

Bartosz Majewski, Jędrzej Gadziński, Michał Beim

Jakość i rozmieszczenie przystanków nocnego transportu publicznego w Poznaniu

Wstęp

Transport publiczny w godzinach nocnych zyskuje na całym świecie na znaczeniu. Nie jest to już tylko usługa socjalna umożliwiająca najuboższym dotarcie do pracy późnym wieczorem czy bardzo wcześnie rano, ale usługa mająca istotny wpływ na atrakcyjność oferty gastronomicznej i kulturalnej miasta, a także przyczyniająca się – poprzez zapewnienie mobilności przez całą dobę – do wyboru transportu publicznego zamiast samochodu, a nawet do rezygnacji z posiadania własnych „czterech kółek”. Zmiana roli nocnego transportu publicznego wymaga poświęcenia większej uwagi jakości usług. Stan i lokalizacja przystanków odgrywają tu ważną, choć nadal niedocenianą rolę.

Polskie miasta odziedziczyły po czasach poprzedniego ustroju, kiedy popularna była praca w systemie trózmianowym, stosunkowo dobrze rozbudowane systemy komunikacji nocnej. Wiele miast, w tym również Poznań, już w latach 90. dokonało reorganizacji układu linii, znacząco poprawiając jakość obsługi komunikacją nocną. Cały czas przystanki służące tylko komunikacji nocnej były i są traktowane gorzej niż komunikacji dziennej. Chcąc zwiększyć popularność linii nocnych, należy podchodzić do przystanków z przynajmniej równą pieczołowitością, z jaką traktuje się przystanki komunikacji dziennej. To właśnie w nocy i w późnych godzinach wieczornych pasażerowie odczuwają największe subiektywne poczucie zagrożenia. Ponadto nocny transport publiczny nie powinien dyskryminować osób niepełnosprawnych – przystanki powinny umożliwiać wsiadanie bez konieczności pokonywania barier architektonicznych, a ich lokalizacja umożliwiać dojście i dojazd wózkiem inwalidzkim z istniejących chodników.

Dostęp bez barier

„Zapewnienie obsługi transportowej powinno być zagwarantowaniem dostępności komunikacyjnej dla wszystkich mieszkańców obszarów zurbanizowanych” [6]. Jak pisze Starowicz, powszechna mobilność powinna obejmować również osoby niepełnosprawne, nie tylko te mające problemy z poruszaniem się, ale również osoby z różnymi upośledzeniami (np. wzroku czy słuchu), a także osoby starsze, rodziny z dziećmi (możliwość dotarcia na przystanek i wejścia do pojazdu z wózkiem dziecięcym), osoby przewożące większy bagaż, kobiety ciężarne czy mieszkańcy osiedli peryferyjnych, które są często zaniebawiane w obsłudze komunikacją publiczną. Około 25-35% osób z przytoczonych grup społecznych wybiera obecnie środki transportu indywidualnego, ponieważ nie może w pełni korzystać z komunikacji miejskiej.

Na szczególną uwagę zasługuje również fakt starzenia się społeczeństw europejskich i konieczność dostosowania oferty przewozowej i jakości świadczonych usług do coraz starszego grona konsumentów. Szacuje się, że do 2060 roku odsetek ludzi powyżej 65. roku życia wyniesie 30%, natomiast od 2050 roku, w wielu krajach OECD, liczba osób mających ponad 80 lat

zwiększy się czterokrotnie [6]. Ponadto aktywność dzisiejszych seniorów jest o wiele większa niż w poprzednich pokoleniach, co wymusza odpowiednie przystosowanie miejskich systemów transportowych, oferujących rozwiązania dla pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej.

Jedną z innowacyjnych koncepcji zwiększenia dostępności jest system informacyjny dla podróżnych dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej mobilności [8]. Kluczową cechą systemu jest możliwość zaplanowania wygodnej podróży bez barier z wyprzedzeniem, korzystając z Internetu bądź infolinii. Mimo swoich niewątpliwych zalet, w tym przede wszystkim znaczącego potencjału ułatwiania codziennej podróży wielu mieszkańcom oraz poprawy wizerunku komunikacji zbiorowej, tego typu usługi są nadal sporadycznie dostępne w Europie. Za przykład mogą posłużyć niemieckie związki transportowe: RMV w aglomeracji Frankfurtu nad Menem oraz VBB na terenie krajów związkowych RFN Berlina i Brandenburgii, które – we współpracy z innymi partnerami – opracowały zaawansowany system planowania podróży, zapewniający bieżące informacje dotyczące możliwości podróżowania bez barier środkami transportu publicznego. Informacje te są dostosowane do potrzeb różnych grup docelowych (np. opisy węzłów przesiadkowych w formacie tekstowym, dzięki czemu mogą je odczytać osoby niewidome, korzystając z czytnika ekranowego), jak również pasażer może wprowadzić swoje indywidualne wymagania, odnoszące się do podróży bez barier, na zaplanowanej trasie.

