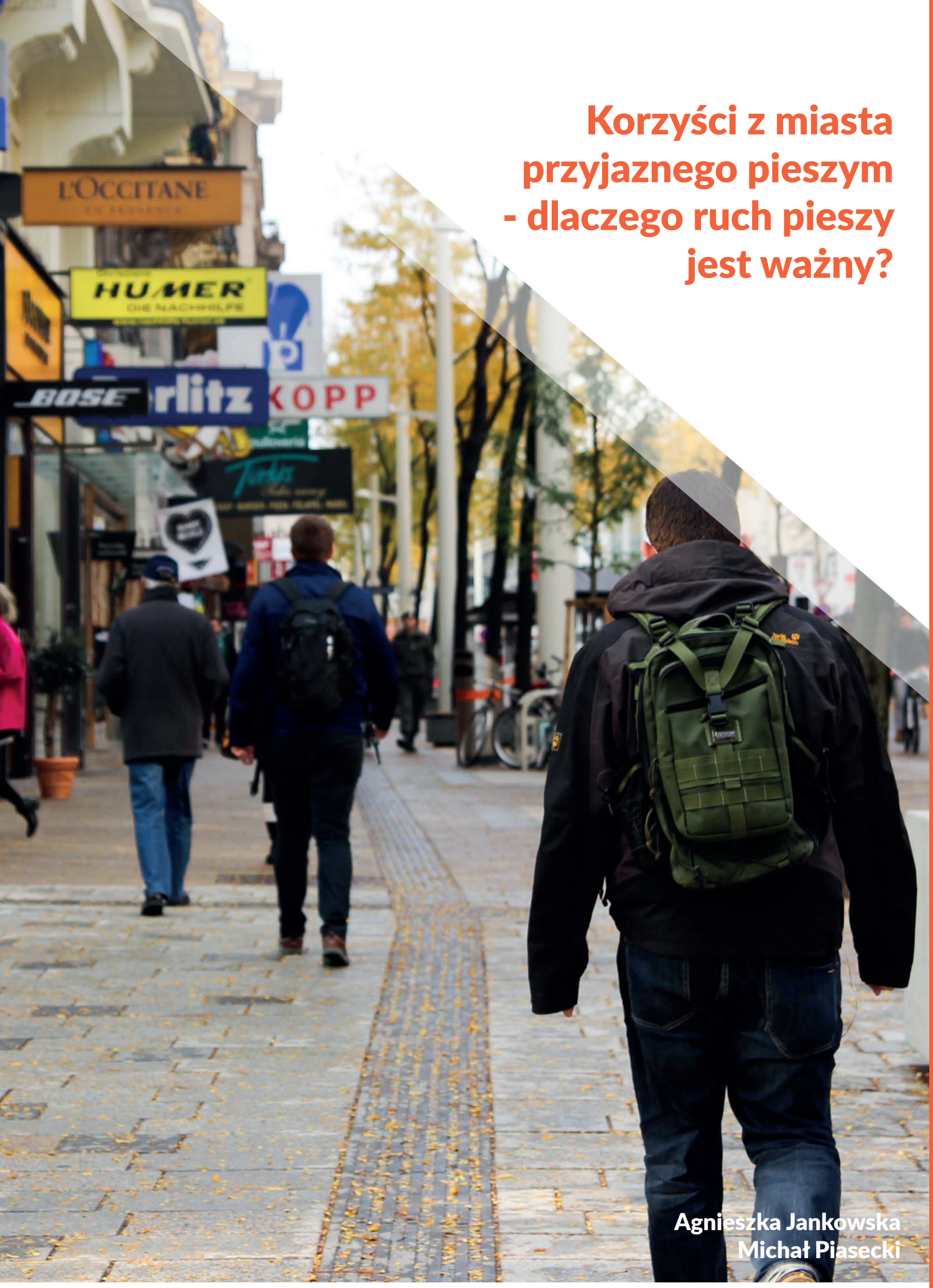
Korzyści z miasta przyjaznego pieszym - dlaczego ruch pieszy jest ważny?



Agnieszka Jankowska
Michał Piasecki

AKCJA MIASTO
eea grants
FUNDACJA BATOREGO
POLSKA FUNDACJA DZIECI I MŁODZIEŻY

Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

O ile planowanie ułatwień dla kierowców samochodów, pojazdów komunikacji miejskiej, czy wreszcie coraz częściej – rowerzystów, wydaje się oczywiste, o tyle wciąż rzadko myśli się w ten sposób w odniesieniu do ruchu pieszego. Zmiana takiego myślenia pojawia się wtedy, gdy uświadomimy sobie, że osoby poruszające się pieszo stanowią prawie 100% uczestników ruchu. Każdy z nas, wybierając jakikolwiek środek transportu, musi do niego dojść na własnych nogach, aby móc z niego skorzystać. I to właśnie wygoda poruszania się pieszo stanowi w dużej mierze o jakości i łatwości poruszania się po mieście. Ruch pieszy w mieście wydaje się czymś tak naturalnym, że rzadko myślimy o nim w kontekście planowania polityki transportowej miasta.

