

## Miasto dla ludzi

Lubelskie standardy infrastruktury pieszej



# Ekonomia w miastach dla ludzi

## „Robimy to dla pieniędzy”

### Wstęp

Pieszym jest każdy z nas. To forma transportu w mieście, która jest dostępna dla wszystkich i o każdej porze. Nawet kiedy często poruszamy się samochodem, autobusem czy rowerem, część naszej drogi zawsze pokonujemy pieszo. Bez względu na wiek, płeć, zdrowie czy upodobania. Tak przynajmniej wygląda teoria.

W rzeczywistości nasze piesze szlaki pełne są różnego rodzaju utrudnień – krzywe chodniki lub ich zupełny brak, obejścia dookoła, ruchliwe i szerokie jezdnie do pokonania, długie fazy świateł czy wreszcie zastawione chodniki. Nie są to przykłady tylko z polskich miast, czy też z samego Lublina. Z podobnymi utrudnieniami muszą sobie radzić piesi w miastach na całym świecie.

W niniejszym opracowaniu znalazł się szereg przykładów z różnych miast na świecie, które powiedziały STOP takiemu traktowaniu pieszych. Lokalne władze zdały sobie sprawę z tego, że przyjazne przestrzenie publiczne przyciągają ludzi. Chcą się tam spotykać i spędzać razem czas. A kiedy są na miejscu, mają swoje potrzeby oraz portfele w kieszeniach. Nie chodzi tu jednak o nachalne sięganie po pieniądze czy nakładanie kolejnych obciążających opłat. W wielu miejscach stworzone zostały warunki, aby lokalni przedsiębiorcy mogli dotrzeć do większej liczby klientów, którzy zjawiali się w danym miejscu. Mieszkańcy łatwiej mogli do nich także dotrzeć, poprzez tworzenie różnych alternatyw transportu.

Władze miast wykazały się dużą mądrością i zbadały czego potrzebują ich mieszkańcy oraz jakie są ich konsumpcyjne zachowania. Z taką wiedzą łatwiej było przygotować zmiany, wprowadzić je oraz nadzorować ich postęp.

*Wiedza to władza - Niels Bohr*

## Przykłady zagraniczne

### NYC DoT

Wydział Transportu w Nowym Jorku (New York City Department of Transportation) przygotował program zmiany organizacji ulic. W pierwszym zdaniu listu skierowanego do mieszkańców miasta, naczelnik wydziału Janette Sadik-Khan pisze: „**Lepsze ulice to lepszy biznes**”.

Urzednicy zdali sobie sprawę z tego, że atrakcyjna przestrzeń publiczna i lepiej zaprojektowane ulice to nie tylko ładniejszy wygląd i usprawnienia z zakresu bezpieczeństwa. One przyciągają więcej ludzi i zachęcają do większej aktywności. Wzmacniają relacje dwóch stron: biznesu, który świadczy usługi oraz budżetu miasta. Od 2008 roku urzednicy pracowali nad przygotowaniem metodologii działań oraz wdrażali nowe rozwiązania na ulicach Nowego Jorku. W trakcie działań dokładnie badali i mierzyli jakie zmiany są potrzebne, jak przebiega ich wprowadzanie oraz jaki dały efekt. Ponadto jasno określali cele jakie chcą osiągnąć poprzez swoje działania. Dotyczyły one:

- **bezpieczeństwa:** wypadków z udziałem wszystkich uczestników ruchu; prędkości poruszania się pojazdów, w tym jej przekraczania,
- **mobilności ludzi i dostępności:** ilość pojazdów, pasażerów komunikacji zbiorowej, rowerzystów oraz użytkowników przestrzeni publicznych; wydajności systemu parkowania; prędkości w ruchu drogowym,
- **kondycji ekonomicznej:** ilości prywatnych przedsiębiorstw, zatrudnienia; sprzedaży detalicznej i wydatków klientów
- **zdrowia publicznego:** czasu aktywności fizycznej, występowania schorzeń (otyłość, astma, itp)
- **jakość środowiska:** jakość wody i powietrza; wyspy ciepła, zużycie energii
- **jakość życia:** zadowolenie użytkowników, wykorzystanie przestrzeni publicznej

