

Miasto tylko dla aktywistów

FOT. KRISTIAN WAI/REPORTER



Łukasz Warzecha

Środkami z budżetów partycypacyjnych w miastach rządzą aktywiści, a nie mieszkańcy

Jak wyglądałoby miasto urządzone przez typowych aktywistów miejskich? Nietrudno sobie wyobrazić. W centrum wyłącznie pojazdy elektryczne (ale bez elektrycznych hulajnóg). Wąziutkie ulice z mnóstwem przeszkód uniemożliwiających autom rozpedzenie się oraz ograniczenie prędkości do 30 km na godzinę. Szerokie chodniki i szerokie rowerostrady. Wszyscy na rowerkach, włącznie z dostawcami towarów do sklepów. Zamiast miejsc parkingowych – klomby. Blachosmrodziarze (pogardliwe określenie kierowców) zepchnięci do śmierdzących centrów handlowych wyłącznie na obrzeżach, obciążeni stoma nowymi opłatami i w przerażeniu rachujący, jak ciężkie pieniądze kosztuje ich uparte utrzymywanie prywatnego auta. Wszędzie wooneyfy, drzewka, ławeczki i obowiązkowe kawiarnie z latte na sojowym mleku.

Przesadzam? Jeśli nawet, to niewiele. Ruchy miejskie, które przez jakiś czas były prezentowane jako świeży oddech w lo-

kalnej polskiej polityce, stały się w dużej części pasożytem, tłumiącym normalne funkcjonowanie miast poprzez swoje oderwane od rzeczywistości lewicowe pomysły.

Tak, ruchy miejskie nie są światopoglądowo neutralne, mają w większości lewicowe inklinacje. Szef najbardziej znanego warszawskiego ruchu miejskiego o bezpretensjonalnej i skromnej nazwie Miasto Jest Nasze, Jan Mencwel, na swoim profilu na Twitterze podaje dalej wiadomości wykpiwające zwolnionego za poglądy pracownika IKEA, broni klimatycznego cyrku w wykonaniu Ingi Zasowskiej, a samo MJN wysłało swoją reprezentację na paradę równości.

W SŁUŻBIE INŻYNIERII SPOŁECZNEJ

Lewicowy jest zresztą sam sposób myślenia miejskich aktywistów o urządzeniu miasta. Istotą lewicowości jest bowiem naginanie rzeczywistości do własnych wyobrażeń i stosowanie inżynierii społecznej. Ruchy miejskie arbitralnie określają, co uważają za stan pożądany i jak ma wyglądać „przyjazne miasto”, po czym żądają, aby wymyślone przez siebie pomysły odgórnie wcielić w życie, odwołując się przy tym do „ekspertów”, którzy w gruncie rzeczy są po prostu ideologami. Pełnią funkcję arcykapłanów antysamochodowej, rowerowej, miejskiej religii.

Kimś takim jest choćby Gil Peñalosa (jego brat Enrique był burmistrzem kolumbijskiej Bogoty), który obejźdza świat ze swoimi kaznodziejskimi pogadankami o „smart cities”. Te pogadanki charakteryzuje całkowite oderwanie od lokalnych warunków i rzeczywistości. Peñalosa nie ma pojęcia o specyfice polskich warunków, rozwoju polskich miast, polskich nawykach, obyczajach, potrzebach, ale z ogromną pewnością siebie wygłasza mądrości, takie jak „musicie uwolnić chodniki od samochodów. One są do chodzenia, a nie do parkowania”. Mówił to w Warszawie w roku 2016. Prawda jest taka, że z ideologicznych kazań o tym, co ma się nam podobać w miastach, a co nie, Kolumbijczyk zrobił sobie całkiem niezły sposób na życie. Cóż, każdy orze, jak może.

Ruchy miejskie działają według świetnie znanej metody: mała i reprezentująca ułamek mieszkańców, ale bardzo aktywna i prężna grupka monopolizuje narzędzia, które miasta udostępniają w teorii po to, żeby mieszkańcy mogli mieć wpływ na swoje otoczenie. Tyle że normalni ludzie, pracujący zawodowo i zajęci, nie mają zwykle czasu śledzić stron urzędu miasta, chodzić na spotkania czy konsultacje, głosować w budżetach obywatelskich. Za to aktywiści, dla których jest to na ogół jedyna robotą – owszem, trzymają rękę na pulsie.