Dla młodej i w pełni sprawnej osoby bariery urbanistyczno-architektoniczne nie muszą być problemem, co najwyżej niedogodnością. Jednak sytuacja wygląda inaczej dla osób starszych, niepełnosprawnych, czy dla rodziców z dzieckiem w wózku.

Zwykle nikt nie ma zastrzeżeń, co do działań takich jak obniżanie krawężników, instalacja wind dla niepełnosprawnych, czy budowa podjazdów dla wózków. Sprawa zaczyna się komplikować, kiedy mówimy o ograniczaniu ruchu samochodowego w mieście poprzez np. zamianę ulic w deptaki spacerowe, likwidację parkingów na chodnikach śródmiejskich czy o nowych naziemnych przejściach dla pieszych.

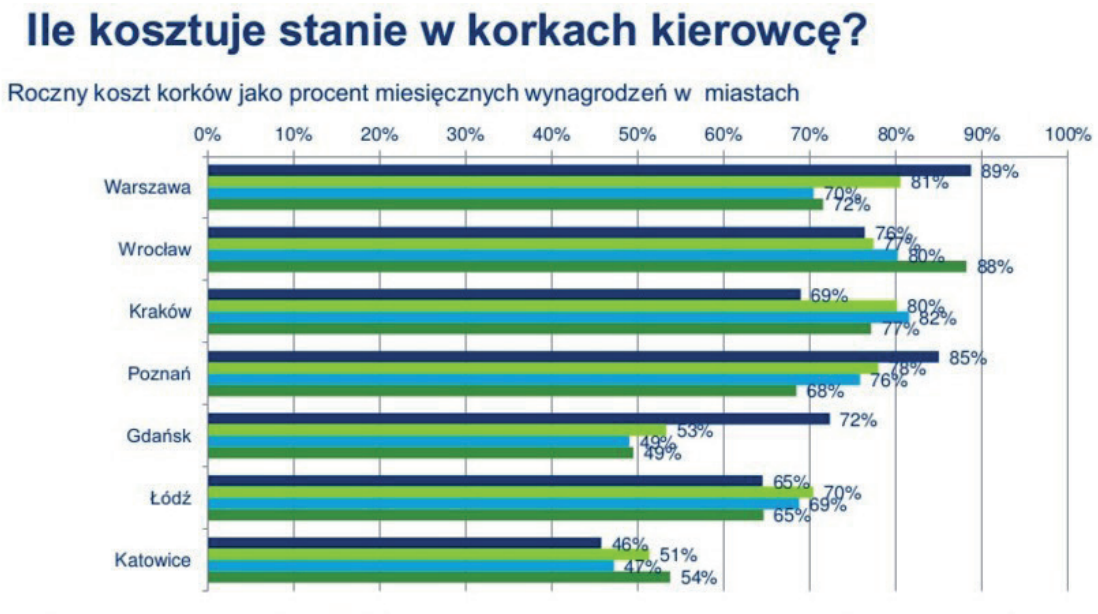
Ile kosztują nas korki samochodowe w mieście.

Trudności w przemieszczaniu się po danym mieście generują ogromne koszty nie tylko dla kierowców, ale dla wszystkich jego mieszkańców.

Czas spędzony w korkach nie jest czasem wykorzystywanym w sposób produktywny, więc z ekonomicznego punktu widzenia jest to strata, którą możemy rozumieć jako koszt utraconych korzyści (czas ten można wykorzystać np. na pracę lub odpoczynek).

O tym jak wielkie są koszty nieograniczonego ruchu samochodowego w centrach miast, świadczą wyniki raportu przygotowanego przez Deloitte Consulting oraz serwis Targeo.pl.

Badania te pokazują, że tylko koszty gospodarcze spowodowane zwiększonym ruchem samochodowym w godzinach szczytu wynoszą ponad 3,5 mld zł rocznie.



Rys. 1 Koszty stania w korkach w siedmiu największych miastach Polski

(Źródło: deloitte.com)

Wrocław jest najbardziej zakorkowanym polskim miastem i jak pokazuje powyższy wykres, koszty tego zjawiska są dla wrocławian coraz większe. W 2014 r. wyniosły one aż 88% średniego wynagrodzenia we Wrocławiu (Wrocławskich kierowców korki kosztują 13,40 zł dziennie. Rocznie jest to aż 3539 zł). Co ciekawe, w większości miast uwzględnionych w tym rankingu koszty te z roku na rok spadają, nie rosną.

