

Michał Beim

## Perspektywy rozwoju transportu publicznego na poznańskich suburbiach

*Polskie miasta są świadkami intensyfikacji procesu suburbanizacji. Choć zjawisko migracji na przedmieścia stało się powszechne już na początku przemian ustrojowych, to szczególnego przyspieszenia nabrało na przełomie wieków. Zmiana miejsca zamieszkania wiąże się zazwyczaj ze zmianą zachowań komunikacyjnych, a jej najczęstszym przejawem jest rezygnacja z transportu publicznego na rzecz indywidualnej komunikacji. W dużej mierze wynika to również z nieadekwatnej oferty podmiejskich przewoźników. Artykuł prezentuje wyniki badań przeprowadzonych wśród ponad 560 respondentów, którzy wyprowadzili się z Poznania na suburbia, ukazując ich zachowania komunikacyjne i oczekiwania wobec transportu publicznego.*

### Transport publiczny w powiecie poznańskim

Powiat poznański składa się z siedemnastu gmin, w tym dwóch miejskich, ośmiu miejsko-wiejskich i siedmiu wiejskich. Na obszarze gmin powiatu obserwuje się silny przerost liczby mieszkańców, który jest przede wszystkim wynikiem dodatniego salda migracji. Na koniec 2007 r. powiat liczył 303 595 mieszkańców, podczas gdy w 1990 r. były to zaledwie 224 674 osoby, a w 2000 r. – 260 518. Przyspieszenie przyrostu liczby mieszkańców nastąpiło na przełomie wieków. Od tego czasu wzrost liczby ludności powiatu wynosi ok. 2% rocznie. Równocześnie spada liczba mieszkańców miasta Poznania. W 1990 r. wynosiła ona 590 101, dziesięć lat później 582 254, a na koniec 2007 r. 560 932 osób. Choć nadal głównym kierunkiem migracji są północne i zachodnie gminy leżące bezpośrednio przy granicy z Poznaniem (Czerwonak, Suchy Las, Tarnowo Podgórne, Dopiewo), to jednak coraz częściej poznaniacy przeprowadzają się również do innych gmin, nawet do tych, które nie graniczą z miastem bezpośrednio (por. ryc. 1).

Większość gmin powiatu posiada własne systemy transportu publicznego (ryc. 1). W 2007 r. były to Transkom w Czerwonaku, Zakład Komunalny w Kleszczewie, Zakład Usług Komunalnych w Komornikach, Kombus w Kórniku, Translub w Luboniu, Warbus w Murowanej Goślinie, Eko-Rondo w Puszczykowie, Rokbus w Rokietnicy, Zakład Komunikacji Publicznej w Suchym Lesie, Wiraż-Bus w Swarzędzu, TPBUS w Tarnowie Podgórny. Gmina Dopiewo jest natomiast obsługiwana przez komornicki ZUK a Mosina przez poznański MPK. Zarówno w Dopiewie, jak i w Mosinie obowiązują odrębne systemy biletowe. Należy nadmienić, że na skutek zwycięstwa w przetargu organizowanym przez gminę Murowana Goślina firma Warbus od września 2007 r. zastąpiła MPK Poznań, które świadczyło usługi dla gminy w ramach odrębnego systemu biletowego.

Poza przewoźnikami posiadającymi kontrakty gminne, na terenie powiatu poznańskiego usługi transportu lokalnego i regionalnego świadczyli w 2007 r. przewoźnicy prywatni: gminę Kostrzyn obsługiwały Lokalne Linie Autobusowe Mistral, Dopiewo – Eurobus świadczący swoje usługi za pomocą autobusów, Murowaną Goślinę – Transregion korzystający za autobusów piętrowych, a także przedsiębiorstwo BUS, które posiada autobus Autosan H9, którym wykonuje do Poznania zaledwie kilka kursów

dziennie. Poza tym przez powiat poznański przejeżdżały minibusy regionalne: Leonidas, zapewniające dojazd do Buku (kursy do Sławy), oraz M-Bus zapewniający dojazd do Tarnowa Podgórno (kursy do Międzychodu). Gmina Sęszew oraz Pobiedziska obsługiwana jest tylko przez przewoźników PKS lub Krajową Spółdzielnię Komunikacyjną.

W ramach poznańskiego systemu biletowego MPK w 2007 r. można było dojechać do południowych osiedli gminy Czerwonak (linie 70 i 72) oraz do północnej części Lubonia (linia 56), a w okresie letnim do Sierosławia położonego w gminie Tarnowo Podgórne, który jest obsługiwany sezonową linią P. Tylko na



Fot. 1. Eurobus w Skórzewie (gmina Dopiewo)

linii P obowiązuje podwójna opłata, na pozostałych liniach – taryfa normalna.

Uzupełnieniem systemu są przewozy kolejowe obsługiwane przez spółkę PKP Przewozy Regionalne oraz – w przypadku Buku – również przez PKP Intercity (Tanie Linie Kolejowe).