Wpływ na ekonomię poprzez zmianę ulic ma wiele aspektów. Nowe rozwiązania mogą zachęcić część potencjalnych klientów do odwiedzania danej ulicy. Zmianie może ulec częstotliwość przebywania w danym miejscu bądź schematy wydawania pieniędzy przez klientów. Jeżeli wybór samochodu, jako formy transportu na danym obszarze, stanie się mniej oczywisty, zmniejszy się ilość zmotoryzowanych klientów. **Jednocześnie rozwijając udogodnienia dla innych form transportu – tworząc pasy rowerowe, ulepszając transport publiczny, poszerzając chodniki oraz zwiększając bezpieczeństwo przy przechodzeniu przez jezdnię, zwiększa się ilość potencjalnych klientów.**

Jako jeden z wyznaczników efektów zmian, urzednicy uznali wysokość sprzedaży osiągniętej po roku, przez przedsiębiorców na ulicach objętych przebudową.

Dane były sprawdzane także w 2 oraz 3 roku. Wyniki porównywano także ze sprzedawcami z sąsiednich ulic, bądź części tej samej alei, która nie została poddana zmianom transportowym.

## **To działania, których efekty da się zauważyć w ciągu 4 lat.**

Źródło: „The Economic Benefits of Sustainable Streets” New York City Department of Transportation

<http://www.ssti.us/wp/wp-content/uploads/2014/01/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf>

### **Nowy Jork, East Village**

Badanie trwało 15 dni, objęło 420 klientów punktów usługowych oraz handlowych. Ankiety wykazały, że 74% klientów żyje w sąsiedztwie bądź w niedalekiej okolicy (jak na amerykańskie standardy). W badaniach porównano ekonomiczny wpływ poszczególnych grup klientów. **Wykonano je po budowie odseparowanych dróg rowerowych i polepszeniu bezpieczeństwa oraz przestrzeni dla pieszych.**

- **Niezmotoryzowani (piesi, rowerzyści) oraz osoby korzystające z komunikacji publicznej to 92% klientów w okolicy. W ciągu badań generowali 95% obrotu. O wiele częściej odwiedzali też lokale.**

- Pieszy w ciągu tygodnia wydał średnio 158\$, rowerzysta 163\$, pasażer metra 111\$, zmotoryzowany 143\$.

- Zmotoryzowani (5%) w trakcie badań generowali 4% obrotu. Byli rzadszymi klientami w okolicy.

- **Okolo 60% pieszych i rowerzystów pojawialo się w okolicy częściej niż 5 razy w tygodniu.**

Źródło: “East Village shoppers study”, *Transportation Alternatives*

[http://transalt.org/sites/default/files/news/reports/2012/EVSS\\_Final.pdf](http://transalt.org/sites/default/files/news/reports/2012/EVSS_Final.pdf)

### **Brooklyn**

Przy Pearl Street zamieniono parking na skwer dla pieszych. W pobliskich sklepach i lokalach sprzedaż zwiększyła się o 172%. Dodatkowo odnotowano mniejszą liczbę wypadków, kierujący przejeżdżali wolniej, zmniejszył się hałas.

Źródło: <http://www.wnyc.org/story/285770-nyc-dot-study-street-redesign-good-for-the-economy/>

## Portland

Badanie przeprowadzono w 78 punktach handlowo/usługowych na terenie całego miasta – w centrum, centrach dzielnicowych, na przedmieściach oraz na obrzeżach. Wzięły w nim udział bary, restauracje, sklepy wielobranżowe. **Ankiety wykazały, że klienci niezmotoryzowani zostawiają tyle samo, a nawet więcej pieniędzy w ujęciu ogólnym, niż zmotoryzowani.** Poniższa tabela przedstawia średnie wydatki na osobę.

	Sklep wielobranżowy	Bar	Restauracja
<b>Pieszo</b>	6\$	22\$	17\$
<b>Rower</b>	8\$	17\$	11\$
<b>Samochód</b>	7,5\$	20\$	19\$
<b>Transport zbiorowy</b>	7,5\$	18\$	16\$

**Niezmotoryzowani są częstszymi klientami, co w zestawieniu końcowym sprawia, że zostawiają w badanych miejscach więcej pieniędzy.** Poniższa tabela przedstawia średnią ilość wizyt w miesiącu.

