

MARCIN KRASSOWSKI  <https://orcid.org/0000-0003-3800-4237>

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Rowerem cargo pod prąd: praktyki i protesty w 15-minutowym mieście

W październiku 2024 roku na stronach internetowych „Głosu Wielkopolski” pojawił się artykuł pod tytułem *Poznań będzie testował miasto 15-minutowe! W europejskim projekcie stolica Wielkopolski skupi się na rowerach cargo* (Ufa 2024). Autor odnosił się w nim do realizowanego w Poznaniu projektu SPECIFIC¹, w który jestem osobiście zaangażowany, lakonicznie opisał, na czym polega koncepcja miasta 15-minutowego oraz do czego mogą służyć rowery towarowe. Pod tym króciutkim artykułem rozgorzała bardzo emocjonalna i gwałtowna dyskusja, która jednak dotyczyła nie tylko treści artykułu czy planowanych badań, ale również bardziej ogólnie miast i mobilności. W momencie, w którym piszę te słowa, pod postem jest 29 udostępnień, prawie 800 komentarzy i ponad 900 reakcji (nie licząc reakcji na poszczególne komentarze oraz tych pod udostępnionymi postami): to dwa, trzy rzędy wielkości więcej, niż zwykle osiągają posty „Głosu Wielkopolski”. Są to wypowiedzi w większości nieprzyjemne, nieprzychylnie, agresywne, prześmiewcze, przerażające, a częściowo zwyczajnie wulgarne – obszerny ich wybór prezentuję w dalszej części artykułu.

Trudno mi było nie zastanowić się, dlaczego nawet lakoniczna wzmianka o pewnej koncepcji urbanistycznej oraz trochę większym rowerze wywołuje

¹ Projekt „Specifying Practices Enabled by Cycling In Fifteen-minute Cities” (Określanie praktyk umożliwianych przez jazdę na rowerze w 15-minutowych miastach) finansowany jest przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w ramach programu Driving Urban Transitions (DUT).

takie dyskusje, emocje i opór². I na to właśnie pytanie chciałbym w tym artykule poszukać odpowiedzi, bo wbrew pozorom nie jest to zagadnienie błahe.

Według prognoz Banku Światowego do 2050 roku w miastach będzie mieszkało nawet 70% ludzkiej populacji Ziemi, a to sprawia, że stają się one kluczowe z punktu widzenia adaptacji i mitygacji kryzysu klimatycznego. Idee urbanistyczne podejmujące tę problematykę – w tym koncepcja miasta 15-minutowego (15MC) – wskazują zaś przejście na aktywne formy mobilności (poruszanie się pieszo lub rowerem) jako na warunek konieczny funkcjonowania zrównoważonych i przyjaznych do życia osiedli. Zmiany idące w tym kierunku wywołują niekiedy sprzeciw i są źródłem mniej lub bardziej zorganizowanych protestów. Zrozumienie charakteru tych ostatnich może przynieść wymierne korzyści w postaci bardziej dostosowanych do lokalnego kontekstu, inkluzywnych miejskich interwencji. I tak też się dzieje, o czym piszę więcej w dalszej części artykułu. Uważam jednak, że w myśleniu o sprzeciwie i protestach warto poruszyć kwestię natury bardziej ogólnej.

Implementacja koncepcji urbanistycznych może być rozumiana jako ingerencja w codzienne praktyki mieszkańców poprzez wprowadzenie nowych elementów. Mogą to być choćby strefy uspokojonego ruchu, ograniczenia dla samochodów, budowa dróg rowerowych czy organizacja systemu rowerów miejskich. Pytanie o opór wobec takich rozwiązań jest więc równocześnie pytaniem o to, kto, jak, po co i dlaczego przenosi je z jednego kontekstu do innego, czyli – innymi słowy – o przebieg ich dyfuzji.

W tym świetle interesująca wydaje mi się propozycja Tima Schwanena, żeby myśleć o 15MC w kategoriach Foucaultowskiego dyspozytywu³ (Schwanen b.d.), a więc nie pytać jedynie, czym miasto 15-minutowe jest, ale „co miasto 15-minutowe robi”. Takie ujęcie kieruje uwagę nie na samą koncepcję, lecz na jej uwikłanie w lokalne konteksty. Ale i to pytanie pozostawia niedosyt. Można zadać pytania kolejne: komu miasto 15-minutowe coś robi, z kim to robi, kiedy to robi, gdzie i dlaczego. A także, co dzieje się przy okazji, mimochodem. A to jest już optyka *par excellence* antropologiczna i krytyczna.

Kreśląc swoją „etnografię globalnych powiązań”, Anna Tsing pisze, że „globalne” nie jest abstrakcyjną siłą, ale pozostaje definiowane i realne poprzez wchodzenie w relacje w wielu miejscach i kontekstach jednocześnie, a przez to staje się możliwe do etnograficznego poznania (Tsing 2015). Tarcia (*frictions*) czy protesty nie są więc jedynie oznakami „społecznego odbioru”, ale samym sposobem istnienia fenomenów, takich jak kapitalizm, zrównoważony rozwój czy właśnie miasto 15-minutowe. Wychodząc więc od materiału złożonego

² Choć tekst w „Głosie Wielkopolski” bezpośrednio dotyczył rowerów towarowych, komentarze pod nim zgromadzone odnoszą się zarówno do rowerów cargo, jak i zwykłych. Jest to do pewnego stopnia symptomatyczne, o czym będę jeszcze pisał w dalszej części artykułu.

³ W polskiej tradycji translatorskiej przyjęło się francuskie *dispositif* tłumaczyć jako „urządzenie”. Podążając jednak za argumentacją Magdaleny Nowickiej (2011), w artykule będę konsekwentnie stosował to pojęcie w formie spolszczonej – dyspozytyw właśnie.

z komentarzy pod artykułem z „Głosu Wielkopolski”, chcę pokazać, na jakie sposoby koncepcja Carlosa Moreno wikła się w lokalne konteksty – to znaczy: istnieje poprzez tarcia i w nich.

15 minut bliskości

W swoim najprostszym, najbardziej upowszechnionym i wąskim sformułowaniu koncepcja miasta 15-minutowego zakłada, że mieszkańcy powinni móc zaspokajać wszystkie swoje podstawowe potrzeby – mieszkanie, praca, zakupy, opieka zdrowotna, edukacja i rozrywka – w odległości nie większej niż 15 minut pieszo lub rowerem od swojego domu (Moreno i in. 2021). Po raz pierwszy Moreno ogłosił swój pomysł około 2016 roku (Marchigiani, Bonfantini 2022). Jednak prawdziwy rozgłos koncepcja zyskała dopiero w styczniu 2020 roku, kiedy mer Paryża Anne Hidalgo wzięła ją na sztandary w swojej kampanii reelekcyjnej (Khavarian-Garmsir i in. 2023). Propozycje francuskiej polityczki obejmowały m.in.: ograniczenie ruchu samochodowego, więcej przestrzeni dla pieszych czy otwarcie szkolnych podwórek również popołudniami, żeby mogły służyć jako centra życia lokalnych społeczności.

Zwycięstwo Hidalgo sprawiło, że idea 15-minutowych miast zaczęła błyskawicznie zyskiwać na popularności; jeszcze w tym samym roku Mediolan przyjął ją jako część swojej nowej strategii urbanistycznej (Pinto, Akhavan 2021), a kilku burmistrzów miast wchodzących w skład grupy C40 wyraziło dla niej publiczne poparcie (UNFCCC 2021). W swojej ostatniej książce Moreno bardzo wiele miejsca poświęca wymienianiu i opisywaniu miast, które od tego czasu zaczęły wdrażać jego idee. Przykłady te obejmują zarówno większe aglomeracje – Cleveland, Buenos Aires, Melbourne – jak i mniejsze miejscowości, takie jak Susa, Pusan, Saint-Hilaire-de-Brethma czy nasz wielkopolski Pleszew (Moreno 2024).

Za publicznymi deklaracjami i lokalnymi działaniami poszły też inicjatywy bardziej kompleksowe. Grupa C40 w partnerstwie z NORP (Nordic Real Estate Partners) uruchomiła program pilotażowy 15MC, w którym biorą udział 22 miasta z całego świata (*Green and Thriving Neighbourhoods – C40 Cities* b.d.). Komisja Europejska wraz z 28 krajami członkowskimi przeznaczyły na lata 2022–2028 budżet w orientacyjnej wysokości 450 mln euro na wsparcie programu badań i innowacji „Driving Urban Transitions” – miasto 15-minutowe jest jednym z jego trzech kluczowych obszarów (*The DUT Partnership – DUT Partnership*, b.d.).

