnik gospodarki i zatrudnienia (na przykład w Londynie branża kreatywne stanowi trzeci co do wielkości sektor siły roboczej). Ten model wzrostu ma ogromny potencjał również w wielu polskich aglomeracjach. Zapewne w kolejnych latach będziemy świadkami rosnącej roli tematyki kulturalno-turystycznej w strategiach inwestycyjnych naszych miast.

Konkluzja

W obliczu ogromnych potrzeb inwestycyjnych – w celu realizacji wielkich przemian – niektóre miasta mogą mieć ograniczoną zdolność do zapewnienia odpowiednich środków do finansowania rozwoju. Odmienne poziomy adekwatności kapitałowej przyniosą różne efekty dla rzeczywistej modernizacji miast. Oprócz zmian jakie to zjawisko może spowodować w poszczególnych budżetach, rywalizacja o środki wpłynie także na konkurencję między aglomeracjami, co z kolei przełoży się na kształt obieranych ścieżek rozwoju.

O autorze

Witold Radwański – Prezes Krokus Private Equity. Posiada wieloletnie doświadczenie w transakcjach inwestycyjnych i kapitałowych, w zarządzaniu i w radach nadzorczych polskich firm. Działacz podziemnej opozycji w czasach PRL, odznaczony Krzyżem Komandorskim Odrodzenia Polski. Wiceprzewodniczący Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.

Metropolitalny przemysł – roboty zamiast kominów



dr Wiktor Szydarowski

Dyrektor Europejskiego Zgrupowania Kooperacji Terytorialnej unijnego programu ESPON

Miasta podlegają szczególnie szybkim zmianom gospodarczym, konieczne jest poszukiwanie coraz to nowych przestrzeni wzrostu. Politycy i planiści miejscy stają przed wyzwaniem okiełznania tej dynamiki. Nie jest to jednak łatwe, bo tereny poprzemysłowe, opuszczone przez przedsiębiorstwa reprezentujące branże gasnące, nie są atrakcyjnym miejscem do inwestycji dla nowych firm. Tego typu obszary stosunkowo szybko zaczynają pełnić nowe funkcje miejskie (np. są adaptowane pod inwestycje deweloperskie), w związku z czym ich ponowne przeznaczenie pod działalność produkcyjną staje się niemożliwe. Gdzie zatem szukać przestrzeni do rozwijania nowoczesnych gałęzi przemysłu w miastach? Czym różnią się potrzeby przemysłu 4.0 i przemysłu tradycyjnego? Jaka jest obecna i jaka będzie przyszła relacja między miastem a przemysłem?

Nowe znaczenie miast

Regiony miejskie odgrywają ważną rolę w systemie produkcyjnym Unii Europejskiej. Ponad połowa (54%) siły roboczej w przemyśle europejskim (czyli 19,8 mln osób) jest zatrudniona w regionach metropolitalnych i w tych regionach powstaje prawie dwie trzecie (64%) produkcji przemysłowej całej UE. Występują jednak istotne różnice w rozwoju działalności produkcyjnej, tak pomiędzy regionami metropolitalnym jak i w ich obrębie.

”

Ponad połowa (54%) siły roboczej w przemyśle europejskim (czyli 19,8 mln osób) jest zatrudniona w regionach metropolitalnych i w tych regionach powstaje prawie dwie trzecie (64%) produkcji przemysłowej całej UE.

Zwykle – w ramach wewnątrz metropolitalnej specjalizacji – obszary rdzeniowe silnie przyciągają usługi oparte na wiedzy, podczas gdy tradycyjna produkcja przemysłowa skupia się na obrzeżach metropolii. Coraz częściej ten schemat ulega jednak zaburzeniu. Funkcje usługowe i produkcyjne w przemysłowych łańcuchach wartości z wykorzystaniem „hybrydowych” metod produkcji stają się coraz bardziej zintegrowane. To natomiast oznacza, że w celu osiągnięcia sukcesu rynkowego branże produkcyjne muszą rozwijać usługi uzupełniające i lokować je w rdzeniach metropolii. Jednocześnie, zmieniają się gusta i styl życia konsumentów, takie jak silniejsza troska o środowisko oraz wzrost upodobań do personalizacji i indywidualizacji poprzez konsumpcję. To natomiast zwiększa zapotrzebowanie na działania, które zmierzałyby przykładowo do wdrażaniu zamkniętego cyklu produkcji.

W związku z powyższym obserwuje się powrót pewnych form produkcji do regionów metropolitalnych. Można wśród nich wydzielić:

- sektory użyteczności publicznej i logistyki, na których rozwój wpływa popyt stale rosnącej populacji miejskiej na usługi publiczne, w tym w sferze mobilności;
- zaawansowane technologicznie i kompetencyjnie gałęzie produkcyjne, których rozwój jest napędzany głównie przez przewagi lokalizacyjne miast co do generowania innowacji technologicznych i oferowania dobrze płatnych miejsc pracy;
- branże zorientowane na dobrze sytuowanych konsumentów, oferujące lokalnie produkowane wyroby rzemieślnicze, oparte na wysokiej jakości designie.



Obserwuje się powrót pewnych form produkcji do regionów metropolitalnych: sektory użyteczności publicznej i logistyki, produkcja zaawansowana technologicznie i kompetencyjnie czy branże rzemieślnicze zorientowane na dobrze sytuowanych konsumentów.

W poszukiwaniu przestrzeni dla przemysłu

Analiza dokonana w ramach programu ESPON MISTA (na podstawie badań obszarów metropolitalnych Wiednia, Oslo, Berlina, Warszawy, Rygi, Turynu i Stuttgartu) pozwala przyjąć kilka wniosków generalnych odnośnie strategii kształtowania relacji między miastem a branżą przemysłową.

Tam, gdzie presja wzrostu jest mniejsza, a tereny poprzemysłowe są dostępne (np. w przypadku obszaru metropolitalnego Turynu), głównym wyzwaniem dla polityk rozwoju jest zwiększenie konkurencyjności lokalnego przemysłu. Z kolei na obszarach pozbawionych rezerw gruntów i w sytuacji silnej presji wzrostu (np. w Oslo) działalność produkcyjna może zostać wyrugowana na obrzeża, co skutkować będzie zanikiem branż podstawowych (np. produkcji żywności) i niedostatkiem miejsc pracy dla osób o niższych kwalifikacjach.

Czy te ograniczenia rozwojowe są jednak nie do pokonania? Może to, co stanowi barierę rozwojową dla przemysłu tradycyjnego nie musi stanowić przeszkody dla branż czwartej rewolucji przemysłowej? Utrata przemysłowej roli miast stałaby w sprzeczności z przyjętą pod koniec 2020 roku nową Kartą Lipską, która wskazuje na istotną rolę miast w procesie zielonej transformacji i zrównoważonego rozwoju. Dalsze postępowanie procesu rugowania przemysłowych funkcji miast albo wypychania produkcji przemysłowej na dalekie peryferia miałyby bardzo szkodliwe skutki dla tych celów. Miasta powinny zachować swoją funkcję produkcyjną, ale ze względu na chociażby szybko postępujące procesy angażowania w przemyśle nowoczesnych technologii, musimy rozumieć ją inaczej niż dotychczas.



W przemyśle nowej generacji mniejsze znaczenie ma już czynnik istnienia w mieście dużych terenów umożliwiających ulokowanie ogromnych hal produkcyjnych, coraz ważniejsza staje się zaś atrakcyjność lokalizacyjna, bliskość centrów badawczo-naukowych i ośrodków akademickich oraz dostępność nowoczesnej infrastruktury transportowo-logistycznej.

Roboty zamiast kominów

Wszystkie badane obszary metropolitalne poddane są podobnym procesom restrukturyzacji gospodarek, których efektem jest zmniejszanie się udziału zatrudnionych w produkcji. Ten proces będzie zapewne postępował, ale nie tyle ze względu na niską atrakcyjnością pracy w tym sektorze, co w związku z postępującą robotyzacją procesów produkcyjnych.

Rewolucja cyfrowa całkowicie zmieniła działalność przemysłową. W przemyśle nowej generacji mniejsze znaczenie ma już czynnik istnienia w mieście dużych terenów umożliwiających ulokowanie ogromnych hal produkcyjnych, coraz ważniejsza staje się zaś atrakcyjność lokalizacyjna, bliskość centrów badawczo-naukowych i ośrodków akademickich oraz dostępność nowoczesnej infrastruktury transportowo-logistycznej. O powrocie do tradycyjnego przemysłu symbolizowanego przez dymiące kominy olbrzymich fabryk powinniśmy zatem w miastach zapomnieć.



Większość procesu produkcyjnego w przemyśle 4.0 będzie się odbywać w przestrzeni wirtualnej, a do funkcjonowania “fabryk XXI wieku” potrzebni będą w pierwszej kolejności informatycy, programiści i wykwalifikowani inżynierowie.

Większość procesu produkcyjnego w przemyśle 4.0 będzie się odbywać w przestrzeni wirtualnej, a do funkcjonowania “fabryk XXI wieku” potrzebni będą w pierwszej kolejności informatycy, programiści i wykwalifikowani inżynierowie. Globalną gospodarkę napędzać będą m.in. zielone innowacje, których stworzenie, opanowanie i zastosowanie wymaga ścisłej współpracy biznesu, przemysłu oraz nauki. Miasta i metropolie Starego Kontynentu, wykorzystując istniejącą już infrastrukturę, swoje doskonałe skomunikowanie z całym światem, mogą ponownie stać się globalnym liderem przemysłu, ale już zupełnie innego typu.

Nowa baza produkcyjna miast powinna głęboko czerpać z pojawienia się nowych sektorów, które są bardziej cyfrowe, zorientowane na usługi, niskoemisyjne i oparte na wiedzy. Których relacje z innymi sektorami (przede wszystkim sektorem usług) stają się coraz bardziej rozmyte.

Takie spojrzenie na reindustrializację miast ujawnia nowe możliwości reintegracji w miastach obszarów produkcyjnych z dzielnicami mieszkalnymi. Tworzenie przestrzeni wielofunkcyjnych i dzielnic o mieszanym przeznaczeniu, w których ludzie mogą mieszkać, pracować i odpoczywać wydaje się jak najbardziej osiągalne. A tylko w ten sposób miasta faktycznie rozwijać się będą w sposób zrównoważony.

O autorze

Dr **Wiktor Szydarowski** – dyrektor ogółouropejskiego programu badawczego ESPON EGTC, łączącego administrację publiczną, naukowców i praktyków z UE i pomaga im zrozumieć wyzwania związane z rozwojem terytorialnym. Certyfikowany ekspert UE w zakresie transportu multimodalnego, europejskiej współpracy terytorialnej, strategii morskich oraz relacji między rządami w projektowaniu i realizacji polityk rozwoju. Posiada ponad 25-letnie doświadczenie w planowaniu, zarządzaniu i wdrażaniu międzynarodowych inicjatyw współpracy. Autor około 50 publikacji naukowych.

Odwaga i wizja



Piotr Borawski

Zastępca Prezydenta Gdańska ds. przedsiębiorczości i ochrony klimatu

Wspólnym mianownikiem wszystkich najpoważniejszych wyzwań stojących przed miastami jest ich złożoność. W jaki sposób zarządzać nią na szczeblu miejskim? Jaki jest realny horyzont planowania strategicznego aglomeracji? Czy da się łączyć sprzeczne wektory rozwojowe? Jak Gdańsk jest dziś przygotowany na napływ tysięcy migrantów z Ukrainy? Dlaczego w zarządzaniu miastem potrzebna jest odwaga i wizja?

Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski, redaktor „Pomorskiego Thinklettera”.

Miasta mierzą się dziś z wieloma różnorodnymi wyzwaniami. Wspólnym mianownikiem najpoważniejszych z nich, takich jak zielona transformacja czy zmiany demograficzne, jest ich złożoność. W jaki sposób na szczeblu miejskim można ową złożonością skutecznie zarządzać i czy może w tym pomóc odpowiednio skonstruowana strategia rozwoju miasta?

Każda duża metropolia powinna rozwijać się w sposób zrównoważony, kompleksowy. Takie podejście pozwala na radzenie sobie ze wszelkimi wyzwaniami w sposób zintegrowany, mając na uwadze zarówno dane miejsce, jak również zamieszkujące je osoby.

Nawiązując natomiast wprost do strategii – kluczowa jest: z jednej strony jej ciągłość, szczególnie w zakresie planowania strategicznego, a z drugiej – uwzględnienie tego, że miasto jest organizmem żywym i ulega zmianom. Może to dotyczyć zarówno wyzwań rozwojowych, jak również wymagań czy ambicji mieszkańców. Dlatego też w każdym dokumencie strategicznym – nie tylko w strategii rozwoju miasta – staramy się jak najbardziej brać pod uwagę głos gdańszczan oraz wiedzę ekspertów. Pamiętajmy także, że wszelkie strategie muszą odpowiednio nawiązywać do wielu innych wymagań, zarysowanych w opracowaniach wyższego szczebla – wojewódzkiego, krajowego czy nawet unijnego.

”

Kluczowa jest: z jednej strony jej ciągłość, szczególnie w zakresie planowania strategicznego, a z drugiej – uwzględnienie tego, że miasto jest organizmem żywym i ulega zmianom.

Żyjemy dziś w czasach wielkiego przyspieszenia technologicznego, wiele rzeczy dzieje się znacznie szybciej niż jeszcze kilka-kilkanaście lat temu. Tymczasem niektóre strategie potrafią wybiegać nawet kilkadziesiąt lat wprzód. Jaki jest Pana zdaniem realny horyzont czasowy, w jakim możliwe jest planowanie rozwoju miasta?

Konsultowane obecnie z mieszkańcami zmiany w strategii rozwoju Gdańska są najlepszym przykładem na to, że świat przyspieszył, w efekcie czego konieczne są korekty wcześniejszych założeń. Gdy w 2014 r., po wielu miesiącach przygotowań – po dziesiątkach debat z mieszkańcami i ekspertami – stworzyliśmy naszą strategię do 2030 r., byliśmy przekonani, że będzie ona obowiązywała przez kolejnych 15-16 lat. Tymczasem już po 7-8 latach musimy się jej ponownie przyjrzeć i dokonać pewnych zmian. Miały na to wpływ przede wszystkim kwestie związane z adaptacją do wyzwań klimatycznych – zarówno w sensie fizycznym, jak i w odniesieniu do wielu dotyczących ich dokumentów czy polityk – jak również te, wynikające z pandemii koronawirusa.

Odpowiadając na Pana pytanie wprost – planujemy strategię Gdańska do 2030 r., czyli w horyzoncie 8 lat, który jest zasadniczo zbieżny z nową perspektywą finansową Unii Europejskiej. Natomiast dalekosiężne cele strategiczne dotyczą perspektywy 2050 r., ponieważ taki jest także horyzont naszej długoletniej prognozy finansowej.

Swoją drogą pandemia spowodowała nieco zamętu w zakresie kierunków rozwojowych miast. Do tej pory, przynajmniej w ostatnich kilkunastu latach, przyjęto się myśleć o tym, że aglomeracje powinny być jak najbardziej „kompaktowe” i jak najmniej „rozlewające się”, co wynikało z potrzeb środowiskowo-klimatycznych. Tymczasem koronawirus wprowadził w nasze życie pojęcie dystansu społecznego. Gęsta, maksymalnie energooszczędna miejska zabudowa stoi w sprzeczności z tym podejściem. W jaki sposób z tym dysonansem są sobie w stanie poradzić miasta?

Rzeczywiście, pandemia spowodowała ograniczenie podróży transportem zbiorowym i zmieniła nasze podejście względem wielu przestrzeni publicznych, przede wszystkim kwestie związane z zagospodarowaniem zieleni. Kładziemy dziś jeszcze większy nacisk na to, aby miejsc zielonych było w Gdańsku coraz więcej. Jako że perspektywa miejskiego domku z ogródkiem jest możliwa jedynie dla niewielkiej części mieszkańców, staramy się, by gdańszczanie mieli jak najszerzy dostęp do zieleni w miejscu zamieszkania. Tego też dotyczy nasz program strategiczny do 2030 r., zakładający stworzenie 40 tego typu przestrzeni publicznych. Dużą nadchodzącą zmianą jest decyzja o zagospodarowaniu 77 ha miejskiej powierzchni pod Park Południowy w Gdańsku Południe, który będzie w naszym mieście drugim największym po Parku Reagana.

Jeśli natomiast chodzi o kwestie związane z przemieszczaniem się, jestem przekonany, że duże miasta nie zrezygnują z promowania transportu publicznego i ograniczania liczby samochodów osobowych. Będziemy starali się przekonać mieszkańców, że oferowane przez nas opcje przewozowe są zarówno bezpieczne, jak również posiadają odpowiednio dogodną ofertę, by zrezygnować z transportu indywidualnego.

”

Jestem przekonany, że pomimo pandemii duże miasta nie zrezygnują z promowania transportu publicznego i ograniczania liczby samochodów osobowych.

W jakim stopniu strategia rozwoju miasta jest w stanie odpowiedzieć na wyzwania wynikające z dynamicznie zachodzących zmian technologicznych? Tu najlepszym przykładem jest gigantyczny w ostatnich latach rozwój branży e-handlu, z którym wiąże się m.in. powstawanie w przestrzeniach miejskich sieci paczkomatów.

Paczkomaty dotyczą z naszej perspektywy skali „mikro”, do której nie odnosimy się wprost z poziomu strategii. Niemniej jednak jako miasto aktywnie współpracujemy z największymi graczami rynku e-commerce. Z jednej strony nakładamy na nich presję, by ich pojazdy, służące dostarczaniu produktów, były jak najbardziej ekologiczne. Z drugiej strony planujemy też różnego rodzaju działania, które będą zmierzały do „uporządkowania” lokalizacji automatów i punktów odbioru paczek, co pozytywnie wpłynie na jakość przestrzeni miejskiej.

Z kolei z poziomu strategii staramy się – w kontekście zachodzących dziś zmian technologicznych – wpłynąć na kilka innych niezwykle istotnych kwestii. Zaplanowaliśmy chociażby, że w najbliższej dekadzie pojawi się w naszym mieście 20 tys. nowych, innowacyjnych miejsc pracy – nie tylko w usługach, lecz również w produkcji. Wskazaliśmy już zresztą perspektywiczne obszary miasta, w których planujemy je rozwijać. Mam tu na myśli

przede wszystkim tereny portowe oraz strefy gospodarcze zlokalizowane w pobliżu lotniska, które idealnie nadają się do lokowania tego typu miejsc pracy. W zmienianej obecnie strategii zauważyliśmy też, że w perspektywie najbliższych lat znacząco będzie się rozwijał przeładunek towarów zarówno w porcie morskim, jak i lotniczym, co wpłynie na zwiększenie roli Gdańska jako hubu gospodarczego.

Pozostając jeszcze przy technologiach – rozwój technologiczny ma to do siebie, że nowsze i lepsze technologie zastępują te starsze i mniej efektywne. Rodzi to pewne dylematy – trudno chociażby dziś wyrokować, czy najbardziej efektywne kosztowo i środowiskowo będą w horyzoncie najbliższych lat autobusy elektryczne, napędzane gazem, czy może wodorem. A myśląc o jak najniższej emisji oraz o jak najlepszej jakości powietrza, z wymianą taboru nie można zwlekać. Jak na szczeblu miejskim poradzić sobie z ową niepewnością technologiczną?

Myślę, że jest to jedno z największych wyzwań stojących dziś przed miastami. Z jednej strony przyjmujemy bowiem pewne strategie i polityki, planujemy wydatkowanie dużych nakładów finansowych w czasie, a z drugiej mamy w ostatnich trzech latach do czynienia z ogromnymi szokami – mam tu oczywiście na myśli pandemię oraz wojnę na Ukrainie – drastycznie wpływającymi na dostępność oraz ceny paliw kopalnych. Dlatego też staramy się na bieżąco przyglądać tej sytuacji i ją analizować.



Niepewność technologiczna w zakresie m.in. środków transportu jest dziś jednym z największych wyzwań stojących przed miastami.

Naszym dotychczasowym założeniem, które komunikowaliśmy jeszcze kilka tygodni temu, była rezygnacja z kupowania autobusów z silnikiem diesla i przechodzenie na transport zeroemisyjny. Planowaliśmy zakup – z różnych źródeł – około 40 autobusów elektrycznych. Ich minusem jest jednak konieczność czasochłonnego ładowania baterii. Dlatego też bardzo mocno przyglądamy się technologii wodorowej, która jest po pierwsze prostsza w obsłudze – autobus wodorowy tankuje się niemal tak szybko jak napędzany tradycyjnym paliwem, co zdecydowanie ułatwia i optymalizuje jego pracę. Po drugie natomiast – w perspektywie, powiedzmy, 10-letniego użytkowania pojazdu – cena wodoru może się okazać bardziej stabilna od ceny energii elektrycznej.

Wydaje mi się, że w kontekście naszych inwestycji decydujące będą najbliższe miesiące. Liczymy na to, że programy unijne i krajowe pozwolą nam kupować nowy tabor z dużym dofinansowaniem. Miasta nie będą w stanie udźwignąć ich samemu.

Najbardziej palącym dziś tematem jest wojna na Ukrainie, w efekcie której do naszego kraju, przede wszystkim do dużych miast, napływają setki tysięcy uchodźców. Czy Gdańsk jest na to przygotowany?

Mamy to szczęście, że politykę w tym zakresie – przy współpracy licznych instytucji i ekspertów – opracowaliśmy oraz uchwaliliśmy już wcześniej. Wymagało to od nas pewnej wizji oraz dużej politycznej odwagi. Nie baliśmy się otwartości i myślę, że dzisiaj, w momencie próby, pokazujemy że jesteśmy świetnie przygotowani. Jeszcze przed wybuchem wojny spośród 80 tys. uczniów gdańskich szkół, prawie 3 tys. stanowiły dzieci i młodzież z rodzin imigranckich z różnych części Europy i świata. Przez ostatnie lata nabraliśmy licznych, cennych doświadczeń związanych z kwestiami nie tylko edukacji, ale też rynku pracy czy dostępu do podstawowych usług. Dziś z nich czerpiemy.

Nie zmienia to oczywiście faktu, że w perspektywie krótkoterminowej obecny kryzys humanitarny jest dla każdego – również naszego – samorządu bardzo dużym wyzwaniem, ale za to w horyzoncie średnio- czy długookresowym widzę w tym także dużą szansę. Szansę zarówno dla naszego rynku pracy, jak również szansę na nauczenie się czegoś z otwartości tych ludzi, z ich kultury, podejścia do świata. Myślę, że będzie to tworzyło w naszym mieście interesującą różnorodność. W planie strategicznym zakładamy, że Gdańsk będzie miastem dla pół miliona mieszkańców i jeżeli część „nowych” gdańszczan miałyby stanowić rodziny uchodźców z Ukrainy, które chciałyby się tu osiedlić na stałe, to jesteśmy na to jak najbardziej otwarci.

”

W perspektywie krótkoterminowej napływ uchodźców jest dla każdego – również naszego – samorządu bardzo dużym wyzwaniem, ale za to w horyzoncie średnio- czy długookresowym widzę w tym także dużą szansę. Zarówno dla naszego rynku pracy, jak również na nauczenie się czegoś z otwartości tych ludzi, z ich kultury, podejścia do świata.

W jaki sposób efektywnie włączać mieszkańców we współzarządzanie i współdecydowanie o mieście?

Zależy nam na tym, by wszystkie nasze polityki były wypracowywane w dialogu z mieszkańcami i ekspertami w ramach szerokich i dostępnych konsultacji społecznych – tradycyjnych, zdalnych, jak również za pośrednictwem internetowych ankiet. Jednakże w organizmie takim jak półmilionowe miasto, zarządzanie jest zawsze sztuką poszukiwania kompromisów w często sprzecznych potrzebach. Nieraz są to naprawdę trudne dylematy, stąd też staramy się rozwijać różnego rodzaju narzędzia partycypacji społecznej, takie jak m.in. panele obywatelskie, warsztaty czy budżety obywatelskie.

Ciekawą formą udziału mieszkańców jest także Gdańskie Forum Zmian Klimatu. Gdy tworzyliśmy miejski plan adaptacji do zmian klimatu, od początku mówiliśmy, że nie jest to dokument, który będzie stały, i którego będziemy się od początku do końca kurczowo trzymali. Już wtedy odczuwaliśmy tempo zmian zachodzących na świecie oraz coraz bardziej namacalne zagrożenia klimatyczne. Trzymamy się swoich założeń i staramy się nasz dokument dotyczący zmian klimatu cały czas rozwijać. Nie jesteśmy obojętni na procesy zachodzące na świecie – znajdują one odzwierciedlenie w opracowywanych przez nas konkretnych politykach dotyczących m.in. mobilności, zagospodarowania przestrzennego, utrzymania zieleni czy zapobiegania powodziom.

Jaka jest główna myśl przewodnia dotycząca Gdańska, jaka wyłania się zarówno ze zmienianej obecnie strategii, jak również szerzej – z całości działań podejmowanych przez miasto?

Najważniejsze jest dla nas to, by tworzyć miasto, które będzie zapewniało najlepszą jakość życia dla mieszkańców w skali Polski oraz które będzie jednym z najlepszych miejsc do życia w całej Europie. Jestem przekonany, że to właśnie przede wszystkim jakość życia kształtuje wybory mieszkańców, co najlepiej pokazuje tzw. głosowanie nogami – podczas gdy problemem większości miast jest odpływ mieszkańców, w Gdańsku odnotowywany jest zupełnie odwrotny trend. Zależy nam na tym, by nasze miasto – jak i cała metropolia – było miejscem bardzo dobrych perspektyw, oferującym najlepsze warunki do kształcenia oraz rozwoju osobistego i zawodowego. Cały czas chcemy też nawiązywać do naszych korzeni, czyli otwartości i solidarności. Na sam koniec wreszcie – jesteśmy dziś rozpoznawalni jako miasto z najlepszą jakością powietrza w Polsce i zrobimy wszystko, by ten status w kolejnych latach utrzymać.

”

Najważniejsze jest dla nas to, by tworzyć miasto, które będzie zapewniało najlepszą jakość życia dla mieszkańców w skali Polski oraz które będzie jednym z najlepszych miejsc do życia w całej Europie.

O rozmówcy

Piotr Borawski – od 2019 r. Zastępca Prezydenta Gdańska odpowiedzialny m.in. za przedsiębiorczość, gospodarkę, ochronę środowiska i transport publiczny. Od 2010 r. samorządowiec, trzykrotnie wybierany przez mieszkańców do Rady Miasta Gdańska. Absolwent prawa na Uniwersytecie Gdańskim oraz studiów MBA w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie.

Nowe funkcje miasta



dr Wojciech Szczurek

Prezydent Gdyni

Pandemia, kryzys klimatyczny oraz inne współczesne wyzwania zmieniają nasze oczekiwania dotyczące miast oraz sposób codziennego funkcjonowania ich mieszkańców. Które z tych przemian okażą się trwałe? Na ile powinno to znaleźć odzwierciedlenie w miejskich politykach, planowaniu przestrzennym i strategii dalszego rozwoju? Jak na miasto wpłyną zmiany w zakresie handlu, logistyki i mobilności?

Rozmowę prowadzi Miłosz Szymański, redaktor podcastu „Głos Kongresu Obywatelskiego”.

Gdynia uchodzi za jedno z lepszych miejsc do życia w Polsce, co nie znaczy, że wobec nowych wyzwań nie musi się zmieniać. Pandemia była doświadczeniem głęboko wpływającym na naszą zbiorową świadomość oraz stanowiła okazję do refleksji co naprawdę decyduje o jakości życia w mieście. Zmieniło się to, w jaki sposób na co dzień funkcjonujemy, w jaki sposób żyjemy i pracujemy. Nagle okazało się na przykład, że jedną z najważniejszych rzeczy jest dostęp do przestrzeni zielonych. Zaczynamy inaczej patrzeć na funkcje miasta, inaczej myśleć o tym do czego miasta mają nam służyć. Czy w Gdyni również jest to odczuwalne? Jak te zmiany wpłyną na dalszy rozwój miasta, czy będzie on bardziej zrównoważony?

Pandemia to był szczególny czas. Nie da się zaprzeczyć, że zdynamizowała pewne procesy, które choć już wcześniej zachodziły, to nie miały sposobności się rozwinąć. Zmiana sposobu funkcjonowania, która dotyczyła często całych rodzin, spowodowała, że głębiej wsłuchaliśmy się we własne potrzeby. Okazało się, że nasze najbliższe otoczenie, nasze dzielnice – to już nie tylko miejsca gdzie wracamy po całym aktywnym dniu poza domem, ale przestrzenie, w których chcemy spędzać czas. I pragniemy, aby nasze otoczenie było zielone, dobrze zaprojektowane i przemyślane (dostosowane do różnych funkcji).

Oczywiście zagrożenie epidemiczne sprawiło też, że przestaliśmy spotykać się np. w restauracjach czy na koncertach. Częściej widywaliśmy się na świeżym powietrzu, szukając trochę oddechu od pracy i nauki zdalnej, którą byliśmy zmuszeni realizować w warunkach – często – niewielkich mieszkań. O różnego rodzaju napięciach, które wiążą się z poczuciem „siedzenia sobie na głowach” nie muszę przypominać, ale niewątpliwie to również miało wpływ na radość jaką sprawiał nam zwykły spacer albo konieczność załatwienia jakiejś prostej sprawy poza domem.

Niemniej, praca zdalna często nie wymagała takiego rytmicznego trybu 8 godzin. To oczywiście zależało od miejsca pracy, ale niejednokrotnie udawało się ją trochę elastyczniej poukładać. Przekładało się to na nowy rytm funkcjonowania niektórych dzielnic naszego miasta.

Wszystkie te elementy stały się źródłem przyspieszonej refleksji – nas, jako włodarzy miasta, ale również naszych mieszkańców. Pytanie jak kształtować przestrzeń miejską, żeby była bardziej przyjazna i lepiej spełniała te różne funkcje jest tutaj kluczowe.

”

Pandemia zdynamizowała pewne procesy, które choć już wcześniej zachodziły, to nie miały sposobności się rozwinąć. Gdy głębiej wsłuchaliśmy się we własne potrzeby, okazało się, jak ważne jest nasze najbliższe otoczenie. Chcemy, aby było zielone, przyjazne, dobrze zaprojektowane i przemyślane (dostosowane do różnych funkcji).

Bez wątpienia wyzwaniem zapewnienia dostępu do terenów zielonych, zarówno w postaci obszarów leśnych, dużych parków, jak i mniejszych skwerów jest fundamentalną potrzebą wszystkich nowoczesnych miast. Podczas pandemii zdynamizowaliśmy proces dbania o różne elementy zieleni miejskiej, nawet na terenach głęboko zurbanizowanych. Wielką popularność zyskały parki kieszonkowe. Mogą one powstawać na niewielkich działkach, a równocześnie stanowić niezwykle cenne miejsca wytchnienia. Pojawienie się zieleni, ławeczek czy niewielkich elementów do rekreacji i odpoczynku, głęboko zmienia charakter przestrzeni publicznej i sposób postrzegania danego fragmentu miasta.

Kolejnym ważnym wnioskiem było dostrzeżenie, że powszechniejsze przemieszczanie się rowerem, czy chodzenie pieszo też w istotny sposób zmienia filozofię kształtowania naszych miast. W Gdyni zdynamizowało to zarówno proces trwający już w ostatnich latach, czyli rozbudowę sieci ścieżek rowerowych, jak również przyspieszyło inwestycje związane z tzw. Klimatycznym Centrum Gdyni, czyli projektem zakładającym powstanie sieci parków i terenów zielonych w samym centrum miasta. Koncepcja zielonej transformacji miasta w pewien sposób wyprzedziła przyszłe oczekiwania mieszkańców, czyli właściwie odczytaliśmy pewien trend. Taka właśnie powinna być też rola samorządów – należy wsłuchiwać się dobrze w społeczne oczekiwania, planować pewne działania z wyprzedzeniem i potem realizować je w najlepszy sposób, gdy tylko przyjdzie czas.

Trend ku zrównoważonemu rozwojowi potwierdza się zarówno wprost – na poziomie decyzji samorządu, jak również pośrednio – w pomysłach mieszkańców finansowanych z budżetu miasta w ramach budżetu obywatelskiego. Inicjatywy mieszkańców Gdyni są bardzo inspirujące, już zmieniły charakter wielu miejsc naszego miasta.

W nie mniejszym stopniu niż pandemia, na kierunek rozwoju miast ma również wpływ polityka klimatyczna. Jakim modyfikacjom ulega sposób patrzenia miasta na planowanie przestrzenne i rolę terenów zielonych?

Zdecydowanie wzrasta świadomość miasta jak bardzo takie tereny są nam potrzebne. Tuż obok gdyńskiego ratusza powstaje właśnie wielki obszar urządzonej zieleni – Park Centralny, który będzie miał kilkanaście hektarów. Te funkcje są oczywiście wpisane w aktualny plan zagospodarowania przestrzennego, ale jeszcze blisko 20 lat temu, wymyślając nowoczesne funkcje tej przestrzeni, zakładaliśmy, że powstanie tam centrum handlowe i nowa siedziba gdyńskiego ratusza, że będzie to wielki betonowy plac! Wtedy to się wydawało ciekawym i nowoczesnym pomysłem na zagospodarowanie centrum miasta.

Pandemia trochę pomogła nam czytać „nowe czasy”. Ale to jest bardziej związane z nowym trendem ogólnoeuropejskim, znanym też z największych aglomeracji świata. Przestrzeń miejska ma się modyfikować w kierunku bardziej przyjaznej dla mieszkańca. Ta filozofia skłania do spojrzenia na miasto nie z lotu ptaka, nie przez pryzmat kierowcy prywatnego samochodu, tylko tak, jak postrzega miasto pieszy. Miasto ma być jak odpowiednio urządzone mieszkanie, gdzie dobrze się czujemy, mamy warunki do pracy, do odpoczynku i rozrywki. Gdzie zieleń jest nieodłącznym elementem, także ze względu na wyzwania klimatyczne.

Perspektywa katastrofy klimatycznej (i debata publiczna jaka wokół tego się toczy) zmienia nasz sposób myślenia o miastach. Widzimy, że muszą się one stać liderami zielonej transformacji. Na szczęście rozmawiamy o procesie, na który mamy jeszcze wpływ, o działaniach zapobiegających tej katastrofie. Ale nie można tylko straszyć, trzeba trochę pomóc naszym mieszkańcom zrozumieć wielowątkowość i wielowymiarowość tego wyzwania.

Najskuteczniej tę świadomość będziemy rozwijać, jeśli władze samorządowe będą nie tylko mówiły, ale też pokazywały, że inicjatywy w kierunku ratowania klimatu już się dzieją. Że podejmujemy konkretne działania

z zakresu ochrony zieleni, zwiększenia retencji, oszczędzania energii itp. dające nadzieje na odwrócenie niebezpiecznego trendu. We wszystkich inicjatywach miasta powinna być wyczuwalna taka ogólna troska o klimat i wrażliwość na przyrodę.

”

Miasta muszą stać się liderami zielonej transformacji. Ale nie można tylko straszyć katastrofą klimatyczną – trzeba trochę pomóc naszym mieszkańcom zrozumieć wielowątkowość i wielowymiarowość tego wyzwania. I pokazać konkretne działania z zakresu ochrony zieleni, zwiększenia retencji czy oszczędzania energii, które dają nadzieję na odwrócenie niebezpiecznego trendu.

Czy zmiany, o których Pan mówi z nami zostaną? Czy na przykład będziemy mieli do czynienia z troszeczkę innym wykorzystaniem dzielnic niż do tej pory i będziemy w stanie więcej spraw załatwiać w swojej najbliższej okolicy?

Myślę, że w tak dynamicznych czasach – w jakich żyjemy – nikt nie odważyłby się formułować jednoznacznych prognoz. Ale przyznaję, że jest to wizja rozwoju, która już przed pandemią była dla nas ważna i ostatnie lata przyspieszyły proces transformacji w tym kierunku. Takie kształtowanie przestrzeni w mieście (m.in. poprzez świadomą politykę włodarzy), by większość naszych podstawowych, codziennych spraw można było załatwić w 10-15 minut, idąc pieszo czy jadąc rowerem, wymaga refleksji o planowaniu przestrzennym, infrastrukturze czy mobilności. W inny sposób musimy postrzegać funkcjonowanie dzielnic, które już mają swoją historię i pełnią konkretne – ugruntowane w społecznej świadomości – funkcje, trochę inne są możliwości w kwartałach zabudowy, która dopiero powstaje.

Musimy zakładać, że mieszkańcy będą chcieli mieć coraz bogatszą ofertę sklepów, usług (publicznych i prywatnych) czy form rekreacji i rozrywki w swoim bezpośrednim sąsiedztwie. Ta koncepcja jest zresztą zbieżna z myśleniem o nowej mobilności. Gdy blisko miejsca zamieszkania zaczniemy mieć możliwość realizacji różnorodnych potrzeb, wówczas chodzenie pieszo czy jazda rowerem staną się rzeczywistą alternatywą dla przemieszczania się prywatnym samochodem. Problematiczną kwestią może zostać miejsce pracy, ale upowszechnienie modelu hybrydowego również daje tutaj nowe możliwości.

”

Takie kształtowanie przestrzeni w mieście, by większość naszych codziennych spraw można było załatwić w 10-15 minut, idąc pieszo czy jadąc rowerem, wymaga refleksji o planowaniu przestrzennym, infrastrukturze czy mobilności. W inny sposób musimy postrzegać funkcjonowanie dzielnic, które już mają swoją historię i pełnią konkretne – ugruntowane w społecznej świadomości – funkcje, a trochę inne są możliwości w kwartałach zabudowy, która dopiero powstaje.

Nowy charakter dzielnic wydaje się bardzo atrakcyjny i sprawdza się w kontekście podnoszenia jakości życia. A to skłania do tego, żeby spróbować wprowadzić zmiany także tam, gdzie jest to trudne – przyrzeć się urbanistycie kwartałów starszej zabudowy. Tam gdzie jest to racjonalne i możliwe, należy również intensyfikować zabudowę, żeby wykorzystywać lepiej już istniejący potencjał transportowy. W przypadku Gdyni i całego

Trójmiasta główną oś stanowi linia szybkiej kolei miejskiej. Można to wykorzystać, aby rozwijać zakres usług publicznych, ale także usług komercyjnych takich jak sklepy, czy brakujące w okolicy funkcje usługowe.

Nie powinniśmy również zapominać o ułatwieniu dostępu do kultury. W Gdyni tworzymy sieć Przystani Sąsiedzkich. To miejsca spotkań, które są taką bardzo rozwiniętą formą integracji dzielnicowej, ale wychodzącą także naprzeciw oczekiwaniu, że oferta kulturalna powinna być bliżej naszych domów.

W związku z tym, że w trakcie pandemii często nie mogliśmy wychodzić na zewnątrz, dużą popularnością zaczęły cieszyć się zakupy online. Transakcje w sieci to oczywiście wygoda, ale ktoś zamówione przesyłki musi do nas przywieźć. Jakie działania mogą podjąć władze miast, aby wyjść naprzeciw zwiększonym potrzebom logistycznym (intensywniejszy ruch kurierów, presja na stawianie kolejnych paczkomatów itp.)?

To jest umiejętność czytania takich sygnałów z rynku. Bez wątpienia to bardzo ważne wyzwanie, które stoi przed samorządem. Można oczywiście tego typu procesy pozostawiać takiemu naturalnemu, wręcz czasem żywiołowemu rozwojowi, ale można też na nie aktywnie wpływać.

My poszliśmy tą drugą drogą, nawiązując rozmowy z dużymi operatorami paczkomatów na temat dalszego kształtowania ich sieci. Mówiliśmy już o koncepcji miasta krótkich odległości. Zgodnie z tą ideą również operatorzy systemów paczkowych chcieliby zagęszczać system swoich punktów odbioru przesyłek. Mieszkańcy akceptują i lubią tę formę dostaw, więc wydawałoby się, że nic nie stoi na przeszkodzie. Miasto musi jednak dbać o rozsądne lokowanie nowych paczkomatów, żeby były w miejscach bezpiecznych, nie psuły krajobrazu, pozwalały zaparkować samochód czy bezproblemowo przejść pieszym.

Gdynia jest relatywnie młodym miastem, ale ma swoje historyczne śródmieście w modernistycznym stylu. Przeprowadzamy rozmowy, by zadbać nie tylko o dobrą lokalizację paczkomatów na tym obszarze, ale stawiać także warunki związane z estetyką – aby szata graficzna nowej infrastruktury była dostosowana do otoczenia, nie była odbierana jako inwazyjna i krzykliwa.

Rola miasta sprowadza się zatem do tego, żeby nie blokując rozwoju jakiegoś rynku (potrzebnego z perspektywy wielu mieszkańców), stawiane były sensowne warunki, zabezpieczające inne miejskie priorytety.

Czy pojawienie się w mieście nowej formy handlu i związanej z tym logistyki generuje jakieś konflikty? A jeśli tak, to w jaki sposób Gdynia sobie z nimi radzi?

Konflikty, które się pojawiają nie mają charakteru funkcjonalnego. Nikt nie sprzeciwia się nowej formie handlu czy dostarczania towaru, bo wiadomo, że świat się zmienia i trzeba otwierać się na nowe trendy w biznesie. Konflikty pojawiają się natomiast, gdy ten rozwój ma charakter żywiołu, widać, że brakuje podstawowych zasad, które by to uregulowały. „Doklejenie” paczkomatu przy fasadzie pięknego, nowoczesnego i ładnie zaprojektowanego budynku wygląda nieraz dramatycznie brzydko. Znam też przypadek, gdy paczkomat został ustawiony w miejscu stanowiącym dojazd do posesji i każdy samochód, który podjeżdżał (czy to kuriera, czy osoby odbierającej przesyłkę) uniemożliwiał wjazd i wyjazd z tej posesji. Pomijając kwestie funkcjonalne, to ten konkretny przypadek był zagrożeniem dla zwykłego bezpieczeństwa.

Powinna być to pewna gra partnerska. Firmy prywatne są na tyle silne i prężne, że mogłyby – zupełnie ignorując współpracę z miastem – znaleźć prywatne tereny, na których ustawią swoje maszyny. Miasta też mają szereg sposobów na skuteczne utrudnienie rozwoju tej branży – są np. właścicielami nieruchomości i mogłyby dyktować bardzo wysokie ceny za udostępnienie przestrzeni. Jeżeli jednak zaprosi się firmy do pewnej wspólnej gry, pokaże, że jako miasto też rozumiemy, że mieszkańcy chcą z tej formy korzystać, to zdecydowanie łatwiej jest połączyć siły i środki, żeby przygotować taką formułę działania, która funkcjonuje na zasadzie win-win. Niech ich sieć się rozwija, ale w sposób, który nie przeszkadza miastu, jest bezpieczny dla mieszkańców i nie szpeci krajobrazu. Myślę, że potencjał jest bardzo duży. Wszystko wskazuje na to, że dalszy rozwój tej formy handlu będzie w najbliższych latach postępował, więc miasta powinny przyjąć partnerski sposób regulowania tego obszaru.



Wobec zmian w e-handlu i miejskiej logistyce należy szukać formuły działania na zasadzie win-win. Niech branża się rozwija, ale w sposób, który nie przeszkadza miastu, jest bezpieczny dla mieszkańców i nie szpeci krajobrazu. Łączmy siły i środki.

Model handlu znacząco się już zmienił i zapewne nie wrócimy do sytuacji sprzed pandemii, ale miejmy nadzieję, że powrócą nieodzowne zalety miejskiego życia takie jak koncerty, bogata oferta teatrów i kin – życie kulturalne w wymiarze masowym. Czy Gdynia w jakiś sposób przygotowuje się wielki powrót do aktywności w obszarze kultury?

Czuć, że jest wielki głód powrotu dawnej normalności. Myślę, że mamy taką potrzebę, bo taka jest też natura człowieka – funkcjonujemy w społeczeństwie, w grupie. To odcięcie, a w każdym razie bardzo mocne ograniczenie, w dostępie do dóbr kultury i przeżywania kontaktu z innymi ludźmi wytworzyło wielką tęsknotę za żywą kulturą doświadczaną bezpośrednio.

Oczywiście mamy już w planach wydarzenia, festiwale, koncerty... Wiem, że gdynianie w tym roku bardzo szczególnie będą na nie czekać. Z drugiej strony, uderza w nas katastrofa finansowa dotycząca wszystkich polskich samorządów. W ostatnich latach, w wyniku zmian podatkowych Gdynia straciła rocznie w granicach 230 milionów złotych. To jest 10% budżetu miasta i pomimo że władze samorządowe charakteryzuje raczej optymizm (staramy się rozwiązywać problemy, a nie narzekać, że one są), to w tym wypadku sytuacja naprawdę jest dramatyczna. Stajemy przed ekstremalnie trudnymi wyborami, bo tę stratę trzeba jakoś w budżecie zbilansować. Ta sytuacja nie pozostanie bez wpływu również na ofertę kulturalną miasta. Choć oczywiście będzie się w Gdyni dużo działo, to będzie skromniej, dużo skromniej.

O rozmówcy

Dr Wojciech Szczurek – od 1998 r. Prezydent Gdyni, z działalnością samorządową związany od 1990 r. W latach 2006-2010 był doradcą Prezydenta RP ds. samorządu. Laureat licznych nagród i wyróżnień dla najlepszych samorządowców w kraju. Uhonorowany m.in. tytułem „Lider Dostępności”, „Włodarz 25-lecia”, nagrodą Fundament Rzeczypospolitej im. Michała Kuleszy. W 2015 r. odznaczony przez Prezydenta RP Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski. W VIII i IX edycji ogólnopolskiego rankingu Perły Samorządu zajął pierwsze miejsce w kategorii „Najlepszy władca miasta powyżej 100 tys. mieszkańców”. Doktor nauk prawnych, z zawodu sędzia.

Mniejsze ośrodki nadają ton*



fot. Grzegorz Krzyżewski

Joanna Erbel

socjolożka, działaczka miejska

Mówi się, że innowacje i kierunki rozwoju powstają tylko w wielkich metropoliach, gdyż właśnie tam zgromadzone są zasoby niezbędne do odpowiedzi na wyzwania przyszłości i zainicjowania zmian. Nie jest to już prawdziwy obraz rzeczywistości. To właśnie mniejsze ośrodki mają (i zawsze miały) to, do czego zaczęły dziś aspirować wielkie metropolie – lokalność i wysoką jakość życia oraz przestrzeń silnie nasyoną naturalnym środowiskiem przyrody.

Obiegowa opinia mówi, że innowacje powstają w dużych miastach, bo to metropolie ściągają talenty i mają wszystkie niezbędne zasoby, aby rozwijać nowe pomysły. I to właśnie tam – a nie do mniejszych miast – powinniśmy kierować swoją uwagę, kiedy szukamy przykładów *smart city* lub innych rozwiązań wychylonych w przyszłość. Materialność miasta i perspektywa jutra są ze sobą powiązane, zwłaszcza współcześnie, kiedy większość wizji futurologicznych mówi o dalszej migracji do miast. Wielokrotnie słyszałam na panelach dyskusyjnych pytanie, czy w mniejszych miastach *smart city* w ogóle ma szansę zaistnieć. Czy innowacyjne rozwiązania mogą pojawić się poza większymi ośrodkami albo wręcz w miastach poniżej miliona mieszkańców i mieszkańców. Zupełnie jakby to tylko Warszawa była dość duża, żeby stawać w globalnym wyścigu o miano nowoczesnego miasta, ewentualnie jeszcze Wrocław, Kraków lub Gdańsk. Tymczasem jest dokładnie odwrotnie – w obliczu aktualnych wyzwań wielkość miasta przestaje dawać darmową premię, a wręcz może stać się przeszkodą. Chociaż niezmiennie to aglomeracje są traktowane jako przestrzeń rozwiązywania problemów klimatycznych, gdyż są bardziej złożonymi ekosystemami niż wsie, to jednak zmieniała się znacznie wizja przyszłości tych pierwszych. Od kiedy wyobrażenia futurologiczne przestała wysyłać nas w kosmos lub w przestrzeń szklanych wieżowców, a zaczęła odnosić się do idei miejskiej wioski, to mniejsze ośrodki mogą swoje wcześniejsze niedostatki przekuć w atuty. W końcu dostęp do terenów zielonych, kompaktowość i wolniejsze tempo życia są wręcz wbudowane w nie „z definicji”. Już dziś są miastami piętnastominutowymi, do których zaczęły teraz dążyć wielkie metropolie.

Duże aglomeracje powielają szkodliwe wyobrażenie o pracy na wysokim piętrze biurowca jako wyznaczniku życiowego sukcesu. Betonoza, uwielbienie szklanych wieżowców i niedobór drzew powodują nie tylko brak świeżego powietrza, ale również ociążałość intelektualną. Nie ma nudniejszej dyskusji o przyszłości niż ta, którą prowadzą „wygrani transformacji” w dopasowanych garniturach, podczas konferencji w klimatyzowanych salach. Jeśli faktycznie szukamy ożywionego dialogu i szans na odważne realizacje, to powinniśmy unikać dużych miast, a szczególnie debat toczących się w przestrzeniach swoistych „pomników transformacji”, takich jak: sale konferencyjne na stadionach, międzynarodowe centra kongresowe, spektakularne budynki światowej sławy architektów, czy wszystkie inne miejsca, gdzie przestrzeń rozmowy oddzielona jest od reszty świata murem bramek. Najbardziej potrzebujemy teraz bliskości zieleni i rozwoju – nie centrów biznesowych, lecz centrów lokalnych. Warszawa, Gdańsk i Wrocław, nawet jeśli zmieniają się na dobre, to robią to niewspółmiernie do swoich zasobów finansowych. Chociaż agenda klimatyczna weszła już zarówno na urzędowe salony, jak

i na korporacyjne korytarze, to można mieć wrażenie, że duże miasta dość powoli zabierają się do zmiany priorytetów. Trafnie to opisuje architektka i urbanistka Sylwia Widzisz-Pronobis: „doceniam kryzys ekonomiczny Bytomia, bo może dzięki temu uniknęliśmy pomników architektonicznych na miarę filharmonii w Gorzowie Wielkopolskim czy Areny w Gliwicach. Jest szansa na odbudowę lub wzmocnienie więzi społecznych opartych nie na kulturze górniczej, ale na nowych wartościach zidentyfikowanych w procesie dialogu z mieszkańcami”. Widzisz-Pronobis dodaje, że podstawą do takiego działania jest wspólna wizja zakorzeniona w historii miasta oraz postawienie na jego wielofunkcyjność, czyli autonomiczność.

”

Duże aglomeracje powielają szkodliwe wyobrażenie o pracy na wysokim piętrze biurowca jako wyznaczniku życiowego sukcesu.

To mniejsze ośrodki będą tworzyć nowe narracje, z których każda ma trochę inną specyfikę, ale każda może też być załączkiem nowego myślenia o przyszłości. W awangardzie takiego myślenia był Słupsk za rządów Roberta Biedronia w latach 2014–2018, który postanowił zamienić go w zielone miasto. Przy pomocy Beaty Maciejewskiej, pracującej na stanowisku pełnomocniczki ds. zrównoważonego rozwoju i zielonej modernizacji miasta, rozpoczęła ekologiczną rewolucję i pierwszą próbę zmierzenia się z wyzwaniem, jakim jest zużycie energii przez miejskie jednostki oraz obniżenie kosztów oświetlenia ulicznego. To wtedy miasto rozpoczęło m.in. program wymiany żarówek na oświetlenie LED-owe. Troskę o środowisko Biedroń łączył z troską o gospodarkę. Jak przekonywał w publikacji *Super Słupsk*, „produkcja ekologicznego oświetlenia, usługi związane z efektywnością energetyczną i niskoemisyjnym transportem – to podstawy nowoczesnej zielonej gospodarki, która tworzy trwałe, lokalne miejsca pracy”. Postawienie na „czysty biznes” to ścieżka rozwoju, która jest odpowiedzialna zarówno społecznie, jak i ekologicznie. Słupsk otworzył się na wsparcie lokalnej przedsiębiorczości, w tym ekosystemu startupowego, a także na współpracę z globalnymi firmami – partnerem w wymianie miejskiego oświetlenia była IKEA. Urząd prowadził również edukację ekologiczną, a przy miejskich wodociągach powstało Centrum Edukacji Ekologicznej, poświęcone rzece Słupii. Było to w czasach, kiedy zrównoważony rozwój i edukacja klimatyczna znajdowały znacznie mniej zrozumienia niż aktualnie, a już na pewno nie w oczach prezydentek czy burmistrzów miast.