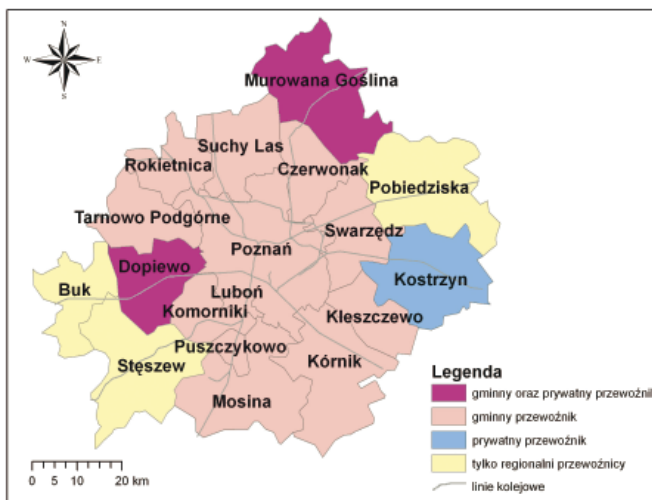
## Charakterystyka nowych mieszkańców przedmieść

Badaniami przeprowadzonymi w drugiej połowie 2006 r. objęto blisko 600 osób, z tego otrzymano 562 poprawnie wypełnione kwestionariusze od osób, które po 1989 r. zmieniły miejsce zamieszkania przeprowadzając się na przedmieścia. Wśród nowych mieszkańców przedmieść najliczniejszą grupę stanowili nowi mieszkańcy przedmieść, którzy przed przeprowadzką mieszkali w Poznaniu – było to 397 respondentów (70,6%). Kolejną grupę stanowiły osoby, które wcześniej mieszkaly już na terenie gmin powiatu poznańskiego – 85 respondentów (15,1%). Pozostałą grupę stanowiły osoby mieszkające wcześniej poza aglomeracją poznańską, w tym również zagranicą. Zdecydowana większość respondentów (79,8%) przeprowadziła się na przedmieścia w latach 2000-2006. Celem badań było określenie przyczyn migracji na przedmieścia oraz związanych z tym zmian zachowań transportowych.

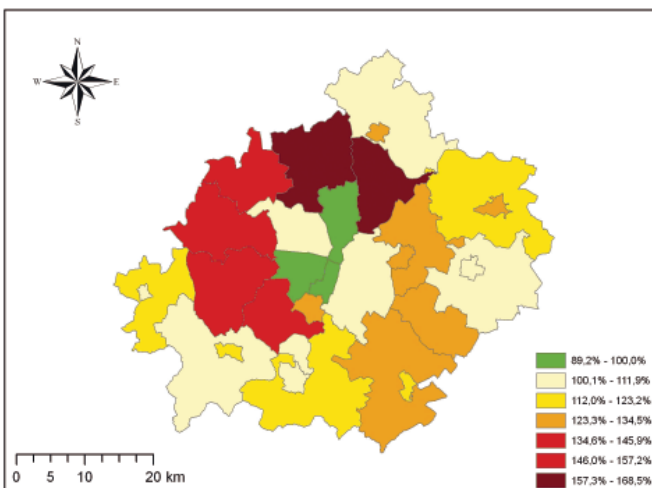
Wśród osób udzielających odpowiedzi większość (55,3%) stanowiły kobiety. Co piąta osoba udzielająca odpowiedzi była w wieku 30-34 lata, 14,6% stanowiły osoby w wieku 25-29 lat, a 13,3% – osoby w przedziale 35-39 lat a także 40-44 lata, w wieku 18-24 lata, podobnie jak w wieku 35-49, był co dziesiąty respondent. Respondenci w wieku 50-54 lata stanowili 9,1%, a starsi niż 54 lata 8,7%. Przeważająca większość (55,2%) posiadała wyższe wykształcenie, jednakże wśród osób wcześniej mieszkających na terenie powiatu większość (42,9%) stanowiły osoby ze średnim wykształceniem, podczas gdy wśród migrujących z Poznania z wyższym wykształceniem było 59,6%, a ze średnim 35,3%. Pracujący stanowili  $\frac{3}{4}$  ogółu respondentów. Co dziesiąty respondent był osobą kształcąca się. Emeryci i renciści, podobnie jak osoby prowadzące dom, stanowiły 6,7%, a bezrobotni 1,4%. Należy podkreślić, że 4,1% osób, które określiły swój status jako „pracujące”, udzieliło również odpowiedzi „uczący się”.

Przeciętne gospodarstwo domowe nowych mieszkańców suburbiów liczyło 3,28 osoby i było nieznacznie mniej liczne niż przeciętne gospodarstwo domowe w powiecie poznańskim. Dominowały gospodarstwa czteroosobowe (35,5%) i trzyosobowe (30,9%), przy czym w prawie połowie domostw nie było osób poniżej osiemnastego roku życia. W co czwartym gospodarstwie dochód miesięczny na osobę zawierał się w przedziale 1001-1500 zł, podobny odsetek stanowiły gospodarstwa z dochodem 501-1000 zł. Kolejną grupę (19,8%) stanowiły gospodarstwa, w których dochód na osobę mieścił się w przedziale 1501-2000 zł, a następną (15,6%) gospodarstwa z dochodem powyżej 2500 zł na osobę. Nie tylko realny poziom dochodów był stosunkowo wysoki, ale również subiektywna ocena sytuacji materialnej. Za bardzo dobrą określało swoje położenie 7,6%, a 43,9% za dobrą. Za przeciętne swe położenie finansowe uważało 42,3% respondentów, za złe 5,2%, a tylko 0,5% za bardzo złe.

