szczęśliwy dom

miasto dobre do życia

think co | real estate research lab × otodom

Jest firmą doradczą specjalizującą się w zmianach zachodzących na rynku nieruchomości. Stanowimy zewnętrzny dział badawczo-rozwojowy świadcząc usługi dla deweloperów, funduszy inwestycyjnych i samorządów. Pomagamy usprawniać istniejące i wdrażać nowe rozwiązania biznesowe poprzez tworzenie kompleksowych strategii oraz dobór odpowiednich metod komunikacji. Od 2014 roku zrealizowaliśmy kilkadziesiąt działań doradczych w procesach analitycznych, projektowych i konsultacyjnych. ThinkCo jest również autorem najbardziej kompleksowych raportów o polskim rynku nieruchomości.

www.thinkco.pl

To najpopularniejszy serwis nieruchomości w Polsce, co potwierdzają niezależne audyty Gemius /PBI. Każdego miesiąca trafia do nas ok. 4 mln unikalnych użytkowników, by przeglądać i zamieszczać ogłoszenia sprzedaży i wynajmu nieruchomości: mieszkań, domów, inwestycji deweloperskich czy biur. Poza obszerną bazą ogłoszeń, Otodom sprawia, że rynek nieruchomości jest bardziej dostępny dla wszystkich interesariuszy: wspiera w transakcjach, wprowadza nowatorskie narzędzia i dzieli się najświeższymi danymi, a także pozwala spełniać marzenia o szczęśliwym domu. Otodom jest częścią Grupy OLX, która prowadzi m.in. serwisy OLX, Otomoto, Fixly i obido.

www.otodom.pl

szczęśliwy dom

miasto dobre do życia

Tomasz Bojęć,
Przemysław Chimczak-Bratkowski,
Dominik Różewicz

współpraca merytoryczna:
Karolina Klimaszewska (Otodom),
Marta Buzalska (Otodom),
Anna Adrian (Otodom),
Matylda Szmukier (OLX Group),
Adam Dąbrowski (OLX Group)

projekt graficzny:
Karol Koszniec

Warszawa,
lipiec 2022

Szczęśliwy Dom
projekt otodom

Projekt społeczny Otodom zwiększający pewność ludzi w zakresie podejmowania świadomych i trafnych decyzji na rynku nieruchomości, a w efekcie podnoszący poziom dobrostanu mieszkańców Polski.

spis treści

badanie poziomu szczęścia mieszkańców Polski
część 1 | wyniki ogólnopolskie 6

jak szczęśliwy czujesz się w mieście,
w którym mieszkasz? 8

jakie aspekty miasta nas uszczęśliwiają? 14

co nas unieszczęśliwia w mieście? 18

dobre miasto do życia 22

miasto szczęśliwe, czyli jakie? 24

dobrostan w mieście 26

kluczowe wyzwania polskich miast 28

zrównoważony model rozwoju 32

miejskie polityki mieszkaniowe 34

zrównoważony transport miejski 37

jak ograniczyć liczbę samochodów w mieście? 38

przypisy 40

fot. Getty Images

badanie poziomu szczęścia mieszkańców Polski

część 1 | wyniki ogólnopolskie

fot. alicia steels, Unsplash

jak szczęśliwy czujesz się w mieście, w którym mieszkasz?

Na takie pytanie odpowiedziało 35 897 mieszkańców Polski w badaniu przeprowadzonym przez Otodom między wrześniem 2021 a lutym 2022 r. Ankietowani swoją ocenę wyrażali w skali od 1 (zupełnie nieszczęśliwy/-a) do 5 (maksymalnie szczęśliwy/-a). Celem badania było zrozumienie, co wpływa na subiektywne poczucie szczęścia w mieście i najbliższej okolicy. Dlatego poza ogólnym wskazaniem poziomu szczęścia respondenci podawali też, jakie elementy oddziałują na niego pozytywnie, a jakie negatywnie.

Dzięki temu wiemy, w których polskich miastach ludzie czują się najszczęśliwsi oraz z czego to wynika. Dla lepszego zrozumienia sytuacji badanie przeprowadzono na reprezentatywnej liczbie kobiet i mężczyzn oraz poszczególnych grup wiekowych.

POZIOM SZCZĘŚCIA W POLSKICH MIASTACH

Jak szczęśliwy czujesz się w mieście, w którym mieszkasz?

26%
maksymalnie szczęśliwy

31%
szczęśliwy

22%
niezdecydowany

9%
nieszczęśliwy

12%
zupełnie nieszczęśliwy

KLUCZOWE WNIOSKI

Więcej niż połowa Polaków jest szczęśliwa w swoich miastach. **Ponad 57% ankietowanych deklaruje, że są szczęśliwi tam, gdzie żyją.** Jednak aż 20,9% nie ocenia najlepiej poziomu szczęścia w swoim mieście.

Co wpływa na nasze subiektywne poczucie szczęścia w miastach? Aż **29%** wskazuje na dostęp do sklepów. Najważniejsze, codzienne sprawy chcemy załatwiać w bezpośredniej okolicy i cieszy nas dyskont czy sklep niedaleko domu.

Doceniamy też miasta, które dają dostęp do natury (**21,7%**), są dobrze skomunikowane (**23,9%**) i z wieloma opcjami rozrywki i relaksu (**21,1%**), a także bezpieczne (**21,7%**).

Narzekamy na zły stan środowiska (m.in. dostęp do terenów zielonych, poziom hałasu ulicznego czy czystość powietrza)(**23.9%**), ograniczony dostęp do opieki zdrowotnej (**22,2%**) oraz nieefektywną komunikację miejską i problemy z dojazdami (**22%**).

Najbardziej bolą nas jednak koszty życia. Aż **36%** ankietowanych wskazało, że to finanse są dla nich największą przeszkodą do szczęścia.

Te same elementy powtarzają się jako źródła zadowolenia i przeszkody, jak to możliwe? Respondenci mogli wybrać maksymalnie trzy elementy i w tej samej społeczności porównywalnie duże grupy lubią i nie lubią dokładnie tych samych aspektów życia w swoim mieście.

Różnice w postrzeganiu tych samych aspektów mogą wynikać z szeregu powodów - dzielnicy i osiedla zamieszkania, sytuacji materialnej, możliwości porównania z innymi miastami itd.

MIASTA O NAJWYŻSZYM POZIOMIE SZCZĘŚCIA

1. **Gdynia (4,03)**
2. **Gdańsk (3,96)**
3. **Zielona Góra (3,95)**
4. **Tychy (3,91)**
5. **Bielsko-Biała (3,85)**
6. **Szczecin (3,82)**
7. **Rzeszów (3,76)**
8. **Katowice (3,75)**
9. **Poznań (3,73)**
10. **Kraków (3,69)**

MIASTA O NAJNIŻSZYM POZIOMIE SZCZĘŚCIA

1. **Częstochowa (2,81)**
2. **Kalisz (3,1)**
3. **Ruda Śląska (3,15)**
4. **Nowy Sącz (3,17)**
5. **Kielce (3,18)**
6. **Koszalin (3,23)**
7. **Sosnowiec (3,3)**
8. **Chełm (3,32)**
9. **Gorzów Wielkopolski (3,32)**
10. **Tarnów (3,36)**

Wydawać by się mogło, że szczęście trudno zamknąć w twardych liczbach. Jednak w Otodom postanowiliśmy podjąć to wyzwanie i rok temu powstał raport „Szczęśliwy Dom. Badanie dobrostanu Polaków." Wzięcie pod lupę szczęścia w domowych pieleszach, pozwoliło nam odkryć kilka zaskakujących wniosków: choćby takich, że stres jest nieodzownym elementem szczęścia.

Teraz postanowiliśmy pójść o krok dalej i sprawdzić, które z polskich miast są najszczęśliwsze i dlaczego Stawiając na podejście data-driven za wyznacznik, jesteśmy przekonani, że prawie 36 tysięcy przeprowadzonych ankiet pozwoliło nam rzucić więcej światła na te kwestie.

Ptaków śpiew, morza szum, a do tego regionalne wino – te czynniki przyczyniają się do tego, że to mieszkańcy Gdyni, Gdańska i Zielonej Góry czują się najszczęśliwsi w Polsce. Jak duże znaczenie mają – tego nie jesteśmy w stanie sprawdzić, ale z naszego badania dowiedzieliśmy się, że połączenie praktycznych rozwiązań z uwzględnieniem miejsca na relaks jest kluczem do szczęścia w mieście. Muszą one jednak iść w parze z dostępem do natury, szerokim wyborem atrakcji kulturalnych i dostępem do rozrywki, a wszystko to w atmosferze poczucia bezpieczeństwa. Dzięki takim inicjatywom jeszcze lepiej rozumiemy co robić, by żyło się nam lepiej. Chcemy wyrównywać wiedzę, aby zarówno kupujący, najemcy, agenci jak i deweloperzy świadomiej poruszali się na rynku nieruchomości.

