

Mądrość roju – dlaczego warto pielęgnować lokalność



MARCIN SKRZYPEK

Działacz społeczno-kulturalny, Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego

Demontaż lokalności zaczyna się tam, gdzie przestaje opłacać się chodzenie pieszo. Kluczowym zasobem staje się wówczas samochód, który staramy się mieć jak najbliżej siebie. W naszych miastach coraz więcej jest dróg i parkingów, a coraz mniej parków i ścieżek pieszych. Życie z ulic, skwerów i lokalnych punktów usługowych przenosi się do wielkich centrów handlowych. Bliskość międzyludzka zanika – w przestrzeni komercyjnej nie ma bowiem zbyt wielu punktów zaczepienia do tworzenia więzi, wspólnego myślenia, empatii. Dlaczego warto dbać o zdrowe proporcje między lokalnością a mobilnością? Jak tego dokonać? Czego w tym kontekście możemy się nauczyć od pszczół?

Czego oczekiwać od dojrzałej społeczności lokalnej? Dojrzałość to bardzo mądre słowo. Mój nauczyciel etyki na KUL, ks. prof. Andrzej Szostek, zaskakiwał nas, studentów, ciekawymi skojarzeniami związanymi z etymologią mądrych słów. Jednym z nich była właśnie dojrzałość – człowiek dojrzały po prostu może więcej dojrzeć. To całkiem dobry punkt wyjścia do dalszych rozważań. Zatem, co dojrzała społeczność lokalna powinna umieć dojrzeć?

Przede wszystkim to, że lokalność oznacza bliskość, którą warto pielęgnować. Bliskość jest źródłem lokalności. Bez niej lokalność staje się abstrakcją, wartością subiektywną i symboliczną dla wybranych, przestaje być powszednim doświadczeniem dostępnym dla każdego. Lekceważenie bliskości jest doskonałym przyczynkiem do dyskusji o zagrożeniach modernizmu rozumianego jako bezkrytyczny entuzjazm dla wszystkiego, co ma być lepsze tylko dlatego, że jest nowe i zastąpi stare. Okazuje się, że czasem bycie „nowoczesnym” staje w sprzeczności z byciem mądrym, co nazywamy innym słowem kluczem – „smart”. Czasem prawdziwa nowoczesność, innowacyjność i bycie „smart” sprowadza się do umiejętności docenienia i zastosowania tradycyjnych wartości. Jedną z nich jest bliskość.

“ **Lokalność oznacza bliskość, którą warto pielęgnować. Bliskość jest źródłem lokalności. Bez niej lokalność staje się abstrakcją, wartością subiektywną i symboliczną dla wybranych.** ”

Idealną ilustracją zasady bliskości jest pszczelel rój, który zbiera nektar i pyłek z określonej okolicy ula, w czym pomaga pszczele komunikacja i przysłowiowa pszczele współpraca, a więc te cechy, na których brak narzekamy u Polaków. Dzięki dobrze zorganizowanej lokalnej pracy pszczoł okoliczne rośliny są zapylone, a my mamy miód, co z kolei skłania nas do dbania o pszczoły i miejsca dla uli, czyli środowisko naturalne. Wszystko tu działa jak w zegarku, ale tylko dzięki temu, że wiele pszczoł kursuje parę razy dziennie do nieodległych kwiatków.

Zasada bliskości

W przypadku ludzi, te same zależności można pokazać na przykładzie używanej w archeologii metody *site catchment*, która polega na określaniu obszaru wokół osady, w którym poruszali się jej mieszkańcy w ramach swoich codziennych zajęć. Mówimy tu o czymś w rodzaju chmury tras pieszych. W modelowej sytuacji zakłada się, że promień takiego obszaru eksploatacji dla gospodarki łowiecko-zbierackiej wynosił 10 km od osiedla (2h piechotą), a dla gospodarki rolniczo-hodowlanej 5 km (1h marszu).

Badając to zagadnienie, naukowcy odnaleźli ciekawą prawidłowość. Ludzie generalnie dążą do takiej optymalizacji aktywności, aby około $\frac{3}{4}$ swoich działań realizować, zużywając $\frac{1}{4}$ zasobów. Zależy im więc, by większość spraw mogli załatwić, nadmiernie nie eksploatując swoich zasobów – czasu, energii, ale także pieniędzy czy cierpliwości w pokonywaniu różnych trudności. Te proporcje mogą się wahać. Istotna jest zasada ogólna, że dążymy do minimalizacji wysiłku i dlatego staramy się, aby rzeczy były tak blisko nas, jak często ich używamy.