Reasumując, powyższa charakterystyka ukazuje, że z miast wyprowadzają się przede wszystkim osoby zamożne, będące w sile wieku i aktywne zawodowo. Sytuacja demograficzna tych rodzin (np. liczba dzieci) nie odstaje znacząco od ogólnokrajowych trendów.



Ryc. 1. Przewoźnicy lokalni w aglomeracji poznańskiej (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 2. Zmiany liczby mieszkańców w aglomeracji poznańskiej (gminy z podziałem na części miejskie i wiejskie, Poznań z podziałem na dawne dzielnice) w latach 1990-2005 (źródło: opracowanie własne na podstawie GUS)

## Pojazdy i bilety okresowe w gospodarstwach domowych

Lepsza sytuacja materialna jest jednym z powodów wyższej liczby posiadanych przez nowych mieszkańców przedmieść. Statystyczne gospodarstwo domowe posiadało półtora samochodu, przy czym do rzadkości (4,8%) należały gospodarstwa domowe w ogóle nieposiadające własnego samochodu. Porównując to ze średnią liczbą osób mieszkających w gospodarstwach domowych, okazuje się, że statystycznie co druga osoba nie posiadała swojego samochodu. Wśród nowych mieszkańców suburbiów współczynnik motoryzacji wynosił 454,8 samochodu osobowego na 1000 osób. Najwyższym odsetkiem motoryzacji cechowały się gospodarstwa osób, które wyprowadziły się z Poznania (463,4 s.o./1000 mieszkańców). Wskaźnik motoryzacji na suburbiach był wyraźnie wyższy od średniej dla powiatu poznańskiego (402,0 s.o./1000 mieszkańców) oraz dla miasta Poznania (403,4 s.o./1000 mieszkańców). Szczegóły zaprezentowano w tabeli 1.

W zdecydowanej większości gospodarstw domowych żaden z mieszkańców nie posiadał biletu okresowego na transport publiczny (pytanie dotyczyło wszystkich przewoźników, w tym PKS i PKP). W 28,4% gospodarstw był jeden bilet, a w 13,4% były dwa bilety okresowe. Tylko w przypadku co trzydziestego gospodarstwa, mieszkańcy posiadali trzy bilety okresowe. Należy przy tym zauważyć, że nieznacznie więcej biletów okresowych posiadały gospodarstwa domowe osób, które na przedmieścia sprowadziły się z Poznania, co – w połączeniu z nieco wyższym poziomem motoryzacji – może świadczyć o wyższej mobilności tej grupy mieszkańców.

Wyposażenie podpoznańskich gospodarstw w samochody osobowe jest bliskie poziomowi obserwowanemu w wielu zamożnych państwach Europy Zachodniej, gdzie nasycenie pojazdami na przedmieściach sięga nawet 600 s.o./1000 mieszkańców. Atrakcyjna oferta transportu publicznego potrafi jednak ograniczać udział samochodów osobowych w codziennych podróży mieszkańców, nawet do poziomu ok. 40% wszystkich podróży (por. Loose 2001,

Statistisches... 2007). Uwzględniając tylko i wyłącznie poziom motoryzacji na poznańskich przedmieściach sytuacja przewoźników jest lepsza niż w Europie Zachodniej.

## Zachowania komunikacyjne nowych mieszkańców przedmieść

Nietrudno się domyślić, że dominującym środkiem lokomocji mieszkańców przedmieść jest samochód. W codziennych dojazdach korzysta z niego  $\frac{2}{3}$  respondentów. W zależności od pory roku postępuje się nim od 67,8%, zdecydowana większość korzysta z samochodu jako kierowca, a tylko co dziesiąty jako pasażer. Komunikacja podmiejska obsługuje 3,6%, MPK Poznań 3,0%, a kolej 2,2% respondentów. W przypadku transportu publicznego wahania w zależności od pory roku są właściwie nieznaczne. Mało kto do pracy lub miejsca nauki dociera pieszo lub rowerem. Pieszko w ciepłej porze roku przemieszcza się 2,8%, a w zimnej porze roku 2,4% respondentów. Natomiast rowerem odpowiednio: 1,8% i 0,6%. Dokładnie co piąty respondent korzysta

w swych dojazdach z kilku środków lokomocji. Dominującą kombinacją dwóch środków lokomocji jest odbywanie podróży transportem gminnym i MPK Poznań, czyniło tak 3,6% ogółu respondentów. Trzema i więcej środkami lokomocji podróżowało 6,4% respondentów.

Ciekawostką jest fakt, że 2,5% respondentów zadeklarowało, iż podróżuje dwoma środkami lokomocji: samochodem jako kierowca oraz samochodem jako pasażer. Może być to dowodem na brak zrozumienia pytania lub też ukazuje zjawisko współdzielenia samochodów w codziennych dojazdach, np. że codziennie inna osoba z rodziny lub z grona kolegów z pracy czy sąsiadów jedzie swoim samochodem zabierając pozostałe osoby.

Należy nadmienić, że wysoki udział MPK Poznań może być spowodowany faktem, że nie zostały wyraźnie rozróżnione dwa pojęcia, które może oznaczać termin „MPK Poznań”: (1) system transportowy Poznania, którego jedynym operatorem jest MPK Poznań; (2) operatora obsługującego linie podmiejskie nienależące do systemu taryfowego miasta Poznania. Spostrzeżenia te podzielali też ankieterzy przeprowadzający badania – w gminach, w których MPK Poznań jest operatorem transportu lokalnego, mieszkańcy nie rozróżniali do końca obu znaczeń. Na podstawie tych badań należy wnioskować, że wprowadzenie w Poznaniu, a w przyszłości również w całej aglomeracji zarządu transportu może być dla mieszkańców niezrozumiałe, a zasady organizacji rozdziału operatora systemu i poszczególnych przewoźników nieczytelne.

