**Czy Kraków może stać się „miastem 15-minutowym”?**

**Z nowego badania Centrum Polityk Publicznych UEK wynika, że w części takim miastem już jest. To jednak wciąż niewiele. Zatem to duże wyzwanie dla władz samorządowych. Porozmawiajcie z Paryżem!**

Najogólniejsza definicja miasta 15-minutowego wskazuje, że wszyscy jego mieszkańcy powinni mieć zapewnioną możliwość zaspokojenia większości lub wszystkich swoich codziennych potrzeb życiowych w trakcie krótkiego spaceru lub przejażdżki rowerowej z miejsca swojego zamieszkania.

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

Raport pt. „Czy Kraków może stać się miastem 15-minutowym?” powstał na zlecenie Centrum Polityk Publicznych UEK. Jego autorzy - Aleksander Noworól, Piotr Kopyciński, Paweł Hałat, Jeremiasz Salamon, Jarosław Baziak, Wojciech Sypek, Maria Wirchniańska - przywołują w nim koncepcję miasta 15-minutowego sformułowaną przez Carlosa Moreno, według której mieszkańcy będą doświadczać wyższej jakości życia w tych miastach, w których będą w stanie skutecznie zaspokoić sześć podstawowych funkcji będących składowymi godnego życia w mieście. Te funkcje są związane z zamieszkaniem, pracą, handlem, ochroną zdrowia, edukacją oraz rozrywką.

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

Warto podkreślić, że koncepcja miasta 15-minutowego nawiązuje do celów i postulatów sformułowanych m.in. w „Agendzie na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030” ONZ.

Z pewnością pandemia uwypukliła temat cyfryzacji. - W mieście 15-minutowym bliskość rozumiana jest nie tylko w kategoriach fizycznych - jako odległość, którą należy pokonać - ale przede wszystkim w kategoriach czasowych. Oznacza czas, w którym mieszkańcy są w stanie dotrzeć do podstawowych usług, co powinno być możliwe dzięki odbyciu krótkiej podróży pieszej lub rowerowej - podkreśla prof. Aleksander Noworól, ekspert w zakresie architektury i urbanistyki, który specjalizuje się w zarządzaniu rozwojem terytorialnym. - Nie oznacza to, że w koncepcji tej wszelkie aktywności mieszkańców mają być realizowane wyłącznie w bezpośrednim otoczeniu zamieszkania. Przeciwnie, tworzenie sprawnych połączeń komunikacyjnych między dzielnicami jest jedną z kluczowych zasad miasta 15-minutowego - dodaje.

Pandemia nas „ulokalniła”. - I ta lokalność zostanie w nas na dłużej - przekonuje Piotr Kopyciński, dyrektor CPP. - Wprowadzone w większości państw obostrzenia sprawiły, że dla mieszkańców miast to właśnie dzielnica stała się głównym miejscem realizacji codziennych aktywności. Zmianę dotychczasowych zachowań mieszkańców, którą można określić mianem „ulokalnienia” życia miejskiego, potwierdzają m.in. obserwacje przeprowadzone w duńskich miastach (Kopenhaga, Horsens, Svenborg, Helsingor) w kwietniu 2020 r. przez badaczy z Gehl Architects - dodaje. Autorzy opracowania wskazują na wzrost popularności wśród mieszkańców miejsc zlokalizowanych w bezpośrednim otoczeniu ich zamieszkania, a także zwiększenie ruchu pieszego.

W mieście 15-minutowym liczą się też wartości, których na minuty nie da się szybko przeliczyć. To m.in. wielokulturowość - jako wymiar różnorodności – może w znaczącym stopniu przyczyniać się do rozwoju gospodarczego. Badania przeprowadzone przez Kevina M. Leydena dowodzą, że mieszkańcy dzielnic sprzyjających ruchowi pieszemu lepiej znali swoich sąsiadów, przejawiali większą skłonność do aktywności obywatelskiej, byli bardziej ufni wobec siebie oraz chętniej angażowali się społecznie niż miało to miejsce w przypadku osób zamieszkujących części miasta zdominowane przez ruch samochodowy.

Wreszcie, w koncepcji miasta 15-minutowego jest szeroko rozumiana zieleń. Drzewa, roślinność, parki, zieleńce i miejskie łąki wzmacniają odporność na zagrożenia wynikające ze zmian klimatu. Dotyczy to przede wszystkim ograniczenia zjawiska tzw. miejskiej wyspy ciepła oraz ryzyk związanych z gwałtownymi zjawiskami atmosferycznymi. Naukowcy Centrum Polityk Publicznych UEK zaprezentowali studia przypadków, które pokazują, jak przedstawione idee są wdrażane w Mediolanie, Melbourne i Paryżu. To bowiem te ośrodki są uważane za wiodące w kreowaniu koncepcji miasta 15-minutowego. Zatrzymajmy się na Paryżu, ponieważ to w tym temacie naturalny benchmark dla Krakowa.

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

W mijającej kadencji mer stolicy Francji Anne Hidalgo prowadziła politykę ograniczenia ruchu samochodowego w mieście i promocji rowerów, a obecnie chce pójść jeszcze dalej. Sztandarowy punkt kampanii Hidalgo – określony jako „Wspólny Paryż” - został zaprogramowany przez Carlosa Moreno z Uniwersytetu w Sorbonie. Główną przesłanką do wprowadzenia zmian jest dokonanie ekologicznej transformacji, a jednocześnie poprawa jakości życia mieszkańców.

A **gdzie jest Kraków?**

Naukowcy CPP UEK przeanalizowali dostępność kluczowych usług i obiektów w konkretnych obszarach Krakowa. Wnioski?

Jeśli przyjmiemy minimalny zestaw usług realizowanych lokalnie, to w przestrzeni miejskiej, która spełnia warunki „15-minutowości” mieszka ok. 66% mieszkańców Krakowa. Obszar, w którym lokalnie można realizować podstawowy zakres codziennych potrzeb obejmuje śródmieście, teren „starej” Nowej Huty, ale i znaczącą część osiedli mieszkaniowych na obu brzegach Wisły.

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

Badanie CPP UEK otwiera debatę nad postrzeganiem Krakowa jako miasta 15-minutowego. Warto w tym miejscu odnieść się do głównego dokumentu sterującego rozwojem miasta – Strategii Rozwoju Krakowa „Tu chcę żyć. Kraków 2030”. W uchwalonej 7 lutego 2018 roku Strategii koncepcja miasta 15-minutowego nie zyskała statusu instrumentu transformacji miasta. Jednak na poziomie wyzwań, w obliczu których staje Kraków w perspektywie 2030 roku, można zidentyfikować problemy, których rozwiązanie byłoby możliwe dzięki wdrożeniu tej koncepcji. To poprawa jakości środowiska przyrodniczego, poprawa ładu przestrzennego, podniesienie jakości i estetyki przestrzeni publicznych, ograniczenie zbyt wysokiego udziału samochodów w systemie transportowym miasta oraz mikromobilność.

Autorzy raportu podkreślają, że to zaproszenie do dyskusji o Krakowie 15-minutowym. „Nie chcielibyśmy, by traktowano koncepcję „15-minutowości” w kategoriach mody narracyjnej”. Ale oni sami w większości mieszkają w Krakowie... I zapraszają do dyskusji i polemiki.

Więcej: <https://politykipubliczne.pl/>

Kontakt: Izabela Wiśniewska

E: izabela.wisniewska@uek.krakow.pl

T: (+48) 570 171 551

<https://politykipubliczne.pl/>