W Poznaniu działa kilka różnych internetowych narzędzi do planowania podróży. poznaj.jakdojade.pl, itiner.pl czy iPlaner na stronie ZTM nie posiadają pełnej informacji dla osób niepełnosprawnych. Jedynie na pierwszym portalu widnieje informacja



Fot. 1. Poznań, ul. Głogowska – wspólny przystanek dzienny tramwajowy i nocny autobusowy

o taborze niskopodłogowym oraz możliwość ustawienia preferencji odnośnie przesiadek (mniejsza liczba przesiadek i większy czas na zmianę środka lokomocji).

Kluczową sprawą jest również likwidacja barier fizycznych w przestrzeni miejskiej, często całkowicie ograniczających mobilność osób niepełnosprawnych, a także odpowiednia budowa węzłów przesiadkowych w systemie „drzwi w drzwi”, maksymalnie skracających drogę przesiadki. Poznań w tym zakresie w miarę konsekwentnie dąży do likwidacji barier, jednak odbywa się to właściwie tylko podczas remontów i nowych inwestycji. Na przełomie wieków był projekt przebudowy przystanków autobusowych celem dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przeprowadzono wiele inwestycji, jednak środki nie wystarczyły na kompleksowe rozwiązanie problemu.

Aspekt bezpieczeństwa w transporcie publicznym

Oprócz dostępności przystanków dla osób niepełnosprawnych oraz wygody wsiadania i wysiadania z pojazdów, w tym dokonywania przesiadek, bardzo ważnym aspektem w ocenie węzłów przystankowych jest bezpieczeństwo społeczne, które nabiera szczególnego znaczenia w porze nocnej. Wszelkie obiekty inżynierskie jak tunele, przejścia podziemne, złe oświetlenie czy wąskie chodniki zniechęcają do korzystania z przystanków w ogóle, czy też na dojeżdżaniu z określonej strony [1]. Istotną rolę w subiektywnym poczuciu bezpieczeństwa społecznego odgrywa też ukształtowanie zieleni oraz lokalizacja i charakter obiektów małej architektury.

Jak pokazują wyniki badań brytyjskich [2], pasażerowie komunikacji publicznej generalnie odczuwają większy strach, związany z zagrożeniem przestępczością na dworcach i peronach, niż wskazują na to oficjalne statystyki. Wyraźny odsetek badanych doświadczył sytuacji zagrażających poczuciu bezpieczeństwa na lokalnym dworcu, a 39% stwierdziło, że było w takiej sytuacji podczas oczekiwania na pojazd wewnątrz wiaty peronowej.

Wyniki większości przeprowadzonych analiz wskazują, że poziom odczuwanego bezpieczeństwa podczas dochodzenia do przystanków i oczekiwania na przyjazd pojazdu zdecydowanie spada w porze nocnej. Zdecydowana większość badań ankietowych dowodzi, że kobiety odczuwają o wiele większy strach związany z podróżowaniem środkami transportu zbiorowego (zwłaszcza w nocy) niż mężczyźni. W przeprowadzonym w 2002 r., przez brytyjski departament transportu, badaniu ankietowym [3] aż 44% kobiet (wobec 19% mężczyzn) stwierdziło, że czuje zagrożenie, korzystając z systemu nocnej komunikacji zbiorowej. Jest to dość oczywiste i wynika przede wszystkim z mniejszych możliwości samoobrony kobiet wobec zewnętrznej agresji, w porównaniu z możliwościami fizycznymi mężczyzn [4].

Co więcej, stwierdzono, że ponad 10% dodatkowych podróży mogłoby być realizowane przez transport publiczny, gdyby nie brak społecznego poczucia bezpieczeństwa, zarówno podczas oczekiwania na przystankach, jak i w trakcie samego przejazdu [3]. Według danych brytyjskich 36% incydentów, które miały miejsce w komunikacji zbiorowej, wydarzyło się w obrębie przystanków, a 42% w ich bezpośrednim sąsiedztwie, podczas gdy „zaledwie” 22% miało miejsce w samych pojazdach. Ponadto w Londynie 40% ankietowanych nie czuje się bezpiecznie, spacerując po zmroku w swojej najbliższej okolicy, w tym dochodząc do przystanków.