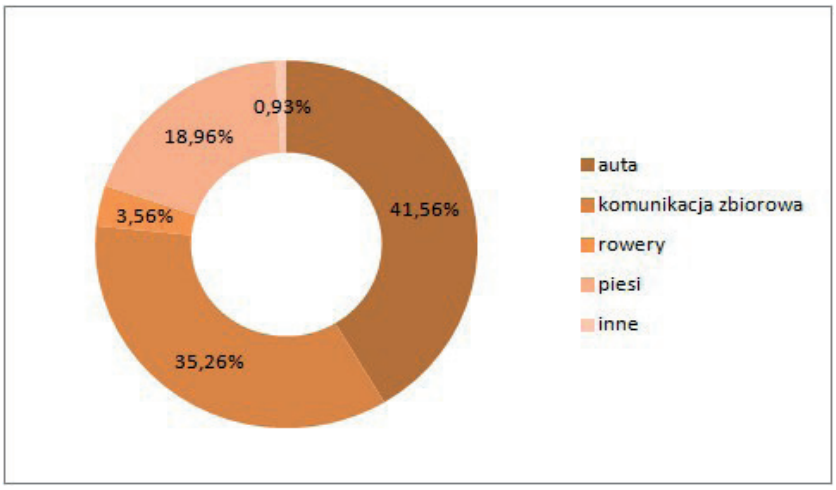
Miesięczny czas opóźnień spowodowanych przez korki w godzinach szczytu (suma opóźnienia w szczycie porannym oraz popołudniowym) [godz:min]

	2014	2013	2012	2011
Warszawa	07:28	07:15	08:09	08:59
Wrocław	08:35	07:38	07:14	07:05
Kraków	07:35	07:43	07:23	06:28
Poznań	06:54	07:23	07:36	08:12
Gdańsk	05:10	04:55	05:20	07:18
Łódź	06:11	06:18	06:20	05:47
Katowice	05:43	04:55	05:20	04:45

27 © 2015 Deloitte Polska oraz Targeo.pl

Rys. 2 Miesięczny czas opóźnień spowodowanych przez korki (Źródło: deloitte.com)

Stolica Dolnego Śląska jest nie tylko najbardziej zakorkowanym, ale również najwolniejszym miastem w kraju. Według badań ruchu przeprowadzonych w latach 2010-2011 **przez Wrocław przejeżdża 190 tys. pojazdów na dobę.**



Rys. 3 W jaki sposób poruszają się po mieście wrocławianie

Jeff Speck uważa, że najgorszym skutkiem dzisiejszych polityk planistycznych jest rozlewanie się miast i rozrost przedmieść na potrzeby ruchu kołowego.

Wrocławskim przykładem takiej sytuacji są osiedla takie jak Stabłowice, czy Jagodno, gdzie ceny mieszkań są niższe, niż na porównywalnych osiedlach zlokalizowanych bliżej centrum. Jednak ludzie decydujący się na zakup lokum w tych okolicach często zapominają o tym, że brak dostatecznie rozwiniętej infrastruktury komunikacyjnej - dróg dojazdowych, linii komunikacji zbiorowej powoduje problemy z dojazdem do centrum. Takie osiedla zwykle też nie są wyposażone w infrastrukturę społeczną (przedszkola, szkoły, urząd pocztowy), rzadko w sklepy, wobec czego ich mieszkańcy właściwie z każdą sprawą muszą jeździć (najczęściej autem) do centrum lub w jego pobliże.

Doświadczenia wielu miast pokazują, że przyrost ilości dróg to paradoksalnie większe wydatki jednostkowe mieszkańców przedmieść na dojazd do centrum. Ponadto, centrum miasta, zwykle historyczne, o tradycyjnej urbanistyce, może przyjąć ograniczoną liczbę samochodów. Więc im więcej będzie ich tam wjeżdżać (dzięki szerszym drogom wlotowym), tym większe będą korki, a jakość poruszania się wszystkich użytkowników centrum danego miasta spadnie.

Tymczasem, im trudniej poruszać się po centrum miasta autem, tym więcej osób będzie chciało mieszkać jak najbliżej, by nie być skazanym na codzienne stanie w korkach. Taka sytuacja zapobiega niekontrolowanemu rozlewaniu się miast.

Stany Zjednoczone, czyli jak nie projektować miast.

Najbardziej jaskrawym przykładem projektowania miast z uwzględnieniem przede wszystkim ruchu kołowego są Stany Zjednoczone ze swoimi metropoliami poprzecinanymi wielopasmowymi autostradami[1]. Potrzeby pieszych czy rowerzystów są tam zwykle pomijane, co przyczynia się to do tego, że najwygodniejszym, a często jedynym możliwym sposobem przemieszczania się po rozlanych do granic możliwości miastach jest samochód. Ze względu na ogromne obszary podmiejskie o niskim poziomie zaludnienia (najczęściej są to domki jednorodzinne na dużej działce) często nie dociera tam komunikacja publiczna ze względu na nieopłacalność takiego przedsięwzięcia. Zostaje więc tylko własne auto i autostrada do centrum.

Powoli jednak także w USA widać zmiany w myśleniu o poruszaniu się po mieście. Pozytywnym przykładem jest Portland w stanie Oregon, gdzie władze starają się ograniczyć rozrost miasta, oraz zwężać już istniejące szerokie ulice zachęcające do szybkiej jazdy, jednocześnie rozwijając system dróg rowerowych i chodników.