Osoby, które wyprowadziły się z Poznania zdecydowanie częściej wskazywały, że w codziennych dojazdach korzystają z samochodu zarówno jako kierowcy i jako pasażerowie. Deklarowało to 70,2% respondentów (średnia dla wszystkich pór roku), podczas gdy osoby wcześniej zamieszkujące na terenie gmin powiatu poznańskiego deklarowały odpowiednio od 53,3%. Mieszkańcy przedmieść pochodzący z Poznania również częściej niż osoby pochodzące z gmin powiatu poznańskiego deklarowali korzystanie z usług poznańskiego przewoźnika (3,1%, w stosunku do 1,8%). Z kolei osoby mieszkające już wcześniej na terenach powiatu korzystały częściej niż dawni poznaniacy z usług przewoźników gminnych (4,9%, w porównaniu z 3,6%) oraz kolei (8,5%, w porównaniu z 2,2%) oraz częściej przemieszczali się o własnych siłach: pieszo (7,3%, do 2,6%) i rowerem (1,8%, do 1,2%).

Tab. 1. Gospodarstwa domowe według liczby posiadanych samochodów osobowych

Liczba pojazdów	Respondenci					
	Ogółem		którzy przeprowadzili się z Poznania		którzy przeprowadzili się z powiatu poznańskiego	
	Liczba gospodarstw	odsetek [%]	Liczba gospodarstw	odsetek [%]	Liczba gospodarstw	odsetek [%]
0	26	4,8	14	3,6	5	6,0
1	268	49,0	186	48,4	43	51,2
2	217	39,7	158	41,1	30	35,7
3	32	5,9	24	6,3	4	4,8
4	2	0,4	2	0,5	0	0,0
5	2	0,4	0	0,0	2	2,4
Razem*	547	100,0	384	100,0	84	100,0
Średnia	1,49 s.o./gosp.		1,52 s.o./gosp.		1,49 s.o./gosp.	
	454,8 s.o. / 1000 osób**		463,4 s.o. / 1000 osób**		445,4 s.o. / 1000 osób**	

\* - 15 respondentów (2,7% ogółu) odmówiło podania liczby samochodów osobowych w gospodarstwie.

\*\* - liczbę mieszkańców w gospodarstwach również określono na podstawie badań ankietowych.

s.o. - samochodu osobowego

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 2. Gospodarstwa domowe według liczby posiadanych biletów okresowych na transport publiczny

Liczba biletów	Respondenci					
	Ogółem		którzy przeprowadzili się z Poznania		którzy przeprowadzili się z powiatu poznańskiego	
	Liczba gospodarstw	odsetek [%]	Liczba gospodarstw	odsetek [%]	Liczba gospodarstw	odsetek [%]
0	304	55,0	206	53,0	49	58,3
1	157	28,4	113	29,0	21	25,0
2	74	13,4	54	13,9	12	14,3
3	18	3,3	16	4,1	2	2,4
Razem*	553	100,0	389	100,0	84	100,0
Średnia	0,65 b.o./gosp.		0,69 b.o./gosp.		0,61 b.o./gosp.	
	197,9 b.o. / 1000 osób**		211,4 b.o. / 1000 osób**		179,5 b.o. / 1000 osób**	

\* - 9 respondentów (1,6% ogółu) odmówiło podania liczby biletów w gospodarstwie domowym.

\*\* - liczbę mieszkańców w gospodarstwach również określono na podstawie badań ankietowych.

b.o. - bilet okresowy.

Źródło: opracowanie własne



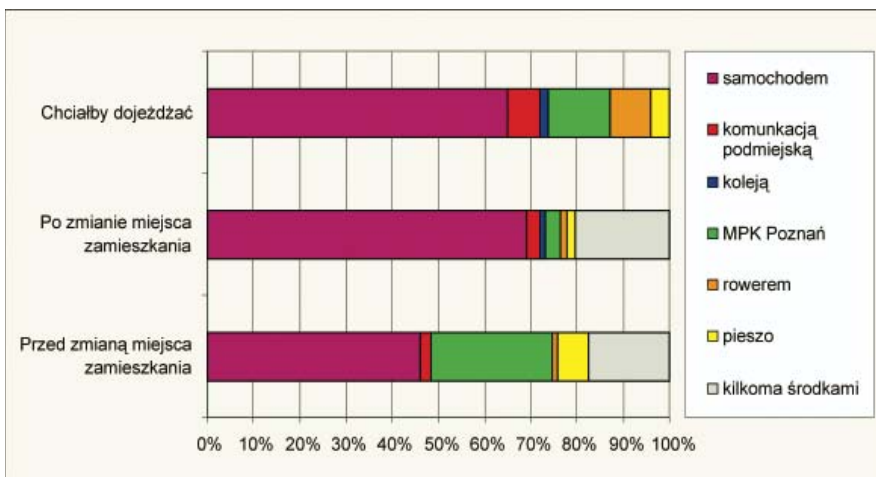
Osoby wcześniej mieszkające na terenie gmin powiatu poznańskiego częściej korzystały też z kilku środków lokomocji (22,5%) niż dawni mieszkańcy Poznania (19,6%).