”

To mniejsze ośrodki będą tworzyć nowe narracje, z których każda ma trochę inną specyfikę, ale każda może też być załączkiem nowego myślenia o przyszłości.

Słupsk chętnie dzielił się swoją wiedzą i otwartym podejściem z innymi samorządami. Robert Biedroń zainicjował sieć Progresywnych Miast. Do Słupska dołączyło trzynaście samorządów: Braniewo, Bartoszyce, Czersk, Dąbrowa Górnicza, Gorlice, Kalisz, Mielno, Ostrów Wielkopolski, Sejny, Starachowice, Świdnica, Ustka oraz Wadowice. W przyjętej w 2015 roku Deklaracji Słupskiej osoby nimi rządzące ogłosiły, że ich miasta „potrzebują nowego impulsu i progresywnej polityki, aby zapewnić jak najwyższą jakość życia wszystkim mieszkańcom i mieszkankom”. Zaś „drogą do tego celu jest trwały, zrównoważony rozwój polegający na jak najlepszym wykorzystaniu dostępnych zasobów ludzkich, kulturowych, środowiskowych i materialnych z troską o ich odnawianie, tak by mogły służyć również przyszłym pokoleniom”. Podstawą rozwoju jest zaś szacunek dla każdej osoby oraz jej prawo do uczestniczenia w życiu wspólnoty i współdecydowania o jej losach. Pośród wymienionych zasad znalazły się również: współzarządzanie oraz transparentność i rozliczalność wybieralnych organów władzy. Podpisujący deklarację stawiali na wymianę wiedzy oraz współpracę między swoimi miastami. W publikacji podsumowującej pierwsze trzy lata aktywności sieci – *Miasta progresywne. Jak to robimy*, pod redakcją ówczesnej wiceburmistrzyny Wadowic Ewy Całus, możemy znaleźć projekty partycypacyjne, edukacyjne, działania z obszaru mieszkalnictwa, zrównoważonego transportu czy energetyki.



Mimo że jesteśmy przyzwyczajeni do tego, żeby utożsamiać innowacyjność z wielkomiejskością, obecnie to małe miasta mają większą motywację do zmian.

Jeśli szuka się ciekawych przykładów projektów, które pojawiły się w aktualnej kadencji samorządów, to warto patrzeć również na Gdynię i Rzeszów oraz ich działania wokół Urban Labów, a także na takie miasta, jak Chrzanów i Sejny, które odważnie patrzą w przyszłość. Mimo że jesteśmy przyzwyczajeni do tego, żeby utożsamiać innowacyjność z wielkomiejskością, obecnie to małe miasta mają większą motywację do zmian. Wynika to z tego, że walczą nie tylko o zatrzymanie odpływu młodych zdolnych, ale również o ściągnięcie z powrotem tych, którzy wcześniej wyjechali za pracę, a dziś, po dwóch latach pracy zdalnej w modelu hybrydowym, rozważają powrót do rodzinnego miasta albo przeprowadzkę do innego mniejszego ośrodka. Na korzyść nie-dużych miast działa również nasza coraz większa potrzeba nie tylko dobrej pracy, ale również dobrego życia. Duże miasta nie są gotowe na przyjęcie kolejnego pokolenia młodych dorosłych i ich rodzin. Jeśli spojrzymy na metraże nowo budowanych (często pod inwestycje) mieszkań, to większość z nich to lokale jedno- i dwupokojowe. Te drugie stanowią 50,5%, zaś kawalerki – 38,8%. Trzypokojowe mieszkania to zaledwie 9,8%. Biorąc pod uwagę malejącą zdolność kredytową każdego kolejnego pokolenia, może się okazać, że na atrakcyjności zyskają właśnie mniejsze miasta. Jak zauważa ekspert od rynku mieszkaniowego Marek Wielgo, „w największych miastach ceny mieszkań osiągnęły poziom, który coraz mniej kupujących, zwłaszcza poszukujących się kredytem, jest w stanie zaakceptować”. To pole do popisu dla władz mniejszych miast i miasteczek.

W awangardzie takiego myślenia znajduje się Chrzanów, który jest przykładem nie tylko kompleksowego myślenia o rozwoju, ale również odważnego korzystania z różnych potencjałów. To trzydziestosiedmiotysięczne miasto w zachodniej Małopolsce leży dokładnie pomiędzy dwiema metropoliami – Krakowem i Katowicami, w odległości ok 40 km do każdej z nich. Położone tuż przy autostradzie A4, z bezpośrednim dostępem kolejowym do stolicy Małopolski, jest atrakcyjnym miejscem do zamieszkania dla osób, które cenią sobie spokojne życie, a jednocześnie chcą mieć dostęp do metropolitalnej oferty. Po zakończeniu trwającej właśnie modernizacji linii kolejowej podróż pociągiem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej z centrum Chrzanowa do centrum Krakowa będzie trwała ok. 30 minut. W centrum, w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej, miasto to projektuje innowacyjną, ekologiczną dzielnicę z mieszkaniami na wynajem, halą targową z miejską szklarnią do produkcji żywności i nowoczesnym dworcem autobusowym. Powstanie tam blisko dwieście mieszkań dla wszystkich grup społecznych, w tym rodzin z dziećmi, seniorów i osób z niepełnosprawnościami. Dzisiaj znajduje się tutaj między innymi duży parking i stary plac targowy. Aby umożliwić budowę nowej ekodzielniczy zgodnie z zasadami inteligentnego i zrównoważonego rozwoju, obecny burmistrz Robert Maciaszek przeprowadził procedurę zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a następnie skutecznie aplikował o wsparcie doradcze do Europejskiego Banku Inwestycyjnego. W ramach projektu URBIS Chrzanów otrzymał profesjonalne doradztwo techniczne i finansowe dla tej ambitnej inwestycji. EBI sfinansowało analizę społeczno-ekonomiczną, studium wykonalności i koncepcję innowacyjnej dzielnicy.

Jednocześnie miasto stara się wykorzystać potencjał, jaki dają krajowe środki na budowę mieszkań z przystępnym czynszem, i powołał Społeczną Inicjatywę Mieszkaniową, spółkę utworzoną ze Skarbem Państwa. Przy wsparciu rządowych funduszy i preferencyjnych kredytów Banku Gospodarstwa Krajowego, ma ona za zadanie budowę dostępnych cenowo mieszkań. Mając gotową koncepcję nowego bloku i przygotowany teren, Chrzanów dołączył do tworzącego się na Śląsku SIM-u Zagłębie i ma szansę być jednym z pierwszych miast w Polsce, w którym rozpocznie się budowa mieszkań w tej formule.

Burmistrz Robert Maciaszek chce też ściągnąć do Chrzanowa inwestorów. Od początku kadencji sukcesywnie skupuje i scala grunty przy autostradzie A4, gdzie chce stworzyć dużą strefę inwestycyjną. Celem jest przygotowanie miasta na transformację lokalnej gospodarki w kierunku neutralności klimatycznej, z czym wiązać się będzie mniej miejsc pracy w sektorze górniczym. Dzisiaj wielu mieszkańców Chrzanowa pracuje w tej branży w okolicznych kopalniach lub firmach związanych z górnictwem. Miasto przygotowuje także projekt centrum

aktywności społecznej z przestrzenią coworkingową, między innymi dla start-upów i osób pracujących zdalnie. Centrum ma promować przedsiębiorczość i aktywność mieszkańców. Chrzanów angażuje się również w szereg ekologicznych inicjatyw mających na celu poprawę jakości powietrza, takich jak wymiana pieców na ekologiczne czy tworzenie parków kieszonkowych. Ostatnio w mieście powstał mural wykonany farbami fotokatalizacyjnymi, neutralizujących smog, a na rynku rozpoczęła się inwestycja, która betonowe przestrzenie zastępuje drzewami i rabatami z kwiatami. Jeśli mielibyśmy jednym stwierdzeniem określić ambicje, jakie ma Chrzanów, to pewnie należałoby powiedzieć, że chce po prostu stać się dobrym miastem do życia we wszystkich jego wymiarach.

Lokalizacja pobudza innowacyjność również w Sejnach, chociaż dzieje się to w zupełnie inny sposób. Położone w północno-wschodnim krańcu Polski miasto leży w „przesmyku suwalskim”. Jak to mawia burmistrz Sejn, Arkadiusz Nowalski: „Jeśli będą szły wojska rosyjskie na Polskę – to wtedy”. Napięcia przygraniczne wyznaczają dynamikę codziennego życia, sprawiając, że pojęcia takie jak „lokalna odporność” nie są rozumiane wyłącznie w kontekście przyszłych kataklizmów przyrodniczych, ale również – aktualnych wyzwań militarnych. Stanowi to przyczynek do tworzenia takich projektów, jak holistyczna koncepcja obywatelskiej odporności, która ma odpowiadać na potencjalne negatywne scenariusze, takie jak: „Niepokoje społeczne spowodowane kryzysem ekonomicznym połączonym z przerwaniem łańcuchów dostaw. Przedłużające się wyłączenie dostaw prądu na szerszych obszarach kraju tworzące napięcia w podstawowych obszarach działania społeczeństwa i instytucji państwa. Nasilenie się dezinformacji skutkującej podważeniem zaufania do instytucji państwa i wyzwaniem dla porządku publicznego. Ataki na systemy informatyczne instytucji publicznych, choćby placówek systemu zdrowia publicznego uniemożliwiające świadczenie podstawowych usług medycznych dla społeczeństwa. Trudne do zdefiniowania obecnie skutki społeczne, ekonomiczne i biologiczne przyspieszenia zmian klimatycznych”.

Elementem budowania lokalnej odporności jest również stworzenie magazynu energii dla powiatu, z którego w sytuacji kryzysowej mogłyby korzystać nie tylko instytucje publiczne, ale także przedsiębiorcy i gospodarstwa domowe. Niezależność energetyczną ma wspierać powstanie spółdzielni energetycznej, która będzie korzystała z paneli słonecznych umieszczonych na miejskich parkingach oraz na targowisku. Samo targowisko zresztą jest obecnie w trakcie modernizacji i ma stać się centrum życia społecznego dla całego regionu – zarówno powiatu sejneńskiego jak i przygranicznych miejscowości po stronie litewskiej. Będzie działało i w przestrzeni rzeczywistej, i w cyfrowej. Stanie się również centrum festiwalowym dla imprez odbywających się w Sejnach. Targowiskiem i towarzyszącym mu działaniom ma zarządzać spółdzielnia powołana na prawie europejskim, do której zaproszeni zostaną litewscy partnerzy. Aby powołać taką spółdzielnię, potrzeba co najmniej dwóch podmiotów z różnych krajów Unii Europejskiej, na przykład dwóch samorządów.

Sejny, podobnie jak Chrzanów, stawiają też na rozwój przemysłu. 31 stycznia 2022 roku rada miasta dała zgodę na inwestycję firmy MtPharma z branży farmaceutycznej. To hurtownia leków, która wykupiła część udziałów w spółce córce Uniwersytetu Medycznego w Łodzi i nawiązała współpracę z firmą produkcyjną z kilkudziesięcioletnią tradycją. Liczy ona na rozwój oparty na komponentach do leków recepturowych, czyli takich, które są mieszane w aptece na potrzeby indywidualnych recept. To kierunek w stronę powrotu do korzeni farmacji i częściowej chociaż niezależności od koncernów farmaceutycznych. Ponadto MtPharma będzie produkować oleje roślinne, co z kolei jest szansą na rozwój 200 ha upraw w regionie dla samego wiesiołka, a więc również na nowe kontrakty dla rolników. Olej to tylko 10 procent masy ziarna, więc wyłoczyny będzie można wykorzystywać w produkcji kosmetyków, suplementów diety albo jako wzbogaconą karmę dla zwierząt. Nowa fabryka nastawia się również na współpracę z innymi firmami na świecie. To ten typ inwestycji, który sprawi, że Sejny staną się centrum swojego regionu. Miasto wychodzi z bankructwa, przez ostatnich dziesięć lat (jako gmina) miało zakaz inwestycji, więc jest teraz „skazane na innowacje” – aby nadgonić dystans do partnerów. Jak to powiedział w jednej rozmowie burmistrz Nawalski: „Kiedy system nie daje narzędzi, trzeba je sobie zrobić”.

Złożone wyzwania wymagają złożonych odpowiedzi. Aby dobrze zaplanować zrównoważony rozwój miasta, trzeba umieć zobaczyć jednocześnie wyzwania związane z mieszkalnictwem, nowymi miejscami pracy, projektowaniem terenów zieleni czy wsparciem aktywności społecznej. Rafał Matyja zauważa: „Miasto jest zawsze

w jakimś stopniu projektem, a nie tylko nawarstwiającą się samoczynnie tkanką urbanistyczną. O kształcie tego, co projektujemy, decydują nasze szersze wyobrażenia, metafory, którymi myślimy o życiu społecznym i jednostkowym”. Te metafory mogą być tworzone w ramach wspólnego procesu (to docelowy model, który powinniśmy rozwijać jako społeczeństwo), jednak obecnie składają się w głowach poszczególnych jednostek – decydek i decydentów polskich samorządów, osób mających odwagę zmieniać bieg historii, potrafiących patrzeć na miasto jako całość i dostrzegających, że innowacyjność to jedyna szansa na przyspieszenie zmian. To w takich miejscach powstaną prototypy rozwiązań, które można będzie przenosić również do większych miast. Oczywiście, małe miasta to wyznacznik nie tyle geograficzny, ile metaforyczny. Nie każde małe miasto będzie w awangardzie, a wychylone w przyszłość innowacje będą pojawiać się również w większych miastach. Zmieni się po prostu logika, do której przyzwyczailiśmy się przez lata. Teraz miejskich innowacji będziemy szukać poza granicami wielkich metropolii, tam, gdzie są odważni liderzy, którzy chcą korzystać z narzędzi nowoczesności, żebyśmy mogli wspólnie budować bezpieczną przyszłość.

”

**Złożone wyzwania wymagają złożonych odpowiedzi.
Aby dobrze zaplanować zrównoważony rozwój miasta,
trzeba umieć zobaczyć jednocześnie wyzwania związane
z mieszkalnictwem, nowymi miejscami pracy, projektowaniem
terenów zieleni czy wsparciem aktywności społecznej.**

* Tekst powstał na podstawie książki Joanny Erbel, *Wychylone w przyszłość. Jak zmienić świat na lepsze*. Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków 2022.

O autorce

Joanna Erbel – socjolożka, działaczka miejska, ekspertka do spraw mieszkaniowych. Założycielka Fundacji Bliżko zajmującej się wspieraniem aktywności lokalnych i tworzeniem wiedzy na temat innowacji mieszkaniowych. Koordynowała prace nad przygotowaniem polityki mieszkaniowej i programu Mieszkania 2030 dla m.st. Warszawy. W latach 2017-2020 zajmowała się tematem innowacji mieszkaniowych w PFR Nieruchomości. Członkini grupy eksperckiej Laboratorium Rynku Najmu. Liderka klubu samorządowego w CoopTech Hub, pierwszym w Polsce centrum technologii spółdzielczych, które stawia sobie za cel tworzenie wspólnoty opartej o zaufanie przez cyfrowy restart spółdzielczości i budowanie lokalnego ekosystemu współpracy.

CZĘŚĆ II.

MIASTA WOBEC WYZWANIA ZIELONEJ TRANSFORMACJI

Rozwój bez równowagi to nie rozwój



dr inż. Renata Calak

Dyrektor Departamentu Strategii, Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej

Unia Europejska stawia nie tylko na miasta dostępne i produktywne, zwarte i zielone, odporne i sprawne, ale podkreśla konieczność równoważenia ich rozwoju. Istotą tego podejścia jest powiązanie i zharmonizowanie działań służących realizacji fundamentalnych potrzeb człowieka w dziedzinie społecznej, gospodarczej i środowiskowej, czego wymiarem jest m. in. Karta Lipska. W Polsce kluczową rolę odgrywa Krajowa Polityka Miejska, której nadrzędnym celem jest prowadzenie zrównoważonej transformacji polskich miast w kierunku kształtowania silnych i odpornych aglomeracji, zapewniających wysoką jakość życia mieszkańcom.

Miasta mają kluczowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju nie tylko w ujęciu lokalnym, regionalnym czy krajowym, ale także z perspektywy Unii Europejskiej. Ich ścieżkę rozwoju istotnie determinują przemiany w całej Wspólnocie tak w ujęciu gospodarczym, społecznym, przestrzennym jak i środowiskowym. Polityki UE dedykowane kwestiom miejskim na równi z wymogiem transformacji w kierunku miast dostępnych i produktywnych, zwartych i zielonych, odpornych i sprawnych podkreślają konieczność równoważenia ich rozwoju.

Gwałtownie postępujące zmiany klimatyczne czy negatywne skutki pandemii COVID-19 z całą mocą przywróciły nie tylko rangę i znaczenie faktycznej, a nie jedynie deklaratywnej, potrzeby ochrony środowiska i kontroli negatywnych skutków ekologicznych rozwoju gospodarczego. Pokazały także konieczność równoważenia środowiska społecznego, którego podziały, nierówności i głęboka polaryzacja w pełni ujawniły niesprawiedliwość społeczną mechanizmów procesów postępu i rozwoju gospodarczego. Istota rozwoju zrównoważonego polega na powiązaniu i zharmonizowaniu działań służących realizacji fundamentalnych potrzeb człowieka w dziedzinie społecznej, gospodarczej i środowiskowej. Często natura była traktowana jako zasób eksploatacyjny a nie rezerwuuar ekosystemowy o kluczowym znaczeniu dla ludzkiego zdrowia i egzystencji. Jednoznaczna degradacja środowiskowa oraz rosnąca świadomość społeczna ograniczonych zasobów naturalnych i pogarszającej się ich jakości, sprawiły, że z czasem ochrona przyrody zaczęła być ważnym zagadnieniem w planowaniu postępu.

”

Istota rozwoju zrównoważonego polega na powiązaniu i zharmonizowaniu działań służących realizacji fundamentalnych potrzeb człowieka w dziedzinie społecznej, gospodarczej i środowiskowej.

Znaczenie „zielonych” zasad w europejskich politykach rozwoju nabrało szczególnego znaczenia w ostatnich latach. Do kluczowych dokumentów w tym zakresie należy zaliczyć Europejski Zielony Ład (*European Green Deal*). Wdrożenie tej koncepcji w krajach UE zakłada nie tylko eliminację emisji gazów cieplarnianych

i klimatyczną neutralność gospodarek państw unijnych ale również ochronę zdrowia i dobrostanu obywateli. Ponadto aż pięć spośród dwunastu tematów priorytetowych Agendy Miejskiej UE odnosi się bezpośrednio do celów wpisanych w Zielonym Ładzie.

Wymiar miejski jest także sukcesywnie wzmacniany przez Komisję Europejską w ramach różnych inicjatyw. W kontekście bieżących działań prowadzonych z poziomu UE na rzecz rozwoju obszarów miejskich należy wyróżnić nową Kartę Lipską, przyjętą przez unijnych ministrów ds. rozwoju miast w 2020 roku. Wskazuje ona rekomendacje dla polityki miejskiej, podkreśla potrzebę poprawy zarządzania i koordynacji polityk w tym zakresie na wszystkich szczeblach zarządzania. Nowa Karta Lipska silnie uwypukla potrzebę transformacji w kierunku miast zielonych i produktywnych oraz sprawiedliwych.



W kontekście bieżących działań prowadzonych z poziomu Unii Europejskiej na rzecz rozwoju obszarów miejskich należy wyróżnić nową Kartę Lipską, przyjętą przez unijnych ministrów ds. rozwoju miast w 2020 roku.

Cele europejskiej polityki środowiskowej i klimatycznej są transponowane na grunt krajowy w państwach członkowskich UE. Poza politykami o charakterze horyzontalnym są one implementowane także w dokumentach strategicznych w wymiarze terytorialnym. W przypadku Polski należy do nich Krajowa Polityka Miejska. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej przygotowało projekt nowej Krajowej Polityki Miejskiej z horyzontem czasowym do roku 2030 (KPM 2030).

Wyzwania, z jakimi muszą się mierzyć polskie miasta nie odbiegają znacząco od problemów z jakimi boryka się wiele miast europejskich. Wynikają one z zachodzących przeobrażeń i uwarunkowań gospodarczych, technologicznych oraz dążenia do poprawy warunków życia obywateli. Zmagać się z nimi muszą ośrodki różnej wielkości, dostosowując podejmowane działania do uwarunkowań wynikających ze skali własnego potencjału, charakteru i lokalnych potrzeb.

Pandemia COVID-19 wpłynęła na funkcjonowanie polskich miast, często uwypuklając problemy, które istniały w nich już wcześniej – chociażby w zakresie świadczenia usług publicznych, dostępu do terenów zielonych czy organizacji transportu miejskiego. Mieszkańcy miast zaczęli zwracać uwagę, czy w pobliżu miejsca zamieszkania jest park, do którego można dojść pieszo, czy przebiega droga rowerowa, którą bezpiecznie można dojechać do szkoły czy przychodni. Aby zjeść w kawiarnianym ogródku – zachowując odpowiednie odstępy – potrzeba miejsca na chodniku, który często zastawiony jest przez samochody.



Pandemia COVID-19 wpłynęła na funkcjonowanie polskich miast, często uwypuklając problemy, które istniały w nich już wcześniej np. w zakresie świadczenia usług publicznych, dostępu do terenów zielonych czy organizacji transportu miejskiego.

Nadrzędnym celem KPM 2030 jest prowadzenie zrównoważonej transformacji polskich miast w kierunku kształtowania ośrodków silnych i odpornych, zapewniających mieszkańcom wysoką jakość życia. Dokument przyjmuje sześć bardziej szczegółowych celów, które wpisują się w wizję długofalowego rozwoju miast. Jednym z nich jest miasto zielone. Ten cel oznacza dążenie, aby na obszarach miejskich przeciwstawiać się pogłębianiu kryzysu klimatycznego, przeciwdziałać skutkom wynikającym z niego zmian oraz odbudowywać ekosystemy naturalne.

”

Nadrzędnym celem Krajowej Polityki Miejskiej 2030 jest prowadzenie zrównoważonej transformacji polskich miast w kierunku kształtowania ośrodków silnych i odpornych, zapewniających wysoką jakość życia mieszkańcom.

Realizacja zaleceń i postulatów w zakresie jakości środowiska przyrodniczego w miastach oraz skutecznej odpowiedzi na negatywne skutki zmian klimatycznych, jest jednym z najważniejszych oczekiwań jakie są pokładane w Krajowej Polityce Miejskiej 2030. Przenikanie zagadnień „miasta zielonego” z pozostałymi celami KPM 2030 wymaga odniesienia także do innych wyzwań rozwojowych krajowej polityki miejskiej, a w szczególności do:

- poszukiwania adekwatnej odpowiedzi na postępującą i niekontrolowaną suburbanizację (tzw. *urban sprawl*) tj. zaproponowania skoordynowanego procesu planowania i zagospodarowania terenu, mającego miejsce w samych miastach, ale także silnie uwidoczniającego się na terenach aglomeracji, efektywnie wykorzystując terytorialne zasoby, w tym środowiskowe i przyrodnicze;
- upowszechniania efektywnych systemów mobilności miejskiej, sprzyjających poprawie jakości powietrza i ograniczających poziomy hałasu, a także podnoszenia poziomu bezpieczeństwa szczególnie niechronionych uczestników ruchu;
- wzmacniania strukturalnych powiązań w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych poprzez poprawę warunków prowadzenia współpracy jednostek samorządu terytorialnego w odniesieniu do zjawisk i procesów niezależnych od granic administracyjnych (jakość powietrza, efektywne systemy transportu zbiorowego, zlewniowa gospodarka wodna itp.);
- dynamicznie postępujących przeobrażeń społecznych w miastach, podnoszenia świadomości mieszkańców w zakresie zmian klimatycznych i dbałości o jakość środowiska (postawy społeczne i modele zachowań konsumenckich).

Istotna jest nie tylko trafna identyfikacja wyzwań, ale także proponowanie skutecznych i efektywnych rozwiązań. Wśród przykładowych recept proponowanych w projekcie KPM 2030 dotyczących miasta zielonego wymienić można modyfikację przepisów umożliwiających usunięcie zadrzewienia. Byłoby ono możliwe tylko i wyłącznie jeśli – na terenie objętym inwestycją – wykonawca zrekompensuje nowymi nasadzeniami rzeczywistą produkcję tlenu drzew wyciętych. Zmiana ta ma na celu ograniczenie zastępowania dorosłych, wiekowych drzew młodymi sadzonkami. Ponadto postuluje się włączenie projektu zieleni wraz z operatem dendrologicznym – jako obowiązkowych – do dokumentacji projektowej. Większą ochroną mają być również objęci urzędnicy, w których kompetencjach leży weryfikacja wniosków o wycinkę.

”

Wśród przykładowych recept proponowanych w projekcie KPM 2030 jest ograniczenie usuwania drzew z przestrzeni miejskich, ulgi dla odzyskujących wodę czy likwidacja barier w zazielenianiu miast.

Propozycją w projekcie KPM 2030 jest również wprowadzenie ulgi podatkowej dla podmiotów (spółdzielni mieszkaniowych, wspólnot mieszkaniowych, centrów handlowych itp.) odprowadzających wodę z dużych powierzchni do retencjonowania. W zamierzeniu są gwarancje większych wpływów dla samorządów z tytułu opłat za zmniejszanie retencji. Większe wpływy byłyby kierowane do funduszu celowego w gminach, który stanowiłby źródło inwestycji z zakresu małej retencji, czy rozwiązań opartych na naturze.

Poprzez zmianę przepisów prawnych proponuje się zwiększenie możliwości wprowadzania zadrzewienia, czy szerzej, liczniejszych elementów błękitno-zielonej infrastruktury w miastach. Jednym z przykładów jest możliwość sadzenia drzew w mniejszej odległości od ulicy.

Jako kolejny krok w polityce rządu na rzecz ograniczania niskiej emisji z transportu w miastach, projekt KPM 2030 postuluje zwiększenie wsparcia przy zakupie samochodów elektrycznych, ze szczególnym priorytetem w przypadku prowadzenia działalności gospodarczej wymagającej intensywnego wykorzystania samochodów na terenach miast. Dotyczyłoby to taksówek, działalności pocztowej i kurierskiej czy instytucji publicznych np. straży miejskich czy policji.

Dokonując zmian w przepisach należy wzmocnić preferencje na rzecz bardziej bezpiecznych i dostępnych przestrzeni publicznych. Przepisy miałyby zakazać grodzenia osiedli, unikać przejść podziemnych, czy kładek, które wydłużają drogę dojścia pieszym, a dla osób ze szczególnymi potrzebami wręcz uniemożliwiają dotarcie do celu. Należy zachęcać samorządy do tworzenia stref uspokojonego ruchu poprzez promowanie tego typu projektów i transportu publicznego w ramach dostępnych funduszy. Dodatkowo dla zwiększenia komfortu pieszych należy zlikwidować domyślną możliwość parkowania na chodnikach (w przypadku braku wyznaczonych miejsc postojowych).



KPM 2030 jest nastawiona także na czystsze powietrze w miastach czy zorientowanie na pieszych, w tym bezpieczną drogę do szkoły.

W ramach kontynuacji polityki rządu na rzecz zmniejszenia i docelowego wyeliminowania liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, konieczna jest realizacja *Wizji Zero* poprzez ustalenie celów liczbowych, planu działań, czy zaangażowania instytucji i społeczności lokalnych. Skuteczne zrealizowanie programu wymaga przygotowania podręcznika opisującego warunki wdrażania *Wizji Zero* na poziomie lokalnym, zapewnienia źródeł finansowania np. poprzez stworzenie funduszu celowego dla miast realizujących zintegrowane zadania zgodnie z długofalowym planem.

Najważniejsza jest jednak ochrona najmłodszych, od której *Wizja Zero* powinna się rozpocząć. Dlatego konieczne są analizy możliwości stworzenia wsparcia dla projektów gwarantujących bezpieczną drogę do szkoły, gdzie na ulicach wokół budynku zastosowane zostałyby fizyczne ograniczenie ruchu, priorytetyzacja pieszych i rowerzystów oraz ograniczenie dojazdu samochodem pod sam budynek (redukując tym samym punktową kumulację zanieczyszczeń powietrza). Nie mniej ważna jest promocja wśród uczniów – od najmłodszych lat – postaw ukierunkowanych na wykorzystywanie alternatywnych form docierania do placówek edukacyjnych np. pieszo, rowerem, hulajnogą itp.

Poprzez nowe unormowania prawne proponuje się usprawnić współpracę aglomeracyjną gmin, szczególnie w obszarach metropolitalnych. Przemieszczanie mieszkańców, negatywne skutki zmian klimatu, zanieczyszczenie powietrza i wiele innych zjawisk nie zatrzymuje się na granicach administracyjnych miast. Dlatego też projekt KPM 2030 proponuje wzmocnienie mechanizmów pozwalających na większą współpracę aglomeracyjną gmin oraz umożliwienie finansowania inwestycji ze środków miasta-rdzenia w gminach sąsiednich.



Poprzez nowe unormowania prawne proponuje się usprawnić współpracę aglomeracyjną gmin, szczególnie w obszarach metropolitalnych, a także upowszechnienie idei miasta 15-minutowego.

Przyjazne mieszkańcom i środowisku są propozycje rozwiązań, które wspomagają przeciwdziałanie rozlewaniu się zabudowy miejskiej w sposób nieskoordynowany i chaotyczny oraz przyczyniają się do poprawy jakości terenów urbanizowanych. Idea miasta 15-minutowego wskazuje na konieczność zagospodarowywania przestrzeni w sposób gwarantujący wysoką jakość warunków życia oraz zamieszkania poprzez zapewnienie łatwego i szybkiego dostępu do wszelkiego rodzaju usług oraz przestrzeni publicznych. W celu podniesienia estetyki, integracji z otoczeniem oraz dostępności przestrzeni publicznych, których realizacja dokonywana jest często z wykorzystaniem europejskich lub krajowych środków finansowych, wskazano na zasadność projektowania i realizowania tych inwestycji z wykorzystaniem procedur konkursów urbanistyczno-architektonicznych i przystosowaniem ich do potrzeb wrażliwych grup społecznych.

Projekt Krajowej Polityki Miejskiej 2030 wyraźnie określa kierunek transformacji polskich miast ku ośrodkom zintegrowanym funkcjonalnie z otoczeniem, inwestujących w rozwiązania ekologiczne, promujących zrównoważone wzorce konsumpcji i produkcji, budując jednocześnie silne fundamenty odporności i umiejętności szybkiego i skutecznego reagowania na różnego rodzaju szoki i wstrząsy rozwojowe. KPM 2030 staje się ważnym narzędziem kreowania i implementacji warunków do odważnych zmian na poziomie lokalnym, w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.

Polska, prowadząc krajową politykę miejską, aktywnie uczestniczy w ogólnosiwiatowych i europejskich debatach i działaniach związanych z kierunkami rozwoju miast i obszarów zurbanizowanych. Podjęte prace nad przygotowaniem Krajowej Polityki Miejskiej 2030 wynikają nie tylko z potrzeby sformułowania adekwatnej odpowiedzi na wyzwania bieżącej sytuacji społeczno-gospodarczej polskich miast, są także konsekwencją pilnej potrzeby dostosowania polityk krajowych do nowych potrzeb w zakresie wyzwań globalnych. Dokument ten jest jednak także istotnym polskim wkładem w międzynarodową debatę, w wyniku której formułowane są zalecenia i rekomendacje dla innych krajów. Ważkie znaczenie w procesie przygotowania KPM 2030 mają również ogólnokrajowe i międzynarodowe wydarzenia dedykowane tematyce miejskiej. Organizowane corocznie Kongres Polityki Miejskiej oraz Krajowe Forum Miejskie są elementem szerokiego dialogu społecznego różnych środowisk i interesariuszy, służącego wypracowywaniu zasadniczych kierunków rozwoju miast. Szczęólnego znaczenia nabiera organizacja w Polsce, w czerwcu 2022 roku, jedenastej sesji Światowego Forum Miejskiego. To najważniejsze wydarzenie w światowym kalendarzu debat o rozwoju miast realizowanym pod sztandarem UN Habitat, jednej z agend ONZ. Światowe Forum Miejskie w Katowicach (11. World Urban Forum – WUF11) jest niewątpliwie unikatową i historyczną możliwością wzmocnienia uczestnictwa Polski w kształtowaniu zarówno unijnych jak i światowych kierunków polityk miejskich. Wydarzenie tworzy realną płaszczyznę, na której możliwe będzie skonfrontowanie idei i założeń wypracowywanych w Krajowej Polityce Miejskiej 2030 z doświadczeniami innych krajów Europy i świata.

Bezpośrednią przestrzenią powiązania warstwy realizacyjnej KPM 2030 oraz utrwalenia spuścizny programowej jaką ma pozostawić po sobie WUF11 jest Plan Działań dla Miast. Ideą tego przedsięwzięcia jest popularyzacja oraz wdrażanie celów zrównoważonego rozwoju w ujęciu lokalnym. W projekcie KPM 2030, w każdym wyzwaniu dla krajowej polityki miejskiej zawarto bezpośrednie odniesienie do Celów Zrównoważonego Rozwoju (ang. Sustainable Development Goals) wynikających z Agendy 2030. Plan Działań dla Miast jako jedno z narzędzi implementacyjnych KPM 2030 stanowi zatem polską odpowiedź na wyzwania związane z realizacją celów zrównoważonego rozwoju stawiane przez Agendę 2030. Jednym z założeń Programu jest zaangażowanie w tę inicjatywę co najmniej 100 miast. Plan Działań dla Miast jest zarazem integralną częścią przedsięwzięć w ramach WUF11, podczas którego zostanie uroczystie ogłoszony. Celem strony polskiej oraz UN Habitat jest zmobili-zowanie innych krajów i miast zagranicznych do działań na rzecz zrównoważonej transformacji na poziomie lokalnym. Będzie to trwałe dziedzictwo WUF11 – w postaci katalogu działań, wspólnej wizji zrównoważonego rozwoju wypracowanej dzięki wymianie doświadczeń, dotychczasowych transformacji i perspektywicznych dążeń miast.

Ostateczny kształt Krajowej Polityki Miejskiej 2030 jest uzależniony od wyników i decyzji związanych z konsultacjami tego dokumentu, a także procesu jego akceptacji przez Radę Ministrów. Jednak już teraz niewątpliwie warto odnotować pozytywne głosy i opinie ze strony samorządów i ekspertów, uznając propozycję KPM 2030

za wartościowy i nowoczesny dokument. Kompaktowość jego zapisów potencjalnie oznacza większą łatwość motywowania do aktywności różnych interesariuszy polityki miejskiej. Konwencja zidentyfikowania najważniejszych wyzwań, które zostały opisane w dwóch przekrojach dotyczących: diagnozy i charakterystyki wyzwania krajowej polityki miejskiej oraz proponowanych rozwiązań jest jedną z możliwości, której zaletą jest wymuszanie operacyjnej aktywności we wdrażaniu Krajowej Polityki Miejskiej 2030. W przypadku takiego dokumentu jak Krajowa Polityka Miejska, który ma charakter wielosektorowy, sprawcze angażowanie w jego realizację innych resortów ma kluczowe znaczenie dla efektywności realizacji przyjmowanych zobowiązań.

O autorce

Dr inż. **Renata Calak** – Dyrektor Departamentu Strategii w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, gdzie koordynuje prowadzenie polityki rozwoju, przygotowanie i monitorowanie strategii rozwoju oraz realizację ogólnopolskich strategii w skali europejskiej. Współtworzyła m.in. Strategię Rozwoju Kraju 2007-2015, Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 oraz Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Doktor nauk ekonomicznych.

Nowy metabolizm miast



prof. Tadeusz Markowski

Katedra Zarządzania Miastem i Regionem,
Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego

Świat się urbanizuje – coraz większy procent populacji ludzkiej mieszka w miastach. Do tej pory proces ten odbywał się kosztem coraz większej entropii otoczenia i rabunkowego korzystania z zasobów mineralnych. To natomiast doprowadziło do zmian klimatu i poważnych konsekwencji dla dalszego życia na Ziemi. Rosnąca rola miast wydaje się procesem nie do zatrzymania, warto jednak tak nim sterować, aby nie zaburzył on naturalnych mechanizmów funkcjonowania naszej planety. Jak to zrobić?

Świat cywilizowany wchodzi w erę miast. Nie jest to zwykły truizm. Proces ten wymaga zmierzenia się z wieloma wyzwaniami i konsekwencjami nowych zjawisk. Postępująca urbanizacja stylu życia wywoływana jest przez kolejne fale postępu technologicznego, umiędzynarodowienie procesów produkcji, konsumpcji oraz towarzyszącą tym zjawiskom globalizację negatywnych efektów zewnętrznych. Dotychczasowy rozwój miast odbywał się kosztem coraz większej entropii otoczenia i rabunkowego korzystania z zasobów naturalnych (dla celów produkcyjnych i przemysłowego rozwoju rolnictwa) kosztem środowiska przyrodniczego. Ten stan rzeczy – jak wiemy – doprowadził do przyspieszonych zmian klimatu i ma poważne konsekwencje dla naszego dalszego życia na planecie.

Nie bez znaczenia dla procesów dalszego rozwoju miast mają także wytwarzane przez autorytarne rządy i korporacje globalne zewnętrzne efekty polityczne (takie jak sprzyjające regulacje i dotacje), które stają się źródłem coraz większych zagrożeń dla rozwoju cywilizacji w długim okresie.

Warto wskazać na trwałe trendy, które będą determinowały dalsze procesy rozwoju i zastanowić się co z nich wynika dla światowych, narodowych i lokalnych działań instytucji publicznych wobec miast i procesów urbanizacji. Do zjawisk tych należą:

- przyspieszająca cyfryzacja wszelkich sfer życia gospodarczego, społecznego, politycznego i militarnego;
- wzrost zapotrzebowania na stabilną i taną energię elektryczną;
- budowanie światowego konsensusu wobec działań na rzecz ochrony klimatu i przywracaniu regeneracyjnych funkcji środowiska przyrodniczego;
- polityczna i ekonomiczna presja na rozwój odnawialnych źródeł energii jako nowych zasobów budowania trwałych przewag konkurencyjnych w skalach terytorialnych;
- wyczerpywanie się tanich źródeł surowców mineralnych oraz wzmacnianie się rynkowych innowacji i motywacji do korzystania z surowców wtórnych.

”

Trendy, które będą determinowały dalsze procesy rozwoju miast to: cyfryzacja, wzrost zapotrzebowania na energię, ochrona klimatu, rozwój odnawialnych źródeł energii i wyczerpywanie się tanich źródeł surowców mineralnych.

W konsekwencji tych globalnych trendów możemy stwierdzić, że o kolejnej fali rozwoju i przekształcania miast będą decydowały „nowe” zasoby i czynniki rozwoju, które utkwiły w systemach miejskich w skutek historycznego procesu nasycenia minerałami oraz kumulowania wiedzy i umiejętności ich mieszkańców. Szczególnie, wielkie miasta mają „ukrytą” masę krytyczną, której wyzwolenie pozwoli wyznaczyć nową trajektorię rozwoju bazującą – w sensie strategicznym – na niematerialnych zasobach intelektualnych. Jest to pochodną ich wyjątkowego, zintegrowanego procesu wytwarzania, który wykształcił się w złożonych systemach miejskich. Takim nowym zasobem staje się „kapitał terytorialny”.

Możemy postawić wysoce prawdopodobną hipotezę, że o procesach rozwoju miejskich cywilizacji będą decydowały trzy współzależne, strategiczne i endogenne zasoby jakie mogą wytwarzać systemy miejskie. Na ich bazie będą rozwijane wysoce konkurencyjne, ale zrównoważone, ekologiczne funkcje wytwórcze. Do zasobów tych należą:

- **kapitał terytorialny;**
- **elektryczna energia odnawialna oraz woda** zyskująca nowy wymiar jako źródło energii i gospodarki wodorowej;
- zdolność systemowa do **wykorzystania surowców wtórnych** i recyrkulacji zasobów środowiska antropogenicznego miast.

”

O procesach rozwoju miejskich cywilizacji będą decydowały kapitał terytorialny, energia odnawialna i zasoby wody oraz zdolność do wykorzystania surowców wtórnych.

Tak jak energia z węgla kamiennego i zdecentralizowane systemy dostarczania energii, gazu świetlnego, a potem energii elektrycznej były siłą odśrodkową w procesach urbanizacji, tak obecnie nowym zasobem wiodącym w procesach rozwoju staje się tani i „zielony” prąd.

Nadzieję dla ludzkości dają też technologie fuzji jądrowej. Jest to jednak odległa jeszcze przyszłość, na której owoce (w zakresie redukcji emisyjności CO₂) musimy jeszcze długo poczekać, nie wpłynie ona zatem na zatrzymanie kumulujących się skutków katastrofy ekologicznej. Wprowadzenie technologii fuzji jądrowej do produkcji energii i do gospodarki będzie jednak kolejną wielką falą rewolucji, która ponownie zmieni trajektorie i funkcje rozwojowe miast. Fazą przejściową – do czasu, kiedy znajdzie powszechne zastosowanie fuzja jądrowa – będzie faza o długim cyklu rozwoju technologii wodorowych służących do produkcji zielonej energii elektrycznej.

”

Siłą odśrodkową w procesach urbanizacji staje się – wspierany przez technologie wodorowe – tani i „zielony” prąd. Kolejną wielką rewolucją, która ponownie zmieni trajektorie i funkcje rozwojowe miast, będzie wykorzystanie energii z fuzji jądrowej.

Tutaj właśnie miasta mogą mieć swoje przewagi jako (względnie niezależne) generatory zielonej energii. Energia elektryczna jest nie tylko podstawą dla korzystania z technologii cyfrowych, usług i produktów wirtualnych – jej nadwyżka może być również wykorzystana dla celów produkcji dóbr materialnych i żywności.

Można postawić kolejną hipotezę, że „każde miasto przyszłości będzie miastem nowoczesnej wytwórczości”. Ośrodkiem, który staje się eksporterem zielonej energii i produkcji, w tym dóbr wirtualnych. Warunek samowystarczalności energetycznej i wymóg eksportu tego zasobu i innych produktów, może być spełniony jeśli „nowe miasta industrialne” wraz z biznesem stworzą pionierską tkankę urbanistyczną zdolną do współtworzenia energii odnawialnej.

”

Można postawić hipotezę, że „każde miasto przyszłości będzie miastem nowoczesnej wytwórczości”.

Kolejnym wyzwaniem wobec struktur przestrzennych miast jest wejście na przyspieszoną i innowacyjną ścieżkę rozwoju obiegu zamkniętego. Istotne są tu dwa wymiary jakim musi sprostać nowa struktura funkcjonalno-przestrzenna. Po pierwsze sprzyjać sprawnej logistyce surowców wtórnych, a po drugie włączyć struktury przestrzenne i tereny zurbanizowane do szybszej adaptacji do nowych wymagań funkcjonalnych. Jest to wyzwanie dla technologów, konstruktorów, architektów i urbanistów. Globalny wyścig w tym kierunku już się rozpoczął.

Posiadanie wyżej wymienionych strategicznych zasobów będzie pozwalało na kontrolowanie strumieni innych dóbr, a tym samym gospodarek pozostałych narodów nie dysponujących tymi przewagami.

”

Posiadanie strategicznych zasobów będzie pozwalało na kontrolowanie strumieni innych dóbr, a tym samym gospodarek pozostałych narodów nie dysponujących tymi przewagami.

W wielu miastach mających dostęp do zasobów wody będzie można uzyskać dodatkową przewagę przy wytwarzaniu zielonej energii; bądź to bezpośrednio jako surowiec do produkcji zielonego wodoru bądź jako zasób do budowy tzw. szczytowo-pompowych banków energii. Technologii i możliwości pod tym względem pojawia się coraz więcej. Dla wykorzystaniu wiatru, wody i bezpośrednich promieni słońca jako źródła energii ważną rolę odgrywa architektura i urbanistyka miast. Dobrze zdefiniowana, aktywna polityka architektoniczna i urbanistyczna będzie miała kluczowe znaczenie dla kształtowania efektywnych procesów wytwórczych miast.

Aby zachować perspektywę długiego trwania musimy pilnie poszukiwać nowej równowagi z przyrodą, i przywrócić jej pełnienie naturalnych funkcji, tak ważnych dla dalszego trwania ludzkości. **Nowy paradygmat rozwoju miast powinien polegać na twórczym odwróceniu historycznego procesu rozwoju struktur miejskich kosztem otoczenia.** W obecnych systemach środowisko przyrodnicze i jego zasoby, a także systemowe usługi ekologiczne, traktowane są jako dobra wolne i nie mające ceny. Tymczasem miasta muszą się rozwijać w **stronę wzmocnienia zdolności regeneracyjnych otaczającego środowiska naturalnego.** Nowy zrównoważony ekologicznie model gospodarowania – możliwy do uzyskania w długiej perspektywie trwania – wymaga wprowadzania szeregu mechanizmów ekonomicznych. Ważne jest nie tylko racjonalizacja zużycia zasobów przyrodniczych – ale przede wszystkim zatrzymanie procesów dalszej rabunkowej eksploatacji, a następnie przywrócenia zdolności środowiska do regeneracji.

”

Aby zachować perspektywę długiego trwania musimy pilnie poszukiwać nowej równowagi z przyrodą, i przywrócić jej pełnienie naturalnych funkcji, tak ważnych dla dalszego trwania ludzkości. Kluczowe jest odwrócenie historycznego procesu rozwoju struktur miejskich kosztem otoczenia.

Człowiek na wielką skalę, szczególnie w obszarach zurbanizowanych, musi stać się nie tylko producentem ale i reducentem wprowadzającym raz pozyskane surowce ponownie do krążenia. Warunkiem tak rozumianej gospodarki obiegu zamkniętego jest odpowiedni poziom nasycenia surowcami gospodarek światowych, jak i powszechny (globalny) postęp w dziedzinie ograniczania jednostkowego zużycia krążących surowców (wtórnych) do wytworzenia dóbr społecznie pożądaných. Jednym słowem, korzystając z dorobku biologii i medycyny możemy powiedzieć, że chodzi tu o sformułowanie zasad „nowego metabolizmu miast”. Będzie to wymagało zdefiniowania na nowo reguł przepływu materiałów i energii w aglomeracjach, ale równocześnie będzie to bardzo ważny wkład do racjonalizacji polityk miejskich w wymiarach lokalnym i globalnym.

”

Człowiek na wielką skalę, szczególnie w obszarach zurbanizowanych, musi stać się nie tylko producentem ale i reducentem wprowadzającym raz pozyskane surowce do obiegu zamkniętego.

O autorze

Prof. dr hab. **Tadeusz Markowski** – pierwszy wiceprzewodniczący Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przy Prezydium Polskiej Akademii Nauk. Członek Miejskiej i Wojewódzkiej Komisji Urbanistycznej w Łodzi. Od ponad 40 lat wykłada na Uniwersytecie Łódzkim. Kierownik Interdyscyplinarnego Centrum Studiów Miejskich. Naukowo interesuje się rozwojem regionalnym i lokalnym oraz przygotowuje liczne ekspertyzy dla Rządu RP na potrzeby polityki regionalnej i planowania przestrzennego. W przeszłości był m.in. członkiem Głównej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej przy Ministrze Budownictwa, wielokrotnym członkiem Rady Ochrony Zabytków przy Ministrze Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz członkiem Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP Lechu Kaczyńskim.

Miasta – od „czarnych charakterów” do „bohaterów” klimatycznego frontu?



dr Radomir Matczak

ekspert ds. rozwoju regionalnego

Miasta to „czarne charaktery” procesu cywilizacyjnej destrukcji środowiska, liderzy w produkcji zanieczyszczeń i odpadów, a zarazem, główni winowajcy klimatycznych zmian. Czy z antybohaterów mogą się stać liderami zielonej transformacji i poprowadzić ludzkość do zwycięstwa na klimatycznym froncie? Co należy zrobić by to się udało? Jest szereg konkretnych recept, których zastosowanie może okazać się zbawienne. Wysilek do poniesienia nie jest mały, ale stawką jest nasz dobrobyt i jakość życia na pokolenia.

Miasta są katalizatorem – niekorzystnej dla człowieka – zmiany klimatu. Jednocześnie stanowią główną arenę, na której rozstrzygną się zmagania ludzkości z kryzysem klimatycznym. Zajmując skrawek (3%) Ziemi, koncentrują ponad połowę globalnej populacji, pochłaniają 75% surowców pierwotnych, tworzą 50% masy odpadów, zużywają 60-70% energii i emitują 75% generowanych przez człowieka gazów cieplarnianych.

Aglomeracje są jednocześnie wyjątkowo wrażliwe na skutki klimatycznych zmian. Rosnąca na naszych oczach częstotliwość ekstremalnych zjawisk pogodowych (m.in. fale upałów, deszcze nawalne, huragany), skutkuje znacznymi stratami (kosztami) społecznymi i gospodarczymi, a także przyrodniczymi. Mogą one trwale destabilizować obszary miejskie, odbijając się na sytuacji całych państw i kontynentów.

”

Miasta są katalizatorem niekorzystnej dla człowieka zmiany klimatu. Jednocześnie stanowią główną arenę, na której rozstrzygną się zmagania ludzkości z kryzysem z tym związanym.

Polski odcinek frontu

Polskie miasta znacząco „wspierają” zmianę klimatu. Notują one wciąż wysoki udział lokalnych systemów grzewczych opartych na węglu. Ich „rozlewanie się” sprzyja wzrostowi emisji gazów cieplarnianych (m.in. z transportu samochodowego) oraz redukcji zdolności ich pochłaniania (malejąca powierzchnia biologicznie czynna). Istotne deficyty w zagospodarowaniu rosnącej masy odpadów miejskich także sprzyjają zwiększonej emisji związków węgla.

Nasze miasta są narażone m.in. na wywołane opadami nawalnymi powodzie błyskawiczne. Skutkują one dużymi stratami materialnymi, paraliżem transportowym, degradacją cieków wodnych i dalszym wzrostem zagrożeń powodziowych. Wiąże się to m.in. z wysokim stopniem „zabetonowania” miast oraz ich niezbyt dużą zdolnością

retencyjną. Z drugiej strony, długie okresy wysokiej temperatury bez opadów narażają miasta na suszę, która obniża żywotność roślinności i redukuje jej zdolność do łagodzenia skutków ekstremów pogodowych, podnosząc koszty nawadniania. Dodatkowe zagrożenie dla mieszkańców stanowi zjawisko tzw. miejskiej wyspy ciepła, która utrudnia nocną regenerację oraz zagraża zdrowiu i życiu głównie osób starszych, których populacja w miastach rośnie.

Spada udział obszarów zieleni w powierzchni miast ogółem, co redukuje ich zdolność radzenia sobie ze skutkami ekstremów pogodowych. Jest to m.in. wynik słabej kontroli ochrony drzew i niskiej skuteczności w utrzymaniu terenów biologicznie czynnych, głównie w obszarach śródmiejskich. W efekcie pojawia się dodatkowy impuls dla ich depopulacji oraz wzrost presji na tereny podmiejskie (dodatkowe uszczerbki w systemie przyrodniczym i emisje z transportu).

Trudną specyfikę mają miasta nadmorskie (wzrost poziomu morza i większa częstotliwość powodzi sztormowych), miasta położone w rejonach górskich i nad rzekami (znaczące ryzyko powodziowe) oraz miasta środkowej Polski (wysokie ryzyko wystąpienia suszy).



Polskie aglomeracje znacząco „wspierają” zmianę klimatu. Notują one wciąż wysoki udział lokalnych systemów grzewczych opartych na węglu, w dodatku cały czas „się rozlewają”, a także zmniejszają udział obszarów zielonych.

Modelowa reakcja

Rozwój i utrzymanie wysokiej jakości życia w miastach w warunkach kryzysu klimatycznego wymaga kompleksowych działań. Należy z jednej strony hamować niekorzystną zmianę klimatu, a z drugiej – budować odporność na nasilające się ekstrema pogodowe. Konieczna jest m.in. integracja różnych polityk publicznych, a także aktywne włączenie wielu sektorów gospodarki i grup społecznych wspartych przez organizacje obywatelskie. Potrzebna jest silna motywacja sektora publicznego, przedsiębiorców i mieszkańców do zmiany postaw (nawyków, procedur).