Karolina Klimaszewska

Senior Data Analyst w Otodom

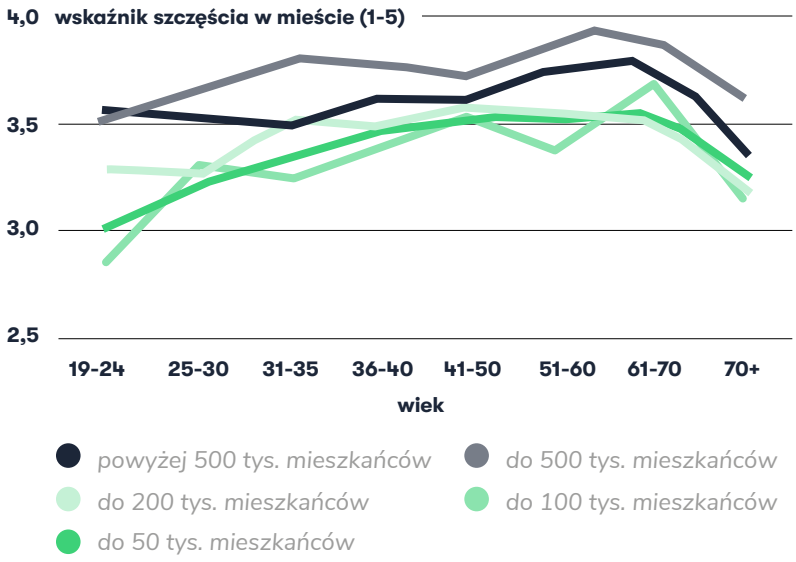
POZIOM SZCZĘŚCIA A WIELKOŚĆ MIASTA

Deklarowany poziom szczęścia rośnie wraz z wielkością miasta, ale tylko do poziomu 200–500 tys. mieszkańców. Miasta liczące do pół miliona mieszkańców mogą się już pochwalić rozwiniętą infrastrukturą usługową, komunikacyjną i kulturalną. Natomiast słabsze wyniki największych miast wynikają z bardzo wysokiego odsetka osób nisko oceniających koszty życia oraz stan środowiska naturalnego.

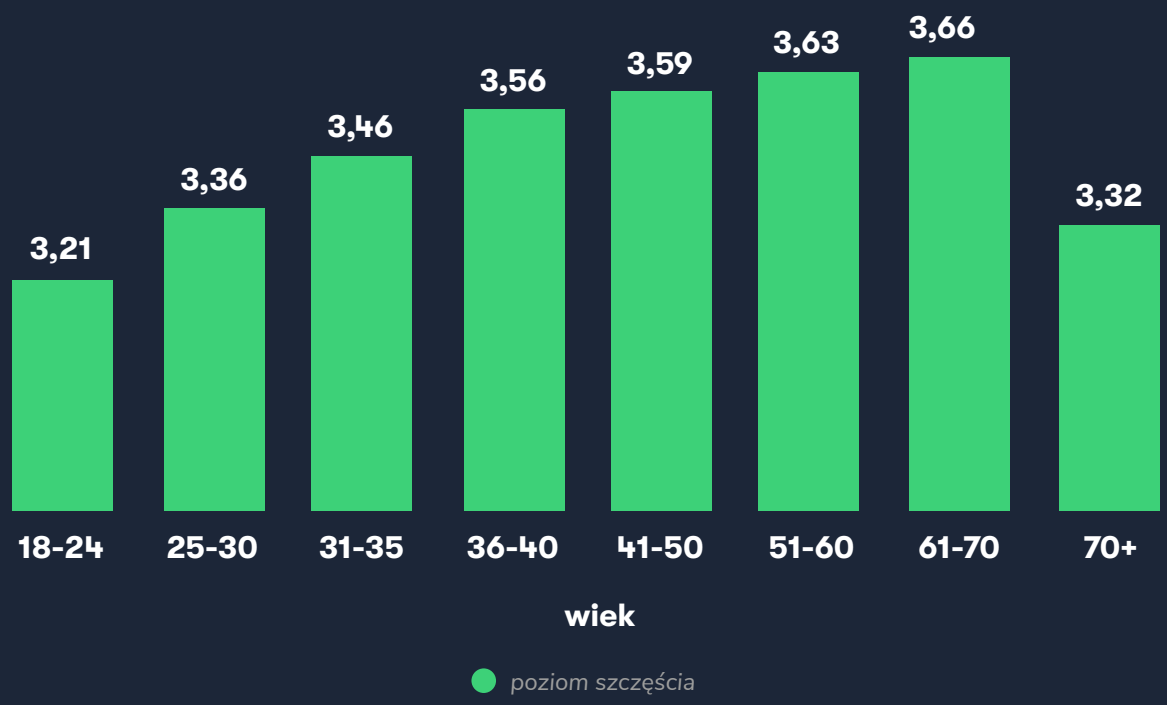
liczba mieszkańców miasta	poziom szczęścia	liczba miast w Polsce	przykłady
powyżej 500 tys.	3,61	5	Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań
200-500 tys.	3,76	9	Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Białystok, Katowice, Gdynia, Częstochowa, Radom
100-200 tys.	3,44	23	np. Rzeszów, Toruń, Kielce, Gliwice, Olsztyn, Bielsko-Biała, Zielona Góra, Opole, Koszalin
50-100 tys.	3,37	45	np. Kalisz, Słupsk, Jelenia Góra, Ostrów Wielkopolski, Żory, Zamość, Łomża, Przemyśl
poniżej 50 tys.	3,39	871	np. Wejherowo, Piaseczno, Puławy, Tarnobrzeg, Kołobrzeg, Ciechanów, Nysa, Zduńska Wola

POZIOM SZCZĘŚCIA A WIEK I WIELKOŚĆ MIASTA

We wszystkich klasach miejscowości widzimy podobny rozkład wyników według grup wiekowych. Poziom szczęścia rośnie od najmłodszej grupy do 70. roku życia a następnie wyraźnie spada. Wiązać się to może z większą wrażliwością i zależnością tych skrajnych grup wiekowych. Aspekty dotyczące kosztów życia, dostępności komunikacji, kultury i rozrywki oraz służby zdrowia dotykają je mocniej.



NAJSZCZĘŚLIWSZE GRUPY WIEKOWE



NAJSZCZĘŚLIWSZE GRUPY WIEKOWE

Uszczęśliwia nas

18-24

dostępność sklepów 34%
dobra komunikacja 30%
dostępność kultury i rozrywki 26%

36-40

dostępność sklepów 28%
infrastruktura dla dzieci 25%
dobra komunikacja 25%

70+

dostępność sklepów 22%
dobra komunikacja 20%
dostępność służby zdrowia 18%

Unieszczęśliwia nas

18-24

koszty życia 35%
słaba komunikacja 25%
zły stan środowiska 25%

36-40

koszty życia 41%
zły stan środowiska 26%
słaba komunikacja 24%

70+

koszty życia 27%
słaby dostęp do kultury 19%
zły stan środowiska 18%

Chcesz dowiedzieć się więcej o tym, co buduje poczucie szczęścia w najbliższym otoczeniu domu? sięgnij do raportu **„Mieszkałbym. Czego od domu oczekują Polacy”.**

czytaj więcej >

źródło: Leesman, 31.12.2021, The Home Working Impact Code, n=279.824.

jakie aspekty miasta nas uszczęśliwiają?

JAKIE SĄ NAJWAŻNIEJSZE ELEMENTY WPŁYWAJĄCE POZYTYWNIE NA TWOJE SZCZĘŚCIE W MIEŚCIE ZAMIESZKANIA?

Respondenci mogli udzielić maksymalnie trzech odpowiedzi

NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANE ELEMENTY POZYTYWNE

małe miasta (do 50 tys. mieszkańców)

27,2%
środowisko naturalne

25,1%
bezpieczeństwo

23,4%
koszty życia

średnie miasta (100-200 tys. mieszkańców)

28,6%
dostępność sklepów

23,8%
komunikacja miejska i dojazd

23,2%
bezpieczeństwo

duże miasta (powyżej 500 tys. mieszkańców)

37,8%
dostęp do rozrywki i kultury

36,7%
dostępność sklepów

35,2%
komunikacja miejska i dojazd

- **W największych miastach** najbardziej cenimy dostęp do **rozrywki i atrakcji kulturalnych.** W miastach powyżej 500 tys. mieszkańców **44%** kobiet i **33%** mężczyzn wybrało ten czynnik jako pozytywny.
- **Komunikacja miejska i dojazd zyskują na znaczeniu wraz z wielkością miasta.** W miejscowościach do 50 tys. mieszkańców niecałe 14% osób wskazało ten czynnik jako pozytywny, w miastach powyżej 500 tys. zrobiło to już 35%.
- W małych miastach (do 50 tys. mieszkańców) najczęściej wskazywane elementy pozytywne to **dostęp do natury, bezpieczeństwo i koszty życia.** Wszystkie te czynniki tracą na znaczeniu wraz z wielkością miasta – zwłaszcza koszty życia, które w największych ośrodkach są drugim najrzadziej wskazywanym czynnikiem pozytywnym.
- **Infrastruktura dla dzieci** najważniejsza jest dla młodych rodziców, dlatego jej obecność wskazuje jako czynnik pozytywny **20–25%** badanych 30- i 40-latków.
- **Seniorzy** wyraźnie częściej niż inne grupy wiekowe doceniają **dostęp do opieki zdrowotnej.** Częstość wskazywania tego aspektu jako czynnika pozytywnego rośnie wraz z wielkością miasta.