Dla osób wyprowadzających się z Poznania na przedmieścia oferta podmiejskiego transportu publicznego jawi się jako mało atrakcyjna. Osoby te zazwyczaj nadal dojeżdżają do pracy, szkół a nawet centrów handlowych do Poznania, a w swoich podróżach wybierają przede wszystkim samochód. Czynią to nawet pomimo faktu, że większość linii komunikacji gminnej stawia sobie za priorytet zapewnienie połączenia przedmieść z Poznaniem, a nie zapewnienie sprawnego transportu w obrębie gminy.

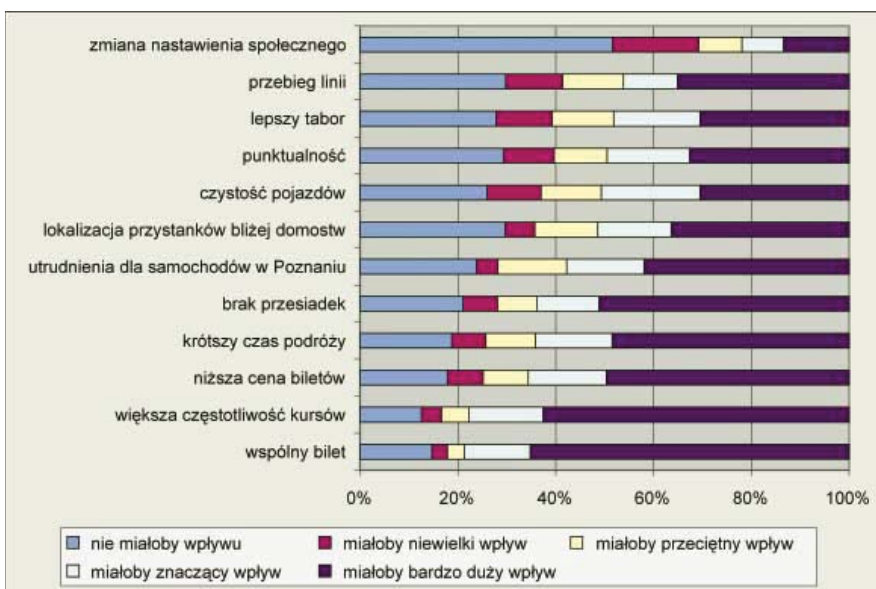
### Migracje na przedmieścia a zmiana zachowań transportowych

Przed przeprowadzką na przedmieścia z samochodu jako podstawowego sposobu dojazdu do pracy, miejsc nauki lub zakupów korzystało tylko 46,8% ogółu respondentów (43,0% jako kierowcy, 3,8% jako pasażerowie). Z usług MPK Poznań w codziennych dojazdach korzystało 19,4%, a z komunikacji podmiejskiej 4,7%, z roweru 1,4%. Z usług kolei, korzystało 2,0% respondentów. Pieszko docierało w ciepłych miesiącach 9,3% badanych. Podróż kilkoma środkami lokomocji odbywało 16,4% respondentów. W przypadku, gdy osoby wskazywały na korzystanie z kilku środków lokomocji, najczęściej udzielały odpowiedzi, że dojeżdżają samochodem jako kierowca i MPK Poznań – 4,6% ogółu odpowiedzi – lub samochodem jako pasażer i MPK Poznań – 1,4%. Podobnie jak miało to miejsce w przypadku zachowań transportowych po zmianie miejsca zamieszkania, zdecydowanie bardziej prawdopodobne jest to, że respondenci wskazywali to jako alternatywę dwóch najbardziej popularnych sposobów przemieszczania, niż definiowali to jako jeden łańcuch podróży.

Mieszkający w Poznaniu zdecydowanie częściej korzystali z samochodu w poprzednim miejscu zamieszkania (46,4%), niż mieszkańcy powiatu (38,1%). Więcej niż co czwarty poznanianin (26,0%) przemieszczał się tramwajami lub autobusami poznańskiego MPK, podczas gdy tylko 2,4% mieszkańców powiatu korzystało z usług tego przewoźnika. Mieszkańcy powiatu, zdecydowanie częściej niż poznanianin korzystali z usług przewoźników gminnych (10,1% w stosunku do 2,5%),



Ryc. 3. Czynniki, które skłoniłyby mieszkańców osiedli podmiejskich do korzystania z transportu publicznego w codziennych dojazdach; respondenci ogółem (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 4. Zachowania transportowe osób pochodzących z Poznania przed zmianą miejsca zamieszkania, po niej oraz odpowiedzi na pytanie o najbardziej środek lokomocji, którym, gdyby było to możliwe, respondent najchętniej przemieszczał się do miejsca pracy lub edukacji (źródło: opracowanie własne)

z roweru (3,0% do 1,1%), bądź przemieszczali się pieszo (16,7% do 6,3%). Podczas gdy nikt z mieszkających wcześniej w Poznaniu nie zadeklarował, że korzystał z kolei jako jedynego środka lokomocji we wcześniejszym miejscu zamieszkania, to czynił tak co dziesiąty mieszkaniak przedmieść. Kilkoma środkami lokomocji poruszało się 17,0% poznanianków i 20,3% mieszkańców gmin powiatu.