Działania muszą być podjęte w pięciu powiązanych ze sobą obszarach:

1. drastyczne zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych;
2. redukcja zapotrzebowania na surowce naturalne i energię, ograniczenie marnotrawstwa żywności, promocja odpowiedzialnej konsumpcji i wydłużanie czasu „życia” produktów;
3. zapewnienie bezpieczeństwa publicznego, w tym sprawnej infrastruktury krytycznej oraz zdolności do przewidywania klęsk żywiołowych i zarządzania sytuacjami kryzysowymi;
4. wzmocnienie odporności przez racjonalne zarządzanie przestrzenią, zahamowanie utraty bioróżnorodności i redukcję emisji zanieczyszczeń (dla zdrowia i bezpieczeństwa żywności);
5. wzmocnienie świadomości i długofalowego zaangażowania obywateli, sektora prywatnego i pozarządowego we współtworzenie miejskich strategii na rzecz klimatu.

Długofalowe działania powstrzymujące

Kluczem do zapewnienia miastom względnie bezpiecznej przyszłości jest radykalna redukcja emitowanych przez nie gazów cieplarnianych, głównie CO₂. Zmagania odbywają się na czterech scenach: energetyka, budownictwo, transport oraz gospodarka odpadami.

W obszarze energii należy postawić na oszczędzanie (redukcję potrzeb) i na źródła o niskiej lub zerowej emisji CO₂. Głównym obszarem inwestowania powinna być termomodernizacja budynków połączona z wymianą źródeł ciepła na odnawialne i z zapewnieniem możliwości magazynowania energii. Każdy nowy budynek powinien,

jako warunek minimum, samodzielnie zaspokajać swe potrzeby energetyczne. Należy sprzyjać szybkiemu przyrostowi liczby prosumentów tworzących spółdzielnie energetyczne oparte na OZE. Niezbędna będzie również modernizacja sieci dystrybucyjnej umożliwiająca odbiór prądu z rosnącej liczby źródeł rozproszonych. Z kolei eliminacji punktowych źródeł emisji CO₂ powinien towarzyszyć rozwój zbiorowych systemów ciepłowniczych modernizowanych pod kątem stosowania technologii nisko- i zeroemisyjnych. Biorąc to wszystko pod uwagę, autonomia energetyczna wydaje się realnym celem długofalowym dla miast.



Autonomia energetyczna wydaje się realnym celem długofalowym dla miast.

Niezwykle ważne dla sukcesu działań pro-klimatycznych w miastach jest upowszechnienie nowych wzorców mobilności, w tym osłabienie pozycji samochodu. Miasta powinny podejść kompleksowo do redukcji potrzeb transportowych mieszkańców, kładąc nacisk na ruch pieszego, rowerowy i zeroemisyjne urządzenia transportu osobistego. Zmiana modelu mobilności powinna oznaczać m.in.: wyłączenie kolejnych części miast z ruchu samochodów i wzmocnienie systemu bodźców ograniczających korzystanie z aut (m.in. odejście od budowy nowych przyulicznych miejsc postojowych i parkingów czy też zniesienie wymagań parkingowych dla obiektów w strefach dobrej dostępności pieszej), a także poszerzanie stref z priorytetem dla pieszych i rowerzystów, rozbudowę dróg rowerowych i ich przekształcenie w spójną sieć oraz wprowadzenie ułatwień dla przewozu rowerów transportem zbiorowym. Równolegle należy nadać bezwzględny priorytet poszerzeniu zasięgu i wzrostowi częstotliwości usług zeroemisyjnego transportu zbiorowego. Potrzebna jest także jego funkcjonalna integracja z systemem współdzielonych środków transportu (np. rowerów, hulajnóg, samochodów).

Obszarem, w którym miasta mogą istotnie zredukować emisje, jest także zarządzanie odpadami. Potrzebny jest wzrost efektywności systemu ich selektywnej zbiórki, a także ograniczenie masy odpadów biodegradowalnych na składowiskach. Systemowego wsparcia wymagają też oddolne inicjatywy „zero waste”, działania redukujące zużycie surowców naturalnych i promujące surowce wtórne, a także rozwój systemu napraw. Stosowne zachęty powinny uzyskać też kompleksowe rozwiązania przeciwdziałające marnowaniu jedzenia i wzmacniające lokalne łańcuchy produkcji zdrowej i przystępnej cenowo żywności. Konsekwentne upowszechnianie rozwiązań z zakresu gospodarki w obiegu zamkniętym (GOZ), m.in. w sektorze publicznym, przyniesie oszczędności, zmniejszy zależność od surowców pierwotnych, pozwoli zredukować masę odpadów, a docelowo podniesie efektywność realizowanych zadań i zredukuje emisje gazów cieplarnianych. Mechanizmy GOZ będą też sprzyjać dynamizacji rozwoju podmiotów ekonomii społecznej, które są często pionierami w zakresie „domykania obiegu” w wielu sferach aktywności.



Niezwykle ważne dla sukcesu działań pro-klimatycznych w miastach jest upowszechnienie nowych wzorców mobilności, w tym osłabienie pozycji samochodu, a także odpowiednie zarządzanie odpadami.

Pilne działania dostosowawcze

Długofalowym działaniom spowalniającym niekorzystną zmianę klimatu powinny towarzyszyć przedsięwzięcia adaptacyjne, umożliwiające miastom względnie bezpieczną egzystencję. Powinny być one podporządkowane czterem zasadom.

Po pierwsze, należy skupić się na zahamowaniu ekspansji przestrzennej miast (suburbanizacji) i ochronie systemu przyrodniczego wokół nich. Równocześnie należy dążyć do bardziej wielofunkcyjnego wykorzystania obecnych struktur miejskich, licząc się z koniecznością zahamowania wzrostu intensywności zabudowy.

Chodzi tu m.in. o podjęcie skoordynowanych kroków na rzecz rozwoju (odtworzenia) możliwie dużych i różnorodnych terenów zieleni z jak największym udziałem terenów zbliżonych do naturalnych. Mają one istotne znaczenie zarówno dla pochłaniania CO₂, retencji wody, oczyszczania (nawilżania) powietrza, jak i regulacji temperatury (ograniczenie zjawiska miejskich wysp ciepła), ułatwiając również integrację mieszkańców. Ważne jest przy tym powszechne respektowanie zakazów i ograniczeń wynikających z ustanowionych form ochrony, a także objęcie ochroną prawną kolejnych, szczególnie cennych przyrodniczo terenów i obiektów.

Po drugie, wzmocnionych działań wymaga oszczędzanie i retencja wody. Chodzi tu m.in. o rozwój naturalnych form zatrzymywania wody, w tym ochronę i rehabilitację strumieni, rzek, stawów i mokradeł, a także o redukcję powierzchni nieprzepuszczalnych. Łączenie terenów zieleni z terenami retencji wód opadowych (błękitno-zielona infrastruktura) zmniejsza skutki deszczy nawalnych i ryzyko powodzi błyskawicznych, pozwalając wykorzystywać zgromadzoną wodę do łagodzenia suszy i wysokich temperatur. Działania w tym zakresie należy podejmować przy aktywnym włączeniu mieszkańców i potraktowaniu ich jako ważnych aktorów nowocześnie pojmowanej retencji.

Po trzecie, niezbędne jest nowe podejście do infrastruktury technicznej, która powinna być modernizowana i rozwijana z założeniem dostosowania procesu jej projektowania, konstrukcji i eksploatacji do zmieniających się warunków klimatycznych. Dotyczy to np. utrzymania wysokiej sprawności i niezawodności infrastruktury energetycznej i transportowej, czy też systemu odprowadzania wód opadowych.

Po czwarte, miasta potrzebują budowy systemu gotowości i przemyślanych planów zarządzania kryzysowego oraz systemów ostrzegania i ewakuacji, pozwalających na sprawne reagowanie w sytuacji wystąpienia ekstremów pogodowych (np. powodzie błyskawiczne).



**Zahamowanie ekspansji przestrzennej (suburbanizacji),
oszczędzanie i retencja wody, uwzględnianie zmieniających się
warunków klimatycznych przy rozwoju infrastruktury
technicznej, kreślenie planów zarządzania kryzysowego –
to pożądane działania adaptacyjne polityki miejskiej.**

Wspierające działania systemowe

Działania hamujące zmianę klimatu i pomagające przygotować się miastom na negatywne jej skutki należy wspierać podejściem systemowym pobudzającym trwałe zmiany postaw ekonomicznych, ekologicznych i społecznych.

Władze miast powinny:

1. powszechnie stosować zielone zamówienia publiczne. To dzięki nim można pozyskiwać towary, usługi i infrastrukturę o znacząco ograniczonym oddziaływaniu na środowisko (klimat). Ich zakorzenienie w praktyce administracji powinno w sposób trwały wpływać na zmianę postaw klimatycznych polityków, urzędników, przedsiębiorców i mieszkańców;
2. zapewniać wszystkim otwarty dostęp do informacji na temat śladu węglowego miast. Wiąże się to m.in. z budowaniem kompetencji do regularnej i wiarygodnej oceny wpływu podejmowanych decyzji planistycznych, programowych, inwestycyjnych czy podatkowych na klimat i bioróżnorodność. Miejskie inwestycje powinny być publicznie omawiane i realizowane z myślą o eliminacji śladu węglowego. Służyć oszczędzaniu energii i wody, poprawie jakości powietrza oraz wzrostowi odporności na ryzyka klimatyczne. Będzie to inspiracja dla mieszkańców i biznesu, a jednocześnie dowód realnego przekierowania strumienia dochodów publicznych (podatków) na cel neutralności klimatycznej;
3. redukować bariery dostępu do rynku dla zielonych produktów i usług, promując uczciwą konkurencję i powszechnie stosując zasadę *zanieczyszczający płaci*, a także prowadzić zdecydowane działania w stosunku do przestępstw przeciwko środowisku.

4. wzmacniać klimatyczną kreatywność i sprawczość obywateli. Chodzi tu o różnorodne mechanizmy wsparcia oddolnych inicjatyw zaszczepiających współodpowiedzialność mieszkańców np. za redukcję emisji CO₂ i toksyn, za redukcję zużycia energii i wody, czy też za ograniczenie marnotrawstwa żywności. Źródłem wielu ambitnych inicjatyw ekonomiczno-ekologicznych są często lokalni liderzy. Dobrze, aby ich pomysły spotkały się ze wsparciem ze strony miast, bo ich *zielona* pasja może zachęcać innych mieszkańców do różnych pro-klimatycznych postaw (np. spółdzielnia socjalna świadcząca usługi pralnicze). Będzie to sprzyjać budowie oddolnego poparcia dla kompleksowych działań w odpowiedzi na kryzys klimatyczny, a także wzrostowi obywatelskiego zaangażowania i presji na ich realizację.

”

Władze miast powinny: powszechnie stosować zielone zamówienia publiczne, zapewniać wszystkim otwarty dostęp do informacji na temat śladu węglowego miast, redukować bariery dostępu do rynku dla zielonych produktów i usług, wzmacniać klimatyczną kreatywność i sprawczość obywateli.

Najwyższa konieczność, ale i szansa na ucieczkę do przodu

Istnieje egzystencjalna potrzeba wzmacniania gotowości miast do przyjęcia bolesnych skutków kryzysu klimatycznego. Aglomeracje powinny być liderami zmian zmierzających w stronę neutralności klimatycznej. Muszą one z jednej strony redukować swój ślad węglowy, zaś z drugiej, wzmacniać odporność systemów infrastrukturalnych i instytucjonalnych na nadchodzące szoki pogodowe.

Dla skutecznej eliminacji śladu węglowego miasta potrzebują dobrych regulacji, przemyślanych inwestycji publicznych, silnego sektora obywatelskiego oraz odpowiedzialnie inwestujących przedsiębiorstw. Bez tych czterech elementów trudno jest mówić o praktycznej realizacji zasady międzypokoleniowej (klimatycznej) solidarności.

Skoordynowane, długofalowe i partnerskie działania angażujące sektor publiczny, prywatny, obywatelski, w tym instytucje nauki i edukacji, są warunkiem skutecznej transformacji klimatycznej prowadzącej do poprawy bezpieczeństwa, zdrowia, odporności i dobrobytu wspólnot miejskich.

Ważne będzie zapewnienie wysokiej jakości informacji i skutecznych kanałów przekazu wiedzy na temat zmiany klimatu, a także upowszechnianie wzorców zrównoważonej konsumpcji we wszystkich grupach wiekowych. Będzie to sprzyjać zrozumieniu wyzwań i szans związanych z kryzysem klimatycznym, a także podejmowaniu oddolnych inicjatyw, które wzmocnią w tym zakresie działania sektora publicznego i prywatnego.

Warto zdawać sobie sprawę, że redukcja oddziaływań człowieka na środowisko, w tym redukcja śladu węglowego miast, to taki obszar aktywności, który – prócz wielu długotrwałych wysiłków i dostosowań – może zapewnić także wielowymiarowe i trwałe korzyści społeczeństwu i gospodarce. Zwłaszcza wtedy, gdy zaczniemy poważniej traktować jakość życia i uwolnimy się od zgubnego dyktatu celów krótkoterminowych i fetyszu ciągle rosnącego PKB.

”

Skoordynowane, długofalowe i partnerskie działania angażujące sektor publiczny, prywatny, obywatelski, w tym instytucje nauki i edukacji, są warunkiem skutecznej transformacji klimatycznej prowadzącej do poprawy bezpieczeństwa, zdrowia, odporności i dobrobytu wspólnot miejskich.

O autorze

Dr **Radomir Matczak** przez 20 lat pracował w administracji publicznej, głównie samorządowej. Specjalizuje się w zagadnieniach polityki regionalnej, Polityki Spójności UE, zarządzania publicznego i reform instytucjonalnych oraz współpracy bałtyckiej. Prowadzi działalność doradczą i badawczą, współpracując m.in. ze Związkiem Miast Polskich i Uniwersytetem SWPS. Absolwent Kolegium Ekonomiczno-Społecznego Szkoły Głównej Handlowej oraz Wydziału Zarządzania i Ekonomii Politechniki Gdańskiej.

CZĘŚĆ III.

NOWY MIEJSKI KRWIOBIEG. CZAS NA ZINTEGROWANE I INTELIGENTNE ZARZĄDZANIE MIEJSKĄ LOGISTYKĄ I MOBILNOŚCIĄ

Wstrzymać człowieka – ruszyć towar. Przewrót kopernikański w miejskim transporcie



prof. Arkadiusz Kawa

Dyrektor, Sieć Badawcza Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny

Popularność zakupów przez Internet rośnie sukcesywnie od kilku lat. Wzrost ten nasilił się w szczególności w czasie pandemii. Na dynamiczny rozwój handlu internetowego ma wpływ zarówno strona popytowa, jak i podażowa. Sektor ten nie jest nasycony i cały czas zwiększa się liczba klientów. Obecnie ośmiu na dziesięciu polskich internautów robi zakupy online. Na ten rozwój ma też wpływ sukcesywnie zwiększająca się liczba sprzedawców internetowych.

Składanie zamówień przez Internet eliminuje potrzebę fizycznego przemieszczenia się klienta do sklepu, towar jest dostarczany bezpośrednio do klienta (lub do pobliskiego punktu odbioru). Oznacza to, że zwiększa się skala ruchu towarowego, a zmniejsza się strumień przewozów pasażerskich (zarówno tych realizowanych prywatnymi samochodami, jak i transportem publicznym). Tymczasem dotychczas miasta były projektowane właśnie pod kątem transportu osób. W strategiach rozwojowych miast nie uwzględnia się (adekwatnie do widocznego trendu) przepływów towarowych. Istnieje pilna potrzeba zmiany naszego sposobu myślenia o dalszym rozwoju miast – w kierunku rozpatrywania tych dwóch strumieni jednocześnie. Wyzwanie jest ogromne, bo miasta nie mają w tym zakresie żadnego doświadczenia. Przyjrzyjmy się procesom, które wywołuje zmiana struktury sprzedaży detalicznej.



Popularność zakupów przez Internet rośnie sukcesywnie od kilku lat. Wzrost ten nasilił się w szczególności w czasie pandemii. Zwiększa się skala ruchu towarowego, a zmniejsza się strumień przewozów pasażerskich.

Logistyka i ostatnia mila

W e-handlu pod względem liczby zamówień dominuje segment B2C (*business-to-consumer*), w którym towar jest zamawiany przez klientów indywidualnych. E-klienci dokonują często zakupów jednorazowych, w niewielkich ilościach. Po złożeniu zamówienia produkty są kompletowane, pakowane i przygotowywane do wysyłki. Są one transportowane przez zewnętrzne firmy logistyczne, w szczególności operatorów KEP

(kuriersko-ekspresowo-paczkowych). Następnie przesyłki przekazywane są do sortowni, skąd trafiają do lokalnych oddziałów. Ostatnim etapem jest przewóz przesyłki przez kuriera do wyznaczonego przez klienta miejsca. Zazwyczaj przesyłka trafia „do drzwi” klienta. Jest to tzw. ostatnia mila (*last mile*). To jedna z najważniejszych faz procesu realizacji zamówienia internetowego, ponieważ tutaj występuje najczęściej jedyny bezpośredni kontakt między firmą kurierską a odbiorcą. Jest to też najsłabsze ogniwo łańcucha dostaw – o jakości obsługi na ostatnim etapie decyduje człowiek, który ma doręczyć przesyłkę na czas i w odpowiednim stanie, podczas gdy procesy logistyczne na innych etapach (np. kompletowanie, pakowanie) są często zautomatyzowane i zoptymalizowane. Problemатyczne jest to, że odmienne są godziny doręczeń do osób prywatnych i firm (wtedy, gdy firmy pracują, osoby prywatne trudno zastać w domu). Inne są też miejsca dostaw do takich klientów – zazwyczaj zamieszkują trudno dostępne lub oddalone od centrum lokalizacje.

Wpływ e-handlu na miejską logistykę i środowisko

Dostawa do końcowego klienta jest nie tylko procesem najbardziej skomplikowanym, ale także najbardziej wpływającym na logistykę miasta. W 2021 roku dostarczono ok. 700 mln zamówień internetowych. Przy tej skali ruch związany z dostawą jest odczuwalny przez miasto, w szczególności w zakresie większej liczby pojazdów kurierskich, a co z tym związane, większe są korki, hałas, emisja CO₂, wzrasta liczba wypadków i kolizji. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na emisję CO₂ są materiały opakowaniowe, zabezpieczające przesyłki. Mimo to, całkowity bilans wpływu e-handlu na środowisko, w porównaniu do tradycyjnego handlu, wychodzi na korzyść tego pierwszego. Analiza firmy Oliver Wyman pokazuje, że zakup stacjonarny generuje średnio prawie 2,5-krotnie większy ślad węglowy niż ten sam zakup online. Głównym „trucicielem” jest energia (np. oświetlenie i ogrzewanie/chłodzenie miejsca sprzedaży), której w handlu stacjonarnym zużywa się 7-krotnie więcej oraz dojazdy samochodami prywatnymi, które generują 2-krotnie większy ślad węglowy niż dostawy ostatniej mili (ze względu na mniej efektywny transport wykonywany przez klienta). Wyniki badań wskazują również na to, że transport związany z dostarczeniem produktów zamawianych przez Internet tworzy tylko 0,5% całkowitego ruchu na obszarach miejskich. Natomiast handel stacjonarny odpowiada za aż 11% takiego ruchu. Zatem *e-commerce* nie jest, co do zasady, bardziej obciążający dla środowiska niż tradycyjna sprzedaż. Trzeba jednak podejść do każdego przypadku indywidualnie, bo wycieczka po duże zakupy do tradycyjnego sklepu komunikacją zbiorową może mieć mniejszy wpływ na środowisko niż dostawa do domu niewielkich zakupów zamówionych przez Internet.



Transport związany z dostarczeniem produktów zamawianych przez Internet tworzy tylko 0,5% całkowitego ruchu na obszarach miejskich. Natomiast handel stacjonarny odpowiada za aż 11% takiego ruchu.

Wydawać by się mogło, że pandemia sprowokowała do pewnej refleksji dotyczącej naszego życia na Ziemi. Że bardziej rozumiemy teraz naszą współzależność i wpływ naszych codziennych zachowań i wyborów na cały ekosystem. W ślad za tym powinna pójść mniejsza liczba nieprzemysłanych zakupów i większe zwrócenie uwagi na nasze środowisko. Tak się jednak nie stało. Dobitnie świadczą o tym wyniki badań przeprowadzonych przez Mobile Institute, z których wynika, że nasza świadomość ekologiczna jest nadal mała. Świadomość to zresztą tylko połowa sukcesu, powinno iść za nią również poczucie odpowiedzialności. Tymczasem Polacy uważają, że na poprawę stanu środowiska naturalnego największy wpływ mają rządy i instytucje państwowe oraz (w trochę mniejszym stopniu) firmy. Problemem w rozwoju postaw ekologicznych jest przede wszystkim wygoda. Nadal duża część Polaków traktuje proekologiczne podejście jako dodatkowy wysiłek, w którym nie widzi bezpośrednich korzyści. Potrzebna jest więc edukacja społeczeństwa. Ciężar tej edukacji jest nie tylko na szkole, firmach, ale także na administracji rządowej i samorządowej.



Zakup stacjonarny generuje średnio prawie 2,5-krotnie większy ślad węglowy niż ten sam zakup online.

Faza żywiołowego poszukiwania rozwiązań

Dynamiczny rozwój e-handlu przeddefiniował nie tylko modele firm logistycznych, ale także potrzeby klientów. Zaczęto szukać rozwiązań ograniczających problemy ostatniej mili, a tym samym mniejszego negatywnego wpływu na środowisko. Znaczenia nabrały tzw. dostawy poza domem (OOH: *out-of-home*), czyli punkty odbioru i nadań przesyłek (PUDO: *pick up drop off*) i automaty paczkowe. Specjalne punkty usytuowane są w miejscach takich, jak: sklepy spożywcze, saloniki prasowe, kioski ruchu, galeria handlowe, czy stacje benzynowe. Dzięki tym rozwiązaniom klienci nie muszą czekać na kuriera, mogą odebrać przesyłkę w dogodnym momencie. Liczba takich punktów wynosi obecnie ok. 55 tys. Fenomenem są w Polsce automaty paczkowe, których jest ok. 20 tys. Odbieramy z nich już prawie 40% przesyłek. Z jednej strony ograniczają problem ostatniej mili, a co za tym idzie – generują mniej przejazdów w przestrzeni miejskiej, z drugiej – lawinowo rosnąca liczba automatów paczkowych i stawianie ich czasami w przypadkowych miejscach zaburza ład przestrzenny.

Dodatkowym wyzwaniem jest to, że właściciele sieci punktów dostaw „poza domem” niechętnie pozwalają innym na korzystanie ze swojej infrastruktury, ponieważ uważają ją za element przewagi konkurencyjnej. W niektórych krajach i miastach na świecie (np. Salzburg, Singapur) sytuacja ta zaczyna się zmieniać wraz z rosnącą wiedzą i świadomością ekologiczną menedżerów zajmujących się dostawami OOH oraz wraz z naciskami rządów i władz lokalnych na współdzielenie ostatniej mili. Zmiana nastąpiła nawet w Chinach, gdzie największa sieć automatów paczkowych na świecie (HiveBox) działa w modelu otwartym, do którego niedawno dołączyła Poczta Chińska.

Widać tu ogromną rolę dla włodarzy polskich miast, którzy powinni zadbać o to, by dalszy rozwój automatów paczkowych objęty został większą kontrolą, zwłaszcza w kontekście tworzenia nowych sieci automatów paczkowych, do których dostęp będą miały różni operatorzy KEP. Urządzenia te, podobnie jak skrzynki pocztowe, są systemowymi punktami doręczeń. Skrzynki pocztowe już dawno potraktowano jako niezbędną infrastrukturę i otwarto za pomocą przepisów ustawowych i wykonawczych. Podobnie dzieje się na rynku telefonii komórkowej, gdzie poszczególni operatorzy współdzielą infrastrukturę (np. stacje bazowe).



Fenomenem są w Polsce automaty paczkowe, których jest ok. 20 tys. Odbieramy z nich już prawie 40% przesyłek. Ograniczają one problem „ostatniej mili”, ale często zaburzają ład przestrzenny. Tu jest ogromna rola dla włodarzy polskich miast.

Problemy ostatniej mili próbuje się również rozwiązać za pomocą mikromobilności. Wprowadza się niskoemisyjne pojazdy i bezemisyjne rowery towarowe (*cargo bikes*). Umożliwiają one szybki transport na krótkich trasach oraz dojazd do trudnodostępnych miejsc. Tutaj również bardzo ważna jest rola miasta, które może wspierać i promować te środki transportu do przewożenia ładunków na całym swoim terenie lub w konkretnych rejonach.

Kolejnym pomysłem na rozwiązanie problemów logistycznych jest wykorzystanie koncepcji ekonomii współdzielenia, w szczególności *crowdsourcingu*. Zgodnie z filozofią, że „dostęp jest lepszy od posiadania” (*access is better than ownership*), do realizacji usług przewozu przesyłek angażowane jest społeczeństwo i jego zasoby (np. prywatne pojazdy). Najbardziej popularne są usługi w zakresie przewozu osób. W ostatnim czasie pojawiły się jednak podmioty, które przewożą również przesyłki. Z punktu widzenia kierowców nie ma specjalnej różnicy, czy z punktu A do punktu B przewozi Jana Kowalskiego, czy transportuje paczkę do Anny Nowak. Jest to jednak rozwiązanie, które nie niweluje problemu wpływu ostatniej mili na miasto. Pewnym rozwiązaniem

tego problemu jest stworzenie mikro hub-ów lub mobilnych punktów przeładunkowych. Takie rozwiązania stosuje z powodzeniem np. Praga czy Hamburg. To ponownie zadanie dla władz miejskich – aktywne inicjowanie, wspieranie i rozwijanie takich przedsięwzięć.

”

Niskoemisyjne pojazdy i bezemisyjne rowery towarowe, zastosowanie w praktyce ekonomii współdzielenia, czy rozwijanie sieci mikro hub-ów lub mobilnych punktów przeładunkowych – jest wiele rozwiązań służących lepszemu zorganizowaniu miasta.

Potrzeba całościowego podejścia

Poza wspomnianymi automatami paczkowymi w czasie pandemii rozwinęły się usługi bardzo szybkich dostaw – zarówno w ciągu kilku godzin, jak i nawet w ciągu kilkunastu minut. W przypadku produktów spożywczych są one realizowane z tzw. dark store’ów. Ich wygląd (ciemne, zaklejone witryny) oraz ruch, jaki generują w swojej najbliższej okolicy, wywołują wiele kontrowersji. Dla realizacji usług ultraszybkich dostaw budowane są również dodatkowe magazyny.

Te wszystkie elementy ingerują w ład przestrzenny miast i są już obiektem zainteresowań władz miast (następuje próba tworzenia regulacji w tym zakresie). Jak pokazuje polska praktyka gospodarcza, same ograniczenia jednak nie wystarczą, ponieważ z czasem są one w mniejszy lub większy sposób obchodzone.

To kolejny przykład świadczący o tym, że konieczne jest nowe, całościowe podejście, w którym weźmiemy pod uwagę zarówno nowe modele przemieszczania się ludzi, jak i nowe, dopiero się upowszechniające, metody transportowania towarów w mieście. Nie chodzi bowiem tylko o infrastrukturę, ale także odpowiednią organizację przepływów tych dwóch strumieni. Bardzo ważnym elementem, umożliwiającym lepsze zarządzanie transportem w mieście, są chociażby technologie teleinformatyczne. Dzięki nim można powiązać zarówno zasoby miasta, jak i pojazdy oraz pasażerów oraz lepiej organizować logistykę miasta. W efekcie obniża się kongestię, hałas, zanieczyszczenia oraz koszty.

Nie mniej ważne jest też podjęcie działań, które wpłyną na zmiany zachowań mieszkańców miast i menedżerów firm transportowych. Promowanie rozwiązań skłaniających tych pierwszych do korzystania z komunikacji zbiorowej lub innych „poza samochodowych” środków lokomocji, a tych drugich do korzystania z rozwiązań nisko- lub zeroemisyjnych oraz wdrażanie w praktyce ekonomii współdzielenia.

”

Konieczne jest podejście, w którym weźmie się pod uwagę jednocześnie przemieszczanie ludzi, jak i transportowania towarów w mieście. Nie chodzi tylko o infrastrukturę, ale także odpowiednią organizację przepływów tych dwóch strumieni.

Na koniec, warto zwrócić uwagę, że rosnący udział sprzedaży internetowej nie oznacza, że sprzedaż w sklepach stacjonarnych całkowicie zniknie w najbliższym czasie. Otwarcie sklepów po *lockdownie* pokazało, że jest grupa klientów, którzy zdecydowanie wolą zakupy stacjonarne, inni zaś preferują łączenie różnych form. Podobnie jest z odbiorem zamówień, na który, w zależności od preferencji i dostępności, klient chce mieć wpływ. Z perspektywy kupującego najdogodniejsze jest swobodne „przełączanie się” między różnymi kanałami sprzedaży (stacjonarnie, w Internecie) i odbioru zamówionego produktu (dostawa do domu, do automatu paczkowego, sklepu stacjonarnego itp.). Miasto musi być przygotowane do tej zmiany logiki handlu, a tym samym do odpowiedzi na nowe procesy logistyczne i transportowe z nim związane.

O autorze

Dr hab. **Arkadiusz Kawa** – dyrektor Łukasiewicz – Poznańskiego Instytutu Technologicznego (wcześniej: Instytutu Logistyki i Magazynowania), aktualnie profesor Wyższej Szkoły Logistyki, a wcześniej Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. Przez 20 lat doświadczenie zdobywał w realizacji ponad 60 projektów w zakresie e-commerce i logistyki, dla takich organizacji i firm, jak: Volkswagen, Poczta Polska, DHL, DPD, Wish i więcej. Pełnił również rolę konsultanta w projektach badawczych w zakresie e-commerce w Economic Institute for ASEAN and East Asia (ERIA). Autor 3 książek oraz współredaktor 2 monografii i prawie 300 publikacji popularizatorskich oraz naukowych.

Czy paczkomat może być dobrym sąsiadem?



Sebastian Anioł

Wiceprezes Zarządu, InPost S.A.

Branża e-handlu dynamicznie rozwijająca się w Polsce od kilku lat, podczas pandemii dodatkowo zyskała na znaczeniu i nic nie wskazuje, żeby ten proces miał się odwrócić. Jej wpływ na miejski transport i logistykę, ale również na codzienne życie w miastach, zaczyna być odczuwalny i powinien zostać uwzględniony w naszym myśleniu o dalszej logice rozwoju miast. Czy model biznesowy nastawiony na dostawę przesyłek do paczkomatów, a nie „pod drzwi”, pozwoli ograniczyć negatywne oddziaływanie branży e-commerce na środowisko i poprawi jakość życia w mieście? Jakie synergie mogą się wytworzyć z władzami miast i lokalnymi wspólnotami?

Rozmowę prowadzi Adam Leśniewicz, Dyrektor Kongresu Obywatelskiego

Czy możemy powiedzieć, że e-handel, to jedna z branż, której rozwój najmocniej zdynamizowała globalna pandemia?

Już przed pandemią mieliśmy do czynienia z niezwykle silnym trendem rosnącym w tej branży. W Polsce wzrosty były nawet większe niż w krajach zachodnich, bo rozwijać się w tym kierunku zaczęliśmy trochę później. Trzeba jednak przyznać, że pandemia miała duży wpływ. W sytuacji gdy nie mogliśmy wychodzić z domu a tradycyjne sklepy działały w ograniczonym zakresie lub były zamknięte, na zakupy w sieci zdecydowały się także osoby, które nigdy wcześniej nie miały okazji tego spróbować. Przez te pierwsze transakcje udało się pokonać mentalną barierę czegoś nieznanego. Okazało się, że kupowanie w ten sposób jest proste, szybkie i bezpieczne. Dlaczego więc nie korzystać z tego częściej?

Widać to w statystykach takiej firmy jak InPost? O jakiej skali mówimy?

W ubiegłym roku e-commerce stanowił w Polsce około 16% handlu detalicznego – w porównaniu do 2020 roku to wzrost o 20%! Dla naszej firmy statystyki są jednak daleko bardziej oszałamiające – jeszcze przed pandemią odnotowywaliśmy wzrosty na poziomie 70-80% rok do roku. Pomimo rosnącej bazy, kiedy utrzymywanie dynamiki wzrostu staje się coraz trudniejsze, za 2021 rok odnotowaliśmy znów wzrost liczby doręczanych przesyłek na poziomie blisko 70%! Pandemia przyczyniła się zatem do utrzymania niezwykle wysokiej dynamiki z ostatnich lat. Polacy zachwycili się zakupami w sieci, a szczególnie popularne (z racji wygody i bezpieczeństwa) okazały się dostawy do paczkomatów. W dużych polskich miastach jest to już na pewno skala zauważalna, ale to coraz bardziej widoczny trend również w mniejszych ośrodkach. Wystarczy powiedzieć, że odpowiadając na zgłaszane zapotrzebowanie, zainstalowaliśmy już 16 tysięcy paczkomatów w całej Polsce!

”

W 2021 roku e-commerce stanowił w Polsce około 16% handlu detalicznego – to wzrost o 20% w porównaniu do ubiegłego roku. Pandemia przyczyniła się do utrzymania niezwykle wysokiej dynamiki rozwoju z poprzednich lat. Polacy zachwycili się zakupami w sieci, zobaczyli, że są proste, bezpieczne i wygodne.

Wydaje się, że wracamy już do prawie normalnego funkcjonowania (przynajmniej w kontekście pandemii). Czy wzrost popularności e-handlu będzie zjawiskiem trwałym? Czy nowe nawyki z nami zostaną?

Faktycznie wraz z przejściem pierwszej i drugiej fali pandemii wnikliwie obserwowaliśmy rynek zastanawiając się na ile trwały jest efekt wywołany lockdownem oraz zmianą stylu codziennego funkcjonowania i pracy oraz czy ci nowi klienci, którzy wcześniej nie mieli styczności z e-commerce, będą z tej formy nadal korzystać. W naszych statystykach widać ewidentnie, że większość klientów, którzy swoją przygodę z zakupami w internecie zaczęli rok czy dwa lata temu, przy nas zostaje.

Szczególne wrażenia robią wyniki badań, które przeprowadziliśmy w grupie najstarszych konsumentów, którzy wcześniej mieli największe opory przed zakupami w sieci. Obecnie 68% osób z tej grupy wskazuje, że e-zakupy są proste. Pokonana została bariera lęku.

Oczywiście w okresach pomiędzy kolejnymi falami pandemii obserwowaliśmy spadek realizacji dostaw, ale nie był on tak duży, jak można było początkowo zakładać. Nie wróciliśmy do sytuacji sprzed pandemii i wydaje się, że już nie wrócimy. Nowa sytuacja kryzysowa – wojny za naszą wschodnią granicą – również nie powinna tutaj wiele zmienić. Chociaż oczywiście dzisiaj trudno to oceniać.

Czy przy tak dynamicznym wzroście popularności e-handlu należy się spodziewać definitywnego upadku tradycyjnych „ulic handlowych”? Czy sprzedaż w internecie już wkrótce wyprze zakupy stacjonarne i zmieni nasze miasta?

Tak absolutnie nie będzie. Pokazują to doświadczenia krajów zachodnich, które w tych procesach są już daleko bardziej zaawansowane. Potwierdzają to również badania, które prowadzimy w Polsce. Jest grupa klientów, którzy chociażby ze względu na potrzebę relacji ze sprzedającym czy możliwość bezpośredniego kontaktu z produktem jeszcze przed decyzją o zakupie, wybiera formy stacjonarne. Z drugiej strony, zakupy w internecie już tak „weszy nam w krew”, że pozostaną opcją, z której stale korzystamy – niektórzy niezwykle często, a inni sporadycznie. Same sklepy w obliczu tego trendu już się zmieniają – łącząc sprzedaż stacjonarną z możliwością dokonywania zakupów przez internet. Coraz popularniejsze stają się showroomy, ponieważ to doświadczenie produktu, nawiązanie relacji z klientem niejednokrotnie wypiera decyzję o zakupie – również tym dokonywanym przez internet. Ulice handlowe nie znikną, ale wraz z ewolucją naszego stylu życia, również się zmienią.

”

Ulice handlowe nie znikną, ale wraz z ewolucją naszego stylu życia, również się zmieniają. Sklepy stacjonarne coraz częściej łączą sprzedaż stacjonarną z możliwością dokonywania zakupów w internecie, na popularności zyskują również showroomy.

Ze względu na skalę i dynamikę, ta przemiana ma chyba jednak bardziej charakter rewolucyjny niż ewolucyjny. Powiedzieliśmy sobie, że na poziomie konsumenckim zaskakująco szybko i elastycznie się do tego zaadoptowaliśmy (także wśród najstarszej grupy wiekowej). Dość naturalnie dostosowują się do tego również mniejsze i większe biznesy – rozszerzając swoją działalność o sprzedaż w internecie i modyfikując wygląd oraz

funkcje sklepów stacjonarnych. Na ile jednak na taką rewolucyjną zmianę są gotowe nasze miasta – chociażby od strony logistycznej i transportowej? Do miejskiego „krwiobiegu” dołącza ogromny przepływ związany z dostarczaniem przesyłek, z którym nie mieliśmy dotychczas do czynienia.

W naszym sposobie patrzenia na miasto i myśleniu o jego dalszym rozwoju czy procesach transportowych powinniśmy zdecydowanie brać to pod uwagę. Muszę jednak przyznać, że świadomość zarówno tego, jak i innych wyzwań cywilizacyjnych naszych czasów, jest w polskich samorządach bardzo wysoka. Z drugiej strony – nie da się zaprzeczyć, że miasta, chociażby ze względu na swoją złożoność czy konieczność wygospodarowania konkretnych środków finansowych, zasobów kadrowych itp. potrzebują trochę więcej czasu na zmianę, to się nie zadzieje tak szybko, jak niektórzy by chcieli.

Dużym wyzwaniem dla miast jest sprostanie różnorodnym wyzwaniom równocześnie. Rozmawiamy teraz o ogromnej zmianie w handlu, która przynosi konkretne wyzwania, ale przecież już od dobrych kilku lat polskie i europejskie miasta pracują intensywnie nad swoją zieloną transformacją. Jej wyrazem jest często ograniczanie ruchu pojazdów w mieście czy chociażby tworzenie stref zeroemisyjnych. Jak zieloną politykę łączyć z otwarciem na skokowo rosnącą branżę e-commerce?

Wbrew pozorom to nie musi oznaczać próby łączenia ognia z wodą. Badania pokazują, że szczególnie w przypadku takich rozwiązań jak paczkomaty (gdzie eliminujemy wysoką szkodliwość dostawy na tzw. „ostatniej mili” – pod drzwiami), e-handel może generować znacznie mniejszy „ślad węglowy” niż tradycyjny sklep. Spójrzmy ile indywidualnych przejazdów na zakupy (często prywatnymi samochodami, a nie transportem publicznym czy rowerem), jesteśmy w stanie zastąpić jednym kursem dostawcy paczek, który w pojedynczym paczkomacie ma do dyspozycji kilkadziesiąt skrytek, a podczas jednego kursu dostarcza kilkaset przesyłek... Oczywiście to nadal nie jest rozwiązanie zeroemisyjne, ale nad takimi też już pracujemy. Coraz więcej kursów realizują pojazdy elektryczne, które redukują również poziom hałasu w mieście, a ten aspekt często niesłusznie pomijamy w naszych rozmowach. Prowadzimy również pilotaż z wykorzystaniem rowerów cargo, które wydają się obiecującym rozwiązaniem chociażby przy dostawach do centrów miast, stref wyłączonych z ruchu pojazdów czy dzielnic o zabytkowym charakterze. Żeby faktycznie eliminować wpływ na środowisko musimy myśleć logiką całego procesu, systemowo.

”

E-commerce nie stoi w sprzeczności z troską o klimat i środowisko. Gdy dostawa zakupów realizowana jest nie bezpośrednio „do drzwi”, ale przy wykorzystaniu takich rozwiązań jak paczkomaty (eliminując wysoką szkodliwość dostawy na tzw. „ostatniej mili”), e-handel może generować znacznie mniejszy „ślad węglowy” niż tradycyjny sklep.

Czy jednak możemy już mówić o odczuwalnej skali tego typu rozwiązań, czy jest to raczej etap badań i pilotaży? O ile same paczkomaty stały się już zauważalne w miejskim krajobrazie, to dostawcze pojazdy elektryczne czy rowery cargo to nadal niezwykle rzadki widok. Na ile często z takich form korzysta InPost?

To jeszcze nie jest odczuwalna skala, w naszej sieci jeździ około 300 pojazdów elektrycznych. Jesteśmy na końcowym etapie budowy infrastruktury do ładowania w 30 naszych oddziałach, co pozwoli jeszcze zwiększyć te możliwości. Procesy inwestycyjne tego typu wymagają dość dużo czasu (pozwolenia, decyzje przyłączeniowe, sama budowa itp.). A bez tego typu instalacji cały system nie może ruszyć, bo nie moglibyśmy efektywnie korzystać z tych pojazdów.

W przypadku rowerów cargo sprawa wydaje się łatwiejsza, ale tutaj również musimy wykonać szereg testów. To system innowacyjny – nie da się skopiować gotowych rozwiązań. Jesteśmy właściwie w połowie drogi. Testowaliśmy np. różne modele rowerów i tutaj mogę powiedzieć, że docelowy projekt został już właściwie

wybrany. Natomiast za tym musi pójść budowanie całego ekosystemu pod nowy środek transportu w naszej logistyce – musimy wiedzieć gdzie powinny być umieszczone punkty przeładunkowe i na jakie dystanse powinni jeździć rowerowi kurierzy, aby ich praca była efektywna i skuteczna. Trzeba wziąć pod uwagę punkty serwisowe oraz przechowywanie tych rowerów (np. w nocy). Każda tego typu innowacja wymaga solidnej fazy prototypowania i symulacji, aby potem nic nas nie zaskoczyło.

A jak w projektowaniu całego ekosystemu układa się Państwa współpraca z lokalnymi samorządami? Czy jest tutaj pole do wzajemnych synergii?

Dopełnieniem myślenia systemowego jest program Green City, który zaczęliśmy w Łodzi, ale obecnie realizujemy już w 21 miastach. Głównym założeniem programu jest rozmowa z władzami miast i wspólne podejmowanie decyzji jak dalej rozbudowywać system paczkomatowy. W taki sposób, aby pomimo wysokiego już nasycenia automatami paczkowymi, dalszy rozwój był możliwy i żeby nie odbywał się z niekorzyścią dla miejskiej architektury, wpisywał się w infrastrukturę miejską i plany miasta. Oczywiście musimy pamiętać o tym, że rozpoczęliśmy ten program około 1,5 roku temu, a cały proces ma oczywiście swoją dynamikę. Musi zostać nawiązany kontakt, trzeba się zgodzić co do założeń programu, miasto też potrzebuje czasu na decyzję czego od nas oczekuje w ramach realizacji tego programu... Potem dochodzi do pewnych uzgodnień dotyczących nowych miejsc, gdzie paczkomaty mogłyby być posadowione. Oznacza to szereg aspektów, które muszą zostać zweryfikowane po stronie miasta – odnośnie zagospodarowania przestrzennego poszczególnych terenów, planów inwestycyjnych, remontowych, i tak dalej. Są to więc procesy dość długotrwałe, ale sam fakt, że już 21 miast dołączyło do programu, napawa optymizmem.

”

We współpracy z samorządami najważniejsza jest rozmowa. Gdy szukamy rozwiązań wspólnie, jesteśmy w stanie wytworzyć pole wzajemnych synergii – osiągać coś więcej niż rozwój biznesu czy realizacja planów rozwojowych miasta.

Przy okazji naszych realizacji w Łodzi widać już te wzajemne synergie, o których Pan wspominał. Zgodnie z naszymi ustaleniami, przy okazji stawiania nowego paczkomatu inwestujemy np. w nowy teren zielony albo w infrastrukturę do ładowania samochodów elektrycznych. Współpracujemy w ramach tej inicjatywy z firmą Greenway, czyli największą firmą w Polsce z prywatną siecią stacji ładowania. Jeśli taka stacja do ładowania znajdzie się w pobliżu paczkomatu, to służy nie tylko mieszkańcom, ale może być również elementem naszego ekosystemu logistycznego i efektywnie przedłużyć zasięg kuriera poruszającego się samochodem elektrycznym. W ten sposób wszyscy zyskują. To właśnie w tych miastach, które dołączyły do programu najszybciej stanie się możliwe upowszechnienie dostaw pojazdami elektrycznymi.

Jeśli pojawieniu się w naszej okolicy nowego paczkomatu towarzyszy inwestycja w zielony skwer, stację ładowania elektrycznych pojazdów, czy chociażby remont chodnika, to spotyka się to raczej z aprobatą okolicznych mieszkańców. Po jakimś czasie może się jednak okazać, że nasz nowy „sąsiad” jest dosyć uciążliwy. Nagle pod oknami zwiększa się hałas i wzrasta ruch pojazdów (generowany nie tylko przez kurierów, ale również osoby odbierające przesyłki), dochodzi do incydentów rozjeżdżania trawników czy parkowania na chodniku. Okoliczne kosze na śmieci wypełniają się szybko opakowaniami... Oczywiście w dużym stopniu to udaje się w końcu opanować, ale jednak trzeba przyznać, że paczkomat bywa czasem „trudnym sąsiadem”. Jak dbać o „dobrosąsiedzkie relacje” rozwijając nowy model handlu?

Tutaj również najważniejsza jest rozmowa i reagowanie na tego typu sytuacje. Stawiając nowe automaty paczkowe rozmawiamy z zarządami spółdzielni mieszkaniowych, które zazwyczaj są w stanie zarówno potwierdzić zapotrzebowanie na tego typu usługi, jak i wskazać konkretne lokalizacje, gdzie paczkomaty mogą być posadowione nie wywołując kontrowersji. Dużą współpracę w tym zakresie realizujemy teraz chociażby z zarządami osiedli TBS we Wrocławiu.

Oczywiście nie zawsze uda się uniknąć konfliktów. Ale często są one spowodowane nie tyle samą lokalizacją paczkomatu co niedotrzymywaniem pewnych standardów przez firmy podwykonawcze. Wśród tysięcy osób, które z nami współpracują zawsze znajdzie się ktoś, kto nie będzie pewnych norm przestrzegał albo dany dzień będzie po prostu jego słabszym dniem i zachowa się tak, jak normalnie by się nie zachował.

Bardzo się staramy, aby szybko reagować na każdą taką sytuację. Jeżeli wiemy, że jakieś problemy się powtarzają, bo na przykład paczkomat stoi w lokalizacji, do której jest utrudniony dostęp, szukamy rozwiązań zastępczych – albo udogodnień, które poprawią komfort pracy samego kuriera, pozwolą mu zostawić auto 20-30 metrów dalej, a ostatni dystans pokonać ze specjalnym wózkiem, albo decydujemy o przeniesieniu lub likwidacji paczkomatu.

Przestrzeń naszych miast jest ograniczona, zazwyczaj jej funkcje są już mocno zdefiniowane, więc inwestowanie na takim terenie nie zawsze jest łatwe. Zazwyczaj udaje się jednak znaleźć dobre rozwiązanie już na etapie rozmów ze spółdzielniami czy zarządami osiedli mieszkaniowych.

To pewien znak czasów i zmiany, o której rozmawiamy, bo kontaktują się z nami również deweloperzy planujący zupełnie nowe inwestycje, którzy od razu chcą mieć na swoim osiedlu paczkomat. W taki wypadku o wiele łatwiej znaleźć idealną lokalizację. Ale to komfort, który można mieć tylko projektując przestrzeń od zera.

Zatrzymajmy się jeszcze na moment przy jednym z wyzwań, które już sygnalizowałem. Z początku pandemii wszyscy pamiętamy obrazki przepełnionych koszy na śmieci – przede wszystkim pojemników na kartony, ale również sterty folii, bo do pakowania przesyłek jest ona nadal często używana. Czy biorąc pod uwagę skalę i dynamikę wzrostu e-handlu nie tworzymy sobie nowego problemu z odpadami?

Robiliśmy badania dotyczące zachowań konsumentów i aż 81% osób korzystających obecnie z e-commerce zadeklarowało, że chętniej dokona zakupu konkretnej marki w momencie, kiedy dostanie informację, że jej zamówienie zostanie dostarczone w opakowaniu z recyklingu lub nadającym się do wielokrotnego użytku. To pokazuje, że dla firm skorzystanie z rozwiązań ekologicznych może być ogromną szansą na zwiększenie sprzedaży, ale też świadczy o rosnącej świadomości konsumentów. Niewątpliwie nie możemy czekać z reakcją aż branża e-commerce osiągnie jakiś rozwojowy szczyt – problemy, które sama generuje powinna również sama systematycznie rozwiązywać.

”

Dla firm skorzystanie z rozwiązań ekologicznych może być ogromną szansą na zwiększenie sprzedaży. Wynika to przede wszystkim z wysokiej i nadal rosnącej świadomości konsumentów.

Na ile taka firma jak InPost ma narzędzia wywierania realnej presji na firmy korzystające z takiej formy dostawy zakupów online i może kształtować pożądane postawy i standardy?

Są dwa zasadnicze elementy na które mamy wpływ. Po pierwsze – opakowania, których sami jesteśmy dystrybutorem, bo sprzedajemy je do firm realizujących wysyłki za pośrednictwem naszej sieci logistycznej. Zgodnie z naszą strategią ESG, zobowiązaliśmy się, że do 2024 roku 100% naszych własnych opakowań będzie powstawać z surowców z recyklingu.

Drugi element to nasza współpraca zarówno z firmami korzystającymi z usług Inpostu, jak i też z różnymi organizacjami naukowymi – praca badawcza nad innowacyjnymi i ekologicznymi rozwiązaniami. Różnymi metodami chcemy doprowadzić do wprowadzenia do obiegu i upowszechnienia się zachowań korzystnych dla środowiska. Dodatkową formą nacisku są nasze programy lojalnościowe, ale pracujemy również w innych obszarach, o których na tym etapie nie mogę jeszcze mówić. Zdecydowanie chcemy być ambasadorem ekologicznego oblicza e-handlu.

Ciekawym proekologicznym rozwiązaniem jest dodawanie do paczkomatów nowych funkcji. Wspominałem już o stacjach ładowania pojazdów elektrycznych czy parkach kieszonkowych, ale z Fundacją Odzyskaj Środowisko wprowadziliśmy zupełnie nową usługę, która nazywa się RE paczka, a docelowo będą to EKO zwroty. Nasi klienci mogą odesłać nieprzydatny sprzęt elektryczny i elektroniczny – urządzenia, które dla nich nie stanowią już wartości, a którym my jesteśmy w stanie nadać drugie życie. Jeśli sprzęty nie nadają się do użytku, nasz partner jest w stanie odzyskać z nich nawet 80% surowców przydatnych do produkcji nowych urządzeń. W ten sposób bardziej optymalnie wykorzystujemy naszą infrastrukturę, co również ma znaczenie dla środowiska. Główny strumień to obecnie dostarczenie zamówionych przesyłek, zwrotów jest stosunkowo niewiele, więc możemy się rozwijać w kierunku np. tego rodzaju usług, kiedy to nasi klienci coś „odsyłają”.

A wspomniana presja konsumencka? Na ile deklarowana chęć skorzystania z opakowań ekologicznych przekłada się na faktyczne wybory klientów?

Świadomość konsumencka w naszym społeczeństwie bardzo rośnie. Daleko nam jeszcze do bycia liderami w Europie, ale zmiana, która już się dokonała, robi wrażenie. Presja klientów przekłada się na coraz większą gotowość do wprowadzenia i do szukania rozwiązań proekologicznych wśród kooperujących z nami firm. Wspólnie z MODIVO wprowadziliśmy i testujemy już na szeroką skalę opakowania wielokrotnego użytku. To oczywiście wiąże się z dodatkowym wysiłkiem, bo proces zwrotu tych opakowań to jest dodatkowe wyzwanie logistyczne, ale warto już dziś podejmować ten wysiłek, aby być liderem ekologicznych rozwiązań. Nawet jeśli teraz nie każdy klient chce już z takich możliwości korzystać, to tworzymy okazję do wyboru i podnosimy świadomość.

Czy można powiedzieć, że sposób w jaki rozwija się branża e-handlu jest również wyrazem innego trendu – zwrotu ku życiu coraz bardziej lokalnie? Skoro to nie my będziemy przemieszczać się po różnorodnych towarach, tylko one przyjadą do nas, to może więcej czasu zyskamy na spędzanie czasu w naszej najbliższej okolicy?

