

6. Podsumowanie

Główny cel niniejszej pracy, którym była analiza dostępności przestrzeni miejskiej Poznania określonej za pomocą dojazdów komunikacją publiczną, został osiągnięty. Pomogła w tym konsekwentna realizacja postawionych na początku problemów badawczych, która pozwoliła na wysnucie szeregu wniosków. Najważniejsze z nich zaprezentowano poniżej.

- O poziomie dostępności przestrzeni każdego miasta dla osób korzystających z komunikacji publicznej decyduje szereg czynników. Istotny jest przede wszystkim czas całkowitej podróży od momentu startowego (wyjścia z domu, z pracy) do osiągnięcia założonego celu. Duże znaczenie mają także elementy, takie jak: odległość do przystanku linii transportu publicznego, wymiar ekonomiczny przejazdu (cena biletu), poziom informacji, a ponadto wszelkie rozwiązania techniczne i prawne wpływające na łatwość korzystania z usług przewoźnika.
- W Poznaniu zasięg oddziaływania przystanków komunikacji publicznej jest zdecydowanie niewystarczający. Rozwój transportu zbiorowego – w szczególności szynowego (tramwaje) – nie nadąża za rozwojem przestrzennym dzielnic peryferyjnych. Osiedla położone przy granicach miasta charakteryzują się małą gęstością przystanków i często nieracjonalnym przebiegiem linii komunikacyjnych. Mieszkańcy tych obszarów skazani są w rezultacie bardzo często na korzystanie z samochodu. Niepokojący jest także fakt niewystarczającej obsługi transportem publicznym dużych osiedli mieszkaniowych takich jak os. Kopernika oraz istotnych obiektów użyteczności publicznej.
- Poziom dostępności przystanków dla mieszkańców Poznania wynika w dużej mierze z rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych charakterystycznych dla danego obszaru miasta. Na terenach z zabudową blokową widoczny jest trend do lokalizacji przystanków komunikacji publicznej na obrzeżach osiedli. W rezultacie mieszkańcy muszą pokonywać znaczne odległości, by dotrzeć na autobus lub tramwaj. Z drugiej jednak strony luźna zabudowa i brak barier przestrzennych, np. w postaci płotów (oprócz osiedli zamkniętych), sprawiają, że droga ta nie jest dodatkowo wydłużona. Z kolei starsze rejony Poznania z zabudową kamieniczną charakteryzują się zwykle dużym zagęszczeniem przystanków (najczęściej tramwajowych) zlokalizowanych w najważniejszych punktach. W rezultacie ich dostępność jest bardzo wysoka. Najgorzej sytuacja wygląda na nowych osiedlach domków jednorodzinnych, które są najczęściej słabo obsługiwane przez pojazdy transportu publicznego, a mieszkańcy muszą pokonywać znaczne odległości, by dotrzeć do przystanku.
- Warunki przesiadania się między środkami transportu publicznego na większości największych węzłów komunikacyjnych w Poznaniu są utrudnione. Decydują o tym przede wszystkim zła lokalizacja przystanków na skrzyżowaniach

oraz nieprzyjazne dla pieszych rozwiązania, które powodują wydłużenie się czasu przesiadek. Kluczowe znaczenie mają tu sygnalizacje świetlne zaprogramowane głównie z myślą o ruchu kołowym. Przejście między przystankami na największych węzłach wiąże się nierzadko z koniecznością pokonania kilku takich świateł dla pieszych. Rezultatem jest pogorszenie się dostępności czasowej przestrzeni miejskiej i rosnący poziom frustracji pasażerów komunikacji publicznej, który często prowadzi do łamania przepisów ruchu drogowego. Na uwagę zasługuje też szereg barier przestrzennych, takich jak schody i wysokie krawężniki, które utrudniają moment przesiadki, szczególnie pasażerom z ograniczonymi możliwościami ruchowymi.

- Dostępność czasowa przestrzeni Poznania dla osób korzystających z komunikacji publicznej jest zróżnicowana. Przeprowadzone dla pięciu istotnych obiektów na obszarze miasta analizy pokazały, że tylko do centralnie zlokalizowanego punktu obsługiwanego przez liczne linie komunikacyjne można stosunkowo szybko dotrzeć. Nieporównanie gorsza jest sytuacja miejsc, które zlokalizowane są w pewnym oddaleniu od centrum. Mimo że wiele z nich jest popularnymi celami podróży mieszkańców miasta, dojazd do nich pojazdami transportu zbiorowego zajmuje sporo czasu. Przejazd autobusem po zatłoczonych drogach i uciążliwe przesiadki sprawiają, że podróże takie nie są atrakcyjne dla potencjalnych pasażerów. Wydaje się, że obszary takie, jak lotnisko czy kampus UAM, powinny być obsługiwane szybszym i bardziej wydajnym transportem szynowym.
- Dostępność przestrzeni miasta osiągnięta za pomocą transportu publicznego i transportu samochodowego decyduje o konkurencyjności tych dwóch sposobów podróżowania. Wpływając na dostępność przestrzeni poprzez przyjęcie odpowiednich rozwiązań urbanistycznych i organizacyjno-prawnych, można świadomie i racjonalnie kształtować wybory mieszkańców w sferze komunikacji. Wydaje się, że szczególnie w centralnej części miasta transport publiczny wymaga szeregu działań poprawiających jego jakość i atrakcyjność względem samochodów. Jego mała przestrzeniochłonność i znaczna wydajność sprawiają, że jego rozwój oraz promocja są dobrym pomysłem na rozwiązanie problemów tej strefy miasta.
- Strefa centralna Poznania charakteryzuje się szeregiem problemów komunikacyjnych, które wynikają przede wszystkim z wysokiego natężania ruchu. Niezbędne wydają się rozwiązania poprawiające dostępność tej strefy miasta dla podróżujących transportem publicznym z uwagi na dużą koncentrację celów podróży. Jednocześnie konieczne jest pogorszenie atrakcyjności przejazdów samochodem przez ten teren poprzez wprowadzenie szeregu utrudnień i ograniczeń. Przy odpowiednich inwestycjach w infrastrukturę torowo-sieciową i wprowadzaniu nowych stref ruchu pieszego poprawi to zdecydowanie dostępność centralnego obszaru miasta.
- W Poznaniu transport publiczny może przewyższać atrakcyjnością indywidualne podróże samochodem. Widoczne jest to zwłaszcza w analizie czasów przejazdu przez miasto w godzinach szczytu. Podróż tramwajem po wydzielonych bezkolizyjnych torowiskach (trasy PST i RST) jest zdecydowanie krótsza niż

równoległą do nich ulicą. Także koszty miesięczne korzystania z komunikacji publicznej mogą okazać się niższe od użytkowania samochodu, szczególnie przy dużej liczbie podróży.

Podsumowując, należy stwierdzić, że wiele rozwiązań dotyczących poznańskiego transportu publicznego nie jest na najwyższym poziomie. Widoczne jest przykładanie większej wagi w rozwoju miasta do rozbudowy infrastruktury służącej indywidualnej komunikacji samochodowej. Pozostaje jedynie mieć nadzieję, że sytuacja ta zmieni się w najbliższych latach i władze Poznania położą większy nacisk na rozwój komunikacji publicznej i realizację polityki zrównoważonego transportu miejskiego.