Aspekty środowiskowe znajdują się w czołówce elementów wymienianych zarówno jako pozytywnie, jak i negatywnie wpływające na poczucie szczęścia w mieście – w obu przypadkach zaznaczyła je aż co czwarta osoba. Ogromne znaczenie zieleni dla naszego dobrostanu potwierdziło badanie przeprowadzone na potrzeby raportu „Szczęśliwy dom. Badanie dobrostanu Polaków", sporządzonego przez Otodom. Udowodniono w nim, że relacje mogą być źródłem szczęścia, a przyjazne i satysfakcjonujące kontakty z sąsiadami przekładają się na nasze poczucie zadowolenia z miejsca, w którym mieszkamy.

czytaj więcej >

JAKIE ASPEKTY POZYTYWNIE WPŁYNĘŁY NA TWOJE POCZUCIE SZCZĘŚCIA W MIEŚCIE?

Respondenci mogli udzielić maksymalnie 3 odpowiedzi

POZYTYWNE	Warszawa	Kraków	Łódź	Wrocław	Poznań	Gdańsk	Gdynia
dostępność sklepów	36%	37%	**38%**	39%	32%	31%	29%
komunikacja miejska i dojazd	39%	35%	21%	30%	34%	33%	**39%**
środowisko naturalne	15%	11%	18%	19%	20%	37%	36%
bezpieczeństwo	16%	19%	16%	17%	26%	21%	19%
dostęp do rozrywki i atrakcji kulturalnych	34%	**43%**	28%	43%	31%	37%	25%
koszty życia	10%	8%	24%	6%	12%	5%	9%
dostęp do miejsc sportu i rekreacji	16%	23%	16%	21%	21%	23%	19%
relacje sąsiedzkie /wspólnota	12%	14%	17%	17%	15%	13%	15%
zadbanie i czystość	13%	12%	11%	11%	18%	16%	17%
dostęp do opieki zdrowotnej	**20%**	18%	14%	19%	17%	15%	12%
infrastruktura dla dzieci	15%	16%	15%	12%	12%	11%	12%
infrastruktura dla zwierząt	5%	**6%**	5%	4%	4%	3%	5%

Szczecin	Bydgoszcz	Lublin	Białystok	Katowice
36%	31%	35%	27%	32%
32%	23%	27%	25%	31%
36%	28%	28%	**43%**	25%
20%	24%	22%	**27%**	17%
21%	16%	20%	10%	23%
10%	20%	**29%**	23%	14%
21%	20%	12%	13%	**24%**
16%	**24%**	17%	14%	17%
10%	14%	12%	**34%**	13%
16%	12%	19%	8%	19%
11%	12%	11%	15%	**18%**
3%	5%	4%	2%	4%

- **Dostępność sklepów** jest szczególnie wysoko oceniana przez mieszkańców **Łodzi (38%)** i **Wrocławia (39%).**
- Jakość **komunikacji miejskiej i szybkość dojazdów** wpływają bardzo pozytywnie na poczucie szczęścia mieszkańców **Gdyni** oraz **Warszawy (po 39%).**
- **43%** mieszkańców **Białegostoku** podkreśla wysoką jakość **środowiska naturalnego** w tym mieście.
- **Dostęp do rozrywki i atrakcji kulturalnych** jest natomiast domeną **Krakowa** i **Wrocławia (po 43%).**
- Aż **29%** mieszkańców **Lublina** zwraca uwagę na niskie **koszty życia** w tym mieście.
- Dobre **relacje sąsiedzkie** są bardzo mocno podkreślane przez osoby mieszkające w **Bydgoszczy (24%).**

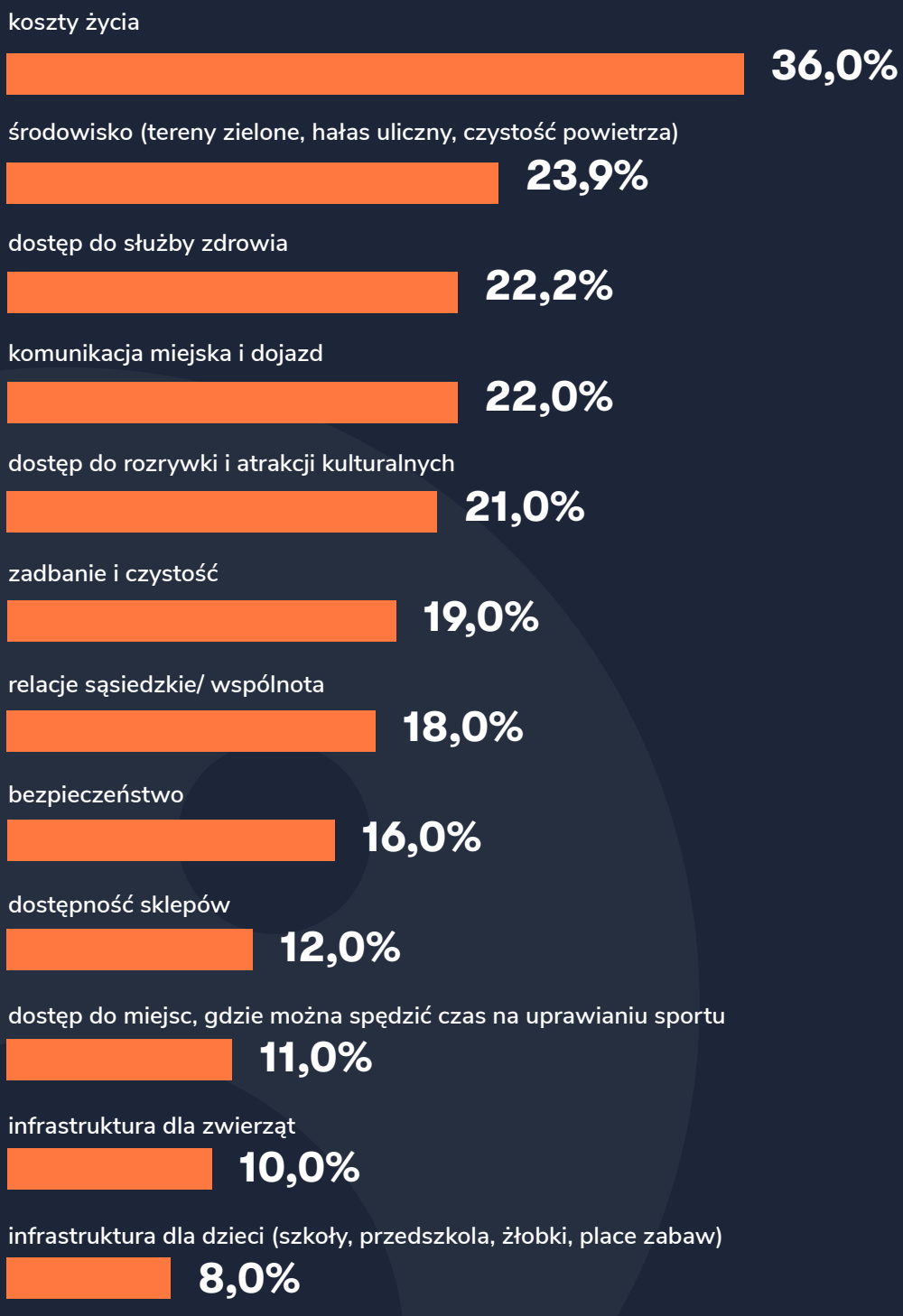
Zieleń jest bardzo istotna dla naszego poczucia szczęścia w mieście. Często narzekamy na jej brak w największych ośrodkach, ale czy słusznie? Sprawdzisz to w Rankingu zielonych dzielnic Otodom i Heksagonu.

czytaj więcej >

co nas unieszczęśliwia w mieście?

JAKIE SĄ NAJWAŻNIEJSZE ELEMENTY WPŁYWAJĄCE NEGATYWNIE NA TWOJE SZCZĘŚCIE W MIEŚCIE ZAMIESZKANIA?