	Sklep wielobranżowy	Bar	Restauracja
<b>Pieszo</b>	11	3	3
<b>Rower</b>	9	5	8
<b>Samochód</b>	8	2	2
<b>Transport zbiorowy</b>	9	5	8

Jak zauważają twórcy badań, zebrane dane pokazują, że klienci, którzy nie są zmotoryzowani, tworzą konkurencję dla zmotoryzowanych. **To grupa konsumentów, do których przedsiębiorcy powinni starać się dotrzeć w odrębny sposób. Stanowią nawet 80% klientów. Rolą lokalnych samorządów powinno być zwrócenie przedsiębiorcom uwagi na ten fakt.**

Źródło: „Consumer behaviour and travel choices” Department of Civil and Environmental Engineering Portland State University, 2012

[https://wiki.cecs.pdx.edu/pub/ItsWeb/TrbConferences/Clifton\\_TRB2013\\_ConsumerBehaviorAndTravelChoices\\_submitted.pdf](https://wiki.cecs.pdx.edu/pub/ItsWeb/TrbConferences/Clifton_TRB2013_ConsumerBehaviorAndTravelChoices_submitted.pdf)

## South Lake City, 300 South street

Ulica wzięła udział w programie miejskiego ograniczania ruchu. W części ulicy 5 pasów ruchu zostało ograniczonych do 3. Liczne miejsca parkingowe ograniczono o 30%. Posadzono nowe rośliny, stworzone wygodniejsze i bardziej bezpieczne przejścia dla pieszych, w przestrzeni pojawiła się sztuka. Parkowanie zostało przeorganizowane w 9 kwartałach, aby przywrócić dawny korytarz handlowy w centrum miasta.

- Po 1,5 roku wdrażania projektu, porównano dane podatkowe z 2013 i 2015 roku. Na 300 South street sprzedaż wzrosła o niemal 9%, podczas gdy w całym mieście o 7%.

- Według przeprowadzonych ankiet, w około **18% lokali zyski wzrosły, w około 78% pozostały na dobrym poziomie**. W opinii właścicieli klienci na rowerach częściej wracają. Ponadto **potrzeba „mniej miejsca parkingowego na portfel”**.

<http://www.peopleforbikes.org/blog/entry/salt-lake-city-street-removes-parking-adds-bike-lanes-and-sales-go-up>

## Vancouver

Zbadano koszty, jakie ponosi miasto, podczas podróży na tym samym 5 kilometrowym odcinku. Wyróżniono je w systemie zdrowotnym oraz w leczeniu skutków wypadków. **W ujęciu społecznym były to korzyści z dobrego zdrowia i wydajności w pracy dzięki aktywności fizycznej.**

- Największe oszczędności generowało chodzenie **1,08\$** i podróż rowerem **0,75\$**.

- W innych środkach transportu wydatki były większe niż oszczędności: komunikacja zbiorowa koszt **0,38\$**, samochód koszt **2,87\$**. Wydatki spowodowane były generowaniem zanieczyszczeń, hałasu, budową i utrzymaniem dróg, utrzymaniem autobusów oraz potencjalnym ryzykiem wypadków.

- Przy pokonaniu tego samego odcinka indywidualne koszty oszacowano na: autobus **8\$**, pieszo **7,93\$**, samochodem **6,47\$**, rowerem **3,70\$**.

Przy obliczeniach wzięto pod uwagę nie tylko koszty paliwa, ubezpieczeń czy utrzymania pojazdów. Na konkretne kwoty przeliczono również czas. Dlatego im dłuższa podróż, tym większe straty finansowe. Pieszko poruszamy się najwolniej i najdłużej.

- Na każdego dolara wydanego na podróż przez niechronionych uczestników ruchu wypada 0,01\$ (w przypadku pieszych) lub 0,08\$ (w przypadku rowerzystów) wydanych przez społeczeństwo.

- 1\$ wydany przez pasażera komunikacji zbiorowej to 1,50\$ kosztów zewnętrznych. Do 1\$ wydanego przez kierowcę społeczeństwo musi dopłacić aż 9,20\$.