W kontekście szerszym niż tylko spełnianie potrzeb w niewielkim oddaleniu od domu miasto 15MC ma być wyrazem sprzeciwu wobec urbanistyki modernistycznej, funkcjonalistycznej, która – zgodnie z duchem Karty Ateńskiej – opierała się na podziale miasta na strefy funkcjonalne: handlową, mieszkalną, przemysłową itd. (Szymańska i in. 2024). Moreno pisze, że jego pomysł ma korzenie właśnie w XX-wiecznych krytykach takiego sposobu myślenia o mieście. Odwołuje się do jednostki sąsiedzkiej Clarence’a Perry’ego, nowego urbanizmu, myśli Jane Jacobs, a także idei wcześniejszych, jak choćby miast-ogrodów Ebenezera Howarda

(Moreno i in. 2021; Noworól i in. 2022). Na tym jednak francusko-kolumbijski urbanista nie poprzestaje i wskazuje na inspiracje jeszcze wcześniejsze. Pisze o centrach dawnych europejskich miast, o freskach Ambrogia Lorenzettiego z 1338 roku, które przedstawiają *citta ideale* jako charakteryzujące się zwartością i różnorodnością przestrzeni, o cywilizacjach prekolumbijskich i Teotihuacán; wreszcie o Pompejach i jednokierunkowych ulicach, które miały być odpowiedzią władarzy tego rzymskiego miasta na korki powodowane zbyt dużą liczbą rydwanów (Moreno 2024).

Wszystkie te – czasem wydawałoby się niedorzecznie odległe w czasie – przykłady mają być według Moreno egzemplarzami miast bliskości. Zasadne więc wydaje się pytanie, dlaczego to właśnie koncepcja miast 15-minutowych, a nie idee pokrewne – jak choćby te zawarte w pracach luksemburskiego architekta i teoretyka nowego urbanizmu i urbanistyki postmodernistycznej Leona Kriera (1984) – zawałdnęła wyobraźnię miejskich decydentów we wszystkich zakątkach świata?

Jednym z powodów jest z pewnością rzeczywistość wszechkryzysu (Lawrence i in. 2024). Moreno wprost pisze o tym, że jego koncepcja to nie tylko recepta na miasto szczęśliwe, lecz także też sposób na miasto przyjazne klimatycznie. Choć wdrożenie idei Perry’ego czy Jacobs być może odniosłoby podobny skutek, to aspekt ten nie był w ich myśli wiodący. Pomysł Moreno przedstawiany jest zaś jako operacjonalizacja agend i polityk zrównoważonego rozwoju – łączy abstrakcyjny wymiar kryzysu klimatycznego z lokalnymi działaniami, których efekty, przynajmniej w założeniu, nie mają obniżać jakości życia, lecz ją podnosić.

Uważam, że nie bez znaczenia jest tu też sama nazwa, a właściwie obecne w niej odwołanie do czasu. Wcześniejsze analogiczne koncepcje bazowały na imaginarium przestrzennym, które jednak pozostawało nieskonkretyzowane. Miasto w mieście, miasto-ogród, jednostka-sąsiedzka – choć można je sobie wyobrazić, niekoniecznie są zakorzenione w codzienności i doświadczeniu. Oczywiście, o ile ktoś nie mieszka w Milanówku czy Konstancinie-Jeziorniej.

W przypadku 15MC odwołanie do jednostki czasu – czegoś jednocześnie wymiernego, absolutnego, ale i poniekąd abstrakcyjnego – paradoksalnie ułatwia zakotwiczenie koncepcji Moreno w doświadczeniu. Z braku mglistego nawet odniesienia przestrzenno-wizualnego, które przywołują nazwy koncepcji wcześniejszych, uzupełniane jest ono każdorazowo osobistym doświadczeniem, obrazem tego, co można zrobić, gdzie dojechać w kwadrans. Idea ta kieruje uwagę na podmiot, jego codzienność. Sam kwadrans zresztą jest bardzo bliską, swojską, codzienną właśnie jednostką czasu.

Powiedziabym więc, że sukces koncepcji Moreno wynika z tego, że na poziomie dyskursywnym w umiejętny sposób przekracza ona pozorne podziały między globalnym, lokalnym a osobistym, pokazując jednocześnie, że mogą one łączyć się w spójnej wizji zamieszkiwania.

Choć koncepcji 15MC nie można odmówić marketingowego sukcesu, to na poziomie analitycznym jest ona nieco bardziej wyrafinowana niż sama obietnica bliskości usług. Moreno opiera ją na trzech filarach: chronourbanizmie, chronotopii i tofologii (Moreno i in. 2021).

Chronourbanizm to pogląd, w myśl którego jakość życia w mieście rośnie odwrotnie proporcjonalnie do ilości czasu zainwestowanego w transport, a zwłaszcza w transport samochodowy. Czas spędzony na dojazdach jest tu uznawany za czas stracony, zmarnowany.

Chronotopia zakłada fundamentalne połączenie i wzajemne oddziaływanie wymiarów przestrzennych i czasowych w organizacji i planowaniu miast (Moreno 2024). W myśleniu o mieście, jak i w myśleniu o budynkach, dominuje perspektywa planistyczna: plan piętra, plan zagospodarowania przestrzennego. Tymczasem wiele miejskich problemów wynika z aspektów czasowych. Inspiracji w ich analizie można szukać w pracach Torstena Hägerstranda i jego geografii czasu, która podkreśla skończoność czasoprzestrzeni i jej ograniczający wpływ na interakcje ludzi z terytoriami (Shaw 2012).

Topofilia – pojęcie zapożyczone od Yi Fu Tuana (1990) – oznacza miłość, głęboką więź z miejscem. Ujawnia ono jeszcze jeden – do pewnego stopnia podstawowy, choć czasem pomijany – aspekt 15MC: bliskość w sensie społecznym, dobre sąsiedztwo chciałoby się powiedzieć. Pojęcie to wprowadza do debaty urbanistycznej wymiar emocjonalny i tożsamościowy, nawiązując do antropologicznych ujęć zamieszkiwania obecnych m.in. u Edwarda Casey’a (2013) czy Tima Ingolda (2022), a zakorzenionych w tradycji filozoficznej późnej twórczości Martina Heideggera (1974).

Oprócz opisanych powyżej filarów Moreno wymienia również cztery wymiary 15MC: bliskość, gęstość, różnorodność i cyfryzację⁴.

Bliskość jest podstawowym wymiarem koncepcji miasta 15-minutowego i wyraża się właśnie w tej najczęściej przywoływanej definicji, podkreślającej dostępność usług. Różnorodność ma aspekt przestrzenny i kulturowy (Moreno i in. 2021). W pierwszym chodzi o tworzenie dzielnic o różnorodnym przeznaczeniu (*mixed-use neighborhoods*), czyli łączenie funkcji (Di Marino i in. 2023; Khavarian-Garmsir i in. 2023). Implikuje to bezpośrednio mieszane przeznaczenie budynków – w jednym obiekcie mogą znajdować się zarówno mieszkania, jak i sklepy czy biura. Różnorodność kulturowa ma zaś być lekarstwem na gentryfikację i wykluczenie (Khavarian-Garmsir i in. 2023), choć analiza wcześniejszych prób opartych na programowej różnorodności może sugerować, że nie jest to lekarstwo tak skuteczne, jak chcieliby tego urbaniści czy wóldarze (Casarin i in. 2023).

Moreno definiuje gęstość nie jako gęstość zabudowy, ale jako liczbę osób mieszkających na danym obszarze (Moreno i in. 2021). Optymalizacja w tym zakresie niezbędna jest do zapewnienia bliskości usług i różnorodności funkcji; bez odpowiedniej liczby mieszkańców nie będzie możliwe utrzymanie zapotrzebowania wystarczającego do utrzymania sklepów usług, placówek edukacyjnych czy miejsc pracy w bliskim zasięgu. Część twórczości akademickiej poświęconej 15MC skupia się właśnie na relacjach między gęstością zaludnienia a dostępnością usług (Knap i in. 2023; Murgante i in. 2024).

⁴ Cyfryzacja zastąpiła obecną we wcześniejszej wersji koncepcji miasta 15-minutowego wszechobecność (*ubiquity*).

Cyfryzacja odnosi się nie tylko do usług cyfrowych (np. telemedycyna, internetowe systemy obsługi mieszkańców). Wykorzystanie nowoczesnych technologii jest według kolumbijsko-francuskiego urbanisty niezbędne dla samego planowania inteligentnych (*smart city*), odpornych na kryzysy i opartych na bliskości miast (Moreno i in. 2021; Noworól i in. 2022; Sdoukopoulos i in. 2024). Mówimy tu więc o wszelkiego rodzaju systemach sterowania ruchem, pomiaru (np. liczby pasażerów komunikacji miejskiej, liczby rowerów, ale też choćby jakości powietrza), monitoringu czy wykorzystaniu zaawansowanych cyfrowych narzędzi badawczych, w tym sztucznej inteligencji.

Na zakończenie tego przeglądu założeń koncepcji 15MC warto dodać, że Moreno kładzie szczególny nacisk na lokalność; miasto 15-minutowe nie jest sztańcą, z której odbija się jednakowe osiedla (Di Marino i in. 2023; Moreno 2024; Schwanen b.d.; Szymańska i in. 2024). Stąd też coraz popularniejsze staje się mówienie o mieście x-minutowym (*x-minute city*), np. 10-minutowym, 20-minutowym czy 30-minutowym regionie (Birkenfeld i in. 2023; Birkenfeld, El-Geneidy 2023; Knap i in. 2023; Lu, Diab 2023), a więc o dostosowywaniu założeń i prawideł 15MC do kontekstu mniejszych i większych osiedli ludzkich.