Wydaje się że faktycznie mamy do czynienia z obraniem takiego kierunku. Obserwujemy trend doceniania tego co unikalne, lokalne, a odwrotu od globalizacji. Muszę też przy tej okazji powiedzieć o pewnej obserwacji, którą mamy odnośnie paczkomatów powstających w niewielkich gminach i miastach. Pojawienie się tam takiej maszyny działa jak impuls – lokalna społeczność nagle zaczyna interesować się e-handlem. Te paczkomaty bardzo szybko zaczynają się zapełniać, a ponieważ coraz więcej osób odbiera przesyłki, to taki punkt staje się również ważną przestrzenią budowania codziennych, lokalnych kontaktów. To swego rodzaju sąsiedzkie miejsce. Kiedyś taką funkcję pełniły placówki pocztowe, ale jest ich obecnie zdecydowanie mniej, więc straciły ten charakter. Dziś nowym sąsiadem i zarazem przestrzenią do sąsiedzkich spotkań staje się paczkomat.



Kiedyś miejscem sąsiedzkich spotkań i budowania codziennych lokalnych kontaktów były placówki pocztowe. Teraz coraz częściej spotykamy się z sąsiadami odbierając paczki.

O rozmówcy

Sebastian Anioł – od ponad dwunastu lat związany z InPost S.A, gdzie obecnie pełni funkcję wiceprezesa Zarządu, absolwent Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki. Wcześniej pracował w Siódmka S.A. jako Dyrektor Operacyjny. Był także właścicielem portalu Maxinet.com.pl.

Regulacje kluczem do uporządkowania logistyki miejskiej?



prof. Daniel Kaszubowski

Politechnika Gdańska

Regulacje mogą stanowić ważne narzędzie zarządzania transportem ładunków przez samorządy lokalne. Normy te powinny być traktowane jako integralny element miejskiej polityki transportowej i zarządzania ruchem. Dlaczego tak ważne jest planowanie ich w sposób systemowy?

Właściwie wdrożone regulacje w zakresie przewozu ładunków mogą przyczynić się do ograniczenia niepożądanego oddziaływania na warunki życia mieszkańców oraz infrastrukturę miejską. Logistyka miejska to optymalizacja działań logistycznych realizowanych przez prywatne przedsiębiorstwa w granicach miasta w warunkach konkurencji rynkowej, przy uwzględnieniu oddziaływania na otoczenie społeczne i gospodarcze. W definicji tej można ująć również logistykę budowlaną oraz wybrane aspekty gospodarki komunalnej, np. wywóz odpadów.

”

Logistyka miejska to optymalizacja działań logistycznych realizowanych przez prywatne przedsiębiorstwa w granicach miasta w warunkach konkurencji rynkowej, przy uwzględnieniu oddziaływania na otoczenie społeczne i gospodarcze.

Wskazuje się szereg rodzajów przewozów składających się na całość transportu ładunków w miastach, np.: związanych z działalnością produkcyjną. Szczególną uwagę należy jednak zwrócić na zaopatrzenie handlu i usług oraz obsługę e-handlu. Z tym ostatnim związane są dostawy kurierskie do odbiorców prywatnych i komercyjnych, domowe dostawy produktów spożywczych przez sieci handlowe czy zyskująca coraz większą popularność formuła tzw.: *darkstore*, jak również niezwykle dynamiczny rozwój systemów automatów paczkowych różnych operatorów.

Do wzrostu popytu na wymienione przewozy przyczyniły się powiązane ze sobą czynniki ekonomiczne i techniczne. Najważniejszym z nich jest wzrost dochodu rozporządzalnego ludności umożliwiający nabywanie coraz większej liczby dóbr wykraczających poza podstawowe potrzeby konsumpcyjne. Zbiegł się on w czasie z powszechnym dostępem do internetu oraz bankowości elektronicznej. W rezultacie zwiększony popyt konsumencki napotkał dogodne warunki jego realizacji w postaci różnorodnych opcji zakupu, płatności oraz śledzenia zamówienia zwiększających atrakcyjność handlu internetowego, zwłaszcza dla nowych grup klientów. W ślad za tym poszły zmiany technologiczne na rynku usług logistycznych będące rezultatem efektu skali uzasadniającego inwestycje w nowe rozwiązania. Dotyczy to przede wszystkim skokowego wzrostu liczby

automatów paczkowych, których obecność w przestrzeni miejskiej zaczyna skłaniać do dyskusji nad ich lokalizacją w zgodzie z zasadami ładu przestrzennego i estetyki. Nie należy również zapominać o wprowadzaniu elektrycznych pojazdów dostawczych do floty operatorów logistycznych, jak również pilotażowych działań dotyczących stosowania alternatywnych środków transportu takich jak elektryczne rowery cargo.

”

Zwiększony popyt na przewozy w zakresie zaopatrzenia handlu i usług oraz e-handlu to – w największym stopniu – efekt wzrostu dochodu rozporządzalnego ludności, który zbiegł się w czasie z powszechnym dostępem do internetu oraz bankowości elektronicznej.

Problemy związane z funkcjonowaniem logistyki miejskiej można zgrupować wokół dwóch zagadnień. Pierwszym z nich jest dominacja transportu drogowego w realizacji przewozów ładunków w miastach, a drugim duże zróżnicowanie podmiotowe i organizacyjne zarówno po stronie popytu jak i podaży usług transportowych. Transport drogowy zawdzięcza swoją pozycję dostępności i elastyczności operacyjnej. Jednak w środowisku miejskim nadmierna obecność różnego rodzaju pojazdów towarowych może prowadzić do występowania wielu problemów. Do najczęściej wymienianych zalicza się emisję hałasu, zanieczyszczeń i wibracji obniżających jakość życia mieszkańców i pogarszających stan środowiska naturalnego, społeczne koszty wypadków drogowych, spadek wartości użytkowej terenów miejskich oraz nadmierne wykorzystanie infrastruktury. Czynniki te są szczególnie odczuwalne w obszarach wysoce zurbanizowanych, gdzie we wspólnej przestrzeni realizowanych jest wiele codziennych form aktywności mieszkańców oraz działalności komercyjnej. Pomędzy poszczególnymi grupami użytkowników występują najczęściej konflikty interesów odnośnie wykorzystania ograniczonych zasobów takich jak infrastruktura drogowa czy miejsca postojowe. Mieszkańcy z jednej strony domagają się wysokiego standardu przestrzeni miejskich, z drugiej natomiast swobodnego dostępu do handlu i usług, których obsługa wymaga regularnych dostaw towarów.

”

Transport drogowy zawdzięcza swoją pozycję dostępności i elastyczności operacyjnej. Jednak w środowisku miejskim nadmierna obecność różnego rodzaju pojazdów towarowych może prowadzić do występowania wielu problemów.

Drugie z wymienionych zagadnień problemowych wynika natomiast bezpośrednio z dużego zróżnicowania odbiorców towarów oraz wielkości i struktury popytu. Wobec tego w przestrzeni miejskiej funkcjonują jednocześnie scentralizowane łańcuchy dostaw sieci handlowych, działają operatorzy logistyczni oferujący usługi kurierskie, hurtownie i dystrybutorzy dysponujące swoim transportem czy wreszcie odbiorcy komercyjni zaopatrujący się transportem własnym. Taka różnorodność z pewnością służy dynamice procesów ekonomicznych, jednak odbywa się bez zewnętrznej koordynacji. Jest to poważne wyzwanie dla lokalnych samorządów, w których zadaniem jest długofalowe równoważenie potrzeb poszczególnych grup użytkowników z myślą o realizacji celów zrównoważonego rozwoju. W tej sytuacji ważna jest rola miasta jako podmiotu kształtującego logistykę miejską. Miasta najczęściej pełnią rolę dostawcy infrastruktury, mogą jednak również podjąć się zadania aktywnego regulatora transportu ładunków.

”

Miasta najczęściej pełnią rolę dostawcy infrastruktury, mogą jednak również podjąć się zadania aktywnego regulatora transportu ładunków.

Wśród środków służących usprawnieniu transportu ładunków w miastach regulacje stanowią podstawowe narzędzie dostępne dla samorządów lokalnych. Właściwie zastosowane, mogą przyczynić się do optymalizacji sposobu, w jaki pojazdy towarowe korzystają z dostępnej infrastruktury transportowej. Większość z nich nie wymaga stosowania nowych rozwiązań wykraczających poza bieżące kompetencje samorządów dotyczące np.: zarządzania infrastrukturą drogową. Warto również podkreślić, że narzędzia regulacyjne stanowią najczęściej pierwszy krok do realizacji bardziej złożonych działań służących zarządzaniu logistyką miejską. Przykładem takiego rozwiązania może być wprowadzenie miejskiego mikro terminalu obsługiwanego małymi pojazdami elektrycznymi lub rowerami cargo. Jednak jego realizacja będzie uzasadniona w przypadku, gdy obsługiwany obszar zostanie objęty np.: strefą Tempo 30 oraz zostanie w nim ograniczona liczba dostępnych miejsc postojowych przy jednoczesnym ułatwieniu ruchu jednośladów za pomocą spójnej sieci dróg rowerowych. Wymienione środki to rozwiązania regulacyjne, tworzące warunki dla dalszych działań. Wobec tego, do podstawowych narzędzi regulacyjnych dostępnych dla samorządów lokalnych w obszarze logistyki miejskiej można zaliczyć: ograniczenie dostępu dla pojazdów towarowych przekraczających określoną dopuszczalną masę całkowitą, wyznaczone godziny wjazdu, ustalenie zasad dostępu do stref pieszych czy wprowadzanie wyznaczonych miejsc rozładunkowych. Są również rozwiązania wymagające ustawodawstwa na poziomie centralnym, określającego zasady np.: wprowadzania stref środowiskowych w centrach miast. Specyficznym elementem rozwiązań regulacyjnych mogą być narzędzia techniczne pozwalające na ich wdrożenie i nadzór, takie jak automatyczne systemy kontroli dostępu i poboru opłat, zdalna kontrola zajętości miejsc rozładunkowych czy systemy zarządzania ruchem.

”

Do podstawowych narzędzi regulacyjnych dostępnych dla samorządów lokalnych w obszarze logistyki miejskiej można zaliczyć: ograniczenie dostępu dla pojazdów towarowych przekraczających określoną dopuszczalną masę całkowitą, wyznaczone godziny wjazdu, ustalenie zasad dostępu do stref pieszych czy wprowadzanie wyznaczonych miejsc rozładunkowych.

Podstawowym warunkiem efektywności planowanych regulacji – mających na celu usprawnienie logistyki miejskiej – jest posiadanie przez miasto czytelnej wizji zarówno oczekiwanych wyników jak i czynników determinujących ich realizację. W pierwszym przypadku powinna to być przede wszystkim świadomość konieczności stosowania regulacji jako procesu wielotorowego. Wobec tego, wprowadzenie ograniczeń wagowych dla pojazdów ciężarowych może współgrać z wprowadzeniem miejsc rozładunkowych oraz rozszerzeniem strefy płatnego parkowania. Łącznie wymienione działania mogą przygotowywać grunt dla śródmiejskiej strefy czystego transportu, wstępnie ograniczając natężenie ruchu pojazdów i eliminując z niego pojazdy niedostosowane do poruszania się obszarach intensywnej zabudowy. Drugie z wymienionych zagadnień dotyczy umiejętności właściwego dobrania złożoności planowanych rozwiązań zarówno w odniesieniu do adresowanego problemu, jak i możliwości realizacji. Należy więc zdecydowanie unikać planowania nadmiernie złożonych regulacji przy ograniczonym potencjalnie ich późniejszym egzekwowaniu. Przykładem mogą być tutaj miejsca rozładunkowe, dla których można teoretycznie przewidzieć zmienny sposób wykorzystania w zależności od pory dnia. W czasie dnia miejsce takie mogłoby służyć potrzebom dostawców, natomiast np.: w g. 19.00–6.00 pełnić rolę ogólnodostępnego miejsca postojowego. Jednak takie rozwiązanie wymagałoby ścisłej kontroli przez

odpowiednie służby faktycznego sposobu ich wykorzystania – tak, aby eliminować przypadki naruszeń, które ograniczają zaufanie użytkowników do całego systemu. Wobec ciągle niewielkiej skuteczności służb w bieżącym egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego należy jednak wątpić w możliwość tak efektywnego nadzoru.



Należy zdecydowanie unikać planowania nadmiernie złożonych regulacji przy ograniczonym potencjale ich późniejszego egzekwowania.

Podsumowując, regulacje mogą stanowić ważne narzędzie zarządzania transportem ładunków przez samorządy lokalne. Normy te powinny być traktowane jako integralny element miejskiej polityki transportowej i zarządzania ruchem. Ważne jest planowanie ich w sposób systemowy i traktowanie jako punkt wyjścia do bardziej złożonych działań w zakresie logistyki miejskiej.

O autorze

Dr hab. **Daniel Kaszubowski**, prof. UG – pracownik Katedry Inżynierii Drogowej i Transportowej na Politechnice Gdańskiej. Zajmuje się problematyką transportu i logistyki, a szczególnie zagadnieniami związanymi z transportem ładunków w miastach. Autor szeregu publikacji w tej dziedzinie. Współautor dokumentów planistycznych związanych tematycznie z problematyką zrównoważonego zarządzania mobilnością. Poza pracą naukową aktywnie działa we współpracy z samorządem lokalnym w realizacji projektów badawczych i wdrożeń, w celu usprawnienia transportu ładunków.

CZEŚĆ IV.

ZROZUMIEĆ PRZYSZŁOŚĆ **WIRTUALIZACJI** ŻYCIA, PRACY I ROZRYWKI W MIASTACH

Miasta wirtualnie rozszerzone?



Jacek Dukaj

pisarz

Czy ostatecznie ludzie będą w całości lub w większości żyli na sposób zorganizowany nie przez obecność w przestrzeni fizycznej, lecz w sferze cyfrowej? Czy tym samym rola miast zmniejszy się radykalnie? A może technologie cyfrowe nałożą jedynie swój sposób organizacji życia ludzkiego (znany już choćby z mediów społecznościowych) na aranżację zadaną w przestrzeni fizycznej (urbanistykę)? I co to spowoduje? Czy powstanie nowa jakość na poziomie społecznym, politycznym i gospodarczym? Co to oznacza dla przyszłości miast? Czy Cyfra jest szansą na awans Polski w międzynarodowych łańcuchach wartości?

Miasto jest sposobem organizacji życia ludzkiego maksymalizującym liczbę i jakość połączeń między jednostkami oraz zbiorowymi podmiotami społecznymi i gospodarczymi.

Dotychczas taka maksymalizacja istotnie wymagała bliskości w przestrzeni fizycznej. Ostatnie kilka lat – gdy pandemia Covidu przyspieszyła trendy cyfryzacji, dematerializacji i wirtualizacji – pokazało, iż technologia osiągnęła poziom pozwalający bezstratnie przenosić owe połączenia poza przestrzeń fizyczną.

”

Miasto jest sposobem organizacji życia ludzkiego maksymalizującym liczbę i jakość połączeń między jednostkami oraz zbiorowościami. Dotychczas wymagała ona bliskości w przestrzeni fizycznej. Przyspieszenie cyfryzacji, dematerializacji i wirtualizacji złamało jednak ten paradygmat.

To proces rozciągnięty w czasie: od komunikacji listowej, potem – telefonicznej, następnie – e-mailowej, do rozmów zoomowych i pracy zdalnej; a jasno postawionym już celem jest tu pełne „życie online”.

Silna teza zwolenników tych przemian brzmi: ostatecznie ludzie będą w całości lub w większości żyli na sposób zorganizowany nie przez obecność w przestrzeni fizycznej, lecz przez obecność w przestrzeni cyfrowej. Tym samym rola miast zmniejszy się radykalnie.

Teza słabsza, którą mam za znacznie sensowniejszą, brzmi tak: technologie cyfrowe nałożą swój sposób organizacji życia ludzkiego (znany już choćby z mediów społecznościowych) na jego organizację podporządkowaną przestrzeni fizycznej (urbanistykę), tworząc w ten sposób nową jakość na poziomie społecznym, politycznym i gospodarczym.

Powyższy spór odbija się najwyraźniej w zderzeniu standardów VR-u (*Virtual Reality*) i AR-u (*Augmented Reality*).

Flagowym projektem zwolenników opcji pierwszej jest dziś Metaverse Marka Zuckerberga. VR, na którym się on opiera, całkowicie wyłącza użytkownika ze świata fizycznego, zastępując pochodzące z niego wizualne

i dźwiękowe strumienie bodźców tymi płynącymi ze świata cyfrowego. Łączenie z sobą ludzi w VR-ze nie jest proste: nie widzą oni siebie nawzajem – wirtualna autoprezentacja wymaga wprowadzenia awatara, a jego związek z osobą tak reprezentowaną jest czysto umowny. Przemieszczanie się po tym świecie ma się nijak do przemieszczania się w świecie fizycznym; najczęściej nie da się ich zsynchronizować. Z tych i z innych powodów uważam VR za narzędzie przydatne w wąskich, specjalistycznych dziedzinach, lecz za ślepą uliczkę, gdy chodzi o większość zastosowań masowych. Co do zasady jest to technologia „autystyczna”.

”

Koncepcja reprezentowana przez Metaverse opera się na całkowitym wyłączeniu użytkownika ze świata fizycznego, zastępując pochodzące z niego wizualne i dźwiękowe strumienie bodźców – tymi płynącymi ze świata cyfrowego. To schyłkowy scenariusz dla miast.

Proszę sobie wyobrazić skalę przedstawiającą procentowy udział we wszystkich bodźcach docierających do zmysłów człowieka bodźców sztucznych – tych generowanych cyfrowo.

0% oznacza pełne zanurzenie w rzeczywistość materialną: stan naturalny Homo sapiens.

100% oznacza pełne zastąpienie rzeczywistości materialnej przez cyfrową: klasyczny VR.

Natomiast wszystkie stany pośrednie odpowiadają *Augmented Reality* (AR): gdy doświadczamy rzeczywistości fizycznej, lecz została ona w mniejszym lub większym stopniu zmieniona w naszej percepcji. Te zmiany mogą polegać na dodaniu pewnych elementów (etykiet, opisów, tagów, udziwnień, lub właśnie obiektów nieodróżnialnych od realnych) lub/i na ich odjęciu (np. przez wycinanie z obrazu świata tego, czego nie chcemy w nim dostrzegać, przez jego uprzedzające cenzurowanie). Ogólnie – na edycji rzeczywistości „surowej”.

Taką technologię rozwija dziś m. in. Apple. Po klęsce Google Glass uważa się, że to wprowadzenie przez niezawodnego Apple’a okularów AR-owych nieodróżnialnych od zwykłych okularów korekcyjnych lub przeciwnie – koniecznych pozwoli pokonać pierwszy próg masowej adopcji AR-u i zapoczątkuje globalne zmiany stylu życia.

Że odtąd żyć będziemy WARSTWOWO. Nie tak jak dziś: raz w przestrzeni fizycznej, a raz – w cyfrowej (wgapiając się w smartfon, zakładając słuchawki i pracując na laptopie itd.); lecz w nich obu równocześnie. A raczej – w ich istotowo nowym, warstwowym złożeniu.

AR nakłada się na real, a to znaczy: pracuje na nim, modyfikuje go, wykorzystuje. Im więcej może z niego wziąć, tym większa jest korzyść z AR-u. Natura tej technologii premiuje środowiska o znacznej gęstości i sile połączeń międzyludzkich. O dużej ilości „contentu”, który można „augmentować”.

AR daje więc tym wyższą marżę, im na większym i gęstszym środowisku miejskim pracuje. Zysk z technologii AR na prowincji, na odludziu będzie jednostkowy i sprowadzałby się do tych samych zastosowań, co stare technologie cyfrowe (np. do pracy zdalnej) albo VR. AR słabo się tam skaluje.

Augmented Reality jawi się naturalnym sposobem rozwinięcia idei miasta. Takie MIASTO ROZSZERZONE byłoby wszak tylko „bardziej miejskie”.

”

***Augmented Reality* (AR) to doświadczanie rzeczywistość fizycznej, lecz – z perspektywy naszej percepcji – mniej lub bardziej zmienionej. Nałożenie cyfrowych warstw na materialną infrastrukturę. AR daje tym wyższą marżę, na im większym i gęstszym środowisku miejskim pracuje. Jest to rozwinięcie idei miasta.**

Podstawowa różnica między życiem społecznym w realu i życiem społecznym prowadzonym w oderwanej od niego przestrzeni cyfrowej – dobrze już wyświetlona przez to, co z ludźmi zrobili w XXI wieku social media – dotyczy plastyczności i celowości doświadczenia wspólnotowego.

Świat i ludzie zadani nam do przeżywania przez rzeczywistość fizyczną nie zależą od nas. Istnieją także wbrew naszej woli. Są nadmiarowi, chaotyczni. Typowym doświadczeniem życia miejskiego jest „wpadnięcie na kogoś na ulicy”.

Każdy idący ulicą w realu widzi te same szyldy, reklamy, te same twarze i ubiory. I kiedy sam zakładam ten, a nie inny ubiór, to wiem, że wszyscy inni takim właśnie będą mnie widzieć.

AR, dostarczywszy narzędzia służące do upodobnienia życia społecznego w realu do form życia w sieci, pozwala dowolnie dobierać i modyfikować świat i ludzi.

Że już widzę i słyszę tylko to, co chcę widzieć i słyszeć.

Że widzę i słyszę tylko tych, których chcę widzieć i słyszeć.

Powyższe modyfikacje realu zachodzą w całości po mojej stronie: nikt nie musi wyrażać na nie zgody, współdziałać w nich, abym tak właśnie odbierał rzeczywistość.

Natomiast od współuczestnictwa w tych samych nakładkach na real (w protokołach, warstwach, systemach operacyjnych AR-u) zależy możliwość autokreacji mnie samego.

Że inni widzą mnie i słyszą takiego, jakim chcę, by mnie widzieli i słyszeli.

Że inni widzą i słyszą świat zmieniony w ten sam sposób, w jaki zmienionym widzę go i słyszę ja.

Idąc tą samą ulicą, człowiek należący do danej baniki lifestyle’owo-informacyjnej może już zupełnie nie widzieć i nie słyszeć ludzi z innych baniek. Albo postrzegać ich wszystkich jako potwory ryczące piekielne pieśni. Albo jako tysiąc Hitlerów.

Dobrze ustawiony edytor realu wytnie z niego wszystkie wizualne i dźwiękowe sygnały nie zgadzające się z naszym światopoglądem, stylem, nastrojem, karierą.

A ci, którzy ustanowią standardy AR-owe największych baniek, zdobędą kontrolę nad nową przestrzenią reklamową w mieście, nowymi nieruchomościami, nad całym „drugim miastem” powielonym w tej warstwie. Teoretycznie każdy może edytować rzeczywistość oddzielnie, lecz efekt sieciowy nieubłagane prowadzi tu do monopolu – tak jak jest jedna Wikipedia, jeden Facebook, jedno Google.

Miasta realu zmuszały nas do życia w jednej wspólnocie: tej zadanej przez przestrzeń. Taki rodzaj doświadczenia miejskości zbliża się do końca. Proces ów splata się z dwoma innymi procesami kształtującymi XXI wiek: deglobalizacją i automatyzacją.

”

Miasta realu zmuszały nas do życia w jednej wspólnocie: tej zadanej przez przestrzeń. Taki rodzaj doświadczenia miejskości zbliża się do końca.

Deglobalizacja oznacza konieczność zapewniania dostaw produktów i surowców ze źródeł bliższych, zabezpieczonych przeciwko zakłóceniom i wrogim odcięciom, za to droższych. Oznacza także wzrost wartości związanych z lokalnością, z tożsamością definiowaną przez miejsce. Deglobalizacja ogranicza możliwości podróżowania w świecie fizycznym. Tym samym utrudnia lub uniemożliwia weryfikację informacji o zdarzeniach spoza naszego „tu i teraz”, jeszcze bardziej zdając nas na pośrednictwo mediów. Twoje miasto jest prawdziwe; wszystko, co poza nim – istnieje gdzieś pomiędzy faktem i fikcją, w charakterystycznym dla naszych czasów zawieszeniu kategorii prawdy.

Automatyzacja wypycha ludzi z kolejnych gałęzi gospodarki. Objawia się zrazu przesuwaniem w dół całej struktury społecznej: niewielka grupa beneficjentów technologii zgarnia coraz większą część zysków, reszta musi się dzielić coraz mniejszą porcją. Kurczy się i zanika klasa średnia. Ludzi z niższych warstw łączą z warstwami wyższymi stosunki coraz bardziej przypominające relacje feudalne. *Gig economy* i prace jawnie śmieciowe stają się normą. Państwo – już ściśle splecione z wielkimi korporacjami – bierze na siebie coraz więcej kosztów utrzymania niepracującej lub pracującej w niskopłatnych zawodach „klasy poddańczej”. Zarządzanie pozbawionymi własnego źródła dochodu i celu życia masami stanowi główne wyzwanie dla technologów władzy.

W takich warunkach warstwowe miasta rozszerzone (*Augmented Cities*) będą się rozwijać pod silną presją potrzeb i wartości, których dzisiaj nie rozpoznajemy jeszcze ani jako kluczowe, ani jako pożądane. Można sobie np. wyobrazić, że owo rozszczepienie (schizofrenia) doświadczenia realu zostanie wykorzystane do zapewnienia bezkonfliktowej koegzystencji w jednej przestrzeni fizycznej członków radykalnie odmiennych kultur, gdy miasta Europy zaleją nieporównanie większe niż dotychczas fale migracji z Południa. Miasto rozszerzone jest też idealnym środowiskiem do implementacji rozmaitych wersji *Social Credit System*. Wręcz zachęca do inżynierii społecznej. Spełnia wszystkie warunki, by emitować własną walutę cyfrową, dowolnie sprzężoną z takim SCS-em.

”

W warunkach deglobalizacji i automatyzacji, warstwowe miasta rozszerzone (*Augmented Cities*) będą się rozwijać pod silną presją potrzeb i wartości, których dzisiaj nie rozpoznajemy jeszcze ani jako kluczowe, ani jako pożądane.

Teoretycy urbanistyki globalizacyjnej pokroju Paraga Khanny od lat opisują procesy upodmiotowienia miast („Connectography: Mapping the Future of Global Civilization”); w ich pojęciu to miasta będą pierwszoplanowymi graczami w gospodarce i polityce XXI wieku. Deglobalizacja w pewnych aspektach wzmacnia te prognozy, w pewnych – istotnie osłabia. Czy rola miast w bloku azjatyckim, hołdującym bardziej centralistycznemu modelowi zarządzania, musi być taka sama, jak na Zachodzie? A może łączenie podmiotowości politycznej ze znaczeniem gospodarczym i kulturowym jest właśnie przejawem zachodnich uprzedzeń?

Czy można sobie wyobrazić rozwój np. Warszawy, Krakowa czy Gdańska do statusu METROPOLII CYFRY: form organizacji życia ludzkiego tak maksymalizujących liczbę i jakość połączeń między jednostkami i zbiorowymi podmiotami ZARÓWNO W ŚWIECIE MATERIALNYM, JAK I W SPRZĘŻONYM Z NIM ŚWIECIE CYFROWYM, by pozycja tych miast w relacji do Berlina, Londynu czy Nowego Jorku rosła, a nie malała?

Z jednej strony – deglobalizacja zastaje nas w zachodnim (anglosaskim) ekosystemie gospodarki cyfrowej. Jesteśmy krajem relatywnie dobrze usieciowionym, w niektórych aspektach pracy i życia online – wręcz pionierskim. Mamy silną tradycję profesji i biznesów związanych z informatyką. Spektakularny rozwój polskiej branży gamedevowej był możliwy dzięki oddolnemu parciu młodych, ambitnych Polaków do globalnej konkurencji w tej gałęzi cyfrowej rozrywki, która nie wymaga stawiania ogromnych studiów filmowych, ani wkupywania się w struktury starych korporacji. Także eksplozja tzw. ruchów miejskich pokazała, że budowanie takiej tożsamości wspólnotowej przychodzi nam naturalnie.

Z drugiej strony – na najwyższych stopniach piramid własności i zysków czerpanych z rewolucji cyfrowych znajdują się ludzie Centrum, nie ma tam żadnych Polaków, ani podmiotów polskich. Akumulacja kapitału i przewag technologicznych następuje nie na naszych warunkach, nie pod kątem interesu Polski. Pewnym przejawem tego są także wzorce kulturowe i treści przeżyć pompowane cyfrowo w Polaków: nawet jeśli na najniższym poziomie produkowane w Polsce, to podporządkowane logice konkurencji z wzorcami i lifestyle’ami atrakcyjnymi w Centrum.

Obawiam się, że rozszerzenie (augmentacja) miast o pełną warstwę cyfrową nie wniesie niczego pozwalającego znacząco zmienić pozycję Polski. Przesuwanie się na wyższe szczeble w hierarchiach podziału pracy i marż musi wynikać z generalnych przemian cywilizacyjnych. Wyjawszy wielkie przewroty geopolityczne, w dużym stopniu od nas niezależne – jesteśmy tu zdani na strategię małych kroków: stopniowego, mozolnego podnoszenia jakości. Jakości infrastruktury, prawa, edukacji, kultury zarządzania, mechanizmów wytwarzania elit i ucierania konsensusu narodowego. Załapanie się na trend budowania metropolii Cyfry jest warunkiem koniecznym, ale nie wystarczającym; tak jak było nim załapanie się na każdy z kolejnych etapów modernizacji.

”

Rozszerzenie (augmentacja) miast o pełną warstwę cyfrową nie wniesie niczego pozwalającego znacząco zmienić pozycję Polski. Jesteśmy tu zdani na strategię małych kroków: stopniowego, mozolnego podnoszenia jakości – infrastruktury, prawa, edukacji, kultury zarządzania, mechanizmów wytwarzania elit i ucierania konsensusu narodowego.

Niewykluczone jednak, iż zapoczątkuje ono bardziej trwały i istotny podział. Być może tylko niektóre miasta – największe, najbogatsze, najwyżej rozwinięte – udanie przejdą tę ewolucję i zbiorą jej owoce. Reszta ugrzęźnie w półrozwiązaniach, improwizacjach, kopiach kopii. Np. warunkiem *sine qua non* jest tu pełne pokrycie miast internetem 5G, a nadto zapewnienie w nim bezpieczeństwa – szalenie trudne w epoce wojen hybrydowych i nieatrybutowalnego terroryzmu cyfrowego. Metropolie Azji Wschodniej i Południowo-Wschodniej, najdalej posunięte na tej ścieżce (jak Seul), nie stanowią najlepszego przykładu tryumfu oddolnej demokracji. Chińskie podejście do „zarządzania miastami” zakłada tak szczegółowy nadzór w tak wielkiej liczbie dziedzin – panowanie nad systemem o takiej złożoności – że już dziś widać, iż postęp nie jest tu możliwy bez towarzyszącego mu znacznego rozwoju technologii AI.

I nie wiemy tak naprawdę, co miałyby być najważniejszym kryterium sukcesu w tej nowej epoce. Dochód na głowę mieszkańca danego miasta? Czy może jakość fikcji organizujących mu życie bez pracy i bez rodziny? A może po prostu szeroko rozumiane bezpieczeństwo?

O autorze

Jacek Dukaj – jeden z najciekawszych współczesnych prozaików polskich. Autor licznych powieści, m.in. „Xavrasa Wyżryna”, „Innych pieśni”, „Perfekcyjnej niedoskonałości”, „Lodu”, „Wrońca”, „Po piśmie” oraz licznych opowiadań – w tym zekranizowanej przez Tomka Bagińskiego „Katedry”. Laureat Nagrody Kościelskich oraz Europejskiej Nagrody Literackiej 2009.

Miasta w dobie wirtualizacji



dr Justyna Pokojka

Wydział Socjologii UW, Członkini Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego

Jak projektować miasta w dobie postępującej wirtualizacji? Pandemia COVID-19 pokazała, że wizja aglomeracji tętniących życiem – w pewnym stopniu – zdezaktualizowała się. Rozwój równoległych światów wirtualnych – metaversów będzie kolejną emanacją przyszłości. Mają one przybliżyć człowieka do realizacji jego podstawowego imperatywu istnienia – celowego rozwoju: wzbogacenia duszy o dobro i piękno. Co w takim razie z materialnym wymiarem naszej egzystencji? Czy ludzkie ciała staną się tylko powłokami będącymi swego rodzaju danymi wydechowymi (*exhaust data*)? Jak zarządzić „analogową” przestrzeń miejską, by wciąż mogła ona realizować swoje funkcje i służyć zarówno duchom jak i ciałom mieszkańców światów cyfrowych?

Miasta rozwijają się dziś w zawrotnym tempie. Obecnie zamieszkuje je ponad połowa ludności globu, a analitycy ONZ prognozują, że do 2050 roku w aglomeracjach będzie rezydowało prawie 70% populacji świata (UN DESA 2018).

Rozwój urbanistyczny to jednak nie tylko rozszerzanie się powierzchni i wzrost liczby ludności, ale przede wszystkim zmiana podejścia do projektowania tkanki miejskiej i nowe rozumienie jej wielowymiarowej funkcjonalności. Jest to szczególnie istotne w dobie przyspieszających zmian technologicznych i społecznych.

Postępująca urbanizacja wzmacniana jest przez dynamiczny rozwój nowych, inteligentnych technologii. Te natomiast – w połączeniu z szybkim wzrostem efektywności i prędkości przesyłu danych – mają nie tylko zniwelować kluczowe bariery infrastrukturalne oraz ograniczenia logistyczne w funkcjonowaniu dużych miast. Ponadto pozwolą one na zwiększenie wydajności oferowanych w nich usług (w tym publicznych).

Pierwsze ujęcia miast przyszłości, popularne na początku XXI wieku, kładły nacisk na „zrównoważony rozwój”, który miał prowadzić do bardziej odpowiedzialnego projektowania infrastruktury miejskiej, a także do przewidywania długofalowych konsekwencji podejmowanych działań. W tak ujmowanych zbalansowanych miastach zaspokajanie potrzeb mieszkańców powinno pozostawać bez niekorzystnego wpływu na szanse życiowe i dobrostan przyszłych pokoleń (zob. tzw. Raport Bruntlanda, przygotowany przez Światową Komisję ds. Środowiska i Rozwoju). Co więcej, dzięki elastycznemu, proaktywnemu działaniu, poziom szczęśliwości mieszkańców zrównoważonych, zwinnych miast ma być też nieporównywalnie wyższy niż w tradycyjnych, przedcyfrowych aglomeracjach (Da Costa et al. 2016).

Miasta oparte na danych

Inteligentne algorytmy, samouczące się maszyny i internet rzeczy (IoT) to tylko niektóre z technologii wykorzystywanych już dziś w przestrzeni miejskiej do poprawy jakości życia i zwiększenia efektywności zarządzania tkanką miejską. Wyposażenie elementów infrastrukturalnych w skomunikowane sieci czujników, pozwalające na gromadzenie i analizę danych, daje administratorom wprost nieograniczone możliwości optymalizowania pracy miasta na bardzo wielu poziomach – od skoordynowanego, bezkolizyjnego zarządzania ruchem miejskim,

przez usprawnienie funkcjonowania sieci alarmowych, aż po zrównoważone sterowanie poborem energii elektrycznej i wody. Bazujące na umiejętnym wykorzystaniu Big Data miasto przyszłości jawi się więc nie tylko jako miasto bardziej oszczędne i wydajne, ale przede wszystkim – lepsze miejsce do życia.

Ponadto, szeroka implementacja coraz doskonalszych i bardziej zaawansowanych technologii z zakresu ICT, znacząco zwiększy także zakres usług, oferowanych mieszkańcom miast zarówno na rynku „analogowym”, jak i wirtualnym. Kolonizacja kolejnych rynków cyfrowych – i powołanie do życia równoległych światów wirtualnych (m.in. ogłoszonego przez Marka Zuckerberga w październiku 2021 roku świata *Metaversum*) – będzie więc kolejnym etapem rozwoju świata przyszłości. Będzie on bazował na zróżnicowanych wewnętrznie zwinnych (*agile*), elastycznych (*flexible*) i inteligentnych (*smart*) strukturach (w tym miejskich), porównywanych często w swej specyfice do organizacji fraktalnych (Ratajczak 2013).

”

Kolonizacja kolejnych rynków cyfrowych i powołanie do życia równoległych światów wirtualnych (m.in. ogłoszonego przez Marka Zuckerberga w październiku 2021 roku świata *Metaversum*) będzie kolejnym etapem rozwoju świata przyszłości.

Wirtualne miasta pandemiczne

Już dziś zresztą doświadczamy daleko idących procesów digitalizacji i wirtualizacji życia miasta i jego mieszkańców. Przybrały one na sile w wyniku pandemii koronawirusa i towarzyszących jej ograniczeniom funkcjonowania w przestrzeni „analogowej”. Wiosną 2020 roku, gdy świat wstrzymał oddech wskutek wybuchu pandemii COVID-19, znaczna część aktywności zawodowej (i prywatnej) ludzi na całym świecie przeniosła się do przestrzeni cyfrowej. Wpłynęło to nie tylko na codzienne rutyny mieszkańców miast, ale też inne domeny, jak natężenie ruchu ulicznego, obroty sklepów stacjonarnych czy sposoby zaspokajania podstawowych potrzeb. Nie tylko praca, ale i zakupy czy rozrywka przeniosły się do świata cyfrowego, a biura, sklepy i kluby momentalnie opustoszały.

Kolejne fale wprowadzanych obostrzeń wymusiły na przedsiębiorcach szybką adaptację do wymogów gospodarki cyfrowej i przemodelowanie charakteru świadczonych usług (w tym m.in. uruchomienie platform *e-commerce*, umożliwienie dostarczania towarów do klientów czy świadczenie usług bezpośrednio w domach odbiorców). Restauracje stały się więc punktami zamawiania posiłków na wynos, sklepy – wielkimi przestrzeniami magazynowymi dla zakupów *online*, a kina i teatry – przeniosły swą ofertę na platformy streamingowe.

Pandemia wyraźnie pokazała, że dotychczasowy obraz tętniącego życiem miasta, za dnia wypełnionego dźwiękiem klaksonów i krzątaniem mieszkańców w nieustannym biegu, nocami zaś pulsującego muzyką i tańcem – do pewnego stopnia zdezaktualizował się. Przyszło to w parze wraz z rozwojem aktywności cyfrowej i rozszerzeniem oferty usług wirtualnych.

Czy to oznacza kres wizji miasta, jakie znamy? Innymi słowy, czy ekosystemem realizacji podstawowych potrzeb biologicznych i społecznych jednostek w świecie zaawansowanej rzeczywistości wirtualnej (VR) nadal będą miasta? A jeśli tak, to jak je zaprojektować, by jak najlepiej mogły służyć swoim mieszkańcom?

”

Pandemia wyraźnie pokazała, że dotychczasowy obraz tętniącego życiem miasta – za dnia wypełnionego dźwiękiem klaksonów i krzątaniem mieszkańców w nieustannym biegu, nocami zaś pulsującego muzyką i tańcem – do pewnego stopnia zdezaktualizował się.

Miasta metawersalne – miasta transcendentne

W duchu platońskiej filozofii społecznej, idealne miasto należałoby zbudować na wzór duszy, a jego mieszkańcy powinni charakteryzować się wysoce rozwiniętymi cnotami (*arete*), czyli mądrością (*fronsesis*) męstwem (*andreia*), sprawiedliwością (*dikaioosyne*) i umiarkowaniem (*sophrosyne*). Platońskie miasto przyszłości byłoby więc przestrzenią realizacji przede wszystkim ponadmysłowych potrzeb jednostki, jej rozwoju transcendentnego i budowania silnej, duchowej wspólnoty obywateli, opartej na wspólnej wizji świata (choćby wirtualnego). Zaskakująco dobrze wpisuje się w to wizja metawersum jako świata nadefektywnego, niwelującego rozmaite bariery fizyczne i obciążenia typowe dla życia w świecie rzeczywistym, swego rodzaju „lekkiego bytu”, pozostawiającego nieskończenie wiele możliwości (i – rzecz jasna – generującego porównywalnie wiele kosztów, choć im poświęca się, póki co zdecydowanie mniej uwagi). Funkcjonowanie w metawersum ma przybliżyć człowieka do realizacji jego podstawowego imperatywu istnienia – celowego rozwoju, wzbogacenia duszy o dobro i piękno, czyli uzyskania stanu *kalokagathii*.

Taka wizja transcendentnego miasta przyszłości rodzi jednak pewien problem. Pośród przestrzeni pełnych awatarów i relacji w świecie VR – próżno szukać materialnej tkanki miejskiej, namacalnych ciał ludzkich, będących „analogowymi bliźniakami” naszych cyfrowych jestestw. Czy – podobnie jak u Kartezjusza – ludzkie powłoki (*res extensa*) i przymioty fizyczne będą w przyszłości swoistą przeszkodą na drodze do pełni rozwoju umysłowego człowieka? A może, idąc dalej, ciała staną się – jak chciałby tego Platon – więzieniami duszy, która pełnię możliwości osiągnie tylko w pozamaterialnym świecie metawersum?

”

Funkcjonowanie w metawersum ma przybliżyć człowieka do realizacji jego podstawowego imperatywu istnienia – celowego rozwoju, wzbogacenia duszy o dobro i piękno, czyli uzyskania stanu *kalokagathii*.

Miasta duszy i ciała

Sklaniałabym się ku tezie, że miasto przyszłości to także miasto „ciał przyszłości”, miasto materialnego wymiaru naszej egzystencji, konieczności zaopiekowania się powłokami ludzkimi, będącymi swego rodzaju danymi wydechowymi (*exhaust data*), pozostałościami aktywności ludzkiej w świecie fraktalnej wirtualnej rzeczywistości (Zuboff 2015).

Arystoteles pisał, że poza życiem rozumnym, umysłowym będącym konstytutywną cechą gatunku ludzkiego, wyróżniającą go spośród zwierząt, człowiek realizuje swą istotę również na poziomie bytu wegetatywnego i aktywności zmysłowej, cielesnej. Wtórował mu w tym zresztą Kirkegaard, pisząc o ludzkich działaniach jako zawierających w sobie zarówno akty duchowe, jak i witalne (wegetatywne), doświadczane przez ciało i wobec ciała.

Co ważne, imperatyw teleologicznej działalności człowieka, nastawionej na dążenie do osiągnięcia stanu piękna i dobra (*kalokagathii*), może zrealizować się tylko w społeczności ujmującej jednostki jako istoty cielesno-duchowe. Ciało jest więc niezbywalnym przymiotem ludzkim, a zarazem warunkiem niezbędnym dla pełni duchowego rozwoju jednostki. Nie można więc osiągnąć dojrzałego życia rozumowego w świecie wirtualnym, pozamaterialnym, niemożliwie jest także pozacielesne osiągnięcie pełni szczęścia.

”

Miasto przyszłości to także miasto „ciał przyszłości”, miasto materialnego wymiaru naszej egzystencji, konieczności zaopiekowania się powłokami ludzkimi. Będącymi swego rodzaju danymi wydechowymi (*exhaust data*), pozostałościami aktywności ludzkiej w świecie fraktalnej wirtualnej rzeczywistości.

Jakie miasta przyszłości?

Może się więc okazać, że paradoksalnie to nie pęd ku coraz doskonalszym rozwiązaniom technologicznym i maksymalizacji efektywności ludzkiego rozumu będzie największym wyzwaniem społecznym w świecie wirtualnych miast jutra. Może stać się nim właśnie troska o ciało, jako materialny przejaw naszego człowieczeństwa. Zanim jednak wirtualne rzeczywistości na dobre zakorzenią się w przestrzeni miejskiej warto zastanowić się nad miejscem, które nasze zmysłowe, wegetatywne ciała będą zajmowały w życiu wirtualnym. Jak uregulować życie awatarów w światach metawersalnych, by jednocześnie pozwolić ludzkim ciałom – pozostającym w permanentnym bezruchu – zachować zdrowie i sprawność? I wreszcie – jak zarządzić „analogową” przestrzeń miejską, by wciąż mogła ona realizować swoje funkcje i służyć zarówno duchom, jak i ciałom mieszkańców światów cyfrowych?

Na ten moment jednego możemy być pewni – inteligentne miasta przyszłości w najbliższych dekadach będą przede wszystkim laboratoriami niekończących się eksperymentów naukowych. Te natomiast – póki co – zapewne nie przyniosą zadowalających odpowiedzi. Wygenerują jednak jeszcze więcej pytań i wątpliwości, które – jak argumentował Karl Popper – są postawą dążenia do zrozumienia istoty świata.



Jak zarządzać „analogową” przestrzenią miejską, by wciąż mogła ona realizować swoje funkcje i służyć zarówno duchom jak i ciałom mieszkańców światów cyfrowych?

O autorce

Dr **Justyna Pokojska** – DELab UW, Wydział Socjologii Uniwersytetu Warszawskiego. Koordynatorka programu Jobs & Skills for the Future w DELab UW. Dwukrotna stypendystka Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Z zamiłowania społecznik, z wykształcenia socjolog, pasjonatka badań terenowych. Jej zainteresowania naukowe koncentrują się wokół kompetencji cyfrowych i wyzwań społecznych związanych z postępującą transformacją cyfrową. Gospodyni audycji radiowej „Efekt Sieci” w Radiu Kampus, autorka w dziale Opinie Magazynu Forbes. Członkini Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.

Kurs na suwerenność cyfrową



Jan Zygmuntowski

Akademia Leona Koźmińskiego

Nie chodzi o to, aby cyfryzacja stała się kolejnym kosztem koniecznym do poniesienia by nadążyć za światem, ale by umożliwiła nowe przychody i tworzenie wartości. Miasta i gminy muszą być inteligentne swoimi mieszkańcami, tworząc dla nich uwarunkowania wspólnego rozwoju. Infrastruktura komunalna powinna spełniać inne funkcje i kształtować odmienne postawy niż ta czysto rynkowa (szczególnie w globalnym – korporacyjnym wydaniu), wzmacniając aktywność społeczną i umożliwiając lokalny obieg wartości.

Truizmem jest dziś zauważyć – za amerykańskim inwestorem Andreesenem – że „oprogramowanie zjada świat”. Pandemia COVID-19 przyniosła dystansowanie społeczne i zbliżenie cyfrowe. Była narzuconym przez naturę testem naszej zdolności do pracy, nauki, koordynacji pomocy i prowadzenia polityki przy pomocy internetu. Z kolei inwazja Rosji na Ukrainę otworzyła nie tylko front fizycznej agresji, ale również wojny informacyjnej. Nawet najbardziej niewinni użytkownicy mediów społecznościowych stali się aktorami tego konfliktu.

Wszystkie globalne zjawiska mają zawsze swoje lokalne odbicie. Ostatecznie Polacy i Polki korzystają z technologii Doliny Krzemowej, ale organizują się na całkiem lokalnych grupach „Widzialnej Ręki”. Na atrakcyjności zyskują te gminy, które są w stanie przyciągnąć pracujących zdalnie specjalistów IT i innowacyjny biznes. Jednak znacząca część wysiłku lokalnych społeczności niestety nie buduje najbliższego otoczenia. Technologie, z których korzystamy są najczęściej własnością mono-/oligopolistycznych imperiów Big Tech, które ustalają reguły gry kierując się jedynie maksymalizacją zysku. Skrupulatnie przechwytyują one wartości płynące z rodzimych potencjałów.

Uzależniliśmy się od prywatnej infrastruktury komunikacji i życia społecznego, ale co gorsza, uwierzyliśmy, że to stan konieczny. Nic bardziej mylnego. Samorządy i mieszkańcy mogą wciąż odzyskać kontrolę i budować lokalny dobrobyt. Stawiam nawet tezę, że suwerenność cyfrowa to brakujący klucz do rozwiązania kłopotów „Polski średnich miast”.

”

Uzależniliśmy się od prywatnej infrastruktury komunikacji i życia społecznego, ale co gorsza, uwierzyliśmy, że to stan konieczny. Nic bardziej mylnego. Samorządy mogą wciąż odzyskać kontrolę i budować lokalny dobrobyt.

Miasto inteligentne mieszkańcami

Cyfryzacja nie od dziś jest przedmiotem zainteresowania samorządów. Dotychczas postrzegały ją jako koszt modernizacji usług administracyjnych (zwanych e-usługami), zwiększania dostępności informacji (nie tylko przez BIP, ale i komunikację w mediach społecznościowych) czy inwestycje w sprzęt dla szkół i jednostek

podległych. Jeśli nawet pojawiały się ambitne projekty, to zazwyczaj w formie kultu cargo nazywanego przez guru biznesu „smart city”, czyli miastem inteligentnym, pełnym monitoringu, czujników itp. Aglomeracją zaautomatyzowaną dzięki sztucznej inteligencji czy robotyzacji. Ponieważ wizja ta jest jeszcze bardzo kosztowna, jej przeprowadzenie zazwyczaj oznacza oddanie przestrzeni publicznej korporacjom technologicznym i niewygodne układy, o czym przekonało się kanadyjskie Toronto czy polski Kazimierz Dolny.

Za sprawą inicjatywy firmy T-Mobile, Kazimierz Dolny miał stać się pokazowym inteligentnym miastem, do którego pielgrzymują samorządowcy i pasjonaci technologii z całej Polski. Stopniowo okazywało się jednak, że miasto będzie trochę makietą, a trochę poligonem, a mieszkańcy i mieszkanki staną się raczej przedmiotem wprawiającym maszynę w ruch niż podmiotem decydującym o rozwoju swojego miasta. List intencyjny sugerował przekazanie sprzętu za symboliczną złotówkę, ale umowa ujawniała, że dobroczynność ma swoją cenę. Nie tylko odpowiedzialność za prace budowlane znalazła się po stronie miasta, ale po dwóch latach operowania na koszt firmy, konieczny byłby wykup infrastruktury. Kiedy inteligentne miasto okazało się kosztowną sprzedażą odroczoną w czasie, Kazimierz Dolny zrezygnował.

Projekty „smart city” i oderwane od problemów mieszkańców wizje fantastycznego postępu hamują rozwój lokalny, w tym naprawdę inteligentną cyfryzację. Już dziś miliardy złotych opuszczają Polskę z lokalnych społeczności jako opłaty dla Big Tech, przykładowo za wyświetlanie tymże samym społecznościom reklam. Nie chodzi zatem o to, aby cyfryzacja stała się kolejnym kosztem koniecznym do poniesienia by nadążyć za światem, ale by umożliwiła nowe przychody i tworzenie wartości. Inwestycje w technologię mogą odpowiedzieć na realne wyzwania samorządowe – depopulację, turystyfikację, słabość lokalnych rynków pracy oraz stale potęgowaną przez kolejne reformy erozję bazy podatkowej i zależność od finansowania zewnętrznego. Więcej monitoringu nie zbuduje przecież zaufania, a kolejny inwestor zagraniczny w pogoni za niskimi kosztami pracy nie zakotwaczy kapitału społecznego. Miasta i gminy muszą być inteligentne swoimi mieszkańcami, tworząc dla nich infrastrukturę wspólnego rozwoju.



Projekty „smart city” i oderwane od problemów lokalnych mieszkańców wizje fantastycznego postępu hamują rozwój lokalny, w tym naprawdę inteligentną cyfryzację.

Ewolucja infrastruktury komunalnej

Historię Polski można opowiedzieć przez pryzmat infrastruktury, jak robi to w „Gruncie miejskim” prof. Rafał Matyja. Świetnie pokazuje jak budynki użyteczności publicznej, przestrzenie wspólne dworców i szlaków turystycznych, wodociągi i tramwaje budowały nowoczesne miasta i podnosiły standard życia, ale im bliżej współczesności, tym więcej uwagi poświęca ocenie figur politycznych i sporom ideowym. Ważniejsza jednak jest aktualna odpowiedź – jaka ma być infrastruktura komunalna XXI wieku?

Klasyczna praca Frischmanna poświęcona infrastrukturze (o tymże tytule) definiuje ją jako zasób, który do pewnego stopnia może być bez rywalizacji używany przez wiele osób, i który jest podstawą do produkowania innych dóbr przez różnorodnych aktorów – firmy prywatne, sektor publiczny, społeczeństwo obywatelskie. Infrastruktura działa dzięki efektom sieciowym, zwiększając użyteczność przez otwieranie dostępu i nowe interakcje – podobnie jak platformy cyfrowe. Nasze postrzeganie infrastruktury zmieniało się w czasie, co świetnie obrazuje historia elektryfikacji. Niegdyś to fabryki inwestowały we własne generatory, później prywatne elektrownie uzależniały od siebie mieszkańców miast. Ci odpowiadali buntem – jak np. strajki energetyczne białostoczan przeciwko wyzyskowi belgijskiej elektrowni. Dziś jest oczywiste, że „zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy”.