Źródło: „What’s the full cost of your commute?” <http://movingforward.discoursemedia.org/costofcommute/>

## Toronto, Bloor street

Badania zostały przeprowadzone przed wprowadzeniem udogodnień dla pieszych oraz rowerzystów. Miały zbadać kierunek zmian oraz ich zasadność. Głównym problemem była decyzja: poszerzyć chodniki i dopuścić na nich ruch rowerowy, czy stworzyć pasy w jezdni kosztem miejsc parkingowych.

- Ponad połowa klientów na tej ulicy, to okoliczni mieszkańcy.

- **10% stałych klientów to zmotoryzowani.**

- **Najczęstszymi klientami w okolicy byli piesi** – 84% z nich pojawiało się w okolicy **częściej niż 5 razy w miesiącu**. Odpowiednio rowerzyści – 72%, transport publiczny – 44%, samochód - 42%.

- Piesi, rowerzyści oraz pasażerowie komunikacji zbiorowej zostawiali miesięcznie w sklepach oraz punktach usługowych **więcej pieniędzy niż zmotoryzowani**.

Źródło: „Bike Lanes, On-Street Parking and Business A Study of Bloor Street in Toronto's Annex Neighbourhood” Clean Air Partnership, 2009

[http://www.bikeleague.org/sites/default/files/bikeleague/bikeleague.org/programs/bicyclefriendlyamerica/bicyclefriendlybusiness/pdfs/toronto\\_study\\_bike\\_lanes\\_parking.pdf](http://www.bikeleague.org/sites/default/files/bikeleague/bikeleague.org/programs/bicyclefriendlyamerica/bicyclefriendlybusiness/pdfs/toronto_study_bike_lanes_parking.pdf)

## Australia

### Melbourne, Lygon Street, Carlton

Dane wykazały, że jedno miejsce parkingowe dla samochodu generuje większy obrót, niż pojedynczy rowerzysta – 27\$ na godzinę zmotoryzowany i 16,20\$ rowerzysta. Jednak na jednym miejscu może zaparkować 6 rowerzystów. Daje to szacunkowo 97,20\$ na godzinę. Oznacza to **większe wydatki niezmotoryzowanych oraz większe generowane przez nich obroty, podczas zajmowania takiej samej powierzchni parkingowej**.

Źródło: „What is the economic contribution of cyclists compared to car drivers in inner suburban Melbourne's shopping strips?” Alison Lee, Master of Urban Planning, University of Melbourne, 2008

[http://colabradio.mit.edu/wp-content/uploads/2010/12/Final\\_Thesis\\_Alison\\_Lee.pdf](http://colabradio.mit.edu/wp-content/uploads/2010/12/Final_Thesis_Alison_Lee.pdf)

**Australijski wicepremier Anthony Albanese w 2013 roku stwierdził, że:**

- Każda 20 minutowa podróż na rowerze do pracy i z powrotem oznacza korzyści dla gospodarki szacowane na 21\$.

- W przypadku, gdy do pracy i z powrotem podróżujemy pieszo 20 minut, to korzyści te szacowane są na 8,5\$.

**Ministerstwo Infrastruktury i Transportu Australii** wyliczyło korzyści dla budżetu wynikające z każdego kilometra pokonanego pieszo oraz na rowerze.

1 kilometr pieszo – 2,12\$

1 kilometr na rowerze – 1,43\$

- Podróż do pracy pieszo i rowerem to polepszenie zdrowia, mniejsze zatłoczenie (kongestia), zmniejszenie kosztów infrastruktury transportowej, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, lepsza jakość powietrza, zmniejszenie hałasu i oszczędności w kosztach zapewnienia miejsc do parkowania.

**Piesze podróże** najlepiej sprawdzają się na krótkich dystansach, **do 2 km lub około 20 min.** Również **20 minut (ok 5 km)** to optymalny czas stałych dojazdów rowerem.

**Anthony Albanese, wicepremier Australii:** „Musimy zachęcić więcej osób do tego, aby na krótkich dystansach wybierały alternatywne środki transportu. Ludzie będą chodzili lub jeździli rowerem wtedy, kiedy będzie to bezpieczne i wygodne.”