Respondenci mogli udzielić maksymalnie trzech odpowiedzi



NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANE ELEMENTY NEGATYWNE

małe miasta (do 50 tys. mieszkańców)

28,8%
dostęp do rozrywki i kultury

25,9%
koszty życia

23,8%
dostęp do służby zdrowia

średnie miasta (100-200 tys. mieszkańców)

32,3%
koszty życia

23,9%
dostęp do rozrywki i kultury

23,1%
dostęp do służby zdrowia

duże miasta (powyżej 500 tys. mieszkańców)

49,6%
koszty życia

35,7%
środowisko naturalne

22,7%
komunikacja miejska i dojazd

- **Koszty życia doskwierają wszystkim** – są najczęściej wskazywanym negatywnym czynnikiem we wszystkich grupach wiekowych oraz we wszystkich kategoriach miast. Jedynie w najmniejszych miejscowościach ustępują miejsca dostępowi do rozrywki i atrakcji kulturalnych.

- **Słaby dostęp do rozrywki i atrakcji kulturalnych** wskazywany jest jako najbardziej negatywny czynnik w **małych miastach** (do 50 tys. mieszkańców). W miastach średniej wielkości na niewystarczającą ofertę kulturalną narzeka co czwarty badany, a w największych już tylko co dziesiąty.

- **Czynniki środowiskowe** (niedobór zieleni, hałas, zanieczyszczenie) stanowią jedną z największych przeszkód do szczęścia w **największych miastach kraju** – za negatywny czynnik uznało je tam niemal **36%** badanych, w porównaniu z 17% w najmniejszych miastach.

- **Relacje sąsiedzkie** wskazywane są jako czynnik negatywny przez **co piątego przedstawiciela** wszystkich grup wiekowych. Wyjątek stanowią seniorzy (wiek: 70+) – w tej grupie odsetek negatywnych odpowiedzi spada do **14%.** Oznacza to, że najstarsze osoby najrzadziej postrzegają relacje sąsiedzkie jako duży problem.

JAKIE ASPEKTY NEGATYWNIE WPŁYNĘŁY NA TWOJE POCZUCIE SZCZĘŚCIA W MIEŚCIE?

Respondenci mogli udzielić maksymalnie 3 odpowiedzi

NEGATYWNE	Warszawa	Kraków	Łódź	Wrocław	Poznań	Gdańsk	Gdynia
koszty życia	54%	54%	29%	54%	49%	56%	**57%**
środowisko naturalne	33%	**48%**	30%	36%	31%	19%	18%
dostęp do opieki zdrowotnej	18%	19%	22%	22%	20%	23%	25%
komunikacja miejska i dojazd	18%	25%	30%	**34%**	21%	24%	21%
dostęp do rozrywki i atrakcji kulturalnych	12%	8%	12%	5%	12%	14%	14%
zadbanie i czystość	19%	22%	**39%**	23%	20%	20%	19%
relacje sąsiedzkie /wspólnota	24%	17%	17%	16%	23%	18%	17%
bezpieczeństwo	19%	14%	22%	16%	17%	15%	14%
dostępność sklepów	7%	7%	8%	6%	**12%**	9%	6%
dostęp do miejsc sportu i rekreacji	8%	11%	10%	10%	10%	9%	8%
infrastruktura dla zwierząt	11%	11%	10%	10%	9%	14%	13%
infrastruktura dla dzieci	7%	7%	5%	6%	10%	8%	9%

Szczecin	Bydgoszcz	Lublin	Białystok	Katowice
43%	29%	35%	31%	37%
18%	21%	23%	12%	28%
17%	18%	23%	**28%**	21%
26%	22%	19%	19%	17%
23%	26%	13%	**34%**	14%
21%	23%	26%	11%	30%
18%	16%	24%	**25%**	21%
13%	13%	**25%**	16%	**25%**
8%	11%	10%	**12%**	6%
11%	**18%**	16%	11%	12%
17%	10%	12%	16%	11%
11%	**13%**	6%	8%	7%

- Wysokie **koszty życia** są czynnikiem wpływającym szczególnie negatywnie na poczucie szczęścia mieszkańców **Gdyni (57%)** i **Gdańska (56%).**
- Niska jakość **środowiska naturalnego** najbardziej doskwierają mieszkańcom **Krakowa (48%).**
- **28%** mieszkańców **Białegostoku** zwraca uwagę na słaby dostęp do **opieki zdrowotnej.**
- Jakość **komunikacji publicznej i dojazdów** są największym problemem we **Wrocławiu (34%)** i **Łodzi (30%).**
- Brak dostępu do **rozrywki i atrakcji kulturalnych** jest problemem najbardziej odczuwalnym dla mieszkańców **Białegostoku (34%).**
- **Zadbanie i czystość** miasta są najgorzej oceniane **w Łodzi (39%).**

fot. Upadek Matmy, *Unsplash*

dobre miasto do życia

Lokalne władze, przedsiębiorcy i mieszkańcy mogą mieć bardzo duży wpływ na wiele elementów składających się na szczęście w mieście. W pierwszej publikacji z serii poświęconej szczęśliwym miastom przyglądamy się zatem politykom miejskim i teoriom urbanistycznym dotyczącym mieszkalnictwa, transportu i szeroko rozumianego zrównoważonego rozwoju. Pokazujemy też wyzwania, z którymi musimy się zmierzyć, jeśli chcemy zadbać o dobrostan mieszkańców.

miasto szczęśliwe, czyli jakie?

Wywiad z Charlesem Montgomerym, autorem książki “Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta”. To wielokrotnie nagradzany autor, urbanista i lider transformacyjnych eksperymentów, badań i interwencji na rzecz dobrobytu w miastach

Czym jest szczęśliwe miasto?

Charles Montgomery: To miasto, które zapewnia mieszkańcom komfortowe warunki do życia. Dba o ich zdrowie, bezpieczeństwo, poczucie szczęścia i budowanie więzi międzyludzkich. To koncept pozwalający na utrzymanie równowagi w mieście i mądre wykorzystywanie gruntów. Wbrew pozorom to nie wysokie PKB, ale jakość życia i poziom zadowolenia z niego sprawiają, że miasto jest szczęśliwe.

Szczęście to dość subiektywne odczucie. Czy istnieje uniwersalny sposób pozwalający sprawdzić, czy dane miejsce jest „szczęśliwsze” od drugiego?

C.M.: Oczywiście, że jest to subiektywne. Trzeba rozmawiać z mieszkańcami i pytać ich o to, na czym im zależy w życiu. A potem sprawdzić, czy miasto te potrzeby zaspokaja. Prawdopodobnie mało ludzi odpowie, że zależy im na dojeżdżaniu autobusem. Ale powiedzą za to, że chcą mieć czas na kolację z rodziną czy pójście na siłownię. A to już są konkretne, namacalne potrzeby.

Kto jeszcze ma wpływ na zadowolenie z miejsca, w którym żyjemy?

C.M.: Na pewno władza, biznes, ale i aktywiści. Każdy powinien być włączony w proces planowania miast. Warunkiem, by stworzyć szczęśliwe miasto, są przede wszystkim ludzie, którzy zrozumieją, że nie można sukcesu miast utożsamiać z wysokim PKB, ale z poczuciem zadowolenia i komfortu życia mieszkańców, z relacjami, które można tworzyć. Zmiana musi zajść w sposobie pojmowania miast i ich roli w kształtowaniu społeczeństwa. Ludzie nie myślą o miastach w kontekście budynków, ale w odniesieniu do ludzi, których tam spotykają.

(...)

Pełną treść wywiadu znajdziesz w numerze 4. magazynu „Lighthouse”.

czytaj więcej >

Fidelity
Fidelity
Fidelity
Fidelity

dobrostan w mieście

Życie w dużym mieście zwiększa ryzyko wystąpienia poważnych zaburzeń zdrowia psychicznego, od depresji po schizofrenię[1]. Wynika to w znacznej mierze ze zwiększonego narażenia na przemoc i przestępczość oraz na stres wywoływany przez przeludnienie. Z tego powodu Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) zaleca umieszczenie dobrostanu mieszkańców w centrum planowania i zarządzania miastem[2].

Wpisuje się w to koncepcja *restorative city*, czyli – w wolnym tłumaczeniu – miasta regeneracyjnego. Idea została opisana w książce wydanej w 2021 r. przez Jenny Roe i Laylę McCay, amerykańskie ekspertki z zakresu psychologii środowiskowej i zdrowia publicznego. Urbanistyka regeneracyjna stawia zdrowie psychiczne, dobre samopoczucie i jakość życia mieszkańców na czele planowania miast. Opiera się na badaniach pokazujących, jak niektóre miejsca sprzyjają wyjściu ze zmęczenia psychicznego, stresu i lęku.