Lokalność jako pakiet korzyści

Współcześnie również mamy takie swoje obszary eksploatacji wokół domu. Obejmują one: sklepy, kościół, fryzjera, skwer, bank, bibliotekę, szkołę, pocztę, kiosk, przedszkole, przychodnię, budkę z piwem, plac zabaw. Dziś co prawda żywność zdobywamy szybciej niż kiedyś, ale nasze zasoby są zużywane przez inne działania, takie jak: edukacja, opieka, komunikacja, administracja, rozrywka, rekreacja. Dlatego optymalizacja tych aktywności w przestrzeni i czasie staje się krytycznym wskaźnikiem jakości współczesnego życia.

Korzyści z pieszej bliskości „obszaru eksploatacji” wykraczają daleko poza ergonomię samego przemieszczania się. Jeśli przyrzeć się dalszym jej konsekwencjom, okaże się, że przynosi

ona dobroczynne skutki w wielu innych obszarach, takich jak ekonomia, społeczna spójność i równość, samopoczucie, tożsamość, odpowiedzialność obywatelska itd. Skutki te są współzależne i tworzą coś w rodzaju pakietu.

“ **Korzyści z pieszej bliskości „obszaru eksploatacji” wykraczają daleko poza ergonomię samego przemieszczania się. Przynosi ona skutki w obszarach takich jak m.in. ekonomia, społeczna spójność i równość, odpowiedzialność obywatelska.**

Na eksplorację otoczenia, w którym wszędzie można bezpiecznie dojść pieszo, stać każdego materialnie, kondycyjnie i pod każdym innym względem. Dotyczy to w szczególności grup, takich jak dzieci, rodzice z dziećmi czy osoby starsze, które mogą samodzielnie załatwiać sprawy w sąsiedztwie na równych prawach z osobami bardziej sprawnymi i niezależnymi. Brak takiej samodzielności łatwo wyklucza ich z życia społecznego. Spotykając się przedstawiciele wszystkich pokoleń w przestrzeni publicznej podczas codziennych zajęć, sprawia, że obserwujemy ludzkie życie w całej jego rozciągłości. Samo wspólne doświadczanie tej samej przestrzeni sprawia, że czujemy się bardziej związani z danym miejscem i jego mieszkańcami. Poznajemy nawzajem swoje potrzeby i problemy, dzięki czemu jesteśmy bardziej skłonni do społecznej empatii i solidarności, zarówno w osiągnięciu celów sąsiedzkich, jak i ogólnospołecznych. W takich warunkach łatwiej się też czegoś dowiedzieć i nawiązywać nowe kontakty.

Stała obecność ludzi w przestrzeni publicznej znakomicie poprawia jej bezpieczeństwo, a ruch na świeżym powietrzu ma zbawienny wpływ na kondycję nie tylko aktualnie tyjących dorosłych, ale także przyszłych dorosłych, którzy są teraz dziećmi. Piesza dostępność wielu celów ma też znacznie ekonomiczne. Powoduje ona, że klienci skupiają się na małej powierzchni, co sprzyja tworzeniu miejsc pracy poprzez rozwój niewielkich biznesów zależnych od dużej liczby małych wpływów.

Demontaż lokalności

Demontaż lokalności zaczyna się tam, gdzie chodzenie staje się nierentowne, czyli np. gdzie planiści nie zaplanowali lokalnego centrum dostępnego pieszo. Gospodarka przestrzenna ignorująca lokalność wywodzi się jeszcze z przedwojennego modernizmu i jego utopijnej wizji podziału miasta na strefy funkcjonalne, czyli na osobne miejsca do mieszkania, pracy

i wypoczynku, między którymi ludność powinna przemieszczać się jakimś transportem. Ten sposób organizacji miast do dziś żyje w symbiozie z sektorem sprzedaży pojazdów, paliw i budową dróg, ponieważ czyni tysiące mieszkańców komunikacyjnie bezradnymi, zmuszając ich do kupna samochodu.