Wynikiem tych działań było zmniejszenie wydatków na infrastrukturę samochodową, a te same pieniądze, które można by wydać na sieć autostrad, można było zainwestować w budowę znacznie większej ilości dróg rowerowych oraz infrastruktury pieszej.

Speck zauważa, że Portland w opinii jego mieszkańców zaczęło być postrzegane jako miasto przyjazne do życia, a młodzi ludzie wracają do niego po studiach znacznie chętniej niż studenci z innych miast. Dzisiaj mieszkańcy Portland wsiadają do auta 20 proc. rzadziej niż reszta kraju.

W porównaniu z połową lat 90–tych przeciętny mieszkaniec tego miasta dziennie przemierza samochodem 4 mile mniej, a czas spędzony w aucie jest krótszy o 11 minut. Dzięki temu mieszkańcy Portland oszczędzają zarówno czas jak i paliwo, ale jest coś jeszcze: według ekonomisty Joe Cortrighta ograniczenie w używaniu samochodu przekłada się na 3,5–procentowy wzrost dochodu całego regionu[2].

---

1 http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/usa-ilosc-a-nie-jakosc-52550.html
2 http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/jeff-speck-miasta-przyjazne-pieszym-sie-oplacaja-2912.html

Rys. 4 Targ w Portland lic. CC3.0

Rys. 5 Portland, USA. Źródło: http://www.powerupyourhealth.com/25-most-pedestrian--oriented-and-walkable-cities/

Innym ciekawym faktem jest korelacja między odczuwalnym wysokim komfortem życia w mieście, a niską ilością spalanej benzyny na mieszkańca. Najlepszy wskaźnik w rankingu Mercer Survey[3], który przedstawia miasta o najwyższej jakości życia, osiągają właśnie te ośrodki, które uważane za przyjazne dla pieszych, natomiast miasta typowo „samochodowe" w ogóle nie pojawiają się w światowej klasyfikacji.

Mimo dobrego kierunku, który obrało Portland, jest ono wciąż daleko za chociażby europejskimi miastami, gdzie projektowanie miast jest w dużo większym stopniu nastawione na pozostałych użytkowników dróg, a nie tylko kierowców.

Jak to robią najlepsi ?

Tworzenie przyjaznej przestrzeni publicznej sprzyja zdrowotności, bezpieczeństwu, stabilności oraz żywotności społeczeństwa, ponieważ wiąże się to ze wzrostem jakości życia. Umożliwienie dojazdu w każdy punkt samochodem jest szkodliwe nie tylko dla środowiska, ale i naszego zdrowia, klimatu oraz portfela. Stacjonarne życie, siedzący tryb pracy, ograniczanie aktywności fizycznej i nieefektywny wypoczynek sprzyjają zachorowalności na choroby cywilizacyjne, oraz prowadzą do przedwczesnych zgonów. W Europie brak aktywności fizycznej przyczynia się do miliona zgonów rocznie. Tymczasem chodzenie jest najtańszą i najbardziej dostępną formą ruchu.

W stolicy Austrii, która w 2015 była gospodarzem konferencji Walk21 promującej ruch pieszy, udział tego typu podróży stanowi 28% wszystkich form przemieszczania się. Władze Wiednia dążą do tego, by w 2025 roku udział podróży pieszych, rowerowych, lub środkami komunikacji zbiorowej wzrósł do 80%. We Wrocławiu, wg obowiązującego dokumentu – Polityki Mobilności – dąży się do tego, by udział podróży niesamochodowych wyniósł 65%.

Projektowanie miast w sposób przyjazny dla pieszych sprawia, że ich mieszkańcy na krótkich dystansach znacznie częściej wybierają dotarcie do celu pieszo, a częste chodzenie zamiast jeżdżenia autem czy komunikacją miejską ma bezpośrednie przełożenie na zdrowie i kondycję fizyczną.

Także ograniczenie ruchu w centrum miast to bezpośrednie korzyści dla zdrowia mieszkańców, którzy skazani są na oddychanie zanieczyszczonym powietrzem głównie z powodu wzmożonego ruchu samochodowego w centrum.

W stolicy Danii – Kopenhadze, uważanej za jedno z najbardziej pro rowerowych i pro pieszych miast, wiele ulic zamieniono w deptaki, inne zwężono, a parkingi przekształcono w place miejskie, by zrobić więcej miejsca dla rowerzystów i pieszych, ograniczając tym samym znacznie ruch samochodowy.

Efekt? W ciągu 20 lat liczba mieszkańców spędzających czas w centrum miasta wzrosła czterokrotnie, co przeczy twierdzeniu o tym jakoby utrudniony ruch samochodów w centralnym punkcie miasta powodował jego „wymieranie".