Powyższy cytat z Ustawy o samorządzie gminnym (Art. 7) rozpozna każdy samorządowiec i działaczka ruchów miejskich. Ustęp 3 przywołuje m.in. zaopatrzenie w energię elektryczną, z kolei ustęp 3a – w telekomunikację. Być może do niedawna oznaczało to jedynie działanie w sferze materialnej – komputery, kable, maszty

i wieże – ale w rzeczywistości telekomunikacja dopiero zaczyna się od przyłączenia do sieci. Jest ona bezwarściowa dla użytkowników, jeśli nie umożliwia dostępu do bardziej złożonych platform cyfrowych, oferujących usługi chmurowe i bezpieczne protokoły do rozmów, zarządzania i handlu.

Żyjemy nie w czasie rewolucji, ale w dobie nasycenia i upowszechnienia technologii cyfrowych na wzór elektryczności (co opisuję szerzej w „Kapitalizmie sieci”). Przedsiębiorczy samorząd musi zadać sobie pytanie jak jego inwestycja w infrastrukturę cyfrową może uruchomić inne potencjały – wzmocnić lokalną aktywność obywatelską, rozwinąć to, co niedochodowe dla korporacji technologicznej, a stanowiące o żywotności lokalnej wspólnoty.

”

Przedsiębiorczy samorząd musi zadać sobie pytanie jak jego inwestycja w infrastrukturę cyfrową może uruchomić inne potencjały – wzmocnić lokalną aktywność obywatelską, rozwinąć to, co niedochodowe dla korporacji technologicznej, a stanowiące o żywotności lokalnej wspólnoty.

Innowacja jako usługa publiczna

Miasta coraz częściej świadomie obierają kurs na suwerenność cyfrową. Przykładowo, Barcelona dzięki nowej polityce zamówień publicznych na usługi IT nadała nowy kierunek branży w całym regionie i wytworzyła inkluzyjną infrastrukturę. Przejrzysty proces zamówień w tym mieście łączy się z ambitnymi wyborami technopolitycznymi. Polega to na premiowaniu *open source*, spółdzielczych modeli biznesowych i zwinnego (*agile*) zarządzania, umożliwiającego dopasowanie inwestycji do potrzeb ludzi. Co niezwykle ważne, Barcelona eksperymentuje też z budową wspólnoty danych (*data commons*), zmierzając do współdzielenia danych w zaufanej infrastrukturze. Są one wówczas gromadzone i przekazywane dla realizacji konkretnych, wspólnych celów np. rozwoju usług publicznych, a nie jedynie służą efektywniejszej dystrybucji reklam.

Innym wzorem cyfrowej infrastruktury komunalnej jest rozwijana przez londyńską dzielnicę Westminster wielobranżowa karta cyfrowa. Portal i aplikacja MyWestminster łączy kartę miejską – uprawniającą do korzystania m.in. z biblioteki – z systemem lojalnościowym dla lokalnych sklepów i punktów rekreacji. To wyjście poza tradycyjny schemat e-usług, wiążący urząd z obywatelem, zastępując go modelem wspólnej, miejskiej infrastruktury, dostępnej zarówno dla publicznej biblioteki jak i lokalnego sklepu. Polska też może pochwalić się tutaj zbliżonymi rozwiązaniami – mowa przede wszystkim o dostępnej w aplikacji mObywatel Karcie Dużej Rodziny, uprawniającej do zniżek w punktach ją honorujących.

Trzeba przy tym pamiętać, że stawiamy dopiero pierwsze kroki. Samorządy przyglądają się i testują aplikacje do lokalnego handlu, narzędzia dla społeczności energetycznych, platformy zarządzania mieszkaniem komunalnymi i socjalnymi. Sejny i Chrzanów są tu pionierami, wdrażając infrastrukturę cyfrową przy pomocy gminnych spółdzielni rozwojowych, by zagwarantować partycypację mieszkańców i mieszanek – w tym bezpieczną lokatę oszczędności. Zadaniem CoopTech Hub jest edukować, szkolić i doradzać tak, aby „urawniłowkę” Doliny Krzemowej zastąpić pluralizmem innowacji społecznych.

”

Miasta coraz częściej świadomie obierają kurs na suwerenność cyfrową. Robią to już m. in. Barcelona, londyński Westminster, Sejny i Chrzanów.

Lokalny obieg wartości

Każdy, kto złapał się na bezmyślnym „scrollowaniu” (przeglądaniu) mediów społecznościowych wie, że w sieci często jesteśmy wyalienowani, wyobcowani, pozbawieni prawdziwych relacji. Ani nie czujemy satysfakcji, ani nie kreujemy prawdziwej wartości społecznej. To nie jest konieczny warunek korzystania z internetu, ale koszt uboczny toksycznego modelu biznesowego platform cyfrowych.

Te samorządy, które to rozumieją i postawią na rozwój własnej infrastruktury cyfrowej, staną się liderami przedsiębiorczości społecznej. Digitalna infrastruktura komunalna musi spełniać inne funkcje i kształtować odmienne postawy, wzmacniając aktywność społeczną i umożliwiając lokalny obieg wartości. Dzięki temu więcej pieniędzy zostaje na miejscu, zasoby są lepiej używane. Stopniowo, na przykład przy wykorzystaniu spółdzielczych rozwiązań, możliwe jest przejście do modelu demokracji ekonomicznej, który gwarantuje bardziej zrównoważony rozwój.

Wyzwanie jest niebagatelne, bo w istocie problem jest cywilizacyjny. Polacy i Polki nie mieli nigdy szansy zbudować trwałego kapitału społecznego, więzi i stabilności lokalnej dzięki wzajemnemu zaufaniu. Wyobcowanie w mediach społecznościowych jest odbiciem tego, co na ulicy. Samorząd i mieszkańcy mogą skutecznie się tego wyzwania podjąć.



Budowa trwałego kapitału społecznego jest niebagatelnym wyzwaniem. Samorząd i mieszkańcy – przy pomocy własnej, komunalnej infrastruktury cyfrowej – mogą się skutecznie go podjąć.

O autorze

Jan Zygmuntowski – współprzewodniczący Polskiej Sieci Ekonomii i dyrektor programowy CoopTech Hub – pierwszego w Polsce centrum technologii spółdzielczych. Doktorant Akademii Leona Koźmińskiego i kierownik programu Zarządzanie i AI w Cyfrowym Społeczeństwie. Założyciel i prezes zarządu (2015-2020) Fundacji Instrat. Współpracował również z Polskim Funduszem Rozwoju. Absolwent Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz stypendysta G20 Global Solutions, British Council, Møller Institute i Open Future Foundation. Autor „Kapitalizmu Sieci” – książki nominowanej do nagrody Economicus 2020.

Czas wolny w miastach – przyszły, niedokonany*



prof. Łukasz Afeltowicz

AGH w Krakowie



prof. Tomasz Szlendak

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Miasto – środowisko, w którym żyje większość z nas, można potraktować jako swoistą technologię (lub zestaw takowych). Kształtuje ono zmiany w czasie wolnym, reaguje na nie. Archeolog, patrząc na to jak wyglądają nasze aglomeracje, mógłby powiedzieć sporo o czasie wolnym ich mieszkańców. Przyglądając się różnym technologiom, spróbujemy nakreślić jak może wyglądać nasz odpoczynek i rozrywka w przyszłości i jak wpłynie to na charakter miast. Przedstawiamy cztery skrajne scenariusze. Ich przerysowany charakter jest zamierzony: wizje te mają nie tyle przygotować nas na przyszłość co zmusić do myślenia i do działania już teraz.

Czas wolny nieustannie ewoluuje. Zmienia się jego wolumen, to jak go spędzamy i to jak go definiujemy. Jest on wynalazkiem cywilizacyjnym, który pojawił się późno, wraz z instytucjonalizacją pracy zawodowej. Nie oznacza to wcale, że wysiłki nakierowane na utrzymanie zajmowały nam wcześniej więcej czasu niż dziś. Wręcz przeciwnie, łowcom-zbieraczom zapewnienie egzystencji zajmowało kilka lub kilkanaście godzin tygodniowo, co jest wynikiem imponującym w porównaniu z naszym kilkudziesięcio-godzinnym tygodniem pracy.

”

Dziś coraz częściej zaciera się granica między pracą a czasem wolnym, przy czym to raczej praca kolonizuje czas wolny, a nie na odwrót.

Czynnikami, które wpływają na zmiany czasu wolnego są technologie. Nie chodzi wyłącznie o high-techowe gadżety czy algorytmy. Miasto – środowisko, w którym żyje większość z nas – to też swoista technologia (lub zestaw takowych). Kształtuje ono zmiany w czasie wolnym, reaguje na nie. Archeolog, patrząc na to jak wyglądają nasze miasta, mógłby powiedzieć sporo o czasie wolnym ich mieszkańców. My zaś, przyglądając się tym technologiom, spróbujemy nakreślić jak może wyglądać nasz odpoczynek i rozrywka w przyszłości.

Nie staramy się powiedzieć jak będzie, ale zastanawiamy się jak może być. Kreślimy tu cztery scenariusze, abstrakcyjne i celowo przerysowane. W każdym z nich „bawimy się” wybranymi conceptami i trendami. Formułujemy je krzyżując ze sobą następujące opozycje: (a) kolonizacja czasu wolnego przez pracę vs restytucja i poszerzenie czasu wolnego jako oddzielnej sfery życia, (b) siły rynkowe jako główny motor zmian vs procesy pozarynkowe. Oczywiście przyszłość, która faktycznie nadejdzie, może być jakąś wypadkową naszych wizji, ich mieszkanką, wypośrodkowaniem albo czymś zupełnie innym. To nieważne, bo wizje te nie tyle mają przygotować nas na przyszłość, ile zmusić do myślenia już teraz. Nie na wszystko mamy wpływ, ale wiele rzeczy będzie zależnych od przyjętych polityk, od stanu gospodarki, od naszych działań zbiorowych i masowych.

Skoro scenariusze mają stymulować myślenie, staramy się je uczynić możliwie osobistymi. Dlatego każdą z odsłon zaczynamy od narracji pierwszoosobowych. Staramy się w ten sposób więcej pokazać, a mniej wyłumaczyć. Robimy tak ze wszystkimi ze scenariuszy poza pierwszym, najbliższym czasowo i najbardziej prawdopodobnym, gdzie pojawia się rozbudowany komentarz służący nakreśleniu procesu zachodzącego tu i teraz: kolonizacji czasu przez pracę.

”

Archeolog, patrząc na to jak wyglądają nasze miasta, mógłby powiedzieć sporo o czasie wolnym ich mieszkańców. My zaś, przeglądając się rozmaitym technologiom, spróbujemy nakreślić jak może wyglądać nasz odpoczynek i rozrywka w przyszłości.

Odsłona pierwsza: eksplozja czasu pracy

O 8:30 zadzwonił budzik. Sygnał był delikatny, zaledwie sugestia, by wstać. Ale Asystent dobrze mnie znał: znał mój kalendarz i wskaźnik HRV. Byłem zregenerowany, choć wczoraj spotykałem się z ludźmi do późnych godzin. Dostałem całkowicie zbędne powiadomienie na ścianie. Że niby o 11.00 jestem na stand-upie w siedzibie. Zbędne, bo stand-up o tej porze jest każdego dnia.

Lokalizator pokazywał, że Marta jest w szkole. Odprowadziła ją Weronika. Wiedziała, że dziś nie byłbym w stanie zająć się Martą, choć miało to być czas wysokiej jakości z córką. Zrobiłem notatkę, by im to jakoś wynagrodzić. Ale to sprawa na potem.

Teraz muszę przesłuchać zapiski z wczoraj i zrobić jakiś brief. Założyłem strój i buty biegowe. Wyszedłem z apartamentowca, złapałem butelkę z płynem w sklepie i zacząłem zaplanowane 10k. Asystent twierdził, że optymalnie powinienem zrobić je w 45 minut. Przez pierwszy kwadrans Asystent da mi spokój, przy okazji blokując wszystkie połączenia i wiadomości. Teoretycznie to mój czas, sam na sam z organizmem. W praktyce to kolejna pozycja z listy rzeczy do odhaczenia. Gdy wejdę na wyższe obroty, Asystent zacznie mi odtwarzać notatki głosowe i zamówione wczoraj przed snem zestawienia (przygotowane przez „Turków” albo przez algorytmy, sam nie wiem...). Na razie jednak mogłem patrzeć na mijane w biegu deptaki, aleje i place, wzdłuż których stały apartamentowce, sklepy, restauracje, biura, przestrzenie co-workingowe, fabrykatownie. Pełna mozaika oferująca wszystko, czego każdy potrzebowałby od ręki. Resztę można zamówić i odebrać w ciągu dwóch dni. Mały, bogaty ekosystem e-commerce i usług stacjonarnych.

Przestrzeń działała tak, jak ją zaprojektowano. Praktycznie każde miejsce miało przynajmniej dwie funkcjonalności (najczęściej więcej). Kawiarnia zamieniała się wieczorem w bar z jedzeniem ulicznym. Fablab był zamknięty w nocy, ale zaprogramowane urządzenia wykonywały zlecenia komercyjne. Co-work regularnie zamieniał się w iwentownię. Moja poprzednia firma, która wywodziła się z podobnego miejsca, zaprojektowała im na potrzeby tych iwentów specjalne, modułowe meble. Co-work był także cukiernią rzemieślniczą, zaopatrującą tutejsze kawiarnie. Najlepsze piwo robił Mateo z sąsiedniego apartamentowca. Przestrzeni roboczej udzielił mu jeden z fablabów, a kwestie prawne wyprostowała kancelaria, która specjalizowała się w obsłudze start-upów.

Nikt, ale to nikt nie robił tu po prostu tylko jednej rzeczy. Baristka w przerwach na studiowanie obmyśliła plan biznesowy swojej palarni. Konsultowałem pomysł, a potem za mikro-udziały zgodziłem się jej pomóc w projektowaniu doświadczeń. Mateo, ten od piwa, był brokerem finansowym. Trudno orzec, co stanowiło jego hobby, a z czego się utrzymywał. Weronika miała praktykę lekarską, ale nawet ona angażowała się w rozmaite inicjatywy start-upowe. W tej chwili pewnie konsultowała projekt robiony z Koreańczykami, który dotyczył uzależnienia od mediów.

Wszyscy tu bez wyjątku pracowali nad sobą i się z tym nie kryli. Treningi, terapie, kołczingi, szkoły gotowania. W parku medytowała mała grupka „uważnych”. Po deptaku spacerowali pojedynczy ludzie pogrążeni w rozmowach ze swoimi terapeutami. Jedna z restauracji w ramach szkolenia odsłaniała swoje zaplecze: goście brali udział w przygotowaniu składników, z których potem będą serwowane dania. Mieliśmy tam zarezerwowany stolik na dziś wieczór.

Asystent zaczął mnie częstować pakietem informacji. Przerywał tylko po to, by kierować mnie na skrzyżowaniach. Tak, bym nie zboczył z trasy. Podsumowanie skończyło się w momencie, gdy przyszedł czas na ostatni, intensywny etap biegu. Wyrzuciłem butelkę po elektrolicie do recyklimatu i pocisnąłem. Trasa kończyła się na placu do ćwiczeń ulicznych w pobliżu mojego apartamentowca. Podyktowałem notatkę, uzupełniłem kalorie, wziąłem prysznic, przeczytałem zredagowane zapiski („Turek” czy maszyna?). Nic nowego nie przyszło mi do głowy, więc je wysłałem. Miałem jeszcze trochę czasu, poszedłem na śniadanie po sąsiedzku. Owszem, mogłem usiąść w tej części sali, w której nieustannie „przelewała się wiedza”, ale dziś wybrałem miejsce ustronne, z dala od szmeru. Asystent grzecznie się ładował, ja piłem kawę, algorytm zadbał o mój mailing, więc miałem czas na mikro-zlecenie. O 10:55 poszedłem na spotkanie.

Kolonizacja czasu wolnego przez pracę to sytuacja, którą łatwo sobie wyobrazić. Wystarczy przeprowadzić niewymagającą bujnej wyobraźni ekstrapolację tego, co obserwujemy w rozwiniętych gospodarkach obecnie. Praca znajduje wiele sposobów, by nas atakować i ograbić z czasu wolnego. Godziny pracy eksplodowały rozsypując się po naszej codzienności. W ten sposób czas wolny to gatunek zagrożony wyginięciem. Za sprawą pracy rozlanej po całym dniu, całym tygodniu i całym miesiącu, nigdy nie mamy go pod dostatkiem.

”

Kolonizacja czasu wolnego przez pracę to sytuacja, którą łatwo sobie wyobrazić. Wystarczy przeprowadzić niewymagającą bujnej wyobraźni ekstrapolację tego, co obserwujemy w rozwiniętych gospodarkach obecnie.

Atak pracy na czas wolny nigdy nie jest atakiem frontalnym. Przypomina raczej działania dywersyjne. Te same narzędzia, którymi posługujemy się w pracy są naszymi wrotami do świata rozrywki i wypoczynku. Bawiąc się i wypoczywając jesteśmy „dawcami danych”, czyli wykonujemy nieodpłatną krypto-pracę generując zasoby dla gigantów gospodarki 4.0. Firmy wymyślają sposoby, by wyłudzić od pracowników dodatkowe godziny pracy oferując różnego rodzaju udogodnienia w swoich siedzibach i frykasy w kantine. Praca świadczona spoza biura wcale nas nie chroni przed utratą czasu wolnego, bo nowe media sprawiają, że jesteśmy cały czas dostępni dla pracodawców i non-stop bodźcowani. Taka „relaksacja” – praca pozornie nieodróżnialna od zabawy – może skutecznie zepsuć nam dzień, samopoczucie, podnieść poziom stresu, a w konsekwencji pogorszyć zdrowie. Żeby tego uniknąć staramy się odciąć od pracy, jednak odcięcie się od niej wymaga sporej dyscypliny. Jest indywidualną potrzebą, nie zaś czymś, co zapewnia system.

Niektórych rzeczy nie da się robić na raty, w czasowych okienkach. A przynajmniej trudno nam to sobie wyobrazić, kiedy myślimy o towarzyskości i praktykach więziotwórczych. Jak w warunkach pracy, która eksplodowała wychowywać dzieci? Jak budować związki? Jak je podtrzymywać będąc jedną nogą w pracy? A co z byciem we wspólnocie?

Hartmut Rosa przekonuje dziś, że nowoczesne społeczeństwa, sterowane poprzez przyspieszenie i wzrost, stały się pułapkami, w których skazani jesteśmy na wyobcowanie. Późnonowoczesna rzeczywistość jest dla

wielu z nas czymś jak kołowrotek dla chomika. Wysokie tempo, tajmlajny i dedlajny, niekończąca się lista rzeczy do zrobienia. Owszem, cieszymy się lepszą pracą, większym prestiżem, zabezpieczeniem ekonomicznym, większymi szansami życiowymi i dobrymi notowaniami na rynkach matrymonialnych. Zarazem jednak stoimy na śliskim zboczu: stając w miejscu na moment ryzykujemy, że zsunie się i runie w dół. Dlatego usiłujemy pozostać w ciągłym ruchu wspomagani przez rozmaitych cyfrowych Asystentów.

Nasz niepokój wynikający z nieustanego pędu i aneksji całego życia przez pracę znajduje wiele ujść. Kompulsywnie przekształcamy swoje materialne otoczenie chcąc odzyskać poczucie sprawstwa. Bezustannie przearanżowujemy mieszkania. Zmieniamy hobby. Eksperymentujemy z dietami. Zmieniamy zestawy kuchenne. Wymieniamy sprzęt elektroniczny i pojazdy. Czasami problem atakujemy frontalnie i zaczynamy pracować nad swoimi „wadami”, poprzez trening lub terapię.

”

Nasz niepokój wynikający z nieustanego pędu i aneksji całego życia przez pracę znajduje wiele ujść. Kompulsywnie przekształcamy swoje materialne otoczenie chcąc odzyskać poczucie sprawstwa lub zaczynamy pracować nad swoimi „wadami”.

Na to nakłada się specyficzna forma stygmatyzacji. Osoba, która nie „zalewa po korek” swojego czasu wolnego pracą (zawodową, nad sobą) może być odbierana jako dezertier. Ale rynek oferujący zorganizowane, czasami grupowe, formy dezercji rozwija się. Cyfrowy detoks, dwutygodniowe rekolekcje u Jezuitów, kurs z zakresu *mindfulness*? Proszę bardzo! Oczywiście, nawet gdy stawiamy w ten sposób opór, nasz czas jest porządkowany, zagospodarowywany.

Dezercja wymaga odpowiednich ram, nie tylko instytucjonalnych, ale także materialnych. Takich ram dostarczają miasta. Mogą one sprzyjać kolonizacji czasu wolnego przez pracę lub tę kolonizację spowalniać. Planistycznym wynalazkiem, który jest wehikułem kolonizacji czasu wolnego przez pracę są projekty urbanistyczne typu dzielnice innowacji. W założeniach są to przestrzenie wielofunkcyjne, w obrębie których mamy możliwość pracować, rozwijać biznesy (najczęściej z branż wysokich technologii), spędzać czas wolny, dbać o gospodarstwa domowe i rodzinę. W praktyce w tego typu miejscach wciąż dzielimy się pomysłami, wiedza przelewa się non-stop, czy to w księgarni, kwiaciarni, czy na placu zabaw.

Miasto może być równie dobrze wyposażone w rozmaite falochrony utrudniające pracy wdzieranie się w głąb naszego czasu wolnego. Zagłuszacze sygnałów i kawiarnie bez WiFi to dość stare pomysły. Miejskie instytucje mogą zapewniać przestrzenie do praktykowania dezercji (co już się obecnie dzieje). Kluczową funkcją takich miejsc byłoby przede wszystkim pokazanie, że wcale nie musimy, że na chwilę można przystanąć.

”

Miasto może być równie dobrze wyposażone w rozmaite falochrony utrudniające pracy wdzieranie się w głąb naszego czasu wolnego. Jego instytucje mogą zapewniać przestrzenie do praktykowania dezercji.

Założmy, że udaje nam się — głównie własnymi siłami — wygospodarować czas wolny. Jego deficytowość sprawi, że możemy nie chcieć trwonić go na rzeczy nieekscytujące. Tristan Garcia pisze o etycznym imperatywie intensywnego życia, którym wielu z nas się kieruje. „Intensywność” to słowo kluczowe nie tylko z perspektywy praktyk społecznych. Dyktuje ona kierunki miejskich przemian. Miasto ma dawać nam dostęp do puli pobudzeń albo protez ekscytacji, których od oryginału nie będziemy w stanie odróżnić. Areny sportowe, hale koncertowe, centra handlowe — wszystko to tylko część infrastruktury podniety. Miejskimi maszynami do zaspokajania

potrzeb są też festiwale, festyny i weekendowe wyjazdy mieszczan z jednego miasta do innego. Oto w jednej przestrzeni, w krótkim czasie kondensuje się wiele różnorodnych pobudzeń. Ofertę uzupełniają impulsy punktowe, jak choćby te, których dostarczą nam mini-maszynki w stylu *escape rooms*. Tematyka ekscytacji bywa też pomysłowa. Oferta obejmuje możliwość udziału w „niestandardowych” praktykach religijnych lub wycieczkę po miejscach słynnych miejskich zbrodni. A wszystko po to, by zatrzymać nas w mieście zaplanowanym i zbudowanym jako maszyna do nieustannej pracy przetykanej od czasu do czasu drobinami ekscytacji.

”

Miasta coraz częściej mają dawać nam dostęp do puli pobudzeń albo protez ekscytacji. Wiele z dzielnic zamienia się powoli w środowiska sprzyjające pracy bez granic, przetykanej od czasu do czasu drobinami ekscytacji.

Odsłona druga: anty-solarpunk

Słońce zajrzało przez okno sypialni. Rolety zareagowały, choć odrobinę za wolno. Reszta domu spała, ale wiedziałem, że ja już nie zasnę. Po cichu przejrzałem wskaźniki: temperatura w normie, stan akumulatorów w porządku, szarej wody było wystarczająco, jednak któreś z nas się zapomniało i poziom słodkiej wylądował na pomarańczowym. Będzie trzeba zwrócić na to uwagę przy śniadaniu. Bez dochodzenia kto i dlaczego: ot tak, po prostu, wszyscy będziemy musieli przyszczędzić. Tym bardziej, że zalegałem z robotą hydrauliczną, do której nie wiedziałem jak się zabrać. Poproszę Krzysztofa o pomoc, bo wciąż wisi mi przysługa za heroiczną walkę z jego rozdzielnicą. No cóż, gdy chodzi o elektrykę uchodzę za dzielnicowego mistrza wiecznych prowizorek. Szkoda tylko, że nie naprawiłem silnika frezarki. Jej części walały się po blacie w przedpokoju.

Odświeżyłem się i zacząłem myśleć o posiłku. Odmierzyłem porcję ryżu i nastawiłem gotowarkę. Jest jeszcze wędzona ryba. Kiszonki powinny być dobre, nastawiałem je dwa tygodnie temu. Do tego jakaś sałatka. Uszczknąłem trochę zieleniny z hydroponicznej uprawy na parapecie. Szkolny projekt Marty, mojej córki, działał zaskakująco dobrze. Taka miniatura dużego ekosystemu, który widniał za oknem w miejscu niegdyśszego parku. Choć wiem, że nie było to wyłącznie jej dzieło, pękałem z dumy. Wmasowałem tłuszcz w liście, ale nie wrzucałem jeszcze soli. Sprzątnąłem stół. Odpadki biologiczne trafiły do zsypu.

Miałem chwilę, by przejrzeć dziennik na czytniku. O, zostałem wybrany do lokalnej komórki planowania. Szkoda, wolałbym zabrać się za zaległe lektury lub dokończyć swoją dysertację z gospodarki obiegu zamkniętego. Ale wiem, wiem. W sumie to moja kolej. Poza tym może uda się ich namówić na eksperyment z hydroponiczną hodowlą kawy. Wciąż miałem dostęp do instrukcji i sadzonek.

Przejrzałem grafik prac. Wskaźniki pogodowe w normie. Brak przewidywanych przerw w dostawach prądu. Kilka rzeczy do skontrolowania: trzeba nakarmić ryby w zbiornikach, sprawdzić stężenia w mieszkankach hydroponicznych. Weronika jak zwykle idzie do kliniki. Marta zostanie ze mną. Będziemy gościć jej klasę. Sprawdzę czy rozumieją, jak działa dzielnicowa hodowla hydroponiczna i czy rozróżniają stosowane gatunki. Wolałbym, żeby dzieciaki nie dotykały sprzętu, ale nie ma innego sposobu, by zrozumiały jak działa to nasze wspólne pastwisko. Pewnie będę musiał wieczorem wszystko jeszcze raz skontrolować, wyregulować i znowu padnę na twarz.

Wrócił Tiko. Drapie w drzwi, na dole musiał ktoś cwaniaka wpuścić. Pojawił się akurat na śniadanie. Po prawdzie on też, biedak, ciężko pracuje i należy mu się chwila wytchnienia. Bez kotów trudno poradzić sobie z komensalami. Katastrofa klimatyczna nam wystarczy, nie potrzebujemy na dokładkę epidemii. W sąsiedniej dzielnicy zatrudnili do tego sokoły.

Dobra, poczekamy we dwóch aż dziewczyny wstaną.

Przyszłość, w której nowoczesność zwiędła krótko po tym, jak skutecznie podkopała własne fundamenty wywołaną przez siebie samą zmianą klimatyczną, to z pewnością scenariusz, który trzeba rozważyć. Zmiana klimatu i pandemia to uboczne efekty modernizacji. Katastrofa klimatyczna okaże się szokiem dla systemu

społecznego. Będziemy postrzegali go jako egzogeny, choć to jedynie konsekwencja tego, jak przez dekady działał stworzony przez nas system. W tym scenariuszu wracamy do sytuacji, w której czas wolny się kurczy, ponieważ – jeśli będziemy chcieli skutecznie unikać konsekwencji zmiany klimatycznej – będziemy zmuszeni do koncentracji na utrzymaniu samych siebie, swoich gospodarstw domowych i sąsiedztw. Skurczy się nam wtedy świat. Znaczenia zaczną nabierać przestrzenie „moje” – moje miasto, moja dzielnica, mój blok – które zaczną funkcjonować, dosłownie, na zasadach wspólnych pastwisk. Liczyć się będzie to tylko, co damy radę zrobić z zasobami dostępnymi tu i teraz.

Dodajmy, że nie jest to typowa wizja post-apokaliptyczna. To raczej komiksowy anty-solarpunk. W tej odsłonie dominują, obecne w miejskiej przestrzeni już dziś, interwencje spod znaku nieformalnej urbanizacji i taktycznego urbanizmu. Być może jak majsterkowicze będziemy przebudowywać nasze miasta zamieniając parki w hodowle, termomodernizować zabudowę mieszkalną, a naszym głównym zmartwieniem będą kanalizacja i zaopatrzenie w wodę. Być może trzeba będzie odkurzyć doświadczenia z Porto Alegre i innych południowoamerykańskich miast, wziąć budżety obywatelskie na poważnie i nauczyć się oddolnie zarządzać miejską infrastrukturą strategiczną. I jeśli to wszystko by nam się udało, przyszłoby nam żyć w miejskich enklawach solidarności.



Niewykluczone, że chcąc ograniczyć konsekwencje katastrofy klimatycznej, nasz czas wolny będziemy musieli bez reszty poświęcić na utrzymanie naszych gospodarstw domowych i sąsiedztw. Skurczy się nam wtedy świat. Znaczenia ponownie nabiorą przestrzenie „moje” – moje miasto, moja dzielnica, mój blok – które zaczną funkcjonować, dosłownie, na zasadach wspólnych pastwisk.

Odsłona trzecia: koniec pracy i co teraz?

Obudziłem się kilka minut przed budzikiem. Dziwne, dawniej musiałem sobie ustawiać dwa, w dwóch różnych smartfonach, a i tak kończyło się na kilku drzemkach. Dziewczyny zawsze śmiały się z moich ambicji, by rano, tuż przed pracą zrobić jeszcze tysiąc i jedną rzecz. Teraz jest inaczej. Mam całe dwie godziny zanim dom wstanie. Zdążę przejrzeć uwagi Krzysztofa do maszynopisu. Toaleta, kawa i do roboty.

Kawa. Jej parzenie to czasochłonny rytuał magiczny. I kosztowny, przynajmniej od czasu, kiedy zaczęliśmy za nią płacić uczciwą cenę. Nic to. Mogę sobie pozwolić na taki zbytek. Kawa pachnie, a myśli krążą wokół tekstu. Biurko zaprasza. Wczoraj je posprzątałem, by móc usiąść do pisania bez wymówek.

Skończyłem pisać nie wiem kiedy. Trochę szkoda kawy, ostygła. Tekst poszedł do kilku osób. W czasie warsztatów z world-building dostanę informację zwrotną.

Dom wstaje. Marta chce, bym odprowadził ją do szkoły. Chce o czymś pogadać. Robię jej ulubione śniadanie. Jemy w trójkę, bo wstała Weronika. Szybko uciekła do kliniki, bo ma dziś ważną operację. Potem mamy spotkać się w parku, przy lodziarni. Podzielimy się wrażeniami z dnia.

Idziemy z Martą, niosę jej tubę z pracą i czekam. Wreszcie pada „to” pytanie. Znowu. Dlaczego zdecydowałem się zrezygnować z pracy, przejść na dochód gwarantowany i zająć się domem? Marta nie rozumie czemu to ja odrzuciłem pracę, a nie mama. Tak po prawdzie to wcale nie to jest jej zmartwieniem. Przejmuje się, że szkoła zmusza ją do dokonania wyboru: specjalizować się w dziedzinach niezbędnych w mocno okrojonej gospodarce, czy w tych, w których chce się rozwijać osobiście?

Pamiętam niedawną reakcję mojej żony, gdy uroczyście oznajmiłem, że już więcej nie chcę wykonywać świetnie płatnej pseudo-pracy. Niemalże rozpadł się wtedy nasz związek. Marta nie rozumie jak to jest, że bezrobotny

ojciec zajmujący się domem ma w sobie więcej motywacji i energii, niż senior designer, którym do niedawna był. Nie rozumie, że wybór „podstawki” był aktem odwagi, nie tchórzostwa. Nie tłumaczę jej niczego. Musi dojść do własnych wniosków. Zwracam jej za to uwagę, jak „podstawowi” zmienili nasze otoczenie, jej szkołę, nasze parki. Nie ma galerii handlowych, do łask wraca rzemiosło. Do dyspozycji społeczeństwa oddano szereg „miejsz trzecich”. Ludzie w nich rozmawiają, spotykają się, współtworzą. Owszem, nie jeździmy na wycieczki zagraniczne, nie korzystamy z transportu indywidualnego i nie kupujemy nowych ubrań co sezon. Nikogo nie byłoby na to stać przy uczciwych cenach i obecnych rozwiązaniach podatkowych. Ale każdy może pozwolić sobie na to, by mieszkać w mieście bo inwestowanie w nieruchomości przestało się opłacać. Do tego bez trudu możemy sobie pozwolić na drobne przyjemności.

Idę tak z Martą i mówię, że są ludzie, którzy nie potrafią znaleźć czegoś dla siebie, którym praca ciągle organizuje życie. Ale też, że wielu radzi sobie świetnie bez niej. Przypominam jej o moich warsztatach. Znana pisarka zgodziła się je prowadzić pod dwoma warunkami. Po pierwsze, ona przekaże swoją wiedzę nieodpłatnie. Po drugie, wszyscy kursanci napisane pod jej egidą książki opublikują za darmo.

Skojarzenia z Marksem są w tej odsłonie jak najbardziej na miejscu. Według niego postęp technologiczny był niezbędną składową procesu historycznego. Bezrobocie technologiczne – zakładanym celem, a nie czymś, czego należało się bać. Ale czy nasze społeczeństwa są gotowe na zerwanie z modelem *bullshit jobs*, w którym tkwimy? Czy potrafimy porzucić świat, któremu sens nadaje wyłącznie praca? Nawet ta, która jest naprawdę bez sensu?

Oczywiście to zależy od tego, czy jesteśmy w stanie zaprojektować i kulturowo wdrożyć alternatywne mechanizmy dystrybucji statusów społecznych. Mechanizmy odklejone od naszego stanu posiadania, od sposobu, w jaki się ubieramy i od tego czym podróżujemy i dokąd. Od biedy dzisiejsze kraje nordyckie możemy uznać za toczący się w tej materii eksperyment *in vivo*. W założeniach jest tak, że ludzie, kiedy nie będą mogli realizować się ekonomicznie i w ten sposób rywalizować, przekierują swoją energię na inne sfery, w tym naukę, literaturę i pozostałe sztuki. Że skupią się wtedy na samorozwoju.

Urzeczywistnienie tej wizji zależy od tego, czy nasze gospodarki faktycznie stać na wdrożenie idei dochodu gwarantowanego i czy w takiej sytuacji wciąż ostaną się ludzie, których pasją będzie utrzymanie zaplecza gospodarczego. Przypuszczalnie taki system oznaczałby obniżenie poziomu konsumpcji i spłaszczenie struktur społecznych. Z pewnością miałyby to wpływ na dzisiejsze miasta posadowione na walce statusów i nierównościach. W świecie końca pracy nie byłoby już potrzeby, by zalewać aglomeracje reklamami. Galerie handlowe stałyby się zbędne i musielibyśmy znaleźć sobie inne „miejskie maszyny” do spędzania czasu razem, nieoparte na pokazywaniu innym, że jesteśmy lepsi.

”

Być może w świecie po końcu pracy nie byłoby już potrzeby, by zalewać aglomeracje reklamami. Galerie handlowe stałyby się zbędne i musielibyśmy znaleźć sobie inne „miejskie maszyny” do spędzania czasu razem, nieoparte na pokazywaniu innym, że jesteśmy lepsi.

Odsłona czwarta: miasto na laminacjach

Kiedy otworzyłem oczy świeciło już słońce. Na ścianie widniały wybrane statystyki i wskaźniki. Wygląda na to, że algorytmy zarobiły dla mnie 14,5 mT, a mój skoring podniósł się o dwa punkty. Serwis nie wyświetlał mojej pozycji na drabinie, żebym się za bardzo nie stresował.

Przeglądając statystyki dostrzegłem wiadomość: w schowku czekała paczka. To pewnie ta sztuczna wołowina, którą Weronika miała przetestować na swoim kanale. Unboxing jedzenia cieszy się dużo większą popularnością

niż sponsorowane testy preparatów medycznych. Z pokoju mojej córki dochodziły jakieś głosy. Chyba uczyła się edycji filmów. Do południa będzie zajęta. Czyli co? Spacer? Może zajrzę do grywalni, posnuję się. Ale najpierw kawa. Zawsze najpierw kawa.

Pijąc zaprojektowaną dla mnie mieszankę spojrzałem przez okno. Świat niezastłonięty HUDem wyglądał, hmm..., specyficznie. Jak świat niezastłonięty HUDem. Żle. Miasto było jednorodne i szare, za wyjątkiem kłujących w oczy plejsholderów. Dokończyłem napój, wrzuciłem kubek do zmywarki, złapałem „patrzałki” i zjechałem na dół. Gogle się zalogowały, wyświetliły statusy. Baterii wystarczy na spacer. Zaczęły laminować obraz już w holu. Szary świat nabrał barw. Na plejsholderach pojawiły się elementy skóry, którą wybrałem na dziś. Wokół ludzi unosiły się rozmaite symbole, ich ubrania były też laminowane. Niektórzy mieli naprawdę kosztowne, robione na zamówienie, jedyne w swoim rodzaju stroje.

Laminacje miasta i mieszkańców zmieniały się każdego dnia. Feeria bodźców, eneftowy kalejdoskop, permanentny karnawał. Patrząc rano na staty byłem w stanie przewidzieć, jakie stroje zobaczę na ulicy. Niemal.

Nie wszyscy byli jednak wystrojeni. Było kilku odHUDzonych. Bez statów unoszących się nad głową, bez laminatów. Czemu? Po co? Z własnego wyboru? Powinęta im się noga na giełdzie? A może nosili jakieś stygmy za oszukiwanie? Wyłączonych było trudno dostrzec. Wyłowienie ich z morza bodźców było wyzwaniem. Podobnie było z „normalnymi” punktami usługowymi. Pracowały cicho za laminatami dostarczając jedzenia. Zwyczajnego, nie takiego na pokaz. Normalnie naprawiając zwyczajne rzeczy. W tym gogle.

Wracamy do prostackiej ekstrapolacji trendów. Tym razem skupiamy się na dematerializacji rynków i takich wynalazkach jak NFT. Z każdym rokiem coraz łatwiej wyobrazić sobie abstrakcyjne, odklejone od materialnej produkcji rynki skupione wokół spekulacji cyfrowymi dobrami, których wartość definiuje nie władza, nie niepisana umowa społeczna, a przekonanie, że kolejny gracz odkupi ode mnie token. „Gracz”, a nie „obywatel”, „konsument”, czy „mieszkaniec”.

To swoisty finansowy Matrix, w którym dobra podstawowe mogą być bardzo tanie, w którym być może gospodarka jest na tyle sprawna, że możemy spełnić podstawowe potrzeby ogółu, wciąż jednak wykonujemy pracę, by pozyskać dobra unikalne, dedykowane, których główną wartością jest to, że nie mają ich inni. Praca została zgrywalizowana, stała się rozrywką. Tym razem to czas wolny zagarnął pracę, nie na odwrót. Praca wciąż i zarazem odciąga od rozmaitych problemów. Celem gry jest zajęcie możliwie wysokiego miejsca w hierarchii. Jest to recepta na koniec pracy inna od tej z trzeciej odsłony.

Ale wysoki status społeczno-ekonomiczny na niewiele się zda, jeśli nie możemy go skutecznie zakomunikować. Skoro status aktualizuje się w czasie rzeczywistym, istnieje rynek dla technologii nadążających z jego komunikowaniem. Potencjalnie taką funkcję mogłyby pełnić rozwiązania z zakresu rozszerzonej i wzbogaconej rzeczywistości, oczywiście w wersji mobilnej. Mogą one współgrać z dedykowaną architekturą miast.

Oczywiście finansowy Matrix wciąż będzie potrzebował infrastruktury. Będą też ludzie wykluczeni i decydujący się na samowykluczenie z gry (zupełnie jak w hazardzie). Oni jednak znikają z obrazu. Dosłownie. A przestrzeń miejska ulega odmiejscowieniu: jest ekranem, na który rzutowane są treści.

”

Abstrakcyjne, odklejone od materialnej produkcji rynki skupione wokół spekulacji cyfrowymi dobrami wciąż będą potrzebowały infrastruktury. W tym scenariuszu przestrzeń miejska ulega odmiejscowieniu: staje się głównie ekranem, na który rzutowane są treści.

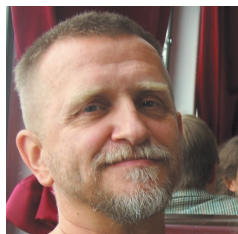
* Część pomysłów zawartych w eseju to efekt współpracy Łukasza Afeltowicza i Jacka Gądeckiego w ramach kierowanego przez tego drugiego projektu NCN SONATA Bis „Dzielnice innowacji?” (2016/22/E/HS6/00144).

O autorach

Dr hab. **Łukasz Afeltowicz**, prof. AGH – profesor w Katedrze Studiów nad Społeczeństwem i Technologią Akademii Górniczo-Hutniczej AGH w Krakowie. Zajmuje się studiami nad nauką i technologią oraz participatory action research; w szczególności interesują go wyzwania środowiskowe związane z rewitalizacją obszarów zdegradowanych, gospodarką odpadami i betonem. Niedawno opublikował z Michałem Wróblewskim „Sociologię epidemii” (UMK).

Prof. dr hab. **Tomasz Szlendak** – dyrektor Academia Rerum Socialium – Szkoły Doktorskiej Nauk Społecznych na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu. Zajmuje się socjologią obyczajów, kultury i rodziny. Ostatnio opublikował, wraz z Krzysztofem Olechnickim, „Nowe praktyki kulturalne Polaków. Ceremoniały i subświaty” (PWN).

Lokalna demokracja a nowe technologie



Wojciech Kłosowski

specjalista ds. rozwoju lokalnego, doradca w Związku Miast Polskich

Nowoczesne technologie są jak nóż – można nim pociąć chleb, ale można też zamordować człowieka. I analogicznie – dla przykładu – *big data* może w naszych miastach ograniczyć zużycie energii i wytwarzanie odpadów czy zoptymalizować transport publiczny, a może też zostać wykorzystane do manipulowania naszymi decyzjami w wyborach samorządowych czy w miejskich referendach. Podobne szanse i zagrożenia dotyczą innych technologii przyszłości, jak np. rozwiązań chmurowych czy sztucznej inteligencji. Aby stały się one lekarstwem – a nie trucizną – dla demokracji lokalnej, lecz także całego szeregu innych sfer naszego życia, musimy czuć nad nimi kontrolę. Czy to jednak w ogóle możliwe?

Uwaga współczesnego, niestabilnego świata jest skupiona na obszarach kryzysu: na rozregulowanym klimacie, turbulencjach społeczno-politycznych, na globalnych łańcuchach dostaw rwących się jak słabe nici w czasach pandemii. Słuchamy niepokojących komunikatów, trzymamy kurczowo kciuki za powodzenie spóźnionych działań, staramy się odpowiedzialnie włączać w słuszne inicjatywy. Skupieni na tym nie zauważamy fundamentalnego procesu, który właśnie zmienia nasz świat i za chwilę może uzdrowić, lub też ostatecznie zmumifikować demokrację. Ten proces to czwarta rewolucja przemysłowa.

Za pierwszą rewolucję przemysłową można uznać „wiek pary”: rozkwit masowej produkcji, wynikający z wynalazku maszyny parowej, a przypadający na ostatnie czterdziestolecie XVIII i pierwsze czterdziestolecie XIX w. Druga to „wiek elektryczności”, którego symbolem jest przemysłowa linia produkcyjna. Trzecia – „wiek komputeryzacji” – wybuchła w ostatnim trzydziestoleciu XX w. i trwała nadal w początkach XXI w. Jej symbolem był komputer osobisty. Od około 2015 r. możemy mówić o czwartej rewolucji przemysłowej (Industry 4.0). Jej symbole to przede wszystkim mobilna łączność bezprzewodowa, *big data*, chmura obliczeniowa i sztuczna inteligencja.

Rewolucja bez demokratycznej kontroli

Najistotniejszą właściwością epoki czwartej rewolucji przemysłowej nie są jednak poszczególne technologie, ale głęboka konwergencja pomiędzy technologiami i wynikające z niej wykładnicze tempo rozwoju nowych rozwiązań. Za chwilę te technologie fundamentalnie zmienią lokalną demokrację naszych miast. Czyż w poprzednich falach rewolucji przemysłowej radio i telewizja nie zmieniły mechanizmów demokratycznych? A od tego czasu stało się dodatkowo jeszcze coś bardzo niepokojącego: uznaliśmy milcząco, że nowoczesne technologie to dziedzina specjalistyczna, nad którą wystarczająco dobrze czuwają inżynierowie-eksperci i zbędna jest już kontrola demokratyczna.

”

Niepokojące jest, że uznaliśmy milcząco, iż nowoczesne technologie to dziedzina specjalistyczna, nad którą wystarczająco dobrze czuwają inżynierowie-eksperci i zbędna jest już kontrola demokratyczna.

Mamy więc toczący się w coraz szybszym tempie proces zmian, który sam się napędza i przyspiesza, a którego nie kontrolujemy demokratycznie, gdyż jako niefachowcy nie czujemy się wystarczająco kompetentni. Tymczasem technologie Industry 4.0 i ich konwergentny spłot, to wprawdzie tylko narzędzia, ale narzędzia nieprawdopodobnie potężne, rozwijające się z szybkością, za którą nie nadąża nasza ludzka refleksja. A jak przypomina Yuval Noah Harari, ludziom zawsze lepiej wychodziło wynajdowanie narzędzi, niż ich mądre używanie¹.

Można więc czuć zarówno nadzieję, jak i niepokój: ludzkość właśnie zyskuje najpotężniejsze w dziejach instrumentarium i jednocześnie wydaje się mieć zupełnie nieprzemyślane cele, w jakich będzie warto nowych narzędzi użyć oraz ograniczenia, jakie warto na nie nałożyć. Być może właśnie na naszych oczach spełnia się w taki sposób pesymistyczna prognoza filozofów szkoły frankfurckiej Adorna i Horkheimera o nieuchronności pęknięcia pomiędzy tym, co techniczne, a tym, co ludzkie.

Technologie a demokracja lokalna

Czy rzeczywiście demokracja musi się czujnie przyglądać czwartej rewolucji przemysłowej? Czy opieka inżynierów-fachowców nie wystarczy? Przyjrzyjmy się kluczowym technologiom i zastanówmy się, co mogą oznaczać dla lokalnej demokracji.

Mobilna łączność jako istotny komponent świata Industry 4.0, to komunikacja już nie tylko ludzi z ludźmi, ale – urzędów z urządzeniami. W *smart city* elementy infrastruktury miejskiej porozumiewają się pomiędzy sobą przez internet, bez zawracania głowy człowiekowi-operatorowi. Jednym z tego skutków może być poprawa naszego bezpieczeństwa, ale innym – ograniczenie naszych wolności i praw, w tym prawa do prywatności. A konwergencja mobilnej łączności z chmurą obliczeniową, *internetem rzeczy* i masowym przetwarzaniem danych wykładniczo zwiększa skalę możliwych zastosowań i... jeszcze bardziej podkopuje poczucie autonomii i prywatności współczesnego mieszkańca miasta.

Big data

Być może najważniejsze dla wykładniczego tempa rozwoju technologii jest przetwarzanie wielkich zbiorów danych – źródło zarówno nadziei, jak i niepokoju. Kiedy Harari powiada, że Facebook wie o mnie więcej, niż ja sam, to mamy tu definicję *big data* w pigułce. Trzeba jednak przyjąć, że wielkie zbiory danych i techniczna zdolność do ich analitycznego przetwarzania w czasie rzeczywistym same w sobie nie są ani dobre ani złe. Są tylko niewyobrażalnie potężnym narzędziem i warto myśleć o chroniącym społeczeństwo systemie regulacji tego, w czyje ręce i w jakim celu to potężne narzędzie trafia.

”

Wielkie zbiory danych i techniczna zdolność do ich analitycznego przetwarzania w czasie rzeczywistym same w sobie nie są ani dobre ani złe. Są tylko niewyobrażalnie potężnym narzędziem i warto myśleć o chroniącym społeczeństwo systemie regulacji tego, w czyje ręce i w jakim celu to potężne narzędzie trafia.

Przetwarzanie w mega-skali zbieranych w sieci danych o naszych zachowaniach w wirtualnym i realnym świecie umożliwia bowiem już dziś w znacznym stopniu „hakowanie” naszych mózgów i wpływanie na nasze decyzje: skoro producenci wiedzą lepiej niż my sami, jak skutecznie zasugerować nam nowe potrzeby konsumpcyjne, to kto zapewni, że te same zbiory danych nie posłużą do manipulowania naszymi decyzjami w wyborach władz lokalnych czy w miejskich referendach, albo choćby w budżecie obywatelskim? Kto ma dane, ten ma władzę.

1 J. N. Harari: *21 lekcji na XXI wiek*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2018, s. 23. Bardzo polecam zresztą całą tę znakomitą książkę.

Z drugiej strony, to samo narzędzie, jakim jest analityczne przetwarzanie wielkich zbiorów danych, oddane w dobre ręce, może w naszych miastach ograniczyć zużycie energii i wytwarzanie odpadów, zoptymalizować transport publiczny, przywrócić uczciwe hierarchie ważności w dysponowaniu deficytowym dobrem, jakim jest przestrzeń miejska i przysłużyć się stu innym pozytywnym zmianom. Big data to – tylko i aż – potężne narzędzie. Miasta muszą nauczyć się z niego mądrze i odpowiedzialnie korzystać.

Rozwiązania chmurowe

Kolejną technologią czwartej rewolucji przemysłowej są rozwiązania chmurowe. W całym procesie przetwarzania danych cyfrowych następuje zresztą właśnie oderwanie treści od urządzenia, na którym pracuje użytkownik. Jeśli twój laptop spłonie w pożarze, nie naruszy to zasobów twojej pracy, gdyż są one fizycznie umieszczone w oderwanej od twojego sprzętu chmurze na serwerach dostawcy usługi chmurowej, gdzie korzystają ze współdzielenia zasobów i wirtualizacji sprzętu. Zarówno więc kopie bezpieczeństwa danych klienta, jak i wykorzystywana przez niego moc obliczeniowa są niezależne od awarii pojedynczego serwera.

Przetwarzanie chmurowe i współdzielenie zasobów to także kierunek usprawniania pracy dla samorządów. Ale przechowywanie danych publicznych w chmurze obliczeniowej, będącej usługą rynkową wymaga takich samych standardów regulacji i bezpieczeństwa, jak przechowywanie publicznych pieniędzy w prywatnym banku. Czy dziś mamy takie standardy? Nie mam pewności, ale wiem że nie toczy się na ten temat szeroka, demokratyczna debata.

Sztuczna inteligencja

Kolejnym filarem Industry 4.0 jest sztuczna inteligencja (AI od *Artificial Intelligence*), i to ona wzbudza najwięcej niepokoju o przetrwanie lokalnych demokracji. Czym jest AI? To oprogramowanie zdolne do podejmowania problemów na tyle złożonych, że potrzebny jest tryb pracy podobny do myślenia człowieka. Wyobraźmy sobie oprogramowanie, które jest – póki co – takie sobie, ale za to umie się uczyć i stopniowo udoskonalać własne działanie. Wobec takiego oprogramowania przestaje być istotne pytanie, czy działa ono perfekcyjnie, a zaczyna być istotne pytanie, kiedy uzyska ono perfekcję. Obecne rozwiązania AI są wąskotematyczne, jak np. programy grające w szachy, ale już przed 2024 r. możemy spodziewać się sztucznej inteligencji uniwersalnej, która spełni kryteria testu Touringa².

Kevin Kelly stwierdza³, że typów sztucznej inteligencji mogą być setki i sam podaje ponad 20 przykładów, wśród których mamy – uwaga! – ekstensywną sztuczną inteligencję działającą w sposób na tyle spowolniony i rozproszony, by pozostać niewidoczną dla innych sztucznych inteligencji. Czy szanowny czytelnik wyobraża sobie tę gigantyczną możliwość manipulowania decyzjami wyborców przez sączenie im podprogowego przekazu, którego nie będą w stanie zauważyć, ani świadomie kontrolować?