Mimo pozornego braku kontrowersji – kto nie chciałby mieć wszędzie blisko – koncepcja Moreno spotkała się w ostatnich latach nie tylko z entuzjazmem i poparciem, lecz także z nieufnością i oporem. W Oxfordzie plany ograniczenia ruchu samochodowego między różnymi częściami miasta wywołały gwałtowny sprzeciw. W lutym 2023 roku, w geście protestu, na ulice tego uniwersyteckiego miasta wyszło ponad 2000 osób. W Edmonton w Kanadzie demonstracje podsycane były dodatkowo przez teorie spiskowe, które łączyły miasto 15-minutowe z ograniczeniami podobnymi do tych z czasów COVID-19 (English 2024).

Choć koncepcja Moreno nie jest jeszcze w Polsce powszechnie znana, już pojawiają się pewne oznaki sprzeciwu wobec jej wdrażania. Można do nich zaliczyć protesty mieszkańców krakowskich Klinów przeciw budowie „osiedla 15-minutowego” przy ulicy Anny Szwed-Śniadowskiej (Kolet-Iciek 2025) czy akcję „Nie oddamy samochodów” (*Nie dla Strefy Czystego Transportu! Apel do prezydentów miast, radnych i wojewodów* b.d.). W pierwszym przypadku krytyka nie dotyczy samej koncepcji Moreno ani proponowanych udogodnień w okolicy, lecz obaw, że budowa kolejnego osiedla spowoduje przeciążenie lokalnych usług oraz wzmożony ruch drogowy i dodatkowe korki. Podobne zarzuty pojawiają się w przypadku innych inwestycji realizowanych na obrzeżach miast. Drugi przypadek dotyczy wyłącznie kwestii mobilności – jest bardziej typowy, wpisuje się w znany z innych krajów opór wobec ograniczeń w poruszaniu się samochodem.

Szukając punktów wspólnych między protestami w różnych miastach, Oriol Marquet wskazał, że stoją za nimi przede wszystkim strach przed inżynierią społeczną, nieufność do scentralizowanego urbanizmu oraz obawy dotyczące wolności motoryzacyjnej (2024). Tropy te będzie można zidentyfikować również w komentarzach, które są przedmiotem niniejszej analizy. Polskie i zagraniczne przykłady protestów, choć różne w formie, opierają się na tych samych więzankach znaczeń: miasto 15-minutowe wywołuje gwałtowną reakcję ze względu na

dostrzegane zagrożenia dla swobody. W szczególności chodzi tu o ograniczenia ruchu samochodowego, w tym przez interwencje materialne, takie jak zwężanie ulic czy wyznaczanie kontrapasów. Wolność jest tu wartością podstawową, a jej gwarantem ma być technologia, w szczególności zaś auto. Dla bardziej syntetycznego ujęcia tej problematyki Federico Caprotti wprowadza kategorię paranoidalnego urbanizmu i ostrzega, że żadne formy protestu przeciw koncepcji miasta 15-minutowego nie powinny być lekceważone i zbywane jako historyczne (Caprotti 2024). Zwłaszcza że taka dewaluacja jest częsta i łatwa do zaobserwowania. Ta myśl Caprottiego będzie przyświecała mi na kolejnych stronach.

Metoda i materiał

Przytłaczająca liczba komentarzy, które znalazły się pod postem na facebookowym profilu „Głosu Wielkopolski”, miała wydźwięk negatywny. W całym korpusie danych zidentyfikowałem jedynie 13 fragmentów, które można by zakwalifikować jako pozytywnie odnoszące się do koncepcji Moreno czy rowerów cargo. Stąd też – siłą rzeczy – w dalszej części skupię się głównie na tych pierwszych.

Jednocześnie chciałbym zaproponować metodę, która nieco wykracza poza analizy dyskursu czy narracji. Zebrane wypowiedzi będą podstawą do wglądu w praktyki urbanistyczne i mobilnościowe, a nie tylko w sam sposób mówienia o nich. Żeby móc przeprowadzić taką analizę, odwołam się do trójelementowego modelu rozumienia praktyk, który zaproponowała Elizabeth Shove (Shove i in. 2009). Na te ostatnie mają się według niej składać materiały, kompetencje i znaczenia.

Brytyjska socjolożka definiuje materiały jako technologie, obiekty fizyczne i zjawiska (np. dźwięk, ciepło, powietrze, woda), w tym narzędzia, infrastruktury i ciało; kompetencje jako umiejętności, wiedzę i techniki potrzebne do wykonywania praktyk, a znaczenia jako symbole, idee i aspiracje, które łączą praktyki w szersze systemy (Shove i in. 2009). Jazda na rowerze to praktyka angażująca nie tylko rower (materialność), umiejętność utrzymania równowagi (kompetencja), lecz także np. przekonanie o tym, że ruch jest dobry dla zdrowia (znaczenie).

Uważna analiza komponentu znaczeniowego pozwala moim zdaniem na wgląd w składowe materialne i kompetencyjne, a przez to zarówno w wyobrażenia na temat praktyk, jak i w same praktyki, o ile zakorzenione są w doświadczeniu. Żeby móc analizować komentarze również pod tym kątem, zdecydowałem się wzbogacić kodowanie indukcyjne o kody opisujące poszczególne elementy praktyk: materialne, kompetencyjne i znaczeniowe.

Innymi słowy – analizowane wypowiedzi stanowią bogate źródło wiedzy na temat dostrzeganych przez osoby komentujące barier i motywacji, a także tego, co poszczególne praktyki dla nich znaczą i jak są zakotwiczone w szerszych systemach wartości i wyobrażeń. Przez pryzmat dyskursu staram się uchwycić również kluczowe komponenty i mechanizmy wyobrażonych lub zakorzenionych w doświadczeniu praktyk, które – nawet jeśli nie w pełni „odtworzalne” z poziomu komentarzy – dają się przeanalizować w kategoriach materiałów, kompetencji i znaczeń.

W myśl synkretycznego traktowania *practice-based approaches*, postulowanego przez Davide'a Nicoliego (Mateja-Jaworska, Modrzyk 2023), model ten wydaje się szczególnie użyteczny ze względu na problematykę dyfuzji. Pisząc na temat surfingu oraz ruchu rowerowego i samochodowego w Maastricht, Melissa Akaka (2022) czy Mark Dijk (2021) pokazują, że każdy z elementów praktyki może poruszać się – a więc podlegać dyfuzji – niezależnie od innych. Oznacza to np., że – by pozostać blisko tematu – rower cargo jako element materialny praktyki wożenia dzieci do szkoły ulega de- i rekontekstualizacji w taki sposób, że nie pasuje do innych praktyk w nowym otoczeniu. Istotne w omawianych pracach jest również zwrócenie uwagi na rolę w rozprzestrzenianiu się praktyk i ich elementów nie tylko „nosicieli” praktyk (*carriers*), lecz także osób postronnych (*non-carriers*) (Akaka i in. 2022).

Poniżej znajduje się lista kilkunastu komentarzy, które wybrałem ze względu na to, że, po pierwsze, reprezentują najczęściej występujące w analizie tematy, a po drugie, ze względu na charakterystyczne sformułowania, poprzez które można uchwycić relacje między poszczególnymi znaczeniami czy elementami praktyk⁵.

1. Będą **strzelać** do Polaków, którzy nie chcą żyć w tej **komunistycznej utopii**?
2. Od razu do **klatek** ludzi powijadajcie!!! Chów klatkowy, a kury na wolnym wybiegu! Tak was traktują jak **Niemcy w obozach**! Gorzej niż zwierzęta idące na rzeź się zachowujecie, **bezmyślne bydlę**!
3. czyli że idea jest taka żeby zrobić wszystko aby niemal **uniemożliwić** korzystanie z alternatyw i dzięki temu uznać że ludzie ich nie chcą? Wow .. jakież to **totalitarne**. Jak można napisać że takim podejściem miasto „da wybór”? To będzie **przymus**. Równie dobrze można po prostu nakazać.
4. zdefiniuj słowo wolność [...] posiadanie samochodu samo w sobie nie daje **wolności** rozumianej jako całkowita **suwerenność i niezależność**. Przemieszczanie się nim obarczone jest coraz większą ilością **ograniczeń**, dodatkowych **wydatków i przymuszeń (pod groźbą kary)**. Natomiast jeżeli tą wolność (użyta w tym zdaniu) zinterpretujemy jako **wolność wyboru** (czym pojadę, kiedy pojadę, jaką drogą pojadę, w jakim towarzystwie i dokąd pojadę) i to **ja o tym decyduję**, to w tym znaczeniu auto daje wolność.
5. **Strefy czystego transportu** mają to przyspieszyć, **bogaci** będą dalej jeździć sobie samochodem, a tych co **nie stać na nowe auto** będą **zmuszeni** się pozbyć samochodów, mają **pedałować** na rowerkach albo jeździć niedziałającym zbiorkomem....
6. I co lemingi >> 15 minutowe miasta to odległa przyszłość i bujdy <<< No to macie teraz bujdy . Zaczyna się **zakładanie kagańca**, jeszcze jest bardzo luźny
7. to nie **getto**,, to klasyczny **LAGER**! Wyłapujcie i niszczone tych debili którzy to usiłują wprowadzić! Zaraz będziecie mieli mniej **swobody** niż klasyczny **prosiak w chlewie** !