Radca prawny Paweł Budrewicz,

...i założycieli Stowarzyszenia „Lubię Miasto”, które chce stanowić alternatywę dla ruchów miejskich, opowiada, jakie zdziwienie i konsternację wywoływało, gdy pojawiał się w urzędzie dzielnicy w terminie zapowiedzianym jako czas konsultacji z obywatelami. – Entuzjazm był na poziomie zero – mówi Budrewicz.

– Słyszałem: może pan przyjdzie jutro.

Budrewicz ściągnął na siebie gniew jednego z najbardziej znanych miejskich aktywistów, Roberta Buciaka z niesławnego Zielonego Mazowsza, ogarniętego antysamochodową obsesją, bohatera niezliczonych memów, którymi coraz bardziej wkurzeni mieszkańcy wykpiwają miejskich aktywistów. Buciak jest szefem Branżowej Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu, choć o transporcie poza rowerem nie ma pojęcia – nie ma prawa jazdy, a więc i samochodu. To nie przeszkadza mu rządzić ludzi swoimi mądrościami, takimi jak „kierowca po skręcie często zmienia biegi i nie ma nogi, żeby nacisnąć hamulec”.

Buciak zyskał sobie tak powszechne uwielbienie, że gdy na początku roku „Gazeta Stołeczna” ogłosiła swój doroczny konkurs na Nogę od Stołka, czyli miejską antynagrodę, Buciak rychło prowadził w głosowaniu, o wiele długości wyprzedzając następnego kandydata. Dla „Stołecznej”, która niemal bezkrytycznie przyklaskuje najgłępszym nawet pomysłom miejskich aktywistów, był to problem, więc... kandydaturę Buciaka wycofano już w trakcie głosowania.

Buciak za złośliwe opisanie swojej osoby przez mec. Budrewicza zaczął się na nim mścić: najpierw nisko ocenił w Internecie jego kancelarię – choć nie miał z nią nigdy do czynienia (po interwencji Budrewicza ocenę wycofał) – a potem przysłał donos do Okręgowej Izby Radców Prawnych.

SPACER ZA 100 TYSIĘCY?

Kto śmiał się z „ławek niepodległości”, stawianych przez MON pod kierownictwem Antoniego Macierewicza, ten powinien przyjrzeć się pomysłowi Buciaka, zgłoszonemu w ramach aktualnego budżetu obywatelskiego. Buciak proponuje postawić w Warszawie tysiąc ławek i swoją wizję opisuje tak: „Średni koszt postawienia jednej ławki warszawskiej to 2800 zł. 1000 ławek to 2,8 mln zł. Do tego dochodzi koszt spacerów i raportów, który szacuję na 100 tys. zł”. O co chodzi ze spacerami za 100 tys. – nie wie nikt.

Pobieżna kwerenda internetowa pokazuje, że koszt jednej ławki, nawet z montażem, Buciak przeszacował przynajmniej trzykrotnie. O ile przeszacował koszt spaceru – cokolwiek miałyby to znaczyć – nie wiadomo. W tej sytuacji pozostaje sobie zadać pytanie, kto na tych idiotyzmach miałby zarobić.

Inne genialne pomysły Buciaka na budżet obywatelski to zastąpienie zielenią miejsc parkingowych w sąsiedztwie Teatru Wielkiego (550 tys. zł) – w okolicy, gdzie już teraz zaparkowanie graniczy z cudem – czy „wycieczka rowerowa szklakiem poległych projektów budżetu partycypacyjnego” za jedne 3 tys. zł.

Problem w tym, że – jak wskazywał Budrewicz – w głosowaniach nad budżetem obywatelskim można być tylko „za”. Nie da się głosować przeciw. A to oznacza, że wystarczy zebrać odpowiednio dużą grupę kumpli i sprawa załatwiona. Nogę od Stołka Buciak miał dostać głównie za mylące tytuły swoich projektów do budżetu partycypacyjnego.