Aranżowanie przestrzeni z uwzględnieniem biologicznych cech człowieka sprzyja nawiązywaniu nowych kontaktów interpersonalnych, a co za tym idzie, wzrostu poziomu życia społecznego. Okazuje się, że wraz ze wzrostem ilości miejsc takich jak place czy skwery oraz infrastruktury takiej jak ławki czy stoliki zwiększa się także stopień integracji społecznej mieszkańców[4]. Ludzie otoczeni małą architekturą chętniej zatrzymują się, siadają, spotykają ze znajomymi przy fontannie czy robią piknik na trawniku w parku. Sprawia to, że takie okolice w naturalny sposób stają się bardziej zadbane, a także bardziej bezpieczne, ponieważ ich mieszkańcy znają się

3 https://www.imercer.com/uploads/GM/qol2015/h5478qol2015/index.html
4 Charles Montgomery, Miasto Szczęśliwe.

i czują się bardziej “u siebie”. Dobre miejsce poznajemy po tym, jak wielu ludzi chce z niego korzystać i spędzać tam czas.

Rys. 6 Pierwszy w Polsce woonerf, czyli tzw. podwórzec, stworzony w Łodzi, w ramach Budżetu Obywatelskiego. (Fot. Lucyna Matyja)

Czy przyjazność miasta dla pieszych jest mierzalna?

W Australii czy Stanach Zjednoczonych, przyjazność miasta dla pieszych bada się za pomocą wskaźnika „walk score”. Informuje on o tym, jak dużo codziennych spraw można załatwić poruszając się w danej okolicy pieszo.

Im wyższy wskaźnik „walk score” tym mniejsze ryzyko nadwagi wśród mieszkańców. Bliskość terenów rekreacyjnych oraz łatwe i bezpieczne dojście do punktów, do których codziennie udają się mieszkańcy, ma bezpośrednie przełożenie na ich kondycję fizyczną.

Okazuje się, że osoby mieszkające w dzielnicach przyjaznych pieszym są narażone na średnio 35-procentowe ryzyko nadwagi, natomiast u osób zamieszkujących okolice o niskim wskaźniku „walk score” ryzyko to wzrasta aż do 60 procent[5].

Oznacza to, że obecność oraz jakość infrastruktury pieszej w mieście bezpośrednio wpływa na chęć korzystania z niej przez mieszkańców na rzecz innych środków transportu, np. własnego samochodu.

Jeśli zapewnimy pieszym system zintegrowanej oraz bezpiecznej infrastruktury, będą oni chętnie z niej korzystać, ograniczając tym samym ruch kołowy w centrum miasta.

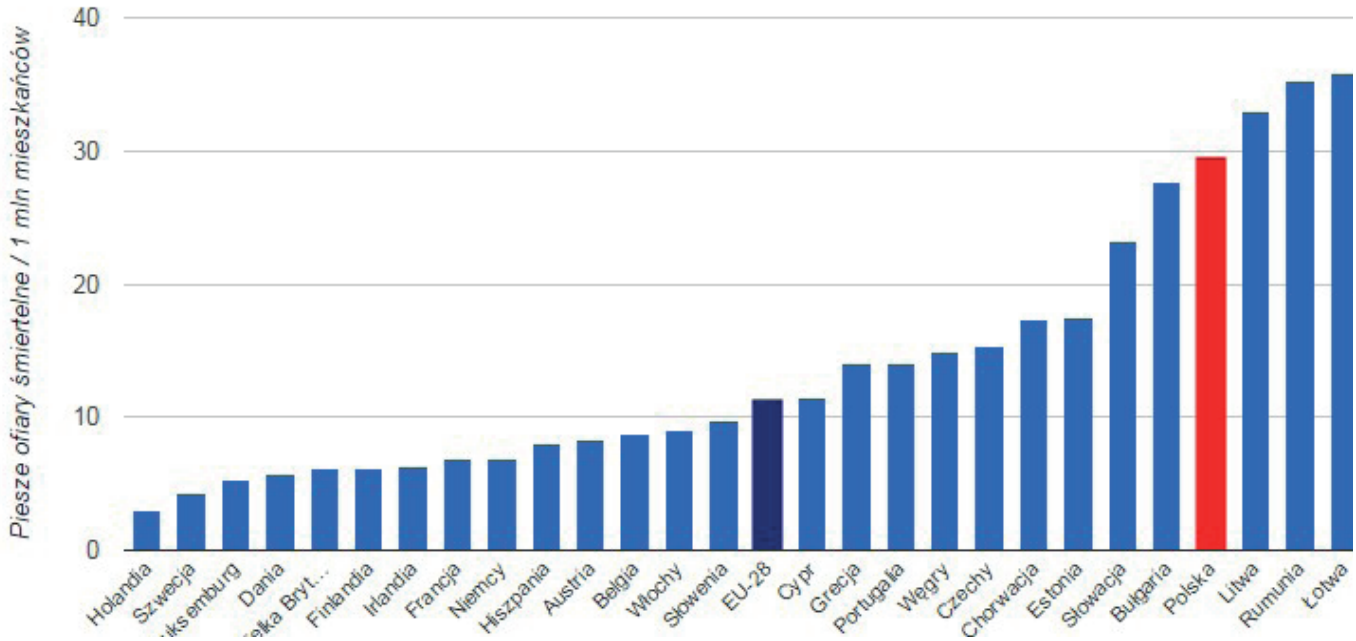
5 http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/jeff-speck-miasta-przyjazne-pieszym-sie-oplacaja-2912.html

Nie tylko bliskość celu, ale także bezpieczeństwo.