⁵ Zachowano oryginalną pisownię, składnię i interpunkcję.

8. Wiecie „zieloni” debile że 20 tyś **samolotów** (rejsowych, nie licząc prywatnych) codziennie lata wam nad głowami ,a każdy spala 6 do 8 TON paliwa na godzinę i to jest „**ekologiczne**”!?!? Wy chcecie **ograniczać wolność** ludzi zakazami bo samochody zatruwają powietrze !!! Walnijcie wy się w te lepetyny i to dobrze , a potem zajmijcie się **normalną pracą która coś wniesie w los kraju** . „Zielona zaraza „
9. Bardzo dobrze, idziemy cały czas w dobrym kierunku. Miała być druga Japonia ale nic, może być **drugi Bangladesz**.
10. A kiedy **riksze** i powrót do powozów konnych ?
11. Następny punkt programu – testujemy Poznań bez **rurociągów** i przywracamy **czerpanie wody ze studni**
12. Patologiczne lewackie cofanie w rozwoju rodzaju ludzkiego.
13. Oczywiście zaraz wszyscy na rowerach. W **szalasie** będziemy mieszkać
14. rower taczka nie jest nowoczesny
15. Jeszcze **riksze tęczowy** jacyś wprowadzi
16. Polska od jakiegoś czasu się **nie rozwija** tylko **cofa** jak i cała unia....
17. do miasta, do wyjazdu z miasta, by nie być **niewolnikiem zbioru syfu**. By pojechać do dobrego stomatologa, sklepu z **szerszą ofertą**, do znajomych, by opuścić miasto nacurlop czy na działkę, by nie **dziado wegetować**. 86% rodzin jednak ma auta, a dla reszty **bieda syfo zbiorkom..**
18. **Doganiamy Phongjang**, Północna Korea! Nie mogę się doczekać **munduru** co dwa lata dla każdego obywatela! Planeta odetchnie
19. Jak zwykle kopiujecie bez namysłu **pomysły** z **zachodu**, ale nie rozumiecie sedna idei xD zamiast mieć wszystko blisko to wymyśliście **drugi bangladesz** z **rykszami** xD tylko tam **bieda** nie pozwala mieć **auta**, a u nas będzie **ustawowo** xD dzbany
20. już sobie wyobrażam twoją koncepcję z **zakazem aut..fajna utopia** i powrót do **średniowiecza**...ci wszyscy **strażacy z wiaderkami** wody biegnący do pożaru...ach i te **rowery cargo** wiozący **chorych** na sygnale, ci **Szerpowie** z pakunkami **dostarczający towary** do sklepów... ☺
21. [...] Czemu wszelakiego typu aktywizacja tak usilnie chcą **zmieniać miasto i robić z niego wieś**? [...] Po co **zadręczać utopią** innych ludzi? **Pakować manele**, wsiadać na rowery i szerokości.
22. [...] Nie pomogę na Twój brak wiedzy, że od 10 000 lat miasta powstawały jako miasta krótkich dystansów i dopiero przed 100 laty w wyniku idei komunistów Jeanerette-Grisa i van den Rohe zaczęliśmy miasta rozwalać. [...] Niestety u nas motokomunizm trzyma się mocno, już 4 pokolenie w nim urosło i widzi Matrix jako normalny świat, [...] Jesteśmy od 15 lat na etapie rozwoju miast Zachodu z lat 70... Cofamy się strukturalnie w rozwoju zamiast naprawić błędy motokomunistycznej utopii modernizmu
23. z ograniczeniem **swobody** użycia aut tak to **getto**, ograniczające twój **wybor**. Tak wolałbym **jak człowiek autem** niż **bieda rowerkiem** lub **bydłowozem**
24. tak bo jedyne o czym marzę to w zimie podczas opadów śniegu to iść do pracy, wcześniej zaprowadzając dzieci do przedszkola, pieszo albo na rowerze... tysiące

- lat **rozwoju** tylko po to żeby **wrócić** do **marznięcia**, **moknięcia** i marnowania czasu. Nie dzięki...
25. Za **PRLu** te, budowali osiedla ze żłobkami, przedszkolami, szkołami, przychodniami i **wszystko w zasięgu 15 min....** więc co to za **nowość**?
 26. „miasto 15 minutowe „ to tylko taki slogan tak jak „praca czyni wolnym”
 27. każde blokowisko w **PRL** z wielkiej płyty to 15sto minutowe miasto, jesteście **komuchami** po prostu ;)
 28. Jest pewien kraj gdzie głównym transportem jest transport rowerowy. **Biedota** na **rowery** i transportem zbiorowym **elity autami** ,samolotami itd. Powoli UE zmierza w tym kierunku. Kraj o którym mowa to **KRLD**

Komentarze – zarówno prezentowany tu wybór, jak i cały zbiór – dotyczą szerokiego spektrum działań i praktyk, które można jednak przyporządkować do dwóch głównych kategorii. Pierwszą stanowią praktyki codzienne, zwłaszcza mobilnościowe: dojazdy do pracy, odwożenie dzieci do szkoły i przedszkola, przewożenie towarów, robienie zakupów, korzystanie z usług miejskich i przestrzeni publicznej, ale także parkowanie, stanie w korkach czy weekendowe wyjazdy poza miasto. Drugą kategorię tworzą praktyki władz lokalnych – różnego rodzaju interwencje infrastrukturalne (np. zwężanie ulic, tworzenie dróg rowerowych) oraz regulacje i organizacja (planowanie i zarządzanie komunikacją miejską, strefy czystego transportu itp.).

Miasto 15-minutowe funkcjonuje w komentarzach w nieco inny sposób. Wracam tu do pojęcia dyspozytywu, „heterogenicznego ansamblu”, obejmującego dyskursy, instytucje, zabudowę architektoniczną, regulaminy, prawa, przepisy administracyjne, naukę, filozofię, moralność (Nowicka 2016). Komentarze na temat 15MC dotyczą właśnie szerokiego powiązania „wypowiedzianego i niewypowiedzianego”: ograniczania praktyk, refleksji nad genezą pomysłu, jego wdrożeń w innych miejscach świata czy racji stojącymi za koncepcją Moreno.

W dalszej części skupię się przede wszystkim na praktykach auto- i velomobilnościowych (ze szczególnym uwzględnieniem rowerów cargo), jako tych najczęściej wspominanych w komentarzach. Pozostałe formy działania – szczególnie te związane z władzą samorządową i ogólniejszym tłem 15MC – będą uwzględnione w kontekście znaczeń, kompetencji i materialności tych pierwszych.

Materialność

W komentarzach pojawia się wiele odniesień do materialności rozumianej jako obiekty, infrastruktura czy zasoby technologiczne (Akaka i in. 2022). Dyskutujący często przywołują fizyczne cechy ulic i miejsc parkingowych (np. szerokość, liczba pasów), budowę roweru (zadaszenie, bagażnik) czy wreszcie warunki pogodowe i klimatyczne (deszcz, śnieg, mróz). Dwa wątki uważam tu za szczególnie interesujące: konkurencję przestrzenną oraz definiowanie roweru cargo poprzez ograniczenia. Zaczniemy od tego drugiego.

Komentujący wyliczają szereg barier mających wynikać z materialności samego roweru cargo; brak ochrony przed pogodą, zbyt mała ładowność, niższa prędkość czy w końcu gabaryty, które uniemożliwiają np. przechowywanie w mieszkaniu⁶. Część tych zarzutów – jak postaram się pokazać w dalszej części – można interpretować raczej jako braki w wymiarze kompetencji (wiedzy i technik niezbędnych np. do jazdy zimą czy do odpowiedniego przewożenia zakupów) bądź jako konflikt z innymi codziennymi praktykami i przypisanymi im znaczeniami (choćby obawą przed pojawieniem się w pracy „zgrzanym i spoconym”). Niemniej w samych komentarzach rower cargo definiowany jest właśnie poprzez ograniczenia wynikające, jak pisałem, z samej swojej materialności, która nie współgra przede wszystkim z innymi materialnymi elementami świata komentujących.

Takich – wynikających z immanentnych ograniczeń – wad wydaje się nie mieć samochód. Dopiero zmiana parametrów ulic – zężanie jezdni, tworzenie większej liczby dróg rowerowych – przekłada się, ale nie na wewnętrzne, ale zewnętrzne, wtórne, materialne ograniczenia również dla aut. Te same zmiany mają po części eliminować rzekome wewnętrzne, istotowe ograniczenia roweru cargo. Osią konfliktu staje się właśnie spór o materialność przestrzeni miejskiej, która zdaje się nie móc pomieścić wszystkich.

Obecna w komentarzach dyskusja o rowerach cargo i mieście 15-minutowym odsłania podstawowy materialny z natury problem, który dalej przekłada się na kompetencje, a przede wszystkim znaczenia.