Źródło: „Bike riders save economy \$21 on each commute” [www.smh.com.au](http://www.smh.com.au), 2013

<http://www.smh.com.au/national/bike-riders-save-economy-21-on-each-commute-20130730-2qxdg.html>

„Walking, Riding and Access to Public Transport. Supporting active travel in australian communities” Australian Government, Department of Infrastructure and Transport, 2013

<https://pull1-bicyclensw.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/07/walking-riding-access-to-public-transport-final.pdf>

## Anglia, Bristol / Szwajcaria, Graz

Poproszono 126 sprzedawców i usługodawców o to, aby oszacowali procentowo z jakiego środka transportu korzystają ich klienci. Następnie przepytano 840 klientów. Test wykazał, że przedsiębiorcy przeceniają udział samochodu oraz miejsc parkingowych w osiągniętych przez nich zyskach.

Podobne badania przeprowadzone w szwajcarskim Grazu.

City	Walk Actual	Walk Estimated	Cycle Actual	Cycle Estimated	Bus Actual	Bus Estimated	Car Actual	Car Estimated
Graz	44%	25%	8%	5%	16%	12%	32%	58%
Bristol	55%	42%	10%	6%	13%	11%	22%	41%

## Irlandia, Dublin

Badania przeprowadzono na głównych handlowych ulicach w mieście - Grafton i Henry. Wzięło w nich udział ponad 1000 klientów. Zapytano także sprzedawców o oszacowanie jak procentowo rozkładają się formy transportu wśród ich klientów. Sprzedawcy przeceniali w ich transporcie udział prywatnych samochodów oraz tramwaju. **Niedoceniane była natomiast jazda autobusem oraz ruch pieszy.** Wyciągając wnioski, oraz inwestując w infrastrukturę dla tych dwóch ostatnich grup klientów, można osiągnąć większe zyski.

- Na Grafton rowerzysta kupował miesięcznie za 9 euro mniej niż zmotoryzowany. Jednocześnie częściej wracał w daną okolicę. Zmotoryzowani wracali najrzadziej.

- Grupą klientów, którzy wydawali najwięcej na tych ulicach, byli pasażerowie autobusów: 5,5 tys € i niemal 9 tys. € miesięcznie.

**- 1/5 podróży na danych ulicach odbywała się pieszo.**

Źródło: „Report on shopper travel behaviour in Dublin City Centre” Dublin Institute of Technology, 2011 / <http://arrow.dit.ie/cgi/viewcontent.cgi?article=1010&context=comlinkoth>

## Anglia, Londyn

Przepytano 5000 klientów w centrum miasta. Z pośród grupy tych, którzy odwiedzali tę część miasta **przynajmniej 5 razy w miesiącu**: 50% poruszało się pieszo, 37% rowerem, 27% autobusem i 14% samochodem.

**Ponadto pieszy miesięcznie wydawał 373 funty, pasażer autobusu 282, zmotoryzowany 226.**

Klienci ocenili, że bardziej **przyciągają ich zróżnicowane sklepy oraz przyjazna przestrzeń**, niż możliwość zaparkowania.

Źródło: „4 Reasons Retailers Don't Need Free Parking to Thrive” [www.citylab.com](http://www.citylab.com)

<http://www.citylab.com/work/2012/11/4-reasons-retailers-dont-need-free-parking-thrive/3978/>

## Holandia, Utrecht, plac Św. Marii

Zespół ulic i kwartałów w centrum miasta. Władze na przestrzeni lat zaczęły uwalniać ten obszar spod dominacji ruchu samochodowego.



- Ostatecznie jezdnie otrzymały szerokość 5,5m. Przestrzeń, która spełnia **funkcje inne niż jezdne, zyskała 24m (w tym chodniki 10-13m)**. Mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz władze podjęli decyzję, że samochód nie będzie dominującym środkiem transportu.

- W 2014 roku, podczas planowania kolejnego przearanżowania przestrzeni, władze miasta chciały stworzyć dodatkowych **20 miejsc parkingowych**. Lokalni przedsiębiorcy postulowali jednak, aby **nie tworzyć żadnych**. Ostatecznie powstało **7 „specjalnych” miejsc** – dla osób niepełnosprawnych, aut elektrycznych oraz samochodu współdzielonego. Dla obsługi firm powstały zatoki parkingowe, z których w ciągu dnia korzystają pojazdy dostawcze. W nocy te miejsca zajmują taksówki. Wsiąść do jednej z nich można jedynie w wyznaczonych miejscach. Nieopodal centrum znajduje się publiczny parking na 1000 aut, który nazywany jest „pomyłką lat 70”. Ma on niekompletny system dróg dojazdowych.