Powyższe wyniki pokazują, że zmiana miejsca zamieszkania znacząco wpłynęła na zachowania komunikacyjne. Udział samochodu w codziennych podróżach wzrósł o 20,7 punktu procentowego (p.p.),

czyli prawie o połowę, natomiast zdecydowany spadek liczby podróży o 15,6 p.p. zanotowało poznańskie MPK. Z usług miejskiego przewoźnika w związku z przeprowadzką zrezygnowało 84,3% dotychczasowych klientów. Migracje powodowały też spadek liczby klientów przewoźników podmiejskich – o 1,3 p.p. – co oznacza odpływ co czwartej pasażera. Prawie aż trzech z czterech respondentów, którzy dotychczas przemieszczali się w codziennych podróżach do miejsca pracy czy edukacji wybierało inną formę przemieszczania się. Oznaczało to spadek udziału ruchu pieszego o 6,7 p.p.



Transregion na pętli przy Rondzie Kaponiera w Poznaniu



Leonidas oraz Kombus przy Dworcu Letnim w Poznaniu

Wraz z przeprowadzką o 3,2 p.p. wzrastał odsetek osób korzystających z kilku form transportu, co zwiększało liczbę osób poruszających się w ten sposób o prawie jedną piątą.

## Preferencje transportowe mieszkańców przedmieść

Sytuacja transportowa na przedmieściach ukazuje, że więcej mieszkańców korzysta z samochodu niż tego by chciało. Ze samochodu korzysta, uwzględniając podróże kilkoma środkami lokomocji, ponad 70% mieszkańców, natomiast tylko 64,3% osób wskazywało samochód jako środek lokomocji, którym najchętniej

dojeżdżałoby w codziennych podróżach, gdyby dowolnie mogło wybierać sposób przemieszczania się. Nadzieje respondentów silnie związane są z ofertą MPK Poznań i przewoźników podmiejskich. Środkami MPK najchętniej dojeżdżałoby 11,2% respondentów, a komunikacją gminną 8,1% respondentów, podczas gdy z usług tych przewoźników korzysta obecnie odpowiednio ok. 7% i 4% ankietowanych, uwzględniając fakt nie tylko podróży danym środkiem lokomocji, ale również łańcuchy podróży. Szanse na wzrost swojego udziału w strukturze podróży ma też ruch rowerowy i pieszy. Rowerem najchętniej dojeżdżałoby 8,8% respondentów,

a pieszo 5,4%. Kolej – w opinii respondentów – nie ma większych perspektyw. Chciałoby nią jeździć 2,3% respondentów, podczas gdy jej obecny udział – uwzględniając strukturę łańcuchów podróży to niepełna 3%.

Odpowiedzi osób, które przeprowadziły się z Poznania (por. ryc. 3) i z gmin powiatu poznańskiego są zbliżone, jedynie w przypadku osób pochodzących z Poznania częściej wymieniane jest MPK jako środek, którym respondenci najchętniej dojeżdżaliby (13,4%), natomiast respondenci wcześniej już mieszkający na przedmieściach zaraz po samochodzie dostrzegają rower (11,0%), natomiast poznańskie MPK jest najbardziej optymalnym środkiem transportu tylko dla 5,5%.

Zważywszy na fakt, że respondenci byli pytani o optymalne rozwiązanie, które mogliby wybrać abstrahując np. od możliwości finansowych, czy obecnego stanu infrastruktury drogowej bądź układu linii, to można szacować, że liczba osób skłonnych do jazdy samochodem, przy dobrej ofercie transportu publicznego byłaby niższa, niż odsetek wybierających auto jako najbardziej optymalną formę przemieszczania się. Istnieje więc znaczący potencjał, który mógłby być wykorzystany przez przewoźników do wzrostu liczby klientów. Zwłaszcza wśród osób, które wyprowadziły się z Poznania obserwować można pewną nostalgię z MPK Poznań, które w porównaniu do przewoźników podmiejskich charakteryzuje się wysoką częstotliwością kursów, możliwością dojazdu do prawie każdego miejsca miasta, niższymi cenami biletów i generalnie lepszym taborem.

Zaskakujący jest natomiast fakt, że kolej nie jest postrzegana jako alternatywa w połączeniach aglomeracyjnych. Należy domniemywać, że jednej strony wpływa na to oddalenie wielu nowych osiedli do tras kolejowych, a z drugiej strony składa się na to wizerunek PKP oraz obecna oferta przewozowa, której częstotliwość jest zdecydowanie niższa niż komunikacji podmiejskiej.

## Oczekiwania wobec przewoźników

Z przeprowadzonych badań wynika, że  $\frac{2}{3}$  respondentów widzi zdecydowaną potrzebę rozwoju połączeń transportu publicznego (autobusami i koleją) z Poznaniem. Co piąty odpowiedział „raczej tak”. Mieszane odczucia miało 7,1% respondentów, natomiast odpowiedzi „raczej nie” udzieliło tylko 3,4% i kolejne 3,1% udzieliło



odpowiedzi „nie”. Największymi zwolennikami rozwoju połączeń transportu publicznego są osoby wcześniej mieszkające na terenie gmin powiatu poznańskiego, a najmniejszymi – osoby przybyłe spoza aglomeracji (57,5%).