Drugim kluczowym zagadnieniem jest bezpieczeństwo najsłabiej chronionych uczestników ruchu miejskiego. W państwach, gdzie w przestrzeni miejskiej uwzględnia się rozwiązania korzystne dla pieszych, liczba śmiertelnych wypadków z ich udziałem jest znacznie niższa, niż w krajach, gdzie nie przykłada się do tego tak dużej wagi.

Najlepiej pod tym względem jest w Holandii, gdzie na milion mieszkańców ginie trzech pieszych. Średnia dla całej UE to 11,3, Polska natomiast znajduje się niemal na końcu tej smutnej statystyki ze wskaźnikiem śmiertelności prawie 3 razy ponad średnią, czyli 29,6.

Wykres: Śmiertelność pieszych na milion mieszkańców wg kraju

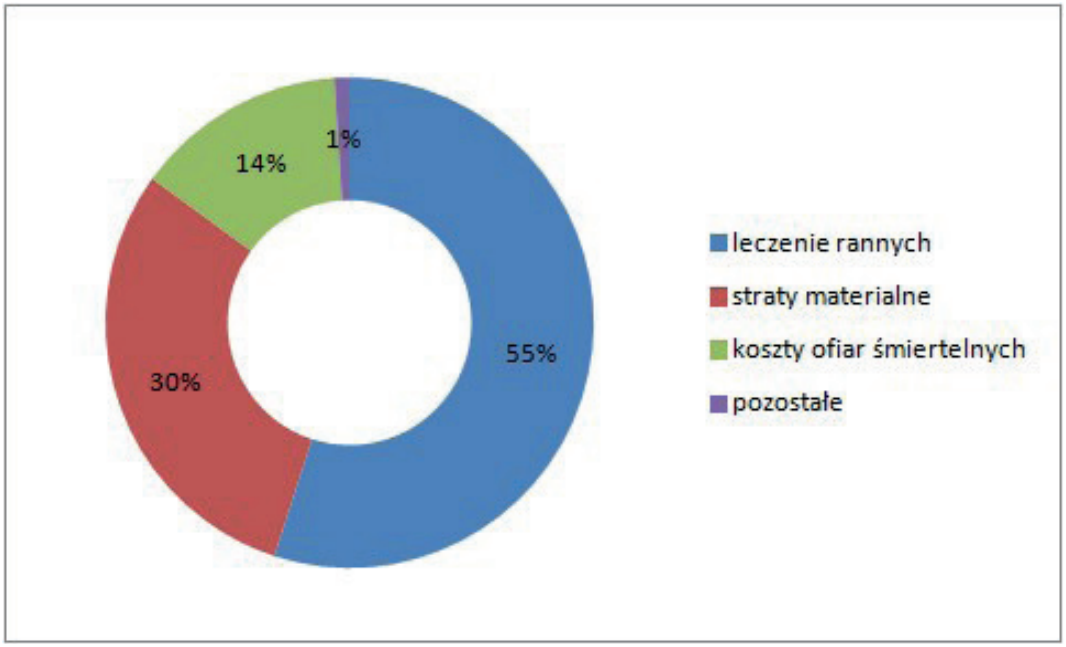


Rys. 7 źródło: http://89.66.121.23/raport/pieszy.html

Polska ma jeden z najgorszych wyników w Unii Europejskiej, jeśli chodzi o liczbę wypadków, w których biorą udział piesi. Aż 34% ofiar wypadków drogowych w naszym kraju to osoby niezmotoryzowane (średnia w UE to 20%, a w niektórych państwach, takich jak Holandia, wskaźnik ten wynosi 10 proc.).

Według Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego[6], w 2013 roku koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie 49,1 mld złotych, w tym: koszty wypadków drogowych wyniosły 34,2 mld złotych, a kolizji drogowych 14,9 mld złotych. Łącznie stanowi to prawie 3 proc. PKB kraju.

