

Rower, a handel

Zbiór wyimków z branżowych
prac naukowych

*„Do sklepów położonych przy ulicach ze ścieżkami rowerowymi
przychodzi o 24 proc. więcej klientów niż tam,
gdzie tych ścieżek nie ma”*

Badanie New York City Department of Transportation, 2015r

National Complete Streets Coalition podsumowanie przebudowy drogi w mieście Lancaster, Kalifornia

„W celu zahamowania odptywu życia miejskiego na przedmieścia, około roku 2000 ruszyło szereg inwestycji, spośród których najważniejszą było zwężenie jezdni na głównym bulwarze miasta z czterech do dwóch pasów ruchu. Dzięki wygospodarowanemu miejscu udało się stworzyć nowy deptak, teren zielony z drzewami i przestrzeń pod miejskie wydarzenia. Cała inwestycja pochłonęła 41 mln USD, ale zwróciła się pięciokrotnie. Szacuje się, że dzięki przebudowie do miejskiej gospodarki wróciło około 273 mln USD. W porównaniu z rokiem 2007 dochody podatkowe wzrosły o 96 proc., powstało 48 nowych firm i zostały stworzone 802 nowe miejsca pracy (w trakcie trwania budowy ta liczba była nawet większą 1902 nowe etaty). Na ulice wróciło nie tylko życie, zrobiono się też bezpieczniej. W trzy lata od zakończenia projektu liczba kolizji spadła o prawie jedną trzecią, a liczba osób poszkodowanych w wypadkach zmniejszyła się o 67 proc”

Zespół naukowców z University of Westminster:

„rowerzyści są o 25 proc. bardziej mobilni niż kierowcy samochodów i pasażerowie komunikacji miejskiej, a co za tym idzie częściej korzystają ze sklepów i lokali usługowych spontanicznie, podczas codziennych dojazdów do pracy”

2015r, Zespół dr Rachela Aldreda z University of Westminster na zlecenie British Cycling:

1. *„Jeśli tylko 10 proc. osób przesiadłoby się z samochodów na rowery udałoby się skrócić czas spędzany w ciągu życia w korkach o 400 osobolet w skali populacji.”*
2. *„Średnio czas dojazdu do pracy - 30 minut w jedną stronę, czyli 300 minut dodatkowych ćwiczeń tygodniowo. Wg badań Health Survey for England 2008 wynika, że tylko jedna na 20 osób dorosłych w Wielkiej Brytanii poświęca na średnio intensywne ćwiczenia fizyczne (takie jak na przykład jazda na rowerze) więcej niż 150 minut. Zespół dr Rachela Aldreda obliczył, że gdy - by Brytyjczycy zaczęli używać roweru z taką częstotliwością jak mieszkańcy Kopenhagi nawydatkach na budżet funduszu zdrowia w przeciągu kolejnych 20 lat udałoby się zaoszczędzić 17 mld funtów”*

Ulica nieprzyjazna pieszym sprawia, że piesi czują się pozbawieni poczucia bezpieczeństwa, zestresowani, stłoczeni na chodniku.

Czy wpływa to na ich decyzje konsumenckie?

„Uczestnicy kupujący będąc w rozluźnionym nastroju (kontra warunki neutralne) czuli się bardziej zrelaksowani, a w efekcie zwiększała się ich wycena pieniężna produktów (Pham, Hung, and Gorn 2011), co ostatecznie miało odbicie w ich większej woli wydania pieniędzy w eksperymencie 1. Finalnie, uczestnicy kupujący będąc w rozluźnionym nastroju (kontra warunki neutralne) czuli się przyjemniej, byli bardziej współpracujący i mniej konfliktowi, co miało odzwierciedlenie w wydawaniu większej ilości pieniędzy podczas eksperymentu 2.”

(„Nostalgia Weakens the Desire for Money”, Uniwersytet Chicago, 2014, Jannine D. Lasaleta, Constantine Sedikides, Kathleen D. Vohs)

Dokument „Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?” opracowany dla Komisji Europejskiej w 2004