Samo strefowanie funkcji nie jest złe. Wszystko zależy od skali. Jeśli między strefami można przemieszczać się pieszo, funkcjonalizacja przestrzeni jest korzystna. Istnieje jednak pewna krytyczna długość „szlaków zaopatrzeniowych”, powyżej której sytuacja zmienia się diametralnie – chodzenie pieszo zwyczajnie przestaje się opłacać.

Uruchamia to całą kaskadę skutków niesprzyjających bliskości. Kluczowym zasobem staje się własny samochód; to on zaczyna być strategiczną i uniwersalną rzeczą, którą staramy się mieć jak najbliżej siebie. W rezultacie rozrastają się przydomowe parkingi, a tempo tego procesu rośnie wraz z relatywnym spadkiem cen samochodów. Parkingi zabierają przestrzeń publiczną. Spada ranga zieleni jako czynnika utrudniającego przechowywanie auta; miejsce parkingowe staje się pierwszą, nierzadko rozpaczliwą potrzebą.

“ **Demontaż lokalności zaczyna się tam, gdzie chodzenie staje się nierentowne. Uruchamia to całą kaskadę skutków niesprzyjających bliskości. Kluczowym zasobem staje się własny samochód i to on zaczyna być strategiczną i uniwersalną rzeczą, którą staramy się mieć jak najbliżej siebie.** ”

Siłą rzeczy lokalne przestrzenie publiczne pozbawione części swojej funkcji i użytkowników tracą na wartości, więc zaczyna się im poświęcać mniej uwagi i środków. Zanika troska o przyjemne miejsca publiczne, a nawet sztuka ich tworzenia. Zmusza to mieszkańców do poszukiwania spokoju, kontaktu z naturą i spędzania czasu wolnego w innych dzielnicach, w formie płatnych usług lub za miastem. Zyskują za to na znaczeniu „przestrzenie publiczne” dla samochodów, czyli drogi, skrzyżowania, parkingi. Inwestycje drogowe stają się priorytetem i pochłaniają gros budżetów. Rozwój zbiorowej komunikacji publicznej pozostaje jednak w tyle, bo „przeszkadza” ona innym samochodom, nie jest tak spontanicznie ekspansywna jak one i wydaje się od nich mniej nowoczesna.

Z chwilą kiedy musimy gdzieś pojechać, przestaje mieć znaczenie, czy cel jest w odległości 1, 2 czy 4 km. Stąd już prosta droga do budowy galerii handlowych, które są dalej, ale w zamian

oferują kompleksowe możliwości. Warto jednak zauważyć, że pod tym względem pozostają one tradycyjnymi lokalnymi centrami dla pieszych. Nie wnoszą żadnej nowej wartości do relacji ludzie – przestrzeń, a jedynie „kradną” lokalność z wielu miejsc publicznych, koncentrując ją na swoim prywatnym terenie. Tym, co odróżnia ów teren od lokalnego centrum jest fakt, że najczęściej funkcjonuje on poza przestrzenią zamieszkałą, eksterytorialnie. Jeśli supermarket powstaje na terenie osiedla, często nawet nie buduje się prowadzących do niego chodników, bo wydaje się oczywiste, że nikt tam nie będzie chodził. Temu założeniu oczywiście zaprzeczają ścieżki wydeptywane od przejść dla pieszych i przystanków. Galerie tworzą własne osobne, zamknięte światy – cudowne w środku, byle jakie z zewnątrz.

Rozwarstwienie kosztów i korzyści

Jakie są konsekwencje zmiany domyślnego sposobu funkcjonowania mieszkańca? Priorytetowymi stają się potrzeby osoby będącej w ruchu, „turysty”, odwiedzającego wiele często odległych od siebie miejsc. Oczekuje się, że będzie miał on zapewnione najkrótsze drogi tranzytowe we wszystkich relacjach, miejsca postojowe na noc, na dzień i na chwilę, a wynikające z tego korki czy prywatne koszty są traktowane jako społeczna niesprawiedliwość. Przy okazji jednak zachodzą też bardziej subtelne zmiany w mentalności mieszkańców jako współobywateli.