Dla aktywistów miejskich typowa jest nienawiść do kierowców oraz całkowite lekceważenie potrzeb zwykłych mieszkańców. Przykładem jest wychwalane przez ruchy miejskie coroczne wakacyjne zamknięcie części ulicy Żąbkowskiej na warszawskiej Pradze. Na sąsiadujących ulicach tworzą się gigantyczne korki, mieszkańcy klną, na czym świat stoi (wystarczy przejrzeć fora internetowe), ale aktywiści są szczęśliwi, choć ulica świeci pustkami – o czym napisała nawet „Stołeczna”. To zresztą standard przy letnim zamykaniu ulic, aby „uprzyjemnić ludziom życie”.

Co ciekawe, ruchy miejskie, które chcą wszystkich przesadzać na rowery, są bardzo zazdrosne o infrastrukturę rowerową. Od momentu, gdy elektryczne hulajnogi zaczęły stanowić problem, opowiadały się przeciwko temu, by ich użytkownicy mogli korzystać z dróg dla rowerów. Ostatecznie Miasto Jest Nasze wysmażyło propozycję wzięte z sufitu. Jest wśród nich wprowadzenie fabrycznego limitu prędkości dla takich pojazdów na poziomie 20 km na godzinę, czyli mniej niż po warszawskich ulicach, a często i chodnikach popylają bezkarni rowerzyści. Usunięcie ograniczenia miałyby stanowić przestępstwo z artykułu 306 Kodeksu karnego: „Kto usuwa, podrabia lub przerabia znaki identyfikacyjne, datę produkcji lub datę przydatności towaru lub urządzenia, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3”. Tak, MJN chce wsadzać na trzy lata do więzienia

za skasowanie ograniczenia prędkości w hulajnodze elektrycznej. Chce też, żeby na chodnikach te wehikuly poruszały się nie szybciej niż 10 km na godzinę. Niestety, geniusze z Miasto Jest Nasze nie wyjaśnili, jak wyobrażają sobie egzekwowanie tego ograniczenia. Pozostałe pomysły są na podobnym poziomie.

Mekką dla miejskich aktywistów jest traktowana jak ziemia obiecana Kopenhaga. Czasami mówią też ogólnie o Zachodzie. Ale już chyba nie o Madrycie, w którym nowy konserwatywny burmistrz zmienił decyzję swojej lewicowej poprzedniczki (kolejne potwierdzenie, że urządzenie miasta ma jak najbardziej barwy polityczne, a nie jest skutkiem jakiejś neutralnej ideologicznej dyskusji ekspertów) i skasował strefę ograniczonego transportu w centrum.

DEMAGOGIA AKTYWISTÓW

Zdaniem miejskich aktywistów za mało antysamochodowa jest wciąż Warszawa, a Rafał Trzaskowski rzekomo tchórz przed kierowcami. Jednak najpoważniej podpadł aktywistom prezydent Torunia Michał Zaleski. Podczas niedawnej dyskusji o raporcie o stanie rządzonego przez siebie miasta, odpowiadając na zarzuty o wycinanie zieleni, powiedział: „Odpowiadamy na rzeczywiste potrzeby artykułowane nie przez grupę czy grupkę osób. Ale rzeczywiste potrzeby artykułowane przez mieszkańców. I jeżeli torunianie [...] decydują w ten sposób, że mają na koniec zeszłego roku 144 tysiące pojazdów, to chcą tymi pojazdami jeździć. [...] Tych samochodów nie kupuje urzędnik, te samochody kupują mieszkańcy”.

Tę wypowiedź z oburzeniem cytowało na swoim facebookowym profilu Miasto Jest Nasze, które – podobnie jak inni miejscy aktywiści – często stosuje skrajnie demagogiczne sformułowanie „miasto jest dla ludzi, nie dla samochodów”. Tak jakby samochody były autonomicznymi organizmami i nie służyły mieszkańcom.

Miejscy aktywiści – w żadnym wypadku niereprezentatywni dla typowego, obarczonego rodziną i codziennymi obowiązkami mieszkańca miasta – korzystają z tego, że zajmują zwykłym ludziom znacznie trudniej się zorganizować i przeciwstawić ich chorą pomysłom. Jeśli jednak zwykła większość się nie zorganizuje – korzystają choćby z takich inicjatyw jak Lubię Miasto mec. Budrewicza – to nieuchronnie padnie ofiarą Buciaków, Mencwelów i innych nawiedzonych społecznych inżynierów.