Źródło: <https://bicycledutch.wordpress.com/2015/09/22/reconstruction-of-st-marys-place-in-utrecht/>

## Dania, Kopenhaga

Władze miasta obliczyły, że **każdy kilometr pokonany na rowerze daje zysk 1,22 kr, czyli 0,17 €**.

Natomiast każdy kilometr pokonany samochodem to dla miasta strata 0,67 kr, czyli 0.09€.

Na obliczenia złożyły się: poprawa zdrowia mieszkańców poprzez zapewnienie aktywności fizycznej, mniejsza ilość wypadków, mniejsze zatłoczenie (kongestia), zmniejszenie kosztów tworzenia i utrzymania infrastruktury transportowej, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, lepsza jakość powietrza, zmniejszenie hałasu i oszczędności w kosztach zapewnienia miejsc do parkowania.

Kopenhaga ma wizję. Chce stać się miastem najlepszym do życia: **zrównoważonym, z przestrzeniami publicznymi, które zachęcają do zróżnicowanego i wyjątkowego miejskiego życia. Chce być metropolią dla ludzi.**

Źródło: „Cities are for people Shaping the citizen friendly urban environment” Helle Søholt, Architect, Founding Partner & CEO Gehl Architects

“MORE PEOPLE TO WALK MORE. The Pedestrian strategy of Copenhagen” Technical and Environmental Administration, City of Copenhagen

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/944\\_kJ1jmWQff0.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/944_kJ1jmWQff0.pdf)

## Przykłady polskie

### Łódź, ul. 6 sierpnia „woonerf”

W dosłownym tłumaczeniu to „żyjący podwórzec”. Ważną cechą takiej ulicy, czy też przestrzeni, jest jej funkcja mieszkaniowa. Ponadto może on oznaczać przestrzeń zamkniętą, z tylko jednym wjazdem.

**„Rewolucyjnym podejściem przy projektowaniu stref woonerf jest takie gospodarowanie zasobami ulicy, że przy zachowaniu jej wszystkich kluczowych funkcji (komunikacyjnej, zagwarantowania miejsc parkingowych, obsługi przez pojazdy specjalne) można stworzyć przestrzeń o wysokim poziomie bezpieczeństwa, walorach estetycznych, a przede wszystkim - miejsca gdzie przyjemnie można spędzić czas. W pewnym sensie woonerf jest sposobem komponowania ulicy, gdzie po nadaniu priorytetu osobom pieszym i cyklistom stwarzamy miejsce, które poza funkcją komunikacyjną staje się niewielką przestrzenią publiczną. Można zatem powiedzieć, że woonerf jest jednocześnie ulicą, deptakiem, parkingiem i miejscem spotkań mieszkańców.”**

Źródło: „Czym jest woonerf?” [http://woonerf.dlalodzi.info/czym\\_jest\\_woonerf.html](http://woonerf.dlalodzi.info/czym_jest_woonerf.html)

Mieszkańcy oraz działacze miejsca stworzyli wspólnie projekt ulicy 6 sierpnia w Łodzi. W tej przestrzeni pojawiły się nowe ławki, mała architektura, posadzono drzewa, od nowa wyznaczono miejsca parkingowe w części ulicy. Mieszkańcy korzystają z wysokiej jakości nawierzchni, ponadto właściciele kamienic rozpoczęli remonty fasad budynków.