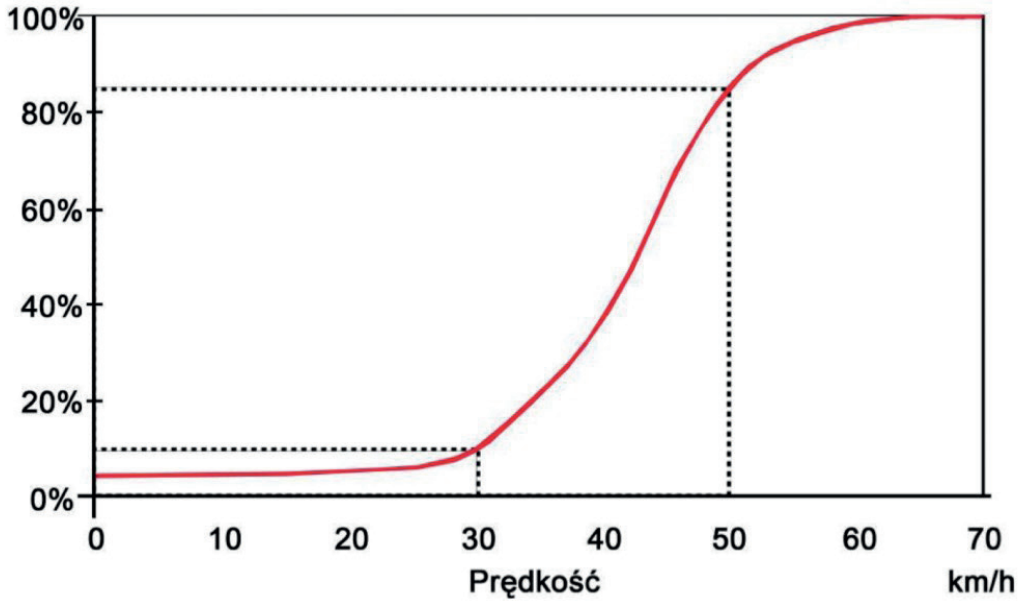
6 http://www.krbrd.gov.pl/pl/raporty-krajowe.html (KOSZTY WYPADKÓW I KOLIZJI DROGOWYCH W POLSCE W 2013 R..PDF)



Rys. 8 Struktura kosztów zdarzeń drogowych w Polsce (2013)

Chociaż wydaje się to absurdalne, to w Polsce piesi giną głównie tam, gdzie teoretycznie mają prawo czuć się najbardziej bezpieczni. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w swoim raporcie pt. "Zagrożenia niechronionych uczestników ruchu" (2010) informuje, że w obszarze zabudowanym aż 42% pieszych ofiar potrąceń ucierpiało idąc przejściem dla pieszych, poruszając się chodnikiem lub stojąc na przystanku[7].

Nie jest zaskoczeniem, że im większa prędkość z jaką porusza się pojazd, tym większa liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych biorących udział w wypadku.



Rys. 9 Korelacja między prędkością samochodu, a śmiertelnością pieszych ginących w kolizjach drogowych (Źródło: strefa30.pl)

7 http://terenzabudowany.blog.pl/2014/12/23/piesi-masowo-gina-na-przejsciach-to-mozna-zmienic/

Jak poprawiać bezpieczeństwo pieszych?

Metody na zwiększenie bezpieczeństwa najsłabszych uczestników ruchu można podzielić na inżynieryjne i prawne. Metody inżynieryjne, to nic innego jak budowanie ulic w taki sposób, aby nie było możliwe poruszanie się nimi szybciej, niż dozwolona w danym miejscu prędkość.[8] Metody prawne natomiast pozwalają na wzmocnienie statusu pieszych, np. poprzez wprowadzanie prawa zapewniającego bezwzględne pierwszeństwo pieszych na i przed przejściem dla pieszych.

Kierowcy chronieni nie tylko poprzez karoserię samochodu, ale również za pomocą poduszek powietrznych, powinni zdawać sobie sprawę z tego, że są odpowiedzialni nie tylko za własne bezpieczeństwo, ale także za bezpieczeństwo pieszych, którzy nie są chronieni w żaden sposób.

Rys. 10 Dobry przykład z Wrocławia, czyli wlot ul. Włodkowica w ulicę Krupniczą, gdzie ciągłość nawierzchni chodnika przypomina kierowcom, że muszą ustąpić pierwszeństwa pieszym (Źródło: www.facebook.com/PieszyWroclaw)

Infrastruktura drogowa powinna być projektowana w taki sposób, by jak najbardziej zmniejszyć ryzyko kolizji, a w razie dojścia do takiej sytuacji, aby samochód nie miał możliwości jechać z prędkością zagrażającą życiu pieszych.

Mimo to wiele osób, szczególnie w Polsce, jest nieprzekonanych do tego, że warto inwestować w infrastrukturę pieszą, a także rowerową i komunikację zbiorową, kosztem infrastruktury dla aut. Nie widzą powiązania między dobrze zaprojektowaną infrastrukturą, a bezpieczeństwem niechronionych uczestników ruchu.

8 Więcej o metodach uspokajania ruchu można znaleźć w publikacji pod adresem: http://www.akcjamiasto.org/pieszy-wroclaw/uspokojenie-ruchu/

Czy samochody napędzają lokalną gospodarkę, czy wręcz przeciwnie?

Często wśród takich osób pojawiają się postulaty sprawiedliwego traktowania i zrównoważonego rozwoju, polegającego na tym, że rozwija się wszystkie typy transportu i pozwala ludziom zdecydować, który wybiorą. Jednym z częściej spotykanych argumentów zwolenników takiego podejścia jest twierdzenie, że zmniejszenie liczby parkingów czy ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast jest bezpośrednią przyczyną upadania biznesów (np. małych sklepików czy kawiarenek). Badania i obserwacje temu przeczą.