Kompetencje

O kompetencjach rozumianych jako wiedza, umiejętności i techniki niezbędne do wykonywania określonej praktyki (Akaka i in. 2022) jest w analizowanych komentarzach sporo, choć nie wprost. Kwestia ta ujawnia się poprzez materialne i niematerialne ograniczenia przypisywane rowerom i rowerom cargo. Na podstawie komentarzy dotyczących materialności można wyróżnić trzy obszary kompetencyjne: związane z jazdą w niesprzyjających warunkach, dotyczące ruchu drogowego oraz te konieczne w codziennej logistyce.

Klimat i warunki pogodowe – a więc czynniki materialne – są przedstawiane jako z natury niezależne od człowieka. Sprawiają, że rower – w tym rower towarowy – nie jest uniwersalnym środkiem transportu, bo nie zapewnia odpowiedniej ochrony przed deszczem, śniegiem, silnym wiatrem czy temperaturą. Z drugiej strony w komentarzach – w tym w tych niewielu pozytywnych – pojawiają się przykłady Danii, Holandii czy Finlandii, w których jazda na rowerze jest bardzo popularna mimo częstokroć gorszych warunków pogodowych niż w Poznaniu.

⁶ Jest to szczególnie ciekawe ograniczenie materialne, ponieważ wskazuje wprost na powiązanie w sferze kompetencji i znaczeń roweru cargo ze zwykłym rowerem. To, że rower cargo jest rowerem implikuje samo w sobie wiele praktyk, w tym praktyk przechowywania (np. w mieszkaniu), czy szerzej: wszelkich praktyk, które wiążą się z bezpieczeństwem roweru i ochroną przed kradzieżą (np. bezpieczne stojaki).

I to właśnie w tym zestawieniu ujawnia się wymiar kompetencyjny; nie chodzi o pogodę, ale o brak odpowiednich umiejętności, przyzwyczajęń, wzorców, doświadczenia, znajomości technik czy choćby wiedzy o tym, jak się ubrać, co zabrać, czy jak zapewnić bezpieczeństwo dzieciom przy niekorzystnej aurze. To nie same warunki klimatyczne uniemożliwiają rozwój praktyki, ale właśnie braki kompetencyjne sprawiają, że jazda w deszczu, śniegu czy przy niskich temperaturach wydaje się komentującym niebezpieczna czy wręcz niemożliwa. Co więcej, luki te nie tylko utrudniają przyswajanie praktyki, ale też dyskursywnie wzmacniają przekonanie, że jest ona z definicji „nie dla nas”. Co ważne jednak, brak tych umiejętności nie musi wynikać z braku chęci ich nabycia, ale z braku odpowiednich wzorców oraz ze znaczeń przypisywanych do danych praktyk.

Warto być może wspomnieć w tym miejscu o badaniach przeprowadzonych w Polsce na zlecenie Grupy Romet w 2022 roku; 23% ankietowanych zadeklarowało wówczas, że jeździ rowerem przez cały rok. W porównaniu do innych krajów europejskich odsetek ten jest wysoki, choć nie tak, jak we wspomnianych Danii, Niemczech czy Finlandii (*Cycling Across The World: A 30-country Global Advisor survey* b.d.). Największymi barierami jazdy poza sezonem pozostają warunki pogodowe (deszcz, śnieg, temperatura) oraz drogowe (oblodzenie, nieodśnieżone drogi rowerowe) (*Raport Romet: Aż 23% Polaków jeździ rowerem także zimą*).

Wprost o kompetencjach – a raczej ich braku – komentujący piszą w kontekście bezpieczeństwa i przestrzegania przepisów drogowych. Jest to wątek bardziej relacyjny, odnosi się nie tylko do praktyk indywidualnych, ale również do kompetencji innych uczestników ruchu drogowego. Rowerzyści – zdaniem niektórych komentujących – nie znają przepisów, przejeżdżają na czerwonym, jeżdżą po chodniku, „wpychają się”. Z kolei kierowcy bywają przedstawiani jako agresywni, nieuważni, nieprzewidujący obecności roweru na drodze.

Opinie te zdają się potwierdzać oficjalne statystyki wypadków drogowych publikowane przez Komendę Główną Policji (Symon, Rzepka 2024). W 2024 roku rowerzyści wzięli udział w 3765 wypadkach drogowych. Sprawcami niemal połowy z nich (1872) byli kierujący samochodami osobowymi, rowerzyści zaś zawinili 1364 razy, a więc w około 36% przypadków. Przy sprawstwie kierowców głównymi przyczynami były nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe przejeżdżanie przez przejazd dla rowerzystów oraz nieprawidłowe wyprzedzanie i niezachowanie bezpiecznej odległości. Przyczyny te dotyczą ściśle kompetencji związanych ze współuczestniczeniem w ruchu drogowym z rowerzystami i zdają się pokrywać z tymi, które znajdujemy w komentarzach. W przypadku winy rowerzystów głównymi przyczynami wypadków były natomiast nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wymijanie i nieprawidłowe skręcanie. Ponownie są to czynniki kompetencyjne i ponownie – choć luźniej – zdające się potwierdzać opinie wyrażone w zebranym materiale.

Tym jednak, co dodatkowo wyziera z komentarzy, jest wzajemna podejrzliwość, nieufność wobec umiejętności innych uczestników ruchu drogowego. Nieprzestrzeganie przepisów przekłada się na bezpieczeństwo, które niekiedy

niemożliwe jest do zapewnienia właśnie ze względu na brak kompetencji tych ostatnich.

Przy bezpieczeństwie ruchu drogowego warto być może wspomnieć jeszcze raz o materialności. Jednymi z głównych czynników wpływających na intensyfikację ruchu rowerowego jest rozwój dobrej jakości i spójnej infrastruktury rowerowej (Van Goeverden i in. 2015). Jeśli jednak spojrzeć na to zagadnienie z punktu widzenia kompetencji, to okaże się, że interwencja materialna może ograniczać konieczność wykształcania i używania kompetencji związanych z pełnym współuczestnictwem w ruchu drogowym. Niejako obniża się próg wejścia, jeśli chodzi o poruszanie się rowerem po mieście. Całkowita separacja ciągów komunikacyjnych była – o ironio – jednym z postulatów urbanistyki funkcjonalistycznej, której zawdzięczamy między innymi takie – niepopularne dziś – rozwiązania, jak przejścia podziemne.

Trzecim i ostatnim obszarem kompetencyjnym po jeździe w trudnych warunkach oraz bezpieczeństwie w ruchu drogowym jest codzienna logistyka. W komentarzach powracają wątpliwości: jak odwieźć dzieci do przedszkola, jak przewieźć zakupy, jak dojechać do pracy, jak się nie spóźnić? I znów, choć na pierwszy rzut oka są to ograniczenia materialne (zasięg pojazdu, brak zadaszenia, ciężar, waga przewożonych towarów, duże odległości), w istocie część z nich również ma charakter kompetencyjny. Rower cargo czy zwykły rower by mógł skutecznie konkurować z samochodem, wymaga nie tylko odpowiedniej infrastruktury, choć ta – jak pisałem powyżej – odgrywa rolę kluczową, ale również innego planowania dnia, innych umiejętności organizacyjnych, a często też redefinicji tego, co oznacza „wygoda” i „efektywność”. Kompetencje logistyczne nie są jednak powszechne. Przede wszystkim zaś różnią się od – wydawałoby się analogicznych, bo współwystępujących przestrzennie – praktyk samochodowych. Dobry przykład stanowią spontaniczne przystanki.

W wywiadach, które prowadzimy zarówno z regularnymi użytkownikami rowerów cargo, jak i z osobami testującymi je w ramach projektu SPECIFIC, pojawiają się wypowiedzi wskazujące na to, że w codziennej logistyce rower cargo pozwala na większą swobodę. Rozmówcy i rozmówczynie mówią o większej uważności na otoczenie, która pozwala zauważyć punkty usługowe, oraz o braku konieczności szukania miejsca do zaparkowania, co umożliwia spontaniczne z tych punktów skorzystanie. Jednocześnie z uwagi na mniejsze rozmiary – a więc czynnik materialny – nieco utrudnione bywa łączenie transportu dzieci i większych zakupów, a więc może wymagać właśnie innego planowania, kompetencji logistycznych.

Nie neguję oczywiście istnienia rzeczywistych ograniczeń rowerów cargo, ale jednocześnie uważam, że materialistyczny determinizm, który przebija z wielu analizowanych komentarzy, jest redukcjonistyczny – sprowadza bowiem przyzwajalność praktyk wyłącznie do kwestii przystawalności technologii do klimatu, infrastruktury czy fizycznej dostępności. Tymczasem to właśnie kompetencje – niewidoczne, ale fundamentalne – pełnią tu istotną rolę.