Na pytanie dotyczące czynników, które skłoniłyby mieszkańców przedmieść do korzystania z transportu publicznego odpowiedź udzieliła tylko ponad połowa respondentów. Natomiast pozostała część ankietowanych stwierdziła, że nic by ich nie skłoniło do korzystania z transportu publicznego (19,2% ogółu), że nie mają takiej potrzeby (10,9%), lub że już korzystają (codziennie lub często) z transportu publicznego (18,7%).

Śród osób, które odpowiedziały na pytanie o szczegółowe czynniki, mogące wpłynąć na zmianę ich zachowań transportowych, najczęściej wymieniano wspólny bilet komunikacji podmiejskiej i miejskiej, który miałby zdecydowany wpływ na decyzję 65,2%, wpływ na decyzję – 13,5% i wpływ w średnim stopniu na decyzję – 3,4% respondentów udzielających odpowiedzi. W dalszej kolejności wymieniano większą częstotliwość kursów, odpowiednio: 62,6%, 15,2% i 5,6%. Na decyzję połowy osób skłonnych przesiąść się do transportu publicznego miałoby zdecydowany wpływ bezpośrednie połączenie ograniczające konieczność przesiadek. Brak przesiadek raczej skłoniłby 12,6%, a w średnim stopniu – 8,1%. Podobny wpływ wywarłaby obniżka cen biletów (odpowiednio: 49,7%, 15,9% i 9,2%) a także krótszy czas podróży (odpowiednio: 48,5%, 15,6% oraz 12,8%).

Kolejnym ważnym czynnikiem mogącym przekonać część mieszkańców do wyboru transportu publicznego jest wzrost utrudnień w poruszaniu się samochodem po centrum Poznania. Wzrost utrudnień miałby znaczący wpływ na 41,9%, wpływ na 15,8% i wpływ w średnim stopniu na 14,1% respondentów w ogóle skłonnych korzystać z transportu publicznego.

W dalszej kolejności wymieniane były czynniki organizacyjne, takie jak lokalizacja przystanków bliższa domostwom, inny przebieg linii, poprawa punktualności, lepszy tabor czy poprawa czystości pojazdów. Każdy z tych czynników wywarłby zdecydowany wpływ na około  $\frac{1}{3}$ , wywarłby wpływ na około  $\frac{1}{6}$  i wywarłby wpływ w średnim stopniu na około  $\frac{1}{8}$  respondentów skłonnych do korzystania z transportu publicznego. Najmniejsze znaczenie respondenci przypisywaliby zmianie nastawienia społecznego wobec osób korzystających z transportu publicznego, który przez część społeczeństwa odbierany jest jako środek lokomocji dla osób ubogich, niemogących pozwolić sobie na samochód. Tylko dla 13,4% zmiana nastawienia społecznego w zdecydowanym stopniu wpłynęłaby na nich, dla 8,5% wpłynęłaby i dla kolejnych 8,8% miałaby w średnim stopniu wpływ na zmianę zachowań transportowych (por. ryc. 4).

Odsetek osób, które nie dałyby się przekonać do transportu publicznego jest wśród osób mieszkających wcześniej w Poznaniu i na terenie gmin powiatu poznańskiego identyczny: 17,6% ogółu badanych; najmniej skłonni do korzystania z transportu publicznego są więc osoby,

które wprowadziły się spoza aglomeracji poznańskiej (28,8%). Może to wynikać w pewnej mierze z nieznamomości systemów transportu publicznego w aglomeracji. Osoby mieszkające wcześniej na terenie powiatu dwukrotnie częściej wskazywały, że nie mają potrzeby korzystania z transportu publicznego oraz również częściej informowały, że już korzystają z transportu publicznego (24,7%).

Mieszkańcy, którzy przeprowadzili się z Poznania częściej wymieniali, wśród istotnych czynników poprawę częstotliwości kursów, lepszą lokalizację przystanków, bardziej optymalny przebieg linii, a także brak konieczności przesiadek; mieszkańcy pochodzący z powiatu wskazywali natomiast na wdrożenie wspólnego systemu taryfikacyjnego, niższą cenę biletów i zmianę nastawienia społecznego.

Szanse na wzrost liczby klientów przewoźników wprawdzie są duże, jednak mieszkańcy przedmieść formułują dość zdecydowane oczekiwania wobec oferty transportu publicznego. Najistotniejsza wydaje się integracja taryfowa i funkcjonalna transportu publicznego w Poznaniu oraz powiecie poznańskim, przy czym mieszkańcy wskazują na dokuczliwość przesiadek. Informacja ta powinna być poważnym ostrzeżeniem dla uchwalonych już (por. Uchwała...) i przygotowywanych dokumentów polityki transportowej Poznania, która zakłada eliminację przewoźników podmiejskich ze szeroko rozumianego śródmieścia Poznania. Ciekawostką jest, że zdecydowana większość mieszkańców przesiadłaby się na transport publiczny w sytuacji znaczącego pogorszenia



Garaż na kilka pojazdów stał się dominantą architektoniczną wielu budynków na podpoznańskich osiedlach (Luboń)



Przystanki i pętle autobusowe lokowane są zazwyczaj na skraju osiedli, przez co komunikacja autobusowa jest nieatrakcyjna dla wielu mieszkańców, którzy muszą dochodzić nawet kilometr (os. Grzybowe, gmina Suchy Las)



Tylko nieliczne nowe osiedla lokowane są w pobliżu stacji kolejowych (Plewiska, gmina Komorniki)

warunków jazdy samochodem po Poznaniu. Daje to nadzieje na uzyskanie pozytywnych efektów w przypadku, gdyby miasto zdecydowało się kiedyś zmieniać niekorzystne trendy transportowe.

