

# Urbani dizajn za zdravlje



**N**a virtualnom kongresu kojeg je od 14. do 16. travnja 2021. organizirao Europski ured Svjetske zdravstvene organizacije na temu zdravog urbanog planiranja, održana je i radionica *Urbani dizajn za zdravlje*. Na kongresu su se mogli vidjeti projekti, istraživanja i rezultati s terena nekih od vodećih europskih stručnjaka i istraživača, ali i političara koji su to prepoznali, podržali i realizirali. Razlog pridavanja toliko pažnje ovoj temi danas je vrlo dobro istražen utjecaj okoline na zdravlje povezan s činjenicom da većini ljudi na Zemlji okolinu čini upravo grad. Život u gradu sastoji se od aktivnosti koje ponavljamo često i redovito (poput putovanja na posao), a one imaju značajan utjecaj na naše zdravlje, iako možda isprva djeluju banalno. Naša svakodnevica sastoji se od interakcije s ulicama, prometom, ljudima koje srećemo, mjestima na kojima provodimo slobodno vrijeme. Svaka od tih malih interakcija, kumulativno kroz naš život, čini bitnu odrednicu našeg zdravlja. Naša je okolina toliko zdravija, koliko nam dopušta da te svakodnevne aktivnosti obavljamo na način koji unapređuje naše tjelesno i mentalno zdravlje, a da je istovremeno održivo prema resursima našeg planeta.

Iako nas slika zagađenog i prljavog grada nasuprot života u ruralnoj sredini okruženoj prirodom može navesti na drugačiji zaključak, življenje u gradu danas omogućuje duži očekivani životni vijek, nego život na selu. To ne

možemo svesti na jedan jednostavan razlog, ali neki čimbenici potencijalno igraju veliku ulogu, a gotovo svi su povezani s većom gustoćom stanovništva i manjom fizičkom udaljenošću, boljim pristupom obrazovanju i zdravstvenoj zaštiti, boljom mogućnošću zaposlenja, češćem kretanju pješice, lakšem pristupu kupovini, češćom socijalnom interakcijom.

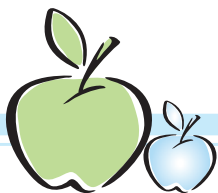
Možda nam se čini kao da je sve to dio definicije grada samog po sebi, ali tek zdravi grad sve te mogućnosti uspješno umrežuje i stavlja na raspolaganje svim stanovnicima bez diskriminacije na bilo kojoj razini. Mnogi su se gradovi (pogotovo u Sjevernoj Americi) toliko proširili i razrijedili da su ti poželjni elementi urbanog života potpuno nestali.

## Koncept 15-minutnog grada

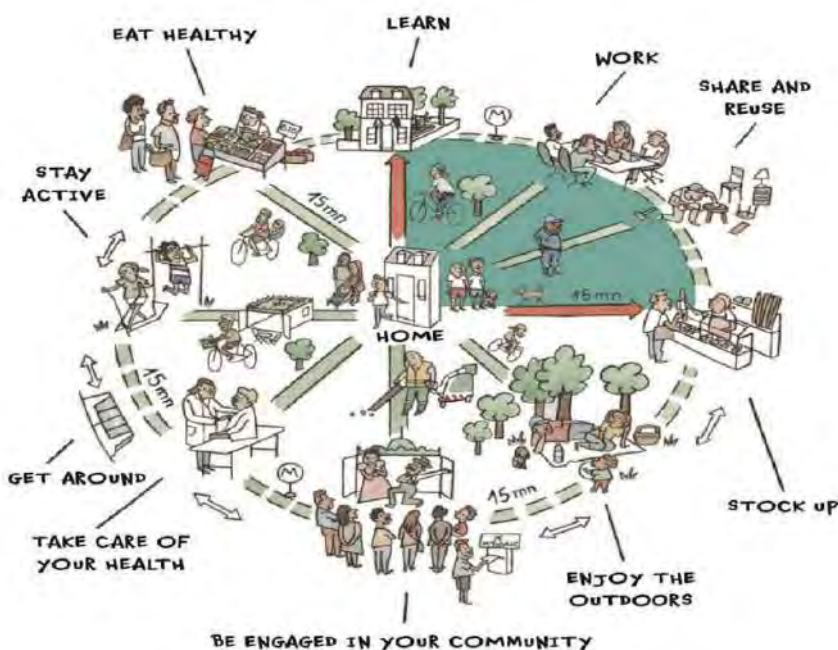
Koncept predstavlja sredinu u kojoj su građanima sve svakodnevne potrebe nalaze na petnaest minuta pješićenja, vožnje biciklom ili javnim prijevozom. Pristup poslu, zdravstvenoj zaštiti, kupovini, obrazovanju i aktivnostima razonode, svima su jednako pristupačni. Neovisno o socioekonomskom statusu ljudima su omogućene osnovne usluge i funkcije grada, a istovremeno ih se potiče na zdrave navike kretanja i manju ovisnost o automobilu. Time također profitiraju lokalne trgovine, restorani i obrti, a svaki kvart dobiva svoje društveno središte i svojevrsni *centar*. Tako se zaustavlja trend seljenja društvene i komercijalne aktivnosti iz središta gradova u trgovačke centre na periferiji.