Znaczenia

Tematami najczęściej pojawiającymi się w zbiorze wszystkich analizowanych komentarzy były te związane z jednej strony z wolnością i zniewoleniem, a z drugiej z zacofaniem i biedą. Co istotne, jest to podział rozłączny. Znaczenia łączą się w ciągi i są zorganizowane na zasadzie postępu, ewolucji monolinearnej. Zniewolenie, zezwierżenie, zacofanie, wrażliwość na warunki pogodowe i bieda to jeden kraniec tego spektrum. Wolność, człowieczeństwo, nowoczesność, uniwersalność to drugi. Czynnikiem różnicującym jest technologia, a jej uosobieniem samochód. Przyjrzyjmy się niektórym z tych wątków.

Najbardziej uderzają określenia i znaczenia związane z hodowlą i ujarzmianiem zwierząt: „chów klatkowy”, „bydlówóz”, „kaganiec”, „bezmysłne bydło”. Retorycznie ustawiają rowerzystę – ale też osoby korzystające z komunikacji publicznej czy pieszych – na pozycji istoty pozbawionej wolności, zamkniętej w klatce i przeznaczonej do eksploatacji. Budują opozycję człowiek – zwierzę hodowlane.

Innym wymiarem podobnej logiki są obrazy obozów koncentracyjnych, gett, łagrów i odwołania do totalitaryzmów w ogóle, a komunizmu w szczególności. W komentarzach pojawiają się nie tylko wzmianki o PRL-u, lecz także o Korei Północnej, Chinach Ludowych czy wręcz o makabrycznie ironicznym napisie nad bramą obozu Auschwitz-Birkenau. Ideę miasta 15-minutowego przedstawia się jako rzekomą przykrywkę dla zniewolenia, jako odbieranie wolności wyboru i sprowadzanie mieszkańców do jakiegoś gatunku podludzi. Tu też ujawnia się wątek narodowy: 15MC przychodzi „z zewnątrz” (z Unii Europejskiej, z Zachodu), a Polacy mają być ofiarą nowej formy totalitarnej kontroli, z której dopiero co przecież się wyzwolili. W takim układzie znaczeń obrońcy samochodów, przeciwnicy miasta 15-minutowego są głosem wołającego na pustyni, ostrzegają przed utratą wolności, zezwierżeniem.

W kontrze do tych wizji tworzy się zbiór znaczeń, w którym samochód staje się symbolem wolności, sprawczości i podmiotowości, szczególnie poprzez przypisywaną mu uniwersalność, a niekiedy wręcz zdolność do ratowania ludzi (pogotowie, straż pożarna). Trudno nie przywołać tu książki *Samochód. Tożsamość, wolność i przestrzeń*. Jej autor Zbyszko Melosik twierdzi, że żyjemy w kulturze autocentrycznej, w której samochody nie tylko stają się symbolem indywidualnej ekspresji, osiągnięć, władzy oraz szybkości, ale bywają antropomorfizowane i stają się obiektami uczuć (Melosik 2020). Co ważniejsze jednak – pisze o tym już John Urry (2004) – samochód zmienił poczucie czasu i przestrzeni; oferował niezależność, jakiej nie mógł dać pociąg, uwalniał od rozkładów jazdy i niewygodnych pasażerów. Przejechane kilometry, czas rozpoczęcia i zakończenia podróży uległy indywidualizacji.

O ile Melosik opisuje to, co samochód daje i co zmienia, o tyle w analizowanych komentarzach pojawia się częściej wątek utraty, która ma być wydarzeniem katastrofalnym. Odebranie samochodu ma skutkować cofnięciem się do epoki biedy i zacofania. Ale nie tylko. Człowiek bez dostępu do „wyższej” technologii ma

być sprowadzony do poziomu zwierzęcia – zależnego, narażonego na niewygodę, klepiącego biedę, pozbawionego wolnego wyboru. Samochód staje się więc de facto jednym z konstytutywnych elementów człowieczeństwa w ogóle.

Zaryzykowałbym też stwierdzenie, odwołując się do ewolucyjnego charakteru dyskursu, że mamy tu do czynienia z odwróconą – czyli podszytą obawą, kpina, a nie sentymentem – retrotopią (Bauman 2018). W ujęciu Moreno 15MC jest – oczywiście nie prostym – ale powrotem do urbanizmu ludzkiej skali. Język komentarzy wskazuje na powrót, tym razem bezpośredni, do utopii nieudanych, podkreśla ich nierealność i – *nomen omen* – antyutopijne konsekwencje. Powrót jest synonimem cofnięcia się w rozwoju.

Opór i dyfuzja

Analiza komentarzy ujawnia wiele konfliktów narosłych wokół praktyk związanych z rowerem czy rowerem towarowym oraz wokół miasta 15-minutowego. Dotyczą one zarówno znaczeń, jak i kompetencji czy materiałów. Ich charakter podobny jest do opisywanych przeze mnie powyżej protestów, które miały miejsce choćby w Oxfordzie i Edmontonie. Duża część obaw wiąże się więc z wolnością motoryzacyjną czy ograniczeniami w ruchu samochodowym powodowanymi zmianami infrastrukturalnymi. Osią tego sprzeciwu jest warstwa znaczeń budowana właśnie wokół wartości nadrzędnych: wolności i własności. Waga przykładana do tych wartości ujawnia się oczywiście w możliwości wyboru środka transportu, ale równie czytelnie wyraża się w sprzeciwie, wobec tego, żeby KTOŚ (Unia, Zachód) cokolwiek narzucał. To ten ostatni akt jest postrzegany jako prawdziwy zamach na wolność. Widoczna w komentarzach dewaluacja praktyk rowerowych ma więc po części charakter wtórny; propozycje miasta 15-minutowego czy aktywnej mobilności muszą zostać odrzucone, bo ich przyjęcie byłoby równoznaczne z utratą czy nadszarpnięciem wolności. W następstwie i same praktyki łączone są z imaginariem antywolnościowym; akt narzucania, siłowej dyfuzji wtedy uwidoczni swój ograniczający charakter, kiedy praktyki będące jego przedmiotem okażą się antywolnościowe. Stąd odwołania do totalitaryzmów, obozów koncentracyjnych czy łagrów.

Podobnie rzecz się ma z własnością. I tutaj obrona wartości ma miejsce na poziomie samego aktu zabierania. *Per analogiam* i praktyki będące wynikiem tego potencjalnego zaboru muszą być antywłasnościowe. Ponownie spotkamy tu odwołania do komunizmu, który w warstwie znaczeniowej idealnie łączy aspekty antywolnościowe i antywłasnościowe.

Stąd być może taki wybuch oporu w analizowanych komentarzach. Niewielkie nawet wspomnienie o rowerach czy zmianach urbanistycznych uruchamia lawinę znaczeń i staje się ucieleśnieniem aktów narzucania i zabierania. To sam akt postrzeganej jako wymuszona dyfuzji wywołuje sprzeciw, a w następstwie dopiero samo przenoszenie praktyk. Adatacja – a właściwie same jej próby – rowerów cargo na gruncie polskim wyraziście obrazują tę logikę.

Konstytutywna dla polskiej społeczności użytkowników rowerów towarowych facebookowa grupa Cargo Bike Poland zostaje założona w 2017 roku, choć o samych rowerach towarowych mówiono i pisano wcześniej – popularny blog *Jeden samochód mniej* powstał już w 2015 roku. Nie jest to odległa przeszłość. Rower cargo jest więc – podobnie jak miasto 15-minutowe – zjawiskiem w naszym kraju stosunkowo nowym. W analizowanych komentarzach pojawiają się wprost odniesienia do rzeczywistości zagranicznej, w której ten środek transportu funkcjonuje znacznie dłużej.

Materialny komponent – czyli sam rower – pojawił się w Polsce wśród bardzo wąskiej grupy osób (*adopters*), ale w szerszym kontekście, szczególnie w ostatnich latach, kiedy popularność tych rowerów zaczęła rosnąć, jest postrzegany w oddzieleniu od znaczeń i kompetencji, które składają się na praktyki z nim związane. Wydaje się być to częsty przypadek. Akaka (2022) pisze, że dyfuzja praktyk często zaczyna się od adaptacji materialnych ich komponentów.

Zmiana kontekstu, a więc konstelacji praktyk, powoduje nie proste zaadaptowanie „obcej” praktyki taką, jaką jest (a więc z jej materialnością, kompetencjami oraz znaczeniami), ile raczej ponowne jej wyłonienie się w ramach nowego systemu. Inną praktyką będzie jazda rowerem cargo dla jego codziennych użytkowników (*carriers*), a inną – ze względu na znaczenia i kompetencje – dla większości autorów i autorek analizowanych przeze mnie komentarzy (*non-carriers*). Dla pierwszych poruszanie się rowerami towarowymi będzie miało znaczenia lokujące się w obszarze nowoczesności, zrównoważonego rozwoju czy nawet związane z przynależnością do pewnej grupy społecznej. Dla tych drugich poruszanie się takim rowerem będzie lokowane w konstelacji znaczeń, które opisałem nieco wyżej.

Patrząc ponownie na zebrane komentarze, można stwierdzić, że choć w kategoriach praktyk mówimy o materiałach, kompetencjach i znaczeniach, to – *nomen omen* – w praktyce to właśnie znaczenia wydają się najtrudniejsze do przekształcenia. Dopóki rower i miasto 15-minutowe budzą wśród osób ich nieużywających tak jednoznaczne skojarzenia z biedą, niewolą czy totalitaryzmem, dopóty można się spodziewać silnego oporu wobec ich upowszechniania.