Jeśli w tym momencie powiało grozą, to proszę jednak pamiętać, że w sztucznej inteligencji pokładamy nadzieję przede wszystkim na zoptymalizowanie procesów w naszych domach i miastach, w których na razie marnujemy 40 proc. żywności i być może nawet 70 proc. energii⁴. Jeśli AI miałyby nam w tym pomóc i dzięki temu udało by się oddalić kryzys klimatyczny i zmniejszyć poziom stresu w naszym życiu, gra jest warta świeczki. Tyle tylko, że lokalna demokracja bezwzględnie musi na powrót poczuć odpowiedzialność za kontrolowanie wpływu technologii Industry 4.0 na nasze życie.

2 Test Touringa – zaproponowane przez Alana Touringa kryterium uznania za „sztuczną inteligencję”: jeśli dane oprogramowanie prowadząc swobodną rozmowę z człowiekiem zostanie przez ponad 60% rozmówców rozpoznane jako człowiek, test jest zaliczony.

3 Kevin Kelly: *Nieuniknione. Jak inteligentne technologie zmienią naszą rzeczywistość*, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2017, s. 69.

4 Taki wskaźnik pojawia się w energetycznym rachunku ciągnionym, gdzie uwzględniamy także energię zużytą na wszystkich etapach do wytworzenia żywności, materiałów i produktów, które marnotrawimy.

”

W sztucznej inteligencji pokładamy nadzieję przede wszystkim na zoptymalizowanie procesów w naszych domach i miastach, w których na razie marnujemy 40 proc. żywności i być może nawet 70 proc. energii. Jeśli AI miałaby nam w tym pomóc i dzięki temu udałoby się oddalić kryzys klimatyczny i zmniejszyć poziom stresu w naszym życiu, gra jest warta świeczki.

O autorze

Wojciech Kłosowski – niezależny ekspert samorządowy, specjalista w zakresie zagadnień rozwoju lokalnego oraz planowania i zarządzania strategicznego. Wykłada zarządzanie kulturą w Instytucie Badań Literackich Polskiej Akademii Nauk oraz prowadzi warsztaty z rewitalizacji obszarów miejskich w Instytucie Kultury Polskiej Uniwersytetu Warszawskiego.

CZEŚĆ V.

WYZWANIA **DEMOGRAFII**, IMIGRACJI I WAHADŁOWEGO ZAMIESZKIWANIA

Miasta – coraz starsze i odmiejscowione



prof. Piotr Szukalski

Uniwersytet Łódzki

Polskie miasta starzeją się. Szczególnie centra dużych aglomeracji płacą wysoką cenę za wywindowane – przez zakupy nieruchomości pod najem – stawki za metr kwadrat. Zjawisko to wzmacniane jest przez preferencje 30- i 40-latków, którzy zakładają rodziny poza zgiełkiem wielkich skupisk, choć nadal – na co dzień – korzystają z ich oferty. Stąd nowa, rosnąca w siłę, kategoria – użytkowników miasta, którzy coraz częściej zdobywają pole kosztem tradycyjnie rozumianych mieszkańców. Do tego dochodzą coraz silniejsze fale migracji. Co to oznacza dla przyszłości miast?

Ostatnie dekady – wraz ze zwiększeniem się krótkookresowej mobilności przestrzennej – prowadzą do konieczności zadania sobie pytania o redefinicję miejsca zamieszkiwania. O jego tradycyjne pojmowanie – tj. miejscowości, w której jednostka spędza noc i wolny czas, realizuje większość swoich potrzeb społecznych, konsumpcyjnych i rekreacyjnych, a na dodatek zazwyczaj pracuje. Czy jest ono wciąż odpowiednim terminem do opisu naszego przywiązania do tego kawałka przestrzeni, który traktujemy jako naszą „małą Ojczyznę”? Przede wszystkim wraz z suburbanizacją pojawia się swoista dwoistość – albowiem trudno jednoznacznie wskazać (przynajmniej w tygodniu roboczym) przestrzeń, w której dana osoba spędza większość czasu – czy dzieje się to w miejscu nocnego spoczynku, czy w miejscu pracy, rekreacji, zakupów. Owo rozmazywanie się pojęć umacnia się wraz z rozszerzaniem się obszaru suburbiów.

”

Wraz z suburbanizacją pojawia się swoista dwoistość – trudno jednoznacznie wskazać przestrzeń, w której dana osoba spędza większość czasu – czy dzieje się to w miejscu nocnego spoczynku, czy w miejscu pracy, rekreacji, zakupów. Wzmacniane jest to jeszcze przez tzw. dwudomowość.

Dodatkowo – w przypadku coraz liczniejszej grupy – pojawia się zjawisko dwudomowości, a zatem posiadania i traktowania jednocześnie dwóch miejsc jako stałego miejsca zamieszkiwania. Jedno – zlokalizowane w mieście, służy zaspokajaniu bieżących potrzeb mieszkaniowych w dni robocze. Drugi dom, oddalony niekiedy o znaczną odległość od pierwszego, umożliwia spędzanie wydłużonego weekendu, pełniąc funkcję schronienia od piątku do poniedziałku. Staje się on – w przypadku osób wykonujących wolne zawody od dawna, zaś wraz z rozwojem pracy on-line coraz częściej – miejscem, w którym przebywa się i dłużej.

W rezultacie obu powyższych tendencji narasta problem z jednoznacznym zdefiniowaniem, kto jest mieszkańcem miasta. W efekcie – aby ową trudność oswoić – wprowadza się termin użytkownika miasta. Jest to niezbędne dla opisu osób, które – niezależnie od długości i intensywności pobytu w mieście w ujęciu dziennym i tygodniowym

– korzystają z jego infrastruktury. Czyli wszelkich udogodnień oferowanych tak przez władze publiczne, jak i podmioty rynkowe działające w danym mieście. Rezultatem jest coraz większa różnica pomiędzy liczbą użytkowników a tradycyjnych mieszkańców, prowadząca do wielu problemów. Np. z pokrywaniem kosztów oferowanych przez miasta usług, w sytuacji gdy tradycyjnie płacą za nie pośrednio (tj. w formie podatków) jedynie mieszkańcy.



Narasta problem z jednoznacznym zdefiniowaniem, kto jest mieszkańcem miasta. Aby ową trudność oswoić, wprowadza się termin użytkownika miasta. Coraz większa liczba tych drugich względem tych pierwszych rodzi wiele problemów.

Miasto – tylko na pewnym etapie życia?

Niewyraźność tego, kto jest mieszkańcem miasta, jest jeszcze bardziej uwypuklona w związku ze wzmożonymi przemieszczeniami. Dla wielu osób życie w mieście to doświadczenie odnoszące się do pewnych etapów życia. Miasto jest bowiem atrakcyjnym miejscem – i to tym bardziej, im większa jego wielkość – dla ludzi młodych. Takich, którzy chcą kontynuować edukację w szkołach wyższych, poszukują pracy dobrze płatnej i dopasowanej do ich kwalifikacji i oczekiwań, preferują różnorodność dostępnych form spędzania wolnego czasu. Tyczy się to zatem przede wszystkim dwudziestolatków i osób trochę starszych. Jednakże w pewnym momencie osoby te zaczynają dostrzegać pozytywy zamieszkiwania na przedmieściach lub nawet w dalszej odległości. Wynika to zarówno z perspektywy ekonomicznej (niższe koszty dostępu do mieszkania), rodzinnej (możliwość zapewnienia lepszych warunków bytowych w pierwszych latach życia własnych dzieci), jak i osobistej (zmęczenie miejskim gwarem i pośpiechem). Stąd też wśród trzydziestolatków nasilone zainteresowanie suburbią i dwudomowością.

Wspomniane korzyści z zamieszkiwania na terenach oddalonych od miasta odczuwane są przez długie lata. Niemniej w pewnym momencie konieczność dbania o odśnieżanie, trawniki, ogrzewanie, remonty, jak i trudności z dojazdem po zakupy czy do lekarza – zwłaszcza w sytuacji śmierci współmałżonka – stają się bardzo uciążliwe. Pojawia się chęć powrotu do miasta, gdzie te najbardziej potrzebne instytucje zlokalizowane są blisko, istnieje komunikacja publiczna, budynki są „oporządzane” przez administrację. W rezultacie, wśród siedemdziesięcio-, osiemdziesięciolatków występuje częste przenoszenie się do miejsc wygodniejszych do życia. W wielu zamożnych krajach powiązane z przemieszczaniem się do ich własnego odpowiednika „sun belt” (termin ten w USA opisuje pas stanów zlokalizowanych na południu kraju, uznawanych za najlepsze miejsce do zamieszkiwania dla seniorów z uwagi na klimat).

W efekcie, miasta – w coraz większym stopniu – charakteryzują się względnymi nadwyżkami osób wchodzących w dorosłość, jak i bardzo starych, dla których miejskie środowisko z różnych przyczyn wydaje się być najwygodniejsze.



Miasta ze względu na swą atrakcyjność dla tych grup – w coraz większym stopniu – charakteryzują się względnymi nadwyżkami osób wchodzących w dorosłość, jak i bardzo starych.

Miasta przyszłości – oazy starości?

Trzecim – z demograficznego punktu widzenia – ważnym zjawiskiem jest powolne starzenie się ludności miast. Co prawda, w dzisiejszej Polsce, najwyższym udziałem seniorów (60+), a zwłaszcza nestorów (80+) charakteryzują się peryferyjne obszary wiejskie, odznaczające się długotrwałym (niekiedy sięgającym lat 50. XX wieku) odpływem młodzieży. Niemniej, w przypadku dużych miast, widać, że mają one znacząco wyższe udziały

seniorów i nestorów niż ich suburbia. Tereny je okalające były intensywnie zasiedlane w trakcie ostatniego ćwierćwiecza przez nowych mieszkańców – głównie w wieku 30-40 lat. W nadchodzących dekadach należy spodziewać się, że do Sopotu czy niektórych dzielnic Warszawy (Mokotów), mających (jak na miejskie warunki) wyjątkowo wysokie udziały osób starszych, dołączą też inne miasta. Zjawisko to odzwierciedla i historię rozwoju tych miejscowości i jest swoistym kosztem posiadania wyjątkowo wysokich cen nieruchomości przeznaczanych bardzo często pod wynajem. W efekcie, wiele miast doświadcza przyspieszonego starzenia się ludności. Wraz z nim pojawiają się problemy z odpowiednim dostosowaniem infrastruktury i palety oferowanych usług publicznych, a zwłaszcza społecznych, do potrzeb seniorów i nestorów. Dotyczy to – zwłaszcza dzielnic i osiedli powstałych za PRL – zasiedlonych wówczas przez ludzi młodych, którzy obecnie zaliczają się już do srebrnego pokolenia.

”

Polskie miasta powoli się starzeją. W przypadku dużych aglomeracji, widać, że mają one znacząco wyższe udziały seniorów i nestorów niż ich suburbia. Zjawisko to będzie się pogłębiać.

Miasta skupiskiem imigrantów?

Na pewnym etapie rozwoju cywilizacyjnego następuje wyraźne zmniejszenie się skłonności do posiadania potomstwa. 2-3 dekady po pojawieniu się niskiej liczby urodzeń zaczynają uwidaczniać się niedobory na rynku pracy. Przejawiają się one najwyraźniej na dwóch skrajnych jego częściach – w zawodach prostych, niewymagających kwalifikacji i oferujących niezbyt wysokie wynagrodzenia oraz w profesjach wysoce specjalistycznych, wymagających wykształcenia technicznego, medycznego czy z zakresu nauk ścisłych. Jak pokazuje doświadczenie, owe niedobory – w przypadku zamożnych społeczeństw – kompensowane są napływem imigrantów. Migracje koncentrują się zaś w miastach – zwłaszcza tych największych – dających największe możliwości nie tylko znalezienia pracy, ale i korzystania z udogodnień związanych z funkcjonowaniem w swojej diasporze (ułatwienia językowe, komunikacyjne). W rezultacie, aglomeracje krajów rozwiniętych stają się coraz bardziej zróżnicowane etnicznie, rasowo, wyznaniowo, kulturowo. Proces ten widoczny jest i w Polsce. Szczególnie w ostatnich 8 latach – w skutek napływu bardzo dużej liczby ludności ukraińskiej i w mniejszym stopniu białoruskiej a w największych miastach również spoza Europy. Miasta, w przyszłości, będą musiały – w większym stopniu niż obecnie – być dostosowane do zróżnicowanych kulturowo preferencji swoich mieszkańców. W tym zaadaptować swoją ofertę do ich możliwości językowych.

”

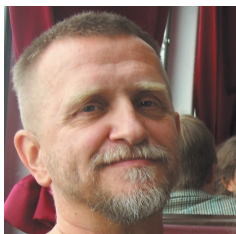
Przemiany ludnościowe – których z wysokim prawdopodobieństwem można oczekiwać w najbliższych latach i dekadach – wymagają poważnego dostosowywania oferty miejskiej. Za zmianami demograficznymi – w sposób świadomy – powinny nadążać usługi publiczne i społeczne.

O autorze

Dr hab. **Piotr Szukalski**, prof. nadzw. UŁ – pracuje w Katedrze Socjologii Stosowanej i Pracy Socjalnej Uniwersytetu Łódzkiego. Specjalizuje się w zagadnieniach z pogranicza demografii, gerontologii społecznej i polityki społecznej. Przedmiotem jego badań są przede wszystkim: przebieg procesu starzenia się ludności Polski z uwzględnieniem dualnego charakteru tegoż procesu i jego konsekwencji, przemiany modelu rodziny

polskiej, polityka ludnościowa oraz relacje międzypokoleniowe. Jest autorem ponad 250 publikacji, w tym ponad 100 artykułów. Od 2016 r. członek Rady ds. Polityki Senioralnej przy Ministrze Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej (obecnie wiceprzewodniczący tej Rady), zaś od 2017 r. członek Rządowej Rady Ludnościowej przy Prezesie Rady Ministrów RP.

Zrozumieć złożoność przemian miejskiej społeczności



Wojciech Kłosowski

specjalista ds. rozwoju lokalnego, doradca w Związku Miast Polskich

Pandemia, huragan, wojna – czy planowanie strategiczne jest w ogóle możliwe w tak turbulentnych czasach? Jak myśleć o przyszłości, gdy nawet średnioterminowa przewidywalność czegokolwiek wydaje się mrzonką, a bieżące wyzwania wymagają „zakasania rękawów” i gaszenia coraz to nowych pożarów? Kluczem jest zrozumienie tego, co dzieje się w ludziach. Musimy zauważyć jak szybko zmienia się miejska społeczność, rozpoznać strukturalny charakter tych przemian i dostrzec jak duże znaczenie ma chociażby czynnik chronicznego stresu, z którym wszyscy musimy się obecnie mierzyć.

Powoli dociera do nas niełatwa prawda, że świat otaczający nasze miasta stał się już trwale niestabilny. Że nie tylko straciły aktualność strategie miejskie tworzone w czasach wieloletniej przewidywalności procesów rozwojowych, ale też nieaktualna jest już sama dotychczasowa metodyka miejskiego planowania strategicznego, wymyślona przecież dla świata stabilnego. Jak mamy planować strategicznie w świecie, który stabilność utracił? Tego na razie nie wiemy. Mierząc się każdego dnia z doraźnymi skutkami huraganu, pandemii czy wojny, nie mieliśmy czasu na refleksję długoterminową. Na razie próbujemy się zorientować, jak wśród turbulencji zarządzać miastami na bieżąco. Ale nie wiemy, jak zarządzać nimi strategicznie. Podnosi się wręcz fala zwątpienia w celowość tworzenia jakichkolwiek strategii, skoro średnioterminowa przewidywalność wydaje się mrzonką.

Odpowiadam na tę wątpliwość – miasta w niestabilnym świecie tym bardziej potrzebują strategii rozwoju. Planować długofalowo trzeba, tyle że sam proces planowania powinien być dziś inny, niż dotychczas. Musimy zdać sobie sprawę, że obecnie stan dynamicznej złożoności odnosi się nie tylko do klimatu czy gospodarki, ale także do społeczności miejskiej. Włodarze miast często wiedzą już, że w odpowiedzi na zmiany klimatyczne trzeba budować rezyliencję miejską. Rozumieją, że trzeba brać pod uwagę ryzyko unieruchomienia całych sektorów lokalnej gospodarki przez jakąś kolejną pandemię. Zapytani jednak o społeczność miejską uśmiechają się rozluźnieni: „wiadomo, trzeba zrobić konsultacje, bo są wymagane...”. I tyle. Sfery społecznej turbulencji zdają się nie dotykać.

Tymczasem to właśnie społeczność miejska zmienia się najgwałtowniej a jednocześnie na tę akurat zmianę jesteśmy najmniej przygotowani. Bez zauważenia tego co dzieje się z mieszkańcami miasta nie da się zarządzać miastem w sposób spójny i całościowy. Stawiam tezę: zintegrowane zarządzanie złożonością i dynamiką rozwoju miast staje dziś przed wyzwaniem zrozumienia nowej kompleksowości społecznej miasta.



Zintegrowane zarządzanie złożonością i dynamiką rozwoju miast staje dziś przed wyzwaniem zrozumienia nowej kompleksowości społecznej miasta.

Całkiem nowi mieszkańcy

Zacznijmy od czegoś najłatwiej zauważalnego: nasze miasta przeżywają już obecnie zarówno odpływ dotychczasowych mieszkańców, jak i masowy napływ zupełnie nowych. Jak liczny – na razie nie wiemy. Ale nie ludźmy się, że dwa miliony uchodźców z Ukrainy, to największy ruch ludności, jaki się nam zdarzy. Tymczasem ku naszemu zaskoczeniu – bo przecież jeszcze w styczniu 2022 baliśmy się klęski, jaką miało spowodować w Polsce dwa tysiące uchodźców z Jemenu i Syrii – dwumilionowa fala uchodźców z Ukrainy nie rozregulowała struktury naszych miast. W miarę sprawnie udzieliliśmy im schronienia, dzieci chodzą do szkół, dorośli szukają pracy, odkrywamy podobieństwa i różnice naszych języków i kultur.

W historii euroatlantyckiego Zachodu z napływem migrantów próbowano radzić sobie różnie, najczęściej bardzo źle. Najpierw testowaliśmy strategię izolacji, zamykania migrantów w wydzielonych dzielnicach, enklawach, gettach. „Niech sobie tam żyją po swojemu z dala od nas” – mówiono. Strategia izolacyjna skompromitowała się najwcześniej i dziś nikt przy zdrowych zmysłach nie zaproponuje zakładania w którymś z polskich miast „dzielnicy ukraińskiej”. Następnie próbowano strategii asymilacyjnej: „żyjcie w naszych miastach, ale pod warunkiem, że spróbujecie stać się nami”. Agresywna akulturacja, zmuszanie cudzoziemców, aby zrezygnowali z własnej tożsamości, porzucili swój język i tradycję (choć żeby nie wiem jak się starali, nigdy nie będą równi rdzennym mieszkańcom), także skompromitowała się gruntownie. Ostatecznie zrezygnowano z niej na przełomie lat 60. i 70. XX wieku. Dziś mówimy o strategii integracyjnej: o możliwie harmonijnym włączaniu migrantów w życie społeczności miejscowej, przy czym harmonijność zakłada, że wielokulturowość jest postrzegana jako bogactwo, nie zagrożenie. Przyjazne współistnienie to wymieszanie przestrzenne mieszkańców nowych ze starymi, brak gett i enklaw cudzoziemskich w przestrzeni naszych miast. Integracja nie oznacza, że „oni staną się nami”. Zakłada, że oni zostaną sobą i będą swoją odrębnością wzbogacać różnorodność naszych miast. Taka strategia wobec napływu migrantów sprawdza się w miastach świata euroatlantyckiego stosunkowo najlepiej. Sprawdza się też na razie całkiem dobrze w Polsce.

Migrację ukraińską powinniśmy traktować jak dar od losu: na tej migracji tak bliskiej nam językiem, obyczajami i kuchnią, mamy szansę w sposób możliwie miękki przetestować przyjmowanie masowego napływu fali cudzoziemców. Możemy uczyć się włączania ich w życie naszych miast i tworzenia dla nich pomocy instytucjonalnej, sprawdzania, co działa a co nie. Bo przecież jeszcze za naszego życia Europę czeka masowy napływ migracji klimatycznej z krajów strefy równikowej, gdzie życie wskutek zmian klimatu stanie się niemożliwe. To będzie zapewne fala co najmniej dziesięciokrotnie większa od obecnej, dużo odleglejsza kulturowo, mówiąca znacznie mniej zrozumiałymi językami. I też trzeba będzie ułożyć się z nią w naszych miastach. Nie traktujmy więc rozwiązań tworzonych obecnie dla Ukraińców jako doraźnych i jednorazowych. Podejdźmy do tego jak do fazy prototypowania rozwiązań powtarzalnych, zbierajmy doświadczenia, które będziemy mogli wykorzystać przy kolejnym kryzysie migracyjnym. Aby było to możliwe, w naszych miastach musi wytworzyć się zwyczaj (i procedura) systemowego gromadzenia pamięci instytucjonalnej, zapisywania wypróbowanych rozwiązań, rejestrowania udanych projektów. To także znak czasu, wyzwanie nowego, niestabilnego świata.



W naszych miastach musi wytworzyć się zwyczaj (i procedura) systemowego gromadzenia pamięci instytucjonalnej, zapisywania wypróbowanych rozwiązań, rejestrowania udanych projektów.

Co ze Srebrnym Tsunami?

Dotychczas głównym nurtem oczekiwanej zmiany demograficznej w naszych miastach była spodziewana fala starzenia się populacji. GUS nadal prognozuje, że już około roku 2047 co trzecia osoba w Polsce będzie seniorrem, a więc inaczej rzecz ujmując – na każdą osobę w wieku senioralnym będą przypadać tylko dwie osoby młodsze od niej. W takiej sytuacji nie da się realizować modelu, w którym seniorzy to grupa otoczona opieką i wsparciem, bo po prostu nie będzie kto miał się nimi opiekować. Seniorzy nieodległej przyszłości muszą być dużo bardziej samodzielni w obsłudze swoich potrzeb.

Dlaczego seniorzy zdominują nasze miasta? Bo żyjemy dłużej, ale – co ważniejsze – rodzi się dużo mniej dzieci. Dotychczas żadne prognozy demograficzne nie zakładały wzrostu dzietności w Polsce (jak choćby w Czechach): 500+ nie zadziałało jako bodziec prokreacyjny, podobnie nie widać skutków demograficznych polityki mieszkaniowej państwa. Za to teraz trzeba będzie wziąć pod uwagę wpływ na demografię zjawisk migracyjnych. Migracja z Ukrainy to w większości młode kobiety z dziećmi. Już obecnie zmieniało to profil demograficzny naszego społeczeństwa, a przecież migracja będzie się koncentrować właśnie w miastach. Mówiąc w wielkim uproszczeniu można zakładać, że to właśnie osoby imigrujące do nas będą wpływać na dzietność populacji. To one podtrzymają zatem popyt na usługi żłobkowe, przedszkolne i edukacyjne. Czekają więc być może społeczeństwo rozdarte na monokulturową populację seniorską i wielokulturową populację ludzi młodych. To może wyglądać optymistycznie w statystyce demograficznej, ale jest wielkim wyzwaniem edukacyjnym i animacyjno-społecznym. W interesie spójności społecznej naszych miast musimy uniknąć pęknięcia i niezrozumienia pomiędzy tak zróżnicowanymi pokoleniami osób starszych i młodych. Trzeba już teraz poznawać się wzajemnie i uczyć współdziałania. Radykalnie rośnie więc rola projektów międzypokoleniowych w miastach. Mówiąc obrazowo: nasza przyszłość to nie Kluby Seniora i kluby młodzieżowe, ale – kluby międzypokoleniowe.

”

W interesie spójności społecznej naszych miast musimy uniknąć pęknięcia i niezrozumienia pomiędzy tak zróżnicowanymi pokoleniami osób starszych i młodych.

Przekroczony próg tolerancji stresu

Nawet bez migracji i Srebrnego Tsunami nasze miasta i tak drżą w napięciu i niepewności. Bo ich mieszkańcy to społeczność z przekroczonym progiem tolerancji stresu. Stres to doznawany przez nas napór czynników środowiska i życia na tyle odbiegający natężeniem od poziomu normalnego, że skutkujący zaburzeniem naszej wewnętrznej równowagi. Czy można mieć jakąkolwiek wątpliwość, że otaczający nas niestabilny świat napiera na nas w ten sposób niemal bez przerwy? Stres zakłóca naszą wewnętrzną równowagę, ale mamy mechanizmy adaptacyjne, więc pomimo obciążenia nadal jesteśmy w stanie działać konstruktywnie, dopóki obciążenie nie zmieni się w przeciążenie. Po przekroczeniu progu tolerancji stresu zaczyna się obszar naszych reakcji i zachowań destrukcyjnych. Skupiamy się na obronie przed stresem kosztem codziennych zadań. Struktura naszych czynności elementarnych została naruszona, więc spada nasza zdolność rozwiązywania problemów, obniża się ogólna orientacja (zasięg naszej uwagi i zdolności przewidywania konsekwencji). W skrajnych przypadkach, gdy struktura czynności elementarnych rozsypie się zupełnie, tracimy orientację w otaczającym nas świecie i przestajemy być zdolni do budowania planów działania. Skoro tak, to obojętniejemy na osiągnięty wynik, na który mamy coraz mniejszy wpływ i uciekamy w zaprzeczanie, fantazjowanie, wypieranie. W tym stanie jesteśmy nieskłonni do podejmowania długotrwałego wysiłku, stajemy się podatni na teorie spiskowe, łatwo wierzymy w „cudowne recepty” zamiast w racjonalne argumenty.

Z taką społecznością wypracowane przez lata mechanizmy partycypacyjne mogą przestać działać. Gdy jest ona w stanie rozregulowania może podejmować doraźne decyzje wbrew własnemu interesowi długofalowemu, bo straciła zdolność antycypowania skutków długoterminowych, a cała jest skupiona na doraźności. Taka społeczność może też wyłonić liderów równie krótkowzrocznych, jak ona sama i impulsywnie poddać się ich przywództwu.

Wiedząc o tym wszystkim musimy w miastach planowo uodparniać demokrację miejską na destrukcję ze strony zachowań nieracjonalnych. Po pierwsze musimy robić wszystko, aby obniżyć poziom stresu osób zamieszkujących nasze miasta: tworzyć miejsca, okazje i zachęty do aktywności obniżających stres, budować w mieście relacje dające oparcie i stabilność, uspokajać tempo życia miejskiego, pielęgnować regularność i kultywować przyzwyczajenia. Zmniejszać ciągłą presję na „nowość” i „zmianę”. Po drugie musimy otwarcie rozmawiać o tym, co się dzieje z nami – społecznością miejską. Stres jest mniej destrukcyjny w skutkach, kiedy się go

rozumie, wie się o jego mechanizmach i ma się silne postanowienie, aby nie poddawać mu się biernie. Wreszcie po trzecie – być może część procedur miejskich powinna utrudnić postępowanie zbyt impulsywne, ograniczyć doraźne zmienianie wszystkiego co chwila pod wpływem emocji. Zawsze marzyliśmy o „sprawności procedur” i „krótkich ścieżkach decyzyjnych”. Być może przyszedł czas na marzenia nieco inne: niech procedury wymuszają namysł i uniemożliwiają zmienianie tego, co jeszcze nie pokazało w pełni swoich skutków. Niech prawo lokalne zakłada okresy trwałości różnych rozwiązań zapobiegając ciągłej nerwowej reorganizacji.

”

Musimy robić wszystko, aby obniżyć poziom stresu osób zamieszkujących nasze miasta, zmniejszać ciągłą presję na „nowość” i „zmianę”, utrudniać postępowanie zbyt impulsywne w procedurach miejskich.

O autorze

Wojciech Kłosowski – niezależny ekspert samorządowy, specjalista w zakresie zagadnień rozwoju lokalnego oraz planowania i zarządzania strategicznego. Wykłada zarządzanie kulturą w Instytucie Badań Literackich Polskiej Akademii Nauk oraz prowadzi warsztaty z rewitalizacji obszarów miejskich w Instytucie Kultury Polskiej Uniwersytetu Warszawskiego.

CZĘŚĆ VI.

UKŁAD PRZESTRZENNY MIAST I BUDOWNICTWO: W KIERUNKU MIAST – ARCHIPELAGÓW WYKORZYSTUJĄCYCH SIŁĘ BLISKOŚCI I LOKALNOŚCI

Siła lokalności – na czym polega, jak ją wydobywać?*



prof. Cezary Obracht-Prondzyński
Uniwersytet Gdański

Jakich wspólnot lokalnych potrzebujemy dziś w Polsce? Na czym powinna opierać się ich siła? Dlaczego miarą ich dojrzałości jest identyfikacja z całym swoim dziedzictwem – nie tylko tym chlubnym, ale i wstydliwym? Kiedy lokalna wspólnotowość bywa zabójcza dla nietypowości, a kiedy jest w stanie pobudzać twórczość jej członków? Jak dojść do zgody, w której mimo dzielących nas różnic potrafimy ze sobą wspólnie żyć? Czym, wreszcie, różni się mieszkaniec od obywatela?

Często pytamy, dlaczego jedne narody czy państwa przegrywają, a inne wygrywają. Podobnie jest ze społecznościami lokalnymi – co przesądza o ich sukcesie? Czy zależy on od tzw. renty położenia (np. bliskości metropolii czy granicy)? A może od dostępu do zasobów naturalnych? Czy może ważniejsze są walory turystyczne, dobrej jakości środowisko i bogate dziedzictwo? Wszystkie te czynniki się liczą. Ale niekiedy są społeczności żyjące tuż obok siebie, z których jedna „idzie do przodu”, a drugiej idzie jak po grudzie... Banalne, ale prawdziwe będzie stwierdzenie – za sukcesem kryją się zawsze ludzie. Dotyczy to szczególnie lokalnych społeczności.

Z perspektywy rozwoju całego kraju dobrze rozwinięte społeczności lokalne są niezbędne. Ale jednocześnie niczego nie gwarantują. Nie powinno się też lokalności idealizować, do czego niekiedy mamy skłonność, zwłaszcza twierdząc, że jest ona ostoją tradycji, prawdziwych, rodzimych wartości itp. Tak się bowiem dzieje, że lokalne społeczności ulegają bardzo głębokim transformacjom. Jest to widoczne szczególnie w Polsce – kształtowały je wojna i jej wpływ na ludność, kolejne fale migracji, procesy modernizacji socjalistycznej, transformacja i rewolucja technologiczna. Dzisiaj lokalne społeczności są mieszaną ciągłości i zerwania, zasiedlenia i wykorzenienia, swojskości i obcości. Są przy tym bardzo zróżnicowane – niekiedy nawet dwie wsie czy dwa małe miasteczka położone po sąsiedzku bywają bardzo odmienne.

Czy można jednak opisać warunki i kryteria dobrej lokalności? Na własny użytek używam kilku elementów, tworząc regułę dobrej lokalności: kulturę obywatelską, otwartość, wiedzę, autokrytycyzm, tożsamość, zaangażowanie i aktywność, liderów, instytucje i samorządność. Dlaczego?

Kultura obywatelska

Nie ma silnych społeczności lokalnych tam, gdzie nie ma rozwiniętej kultury obywatelskiej, gdzie ludzie są tylko mieszkańcami, lecz nie są obywatelami. Mieszkańcem się jest, obywatelem trzeba się stać. Wszystkie kolejne cechy i zasady wyrastają z obywatelskości i na nią wpływają.

”

Nie ma silnych społeczności lokalnych tam, gdzie nie ma rozwiniętej kultury obywatelskiej, gdzie ludzie są tylko mieszkańcami, lecz nie są obywatelami. Mieszkańcem się jest, obywatelem trzeba się stać.

Otwartość

Być obywatelem oznacza być razem z innymi. Trzeba z tymi innymi chcieć i umieć być – choć dziś najlepiej wychodzi nam chyba bycie przeciwko innym. Nieustannie mówimy: lokalna wspólnota! Pragnienie wspólnoty jest dziś bardzo silne i napędza wiele społecznych zachowań. Istotą lokalności zawsze były relacje personalne, osobiste, bezpośrednie, silne, bazujące na emocjach. Jednocześnie jednak nie wolno zapominać, że wspólnota może narzucać i bezwzględnie egzekwować własne normy, co powoduje, że może nie być w niej miejsca na nonkonformizm, na odmiennność, na inność właśnie. Lokalna wspólnotowość potrafi być zabójcza dla nietypowości, poza-standardowości i twórczości, zwłaszcza gdy podważa ona utarte autorytety i rozbija zastałe struktury.

Dlatego sprawdzianem jakości współczesnej lokalnej wspólnoty obywatelskiej jest to, na ile potrafi przestrzegać zasady księdza prof. Janusza Pasierba: „Cieszę się, że jesteś... inny”. Uznanie podmiotowości „innego” jest przy tym nie tylko normą pragmatyczną, ale przede wszystkim etyczną. Oznacza uznanie w nim człowieka, nawet jeśli się od nas zasadniczo różni.

”

Lokalna wspólnotowość potrafi być zabójcza dla nietypowości, poza-standardowości i twórczości, zwłaszcza gdy podważa ona utarte autorytety i rozbija zastałe struktury. Dlatego sprawdzianem jej jakości jest to, na ile potrafi przestrzegać zasady księdza prof. Janusza Pasierba: „Cieszę się, że jesteś... inny”.

Jak to dziś wygląda w lokalnych wspólnotach w Polsce? Wzmocnieni nacjonalistycznym powiewem stajemy się niechętni już nie tylko wobec osób różniących się skórą, językiem czy religią, ale nawet wobec tych, którzy – choć są tacy jak my – „różnią się” jednak np. światopoglądem czy postawą ideową. Doświadczenie zaś mówi nam, że trzeba bardzo niewiele, aby się nienawidzić. Nazywam to „polityką małych różnic”, które rodzą tragedie.

Warto przy tym pamiętać o tym, co pisał Lech Bądkowski w kontekście odrzucania otwartości tuż po doświadczeniach drugiej wojny światowej: „Izolacjonizm narodowy daje pożywkę jawnej ksenofobii. Nieuchronnie ścieśnia horyzonty, spłaszcza kulturę, obniża zasięg i poziom myślenia”.

Wiedza

Otwartość i chęć bycia z innymi wymagają odpowiednich kwalifikacji intelektualnych. Te możemy nabyć tylko za pomocą edukacji i praktyki. A więc w obywatelskość trzeba zainwestować: czas, energię i uwagę, czyli trzy najbardziej deficytowe dobra we współczesnym świecie. Nie ma zmiłuj – trzeba się uczyć. Trzeba znać siebie i swoją wspólnotę. Ale też trzeba wiedzieć, jak działać, jak być aktywnym, jak organizować życie społeczne. Liczą się więc aspiracje perfekcjonistyczne (Maria Ossowska), czyli stałe dążenie ku lepszemu, doskonaleniu się. Największym zagrożeniem są zaś niedbalstwo i bylejakość.

Wiedza o sobie też jest ważna, daje bowiem tak potrzebną pewność własnych korzeni, doświadczenia, kultury. Z tego wyrasta szacunek do samych siebie. Oraz – ponownie – otwartość na innych, którzy mogą nas ubogacić, a nie zdominować, podporządkować. Jest niezwykłym paradoksem, że nader chętnie mówimy o swojej wielkości i sile, a jednocześnie tak lekliwie reagujemy na wszelkie oznaki odmienności. Skoro jesteśmy tak mocni, czegoż się obawiamy? Tych kilku tysięcy uchodźców? Pozostawionego na naszych obecnych ziemiach dziedzictwa Niemców lub Żydów?

Niestety, wskazuje to na to, że mamy tak naprawdę do czynienia z ignorancją, która rodzi niepewność, a tę zwykle przykrywamy pokrzykiwaniem o (dawnej) wielkości, ogromie zasług i niezmaconej szlachetności. Tymczasem miarą siły społeczności, szczególnie lokalnych, są zdolność identyfikacji z całym dziedzictwem – i tym wspaniałym, i tym podłym – oraz otwartość na nowe elementy kulturowe, ponieważ historia jest ważna, ale to teraźniejszość przesądza o tym, kim będziemy. Trzeba iść do przodu, mając giętkie umysły, lecz sztywne karki.

”

Miarą siły społeczności, szczególnie lokalnych, są zdolność identyfikacji z całym dziedzictwem – i tym wspaniałym, i tym podłym – oraz otwartość na nowe elementy kulturowe, ponieważ historia jest ważna, ale to teraźniejszość przesądza o tym, kim będziemy.

Autokrytycyzm

Tylko wiedza dająca nam pewność pozwala na autokrytycyzm, a więc krytyczne myślenie o naszej przeszłości i teraźniejszości. Tymczasem my, szczególnie w społecznościach lokalnych, doskonale radzimy sobie z byciem krytycznym wobec „onych”. Z samokrytycyzmem jest już znacznie gorzej. A żeby był on możliwy, konieczny jest humor i dystans do siebie. Jedenaste przykazanie kaszubskie brzmi: „raz na dzień sprawdź, czy potrafisz się śmiać z samego siebie”. Nie jest mi znany żaden przypadek silnej wspólnoty obywatelskiej, w której ludzie są pozbawieni poczucia humoru. Ani tym bardziej nie znam żadnej dobrej wspólnoty obywatelskiej, w której jest się piętnowanym za żart. Poczucie humoru i dystans do siebie bowiem są najlepszą receptą na egoizm i indywidualistyczny cynizm, które mają destrukcyjny wpływ na sferę obywatelską, a więc wspólnotową.

Tożsamość

Pochodzę z Kaszub, pracuję w Gdańsku, ale mieszkam w Bytowie – małym mieście położonym już „za granicą”, po niemieckiej stronie, na terenie historycznego pogranicza między Pomorzem Zachodnim a Nadwiślańskim. Mówię o sobie, że jestem bytowiakiem, Kaszubą rodem z Gochów i zarazem Kociewiakiem z pogranicza chojnicko-starogardzkiego, gdańszczaninem, Pomorzaninem, bardzo dobrze czującym się w każdym zakątku regionu. A zarazem Polakiem i Europejczykiem.

Podkreślam to, bo wszystkie te tożsamości są ze sobą w zgodzie i czynią moje życie ciekawszym. Ale jednocześnie wiążą się ze zobowiązaniami wobec różnorodnych wspólnot. I niekiedy narażają na stygmatyzowanie, bo ciągle można spotkać takie osoby, które nie rozumiejąc naszych skomplikowanych losów, czują się powołane i uprawnione do oceniania naszej polskości, naszego patriotyzmu, naszej historii. Dlatego nigdy dość podkreślania, że mamy prawo do własnej pamięci. Że mamy prawo do odmienności i tożsamości. Domaganie się prawa do bycia sobą jest szczególnie ważne w czasie, kiedy zdają się triumfować ci, którzy za wszelką cenę chcą narzucić ujednocającą, „glajszlachtującą”, nacjonalistyczną i niekiedy nawet autorytarną narrację.

”

Mamy prawo do własnej pamięci. Mamy prawo do odmienności i tożsamości. Domaganie się prawa do bycia sobą jest szczególnie ważne w czasie, kiedy zdają się triumfować ci, którzy za wszelką cenę chcą narzucić ujednocającą, „glajszlachtującą”, nacjonalistyczną i niekiedy nawet autorytarną narrację.

Mój lokalny świat jest mały i wielki zarazem. Każdy, kto jest zanurzony w lokalną wspólnotę, wie, jak wielkiej cierpliwości i odpowiedzialności ona wymaga. Odpowiedzialności za słowo, gest, uczynek. Ponieważ nawet

– wydawałoby się – niewinne słowa potrafią okrutnie zranić, podzielić, rozłamać lokalne społeczności. Z tak ogromną łatwością rzuca się dziś słowa, które dzielą, sieją strach, rodzą uprzedzenia i trwonią zaufanie, którego i tak nam brakuje.

W moich lokalnych społecznościach staramy się łączyć doświadczenia i opowieści różnych ludzi – dawnych i współczesnych mieszkańców, obcych i swoich, zakorzenionych i wędrujących, przybywających dobrowolnie, ale i pod przymusem, mówiących różnymi językami, chodzących do różnych świątyń lub niechodzących tam wcale, wyznających różne ideologie i preferujących odmienne style życia.

Żyję w świecie zróżnicowanym i doskonale zdaję sobie sprawę, że oblicza lokalności mogą być bardzo różne. Wiem, że lokalność może być przepojona lękiem, zamknięta w bolesnych wspomnieniach, izolacyjna i nieufna, zastraszona oraz uzależniona od dominujących osób, instytucji czy środowisk. Polska zdaje się dzisiaj coraz bardziej „zwielokrotnioną, przestraszoną, zamkniętą i nieufną wsią”. Żyjącą w myśl zasady: moja chata z kraja. Czekającą na słowa z ust najważniejszej osoby w kraju: dajcie nam spokój! Zostawcie nas samych sobie. Tyle że lokalność (i Polska) w takim wariacie staje się swoją karykaturą. I jest skazana na przegraną.

Kultura zaangażowania i odpowiedzialności

Siła społeczności lokalnych, a więc także Polski i Europy, bierze się bowiem z zaangażowania obywateli. Z ich aktywności społecznie użytecznej. Warunkami takiego zaangażowania są: możliwość spotkania (stąd rola miejskich i wiejskich przestrzeni – miejsc spotkań), staranie się o kulturę dialogu i kulturę konfliktu (trzeba się umieć kłócić!) oraz docenianie kompromisu, ponieważ nie ma zaangażowania obywatelskiego tam, gdzie jedni arbitralnie narzucają swoją wolę.

Podkreślę – zgoda polega na zrozumieniu i uznaniu różnych interesów, poglądów, opinii, sądów i postaw. Nie dąży się w niej do tego, aby wszyscy myśleli tak samo i byli równi. Nie chodzi o to, abyśmy się nie różnili, ale o to, byśmy mimo tych różnic potrafili razem żyć. Przestrogą niech będzie maksyma dawnych Gdańszczan, widniejąca na Złotej Bramie w Gdańsku, od strony ulicy Długiej: *Concordia res publica parvae crescunt, discordia magnae concidunt*, a więc: „Zgodą małe państwa wzrastają, niezgodą wielkie upadają”.

”

Zgoda polega na zrozumieniu i uznaniu różnych interesów, poglądów, opinii, sądów, postaw. Nie dąży się w niej do tego, aby wszyscy myśleli tak samo i byli równi. Nie chodzi o to, abyśmy się nie różnili, ale o to, byśmy mimo tych różnic potrafili razem żyć.

Pamiętajmy – tylko praktyka jest sprawdzianem intencji. Trzeba się włączać, partycypować i uczyć aktywności, bo to fundament kultury obywatelskiej. Najgorszym zaś jej przeciwnikiem jest lenistwo – zabiegi o dobro wspólne wymagają wysiłku. Obywatelstwo to ciężka praca. A prawda o nas jest taka, że jesteśmy dość leniwi intelektualnie: nie czytamy, nie wiemy i już nawet się tego nie wstydzimy. Ba – niewiedza uwalnia od wstydu, poczucia winy i odpowiedzialności. Jest zatem bardzo pragmatycznie użyteczna.

Jeśli jednak chcemy być prawdziwie obywatelami, musimy brać odpowiedzialność, a więc mieć odwagę.

Liderzy

Nie ma silnych społeczności lokalnych, gdy nie ma w nich liderów, bo to oni podejmują wysiłek budowania lokalnych społeczności. Na podstawie mojego doświadczenia mogę stwierdzić, że w każdym miejscu jest taki „ktoś”. Rola lidera polega przede wszystkim na włączaniu ludzi i uczeniu się z nimi aktywności. Wszystko zaczyna się od małych gestów i prostych działań, byleby były skuteczne, bo dają poczucie sprawstwa i sensu.

Warunkiem bycia dobrym lokalnym liderem jest uznanie podmiotowości ludzi i obdarzanie ich szacunkiem. Bez tego nie będzie warunków do rzetelnej, otwartej polemiki i krytyki. Lider musi umieć sobie z nią radzić i być

na nią otwarty. Najgorsze, co może zrobić, to wejść w rolę ofiary. A u nas to powszechne, przy czym najchętniej ofiarą staje się... władza (od dołu aż po szczyty). Temu zresztą towarzyszą skłonność i upodobanie do obrażania się – jak się nie obrazisz, to nie jesteś ważny.

Lider nie może być „udzielnym księciem”, czy też „patronem”, bo wtedy z niechęcią będzie patrzył na tych, którzy „wyrastają powyżej trawy” (i szybko ich „zetrze”). Tacy liderzy nie lubią niekontrolowanej i niepodporządkowanej aktywności, bo to burzy spokój, tworzy nowe relacje, osłabia dotychczasowe autorytety (osobowe i instytucjonalne). Niestety, w lokalnych społecznościach panują silna tendencja do petryfikowania i stabilizowania „dotychczasowego porządku” i równie silna niechęć oraz obawa przed jego zmianą. Ale także niepokojąca jest sytuacja, gdy „z zewnątrz” przychodzi „impuls”, aby lokalnego lidera (jednostkę bądź grupę, a niekiedy instytucję) osłabić, zdyskredytować i tym samym podporządkować sobie daną społeczność lokalną. Sprawdzianem jej siły jest to, czy i na ile potrafi ona swoich liderów wesprzeć.

Instytucje

Pomocne w tym są instytucje. W ocenie ich jakości liczą się: procedury i skłonność do ich przestrzegania (sprawiedliwość proceduralna), zdolność do podejmowania decyzji i chęć podporządkowania się im (sprawiedliwość decyzyjna), zaangażowanie w tworzenie i funkcjonowanie instytucji, ochrona ich autorytetu. Niestety, trzeba to mocno podkreślić – mamy w Polsce niezwykłą łatwość niszczenia ładu instytucjonalnego, co wynika z nieopuszczającej nas „nerwicy reformacyjnej” i przekonania, że my to zrobimy lepiej, że dopiero teraz będzie tak, jak powinno być.

Tymczasem współpraca między instytucjami w ogromnym stopniu przesądza o jakości „tkanki społecznej”. Instytucje leżą bowiem u podłoża kultury obywatelskiej i nie ma mowy o silnych i zdrowych społecznościach lokalnych, w których dochodzi do destrukcji ładu instytucjonalnego. Instytucje są gwarancją ochrony dziedzictwa kulturowego, dają społeczności lokalnej poczucie wartości, sprzyjają mobilizacji społecznej oraz tworzą szansę na ochronę praw mniejszości, osłaniając przed uzurpacjami i woluntaryzmem większości.

Samorządność

Na koniec – nie ma lokalności bez samorządności! Oczywiście, różne są tradycje samorządów w Polsce. I różnie wygląda ich obecny stan. Znajdziemy przykłady spektakularnych sukcesów i bolesnych porażek. Nie zmienia to jednak tego, że silne społeczności lokalne są zawsze samorządne. A największym dla nich zagrożeniem jest centralizm, karmiący się nieufnością wobec oddolnych inicjatyw oraz wiarą, że „my wiemy lepiej, czego wam potrzeba”. Pokusa centralizmu w Polsce jest niezwykle silna. Tymczasem Lech Bądkowski w młodości, w szkicu *O krajowości*, napisanym w kwietniu 1946 r., stwierdzał, myśląc o przyszłym samorządnym ustroju Polski: „Demokratyczności ustroju nie uzyskuje się prostym istnieniem kłócących się partii, ale wprężeniem możliwie najszerzych mas ludności do służby państwu. Nigdy nie uda się tego uzyskać przez stawianie bezpośrednio odległego ideału państwa przed oczyma zwykłego obywatela”.



Silne społeczności lokalne są zawsze samorządne. A największym dla nich zagrożeniem jest centralizm, karmiący się nieufnością wobec oddolnych inicjatyw oraz wiarą, że „my wiemy lepiej, czego wam potrzeba”.

A więc to nie kłócące się partie, lecz obywatele aktywni w swoich lokalnych społecznościach są źródłem demokratyczności ustroju. Swoją podmiotowość zaś mogą najpełniej zrealizować w warunkach samorządności. Bądkowski dodawał przy tym: „Miłość do rodzinnej ziemi, tak zwanej małej ojczyzny, umacnia spójnię społeczną i narodową, ukonkretnia tę spójnię, ponieważ w praktyce codziennej tworzy bezpośrednie, najtrwalsze stosunki i związki z ludźmi i z ziemią”.

Dziś, patrząc na Polskę lokalną, widzimy, że potrzebujemy silnych wspólnot obywatelskich: samokrytycznych, opartych na umiarkowaniu i rozsądku, ceniących kompromis, ufających sobie i innym, zdolnych do refleksji,

systematyczności i wytrwałości, budujących wysoką kulturę dialogu, ale też sprawne mechanizmy rozwiązywania konfliktów, wreszcie niegodzących się ani na moralistyczny maksymalizm, ani na pesymistyczną mimi-krę. Wspólnot działających zgodnie z zasadą dawnych gdańszczan: *nec temere, nec timide* – „ani trwożliwie, ani zuchwale”.

* Niniejszy tekst powstał na bazie wystąpienia podczas XIII Kongresu Obywatelskiego.

O autorze

Prof. dr hab. **Cezary Obracht-Prondzyński** – pracownik Instytutu Filozofii, Socjologii i Dziennikarstwa Uniwersytetu Gdańskiego, gdzie jest kierownikiem Zakładu Antropologii Społecznej, a w latach 2005-2012 był dyrektorem tegoż Instytutu. Socjolog, antropolog i historyk. Jego zainteresowania badawcze dotyczą głównie problematyki Kaszub i Pomorza, a ponadto uczestnictwa w kulturze, mniejszości narodowych i etnicznych, kulturowych problemów współczesności, polityki regionalnej, współczesnego społeczeństwa polskiego. Współzałożyciel, a obecnie prezes Instytutu Kaszubskiego.

Miejska lokalność motorem rozwoju zrównoważonego



Adam Leśniewicz

Dyrektor Kongresu Obywatelskiego

Pandemia koronawirusa i kryzys klimatyczny tylko wzmocniły w nas przekonanie, że miasta powinny rozwijać się w innej logice, w sposób bardziej zrównoważony, z dbałością o naszą codzienną jakość życia. W czasie ograniczonych zasobów i wielu pilnych potrzeb, szczególnie cenne są stosunkowo tanie projekty, które pozwalają adaptować przestrzeń do nowych funkcji i wyzwań. Prawdziwe cuda można zdziałać odchodząc od dzielnicowej monofunkcyjności, w kierunku tworzenia przestrzeni wielofunkcyjnych. Równoważąc komfort pieszych i potrzeby kierowców. Dbając o to, by przestrzeń publiczne sprzyjały budowaniu relacji sąsiedzkich, a nie anonimowości. Inwestując w rozproszony system terenów zielonych. Wspólnym mianownikiem, który łączy te podejścia, jest patrzenie z perspektywy lokalności.

Czy lokalność może być kluczem do zrównoważonego rozwoju miasta i podnoszenia jakości życia jego mieszkańców? Być może nadal nie jest to nasza intuicyjna odpowiedź, ale przegląd nowych „pomysłów na miasto” skłania do poważnego potraktowania tego właśnie czynnika.

Będę za 15 minut

Głównym założeniem koncepcji miasta 15-minutowego jest takie planowanie rozwoju (ulic, chodników, ścieżek rowerowych, ale też funkcji poszczególnych budynków), aby każdy mieszkaniec mógł załatwić podstawowe codzienne sprawy (praca, szkoła, zakupy, rozrywka, rekreacja itp.) w najbliższej okolicy. Pokonanie potrzebnego dystansu pieszo, rowerem lub komunikacją miejską nie powinno zająć więcej niż 15 minut.

Nie jest to idea nowa, jej geneza sięga co najmniej czasów pionierki aktywizmu miejskiego, Jane Jacobs. Dotychczas model miasta 15-minutowego wdrażano w stosunkowo niewielkich ośrodkach jak Helsinki czy Ottawa. W ostatnim czasie ta koncepcja zyskała jednak niezwykle szeroką popularność dzięki Anne Hidalgo, mer Paryża. Jej deklaracja przekształcenia francuskiej metropolii w miasto 15-minutowe zrobiła wielkie wrażenie. W końcu jest to ogromny organizm miejski, w którym ponad połowa osób pracujących odbywa codzienne podróże trwającą 45 minut. Osiągnięcie tak postawionego celu będzie więc wymagać nie tylko konsekwentnych decyzji władz miasta, ale również zmiany stylu życia i pracy mieszkańców regionu paryskiego. Potrzebne jest też szerokie włączenie się w tę zmianę środowiska biznesu.