Inicjatorzy zmian relacjonują:

- Po roku lokalni przedsiębiorcy, restauratorzy zanotowali wzrost obrotów o ok. 1/3.
- W poniedziałek popołudniu, po otwarciu ulicy, niektóre lokale już miały takie obłożenie klientami/dochody, jak do tej pory tylko w piątki wieczorami.
- Jeden z lokali z na ul.6 sierpnia, gdy otworzył powiększony ogródek, musiał zamknąć część sali wewnątrz budynku. Klientów było na tak dużo, że nie byli w stanie ich obsłużyć.
- Następną z planowanych do przebudowy ulic, była ul. Traugutta. Kiedy stało się to faktem, właściciele dwóch kamienic zdecydowali się na remont elewacji, żeby nie odstawać wizerunkowo od nawierzchni ulicy. Kamienicznicy mają tak duże zainteresowanie lokalami, że wstrzymali wszelkie najmy do momentu wybudowania ulicy - wiedzą, że mogą zażądać dowolnego czynszu za wynajem. Restauracje, bary, które już są przy ul. Traugutta, wystąpiły o możliwość powiększenia lokali lub kuchni.
- na ul. Piramowicza właściciele dwóch kamienic zdecydowali się na zaadaptowanie przestrzeni piwnicznych na lokale i wystąpili o możliwość wybudowania wyjść na ulice, żeby wykorzystać potencjału ulicy po przebudowie. Do tej pory nie było to możliwe, ze względu na zbyt wąskie chodniki.

## Szczecin, plac Zamenhoffa

Stowarzyszenie Estetycznego i Nowoczesnego Szczecina przeprowadziło badania formy komunikacji klientów w centrum miasta.

- Ankiety wykazały, że niezmotoryzowani to 82% klientów, w tym 71% to piesi.
- **„Ulice, na których odbywały się badania, są (poza deptakiem) w 80-90% zdominowane przez samochody. Użytkownicy aut, według wyników badania stanowią natomiast 10-20%.** Udziały poszczególnych grup klientów nie są absolutnie proporcjonalne do zajmowanej przez nich przestrzeni.”
- Zmotoryzowani najrzadziej zostają stałymi klientami. Ci, którzy parkują pod drzwiami, rzadziej deklarują powrót do sklepu. Im klienci parkowali dalej, tym częściej odwiedzali sklep.
- **Klienci piesi to w większości mieszkańcy centrum oraz okolic. Na nich opiera się handel w Śródmieściu.** Bardziej atrakcyjna przestrzeń publiczna, jej dostępność oraz różnorodność może spowodować, że zaczną korzystać z niej mieszkańcy bardziej oddalonych części miasta.

Źródło: <http://sens.szczecin.pl/2014/03/11/badanie-klientow-lokali-usytuowanych-przy-ulicach-wokol-placu-zamenhoffa/>

## Podsumowanie

### Enrique Penalosa – burmistrz Bogoty, Kolumbia

W mieście wdrożono system tras autobusowych szybkiego ruchu.

Parkowanie na chodnikach stało się tradycją. Penalosa rozpoczął walkę o odebranie samochodom przestrzeni dla pieszych oraz „o przywrócenie ludziom godności”. Podczas tego procesu został prawie usunięty ze stanowiska burmistrza.

**„Rozwinięte miasta to nie takie, w których nawet biedni jeżdżą samochodami. To miejsca, gdzie bogaci korzystają z komunikacji publicznej.”**

„Pierwszy artykuł każdej konstytucji gwarantuje równość obywateli wobec prawa. To nie poezja, tylko fundamentalna zasada. Według niej autobus z 80 pasażerami ma więcej prawa do przestrzeni na ulicy, niż samochód z jedną osobą w środku. Jesteśmy tak przyzwyczajeni do nierówności, że ich nie zauważamy. (...) Kiedy zostałem burmistrzem wprowadziłem demokratyczną zasadę, że dobro ogółu jest ważniejsze niż dobro jednostki. Autobus z 100 ludzi ma 100 razy większe prawo do jezdni niż samochód.”

Źródło: TED Talks „Enrique Peñalosa: Why buses represent democracy in action”, 2013

Jak słusznie zauważyli badacze z Toronto, planowanie i projektowanie wspaniałych, żyjących ulic to złożony proces. Składają się na niego rozmaite wyzwania: ograniczony budżet, określanie pierwszeństwa użytkowników w przestrzeni miasta, strach przedsiębiorców przed ekonomicznymi stratami oraz polityczny sprzeciw. Ważne jest, żeby zbadać możliwie wiele czynników, aby podjęte decyzje oprzeć na jak najlepszej wiedzy. Przede wszystkim powinny charakteryzować się troską o dobro społeczne i spełniać oczekiwania stron w jak największym stopniu.