Urbanistyka regeneracyjna dotyczy zarówno dużej skali, np. infrastruktury transportowej, jak i perspektywy obejmującej codzienne drobne czynności, np. korzystanie z publicznej toalety. Na miasto regeneracyjne składa się siedem aspektów: miasto inkluzywne, miasto błękitne, miasto zielone, miasto sąsiedzkie, miasto aktywne, miasto zmysłów i miasto idealne do zabawy. Aby sprzyjać dobrostanowi mieszkańców, wysiłki planistyczne muszą obejmować też odpowiedzi na zagrożenia wynikające ze zmian klimatu.

SIEDEM ASPEKTÓW MIASTA REGENERACYJNEGO

źródło: Jenny Roe, Layla McCay, *Restorative Cities: urban design for mental health and wellbeing*, Bloomsbury Visual Arts, London–New York 2021

fot. Baptiste, Unsplash

CELE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU ONZ – CEL 11:

Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu

Wybrane zadania do 2030 roku:

- Zapewnić wszystkim dostęp do odpowiednich, bezpiecznych i przystępnych cenowo **mieszkań oraz podstawowych usług,** a także poprawić warunki życia w slumsach.
- Zapewnić wszystkim dostęp do bezpiecznych, przystępnych cenowo i trwałych **systemów transportu,** podnieść **poziom bezpieczeństwa na drogach,** zwłaszcza poprzez rozwijanie transportu publicznego (...).
- **Zwiększyć stopień inkluzji,** zapewnić zrównoważoną urbanizację i partycypację w zintegrowanym i zrównoważonym planowaniu i gospodarowaniu osiedlami ludzkimi we wszystkich krajach.
- Wzmocnić wysiłki na rzecz **ochrony i zabezpieczenia światowego dziedzictwa** kulturowego i przyrodniczego.
- Obniżyć niekorzystny wskaźnik negatywnego **oddziaływania miasta na środowisko** per capita, zwracając szczególną uwagę na jakość powietrza oraz gospodarowanie odpadami komunalnymi i innymi zanieczyszczeniami.
- Zapewnić łatwy i powszechny dostęp do bezpiecznych i inkluzyjnych **terenów zielonych i przestrzeni publicznej,** szczególnie kobietom, dzieciom, osobom starszym i osobom z niepełnosprawnością.

kluczowe wyzwania polskich miast

Miasta mierzą się z szeregiem zewnętrznych i wewnętrznych problemów wpływających na dobrostan ich mieszkańców. Część z nich wymaga przezwyciężenia, inne dostosowania się do zjawisk, które wykraczają poza moc sprawczą włodarzy miast.

PRESJA ŚRODOWISKOWA

W miastach mieszka obecnie ponad połowa światowej populacji, a do 2060 r. odsetek ten ma wzrosnąć do 68%[3]. Tereny zurbanizowane zajmują 3% powierzchni Ziemi, ale odpowiadają za dwie trzecie światowego zapotrzebowania na energię

fot. Getty Images

i 70% emisji CO_2[4]. Na przedmieściach nawet niewielkich polskich miast od kilku dekad rozwija się rozproszona zabudowa, która niepotrzebnie obciąża środowisko. Nie tylko zajmuje więcej miejsca, lecz także wymaga ekstensywnej infrastruktury, zmniejsza możliwości podłączenia do centralnego systemu grzewczego i przecina korytarze ekologiczne.

ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA

Ogromny ślad węglowy miast przekłada się też na jakość powietrza. Szacuje się, że aż 91% populacji Ziemi mieszka

Nasze czasy obfitują w wyzwania, których nie rozwiążemy pojedynczo czy w niewielkich grupach dbających o własne interesy. Do uzyskania zadowolenia, może nawet szczęścia, potrzeba nam działań pomimo różnic i obliczonych w perspektywie czasowej przekraczającej jedno pokolenie.

Współczesność to niestety czas wspólnoty zagrożonej – jaką rolę w jej wzmacnianiu odegrać mogą miasta? Wierzę, że dużą. Władze miejskie są w stanie wspierać lokalne i ponadlokalne społeczności poprzez odpowiednie planowanie przestrzenne, działania społeczne, czy też rozważne polityki sektorowe otwarte na innowacyjne rozwiązania i współtworzone przez mieszkańców. Właśnie tej tematyce poświęcimy kolejne Forum Rozwoju Miast, organizowane w dniach 17–19 października w Poznaniu. Dyskutować będziemy o zagadnieniach, które – mam nadzieję – pozwolą uchwycić złożoność bieżącej sytuacji miast i mieszkańców. Duże znaczenie dla polityki miejskiej ma bowiem obecnie tzw. miasto różnych skal, czyli wspólnota w wymiarze osiedlowym, dzielnicowym, miejskim i aglomeracyjnym.

Temu służy także koncepcja 15-minutowego miasta, która staje się coraz bardziej popularna w naszym kraju. Zaspokajanie życiowych potrzeb w najbliższej okolicy ma niewątpliwie korzystny wpływ na rozwój lokalnej przedsiębiorczości, handlu i usług. Dzięki tej koncepcji wzrasta również poziom odpowiedzialności za stan środowiska naturalnego i przyszłość społeczności.

Iwona Matuszczak-Szulc

dyrektor Wydział Rozwoju Miasta i Współpracy Międzynarodowej w UM Poznania

fot. Marc Kleen, *Unsplash*

obecnie w miejscach, w których poziom zanieczyszczenia powietrza przekracza limity WHO[5]. Jest to problem dobrze znany w naszym kraju – polskie miasta regularnie trafiają do czołówki najbardziej zanieczyszczonych w Europie. Gdybyśmy dostosowali się do zaleceń WHO i ograniczyli zawartość pyłu MP2.5 w powietrzu do 5 µg/m^3, w skali kraju uniknęlibyśmy niemal 30 tys. przedwczesnych śmierci rocznie[6].

ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU

Organizacja C40 Cities szacuje, że 70% obszarów miejskich na świecie już teraz zmaga się z efektami zmian klimatycznych, takimi jak rosnący poziom oceanów, ekstremalne burze i fale upałów. Dostosowanie się do nowej rzeczywistości wymaga zabiegów infrastrukturalnych oraz bardziej zrównoważonego podejścia do planowania przestrzennego. W Polsce uwaga powinna skupić się na potencjalnych niedoborach wody pitnej – w naszym kraju na mieszkańca przypada trzy razy mniej zasobów wody niż średnio w Europie[7].

KRYZYS MIESZKANIOWY

Ceny nieruchomości i stawki najmu mieszkań rosną na całym świecie i nigdzie nie widać skutecznego rozwiązania, które jednocześnie dba o interes obecnych właścicieli i ułatwia dostęp do mieszkań innym. Jedynie w trzech krajach OECD stosunek przeciętnych cen nieruchomości do wynagrodzeń jest obecnie niższy niż w 2015 r.; w rekordowej Portugalii wzrósł w tym czasie o 47% (w Polsce o 8%). Nad Wisłą czynsze najmu podniosły się w tym okresie o 38%. Dane dotyczą całych krajów – w dużych miastach wzrosty są bardziej dynamiczne[8].

DEPOPULACJA

Niemal 80% miast w Polsce doświadczyło spadku liczby ludności między 2001 i 2021 rokiem. Największy odnotowano w Helu, który w ciągu 20 lat stracił niemal co trzeciego mieszkańca. Spośród dużych miast najszybciej wyludniają się Łódź, Sosnowiec, Wałbrzych i Bytom. Rosną zaś przede wszystkim wiodące aglomeracje. Za spadek populacji odpowiadają zazwyczaj niski przyrost naturalny, emigracja i suburbanizacja, obserwowana nawet na poziomie miast powiatowych[9].

STARZENIE SIĘ SPOŁECZEŃSTWA

W 2020 r. na jednego seniora w wieku 65+ przypadały trzy osoby między 15. a 64. rokiem życia, więc o jedną mniej niż jeszcze 10 lat wcześniej[10]. W 2050 r. na jednego seniora będą przypadały już mniej niż dwie osoby w wieku 15–64 lat. Według nawet najbardziej optymistycznych prognoz populacja Polski będzie się regularnie zmniejszać. Proces depopulacji prawdopodobnie przyspieszy w latach 40. XXI w., kiedy liczba ludności może spaść do 32 mln. Przy niskiej liczbie urodzeń i długim przeciętnym trwaniu życia przekładać się to będzie na utrzymujący się wysoki odsetek osób starszych.

WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE

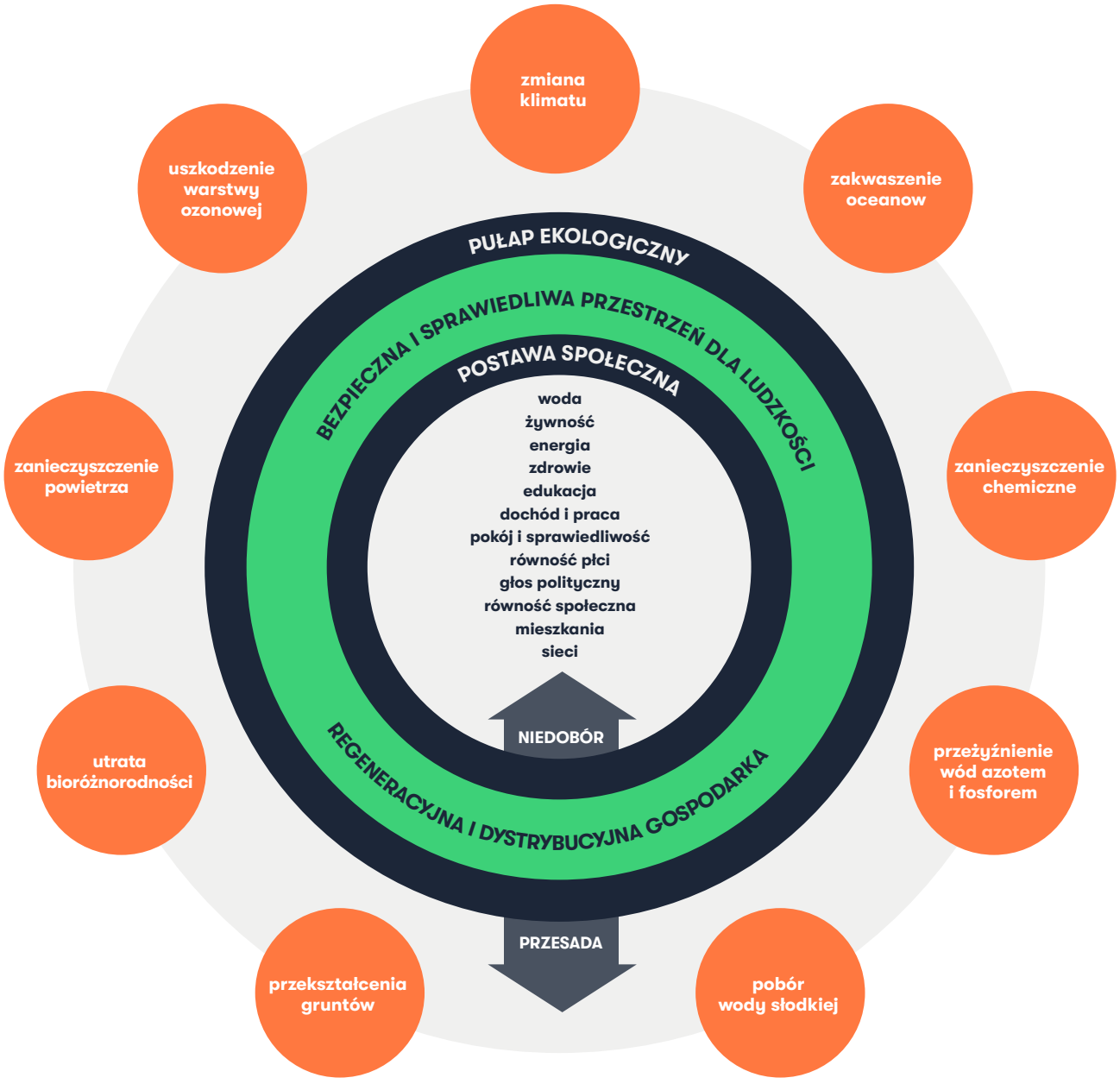
Niewystarczająca komunikacja publiczna to nie tylko problem wsi. Największe miasto bez dostępu do kolei pasażerskiej, Jastrzębie-Zdrój, liczy niemal 90 tys. mieszkańców. W mniejszych miastach komunikacja miejska często kursuje na tak niewielkiej liczbie linii i z tak niską częstotliwością, że nie realizuje podstawowych potrzeb mieszkańców. Zmusza ich to do poruszania się samochodem, co ze względów finansowych i sprawnościowych dla wielu jest niemożliwe[11].

CHAOS PRZESTRZENNY

W całym kraju brakuje planów zagospodarowania przestrzennego, a te uchwalone często nie uwzględniają sytuacji poza granicą gminy. Skutkuje to m.in. rozproszeniem zabudowy i wynikającymi z niego problemami z utrzymaniem infrastruktury publicznej na zadowalającym poziomie. Rozlewające się miejscowości nie sprzyjają budowaniu tożsamości lokalnych, mogą za to przyczyniać się do konfliktów wywołanych gwałtownymi zmianami charakteru sąsiedztwa. Ekstensywna infrastruktura stanowi zagrożenie dla ciągłości ekosystemów, przekłada się na niepewność inwestycyjną i jest po prostu droga.

fot. Vlad Sargu, Unsplash

zrównoważony model rozwoju



źródło: Kate Raworth, Ekonomia obwarzanka. Siedem sposobów myślenia o ekonomii XXI wieku, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa 2021

MODEL OBWARZANKA

Ekonomistka Kate Raworth opracowała model obwarzanka jako wizualną ramę zrównoważonego rozwoju. Model zawiera dwa koncentryczne okręgi: wewnętrzny przedstawia granicę społeczną, a zewnętrzny granicę ekologiczną. Według Raworth naszym celem powinno być życie pomiędzy tymi dwiema granicami, czyli w „bezpiecznej i sprawiedliwej przestrzeni, w której ludzkość może dobrze prosperować”[12].

Ekonomia obwarzanka (ang. *doughnut economics*) to jedna z głośniejszych teorii gospodarczych ostatnich lat. Jej punktem wyjścia jest zmiana głównego celu rozwoju gospodarczego – z niekończącego się wzrostu na dobre życie w ustalonych granicach. Wymaga to założenia, że gospodarka jest uzależniona od społeczeństwa i świata naturalnego, a nie na odwrót. Ekonomia obwarzanka zakłada, że ludzkość może działać kooperatywnie i nie zawsze konkurencyjnie. Wzywa do przekształcenia dzisiejszych degeneracyjnych gospodarek w gospodarki regeneracyjne oraz do kładzenia większego nacisku na dystrybucję dóbr. Autorka tej koncepcji, ekonomistka Kate Raworth, uważa wzrost za zdrową fazę rozwoju gospodarczego, ale wyznacza mu granice, których przekroczenie oznacza straty środowiskowe i społeczne[13].

Granica społeczna obwarzanka opiera się na Celach Zrównoważonego Rozwoju ONZ, które określają globalne standardy zapewniające dobrobyt ludzkości[14]. Dotyczą krytycznych potrzeb społecznych, takich jak sprawiedliwość społeczna oraz dostęp do wody, żywności, zdrowia, edukacji, pokoju i sprawiedliwości, mieszkalnictwa. Zewnętrzna granica modelu skupia się na ograniczeniach ekologicznych zidentyfikowanych przez naukowców, w tym na utracie bioróżnorodności, zanieczyszczeniu powietrza, zubożeniu warstwy ozonowej, zmianie klimatu, zanieczyszczeniu chemicznym, nadmiernym poborze wody i przekształceniu krajobrazu[15].

Teoria zyskała na popularności po tym, jak zainteresowały się nią władze Amsterdamu, po czym stała się częścią polityk miast takich jak Bruksela, Berlin i Melbourne. We współpracy z założoną przez Kate Raworth organizacją DEAL stolica Holandii inicjuje duże projekty infrastrukturalne, programy społeczne i nowe zasady dotyczące zleceń publicznych. Jednocześnie utworzono Amsterdam Donut Coalitie – sieć kilkuset osób i organizacji prowadzących szereg drobnych projektów społecznych.

Powiązanie kwestii środowiskowych i społecznych w polityce miejskiej staje się naglącą koniecznością. Pandemia pokazała, że wysokiej jakości tereny zielone, w których możemy wypocząć, muszą znajdować się blisko naszego miejsca zamieszkania. Galopująca inflacja przypomina, jak ważny jest dostęp do usług publicznych czy rozwiązań, które pozwalają nam dbać i o naturę, i o nasz portfel. Rosyjska agresja na Ukrainę po raz kolejny przypomniała o mrocznej stronie uzależnienia od paliw kopalnych – i konieczności zerwania z nim, choćby poprzez działania na rzecz termomodernizacji czy rozwijania transportu publicznego.

Miasta nie funkcjonują w próżni. Wspomniane przed chwilą wydarzenia oddziałują na życie i w małych miejscowościach, i w wielkich metropoliach. Działania takie jak dążenie do neutralności klimatycznej muszą odpowiadać zarówno na nie, jak i na długofalowe trendy. W kontekście globalnym ONZ i jego agendy zwracają uwagę np. na kwestie nierówności społecznych i te związane z napięciami wokół rozwoju technologicznego. Na poziomie krajowym wspomnieć można o rozlewaniu się miast czy o miastach tracących funkcje społeczno-gospodarcze.

Zadaniem dla nas wszystkich – na które staramy się odpowiadać m.in. w naszym projekcie Eco-Miasto – jest pokazanie, w jaki sposób zielona transformacja miast może być korzystna dlawszystkich i wprowadzona z uwzględnieniem lokalnego kontekstu.