Započeli su ga veliki europski gradovi poput Barcelone i Pariza, ali upravo će tu mogućnost najlakše iskoristiti manji i srednje veliki gradovi. Na nedavnoj virtualnoj konferenciji *COVID-19 kao katalizator promjena u planiranju održivog prometa* saznali smo o istraživanju sa Sveučilišta Sjever koje navodi da preko 90% hrvatskih gradova već sada imaju mogućnost postati *15-minutni gradovi* uz minimalne promjene i investicije u infrastrukturu. U konceptu *15-minutnog grada* ukidanje je povlaštenog statusa automobila te stavljanje pješaka, biciklista i vozila javnog prijevoza na prvo mjesto. Zaključak je da nakon gotovo stoljeća podređivanja gradova i javnih prostora automobilu, posljednjih godina svjedočimo kako svijet ulazi u novu eru oblikovanja gradova uzimajući čovjeka kao osnovno mjerilo. Gradovi svih veličina, od malih pa do modernih megalopolisa, postaju ugodniji za život, pristupačniji i inkluzivniji, a istovremeno ekonomski održiviji.

Grad je velik i kompleksan sustav, a njegovo funkcioniranje može se doimati poprilično apstraktnim, gotovo poput ljudskog organizma. Svaka ulica može biti više ili manje zdrava, što je dokazala Lucy Sanders iz *Healthy streets inicijative* koja je uspjela sa svojim timom objektivizirati i ocijeniti različite elemente ulica koji omogućavaju i potiču zdrave navike te stvaraju zdravu okolinu za stanovnike i korisnike ulice. Neki su od tih elemenata postojanje mjesta za zaustavljanje i odmor, drveće i hlad, razina buke i zagađenja



## THE 15-MINUTE PARIS



zraka, uvjeti za pješaćenje i vožnju bicikla, kao i opći osjećaj sigurnosti i opuštenosti.

Na taj način izrađena je interaktivna karta Londona koja prikazuje svaku ulicu grada s indeksom zdravlja ocijenjenim od 0 do 100. Sav tekst na stranicama inicijative *Healthy streets* napisan je jednostavnim jezikom kako bi se svatko osjećao pozvanim na sudjelovanje i raspravu.

Zdrava ulica potiče fizičku aktivnost sa sigurnom infrastrukturom koja omogućava ljudima da pješāče i koriste bicikl bez straha i fizičkih prepreka. Svojom

ugodnom okolinom poziva ljude na socijalnu interakciju te razna planirana i neplanirana okupljanja zajednice. Jedan je od preduvjeta za ostvarenje tih funkcija ulice uređenje postojećih zelenih površina i sadnja urbanog drveća. Time se istovremeno smanjuje direktni utjecaj klimatskih promjena, a ljudima se omogućuje bolji pristup zelenim površinama za rekreaciju i odmor. Svi se elementi zdrave ulice međusobno potenciraju te čine lokaciju ugodnijom za život, za prolazak, ali i za poslovanje i ekonomsku aktivnost.

S obzirom da je korist za zdravlje lokalnog stanovništva često teško izračunati u kratkoročnom razdoblju, jedan od ključnih argumenata za pribodivanje političke potpore za ovakve programe koji mogu isprva zvučati utopistički, upravo i jest veća ekonomska aktivnost u ulicama koje su ugodne za provođenje vremena i pozivaju na zaustavljanje. Takve se promjene mogu doslovce vidjeti preko noći nakon (pre) uređenja javnih prostora.

Naznačene je i potreba uključivanja krajnjih korisnika u donošenje odluka. *Participacija građana* u

ovom je procesu *conditio sine qua non*, a današnje tehnologije čine ga lakšim i pristupačnijim nego ikada prije. Tako se mogu provesti ankete, mini referendumi, postavljati pitanja i istraživati potrebe ljudi na način koji je financijski neopterećujući te pristupačan širom stanovništvu. Kada se uz to provode i klasični oblici istraživanja poput tribina, radionica i anketiranja na ulici, dobivamo maksimalno relevantne rezultate. Sve odluke o promjenama, donesene uz sudjelovanje ljudi kojih se to najviše tiče, samih građana, nailaze na puno manji otpor pri provedbi te veće zadovoljstvo nakon provedbe.