Wśród wielu osób: właścicieli sklepów i punktów usługowych, urzędników i lokalnych samorządowców oraz klientów panuje przekonanie, że biznes może dobrze działać tylko wtedy, gdy da się do niego dojechać samochodem i zaparkować tak blisko, jak to tylko możliwe. Przedstawione przykłady pokazują, że klienci, którzy korzystają z indywidualnego transportu samochodowego, to zazwyczaj mniejszość. Prawdopodobnie jednorazowo mogą zrobić zakupy na większą kwotę, ale nie są częstymi gośćmi oraz rzadziej wracają w dane miejsce. **Piesi, pasażerowie komunikacji czy rowerzyści, nawet jeżeli jednokrotnie wydają mniej, to stanowią większość użytkowników centrów miast. Mają mniejsze portfele, ale jest ich więcej, przez co na koniec tygodnia czy miesiąca wydają więcej pieniędzy niż zmotoryzowani.** Utworzenie jednego miejsca parkingowego dla samochodu daje mniejsze zyski, niż miejsca postojowego dla rowerów czy dobrej przestrzeni dla pieszych. W tworzeniu transportu warto zatem dążyć do równoważenia – nie tyle każdemu po równo, co według potrzeb. Tworzenie sytuacji, w której dominuje jeden ze środków transportu - samochód, rower czy autobus, może prowadzić do odrzucenia

danej przestrzeni przez użytkowników. To nie samochody wydają pieniądze. Wydają je ludzie. Im więcej osób uda nam się przetransportować przez miasto, tym więcej wydadzą. Obecna obserwacja ulic w Lublinie, oraz w wielu innych miastach pokazuje, że indywidualne auta są nieefektywne w transporcie ludzi.

Przedstawione przykłady z rozmaitych krajów, kontynentów i kultur pokazują, że do zmian w przestrzeni często dochodzi w podobny sposób. Wiąże się to z niepewnością, brakiem zaufania, często strachem, co w efekcie daje sprzeczności. W ich przewyciężaniu pomaga wiedza. Wiedza na temat tego co mamy, co możemy mieć i jak to osiągnąć. Przedstawione zmiany w miastach zostały oparte na analizach. Lokalne władze bądź aktywiści chcieli najpierw dowiedzieć się czego potrzebują mieszkańcy. Następnie zbadali to, na czym im zależy, przeanalizowali i policzyli możliwości. Po zbadaniu potrzeb, rozpoczął się proces wprowadzania zmian w przestrzeni ulic, oraz ciągłe sprawdzanie co te zmiany przyniosły. Władze miast zazwyczaj nie są w stanie kreować miejskiego życia. Jednak wspólnie z mieszkańcami, właścicielami nieruchomości, lokalnymi biznesmenami oraz ekspertami da się stworzyć miasto, które zaprasza do wspólnego, publicznego życia.

Lublin i jego mieszkańcy także oczekuje zmian. Przebywając w przestrzeni miasta niekiedy mamy poczucie, że coś nam nie pasuje, gdzieś nas uwiera, nie chcemy przebywać w danym miejscu. Często jednak nie wiemy dlaczego. **Bez zbadania przyczyn nie będziemy wiedzieli co i jak należy zmienić. Zmiany w miastach nie mogą opierać się na subiektywnych opiniach, emocjonalnym nacisku czy spełnianiu ambicji. Mierzmy to, na czym nam zależy.**

### **Ekonomia w miastach dla ludzi „Robimy to dla pieniędzy”**

Opracowanie powstało w ramach projektu „Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej”  
Opracował: Łukasz Sobótka, Ruch Społeczny Pieszy Lublin,  
konsultacje: Jan Kamiński  
rysunki Projektu MdL: Florentyna Nastaj  
Lublin, listopad 2015 – marzec 2016



Projekt: „Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej” realizuje **fundacja tu obok** w ramach Programu Obywatele dla Demokracji dofinansowanego z Funduszy EOG i Gminy Miasto Lublin

koordynator projektu: Marta Kurowska  
koordynator merytoryczny: Jan Kamiński  
koordynator z ramienia Ośrodka Brama Grodzka Teatr NN: Marcin Skrzypek