Anne Hidalgo, która w 2020 r. zdecydowanie wygrała reelekcję, jest zdeterminowana, aby poprowadzić Paryż we wskazanym w kampanii kierunku. Pokazuje, że codzienne życie w mieście nie wymaga użytkowania samochodu. Fundamentem zmian jest bowiem modyfikacja modelu transportu i mobilności – oprócz rozwijania

komunikacji publicznej, mer Paryża stawia na sieć tras rowerowych wyznaczanych na jezdniach kosztem liczby pasów dla aut. Wiele tego typu modyfikacji, wprowadzonych także w odpowiedzi na sytuację pandemiczną, zostało przychylnie przyjętych przez mieszkańców i jest teraz wprowadzanych na stałe. Władze miasta planują również usunąć 70 tys. miejsc parkingowych – czyli połowę z obecnie wyznaczonych wzdłuż ulic – dzięki czemu zwolnione zostanie blisko 60 ha przestrzeni dla pieszych i rowerzystów.

Kolejnym elementem jest rozproszenie powierzchni biurowych w aglomeracji paryskiej w taki sposób, aby paryżanie nie musieli codziennie dojeżdżać do położonych na przedmieściach centrów biurowych, takich jak La Défense. Sprzyja temu upowszechnienie pracy zdalnej oraz rosnąca popularność przestrzeni coworkingowych. Promowany ma być model rozproszenia biur poszczególnych korporacji na przestrzeni kilku dzielnic – tak, aby pracownicy mogli docierać do tych, położonych najbliżej ich miejsc zamieszkania. Miasto zamierza również wprowadzić system zachęt dla przedsiębiorstw, aby w obrębie poszczególnych dzielnic różnicować ofertę handlową i usługową. Przewiduje nawet tworzenie lokalnych centrów wymiany usług pomiędzy mieszkańcami.

Do przyspieszenia przemiany miasta konieczne jest wprowadzanie wielofunkcyjności. Terenów pod nowe inwestycje jest w Paryżu bardzo niewiele, więc merostwo zwraca dużą uwagę na przestrzenie, które dotychczas były wykorzystywane tylko przez ograniczony czas. Anne Hidalgo realizuje program inwestycji w zazielenianie przyszkolnych terenów rekreacyjno-sportowych, które po godzinach pracy placówek edukacyjnych mają być otwarte dla wszystkich mieszkańców. W podobnym modelu myśli się również o funkcjonowaniu nocnych klubów czy sal koncertowych, które w ciągu dnia mogłyby działać jako np. kluby sportowe z zajęciami fitness. Otwieranie przestrzeni na nowe funkcje jest niezbędne, aby odpowiedzieć na różnorodne oczekiwania mieszkańców i zaspokoić ich najważniejsze codzienne potrzeby w najbliższym sąsiedztwie.

”

Kluczem do realizacji idei miasta 15-minutowego jest otwieranie już istniejących przestrzeni na nowe funkcje. To niezbędne, aby odpowiedzieć na różnorodne oczekiwania mieszkańców i zaspokoić ich najważniejsze codzienne potrzeby w najbliższym sąsiedztwie.

Bardziej lokalnie, czyli wolniej

Istotnym elementem większości transformacyjnych działań prowadzonych w miastach europejskich jest ograniczenie ruchu samochodowego. W Barcelonie realizowany jest pilotażowo tzw. *Urban Mobility Plan*, który ma przywrócić miasto pieszym. Docelowo, niemal połowa ulic w centrum miasta ma być wyłączona z ruchu aut. Plan wdrażany jest etapami na zasadzie tworzenia tzw. *superilles*, czyli „superkwartałów”.

Każdy z nich składa się z układu ośmiu krzyżujących się ze sobą dróg, gdzie cztery zewnętrzne są zachowywane dla ruchu samochodowego, zaś na czterech wewnętrznych ulicach wyznaczane są deptaki czy trasy rowerowe¹. Na drogach wyłączonych z ruchu aut rozstawiane są meble miejskie, dosadzana jest zielen, aranżuje się miniplace służące spotkaniom towarzyskim, organizuje się wystawy.

W podobnym kierunku zmierza również Londyn, który coraz szerzej wprowadza tzw. *Low Traffic Neighbourhoods* (LTN – strefy o małym natężeniu ruchu). LTN to kwartały ulic, na których ruch samochodowy jest mocno ograniczany – poprzez wyznaczenie woonerfów lub ulic z restrykcyjnymi ograniczeniami prędkości oraz wjazdem tylko dla mieszkańców.

¹ Taki model wynika ze specyficznej struktury zabudowy historycznego centrum miasta, gdzie zdecydowana większość ulic poprowadzona jest równolegle do siebie i przecina się pod kątem prostym.

Innowacja wdrażana na próbę w kilku dzielnicach stała się tak popularna, że obecnie postrzegana jest jako jedno z podstawowych rozwiązań, które ma sprzyjać rozwiązaniu problemu mobilności w stolicy Wielkiej Brytanii po wygaśnięciu pandemii. Pomysł na tyle spodobał się mieszkańcom Londynu, że złożono aż 114 wniosków o utworzenie tego typu stref w różnych częściach miasta².

Równocześnie stale rozwijana jest w Londynie koncepcja Strefy Ultra Niskiej Emisji (*Ultra Low Emission Zone* – ULEZ), która początkowo obejmowała tylko obszar ścisłego centrum Londynu, a teraz jest już 18 razy większa, zajmując obszar ¼ miasta, na którym mieszka 3,8 miliona osób. Do strefy ULEZ mogą bez ograniczeń wjeżdżać jedynie pojazdy spełniające wyśrubowane normy emisji Euro 4 (dla aut z silnikami benzynowymi) i Euro 6 (dla pojazdów z silnikiem diesla), czyli takie, które emitują nie więcej niż 0,08 grama tlenu azotu na kilometr. Kierowcy, których pojazdy nie spełniają tych norm, zobowiązani są do uiszczenia opłaty dziennej w wysokości 12,5 funta. Brak dodatkowej opłaty grozi mandatem w wysokości nawet 160 funtów.

Systematycznemu powiększaniu strefy ULEZ towarzyszy stała kampania informacyjna dla mieszkańców i działających w Londynie firm oraz konsultacje społeczne³. W ścisłym centrum miasta poziom zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu udało się już zmniejszyć o połowę. W przypadku obu miast zauważono jednak, że programy, których głównym celem była zmiana modelu transportu, ograniczenie zanieczyszczenia powietrza oraz zwiększenie powierzchni terenów zielonych, doprowadziły również do szerokich zmian w życiu społecznym. Miejsca uwolnione z funkcji tranzytowej zaczynają tętnić życiem i są częściej odwiedzane przez okolicznych mieszkańców w każdym wieku. Wraz z wyeliminowaniem pędzących pojazdów, spowalniają także ludzie poruszający się na rowerach i pieszo. Postawienie na lokalność może z powodzeniem być elementem nowego stylu życia – *slow life*.



Doświadczenia Londynu wskazują, że wdrażanie programów mających na celu zmianę modelu transportu, ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zwiększenie powierzchni terenów zielonych, może doprowadzić do szerokich zmian w życiu społecznym. Miejsca uwolnione z funkcji tranzytowej zaczynają tętnić życiem i są częściej odwiedzane przez okolicznych mieszkańców.

Zieleń dostępna za rogiem

W kontekście równoważenia rozwoju, podnoszenia jakości życia i poprawy zdrowia mieszkańców, ważnym wyzwaniem jest również przeciwdziałanie głębokiemu deficytowi terenów zielonych. Spełniają one bowiem ważne funkcje wynikające wprost z celów polityki klimatycznej – oczyszczają powietrze, zwiększają zdolność do retencji wodnej, ograniczają zjawisko „wysp ciepła” itp.

² Warto zauważyć, że nieprzypadkowo pojawiają się tutaj koncepcje realizowane w miastach europejskich. W prowadzenie tego typu zmian będzie daleko trudniejsze w przypadku metropolii Ameryki Północnej, Ameryki Południowej czy Australii. Miasta projektowane „pod samochód”, które infrastrukturę dla pieszych czy rowerzystów muszą tworzyć od zera, gdzie życie codzienne zawsze wymagało podróżowania na duże odległości (np. nie ma mniejszych sklepów umożliwiających codzienne zakupy blisko domu), mają do przełamania o wiele więcej barier. Nawet w Europie wdrażanie koncepcji miasta 15-minutowego w tzw. „gorszych dzielnicach”, gdzie dostęp do miejsc pracy, sklepów i usług jest ograniczony, będzie wysoce utrudniony, albo niemożliwy, jeśli program transformacji miasta nie zostanie połączony z celem niwelowania nierówności ekonomicznych.

³ Tak głębokie przemiany miejskiej przestrzeni budzą oczywiście kontrowersje. Dobrym przykładem jest londyńska dzielnica Fulham, gdzie podczas konsultacji społecznych, 87% mieszkańców sprzeciwiło się zmianom w organizacji ruchu polegającej na zamknięciu ulic dla pozalokalnego transportu. Głównymi obawami był strach przed zwiększeniem korków na sąsiednich ulicach oraz niejasność systemu kontroli (obawiano się wielu przypadkowych mandatów). Władze wzięły to pod uwagę przeprowadzając kampanię informacyjną oraz decydując się na transparentny system kamer sczytujący numery rejestracyjne wjeżdżających aut. W nieco ponad rok od wprowadzenia reorganizacji ruchu, zmiany popiera 91% mieszkańców. Natężenie ruchu na osiedlowych ulicach spadło o 75% zaś na głównej drodze dzielnicy – o 12%.

Braków w zielonej infrastrukturze nie da się jednak równoważyć poprzez np. dogęszczanie zieleni w już istniejących parkach – pełnią one zupełnie inną rolę niż zieleń rozproszona – np. skwery czy aleje drzew. W przypadku miast o zwartej zabudowie (charakterystycznych dla urbanistyki europejskiej) pewnym rozwiązaniem jest szukanie miejsc na małe skwery i parki kieszonkowe, które możemy już znaleźć w wielu polskich miastach, które charakteryzują się dobrze zachowanym układem pierzejowym (np. Łódź, Kraków czy Warszawa) oraz ogrody deszczowe – ich propagatorem jest chociażby Gdańsk, mający duże wyzwania związane z retencją wodną.

Warto również wykorzystywać wszelkie lokalizacje, które umożliwiają założenie tzw. parków linearnych, które mogą stanowić zieloną oś osiedla lub dzielnicy i skutecznie regulować cyrkulację powietrza. Taki projekt powstaje właśnie nad przebiegającym w tunelu (pod dzielnicą mieszkaniową) południowym odcinkiem obwodnicy Warszawy.

Pewnym *novum* pozostają nadal zielone dachy i ogrody wertykalne na fasadach budynków. W zachodnioeuropejskich metropoliach takie rozwiązania są zdecydowanie bardziej popularne, ale wytłumaczeniem może być wysoki koszt realizacji i utrzymania, jak również trudniejsze niż na Zachodzie, warunki klimatyczne.

”

Istotną rolę w zapewnianiu bioróżnorodności ekosystemów miejskich odgrywają zielone nieużytki, tereny dzikiej przyrody. Tego typu powierzchni mamy w polskich miastach nadal relatywnie dużo i powinniśmy objąć je świadomą i bardziej zorganizowaną ochroną.

Co może być zatem naszym rodzimym „asem w rękawie” w wyścigu o zieloną transformację? Zwiększając powierzchnię terenów zielonych powinniśmy brać pod uwagę czynnik bioróżnorodności, a w tym kontekście zdecydowanie ważniejszą funkcję niż zieleń urządzona mają zielone nieużytki. Tego typu powierzchni mamy w polskich miastach nadal relatywnie dużo i powinniśmy objąć je świadomą i bardziej zorganizowaną ochroną. Przykładami mogą być tereny przylegające do istniejącej infrastruktury (np. przy torach i bocznicach kolejowych), czy działki uniemożliwiające inwestycje ze względu na podziemną infrastrukturę. Ze względu na rolę jaką obszary dzikiej zieleni spełniają dla odradzania się bioróżnorodności, środowiska naukowe postulują zresztą, aby – wszędzie gdzie to możliwe – pozostawiać minimum 10% powierzchni dla natury gospodarującej się „po swojemu”.

Przyjęcie takiego rozwiązania, w miejskich parkach, pozwala ograniczyć kosztowne działania (koszenie trawy, usuwanie martwego drewna lub liści, asfaltowanie ścieżek itp.), a równocześnie maksymalizować efekty polityki proklimatycznej. Oczywiście trudno zastosować tego typu filozofię w historycznych parkach miejskich w stylu francuskim, jednak na terenach zielonych o charakterze rekreacyjnym, takie rozwiązania mogą być z powodzeniem wprowadzane (np. Pole Mokotowskie oraz Park Skaryszewski w Warszawie)⁴, przynosząc ogromną poprawę w zakresie bioróżnorodności całego ekosystemu.

Drogi do stworzenia w mieście rozproszonego systemu terenów zielonych dostępnych z perspektywy lokalnej mogą być zatem bardzo zróżnicowane. Ważne jednak, aby oceny dostępności zieleni dokonywać dla stosunkowo niewielkich struktur obszarowych (myślenie raczej w kategoriach osiedli mieszkaniowych niż dzielnicowej albo ogólnomiejskiej kompensacji). To nowość wobec dotychczasowej praktyki inwestycyjnej wielu polskich samorządów (i nie tylko), które np. wycinając drzewa pod drogę w jednej dzielnicy, potrafiły realizować nasadzenia kompensacyjne w zupełnie innym regionie miasta (nierzadko w już istniejącym parku lub lesie miejskim)⁵.

4 Tego typu podejście można również z powodzeniem stosować na terenach przeznaczonych działalnością człowieka, które samoistnie dziczeją (np. kamieniołom Liban na krakowskim Zakrzówku, który stał się siedliskiem rzadkich gatunków – np. węża gniewosza plamistego). Więcej zob. K. Jakubowski, *Czwarta przyroda: natura, która przychodzi po nas*, w K. Jakubowski, J. Kajzer-Bonk, M. Łaciak „Bioróżnorodność wokół nas. Ochrona i przywracanie bioróżnorodności w lokalnych społecznościach”, Kraków 2021.

5 Takie pozorowanie działań, to w pewnym stopniu efekt przykładu idącego z góry – ma to tyle samo wspólnego z realnym ograniczeniem zanieczyszczeń w miejscu ich powstania, co kupowanie uprawnień do emisji CO₂ od państwa znajdującego się na drugim końcu kontynentu.



Rozproszony system terenów zielonych mogą tworzyć różnorodne rozwiązania – parki linearne, zielone dachy i fasady, skwery i parki kieszonkowe, zadrzewione aleje czy ostoje dzikiej przyrody. Ważne aby zielone inwestycje nie koncentrowały się na jednych miejscach kosztem drugih, a to wymaga spojrzenia na miasto z perspektywy lokalnej.

Którędy do centrum?

Innym kluczowym wyzwaniem współczesnego urbanizmu jest przeciwstawienie się powstawaniu miejskich monokultur – występowania dzielnic o charakterze wyłącznie mieszkaniowym lub niemal wyłącznie biurowo-handlowym. Wytworzenie się takiej struktury miasta wymusza ciągłe przemieszczanie się, czego efektem są korki i wzrost zanieczyszczeń. Ten model rozwoju jest również nieefektywny – poszczególne regiony miasta żyją tylko cyklicznie, w określonych godzinach.

W odpowiedzi na ten problem pojawiła się idea miast policentrycznych, lansowana m.in. przez Arthura Genslera, wskazująca, że drogą do zrównoważonego urbanizmu jest bardziej zróżnicowany rozwój dzielnic położonych peryferyjnie wobec centrów. Jest to szczególnie ważne w miastach dużych, o rozproszonej, niejednorodnej strukturze przestrzennej, gdzie długie podróże są dla mieszkańców niejako codziennością.



Drogą do zrównoważonego urbanizmu jest bardziej zróżnicowany rozwój dzielnic położonych peryferyjnie wobec centrów. Jest to szczególnie ważne w miastach dużych, o rozproszonej, niejednorodnej strukturze przestrzennej, gdzie długie podróże są dla mieszkańców niejako codziennością.

W takich przypadkach pewnym rozwiązaniem staje się tworzenie centrów lokalnych. Najlepiej gdy lokowane są one w przestrzeniach, które i tak przyciągają stosunkowo dużą liczbę okolicznych mieszkańców. Zadbanie o wzbogacenie oferty dostępnych tam usług oraz poszerzenie funkcji tych miejsc przynosi bardzo korzystne rezultaty dla całych osiedli lub dzielnic. Pozwala to przynajmniej częściowo ograniczyć częstotliwość dalszych podróży, a także tworzy przestrzeń spotkań, mającą ważny wymiar symboliczny i tożsamościowy.

Ciekawe podejście charakteryzuje Helsinki, które w swojej strategii rozwoju założyły nie tylko sam proces tworzenia tego typu lokalnych centrów, ale również zbudowanie sieci połączeń między nimi na bazie sprawnego transportu publicznego. Centra lokalne są także z powodzeniem tworzone również w polskich miastach – pilotażowy program realizuje m.in. Warszawa, która uznała tego rodzaju działania za ważny element podnoszenia jakości życia mieszkańców w dzielnicach o niezrównoważonych funkcjach⁶.

Lokalność w rozmiarze XXL?

Zgoła inaczej do tematu lokalności można podejść, projektując przestrzeń miejską zupełnie od zera i dysponując niewyobrażalnymi dla przeciętnego europejskiego samorządu środkami. Zupełnie nowe, zrównoważone miasto The Line powstaje właśnie w Arabii Saudyjskiej. Zostanie zbudowane na jednej osi, ciągnącej się wzdłuż Morza Czerwonego na przestrzeni 170 kilometrów. Będzie to *de facto* linearna metropolia złożona z kilku

⁶ Więcej informacji o metodologii pracy w ramach projektu „Warszawskie Centra Lokalne”, przeprowadzonych badaniach i konsultacjach, zob. <https://sarp.warszawa.pl/warsztaty-stare/warszawskie-centra-lokalne/>

mniejszych miast. Wszystkie z nich mają być pozbawione samochodów. Transport na większe odległości będzie zapewniała ultraszybka kolej (osiągająca prędkość ponad 500 km/h), która pozwoli dostać się z jednego krańca miasta na drugi w około 20 minut. W obrębie poszczególnych dzielnic bieżącą komunikację zapewniać zaś będzie transport publiczny sterowany przez sztuczną inteligencję. Wszystkie potrzebne budynki i instytucje zostaną jednak rozlokowane blisko siebie, tak aby każdy mieszkaniec przemieszczał się jak najmniej, mając zapewniony dostęp do potrzebnych do życia funkcji i usług w odległości 5 minut spacerem od domu.

W projektowaniu miasta dużą uwagę położono na kwestie ochrony środowiska. Każdy budynek ma być zasilany energią odnawialną, przewidziano również zaawansowane systemy odzyskiwania wody i energii. Miasto ma odzwierciedlać nowy kierunek gospodarki saudyjskiej – zdecydowanego odejścia od wydobywania ropy naftowej i troskę o przyrodę.

Czy stosunkowo „wąska” metropolia rozproszona na dużej szerokości, bez samochodów, ale z systemem wydajnego publicznego transportu może być nowym pomysłem na lokalność? Czy życie w takim mieście będzie przyjemnością czy udręką? O tym przekonamy się już stosunkowo niedługo, bo prace nad realizacją The Line wystartowały w ubiegłym roku, a ich zakończenie jest przewidziane na rok 2030. Wydaje się jednak, że przy całej deklarowanej trosce o klimat, w tej koncepcji pominięto koszty klimatyczne i środowiskowe samej realizacji inwestycji (zupełnie nowego miasta na terenach półpustynnych). Nie jest to jednak wyjątek na tle innych pomysłów urbanistycznych arabskich szejków, jak chociażby osiedli na sztucznie usypanych wyspach w kształcie palm (*Palm Islands* w Dubaju). Jeszcze ważniejsze pytanie dotyczy tego, jak tego rodzaju założenie urbanistyczne przetrwa próbę czasu? Czy za 100-200 lat miasto linearne, rozciągnięte na długości 170 km⁷, będzie nadal przestrzenią sąsiedzką i lokalną? Co jeśli zacznie rozrastać się o przedmieścia? Czy będzie potrafiło elastycznie adaptować się do nowych wyzwań i zmian, czy też szybko (i brzydko) się zestarzeje?

Ku lokalności – adaptacja, partycypacja, współpraca

W Europie czasy realizacji wielkich założeń urbanistycznych, kiedy zgodnie z myślą projektantów zmieniano kompleksowo układy miast poprzez wyburzenia i wznoszenie nowych kwartałów budynków, mamy już za sobą. I choć to właśnie one zadecydowały o kształcie miast tak pięknych, jak Paryż czy Barcelona, należy chyba dodać – „na szczęście”.

Dziś „świętym Graalem” wszystkich wysoko zurbanizowanych obszarów na Starym Kontynencie jest pytanie o to, jak w ramach funkcjonujących obecnie struktur zmieniać proporcje wykorzystywania przestrzeni, jak zgodnie z nowymi wyzwaniami i oczekiwaniami mieszkańców nadawać ograniczonym i zdefiniowanym już obszarom nowe funkcje. Odchodzimy od ery stołu kreślarskiego planisty, oddając pole ołówkowi i gumce. A nawet prędkiej kredzie i puszce z farbą – bo obecnie zmiany w mieście trzeba rysować na ulicy, a nie w pracowni, na miejskim planie i już *a priori* zakładać ich modyfikację już za kilka lat.

Tęsknota za miastami bardziej sąsiedzkimi i lokalnymi, która przebija się w tak wielu współczesnych koncepcjach, pokazuje czego powszechnie nam brakuje. O czym zapomnieliśmy w inwestycjach ostatnich lat. Możemy być pewni, że skoro doświadczenie pandemii oraz zmian klimatu już teraz wpływa na zachowania mieszkańców, to wkrótce zmienić się będą musiały również nasze miasta. To zawsze szło w parze. Niezdolność do adaptacji to utrata tego, co jest największym atutem skupisk ludzkich – wygody, jakości życia i atrakcyjności osiedleńczej.

Jeśli jednak miasta mają się stać prawdziwie lokalne i sąsiedzkie, w proces projektowania i wprowadzania zmian muszą zostać zaangażowani mieszkańcy. Narzędzia partycypacyjne realizowane obecnie w polskich miastach to jeszcze za mało. Jeśli zmiany mają się wiązać z głęboką zmianą stylu życia, konieczne będzie również zaangażowanie biznesu oraz sektora kultury. Miasto lokalności i sąsiedztw nie może być zatem stworzone z poziomu administracji (nawet tej nam najbliższej, samorządowej). Miasto sąsiedztw i lokalności to miasto nieustannie kooperujących i współdecydujących mieszkańców.

7 Kanadyjscy naukowcy ze Smart Prosperity Institute prowadzili badania nad kosztem rozlewania się miast. Okazało się, że miasta z ogromnymi przedmieściami są średnio o ponad 144 proc. droższe w utrzymaniu niż miasta gęste. Najbardziej kosztownymi elementami okazała się infrastruktura, chodniki i wodociągi. Jakie będą zatem koszty utrzymania miasta rozciągniętego na długości 170 km?

Choć mozaika współczesnych wyzwań wymaga szerokiego spojrzenia i szukania holistycznych rozwiązań (to niezbędne dla powstania ogólnomiejskiej strategii), to w zakresie jej wdrażania musimy działać niejako na odwrót – zawęzić perspektywę, skrócić dystans, umiejętnie mierzyć jak nasze działania bilansują się na poziomie niewielkich kwartałów miasta. Tylko w ten sposób unikniemy błędów, które obecnie stara się naprawić proces rewitalizacji miast – tj. istnienia obok siebie enklaw bardzo wysokiej jakości życia oraz kwartałów wykluczenia.

”

Miasto lokalności i sąsiedztw nie może być stworzone z poziomu administracji. To miasto nieustannie się zmieniające – inicjatywą kooperujących i współdecydujących mieszkańców.

O autorze

Adam Leśniewicz – Dyrektor Kongresu Obywatelskiego. Z Instytutem Badań nad Gospodarką Rynkową związany od 2014 r. Absolwent Centrum Europejskiego Uniwersytetu Warszawskiego. Współzałożyciel i Prezes (2016-2021) Stowarzyszenia Kooperacja Miejska. Popularyzator idei parków kieszonkowych, hamaków miejskich i ławek obywatelskich.

Jaka przestrzeń dla rozwoju lokalności?



dr inż. arch. Gabriela Rembarz

architektka, urbanistka, Politechnika Gdańska

Podwórko-osiedle-dzielnica: wokół tej osi koncentruje się dziś dyskusja publiczna nad lokalnością i rozwojem miejskiej wspólnotowości. Te trzy elementy są zarazem najważniejszymi skalami budowania przestrzeni zamieszkania, od której zależy, czy mieszkamy „razem”, czy jedynie obok siebie. Czy wysoka jakość miejskiej przestrzeni powinna być przez nas traktowana bardziej jako luksus, czy przeciwnie – jako dobro pierwszej potrzeby? Dlaczego budowa lokalnej wspólnotowości wymaga kameralności i mozaikowości? Jak projektować dzielnice, w których dobrze będzie się żyło zarówno ośmio-, jak i osiemdziesięciolatkom?

Dwa modele naprawy miast

Od lat 80. ubiegłego stulecia trwa nieprzerwanie fachowa debata urbanistyczna nad naprawą miasta, które utraciło z horyzontu ludzką skalę. Kryzys paliwowy lat 70. uwidocznił wówczas w Europie Zachodniej ograniczenia prosmochodowego modelu rozwoju ośrodków miejskich. Uwypukliły się także błędy w modelach budownictwa socjalnego, promującego wyizolowane od miasta, wielkoskalarne, jednorodne społecznie i przestrzennie, socjalne dzielnice mieszkaniowe – tzw. blokowiska. Dostrzeżono również zagrożenia niekontrolowanej suburbanizacji. Od tego czasu dokonano fundamentalnej zmiany paradygmatu urbanistycznego, który został określony mianem „powrotu do miasta” (w Niemczech) czy „renesansu miast” (w Wielkiej Brytanii). Nowe założenia planowania, bazujące na docenieniu tradycyjnych cech miejskiej struktury, sprawnie wprowadzono do praktyki w państwach o silnej pozycji planistycznej sektora publicznego.

W krajach wiernych neoliberalnej doktrynie planowania (określanej w dekadach 80-90. jako tzw. *English relations*), podobnie jak w Polsce, zmiany dokonują się wolniej. Katalizują je umacniające się ruchy oddolne. Najbardziej znanym jest amerykański, ale działający międzynarodowo Kongres Nowego Urbanizmu, z którego wywodzi się kanadyjski ruch 8 80 Cities. Jego nazwa ilustruje fundamentalne przekonanie, że tam, gdzie wspólnie dobrze żyje się tak ośmio-, jak i osiemdziesięciolatkom, dobrze żyć będzie się wszystkim. W myśl tej koncepcji nadrzędną wartością staje się skala pieszego, pozwalająca na funkcjonalną niezależność od auta, co umożliwia bezpieczne dorastanie i spokojne starzenie się w tej samej, zrównoważonej społecznie i funkcjonalnie, dzielnicy. Liczy się poczucie niezależności i rozumienia miejsca życia, a co za tym idzie – również świadomość wpływu na kierunek nieuniknionych zmian. Czyli równie ważne w sposobie kształtowania miejsca jest zarówno to, co zmieniamy, ale i to, w jaki sposób to robimy – czy narzucając odgórnie, czy też wypracowując wspólnie.

”

Tam, gdzie wspólnie dobrze żyje się tak ośmio-, jak i osiemdziesięciolatkom, dobrze żyć będzie się wszystkim.

Papierek lakmusowy jakości przestrzeni

W okresie pandemicznym rozumienie tak postawionej tezy dotyczącej kierunku planowania miast staje się oczywiste. Kolejne lockdown'y, a szczególnie stan przymusowej kwarantanny, uznać można za rodzaj testu, w którym sprawdzane są wszystkie cechy struktury miejskiej. Bolesnie wytykane są też jej wady, jak np. za małe i nieelastyczne układy mieszkań, uciążliwa akustyka, puste lokale na krótki wynajem, klatki schodowe i windy, z których korzysta zbyt wiele mieszkańców naraz, osiedla bez podwórek i placów zabaw, dzielnice bez parków, ośrodków zdrowia i drobnych sklepów, wyludnione kwartały turystyczne i biurowe... W ostatnich miesiącach zabudowa wielorodzinna okazywała się niebezpiecznie gęsta, ale jednak w wielu przypadkach system sąsiedzki sprawdzał się tam świetnie. W tym samym czasie własny ogród na suburbiach nie rekompensował wcale wszystkich utraconych zalet życia w mieście.

”

Czas pandemii uznać można za rodzaj testu, w którym sprawdzane są wszystkie cechy struktury miejskiej. Bolesnie wytykane są jej wady, jak np. za małe i nieelastyczne układy mieszkań, uciążliwa akustyka, osiedla bez podwórek i placów zabaw, dzielnice bez parków, ośrodków zdrowia i drobnych sklepów.

W warunkach narzuconego społecznego dystansu, zaczęto z nagłym zrozumieniem mówić o promowanym przez ruch 8 80 Cities „mieście 15-minutowym”. Model ten, inaczej nazywany „miastem krótkich dróg”, zakłada budowanie programu funkcjonalnego dzielnic, mając na uwadze szybkie i nieuciążliwe dojście pieszego do podstawowych usług, a w szczególności do szkoły. Jest to znana w Polsce zasada urbanistyczna, sięgająca lat 20. XX wieku, która w krajach silnego statusu planowania miejskiego stosowana jest jako niepodważalny fundament zrównoważonego rozwoju.

Przyjęcie takiej optyki wprowadza kwestię wyważenia wielkości i liczebności zespołów zabudowy. „Miasto 15-minut” nie oznacza bowiem preferowania układu „wieżowce wokół hipermarketu”, lecz jest równoznaczne z dbałością o wykształcenie niezbędnej kameralności i dogodnych funkcjonalnych powiązań pieszych w granicach osiedla i dzielnicy. Przestrzenią półpubliczną ani integrującym mieszkańców podwórkiem nie będzie nigdy strefa między budynkami wypełniona pustym trawnikiem lub parkingiem. Tym bardziej, gdy z otaczających okien kontrolują ją tysiące par oczu. Takie sytuacje znamy z wielkich osiedli mieszkaniowych z lat 70., a co gorsza doświadczamy ich również — choć w innej formie — w nowych zespołach mieszkaniowych. Przyjaznym sąsiedztwem nie będzie zatem ani falowiec, ani zbiór stłoczonych wieżowców, oferujących punktowo kilkaset, jeśli nie tysiąc i więcej mieszkań. Szczególnie, jeśli są one wynajmowane krótkookresowo, powodując nieustanną rotację ich mieszkańców.

”

Przestrzenią półpubliczną ani integrującym mieszkańców podwórkiem, nie będzie nigdy strefa między budynkami wypełniona pustym trawnikiem lub parkingiem. Tym bardziej, gdy z otaczających okien kontrolują ją tysiące par oczu.

W skali Gdańska koncepcja miasta 15-minutowego jest wręcz naturalna dla historycznych przedmieść, takich jak: Oliwa, Wrzeszcz czy Orunia, natomiast sporo przeskalowana w osiedlach z wielkiej płyty, jak na Przymorzu, Zaspie czy Morenie. Zupełnie jednak porzucono jej stosowanie z początkiem lat 90., w realiach „blokowisk nowej generacji” Gdańska-Południe, a tym bardziej w amorficznych obrzeżach rozwijających za Obwodnicą.

Brak wspólnotowości nie służy

W większości nowych zespołów mieszkaniowych z przyczyn komercyjnych minimalizowane są przestrzenie wspólne w budynkach i ich bezpośrednim otoczeniu, powodując wypchnięcie większości aktywności poza strefę bezpośredniego zamieszkania lub na wirtualne fora społecznościowe. To problem utrudniający nie tylko rozwój kompetencji racjonalnego dialogu o przestrzeni dzielnicy, ale też czynnik generujący szereg niekorzystnych zjawisk prowadzących do podniesienia podatności struktur mieszkaniowych na degradację.

Brak wspólnotowości nie służy integracji przybyszów wśród lokalnej społeczności, ułatwia decyzje przeprowadzkowe i utrwala niską odpowiedzialność za szeroko rozumiane sąsiedztwo. Poczucie niestabilności i braku wpływu podkopuje trwałość umów społecznych, wymagających kompromisu i samoograniczenia. Obniżeniu ulega zatem coraz ważniejszy w rankingowaniu pozycji gospodarczej miast czynnik oceny jakości życia. Poza szkołą i kościołem w większości dzielnic mieszkaniowych nie ma gdzie się spotkać ani dzieciom, ani dorosłym, ani tym bardziej powiększającej się grupie seniorów.



Poczucie niestabilności i braku wpływu podkopuje trwałość umów społecznych, wymagających kompromisu i samoograniczenia.

Ważne jest, aby do podstawowej infrastruktury w dzielnicach zaliczono ponownie obiekty o funkcji „miejsc trzecich”. Są to instytucje oferujące zagospodarowanie czasu między pracą czy szkołą, a domem. Można o nich myśleć w kategorii zaktualizowanych do dzisiejszych potrzeb dawniejszych osiedlowych domów kultury. Obecnie mogą to być domy sąsiedzkie lub nowoczesne centra lokalnej aktywności, przejmujące rolę dzielnicowych animatorów życia społecznego, którzy do tej pory zwyczajowo organizowali się najsilniej wokół lokalnej parafii. I znowu kłuczem staje się tu skala, która gwarantować musi osobistą relację, różniącą takie miejsca od oferty komercyjnej.

Problem skali

Temat skali to również kwestia realizacji postulatu uspołeczniania planowania przestrzennego. Poszerzanie partycypacji w budowaniu wizji poprawy jakości życia w dzielnicy znacznie łatwiej wdrożyć we fragmentach miasta o tradycyjnej urbanistyce i skali zabudowy oraz mozaikowej strukturze społecznej, niż w rejonach zdominowanych przez blokowiska czy zespoły wieżowców mieszkaniowych.



Poszerzanie partycypacji w budowaniu wizji poprawy jakości życia w dzielnicy znacznie łatwiej wdrożyć we fragmentach miasta o tradycyjnej urbanistyce i skali zabudowy oraz mozaikowej strukturze społecznej, niż w rejonach zdominowanych przez blokowiska czy zespoły wieżowców mieszkaniowych.

Posłużę się tu doświadczeniem wyniesionym z praktyki – próbą współpracy z radnymi dzielnicy Przymorze Wielkie. Podobnego typu osiedla w Niemczech posiadają opracowania planistyczne, tzw. plany ramowe (masterplany), pozwalające elastycznie zarówno koordynować inwestowanie, jak i moderować dialog społeczny. W przypadku Przymorza zaporowym problemem startowym dla opracowania podobnego dokumentu w formie partycypacyjnej stała się świadomość wielkiej skali środków i łączącej się z nią inercji do podejmowania zmian. Stworzenie wizji przekształceń w tej skali skoncentrowało się zatem na działaniach estetyzacyjnych – poprawy jakości w mikroskali.

A przecież wiemy – nie tylko w kręgach fachowych – że tego rodzaju dzielnice wymagają wizji rozwojowej, zakładającej unowocześnienie rozumiane jako „umiastowienie”. Nie chodzi tu tylko o akcje naprawcze, a o nowe, całościowe spojrzenie w skali osiedla-dzielnicy, ale też całego miasta i regionu, aby zabezpieczyć je przed

niekorzystnymi skutkami przemian rozwojowych. W Gdańsku jest to m.in. wymiana mieszkańców i parcie inwestycyjnie deweloperów mieszkaniowych na dzielnice nadmorskie, którym – odmiennie od powściągliwości mieszkańców falowców – wyobraźnia podpowiada głównie wielkoskalarne inwestycje i megabiznesplan.

Jak osiągnąć mozaikowość?

Praktyka polska istotnie różni się od doświadczeń wiodących krajów europejskich, w których temat jakości kształtowania miast jest ważnym elementem polityki społeczno-gospodarczej. Jego wizualizacją są nie tylko nowe, wielkie dzielnice jak wiedeńskie Seestadt Aspen, Messestadt Riem w Monachium czy sztokholmskie Hammarby i Royal Seaport, ale i mniejsze osiedla, które u progu XXI wieku były projektami pilotażowymi dla określania dzisiejszych założeń miejskiej polityki Unii Europejskiej (np. B001 Västra Hamnen w Malmö, Tübingen Südstadt czy Vaboun we Freiburgu).

Udowodniły one wielokrotnie, że odejście od tworzenia jednorodnych, licznych (powyżej 2500 mieszkań) zespołów mieszkaniowych i uzyskanie uwarunkowań i jakości niezbędnych dla powstania i funkcjonowania aktywnej i współpracującej mozaikowej wspólnoty możliwe jest jedynie dzięki podejściu z zakresu urbanistyki operacyjnej. Co to konkretniej oznacza? Po pierwsze, stworzenie układu kompatybilnych segmentów programowych (mieszkanie-praca-rekreacja), po drugie połączenie formy przestrzennej z formatem biznesowym realizacji zabudowy, a po trzecie – zaangażowanie nowoczesnych form z zakresu facylitacji społeczności lokalnej (niem. *Quartier Management*).

Jest to w istocie przeniesienie rozwiązań wypracowanych w procesach rewitalizacji na grunt tworzenia nowego środowiska zamieszkania. Pozwala to na uzyskanie zróżnicowanej oferty mieszkaniowej, umożliwiającej poszerzenie modeli finansowania oferty kupna i wynajmu. Budujące jest, że w końcu również w Polsce wzrasta świadomość konieczności zmian w tym kierunku – zarówno na samym rynku, jak i w zakresie polityki mieszkaniowej. Wrocławskie Nowe Żerniki czy Warszawska Dzielnica Społeczna to w skali Polski w pewnym sensie prekursorzy nowych standardów zarówno w kształtowaniu formy przestrzennej, jak i polityki mieszkaniowej uwzględniającej wymiar partycypacji.

Luksus czy dobro pierwszej potrzeby?

Zintegrowane planowanie miast realizowane na wszystkich poziomach i skalach wpisuje temat formy przestrzennej w główne bloki problemowe. I tak też – energia i społeczeństwo postrzegane są jako główne endogeniczne zasoby rozwojowe miast. Dialog, integracja, aktywizacja, zaczynające się w podstawowych zespołach mieszkaniowych i przestrzeniach miejskich, stanowiąc mają natomiast siłę miejskich gospodarek.

Dlatego też, dla przykładu, Kopenhaga podnosi jakość przestrzeni miejskiej nie ze względu na turystów, ale na mieszkańców. Jej strategia rozwoju zaczyna się od hasła: ludzie przed przestrzeniami, przestrzenie przed budynkami. Kładzie to na planowaniu miejskim wysoką odpowiedzialność za kształtowanie przestrzeni publicznej – tak, by ułatwiała ona ludziom naturalne nawiązywanie relacji, choćby wzrokowych. Chodzi o katalizowanie integracji a przynajmniej niewprowadzanie dodatkowych utrudnień w postaci barier przestrzennych. Jest to pełne rozumienie korzyści z tzw. „dywidendy dobrego dizajnu” – owo brytyjskie pojęcie nakłania do nieżałowania środków inwestycyjnych na wysoką jakość projektowania i urządzania miasta, która zwraca się w postaci zdrowszej, aktywniejszej i kooperującej społeczności miejskiej.

Reasumując, rozważania o relacji formy miasta wobec kwestii tworzenia i aktywizacji wspólnoty lokalnej na poziomie dzielnicy-osiedla-podwórka, odnoszą się ściśle do kwestii, czy wysoka jakość przestrzenna jest luksusem czy dobrem pierwszej potrzeby. Adekwatne są tu słowa niemieckiego historyka sztuki, Wolfganga Braunfelsa, cytowane w 1986 r. z okazji 15-lecia programu odnowy miast w Badenii-Wirtembergii: *Kto zawsze tylko to, co najpotrzebniejsze planował, nawet tego nie osiągnął. Ludzie potrzebują emocjonalnej łączności z miejscem swojego zamieszkania, a to wymaga podniesienia estetycznej poprzeczki, kultury projektowania, która nada codziennemu życiu więcej niż tylko blasku.*



**Czy wysoką jakość przestrzeni traktować chcemy
jako luksus czy dobro pierwszej potrzeby?**

O autorce

Dr inż. arch. **Gabriela Rembarz** – architektka, urbanistka, aktywna projektantka. Adiunkt w Katedrze Urbanistyki i Planowania Regionalnego Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej. Jej dorobek naukowy w studiach nad procesem reurbanizacji monostruktur mieszkaniowych i rewitalizacji miast poparty jest znaczącym doświadczeniem wdrożeniowym w planowaniu miejskim. W 2015 r. współtworzyła zespół prowadzący Społeczną Akademię Planowania w ramach projektu „Quo Vadis, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto”. Absolwentka Politechniki Gdańskiej, Universität Stuttgart, Politechniki Warszawskiej oraz Massachusetts Institute of Technology SPURS Program Fellow. Członkini DASL Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, The International Society of City and Regional Planners oraz Towarzystwa Urbanistów Polskich.

CZĘŚĆ VII.

JAKIE „RAZEM”

W MIASTACH PRZYSZŁOŚCI?

Tworzenie wspólnoty wyzwaniem polityki miejskiej



prof. Tadeusz Truskolaski

Prezydent Białegostoku, Prezes Zarządu Unii Metropolii Polskich

Odpowiedzialne zarządzanie miastem to nie tylko budowanie efektywnego organizmu, wydolnych procedur i instytucji czy dostarczanie usług publicznych. To również konsekwentne budowanie miejskiej wspólnoty, która poradzi sobie nawet wobec wyzwań, które trudno dzisiaj przewidzieć. Jak na poziomie lokalnym jednoczyć mimo podziałów? Czy skuteczniejsza okazuje się wspólnota tożsamości, historii i tradycji, czy też może żywe doświadczenie współdziałania? Jaki wpływ na cały proces mają sami mieszkańcy, a jakie władze miasta?

Rozmowę prowadzi Adam Leśniewicz, Dyrektor Kongresu Obywatelskiego

Dlaczego wspieranie tożsamości lokalnej i tworzenie silnej wspólnotowości jest tak istotnym zadaniem na poziomie samorządu? Jak siła wspólnoty przekłada się na rozwój i budowanie tzw. miastoodporności na różnorodne kryzysy i wydarzenia, które trudno przewidzieć?

Dynamicznie zmieniające się otoczenie – niedawna pandemia COVID-19 czy bieżący kryzys uchodźczy wynikający z napaści Rosji na Ukrainę – uzmysławia nam wszystkim, że wszyscy żyjemy obecnie w globalnej wiosce. Wydarzenia odległe, pozornie nas niedotyczące, mają niebagatelne skutki dla naszej codzienności. Z jednej strony możemy stwierdzić, że od nas, mieszkańców największych polskich, europejskich miast, niewiele zależy; z drugiej, to my jako pierwsi reagujemy na konkretne potrzeby, np. obecnie – związane z ucieczką ludności z ukraińskich metropolii. Właśnie takie wydarzenia, zrywy społeczne na rzecz pomocy bliźnim, są silnym spoiwem wspólnot lokalnych.

”

Żyjemy w globalnej wiosce. Wydarzenia odległe, pozornie nas niedotyczące, mają niebagatelne skutki dla naszej codzienności. Sytuacje kryzysowe często są jednak okazją do niezwykłych zrywów społecznych na rzecz pomocy bliźnim i są silnym spoiwem wspólnot lokalnych.

Wydarzenia kryzysowe, związane ze środowiskiem naturalnym (np. powodzie), zmuszają nas do intensywnej pracy w trakcie zdarzenia, ale też wspierają procesy budowania modeli strategicznego działania. W przypadku rzeki Białej, która przepływa przez Białystok podejmujemy prace zapobiegawcze polegające

na rozbudowywaniu dodatkowych zbiorników retencyjnych, które mają stanowić gwarancję bezpieczeństwa. To planowanie długookresowe pozwala na budowanie buforów bezpieczeństwa. Właściwe rozlokowanie stref mieszkalnych, przemysłowych, infrastruktury umożliwia zabezpieczenie miasta przed kryzysami.

Siłą samorządu są relacje. W trakcie kryzysu uchodźczego prowadzimy bezpośrednią współpracę z gminami ościennymi, a także regularnie spotykamy się i wspieramy te, które są szczególnie dotknięte jego konsekwencjami. Model wzajemnego wsparcia działa; im większa będzie integracja samorządowców wokół wspólnych problemów, np. w ramach takich podmiotów jak Unia Metropolii Polskich, tym większa szansa, iż przepływ innowacji, dobrych praktyk i realnej pomocy będzie silniejszy.



Model wzajemnego wsparcia działa; im większa będzie integracja samorządowców wokół wspólnych problemów, tym większa szansa, iż przepływ innowacji, dobrych praktyk i realnej pomocy będzie silniejszy.

Szczególnie w momentach krytycznych tożsamość lokalna i współodczuwanie są wyjątkowo ważne. Świadome uczestnictwo mieszkańców w życiu społecznym i (co bardzo ważne) identyfikowanie się z lokalnymi symbolami, wytworami kultury materialnej oraz duchowością miejsca, pomaga stworzyć więzi *quasi* rodzinne. Budowa tych relacji, poczucia przynależności zarówno do miejsca jak i społeczności, może zwiększać naszą społeczną odporność na przyszłe zdarzenia. Tworzenie silnej lokalnej wspólnoty będzie również wpływać na naszą codzienność, nasze drobne wybory. To wspólne działania i decyzje, które podejmujemy na przykład przy okazji Budżetu Obywatelskiego, integrują różne części społecznej tkanki miejskiej wokół wspólnych oczekiwań. Ludzie przynależący i identyfikujący się lokalnie mają większą skłonność do podejmowania działań prorozwojowych: zarówno tych drobnych, codziennych jak i decyzji na poziomie strategicznym. Im więcej osób będzie chciało się angażować, tym większą wartość uzyska cała lokalna społeczność; a przecież funkcjonowanie w miejscu przyjaznym, ocenianym jako atrakcyjne i dobre, a więc wartościowanym pozytywnie, nie jest kategorią bez znaczenia. Bardzo często mieszkańcy naszego miasta czują lokalną dumę z tego, że mieszkają w Białymstoku.

Białystok jest miastem, którego tożsamość bazuje na wielokulturowości, innowacji i pracowitości. Białostoczanie znają etos pracy. Mieszkańcy chętnie angażują się w działania, projekty społeczne, charytatywne, akcje pomocowe. Uważam, że tak silna podstawa jest podłożem do radzenia sobie z sytuacjami kryzysowymi.

Jako samorządowiec z ponad 15-letnim doświadczeniem zarządzania takim miastem jak Białystok obserwuje Pan szereg procesów zachodzących równocześnie. Jakie płaszczyzny budowania wspólnoty wydają się najbardziej efektywne i długotrwałe? Przykładowo – czy bardziej spaja nas wspólnota losu (zjednoczenie w ramach reakcji na różnego rodzaju sytuacje kryzysowe dotykające lokalną wspólnotę np. powódź, pożar, czy też trwający obecnie kryzys wywołany wojną w Ukrainie) czy może np. wspólnota sukcesu (poczucie, że wspólnym wysiłkiem zmieniamy miejsce, w którym żyjemy) a może najsilniejsza jest jednak nadal wspólnota kultury, języka, tradycji i zwyczajów?

Białostoczanie chętnie pokazują wspólnotowość podczas obchodów świąt narodowych oraz kultywując zwyczaje i tradycje związane z obrzędami religijnymi. Miks kulturowy Podlasia powoduje, iż święta obchodzimy wspólnie, wielokrotnie i w zróżnicowany sposób. Jednak jak już wspomniałem, zauważam silną tendencję solidaryzowania się i współdziałania mieszkańców w przypadku występowania jednego celu, zarówno okazji, jak i zagrożenia. Sytuacje kryzysowe wpływają na poczucie niesprawiedliwości, cierpienia, lęku, a takie emocje silnie mobilizują społeczeństwo. Przykład ogromnej solidarności obywatelskiej możemy obserwować chociażby teraz. Mieszkańcy Białegostoku ogromnie zaangażowali się w pomoc humanitarną na rzecz Ukrainy, przekazując produkty żywnościowe czy higieniczne, pracując jako wolontariusze w jednostkach przyjmujących uchodźców, a także goszcząc ich u siebie w domach. Inwazja Rosji na Ukrainę zjednoczyła nas. Ten okrutny, nieludzki atak zmobilizował mieszkańców do wszechstronnej pomocy. Białostoczanie doskonale rozumieją czym jest wojna. Sami mamy liczne doświadczenia; jedno z nich upamiętniliśmy niedawno utworzeniem Muzeum Pamięci Sybiru.

Uważam zatem, że wymiary, które tutaj wskazano się uzupełniają. To kultura, język i przynależność do grupy społecznej budują silną podstawę do radzenia sobie w kryzysowych sytuacjach. Jednak to faktyczne zagrożenie jest paliwem, które napędza nas do działania na rzecz drugiego człowieka czy sprawy publicznej, skłania do opuszczenia swojej strefy komfortu. Angażowanie się we wspólne inicjatywy pozwala zaś budować lepszą przyszłość całego miasta i tworzy poczucie wpływu na rzeczywistość.

”

Kultura, język i przynależność do grupy społecznej budują silną podstawę do radzenia sobie w kryzysowych sytuacjach. To faktyczne zagrożenie jest jednak paliwem, które napędza nas do działania na rzecz drugiego człowieka czy sprawy publicznej.

Ma Pan bogate doświadczenie porównawcze chociażby z racji przewodzenia Unii Metropolii Polskich. Czy dla miast metropolitalnych pewnym wzorem budowania lokalnej tożsamości mogą być miasta małe i średnie? Czy metody budowania lokalnej wspólnotowości się różnią, czy doświadczenia wszystkich samorządowców są dosyć podobne?

Osobiście uważam, że metody budowania lokalnej wspólnotowości muszą się od siebie różnić, gdy chcemy mówić o efektywnym rozwoju. Rzadko się zdarza, aby doświadczenia samorządowców były takie same, co wynika z różnic historycznych, tradycji, czy różnorodności kulturowej społeczności lokalnej. Poza tym, mamy do czynienia z miastami, które różnią się od siebie pod wieloma względami, np. stanem infrastruktury, zatrudnienia czy bioróżnorodnością. Każde miasto jest zupełnie inne i musi się mierzyć z odmiennymi problemami.

Mieszkańcy wsi i małych miasteczek znają się, rozumieją doskonale swoje potrzeby i dużo bardziej żywiłowo działają podczas wszelkich inicjatyw na rzecz lokalnych społeczności. Społeczność wiejską zawsze charakteryzowało współdziałanie. Każdy, kto z pomocy sąsiedzkiej korzysta, odczuwa chęć odwzajemniania się. Społecznym jest codzienność i bliskość fizyczna. Trochę inaczej kształtuje się wspólnota w dużych miastach.

”

Metody budowania lokalnej wspólnotowości muszą się od siebie różnić, gdy chcemy mówić o efektywnym rozwoju. Rzadko się zdarza, aby doświadczenia samorządowców były takie same, co wynika z różnic historycznych, tradycji, czy różnorodności kulturowej społeczności lokalnej.

Mieszkańców miast metropolitalnych cechuje wyższa anonimowość, prywatność, często słabo znają swoich sąsiadów. Trudno jest więc mówić o codziennym współdziałaniu i wspólnym rozwiązywaniu drobnych problemów.

Budżet partycypacyjny jest taką próbą zjednoczenia społeczności lokalnej, którą mogą być w tym przypadku mieszkańcy danego osiedla. Temu służą również utworzone rady osiedli. Praca we wspólnym celu niesamowicie aktywizuje społeczeństwo. Zaangażowani obywatele czują wówczas, że ich głos jest ważny, ma znaczenie i istnieje realna szansa na zmianę warunków ich życia w taki sposób, jakiego oczekują. Również wspólnota mieszkaniowa stanowi przykład próby jednoczenia społeczności w wybranym celu. Mieszkańcy nieruchomości mogą wspólnie się spotykać, aby ustalać kwestie związane ze sposobem nią zarządzania. Aby można było budować odporność miejską, silną i solidną wspólnotę społeczną, konieczne są działania wspierające, kultuwujące postawy solidarnościowe. Stąd tak ważne są dla nas tradycje, historia, miejsca pamięci. W ten sposób jesteśmy w stanie pokazać „korzenie” mieszkańców Białegostoku. Dzięki wspólnemu kalendarzowi świąt lokalnych, spajamy tę różnorodną wspólnotę poznając zarazem siebie nawzajem.