Co więcej, atrakcyjna przestrzeń publiczna napędza gospodarkę. Rozwój dobrej ekonomii to inwestycja w mieszkańca.[9] Jesienią 2013 roku stowarzyszenie SENS ze Szczecina przeprowadziło ankietę dotyczącą wpływu ograniczenia ruchu samochodowego na lokalny handel. Impulsem do jej przeprowadzenia był protest handlowców obawiających się utraty klientów po przebudowie ul. Jagiellońskiej. Miała ona zostać przekształcona w ulicę jednokierunkową, aby umożliwić parkowanie na jezdni, dzięki czemu piesi odzyskaliby czterometrowy chodnik.

600 ankietowanych odpowiedziało na główne pytanie: „W jaki sposób dotarli do sklepu?". Ankieta była rozszerzona o odległość parkowania, jeśli respondent przyjeżdżał do sklepu samochodem. Wyniki przeprowadzonych badań dla sklepikarzy były zaskakujące. Otóż, 70% klientów korzystających z usług lokali i sklepów to piesi. Osoby zmotoryzowane stanowiły zaledwie 18% klientów.[10]

Grupa kierowców okazała się również najmniej przywiązana do korzystania z usług lokalnego biznesu. Stali klienci, czyli osoby które odwiedziły sklep nie po raz pierwszy, wśród zmotoryzowanych miały najniższy udział procentowy (61%) w porównaniu do rowerzystów (94%) czy pieszych (71%). Prawdopodobnie wynika to z większej mobilności i elastyczności kierowców, które przekładają się na decyzję o rezygnacji z danego punktu docelowego i wyborze innego.[11]

Dlatego uspokojenie ruchu przyczynia się do większego zainteresowania sklepami na danej ulicy. Przykładem jest choćby najważniejsza ulica handlowa w Wiedniu, Mariahilferstraβe, gdzie - odkąd zamknięto ją dla ruchu samochodów, notuje się najwyższe obroty.

Jednak nigdzie zmiany nie zachodzą bez niepokojów, czy wręcz protestów mieszkańców. Wiedeń od kilku dekad wdraża rozwiązania pro piesze. Wiedeńska rzeczniczka pieszych, Petrą Jens, w artykule pt.: „Miasto pieszych"[12] zwraca uwagę, iż osiągnięte dotychczas rezultaty nie obyły się bez spornych negocjacji i zmiany mentalności mieszkańców stolicy. Dotychczasowe sukcesy zostały osiągnięte poprzez wprowadzenie tzw. „fazy testowej": aby przemówić do wyobraźni, tymczasowo przebudowuje się część infrastruktury. Przebieg konsultacji publicznych podczas przekształcania ulic odbywa się w mobilnym biurze. Wychodzi się naprzeciw mieszkańcom, aby mogli porozmawiać o proponowanych zmianach oraz przedstawić swoje oczekiwania i obawy.

Inwestorzy zagraniczni, zanim zainwestują w nieruchomość, przeprowadzają kalkulacje liczby osób przechodzących obok przyszłej inwestycji - czyt.liczą przyszłych potencjalnych klientów. Mariusz Wiśniewski w artykule pt: "Pieniądze idą za pieszym. Prezydent tego nie rozumie" przekonywał władze Poznania: „Jeśli miasto poprawi jakość przestrzeni publicznej, uspokoi ruch i stworzy kolejne deptaki, to na ulicach pojawi się dużo więcej pieszych i to oni przyciągną do centrum kolejnych inwestorów". Badania przeprowadzone dla brytyjskiej sieci centrów handlowych The Mall potwierdzają słowa Wiśniewskiego, że to piesi, rowerzyści i pasażerowie komunikacji publicznej wydają najwięcej na zakupy oraz są najbardziej lojalnymi klientami.[13]

---

9 http://wyborcza.pl/1,76842,7676126,Miasta_sa_dla_ludzi__nie_dla_sloni.html

10 http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,34959,15581998,Klienci_sklepow_i_zakladow_uslugowych_na_Jagiellonskiej_.html

11 http://sens.szczecin.pl/2014/03/11/badanie-klientow-lokali-usytuowanych-przy-ulicach-wokol-placu-zamenhofa/

12 http://publica.pl/teksty/jens-miasto-pieszych-56172.html

13 http://poznan.gazeta.pl/poznan/1,36001,10317971,Pieniadze_ida_za_pieszym__Prezydent_tego_nie_rozumie.html

ZAINWESTUJ W AKCJĘ MIASTO

Wspierając nas, pomagasz nam realizować kolejne projekty.
Dzięki Tobie możemy zmieniać Wrocław na lepsze!

Numer konta:
Bank Gospodarki Żywnościowej SA
51 2030 0045 1110 0000 0394 4080

tytuł przelewu: **darowizna na cele statutowe**

Stowarzyszenie Akcja Miasto
Śliczna 51/21
Wrocław 50-566

www.akcjamiasto.org/wesprzyj/

fot. Janusz Krzeszowski

AKCJA
MIASTO