Bartłomiej Kozek

kierownik Działu Zielonej Transformacji w Centrum UNEP/GRID-Warszawa

fot. paul volk, Unsplash

miejskie polityki mieszkaniowe

Trudno przecenić rolę domu dla naszego szczęścia – powinien zapewniać nam poczucie bezpieczeństwa i kontroli nad swoim środowiskiem życia, być miejscem pielęgnowania relacji i zaspokajania najbardziej podstawowych życiowych potrzeb. W polskich miastach, podobnie jak w wielu innych miejscach na świecie, od lat mieszkania są jednak coraz mniejsze i coraz trudniej dostępne dla szerokiego grona odbiorców, co wymusza też kompromisy w kontekście ich lokalizacji i jakości.

Choć nie zawsze zdajemy sobie z tego sprawę, władze publiczne są w stanie prowadzić polityki mieszkaniowe, które wychodzą naprzeciw tego typu problemom. Przyjrzyjmy się krótko dwóm najczęściej przywoływanym przykładom efektywnej polityki mieszkaniowej – jednej opartej na najmie i drugiej na własności – pamiętając przy tym, że powstanie obu modeli było możliwe dzięki specyficznej sytuacji politycznej.

WIEDEŃ

Ponad 80% mieszkańców Wiednia wynajmuje mieszkania, a dwie trzecie mieszka w lokalach należących do miasta lub dotowanych ze środków publicznych. Tradycja dostępnego mieszkalnictwa podtrzymywana jest również obecnie, w czasach szybkiego rozwoju demograficznego miasta – 80% powstających mieszkań jest finansowanych z wiedeńskiego programu dopłat mieszkaniowych[16]. Tak szeroka oferta oznacza, że nawet osoby o niskich dochodach są w stanie mieszkać w lokalach o dobrej jakości i lokalizacji.

Ratusz to właściciel ponad 200 tys. mieszkań. Drugie tyle jest zarządzane przez stowarzyszenia mieszkaniowe non profit. Mają one obowiązek zachowania czynszu na poziomie 20–25% dochodów, a wszystkie zyski są przeznaczane na utrzymanie i budowę nowych budynków mieszkalnych. Po wybraniu odpowiedniego inwestora władze miejskie udostępniają grunty pod budowę po przystępnej cenie oraz oferują kredyty na preferencyjnych warunkach. Przyszli mieszkańcy wpłacają kaucję finansującą budowę, zwracaną przy wyprowadzce.

Wiedeński model mieszkaniowy składa się także z wielu innych elementów, takich jak specjalny podatek mieszkaniowy, ograniczenie czynszu w dużych prywatnych budynkach czy możliwość dziedziczenia prawa do subsydiowanego mieszkania. Ceną za stabilność i niskie opłaty, jakie daje mieszkanie wynajmowane od miasta lub stowarzyszenia, jest większa niż w innych miastach odpowiedzialność najemcy za przestrzeń, w której żyje. Do pozytywnych efektów polityki mieszkaniowej miasta zalicza się miks społeczny osiedli i zminimalizowanie podziału na dobre i złe dzielnice[17].

Prowadzenie polityki mieszkaniowej jest koniecznością. Sama polityka mieszkaniowa zaś – jeżeli ją dobrze zdefiniujemy jako coś znacznie więcej niż budowa mieszkań i dopłata do czynszów – okaże się skutecznym narzędziem rozwoju miast.

Nawet przy założeniu, że warunki mieszkaniowe można by uznać za prywatną sprawę obywateli, a mieszkanie traktować jak towar rynkowy – od czego jestem daleka – nie można zaprzeczyć silnym wzajemnym związkom stanu budownictwa mieszkaniowego i struktury przestrzennej miast. Mieszkania potrzebują miasta (albo wsi), ale i w drugą stronę – miasto potrzebuje mieszkań: zły stan sektora mieszkaniowego wywołuje problemy społeczne i gospodarcze. Problemy mieszkaniowe potęgują tendencje emigracyjne, opóźniają decyzje o posiadaniu potomstwa, powodują wykluczenie społeczne, a w efekcie hamują gospodarkę i wymuszają zwiększenie nakładów na opiekę socjalną. Mieszkanie to znacznie więcej niż ochrona przed warunkami atmosferycznymi; człowiek bez mieszkania wyrzucany jest poza margines systemu społecznego.

W idealnym świecie, w którym ludzie rzeczywiście mieliby równy start i równe szanse, może nie trzeba byłoby zajmować się dostępnym budownictwem mieszkaniowym. Żyjemy jednak w czasie i miejscu, w którym osiem najbogatszych osób dysponuje takim majątkiem, jak biedniejsza połowa ludzkości, czyli jakieś 3,75 mld ludzi.

Agata Twardoch

architektka i urbanistka,
profesorka na Wydziale Architektury
Politechniki Śląskiej

fot. hu-chen, Unsplash

SINGAPUR

Około 80% mieszkańców Singapuru zajmuje mieszkania zbudowane i zarządzane przez państwowe spółki. Co ciekawe, jednocześnie aż 95% osób mieszka w lokalach posiadanych na własność. Państwo, za pomocą spółki HDB-CPF, prowadzi szeroką działalność deweloperską na należących do siebie licznych gruntach. Mieszkańcy, którzy spełniają określone kryteria dochodowe, mogą kupować mieszkania w ramach 99-letniej nieodnawialnej dzierżawy po dotowanej cenie. Po pewnym czasie mieszkania te można sprzedać po cenie regulowanej i kupić drugi, zwykle większy lokal, ponownie dotowany. Jeśli ktoś chce zmienić mieszkanie po raz trzeci, pozostaje mu bardzo kosztowny rynek prywatny.

Mieszkania budowane przez HDB charakteryzują się wysoką jakością, a nacisk kładzie się na rozbudowane przestrzenie wspólne. Razem z polityką celowego budowania różnorodności społecznej w ramach osiedli są one elementem nie tylko uprzyjemniającym życie, lecz także budującym w zamyśle spójność narodową tego wieloetnicznego miasta-państwa.

Po kilkudziesięciu latach funkcjonowania singapurski model musi się mierzyć z problemami podobnymi do tych, z jakimi mierzą się inne systemy oparte na wspieraniu popytu na mieszkania kupowane na własność, choć mniej gwałtownymi. Nie jest to zatem rozwiązanie idealne, ale nadal możemy czerpać z niego inspirację co do holistycznego i długofalowego spojrzenia na system mieszkaniowy. Jego wartość zależy nie tylko od liczby nowych lokali, ale i od jakości architektury, urbanistyki i relacji sąsiedzkich, również między niezależnymi inwestycjami. Singapur pokazuje ponadto, że władze publiczne są w stanie być odpowiedzialne za rozwój różnorodnych form mieszkaniowych, od najbardziej dostępnych po luksusowe.

zrównoważony transport miejski

Wydajny, wygodny, dostępny i godny zaufania transport to jeden z fundamentów szczęśliwego miasta, co udowodniło badanie Otodom. Przestrzeń zajmowana pod komunikację jest jednak często ignorowana, przez co możemy przeoczyć jej potencjał.

WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Im większa pojemność pojazdu, tym mniej zanieczyszczeń generowanych na pasażera (z wyjątkiem roweru). Dotyczy to zarówno emisji spalin, jak i wydzielania toksycznych mikrocząsteczek, spowodowanego głównie tarciem bieżnika opon o nawierzchnię drogi. Zdecydowanie najkorzystniejszym rozwiązaniem są pojazdy szynowe, które nie tylko są w stanie przewieźć dużą liczbę pasażerów, lecz także nie wydzielają bezpośrednio spalin. Niemniej podobnie jak w przypadku samochodów, autobusów i mikropojazdów elektrycznych musimy pamiętać, że prąd nie bierze się znikąd – w Polsce nadal trzy czwarte energii wytwarza się przez spalanie węgla[18].

PODZIAŁ PRZESTRZENI

Dla oszczędności przestrzeni wykorzystywanej przez transport również najkorzystniejsze są pojemne pojazdy – i ponownie wyjątek stanowi rower. Maksymalna przepustowość pasa o szerokości 3,5 m jest w przybliżeniu taka sama dla autobusów i rowerów – ok. 4 tys. pasażerów na godzinę, czyli cztery razy więcej niż dla samochodów. Transport torowy jest najbardziej wydajny, zwłaszcza przy pełnym odseparowaniu linii od innych środków transportu, może wtedy bowiem obsłużyć dziesiątki tysięcy pasażerów na godzinę[19]. Oczywiście tak sprawna komunikacja możliwa jest jedynie w gęstych, dobrze zaplanowanych obszarach miejskich.