1. „Ludzie poruszający się własnymi autami wymagają od miasta dziewięćdziesięciokrotnie więcej przestrzeni, niż gdyby skorzystali z komunikacji zbiorowej.”
2. O Kopenhadze "Aż do 1962, wszystkie ulice w średniowiecznym centrum miasta były wypełnione samochodami a wszystkie skwery i place zostały przekształcone w parkingi. W miarę wzrostu ruchu samochodowego, warunki dla pieszych gwałtownie się pogarszały. 17 listopada 1962 roku, główna ulica Kopenhagi Strøget została całkowicie zamknięta dla samochodów i przeznaczona dla pieszych. Ta przemiana była gorąco dyskutowana w tamtym czasie. Niektórzy twierdzili, że ulica tylko dla pieszych nigdy nie będzie dobrze działać w takim państwie jak Dania. Jakkolwiek, pomimo wysokiego sceptycyzmu, nowe, wolne od samochodów środowisko okazało się cieszyć ekstremalnie dużą popularnością wśród mieszkańców począwszy do pierwszego dnia.
() Podczas gdy poziom ruchu pieszego w ostatnich dekadach pozostawał bez większych zmian, czynności związane z zatrzymywaniem się po drodze wzrosły 4 krotnie od 1968 roku. Podczas miesięcy letnich wiele z ulic tylko dla pieszych jest pełnych do granic swoich możliwości ludźmi relaksującymi się przy wielu czynnościach na świeżym powietrzu, jak spacerowanie, bieganie rozmawianie, uprawianie sportów, organizowanie koncertów na świeżym powietrzu. W miesiącach na ulicach organizowane są festiwale czy też niekryte lodowiska.

Równanie „rozwój handlu = dojazd samochodem” nie znajduje potwierdzenia w faktach. Udział klientów przybywających komunikacją publiczną, na rowerze i pieszo jest znacznie niedoceniony, podobnie jak nie docenia się ujemnego wpływu rozmieszczenia wielkich firm dystrybucyjnych i tysięcy miejsc parkingowych na przedmieściach.

Badanie przeprowadzone w Munster (Niemcy) ukazuje kilka nieznanych faktów. Badanie dotyczyło trzech supermarketów i sklepów samoobsługowych (gdzie asortyment jest wystarczający do zrobienia „dużych zakupów” raz w tygodniu lub raz na dwa tygodnie) i domu towarowego, mającego różne działy (ubrania, księgarnia, artykuły luksusowe itp.).

Kierowcy nie są lepszymi klientami niż rowerzyści, piesi lub użytkownicy komunikacji publicznej. W niektórych kategoriach, rowerzyści są nawet lepszymi klientami. Rowerzyści, którzy kupują mniejsze ilości za każdym razem, przychodzą do sklepu częściej (średnio 11 razy w miesiącu, kierowcy tylko średnio 7 razy) i są zachęceni do kupowania.

W sklepach położonych w mieście kierowcy są mniejszością (od 25% do 40% klientów, w zależności czy jest to dzień powszedni czy sobota).

Zaledwie 25% kierowców wychodzi ze sklepu z dwiema torbami zakupów lub więcej (w porównaniu z 17% rowerzystów).

Trzy czwarte kierowców nie przewozi więc nic, co uniemożliwiłoby im korzystanie z innego środka komunikacji.

Biorąc pod uwagę odległości, kierunki wybierane po zakupach i zakupione ilości towarów, badanie potwierdza, że większość kierowców mogłoby się obyć bez samochodu przy robieniu zakupów. Należy podkreślić,

że rozwój handlu jest powiązany z jakością środowiska. W Berlinie stwierdzono, że piesi i rowerzyści zaczęli poruszać się częściej wewnątrz dzielnic po wprowadzeniu ogólnego ograniczenia prędkości do 30 km/godz. poza głównymi drogami. Na trasie dom-sklep ten wzrost osiągał czasami 40%.

Podobnie badanie przeprowadzone w Strasburgu wskazuje, że w centrum miasta, po wprowadzeniu strefy pieszej i usunięciu ruchu tranzytowego, przy niezminionej powierzchni-handel wzrósł o ponad 30%. W Bernie, po przeprowadzeniu badania na grupie 1.200 konsumentów, określono stosunek pomiędzy średnioroczną wartością zakupów a powierzchnią parkingową używaną przez każdego klienta. Wynik: „Rentowność parkingu” jest najkorzystniejsza dla rowerzystów: 7.500 EURO/m². Kierowcy są na następnej pozycji 6.625 EURO/m². Jak to jest możliwe, biorąc pod uwagę że rowerzyści nie mają bagażników do przewożenia swoich zakupów i są zmuszeni do kupowania mniejszych ilości?

Źródło: „Miasta rowerowe miastami przyszłości” Komisja Europejska Luksemburg: Biuro oficjalnych publikacji wspólnot europejskich 2000

Podręcznik „Streets to Live By”

„Pedestrianizacja zwiększa w pierwszym roku sprzedaż detaliczną o 10-25%, a liczbę odwiedzających sklepy o 32% (University of Oxford).”

Bierze się to stąd, że pedestrianizacja zwiększa w pierwszym roku ruch pieszy na ulicy o ok. 20-40% co wpływa na zwiększenie się liczby nowych klientów.

Autor
Szymon Lachowski