Należy podkreślić, że mieszkańcy przedmieść pozytywnie odnoszą się do uspakajania (ograniczenia) ruchu samochodowego w centrum Poznania: 38,5% ogółu respondentów jest zwolennikami takiego rozwiązania, 23,0% raczej popiera, 15,0% ma mieszane odczucia, 11,9% jest raczej przeciwnie i kolejne tyle osób jest temu rozwiązaniu zdecydowanie przeciwnie. Zdecydowanie większymi entuzjastami uspokajania ruchu samochodowego w centrum Poznania są osoby, które wcześniej mieszkały na przedmieściach, niż dawni mieszkańcy Poznania.

Mieszkańcy poznańskich suburbiów w zdecydowanej większości (62,7% odpowiedzi „tak” lub „raczej tak”, przy 21,6% odpowiedzi „nie” lub „raczej nie”) widzą potrzebę budowy systemu bezpłatnych lub tanich parkingów „Park&Ride”, na których będzie można zostawić samochód i dalej kontynuować jazdę transportem publicznym do centrum Poznania.

## Podsumowanie

Zmiana miejsca zamieszkania wiąże się ze zmianą zachowań transportowych – wzrasta rola i znaczenie samochodu. Liczba osób, które – mogąc dowolnie

wybrać optymalny ich zdaniem środek lokomocji – nie jest wyższa od liczby osób obecnie dojeżdżających samochodami. Na tej podstawie można twierdzić, że wiele osób jest – w obliczu braku atrakcyjnej oferty transportu publicznego – zmuszona do korzystania z samochodu. Wyższa liczba osób podróżujących samochodami, niż tych osób, które uważają auto za optymalny środek lokomocji, nie oznacza wcale, że w przyszłości odsetek użytkowników samochodów na suburbiach nie będzie rósł. Ewentualny wzrost udziału samochodu w podróżach będzie wynikał przede wszystkim z braku alternatywy dla samochodu, niż np. ze stylu życia mieszkańców przedmieść.

Mieszkańcy przedmieść odczuwają niedosyt atrakcyjnego transportu publicznego, który byłby zintegrowany z poznańskim systemem. Rozwiązaniem upatrującym bardziej w przewoźnikach autobusowych, niż w kolei. Wśród najważniejszych priorytetów wyróżniają przede wszystkim aglomeracyjny system taryfowy oraz poprawę częstotliwości kursów. Istotne są też czynniki przestrzenne – lokalizacja przystanków niedaleko domostw oraz przebieg linii, który minimalizowałby konieczną liczbę przesiadek. Poprawa oferty, zapewnienie większej częstotliwości kursów do centrum Poznania są działaniami, które już w obecnych warunkach stwarzają możliwość wzrostu liczby pasażerów. W niewiele dalszej perspektywie

należy dążyć do wprowadzenia wspólnego systemu taryfowego.

Należy też pamiętać, że wysoki odsetek osób korzystających z samochodów nie jest tylko wynikiem oferty przewoźników źle dopasowanej do potrzeb. Zdecydowanie większą rolę w kształtowaniu zachowań komunikacyjnych pełni polityka przestrzenna ościennych gmin, które chcąc pozyskać jak najwięcej nowych – zamożnych mieszkańców, ukierunkowują całe planowanie przestrzenne na potrzeby developerów, nie martwiąc się przy tym konsekwencjami dla systemu transportowego. Skutki rosnącej motoryzacji najdotkliwiej odczuwa przecież miasto Poznań, a ponadto rosnące zatłoczenie dróg, emisja zanieczyszczeń powietrza i hałas zachęcają tylko kolejnych poznaniaków do przeprowadzki poza miasto.

## Bibliografia

1. M. Beim (2007): *Modelowanie procesu suburbanizacji w aglomeracji poznańskiej z wykorzystaniem sztucznych sieci neuronowych i automatów komórkowych*. Rozprawa doktorska pod kierunkiem W. Ratajczaka, WNGiG UAM, Poznań.
2. W. Loose (2001): *Flächennutzungssplan 2010 Freiburg – Stellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen*. Öko-Institut e.V. Freiburg im Breisgau.
3. *Statistisches Jahrbuch 2007*. Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung, Freiburg im Breisgau, lipiec 2007.
4. Uchwała nr XXXVIII/409/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 10 czerwca 2008 r. w sprawie przyjęcia Polityki Parkingowej Miasta Poznania.

Badania w ramach doktoratu prowadzone były przy wsparciu finansowym Wspólnot Europejskich w ramach „Stypendium dla najlepszych uczestników studiów doktoranckich w Wielkopolsce z zakresu nauk przyczyniających się do rozwoju strategicznych obszarów regionu”

Autor:

dr Michał Beim – Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Zakład Ekonomometrii Przestrzennej Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej; wiceprezes poznańskiego Stowarzyszenia „Sekcja Rowerzystów Miejskich”,  
e-mail: [michal@srm.eco.pl](mailto:michal@srm.eco.pl)  
[michal.beim@horyzont.net](mailto:michal.beim@horyzont.net)