Osim suradnje s građanima, rijetko je gdje *međusektorska suradnja* stručnjaka toliko bitna kao *pri zdravom urbanom planiranju*. Urbanisti i prometni stručnjaci moraju surađivati sa sociolozima i stručnjacima javnog zdravstva, a Lucy Saunders naglašava koliko je bitno paziti na korištenje zajedničkog jezika u komunikaciji sa suradnicima iz drugih sektora. Svi se lako zanesu žargonom vlastite struke, a čak i ako suradnici razumiju ono što smo htjeli reći, malo je vjerojatno da ćemo im u potpunosti uspjeti prenijeti važnost onoga što im predstavljamo.

### Utjecaj medicinske skrbi i okoline na zdravlje

Louise Vogel Kielgast predstavljajući društveno-arhitektonski kolektiv Gehl iz Kopenhagena pokazala je izračun omjera između utjecaja medicinske skrbi i utjecaja okoline na zdravlje pojedinca. Prema izvorima Gehla, kvalitetna klinička skrb doprinosi zdravlju zajednice do 20%, dok fizička okolina, društveni čimbenici (obrazovanje, zaposlenje, sigurnost) i ponašanje individue (pušenje, vježbanje, alkohol) mogu doprinijeti do nevjerojatnih 80%. Moguće je da upravo u tim podacima leži objašnjenje zašto u nekim od najrazvijenijih zemljama svijeta očekivano trajanje života stagnira unatoč eksponencijalnom razvoju novih lijekova i medicinskih postupaka.

Kvalitetna klinička skrb neizostavna je za liječenje mnogih bolesti, jednako kao i farmakološka terapija. No, postajemo bolno svjesni neodrživosti zdravstvenih sustava koji se baziraju isključivo na kliničkoj skrbi, zanemarujući preventivne





## What else influences how a street looks and feels?



i javno zdravstvene mjere, pogotovo one koje nadilaze tradicionalne sfere medicine. Ako spojimo tu neodgodivu potrebu za djelovanjem s činjenicom da većina svjetskog stanovništva već živi u gradovima, spoznajemo *ogromni potencijal za zdravlje koji leži u oblikovanju naših gradova*. Potencijal za poticanje svakodnevne fizičke aktivnosti upravo leži u toj neizostavnoj svakodnevnoj rutini odlaska u školu ili na posao, čija redovitost neusporedivo nadmašuje bilo kakve sportske aktivnosti u slobodno vrijeme. Istraživanje koje je prikazala Louise Vogel Kielgast provedeno u petnaest gradova na šest kontinenata, pokazuje da urbano planiranje može povećati fizički aktivno vrijeme pojedinca za 89 minuta tjedno. Glavni prepoznati čimbenici koji to omogućavaju gustoća su naseljenosti, količina križanja i prijelaza ulica, pristupačnost i gustoća mreže javnog prijevoza i broj parkova u okolini.

Navike hranjenja uvjetovane su načinom na koji dizajniramo javne prostore te kako potičemo ljude da se kreću gradom. Osim na zdraviju prehranu, utječemo i na odabir aktivnih oblika kretanja te tako dodatno možemo pojačati utjecaj na fizičko zdravlje i epidemiologiju pretilosti. Dizajn mjesta na kojima se kupuje hrana uglavnom se svodi na dva načina. Jedan su velike trgovine daleko od mjesta stanovanja koje primoraju ljude da kupnju obavljaju automobilom

i to u rjeđim intervalima kupujući veće količine hrane, s manje svježih i više konzerviranih proizvoda, a nasuprot tome, u gušće naseljenim dijelovima grada gdje su dućani pristupačni na pješačkoj udaljenosti, ljudi idu u kupovinu češće, kupujući svježe proizvode koje planiraju potrošiti u narednih nekoliko dana te tako istovremeno smanjuju količinu hrane koja se baca. Pristup je svježim i zdravim obrocima u pravilu puno zahtjevniji, nego brzom hrani. Restorani brze prehrane i pekare često se nalaze na terminalima i stanicama javnog prijevoza te pružaju brzu, jeftinu i jednostavnu opciju, koja za sobom stvara epidemiju pretilosti, kao i ogromne količine otpada od jednokratne ambalaže. Eksponencijalni rast platformi za dostavu hrane od početka COVID-19 pandemije, za sada nemaju pozitivan utjecaj na zdravu prehranu i količinu otpada.

Predložena rješenja uključuju *poticanje proizvodnje i opskrbu hrane s lokalne razine* te olakšanje pristupa toj hrani mladim ljudima. To se može postići kroz organiziranu prehranu u obrazovnim ustanovama te, utječući na njenu konkurentnost, brzom prehrani na mjestima većih okupljanja ljudi.

Dvije su glavne poruke kako je *vrijeme da prestanemo planirati za automobile i fokus postavimo na ljude te da se ne zanemaruje moć djelovanja pojedinca jer svaki pojedinac ima utjecaj na svoju okolinu, a ta okolina u obliku grada ima globalni utjecaj*.

**Janko Večerina, dr.med**  
 Suportivni centar HMZG  
[jankovecerina@gmail.com](mailto:jankovecerina@gmail.com)