Białystok jest miastem niezwykłym pod względem różnorodności religijnej, która jednak nie jest przeszkodą dla silnej lokalnej tożsamości i pokojowego współistnienia. Dzięki czemu jest to możliwe?

Pokojowe współistnienie, w przypadku różnorodności religijnej, wynika przede wszystkim z wielowiekowej tradycji. Od lat ludzie różnego pochodzenia migrowali i osiedlali się w Białymstoku, doceniając przyjazność mieszkańców i piękno środowiska. Niejednokrotnie granice państw się zmieniały, natomiast mieszkańcy pozostawali w swoich domach, poddawani kolejnym przemianom i falam migracji. Tak burzliwe historyczne losy Białegostoku i okolic powodowały przenikanie się kultur i tworzenia niepowtarzalnego miejscowego miksu kulturowego.

”

Pokojowe współistnienie, w przypadku różnorodności religijnej, wynika przede wszystkim z wielowiekowej tradycji. Od lat ludzie różnego pochodzenia migrowali i osiedlali się w Białymstoku. Burzliwe historyczne losy tego miasta i regionu powodowały przenikanie się kultur i tworzenia niepowtarzalnego miejscowego miksu kulturowego.

Przykładowo, osadnictwo żydowskie na terenie województwa podlaskiego sięga XV w., kiedy to małe grupy ludności wyznania mojżeszowego pojawiły się w Bielsku Podlaskim. Na społeczności żydowskiej, podobnie jak na zamieszkujących Białystok chrześcijanach, spoczywał szereg powinności na rzecz miasta, w tym m.in. tworzenie patroli nocnych, mających chronić przed kradzieżami i pożarami. Białostocczanie wyznania mojżeszowego trudnili się głównie handlem i rzemiosłem. W drugiej poł. XIX w. Białystok stał się jednym z najprężniej rozwijających się ośrodków przemysłowo-handlowych w zachodniej części Imperium Rosyjskiego. Głównym impulsem dla rozwoju przemysłu i handlu było wprowadzenie w 1831 r. restrykcyjnych ceł. W zaistniałej sytuacji wielu przedsiębiorców żydowskich, m.in. fabrykanci tkanin z Łodzi i Zgierza, przenieśli swoje zakłady do Białegostoku i okolicznych miejscowości. Ekonomiczny rozwój spowodował szybki przyrost ludności żydowskiej. Na rok przed wybuchem I wojny światowej Żydzi stanowili 70% społeczności miasta. Na naszych terenach pojawiła się także społeczność tatarska, białoruska i ukraińska.

Charakterystyczną cechą struktury narodowościowej współczesnego Podlasia jest przemieszanie etniczne ludności oraz brak wyraźnych granic pomiędzy poszczególnymi grupami. To ziemia naznaczona wielokulturowością, a Polska zawsze była państwem tolerancyjnym. Wszelkie ograniczenia czy dyskryminacje w społeczeństwie godzą w zasadę równości obywateli. Osoby należące do mniejszości narodowych nie mogą narzekać na jakiegokolwiek przejawy złego traktowania przez władze państwowe ani samorządowe. Wolno im budować świątynie oraz domy modlitwy. Ludzie różnych nacji od wieków mieszkali obok siebie, akceptowali różnice. Byli w pewnym stopniu również do nich przyzwyczajeni. To właśnie różnorodność kulturowa, religijna czy językowa czyni Białystok, a za nim cały region, tak pięknym. To wszystko wpłynęło na dzisiejszą wzajemną akceptację i brak wrogiego nastawienia.

”

Gdy ludzie różnych nacji od wieków mieszkają obok siebie, przyzwyczajamy się do różnic. To właśnie różnorodność kulturowa, religijna czy językowa czyni Białystok, a za nim cały region, tak pięknym. To właśnie „normalność”, którą dobrze rozumieją mieszkańcy Podlasia.

Mniejszości żyją w obrębie wspólnego terytorium, tworzą elementy kultury i instytucji kulturalnych – w tej warstwie utrzymują swoją niepowtarzalność i odrębność. Szacunek oraz pamięć o tradycjach i różnorodności białostoczan kultywuje się np. poprzez umożliwienie nauki języka obcego (białoruskiego) w szkołach bądź

poprzez działania w lokalnych mediach, np. prowadzenie audycji radiowych dla tej mniejszości. Organizowana jest m.in. Oktawa Kultur, która ukazuje różnicowanie tradycji regionu i umożliwia zaprezentowanie szerszej publiczności tego kim jesteśmy. Wspomnę również o białostockim miejskim kalendarzu, który zawiera zaznaczone dni świąteczne różnych religii. Każdy jest w nim równy i tak samo ważny. Taki właśnie jest Białystok, tacy są jego mieszkańcy.

Co Pana zdaniem jest największym zagrożeniem dla naszego „lokalnego RAZEM”, a co będzie wzmacniać sąsiedzkie więzi?

Osobiście uważam, że więź międzyludzka stanowi spoiwo, które można dostrzec ponad wszystkimi podziałami. Spójrzmy chociażby na naszych sąsiadów na Ukrainie. Wspólny dramat zjednoczył ich jak nigdy we współczesnej historii. Złagodzone zostały również wszelkie napięcia między Polakami a obywatelami Ukrainy – bez wahania przyjęliśmy pobratymców w nasze progi. W obliczy kryzysu ucichły nasze lokalne drobne problemy, kłótnie i podziały; dziś często mówimy jednym głosem, mamy wspólne cele. Takie wydarzenia też można przekuć w coś dobrego, np. możemy, przyszłym pokoleniom, zaszczipać tolerancję dla odmienności. Znamy ją z historii. Pokazuje nam, że symbioza różnorodnych społeczności jest możliwa, a wręcz wskazana. Pozwala bowiem na tworzenie małych synergicznych kooperatyw, które prowadzą do rozwoju całego miasta.

Zagrożeniem mogą być postawy antagonistyczne wywołane różnymi poglądami politycznymi. Podejście rasistowskie czy inne zachowania dyskryminujące mniejszości, np. osoby niepełnosprawne. Kluczowa w tym przypadku jest praca u podstaw, uczenie tolerancji, w tym realizowanie programów przeciwdziałania rasizmowi i ksenofobii, kampanie na rzecz tolerancji w stosunku do osób odmiennych kulturowo. Liczne działania umożliwiają wypracowanie właściwych postaw, szacunku do osób o innych poglądach. Jeżeli społeczeństwo będzie wychowywane w duchu tolerancji to z czasem wytworzą się pewne nawyki, powstanie przestrzeń niezbędna do wzajemnego zrozumienia. Jest to proces czasochłonny, w którym samorząd, organizacje pozarządowe i przede wszystkim środowisko edukacyjne, powinny aktywnie uczestniczyć.

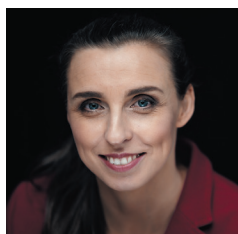
”

Wypracowanie właściwych postaw, wzajemnego zrozumienia i szacunku do osób o innych poglądach jest możliwe, jeżeli społeczeństwo będzie wychowywane w duchu tolerancji. Jest to jednak proces czasochłonny, w którym samorząd, organizacje pozarządowe i przede wszystkim środowisko edukacyjne, powinny aktywnie uczestniczyć.

O rozmówcy:

Dr hab. **Tadeusz Truskolaski**, prof. UwB – od 2006 r. Prezydent Białegostoku. Od 2019 r. Prezes Zarządu Unii Metropolii Polskich, skupiającej 12 największych polskich miast. Wcześniej pełnił funkcję m.in. doradcy ministra rozwoju regionalnego. Pracował także w Rządowym Centrum Studiów Strategicznych nad Strategią Rozwoju Kraju oraz Programem Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej. Z wykształcenia ekonomista, absolwent Uniwersytetu Gdańskiego. Profesor Uniwersytetu w Białymstoku.

Miasta więziotwórcze – dlaczego warto je tworzyć i jak to robić?



Monika Chabior

Wiceprezydent Gdańska ds. rozwoju społecznego i równego traktowania

Choć waga globalnych powiązań cały czas rośnie – w wymiarze miejskim, niejako wbrew temu trendowi – szukamy sposobów na tworzenie silnych wspólnot lokalnych i sąsiedzkich, metod oswojenia globalizacji. Jakie są sposoby na stworzenie miasta sprzyjającego lokalnym więziom? Dlaczego jest to wyzwanie, które warto podjąć? Jak skutecznie współpracować z mieszkańcami i organizacjami pozarządowymi?

Rozmawiają Adam Leśniewicz, Dyrektor Kongresu Obywatelskiego oraz Martyna Kostyra, Sekretarz Redakcji Pomorskiego Thinklettera

Co wyróżnia miasta więziotwórcze, jakie zasadnicze cechy? Co sprzyja budowaniu relacji? I jak wobec tego wyzwania wypada Gdańsk?

Urodziłam się w latach 80. i jak patrzę na cały ten okres (moje dzieciństwo, potem transformację i najnowsze wydarzenia) oraz na przemiany jakie przeszedł Gdańsk, to myślę, że nie zawsze było to miasto, które w oczywisty sposób można nazwać więziotwórczym. Bardziej trafne jest stwierdzenie, że Gdańsk miastem więziotwórczym się stawał, a właściwie nadal się staje, bo jest to proces nie mający swojego zwieńczenia, punktu finalnego. Są takie wydarzenia z życia miasta, które procentują i przynoszą ten więziotwórczy charakter. Można nawet powiedzieć o tworzeniu swego rodzaju kapitału wspólnotowego.

”

Miasta stają się więziotwórcze w wyniku długotrwałych procesów i jest to transformacja, która nigdy nie ma swojego zwieńczenia, finału. Są jednak takie wydarzenia z życia miast, które mają decydujący wpływ na tworzenie się kapitału więziotwórczego. W Gdańsku bez wątpienia taki charakter miały strajki w Stoczni.

Co w Gdańsku temu sprzyjało? Kwestią niezwykle istotną jest miejska tożsamość. Stocznia i to, co się działo w okresie strajków i buntu antykomunistycznego, to ogromny kapitał, do dzisiaj żywy w pamięci ogromnej części mieszkańców. Moim zdaniem to właśnie wtedy, podczas strajków, Gdańsk w pewnym sensie narodził się na nowo – jako miasto o nowej tożsamości. To było coś tak pozytywnego, że nie mogło nie odcisnąć piętna na przyszłości miasta i gdańskiej wspólnoty.

To może wydawać się truizmem, ale teraz, kiedy widzimy ogromną solidarność z Ukrainą, można odnieść wrażenie, że takie oddolne akcje społeczne się „po prostu”, jakoś „same”, wydarzają. Że nagle ludzie przestają patrzeć na to co ich dzieli, Igną do siebie, współpracują i generują z siebie jakąś dodatkową energię. Tymczasem to nie dzieje się ani „nagle” ani nie „wydarza” się samo – taki nadmiar energii, dobra, solidarności, to ten „klej społeczny”, który przez lata zbudowaliśmy w ramach sztafety pokoleń. Te osoby, które w ruchu „Solidarności” brały udział, niosły ten kapitał dalej. Oczywiście taka energia ogniskowała się wokół Prezydenta Pawła Adamowicza i Prezydent Aleksandry Dulkiewicz, tego całego środowiska, ale również wokół szeregu innych środowisk i nurtów kontrkultury.

Z drugiej strony mieliśmy też wydarzenia, które zaburzały ten proces tożsamościowy i utrudniały tworzenie miejskich więzi. To chociażby tragedia drugiej wojny światowej, ale też ogromna akcja relokacji, migracji po wojnie. To była dla tożsamości miasta głęboka zmiana, która zamieszała w procesach budowania kapitału ludzkiego i społecznego. Relacje nowi – starzy mieszkańcy były na początku skomplikowane. Trudna historia jest jednak również elementem tożsamości Gdańska i może być elementem naszej dumy, że sobie z tymi różnymi wyzwaniami poradziliśmy.

A jakie znaczenie dla wspólnotowości może mieć położenie geograficzne miasta?

Geograficzne ułożenie Gdańska jest pewnym wyzwaniem. Położenie wzdłuż wybrzeża sprawia, że jest to miasto „długie”, któremu trochę brakuje centrum. A to nie sprzyja tworzeniu więzi wynikających z przestrzeni. Tymczasem ma to niebagatelny wpływ na procesy więziotwórcze w skali całego miasta. To dlatego pracujemy nad miejscami centralnymi w różnych dzielnicach. Próbuje obrócić wyzwanie w atut.



Struktura przestrzenna miasta może stanowić wyzwanie dla procesów więziotwórczych.

To było ogromne marzenie Pawła Adamowicza, który wykonał w tym kierunku monstrualną pracę. Ci, którzy go znali, wiedzą, że to zadanie budowania tożsamości, silnych gdańskich więzi i dumy z miasta, traktował szalenie poważnie, niemal obsesyjnie. Ta pasja była jednak budowana na otwartości, dzieleniu jej z zespołami urzędników, ale też włączeniu we współpracę organizacji pozarządowych i instytucji kultury. W ramach polityki miejskiej przejawiało się to w tworzeniu centrów lokalnych, domów i klubów sąsiedzkich, rozwoju rad dzielnic, ale dzięki współpracy z trzecim sektorem to się dzieje równocześnie na wielu innych płaszczyznach.

Może więc za kolejny element ułatwiający tworzenie wspólnot i więzi trzeba uznać otwartość na współpracę. Realną partnerską relację miasta z trzecim sektorem i samymi mieszkańcami?

Tak, to ma swój namacalny wymiar. To właśnie dzięki wieloletniej współpracy i bieżącym kontaktom z organizacjami pozarządowymi, w sytuacji wybuchu wojny w Ukrainie, byliśmy w stanie tak szybko się w Gdańsku zorganizować. Już po dwóch pierwszych dniach mieliśmy spotkanie z sektorem NGO, dzieliliśmy się wiedzą i zadaniami. Oczywiście, teraz to nadal ewoluuje, ale bezwzględnie, to jest dla nas współpraca rzeczywistych partnerów.

Atmosfera otwartości to zaś faktyczne dziedzictwo Pawła Adamowicza. To było świadome tworzenie marki miasta w oparciu o zasady partycypacyjne. To potężne struktury – powstało bardzo wiele ciał doradczych o charakterze społecznym, z którymi miasto współpracuje. Przykładowo – od 2016 roku mamy Radę Imigrantów i Imigrantek. W momencie jej powstania nie wiedzieliśmy przecież co się będzie działo, że zbliża się napaść na Ukrainę i kryzys migracyjny tej skali. A teraz to podstawowe ciało doradcze dla polityki miasta. W momencie wybuchu wojny w Ukrainie to członkowie Rady byli pierwszymi osobami, które powiedziały nam, co się będzie działo. Jak – ludzie, którzy przekroczą granicę – będą zachowywać się Polsce, jakie są bariery prawne, czego się mamy spodziewać... Wiedzieliśmy od razu, o czym mamy rozmawiać z rządem, dzięki temu, że właśnie jest ten bliski kontakt i wieloletnie zaufanie.

Otwartość na kontakt ma również swój bezpośredni wymiar. Prezydent Adamowicz znany był z tego, że można go było „spotkać na mieście” i zawsze był chętny do rozmowy z mieszkańcami. Ale ostatnio Panią Prezydent spotkałam w barze na Łąkowej...

Panią Prezydent Dulkiewicz?

Tak. I również nie było żadnej bariery, żeby podejść, porozmawiać...

Tak, (śmiech) Pani Prezydent Dulkiewicz bywa w tych samych miejscach i jest podobnie otwarta na dyskusje z mieszkańcami Gdańska.

Możemy zatem powiedzieć, że budowanie polityki miasta wokół pewnych wartości i zasad, dzisiaj byśmy powiedzieli „w czasach pokoju”, sprawia, że miasto staje się odporne na sytuacje skrajne, kryzysowe. Czy będzie to powódź, czy inny kataklizm, czy zagrożenie z zewnątrz – te wartości mają okazję w pełni się pokazać właśnie w takich momentach. Reagowanie nie polega wtedy na wymyślaniu schematu działania od zera, tylko szybkim zebraniu wiedzy (mądrości zbiorowej) i podjęciu działań w oparciu o pewne już istniejące mechanizmy. Trzeba się jednak nimi stale opiekować.

Nazwałabym to nawet nie tyle opieką, co równoważeniem. To nie są tylko emocje, to nie są tylko wartości, ale to jest też ukierunkowana praca. Podobną analogię widzę w historii „Solidarności”. Był okres strajków lat 60., był trudny rok 70 (wypadki grudniowe), ale za pozytywnymi i gorzkimi emocjami poszły również wysiłki strukturalizacji tego ruchu, porządkowania. To później dało znakomite owoce.

Pani pokolenie czerpie z ogromnego dorobku „Solidarności”, natomiast dzisiejsze młode pokolenie doświadczenie żywej solidarności zbiera pomagając w różny sposób uchodźcom z Ukrainy, uczestnicząc w strajku klimatycznym czy strajku kobiet.

Tak, to może być takim kolejnym katalizatorem. Momentem budowania się zbiorowej świadomości przyszłych pokoleń.

Wróćmy jeszcze na moment do kwestii przestrzeni. Powiedzieliśmy sobie, że np. brak typowego centrum może być dla miasta wyzwaniem. Ale jak każde wyzwanie, można tę sytuację przekuć w atut – Gdańsk ma szansę na stworzenie sieci policentrycznych centrów lokalnych. Może przy dobrej woli więziotwórczą politykę da się po prostu prowadzić w każdych warunkach?

Faktycznie nie wiem, czy to jest wada, czy to jest zaleta. Przestrzeń to swego rodzaju warunki zastane, coś z czym trzeba sobie poradzić, albo wymyślić na nowo. W Gdańsku rozmowy o domach, klubach sąsiedzkich rozpoczęły się wtedy, kiedy pracowałam w biurze odpowiedzialnym za przygotowanie Euro 2012. Pawłowi Adamowiczowi bardzo zależało na tym, żeby ludzie zaczęli uczestniczyć w wyborach, żeby to zaangażowanie obywatelskie dotyczyło również rady miasta i rad dzielnic.

Czuliśmy, że w Gdańsku jest tęsknota za lokalną społecznością. Ludzie marzą o miejscach, do których mogą się odwołać, do których mogą przyjść. Trzeba pamiętać, że jeszcze żyją osoby, które obserwowały powstawanie dużych spółdzielni mieszkaniowych. A osiedla w czasach peerelowskich były budowane o tyle „z głową”, że od razu zakładano tam domy kultury, świetlice itd. Część z nich istnieje do dzisiaj – na przykład Spółdzielnia Młyniec ma nadal swój dom kultury – ale większość takich miejsc została zlikwidowana. Ludzie, którzy pamiętają jak takie miejsca animowały lokalną społeczność, ich brak odczuwają jako zerwanie pewnej więzi. To znana z socjologii tęsknota za tak zwanym „trzecim miejscem”.

Oczywiście nie było mowy, żeby przywracać wszystkie takie przestrzenie z czasów PRL, to trzeba było „wykombinować” na nowo – w nowej rzeczywistości prawnej i społecznej. A zasadniczym elementem współczesnej rzeczywistości prawnej jest subsydiarność. Podjęliśmy więc próbę połączenia tego co historycznie jest obecne jeszcze w świadomości wielu gdańszczanek i gdańszczan z nowym sposobem, czyli pracą z NGO-sami. Zaczęliśmy tworzyć partnerstwa lokalne.

”

Nowe przestrzenie więziotwórcze należy tworzyć z poszanowaniem historycznego kontekstu, ale również ze świadomością nowej rzeczywistości prawnej i społecznej.

W tej chwili w Gdańsku, który ma 35 dzielnic, jest około 30 domów i klubów sąsiedzkich. To już dużo, ale zamierzamy to dalej rozbudowywać. Nowa dyrektor Gdańskiego Archipelagu Kultury, Monika Dylewska-Libera, w swojej koncepcji na najbliższe lata również bardzo podkreśla konieczność budowania na siłę lokalności. A to oznacza, poszerzenie tej sieci lokalnych miejsc, również o domy kultury, które będą działały zgodnie z koncepcją kultury otwartej (szeroko dostępnej). Szukanie przestrzeni dla takich lokalnych miejsc ma również znaczenie w kontekście koncepcji budowania miasta krótkich odległości. Ta idea po naszych doświadczeniach z czasu pandemii przeżywa renesans.

Gdańsk ma szansę stać się miastem 15-minutowym?

Postulat realizacji w Gdańsku koncepcji miasta krótkich odległości jest podnoszony przede wszystkim przez tych radnych, którzy są związani z urbanistyką. Ale to jest coraz bardziej istotne wyzwanie w kontekście rozrastania się miasta i starzenia się społeczeństwa. Potrzebujemy miasta krótkich odległości, po to, żeby tworzyć warunki długiego, niezależnego życia. Kluczowym aspektem jest społeczność lokalna. Nie chodzi tu tylko o autobusy, mieszkania, chodniki, ławeczki itd., ale również realne możliwości przełamywania izolacji oraz długiego funkcjonowania w sposób aktywny. Coraz głębiej wchodzimy w te zagadnienia i chyba coraz bardziej staramy się uczyć i łączyć różne aspekty polityk miejskich. Między wątkiem społecznym a urbanistycznym kiedyś była przepaść, a teraz bardzo się do siebie zbliżają. Myślę, że dużo w zakresie zmiany naszej świadomości zrobiły procesy rewitalizacyjne, bo na tego typu działaniach dużo się wspólnie nauczyliśmy i to międzysektorowo.

”

Łączenie różnych aspektów miejskich polityk jest związane z rosnącą świadomością wyzwań, które przed nami stoją. Dobrym przykładem jest polityka społeczna i urbanistyka – kiedyś te dziedziny dzieliła przepaść, a teraz bardzo się do siebie zbliżają. Dużo w zakresie zmiany naszej świadomości zrobiły procesy rewitalizacyjne – nauczyliśmy się ich wspólnie i międzysektorowo.

Skoro poruszyliśmy już temat długiego, aktywnego życia, to przejdźmy do kwestii więzi międzypokoleniowych. Nasze osobiste doświadczenie, niesamowite i bardzo związane właśnie z Gdańskiem wiąże się z wolontariatem. Przy okazji organizacji różnych inicjatyw Kongresu Obywatelskiego w Gdańsku, zawsze zbieraliśmy niezwykle zespół wolontariuszy. Grupy były międzypokoleniowe – pomagały zarówno seniorki, jak i osoby w średnim wieku, czy studenci i uczniowie. Mimo różnic, powstawał team absolutnie zgrany, zaskakująco dogadany i naturalnie się uzupełniający (bo przykładowo z technologiami lepiej radzą sobie ludzie młodzi, a w kontaktach z drugim człowiekiem, to srebrne pokolenie okazuje się skuteczniejsze, bardziej pewne siebie i komunikatywne). Czy można powiedzieć, że Gdańsk jest w jakiś sposób szczególnie skuteczny w tworzeniu więzi międzypokoleniowych? To w dużej mierze pytanie o politykę włączenia społecznego. Wydaje się, że Gdańsk dobrze radzi sobie z aktywizacją srebrnego pokolenia, ale chyba coraz większym wyzwaniem jest i będzie w najbliższych latach aktywizacja społeczna i obywatelska najmłodszego pokolenia (oderwanie od smartfonów i komputerów)?

Odwołajmy się do danych. Miasto liczy 480 tys. mieszkańców, z czego 122 tys. osób jest w grupie 60+. Na pewno tutaj nasze wyzwania są wielorakie i nie będzie to wyłącznie aktywizacja. Ale nawet biorąc pod uwagę sam aspekt aktywizacyjny, to my musimy pracować z ludźmi przed momentem, kiedy osiągną granicę 60 lat, żeby

oni się przygotowywali do szeregu działań, które potem chcemy im zaoferować. Nie możemy zatem uznać, że kwestię srebrnego pokolenia mamy w Gdańsku załatwioną i skupić się teraz na najmłodszych. Obie grupy są bardzo ważne.

Na najmłodsze pokolenie trzeba patrzeć nie tylko kontekstowo, ale też bardziej szczegółowo. Tylko wtedy zrozumiemy jakie są ich potrzeby, gdzie ci młodzi są, a gdzie nie chodzą, co właściwie jest dla nich priorytetem. Obserwujemy – i to nie są nawet gdańskie dane – że osoby do 14 roku życia jest łatwiej włączyć, zaktywizować, itd., a osoby pomiędzy 14 a 20 rokiem życia, czyli przed wejściem w taką dorosłą niezależność, najbardziej „wymykają” się wszelkiego rodzaju politykom publicznym. Nie powinno nas to dziwić – dorastająca młodzież musi mieć warunki do bycia ze sobą, potrzebuje wielu zmagających w grupie rówieśniczej. Niekoniecznie należy na siłę starać się, aby zawiązywała kontakty międzypokoleniowe.

”

Osoby do 14 roku życia jest łatwiej włączyć do miejskich działań, zaktywizować, tymczasem mieszkańcy pomiędzy 14 a 20 rokiem życia najbardziej „wymykają” się wszelkiego rodzaju politykom publicznym. Nie powinno nas to dziwić – dorastająca młodzież musi mieć warunki do bycia ze sobą, potrzebuje wielu zmagających w grupie rówieśniczej. Niekoniecznie należy na siłę starać się, aby zawiązywała kontakty międzypokoleniowe.

To się potwierdza w naszych gdańskich badaniach, bo jest to jedyna grupa, która w mniejszym stopniu chce się włączać w domy i kluby sąsiedzkie, które co do zasady są międzypokoleniowe. Równocześnie wiemy, że jest to grupa – w okresie pandemii COVID-19 – najbardziej doświadczona społecznie i psychicznie. W sensie wyizolowania, straconego czasu, czy jeśli chodzi o budowanie relacji i dojrzewanie społeczne. A równocześnie grupa najbardziej wrażliwa, ze względu właśnie na okres dojrzewania, hormony, trudności emocjonalne, itd.

Podsumowując – zgadzam się, że teraz mamy za zadanie otoczyć młodzież szczególną troską, ale nie może to być na siłę, musimy większą uwagę położyć na to, jakie przestrzenie tworzymy dla młodych. Przykładowo – pracujemy teraz z organizacjami pozarządowymi i centrami handlowymi, żeby w nich tworzyć przestrzenie wspierające dla młodzieży. Dlatego, że młodzież naturalnie w tych miejscach przebywa i to tam potrzebne jest nasze wsparcie. Wczoraj byłam w Galerii Forum, gdzie pilotażowo zostało otworzone takie pierwsze miejsce przez organizację pozarządową zajmującą się zdrowiem psychicznym. Jest to miejsce dostępne w ciągu dnia, od godziny 12 do 20, gdzie młodzi mogą po prostu pobyć, spotkać się z psychologiem, zrobić coś swojego, samodzielnie i oddolnie. Myślę, że międzypokoleniowość w życiu miasta będzie miała większą szansę, jak damy teraz młodym trochę więcej przestrzeni.

Chciałabym też, żebyśmy wyszli poza schemat, że relacja międzypokoleniowa jest między grupami seniorzywnukowie. Wbrew pozorom bardzo dużą rolę odgrywa tutaj moje pokolenie. Osoby w średnim wieku mają kapitalną rolę do odegrania – z jednej strony, mając kontakt z osobami starszymi, zdobywają okazję, żeby same lepiej się przygotować na starość, zrozumieć co wtedy się w życiu zmienia, zaś seniorom dać więcej witalności i potrzebnego wsparcia. Z drugiej strony te osoby mogą być pomostem do najmłodszego pokolenia, które potrzebuje trochę nakierowania, ale generalnie musi mieć poczucie, że rozmawia z kimś, kto rozumie ich świat. Osoby w tej pośredniej grupie wiekowej są zresztą w stanie dość umiejętnie tłumaczyć perspektywę w obie strony – seniorom przybliżyć świat młodych, a młodym wyjaśniać dlaczego seniorzy patrzą na rzeczywistość właśnie tak, a nie inaczej.

”

Ogromnie ważną rolę do odegrania mają osoby w średnim wieku – są w stanie dość umiejętnie tłumaczyć perspektywę w obie strony – seniorom przybliżać świat młodych, a młodym wyjaśniać dlaczego seniorzy patrzą na rzeczywistość właśnie tak, a nie inaczej.

Brak działania na siłę – to ważny wskaźnik dla polityki miejskiej, ale chyba ogólnie dla wszelkich działań społecznych. Jak z Pani perspektywy – osoby dobrze znającej sektor NGO, ale też działającej aktywnie w samorządzie – wygląda recepta na sukces w tego typu działaniach?

Absolutnie najważniejsza jest umiejętność prowadzenia dialogu opartego na wzajemnym szacunku i słuchaniu się. Można mieć dużo pieniędzy i być absolutnie skłóconym, rywalizującym i nietworzącym kapitału społecznego, a można mieć o wiele mniej pieniędzy i ten kapitał skutecznie zwiększać. Umiejętny dialog prowadzi również do wspólnego poszukiwania rozwiązań. Uważam, że w Gdańsku bardzo się o to staramy. Taka wrażliwość w tym kierunku jest budowana zresztą od wielu lat, to już weszło nam w krew – i w gdańskim samorządzie i środowisku gdańskich organizacji pozarządowych, żeby wszędzie, gdzie się tylko da, próbować dialogować, spotykać się, rozmawiać. Wytworzyła się u nas bezcenna kultura dialogu. Im dłużej, im więcej się rozmawia tym większa szansa, że coś pozytywnego się z tego zrodzi. Oczywiście to musi mieć potem jakiś wyraz w praktycznym działaniu. Z upływem czasu dialog jest po prostu bardziej owocny i mniej bolesny, tylko na początku jest trudno.

Zatem miasto jako partner – nie narzucający się a słuchający, potrafiący później przekuć to, co wysłuchał w konkretne polityki i działania? I na poziomie ich wdrażania – dalej dialogujący i otwarty?

Tak, dokładnie. I myślę, że to widać w naszej pracy – współpraca z organizacjami pozarządowymi przy przygotowaniu różnych programów jest zawsze poparta spotkaniami, warsztatami. Mamy biuletyn, zapraszamy ludzi na spotkania, na co dzień też dbamy o informowanie gdzie można się włączyć, gdzie się wypowiedzieć.

To jest bardzo ważne, bo rozszerzenie gremium i „burza myśli”, jak na dane wyzwanie zareagować, przynosi owoce. Jak zaczynamy rozmawiać, to jest w pewien sposób naturalne, że każdy, kto coś robi, uważa, że to, co realizuje jest najlepszym pomysłem, że powinien na to otrzymać dofinansowanie. Tymczasem miasto musi nie tylko patrzeć na to, czy te działania nie powielają się z kimś innym (kto może robić to lepiej, głębiej, efektywniej), ale musi zyskać przekonanie, że to faktycznie najlepsze rozwiązanie. Kiedy omawiamy różne pomysły np. na warsztatach, gdzie jest wiele organizacji i mieszkańców, gdzie się dyskutuje, można to zweryfikować. To ważne żeby o kierunku różnych miejskich działań nie decydował pewien przypadek, żeby to nie było rozregulowane ciągłymi prośbami, które przychodzą z różnych stron. Uporządkowany dialog i transparentność to aspekty, o które musimy dbać.

”

Niezwykle ważne jest aby władze miasta potrafiły prowadzić dialog oparty na wzajemnym szacunku i słuchaniu się, bo to pozwala wspólnie szukać najlepszych rozwiązań. Nie bez znaczenia jest również zdolność do porządkowania takiej dyskusji oraz jej transparentność i otwartość na różne środowiska.

Ze względu na moje doświadczenie pracy w trzecim sektorze wiem też jak ważne jest, aby władza, który nam coś zlecił uczestniczył w całym procesie realizacji. To jest szalenie demotywujące, kiedy organizacja pozarządowa podejmuje się realizacji jakiegoś zadania zleconego, które wydaje się dla władz miasta ważne, a potem żaden przedstawiciel urzędu o nic nie pyta, nie pojawia się na spotkaniach itp. To prowadzi do sytuacji, że nikt ze strony samorządu nie wie co organizacja robi, na jakim jest etapie i co okazało się ważne dla całego procesu. W NGO to rodzi frustracje, ale jest też zupełnie sprzeczne z ideą instytucji uczących się – cała wiedza zostaje poza miejską administracją i nawet jeśli organizacja pozarządowa zrealizuje zadanie perfekcyjnie, to nie ma

tej wartości dodanej – wiedzy jaki powinien być kolejny krok. Gdańsk jest oczywiście ogromnym miastem i nie jesteśmy w stanie każdemu poświęcić tyle czasu ile pewnie by chciał, niemniej mamy te przestrzenie i narzędzia, by okazać to zainteresowanie.

Partnerska współpraca z NGO to także gotowość na to, że niektórym się jednak coś nie powiedzie. Trzeba brać na to poprawkę, szukać nowych rozwiązań, być cierpliwym, być solidarnym wobec partnera. A nie go tylko i wyłącznie rozliczać.

Wróćmy na koniec do bardziej osobistej perspektywy. W budowaniu więzi może skutecznie pomagać albo przeszkadzać miejska przestrzeń. Jakie więziotwórcze miejsca wskazałaby Pani na mapie Gdańska?

Na pewno byłoby to Europejskie Centrum Solidarności. Dlatego, że to jest właśnie przykład instytucji otwartej. Europejskie Centrum Solidarności to nie tylko wystawa stała oraz misja promowania dialogu społecznego. To również całe piętro, które jest oddane organizacjom pozarządowym, które mogą tworzyć tam własną ofertę i korzystać z bardzo nowoczesnych i prestiżowych przestrzeni. Nie bez znaczenia jest oczywiście lokalizacja ECS – przy placu Solidarności. To wszystko sprawia, że jest to miejsce ogniskujące ludzi, którzy chcą te więzi i gdańską tożsamość rozwijać, pobudzać i animować. Nie przypadkiem to właśnie w ECS powstawał zarówno nasz Model Równego Traktowania, jak i Model Integracji Imigrantów – jest tam dobry klimat do wspólnej pracy i nawiązywania relacji.

Na pewno miejscami więziotwórczymi są domy i kluby sąsiedzkie. Nie sposób pominąć słynnego Domu Sąsiedzkiego „Gościnna Przystań” na Oruni, ale w kontekście trwającego kryzysu uchodźczego nie mogę również nie wspomnieć o Strzyży, gdzie rada dzielnicy, klub sąsiedzki i biblioteka znajdują się niedaleko konsulatu Ukrainy i zaczęły wspólnie działać, żeby na różne sposoby pomagać osobom, które stoją w kolejce do konsulatu – udostępniły im ksero, otworzyły swoje przestrzenie itp.

Bez wątpienia miejscami więziotwórczymi są zarówno domy i kluby sąsiedzkie, jak i rady dzielnic czy biblioteki. Niektóre miejsca więziotwórcze są związane z urbanistyką. Takim miejscem, które bardzo lubię jest Rynek w Oliwie, tam chodzę szukać staroci – to jest miejsce niesamowicie więziotwórcze, tam się spotykają sprzedawcy i pasjonaci, ci, którzy mieszkają w okolicy i osoby przybywające specjalnie z daleka. Ja tam zawsze spotkam kogoś znajomego. To jest chyba moje ulubione miejsce więziotwórcze.

Niemniej takich nieuświadomionych miejsc z potencjałem jest więcej. Wczoraj byłam w centrum handlowym Manhattan, gdzie otwarto sklep społeczny „Take and Go”. To taki bezpłatny „sklep” dla uchodźców i klub dla dzieci. Stałam w środku tego centrum, a chodziłam do Topolówki, więc jestem wrzeszczanką-oliwianką, no i spotkałam mnóstwo znajomych – a to z wolontariuszy, a to z klientów ktoś okazywał się dawnym znajomym! Widziałam jak tam siedzą i rozmawiają ze sobą osoby starsze, uchodźcy, wolontariusze... To takie nieoczywiste miejsce więziotwórcze, ale z drugiej strony, to nie tylko dom handlowy – ma bibliotekę, łączy funkcje komercyjne i niekomercyjne i jest w samym centrum. Wydaje mi się, że stał się takim fajnym, innowacyjnym miejscem, także dzięki temu, że ma niski „próg wejścia”, a to jest ważne w miejscach więziotwórczych.

Pytanie dotyczyło punktów na mapie, ale jak widać – opisując miejsca więziotwórcze nie da się nie przejść od razu do opowieści o ludziach. Może więc kluczowa jest nie tyle sama przestrzeń, co atmosfera jaką w niej wytworzymy?

Tak, chociaż nie można bagatelizować infrastruktury. Musi być jakaś bardzo podstawowa infrastruktura, która sprzyja tworzeniu więzi. Niech to będzie ławeczka. Ale musi być jakiś minimalny punkt zaczepienia.

”

W mieście jest wiele więziotwórczych miejsc, których potencjału możemy nie być świadomi. Często wystarczy tylko punkt zaczepienia – bardzo podstawowa infrastruktura, niski „próg wejścia” i energia mieszkańców, aby jakaś przestrzeń zmieniła się w miejsce spotkań i nawiązywania relacji.

Podam przykład miejsca na osiedlu, na którym mieszkam. Jest przed blokiem taki klomb, którym od lat zajmuje się mój sąsiad. Niedawno postawiono ławeczkę i to od razu spowodowało, że miejsce zyskało nową rangę. Nie potrzeba zatem ogromnych nakładów, żeby zmienić miejską przestrzeń, nadać jej nowe funkcje – do tego typu celów miasto udostępnia zresztą różnego rodzaju fundusze: fundusz sąsiedzki, fundusz wolontariatu, fundusz młodzieżowy, fundusz senioralny, fundusz ekologiczny – jest stosunkowo duża pula takich drobnych pieniędzy, które można zdobyć, jeśli ktoś potrzebuje zorganizować coś dodatkowego w swojej okolicy.

Nie zawsze pieniądze są zresztą potrzebne. W sobotę byłam na takim świetnym wydarzeniu na ulicy Wajdeloty w Avocado, gdzie po prostu spotkali się ludzie, którzy chcieli rozmawiać o roślinach. Oglądaliśmy filmy o roślinach, siedzieliśmy wokół jednego stołu czytając wiersze... Było nas kilkanaścioro, ale była tak totalnie wspólna atmosfera! Podstawą była sama idea i współdzielone wartości.

To wartości i idee są tą energią, która pcha nas do działania. Czy spojrzymy na ECS czy na spotkanie sąsiedzkie o roślinach czy na klomb sąsiada albo bibliotekę w centrum handlowym – za tym wszystkim stoi właśnie ta energia.

O rozmówczyni

Monika Chabior – socjolożka, od 2008 r. zaangażowana w pracę na rzecz rozwoju sektora sportu powszechnego i zintegrowania go z sektorem obywatelskim. Od 2012 do 2016 r. była prezeską Fundacji Rozwoju Kultury Fizycznej, która wdraża program Nasz Orlik, uruchomiła portal naszorlik.pl, a także zrealizowała szereg działań wspierających ludzi organizujących sport w społecznościach lokalnych. Od 2020 r. pełni funkcję Zastępczyni Prezydenta Gdańska ds. rozwoju społecznego i równego traktowania.

Współtworzenie społeczności w oparciu o relacje i zaufanie – perspektywa biznesu



Maciej Grabski

Prezes Olivia Centre

Żyjemy w momencie przełomowym, czasie głębokich przemian gospodarczo-ekonomicznych i społecznych. W momentach niepewności, takich jak ten, szczególnie ważne stają się relacje zbudowane na wspólnych wartościach i zaufaniu. Jaką rolę w tej misji może odegrać sektor biznesu? Jakie zaskakujące rezultaty może przynieść społeczne zaangażowanie pracowników?

Od samego początku zależało nam, by Olivia Centre z czasem stała się czymś więcej, niż połączeniem biur i usług. Z czasem, bo prawdziwe zaufanie buduje się dłużej niż nieruchomości. Dziś mogę powiedzieć, że Olivia Centre to nie tylko miejsce biznesu, ale też przestrzeń ludzi związanych ze sobą zainteresowaniami i wspólnymi celami, dzielących się doświadczeniem i chcących spędzać czas razem. Aby było to możliwe, podjęliśmy szereg działań integrujących pracowników Olivia Centre, a jest to wyzwanie ogromnej skali – mówimy tutaj o grupie ponad 10 tysięcy osób!

Nie bez znaczenia jest również relacja z otoczeniem. Wraz z nowoczesnym kampusem Uniwersytetu Gdańskiego oraz zakładami i biurami leżącymi w bezpośrednim sąsiedztwie, tworzymy prężne centrum Metropolii Trójmiejskiej, społeczno-biznesowy hub rozwojowy, który zauważalnie promieniuje na cały region. To również wyraz konsekwentnie realizowanej od początku strategii, która zakładała, że nie tylko będziemy czerpać z udogodnień tej niezwyklej lokalizacji (np. sąsiedztwa kampusu akademickiego), ale również stworzymy przestrzeń zupełnie nowych synergii.

”

Prawdziwe zaufanie buduje się dłużej niż nieruchomości. Wytworzenie w środowisku biznesowym warunków dla współdziałania, dzielenia się doświadczeniem i wspólnego spędzania czasu (również po pracy) wymaga konsekwentnej strategii.

Miasto szczodre, dobre i solidarne

Nie mam wątpliwości, że to, co jest naszym udziałem, jest możliwe tylko w konkretnym miejscu i czasie. Pomocze po II Wojnie Światowej zasiedlili Kresowiaczy, przede wszystkim pochodzący z Wileńszczyzny. Regionu, który historii Polski dał autorów najpiękniejszych kart – Mickiewicza, Kościuszkę i Piłsudskiego. Natchnieni bogatą, ale i różną od innych polskich miast historią pracy rodzimych mieszkańców dla Rzeczypospolitej, współcześni

gdańszczanie dali światu Solidarność i Porozumienia Sierpniowe. Być może, naszą otwartość na świat implikuje również położenie geograficzne. Gdańsk jest przecież miastem portowym – zawsze różnorodnym, z szerokimi kontaktami międzynarodowymi. Jak bardzo jest to ważne czuł wyraźnie śp. Prezydent Paweł Adamowicz, prowadząc politykę opartą o szacunek, otwartość i mądrą demokrację.

Wartości to nie tylko fundament silnego biznesu, ale także całego społeczeństwa. Zaufanie, współodpowiedzialność, zorientowanie na przyszłość oraz otwartość scalają ludzi i organizacje. Nic dziwnego, że w czasach kryzysu dobrze radzą sobie firmy, których fundament stanowią wartości, bliskie także ich pracownikom.

Dobrze odczuliśmy to w czasie pandemii. Upowszechnienie w ostatnich dwóch latach pracy hybrydowej, w przypadku takich miejsc jak Olivia Centre, których fundamentem była zbudowana wcześniej społeczność wspólnych wartości i silnych relacji, zmieniło tylko sposób korzystania z istniejącej infrastruktury. Nie zabrało jednak nic z naszej energii, dynamiki i innowacyjności czerpiącej z różnorodności firm i osób, które się tutaj spotykają.

”

Zaufanie, współodpowiedzialność, zorientowanie na przyszłość oraz otwartość scalają ludzi i organizacje. W czasach kryzysu dobrze radzą sobie te firmy, których fundament stanowią wartości, bliskie także ich pracownikom.

Rozwój dzięki relacjom

W Olivii Centre nie ma znaczenia, czy ktoś pracuje w globalnej korporacji, czy prowadzi własny biznes w O4 Coworking – każdy jest zaproszony do uczestnictwa w zajęciach tematycznych klubów ambasadorskich, tworzonych przez i dla Rezydentów. Można pływać na jachtach, brać udział w treningach biegowych lub uczyć się profesjonalnej fotografii. Każdy może tutaj znaleźć miejsce dla siebie i aktywnie realizować swoje pomysły. Dzięki takim zwykłym i prostym czynnościom, radościom dnia codziennego, najłatwiej odkryć, że to właśnie one stanowią treść życia. Szczególnie, jeśli prowadzi to do rozwijania naszych pasji, poznawania nowych fascynujących ludzi, nawiązywania kontaktów, a nie jest tylko „konsumpcją przeżyć”.

Częścią naszej misji, ale zarazem naturalną konsekwencją współdzielonych wartości, jest współpraca z władzami i instytucjami publicznymi, uczelniami wyższymi, organizacjami pozarządowymi i przedsiębiorcami działającymi w Oliwie, Gdańsku i całym Trójmieście. Lista naszych partnerów jest bardzo długa i obejmuje działania od skali mikro i odpowiedzialności za społeczność lokalną, poprzez miasto, Metropolię, województwo, aż po udział w inicjatywach na szczeblu krajowym czy europejskim.

Razem możemy więcej

Okres globalnej pandemii przyniósł wiele okazji do współdziałania na różnych poziomach. Zasadniczym sprawdzeniem były jej pierwsze miesiące, kiedy wszyscy byliśmy zagubieni, przestraszeni i postawieni wobec nieznanego wcześniej zagrożenia. To właśnie w tym najtrudniejszym czasie, jako pierwsi do pomocy słabszym stanęli Ci, którzy wcześniej rozwijali swoje pasje w klubach tematycznych. Nasi Rezydenci zaangażowali się w wolontariat, najpierw spontanicznie, w grupach znanych ze spotkań sportowych czy hobbyistycznych, a później dając życie nowemu klubowi Społecznik, który działa do dzisiaj. To dzięki energii i inicjatywności tych osób stało się możliwe przekazanie kilkudziesięciu komputerów uczniom potrzebującym narzędzi do nauki zdalnej, dostarczanie posiłków osobom starszym czy pracownikom medycznym.

Ostatnie tygodnie stworzyły kolejną okazję do wzmożonej aktywności naszych Rezydentów i klubu Społecznik. Dosłownie w kilka godzin po agresji Rosji na Ukrainę byliśmy gotowi dzielić się otwartością i hojnością. Prócz oficjalnych działań podejmowanych przez poszczególne organizacje oraz tych, które podjęliśmy jako operator

Centrum, wiele osób miało potrzebę realizacji dodatkowych, osobistych inicjatyw. Z potrzeby chwili i serca naszej społeczności, została zorganizowana zbiórka darów odpowiadająca na najpilniejsze potrzeby uchodźców z Ukrainy, zasygnalizowane przez Polski Czerwony Krzyż.

Jako Olivia Centre udostępniłmy przestrzeń do zbiórki oraz pomogliśmy skomunikować się wszystkim chętnym do działań przy odbiorze, segregowaniu i pakowaniu darów dla uchodźców wojennych. Nasza społeczność zebrała niemal tonę najpotrzebniejszych rzeczy, a jedna z firm nieodpłatnie zorganizowała transport do magazynu PCK. Pomysłem ludzi z Olivii była także zrzutka na wyposażenie pokoi tymczasowej opieki dla najmłodszych uchodźców oraz organizacja koncertu *Sercem z Ukrainą*. Inicjatorem tego ostatniego był chór Olivii Centre, w którego skład wchodzi niemal 40 wokalistów-amatorów z kilkunastu różnych firm.

Zdalne relacje i nowe motywacje

Z przeprowadzanych w tym roku rozmów z Rezydentami Olivii wynika, że wielu z nich wybiera pracę biurową w dniach spotkań klubów ambasadorskich czy eventów skierowanych do społeczności. Okazuje się, że zaufanie do organizacji buduje poczucie przynależności, które ma bezpośredni wpływ na decyzję danej osoby czy pracować z domu czy z biura.

Choć wszystko wskazuje na to, że praca zdalna wpisze się w codzienność wielu firm, oczekiwania wobec biur zostały przededefiniowane. Pracownicy chcą czuć, że pojawienie się w biurze było warte ich dodatkowego wysiłku. Odsetek osób pracujących w modelu zdalnym zależy od dodatkowych korzyści, jakie będą gotowe zaoferować im miejsca pracy. Krzesło, kawa i komputer to za mało.



Praca zdalna upowszechniła się i okazała całkiem wygodna. Pracownicy chcą zatem czuć, że pojawienie się w biurze było warte ich dodatkowego wysiłku. Krzesło, kawa i komputer to za mało. W Olivia Centre szczególnie dużo pracowników przyjeżdża pracować w dniach spotkań klubów ambasadorskich lub gdy organizujemy inne eventy skierowane do społeczności.

Z pewnością zbyt wiele się zmieniło, byśmy w pełni wrócili do modelu pracy sprzed kryzysu wywołanego pandemią COVID-19. Widać wyraźnie, że duża część pracowników przeszła na stałe na tryb pracy hybrydowej, szczególnie w branżach, które na to pozwalają bez szkody dla prowadzonych procesów. Z drugiej strony, oznacza to wielkie wyzwanie dla działów HR, które muszą się mierzyć ze zwiększoną rotacją pracowników, coraz mniej związanych ze swoją organizacją. Także z tej perspektywy czas spędzony w biurze nabiera nowego wymiaru.

Jak pokazuje przykład Olivia Center może to stanowić silny bodziec do rozwijania społecznej odpowiedzialności biznesu. Wspólne pomaganie i realizowanie ważnych dla społeczności projektów daje poczucie przynależności, sprawczości oraz przekonanie, że to pracownicy są gospodarzami tego miejsca i poza realizacją codziennych zadań zawodowych, mogą się również realizować na wielu innych płaszczyznach.

Za wcześnie na podsumowania, widać, że sytuacja na rynku pracy dynamicznie się zmienia i ciężko jeszcze ocenić finał tego procesu. W Olivia Center jesteśmy jednak pewni, że razem możemy więcej. Budynki biurowe nie mogą być tylko techniczną infrastrukturą, wykorzystywaną w bezdusznym planowaniu i realizowaniu procesów biznesowych. To miejsce spotkań i pracy, działania dla wspólnego dobra. Miejsce małych i lokalnych społeczności. Ich potencjał i wartość owocuje szczególnie pięknie w czasach kryzysu, ale jest też zdrowym fundamentem dla rozwoju Polski w czasach pokoju.

O autorze

Maciej Grabski był inwestorem i współtwórcą największego polskiego serwisu internetowego Wirtualna Polska. Od 2010 r. realizuje inwestycję nowoczesnego centrum biurowego „Olivia Centre” w Gdańsku, w którego skład wchodzi najwyższy budynek Polski Północnej, Olivia Star. Olivia jest siedzibą polskich i międzynarodowych firm o ugruntowanej pozycji rynkowej i ceniej reputacji, jak również miejscem prestiżowych wydarzeń i konferencji. Maciej Grabski jest także członkiem Rady Nadzorczej notowanej na giełdzie papierów wartościowych spółki Pekabex.



Pomorski Thinkletter to nowy jakościowo **hub komunikacyjny** wokół wyzwań rozwojowych Pomorza i Polski zainicjowany oraz wydawany przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową (z siedzibą w Gdańsku) w ramach Pomorskiego Kongresu Obywatelskiego.

Zależy nam, aby Pomorski Thinkletter był przestrzenią skupiającą przedstawicieli różnych sektorów i branż – zarówno osoby zaangażowane społecznie, jak i sektor nauki, biznesu czy administracji. Chcemy aby była to agora wielostronnej dyskusji, wymiany doświadczeń oraz uspołniania perspektyw.

Zachęcamy do **zapisania się do grona stałych odbiorców**, aby informację o nowych wydaniach otrzymywać bezpośrednio na adres e-mail. Subskrypcja jest **bezpłatna**.

Dotychczas opublikowane numery:

- 1/2020 Pomorskie **miasta** wobec pandemii i wyzwań klimatycznych
- 2/2020 Stawka i oblicza **cyfryzacji**
- 3/2020 **Siła lokalności** dla budowy Europejskiego Zielonego Ładu
- 1/2021 **Siła sąsiedztwa i lokalności** dla budowy lepszej Polski
- 2/2021 Drogi do **innowacyjnych** regionów i Polski
- 3/2021 **Sens i drogi** do Zielonego Ładu
- 4/2021 **Człowiek vs. algorytmy i sztuczna inteligencja** – kto kogo zaprogramuje?

Wszystkie numery w wygodnym formacie PDF można pobrać na stronie www.kongresobywatelski.pl