BEZPIECZEŃSTWO

Zgodnie z danymi Union Internationale des Transports Publics (UITP) w 15 badanych europejskich miastach w lekkim transporcie kolejowym dochodzi do przeciętnie 0,47 wypadków na 1 mln pasażerokilometrów, co jest wskaźnikiem niemal sześć razy niższym niż w przypadku pojazdów drogowych20. Jednym z najbardziej newralgicznych elementów transportu są sami kierowcy. Autobusy nie tylko znacząco ograniczają ich liczbę na drodze, lecz także dają większą pewność co do ich sprawności i znajomości przepisów. Pojazdy szynowe mają znaczne zalety ze względu na pewność trajektorii i brak zmian pasów, które są dodatkowymi czynnikami ryzyka wypadków. Od kilku lat miasta zmagają się ponadto z nowym problemem dla bezpieczeństwa: hulajnogami elektrycznymi.

ilustracja: pch.vector, Freepik

jak ograniczyć liczbę samochodów w mieście?

WYBRANE SPOSOBY NA OGRANICZENIE LICZBY SAMOCHODÓW W MIEŚCIE

rozwiązanie	„kij”	„marchewka”	skuteczność
opłata za wjazd do centrum samochodem	konieczność poniesienia dodatkowych kosztów	dochody przeznaczane na rozwój innych form transportu	12-33% mniej samochodów w strefach po wprowadzeniu opłat
ograniczanie infrastruktury drogowej	zwężanie ulic, ograniczanie liczby miejsc parkingowych	tworzenie nowych tras rowerowych i poszerzanie chodników	11–19% mniej samochodów w centrum
strefy ograniczonego ruchu	możliwość wjazdu do określonych stref jedynie dla mieszkańców	dochody z mandatów przeznaczane na rozwój innych form transportu	10–20% mniej samochodów w centrum
obsługa transportowa dojeżdżających do pracy	brak	darmowe bilety na komunikację miejską, ewentualnie dedykowany transport z przystanku do miejsca pracy dla pracowników	37% mniej osób dojeżdżających do pracy samochodem
Płatne publiczne parkingi w pracy	konieczność ponoszenia kosztu codziennego parkowania przez pracowników	dopłaty do biletów na komunikację miejską; opłaty parkingowe przeznaczane na rozwój innych form transportu	8–25% mniej osób dojeżdżających do pracy samochodem

źródło: Kuss P., Nicholas K.A., *A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management*, Case Studies on Transport Policy, 2022

Choć na całym świecie podejmuje się wiele inicjatyw mających na celu ograniczenie ruchu samochodów w mieście, nadal nie doszliśmy do jasnego i efektywnego sposobu, jak tego dokonać. Badaczki z Uniwersytetu w Lund przeanalizowały kilkaset przykładów redukcji transportu indywidualnego w europejskich miastach w ciągu poprzedniej dekady i opracowały ranking najskuteczniejszych środków. Obejmują one zarówno „marchewki", takie jak systemy rowerów miejskich, jak i „kije", np. usuwanie parkingów. Najskuteczniejsze okazują się wprowadzenie opłat za wjazd do centrum, które obniża w nich liczbę samochodów od 12% do 33%, oraz wyznaczanie ulic całkowicie wolnych od aut, co przekłada się na zmniejszenie liczby samochodów w śródmieściu o 20%[21].

Zarządzający miastami mają szerszy zakres możliwości, niż niektórym mogłoby się wydawać – od instrumentów ekonomicznych, takich jak opłaty i dotacje, po behawioralne, takie jak edukowanie. Ważnym wnioskiem z badania jest to, że nie istnieje jedno złote rozwiązanie problemu nadmiaru samochodów w mieście. Samorządy odnoszące na tym polu największe sukcesy zazwyczaj łączą różne sposoby, zarówno zachęcające do bardziej zrównoważonych wyborów, jak i wymuszające ograniczenia.

Uznaliśmy, że częścią dobrostanu mieszkańców Jaworzna jest poczucie bezpieczeństwa, dlatego w 2014 r. ogłosiliśmy, że miasto będzie zmierzało do szwedzkiego modelu Vision ZERO. Zanim to nastąpiło, w Jaworznie zdarzało się 100 wypadków rocznie. W co dziesiątym ginął człowiek.

Wcześniej powstały obwodnice dużych osiedli, ale żeby zmniejszyć liczbę wypadków, trzeba było zmusić kierowców do zdjęcia nogi z pedału gazu. Wystarczyło przebudować ulice tak, żeby maksymalną bezpieczną prędkością na nich była ta... dopuszczona przepisami. Każdy inny sposób postrzegania jezdni przez kierowców sprawia, że jadą szybciej. Wtedy zderzają się ze swoimi ograniczeniami fizjologicznymi. Nie bez powodu sprawcy wypadków tłumaczą się po fakcie, że wszystko działo się zbyt szybko.

Ulice zostały zwężone, ronda zastąpiły skrzyżowania, ruch został upłynniony. Efekty pojawiły się błyskawicznie – już w drugiej połowie 2016 r. rozpoczął się trwający do stycznia 2018 r. okres bez wypadków. Gdy taki się przydarzył, gmina przebudowała niebezpieczny odcinek. Kolejny rok bez śmierci na drogach to 2019. Obecnie od ostatniego wypadku śmiertelnego minęło ponad pół tysiąca dni. Uspokojenie ruchu sprawiło, że w Jaworznie jest dziś o dwie trzecie mniej wypadków i jedną trzecią mniej kolizji niż przeciętnie w kraju. Ku zaskoczeniu kierowców w spokojniejszym ruchu łatwiej poruszać się po mieście i nawet zniknęły korki.

Tomasz Tosza

zastępca dyrektora MZDiM
w Jaworznie

przypisy

1 Lederbogen F. i in., *City Living and Urban Upbringing Affect Neural Social Stress Processing in Humans*, Nature, 474/2011.

2 WHO, *Global Report on Urban Health: Equitable Healthier Cities for Sustainable Development*, 2016.

3 UN DESA, *Produkcja energii elektrycznej z OZE – podsumowanie roku 2021*, 16.05.2018, https://bit.ly/3O9uKv1 (data dostępu: 13.06.2022).

4 Scott M., *Cities Are On The Front Line Of Tackling Climate Change – And They Need To Do More*, Forbes, 5.06.2019.

5 WEF, *Climate emergency: how our cities can inspire change*, 17.01.2020, https://bit.ly/3QiYDuy (data dostępu: 13.06.2022).

6 EEA, *Health impacts of air pollution in Europe, 2021*, 15.11.2021, https://bit.ly/3Qkg4uP (data dostępu: 13.06.2022).

7 PortalKomunalny.pl, *Deficyt wody pitnej coraz bardziej odczuwalny również w Polsce. Czy czeka nas katastrofa?*, 13.02.2022, https://bit.ly/3xqsPLU (data dostępu: 14.06.2022).

8 OECD Data, *Housing prices*, https://bit.ly/3txNk8m (data dostępu: 13.06.2022).

9 Bank Danych Lokalnych, GUS, 2022.

10 GUS, *Sytuacja osób starszych w Polsce w 2020 r*, 2021.

11 Szymczak J., *Za PiS zwija się transport publiczny? Prawda. Szkoda, że za PO było tak samo*, Oko.press, 12.10.2021, https://bit.ly/3Oi0cr7 (data dostępu: 13.06.2022).

12 Raworth K., *A Safe and Just Space for Humanity. Can we live within the doughnut*, Oxfam Discussion Paper, 5/2017.

13 DEAL, *About Doughnut Economics*, https://bit.ly/3Hi0cVI (data dostępu: 13.06.2022).

14 UN SDG, *Historic New Sustainable Development Agenda Unanimously Adopted by 193 UN Members*, 25.09.2015, https://bit.ly/2IHoOMo (data dostępu: 13.06.2022).

15 Raworth K., *A doughnut for the Anthropocene: Humanity's compass in the 21st century*, The Lancet Planetary Health, 1(2)/2017.

16 Medium.com, *In Vienna, strict rent controls alongside public housing investment provides a renters utopia*, 18.09.2021, https://bit.ly/3mH3sQT (data dostępu: 13.06.2022).

17 Piński A., *W Wiedniu uważają, że mieszkanie to prawo, a nie towar*, ObserwatorFinansowy.pl, 27.11.2021, https://bit.ly/3aNwzze (data dostępu: 13.06.2022).

18 Wiśniewski G., *Produkcja energii elektrycznej z OZE – podsumowanie roku 2021*, CIRE.pl, 10.01.2022, https://bit.ly/3O9uKv1 (data dostępu: 13.06.2022).

19 UNECE, *Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning Promoting Active Mobility*, 2020, https://bit.ly/3nnmMDh (data dostępu: 13.06.2022).

20 UITP (data dostępu: 13.06.2022).

21 Kuss P., Nicholas K.A., *A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management*, Case Studies on Transport Policy, 2022.

think co | real estate research lab

×

otodom