Kiedy dawniej liczyło się udostępnienie mieszkańcom sąsiedztwa wyposażonego w handel i usługi – jak pszczołom okolicy obfitującej w kwiaty – istniała jedność miejsca, czasu i akcji dbania o jakość życia. Łatwo było powiązać koszty z korzyściami i grupą beneficjentów, która nie była anonimowa ani antagonistyczna. Wszystko „zostawało w rodzinie”. Dziś, kiedy mieszkaniowiec nie musi mieć w zasadzie żadnego sąsiedztwa, jeśli tylko ma zapewniony szybki transfer w dowolne miejsce, za nasze korzyści płacą inni, a skutki zmian są rozłożone w czasie i dotyczą osób, których nie widzimy, a wręcz z nimi konkurujemy.

Pod tym względem współczesne miasto przypomina nieco internet, w którym bliskość ma sens wirtualny. Często słyszy się, że ktoś ze swojego domu pod miastem dojeżdża do centrum szybciej niż osoba jadąca z jednej dzielnicy do drugiej. Sęk w tym, że w odróżnieniu od komunikacji cyfrowej, fizyczne pokonywanie odległości zużywa nieodnawialne zasoby cudzej lokalnej przestrzeni. Przykładowo, mieszkaniowiec przedmieścia, który musi dojechać do centrum, bo na „swojej wsi” oczywiście nie ma żadnych usług, robi to kosztem mieszkańców dzielnicy rozciętej na pół przeskalowaną dwupasmówką.

Rozkład bliskości

Spektrum wspólnych doświadczeń mieszkańców miejsc o zrujnowanej lokalności bardzo różni się od spektrum doświadczeń użytkowników sąsiedzkich centrów. Są to doświadczenia wewnątrz galerii handlowych, w których mieszkańcy są klientami, a nie współgospodarzami. Są to doświadczenia szoferki prywatnego samochodu będącego komercyjnym produktem

i symbolem statusu. Są to doświadczenia multimediiów i serwisów społecznościowych. Są to wreszcie doświadczenia drogi, na której im mniej innych użytkowników, tym lepiej. Dla osoby, która większość czasu spędza poza przestrzenią publiczną, publiczne wspólne dobro staje się abstrakcją, ponieważ nie zabiegamy o to, czego nie czujemy, co nie jest częścią naszych zmysłowych doświadczeń. W przestrzeni wartości komercyjno-prywatnych nie ma zaś zbyt wielu punktów zaczepienia do tworzenia więzi, wspólnego myślenia, empatii.

“ **Dla osoby, która większość czasu spędza poza przestrzenią publiczną, publiczne wspólne dobro staje się abstrakcją. W przestrzeni wartości komercyjno-prywatnych nie ma bowiem zbyt wielu punktów zaczepienia do tworzenia więzi, wspólnego myślenia, empatii.**

Wywołuje to głębokie mentalne zmiany w postrzeganiu przestrzennych relacji z innymi ludźmi. Brak bliskości fizycznej przekłada się na zanik poczucia bliskości psychicznej, aksjologicznej i symbolicznej. Synonimem lokalności staje się obrona własnego terytorium przed „obcymi”. Służą temu szlabany u wjazdów na parkingi i tabliczki informujące, że z danego placu zabaw mogą korzystać tylko mieszkańcy określonych budynków. Zasada eksterytorialności zaczyna być stosowana wobec nawet sąsiadujących ze sobą budynków, które odgradzają się od innych płotami, co byłoby nie do pomyślenia na starszych osiedlach projektowanych jako przestrzenie wspólne. Grodzenie staje się modnym, choć absurdalnym synonimem bezpieczeństwa. Pojawia się nawet coś w rodzaju ogrodzeniowej „insepcji”, kiedy czymś oczywistym staje się ogrodzenie placu zabaw na ogrodzonym już terenie. Przestrzeń publiczna staje się potencjalnie niebezpiecznym „zewnątrzem”, przestrzenią kosmiczną.

Zdrowe proporcje

Lokalność nie jest oczywiście bożkiem i celem samym w sobie, ani też jej erozja nie bywa całkowita na dużych obszarach. Dlatego też zawsze można wskazać przykłady, że lokalność ma się dobrze, a z drugiej strony, że jeśli nawet jest w zaniku, to mamy w zamian wiele innych korzyści – tworzą się znajomości ponadlokalne, łatwo dojechać do lasu i multipleksu, aktywizują się ruchy miejskie na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej i pieszej. Ktoś mógłby powiedzieć, że w rezultacie miasta nie są gorsze, tylko inne.