Analogicznie można powiedzieć, że takie rozwiązania, jak ograniczanie ruchu samochodowego czy inne praktyki związane z miastem 15-minutowym, właściwie rozpadają się na dwie grupy o tej samej materialnej podstawie. Dyfuzja praktyk rowerowych powiązanych z rowerem cargo przebiega wielotorowo – zależnie od znaczeń rozumianych jako światopogląd czy aspiracje, ale też od przekonania o własnych kompetencjach i możliwościach materialnych. Jak wskazywałem wyżej, przypisywane braki kompetencyjne w dyskursie ulegają wzmocnieniu i pogłębiają dodatkowe przekonanie o niemożliwości ich nabycia. Adaptacja praktyki wymaga tego, żeby poszczególne jej elementy łączyły się nie tylko ze sobą, ale znajdowały miejsce w całym systemie (Akaka i in. 2022). Dyskurs internetowy (komentarze) to nie tylko reprezentacja opinii czy sfery znaczeń, lecz także przestrzeń tworzenia się i reprodukcji komponentów znaczeniowych czy kompetencyjnych.

Odpowiadając zatem na dwa przewodnie pytania przyświecające tej analizie, należy stwierdzić, że opór wobec praktyk rowerowania i koncepcji miasta

15-minutowego zakorzeniony jest w niezgodzie na sam akt przenoszenia związanych z nimi praktyk. Dyfuzja praktyk zachodzi wielotorowo; przeniesione elementy materialne (np. rowery cargo, kontrapasy) są łączone lub nie z systemem praktyk na podstawie indywidualnie nadawanych znaczeń oraz wyobrażonych lub nabytych kompetencji.

Na nieco bardziej ogólnym poziomie przedstawione powyżej analizy i refleksje wskazują na tarcia i przestrzenie konfliktu, a więc na to, co może być przedmiotem antropologicznego poznania przy badaniu globalnych konceptów.

Uproszczenia i proliferacje

W sensie analitycznym czy też „modelu czegoś” miasto 15-minutowe jest interdyscyplinarnym polem wiedzy, ramą dla badań i projektowania. W sensie normatywnym czy też „modelu dla” ma zaś wymiar etyczny i moralny. Podkreślana elastyczność koncepcji Moreno (miasta x-minutowe) dotyczy sposobów implementacji, technikaliów, a więc sensu analitycznego, a nie wartości – te mają pretensje do bycia uniwersalnymi, nie podlegają negocjacji. Czy nie temu właśnie służy poszukiwanie genezy 15MC w głębokiej niekiedy przeszłości i na różnych szerokościach geograficznych? Gest implementacji koncepcji Moreno w lokalnych warunkach jest niczym innym jak – motywowaną przekonaniem i poglądami dotyczącymi szczęśliwego życia – ingerencją w krajobraz danego miasta, miasteczka czy osiedla.

W kontekście roli antropologii w antropocenie Tsing i in. (2019) proponują nowy program badawczy oparty na etnograficznych studiach nad krajobrazami. Ich metoda polega na ujawnianiu w krajobrazach modułowych uproszczeń i dzikich proliferacji oraz na refleksji nad tym, co relacje między nimi mówią o kondycji epoki człowieka. Wyjaśnijmy te dwa pojęcia.

Przykładem modułowego uproszczenia może być plantacja. Do jej założenia i działania konieczne jest wykarczowanie zastanej roślinności oraz przywiezienie nowej, często obcej. Dzikimi proliferacjami zaś autorzy określają niezamierzone konsekwencje działalności człowieka. Dobrym przykładem jest tu rdza kawowa – choroba, która atakuje monokultury krzaków kawowca. Co jednak istotne, proliferacje nie muszą wcale być czymś negatywnym, mogą „pomagać” człowiekowi, funkcjonować z nim symbiozie. Jest to opowieść o niepełnosprawności (*not-quite-agency*) ludzi, a więc nie tylko o tym, że infrastruktury robią więcej, niż przewidują ich twórcy, ale i o tym, że kondycja człowieka, którą charakteryzuje właśnie brak pełnej sprawczości w transformacji krajobrazu, pewna słabość jest tym, co stanowi o przetrwaniu gatunku (Krassowski 2021).

Miasto 15-minutowe istnieje jako sieć krajobrazów, realizacji planowanych i zakończonych. Powstają one na styku dwóch porządków: z jednej strony rozwiązań i praktyk zapożyczonych, dopasowywanych do lokalnych realiów i obciążonych oczekiwaniem, że ucieleśnią uniwersalizujące ideały, a z drugiej – praktyk oporu wynikających z napięć między wizją Moreno a wartościami zakorzenionymi

w miejscu. Jest to więcej niż obecny w teoriach Michela Foucaulta „aspekt plebejski”, który władzy umyka i inspiruje różne formy sprzeciwu (Schwanen b.d.). Według Tsing tarcie to nie to samo, co opór: „kultury są nieustannie współtworzone w interakcjach, które nazywam ‘tarciami’: niezręcznymi, nierównymi, niestabilnymi, a zarazem twórczymi właściwościami relacji powstających na styku różnic” (Tsing 2015).

Wróćmy więc do pytania z początku tego artykułu: co opór, protesty i sprzeciw robią miastu 15-minutowemu? Co rodzi się w tej napiętej, a zarazem twórczej relacji? Odpowiedziałbym, że kontestacja odsłania pęknięcia w monolocie, pokazuje kruchość pozornej spójności tego globalnego konceptu i wydobywa na powierzchnię – zwykle pomijaną w rozmowach o technikaliach – przygodność związanych z nim norm i przekonań. Zarazem jednak protesty osadzają 15MC w lokalnym kontekście, tworząc przestrzeń debaty o jego dostosowaniu albo odrzuceniu. W takim ujęciu materializowanie się wizji Moreno w krajobrazie jest możliwe tylko wtedy, gdy jednocześnie pozostaje ona przedmiotem sprzeciwu.

Miasto 15-minutowe to nie uniwersalny scenariusz, ale krajobrazy praktyk, których konfiguracje wytwarzają się w dialektyce uproszczeń i proliferacji, a więc testów i protestów.

* * *

Komentarze pod artykułem z „Głosu Wielkopolski” nie są jedynie wyrazem emocji czy świadectwem powierzchownych reakcji. Ich pogłębiona analiza pokazuje, że stanowią rodzaj obrony kluczowych wartości – wolności i własności – zagrożonych przez – często inspirowane i celowe – przenikanie obcych idei i praktyk do lokalnego kontekstu i krajobrazu. W artykule pokazuję więc, że w przypadku miasta 15-minutowego i związanych z nim praktyk velomobilnościowych dyfuzja jest utrudniona podwójnie. Jedną z trudności jest adaptacja samych praktyk, a drugą – niechęć do dyfuzji praktyk w ogóle.

Obserwacja taka jest o tyle cenna, że – w myśl tego, jak o globalnych konceptach pisze Tsing – zwraca uwagę na problematyczność miasta 15-minutowego jako takiego. Pokazuje, że nie jest to uniwersalna koncepcja, lecz globalna, chwiejna idea, która stale zmienia się pod wpływem lokalnych tarć. Paradoksalnie właśnie to uwikłanie sprawia, że staje się ona bliższa. Protest oswaja to, co jest oprotestowywane.

Refleksje zawarte w tym artykule rzucają więc światło nie tylko na przyczyny protestów, dyfuzję praktyk, ale również na znaczenie, jakie mogą mieć one dla kształtu myśli, która ma być odpowiedzią na wszechkryzys naszych czasów. Takie podejście do miasta 15-minutowego wprost realizuje postulaty Tsing (2019) dotyczące roli antropologii w antropocenie. Badania prowadzone w konkretnym krajobrazie i terenie przekładają się nie tylko na wnioski szczególne, partykularne, ale także na lepsze rozumienie patchworkowego charakteru epoki człowieka.