Z drugiej jednak strony wyludniają się centra, bo tam nawet „nie ma gdzie zaparkować”, a cen mieszkań nie rekompensują walory otoczenia. Dzieci tracą znajomych z podwórka i większość

czasu przesiadują przed ekranami, bez których nie potrafią się już skupić ani bawić. Spirala rozwoju samochodowego po prostu zatyka miasta, które przecież nie są z gumy. Zaniedbuje się wydatki na inne cele poza drogowymi. Rośnie skażenie hałasem, wszechobecnym ruchem i zanieczyszczenie powietrza. Coś się jednak trwale zmienia na gorsze i to na całe pokolenia. Nie chodzi o stosowanie zasady albo-albo – albo lokalność, albo mobilność. Chodzi o zdrowe proporcje; o to, aby oparta na bliskości lokalność była podstawową „komórką” relacji ludzie – przestrzeń wszędzie, gdzie to możliwe.

“ **Nie chodzi o stosowanie zasady albo-albo – albo lokalność, albo mobilność. Chodzi o zdrowe proporcje; o to, aby oparta na bliskości lokalność była podstawową „komórką” relacji ludzie – przestrzeń wszędzie, gdzie to możliwe.**

To się nawet da obliczyć, tak jak oblicza się ekonomiczną wydolność okolicy do utrzymania kolejnej galerii handlowej. Można stworzyć model współczesnego osiedla połączonego przestrzeniami pieszymi, spełniającymi warunki wygodnego dostępu do miejsc wypoczynku oraz kompleksowego zestawu handlu i usług, które się utrzymają dzięki stałemu „zapyłaniu” przez rój klientów otrzymujących w zamian takie korzyści, jak oszczędności czasu czy pieniędzy i normalne życie społeczne.

Rój wirtualny substytutem naturalnego?

Do osiągnięcia takiej zmiany potrzebny jest społeczny lobbing społeczności lokalnych dojrzałych w tym sensie, żeby umiały świadomie docenić, a nawet celebrować swoją lokalność. Ta dojrzałość musi przenikać lokalne władze i urzędowych decydentów, aby umiały zachować posiadaną już lokalność, przywrócić ją tam, gdzie to możliwe i mądrze otwierać się na mobilność, inwestycje, ponadlokalny świat. Niewątpliwie jest to trudne w kraju, gdzie własny samochód to swoboda i życiowe osiągnięcie, mieszkanie za drutami i szlabanem to prestiż, komunikacja publiczna to „socjal”, a człowiek na rowerze jest przez niektórych nazywany „lewakiem”.

Jesteśmy obecnie mieszaniną starych, mądrych pszczół i postmodernistycznych czcicieli dróg, których charakteryzuje bardzo nieuporządkowany i niedojrzały stosunek do tradycyjnych wartości. Mamy jednak wciąż rozpoznawalny etos „małych ojczyzn” i patriotyzmu lokalnego. Istnieje też poczucie więzi niezwiązane z fizycznym dystansem, które napędza wielu mieszkańców lokalnych ośrodków potrafiących komunikować się za pomocą nowych

mediów i świadomie pomagających sobie w celu restauracji poczucia dobra wspólnego, niezależnie od dosłownej bliskości. W takich społecznościach ludzie potrafią uzgadniać cele i metody działania w wirtualnej przestrzeni maili, postów, telefonów, spotkań i smsów, która buduje niewidzialne połączenia neuronowe, jednocząc potencjał dobrej woli rozproszony po osiedlach i dzielnicach. To jest prawdziwie dojrzała mądrość roju, ponieważ potrafi dojrzeć korzyści z bycia rojem nawet tam, gdzie nie ma ula, łąki i królowej.

O autorze

Działacz społeczno-kulturalny w Lublinie, pracownik lubelskiego Ośrodka „Brama Grodzka Teatr NN” i muzyk folkowej Orkiestry św. Mikołaja. Z wykształcenia anglista. Z zamiłowania analityk kultury i publicysta. Ostatnio współautor aplikacji Lublina do tytułu ESK 2016 oraz Strategii Rozwoju Lublina 2020. Popularyzator kultury przestrzeni, partycypacji społecznej i tzw. kultury szerokiej (d.i.y, kultury niszowe itp.). Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.