Literatura

- Akaka, M.A., Schau, H.J., Vargo, S.L. (2022). Practice Diffusion. *Journal of Consumer Research*, 48(6), 939–969.
- Bauman, Z. (2018). *Retrotopia. Jak rządzi nami przeszłość*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Birkenfeld, C., El-Geneidy, A. (2023). *Operationalizing the 15-Minute City: An exploration into the „who” and „where” of x-minute cities in the North American context*. Montreal.
- Birkenfeld, C., Victoriano-Habit, R., Alousi-Jones, M., Soliz, A., El-Geneidy, A. (2023). Who is living a local lifestyle? Towards a better understanding of the 15-minute-city and 30-minute-city concepts from a behavioral perspective in Montréal, Canada. *Journal of Urban Mobility*, 3, 100048.
- Caprotti, F., Duarte, C., Joss, S. (2024). The 15-minute city as paranoid urbanism: Ten critical reflections. *Cities*, 155, 105497.
- Casarin, G., MacLeavy, J., Manley, D. (2023). Rethinking urban utopianism: The fallacy of social mix in the 15-minute city. *Urban Studies*, 60(16), 3167–3186.
- Casey, E.S. (2013). *Fate of place: a philosophical history*. Oakland: University of California Press.
- Cycling Across The World: A 30-country Global Advisor survey. <https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2022-05/Global%20Advisor-Cycling%20Across%20the%20World-2022%20Report.pdf> [dostęp: 13.04.2025].
- Dijk, M., Hommels, A., Stoffers, M. (2021). The Transformation of Urban Mobility Practices in Maastricht (1950–1980) Coevolution of Cycling and Car Mobility. *Transfers*, 11(3), 22–61.
- Di Marino, M. (2023). The 15-minute city concept and new working spaces: a planning perspective from Oslo and Lisbon. *European Planning Studies*, 31(3), 598–620.
- English, O. (2024). 15-minutowe miasto: jak sztucznie wygenerować panikę. *Krytyka Polityczna*. 12.08.2025, <https://krytykapolityczna.pl/swiat/15-minutowe-miasto-teorie-spiskoowe-prawica/>.
- Goevrden von, K., Sick Nielsen, T., Harder, H., van Nes, R. (2015). Interventions in Bicycle Infrastructure, Lessons from Dutch and Danish Cases. *Transportation Research Procedia*, 10, 403–412.
- Green and Thriving Neighbourhoods – C40 Cities. <https://www.c40.org/what-we-do/scaling-up-climate-action/urban-planning-design/green-and-thriving-neighbourhoods/> [dostęp: 13.04.2025].
- Heidegger, M. (1974). Budować, mieszkać myśleć. *Teksty: teoria literatury, krytyka, interpretacja*, 6, 137–152.
- Ingold, T. (2022). *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Khavarian-Garmsir, A.R., Sharifi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132, 104101.
- Knap, E. (2023). A composite X-minute city cycling accessibility metric and its role in assessing spatial and socioeconomic inequalities – A case study in Utrecht, the Netherlands. *Journal of Urban Mobility*, 3, 100043.
- Kolet-Iciek, A. (2025). Konflikt sąsiedzki na budowie osiedla Essa Kliny. Jedni protestują, inni czekają na swoje mieszkania. *Gazeta Wyborcza*. 12.08.2025, <https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,32055313,konflikt-na-budowie-osiedla-essa-kliny-jedni-protestuja-inni.html>.
- Krassowski, M. (2021). Niepełnosprawczość. Antropocen i modernistyczne sny. *Przegląd Kulturoznawczy*, 1(47), 136–149.

- Krier, L. (1984). The City Within the City. *Architectural Design*, 54, 70–105.
- Lawrence, M. (2024). Global polycrisis: the causal mechanisms of crisis entanglement. *Global Sustainability*, 7, e6.
- Lu, M., Diab, E. (2023). Understanding the determinants of x-minute city policies: A review of the North American and Australian cities' planning documents. *Journal of Urban Mobility*, 3, 100040.
- Marchigiani, E., Bonfantini, B. (2022). Urban Transition and the Return of Neighbourhood Planning. Questioning the Proximity Syndrome and the 15-Minute City. *Sustainability (Switzerland)*, 14(9), 5468.
- Marquet, O. i in. (2024). Pathways to 15-Minute City adoption: Can our understanding of climate policies' acceptability explain the backlash towards x-minute city programs? *Cities*, 148, 104878.
- Mateja-Jaworska, B., Modrzyk, A. (2023). Teorie praktyk: pomiędzy teorią totalną a ideą skrzynki narzędziowej. *Studia Socjologiczne*, 4(251), 45–68.
- Melosik, Z. (2020). *Samochód. Tożsamość, wolność i przestrzeń*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Moreno, C. (2021). Introducing the "15-minute city": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111.
- Moreno, C. (2024). *The 15-Minute City – A Solution to Saving Our Time and Our Time*. Hoboken: Wiley.
- Murgante, B., Valluzzi R., Annunziata, A. (2024). Developing a 15-minute city: Evaluating urban quality using configurational analysis. The case study of Terni and Matera, Italy. *Applied Geography*, 162, 103171.
- Nie dla Stref Czystego Transportu! Apel do prezydentów miast, radnych i wojewodów. <https://nieoddamyaut.pl/> [dostęp: 12.08.2025].
- Nowicka, M. (2011). „Urządzenie”, „zastosowanie”, „układ” – kategoria dispositif u Michela Foucaulta, jej tłumaczenia i ich implikacje dla postfoucaultowskich analiz władzy. *Przegląd Socjologii Jakościowej*, 7(2), 94–110.
- Nowicka, M. (2016). O użyteczności kategorii dyspozytywu w badaniach społecznych. *Przegląd Socjologii Jakościowej*, 12/1, 170–191.
- Noworól, A., Kopyciński, P., Hałat, P., Salamon, J., Hołuj, A. (2022). The 15-Minute City – The Geographical Proximity of Services in Krakow. *Sustainability (Switzerland)*, 14(12), 7103.
- Pinto, F., Akhavan, M. (2021). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making „Milan 15-minutes city”. *Transportation Research Procedia*. 60, 370–377.
- Raport Romet: Aż 23% Polaków jeździ rowerem także zimą. https://romet.pl/blog/raport-romet-a-23-polakw-jedzi-rowerem-take-zim?srsId=AfmBOoq6tosdUFX8RKvIQNmG_eiMNq_z-qHM40PGX-vl8rwXhLZOGmk8 [dostęp: 12.08.2025].
- Schwanen, T. (b.d.). *What does the 15-minute city do?*, niepublikowane.
- Sdoukopoulos, A., Papadopoulos, E., Verani, E., Politis, I. (2024). Putting theory into practice: A novel methodological framework for assessing cities' compliance with the 15-min city concept. *Journal of Transport Geography*, 114, 103771.
- Shaw, S.L. (2012). Guest editorial introduction: time geography – its past, present and future. *Journal of Transport Geography*, 23, 1–4.
- Shove, E., Trentmann, F., Wilk, R. (eds.). (2009). *Time, Consumption and Everyday Life: Practice, Materiality and Culture (Cultures of Consumption)*. London: Routledge.
- Symon, E., Rzepka, P. (2025). *Wypadki drogowe w Polsce w 2024 roku*. Warszawa.

- Szymańska, D., Szafrńska, E., Korolko, M. (2024). The 15-minute city: assumptions, opportunities and limitations. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 66, 137–151.
- The DUT Partnership – DUT Partnership. <https://dutpartnership.eu/the-dut-partnership/> [dostęp: 13.04.2025].
- Tsing, A.L. (2015). *Friction: an ethnography of global connection*. Princeton: Princeton University Press.
- Tsing, A.L. (2019). Patchy anthropocene: Landscape structure, multispecies history, and the retooling of anthropology: An introduction to supplement 20. *Current Anthropology*, 60(S20), 186–S197.
- Tsing, A.L., Deger, J., Keleman Saxena, A., Zhou, F. (2021). *Feral Atlas: The Mote-Than-Human Anthropocene*, Redwood City: Stanford University Press.
- Tuan, Y.-F. (1974). *Topophilia: A Study of Environmental Preception, Attitudes, and Values*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- Ufa, C. (2024). Poznań jako jedno z pięciu europejskich miast weźmie udział w wyjątkowym projekcie! *Głos Wielkopolski*. https://gloswielkopolski.pl/poznan-bedzie-testowal-miasto-15-minutowe-w-europejskim-projekcie-stolica-wielkopolski-skupie-sie-na-rowerach-cargo/ar/c1p2-27002619?fbclid=IwY2xjawIBn8JleHRuA2FlbQIxMAABHYRfzRWmjnk2BbsdDy1HfYXh5Am9mwEbbZi8RQEQGVSmqLXdfQo-8oLaw_aem_IcCBHC_VbcYfeV9WCzioMA.
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*. 21, 25–39.

SUMMARY

With Cargo Bike Against the Grain: Practices and Protests in the 15-Minute City

The 15-minute city has become one of the most politically contested urban planning concepts, provoking resistance both in physical urban spaces and online arenas. At the center of these controversies are restrictions on car traffic that demand reconfigurations of everyday mobility practices. This article examines a netnographic case study of resistance to Carlos Moreno's concept and related velomobility initiatives in Poznań, Poland. It focuses on public reactions to the announcement of a cargo bike testing program for local entrepreneurs. Drawing on Elizabeth Shove's practice theory, the analysis demonstrates that opposition arises not only from the material and technical limitations of cargo bikes, but above all from conflicts over meanings and gaps in competences. In this discourse, cars emerge as symbols of freedom and human dignity, whereas bicycles are associated with poverty, subjugation, and even "animalization." Engaging Michel Foucault's notion of the *dispositif* and Anna Tsing's ethnography of global connections, I argue that protest should not be seen merely as an obstacle to implementation, as it happens in 15MC literature. Rather, it constitutes a constitutive force in the circulation of global urban concepts. The 15-minute city materializes through friction and resistance, revealing its non-monolithic and situated character within contemporary urban landscapes.

Keywords: 15-Minute City, cargo bikes, practice theory, sustainable mobility, dispositive, patchy Anthropocene