Fot. 2. Krawężnik typu TA (Poznań, ul. Winogrody)

Należy nadmienić, że w Polsce zagadnienie poczucia bezpieczeństwa w transporcie publicznym stanowi nadal wyzwanie dla badaczy. Nieliczne analizy w tym zakresie, jak choćby internetowa ankieta Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego [7], nie dotyczą miasta Poznania. Do nielicznych należą też inicjatywy promujące korzystanie z transportu publicznego, które odwołują się do poczucia bezpieczeństwa. Jednym z wyjątków jest akcja Zarządu Transportu Zbiorowego w Rybniku pod hasłem „Bezpiecznie jak w domu – podróżuję komunikacją miejską”.

Oprócz bardzo popularnego w Polsce stosowania monitoringu wizyjnego, skutecznym sposobem zwiększania poczucia bezpieczeństwa w obrębie węzłów przystankowych jest m.in. dobre oświetlenie oraz transparentność miejsca (przeszkłone wiaty zamiast zabudowanych, brak pełnych wygrodzeń czy zieleni zasłaniającej widoczność peronów itp.). Na takie czynniki, jako poprawiające bezpieczeństwo społeczne, wskazało aż 87% respondentów w Wielkiej Brytanii [2]. Równoległe taka sama liczba ankietowanych uważa, że dla większego poczucia bezpieczeństwa na przystankach, stacjach i dworcach należałoby zwiększyć umundurowane (a więc widoczne) patrole służb porządkowych. Dużą rolę w poprawie poczucia bezpieczeństwa odgrywają również kolumny informacyjne – specjalne aparaty telefoniczne umożliwiające pasażerowi łatwy (tj. po wciśnięciu jednego przycisku) kontakt z informacją lub ze służbami bezpieczeństwa.

Ważne jest również odpowiednie lokalizowanie przystanków (zwłaszcza komunikacji nocnej) w przestrzeni urbanistycznej ulicy. Perony (w miarę możliwości) powinny znajdować się w miejscach nie tylko widocznych i oświetlonych, ale również w otoczeniu zabudowań, unikając jednocześnie lokalizowania ich na uboczu.

W Poznaniu, poza monitoringiem wizyjnym i głośnikami informującymi o ewentualnych problemach na linii Poznańskiego Szybkiego Tramwaju nie ma żadnych nowoczesnych rozwiązań poprawiających poczucie bezpieczeństwa podczas podróży transportem publicznym.

Problem lokalizacji przystanków nocnego transportu publicznego w Poznaniu

Ze względu na stosunkowo duży zasięg połączeń publiczną komunikacją nocną, organizowaną przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (ZTM), przystanki (głównie autobusów nocnych) są rozmieszczone na terenie całego miasta. Wyraźne ich zagęszczenie występuje na terenie centrum



Fot. 3. Przystanek nocny „Babimojska” na ul. Grunwaldzkiej



Fot. 4. Przystanek nocny „Most Dworcowy” oddzielony od jezdni łańcuchami – tylko na krótkim odcinku usunięte zostały łańcuchy i wymiana pasażerów może odbywać się tylko jednymi drzwiami

oraz w obrębie dużych osiedli mieszkaniowych, takich jak Rataje czy Piątkowo, natomiast zdecydowanie rzadsze – na osiedlach peryferyjnych (np. Morasko, Podolany, Fabianowo, Spławie, Głuszyna czy Sypniewo) [1]. Obsługa publicznej komunikacji nocnej, organizowanej przez ZTM, realizowana jest przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu sp. z o.o. (MPK) 21-liniami autobusowymi oraz jedną tramwajową, kursującą po trasie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST). Generalną zasadą w kształtowaniu przebiegu linii nocnych poznańskiego systemu transportu publicznego jest zapewnienie połączenia jak największej liczbie mieszkańców, a nie jak najkrótszy przejazd, przez co autobusy nocne przeważnie nie pokrywają się w swym przebiegu z liniami autobusowymi dziennymi, natomiast często przebiegają wzdłuż dziennych tras tramwajowych.

Oprócz lokalizacji przystanków w stosunku do struktury urbanistycznej miasta, bardzo istotne jest także samo rozmieszczenie peronów w przestrzeni ulicy. Nabiera ono szczególnego znaczenia w sytuacji, gdy ruch autobusów odbywa się ulicami, po których za dnia nie kursuje transport publiczny lub jeżdżą tylko tramwaje. Wówczas najczęściej przystanki dla autobusów nocnych zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie dziennych tramwajowych.

Dobrym rozwiązaniem jest sukcesywne dostosowywanie torowisk, przynajmniej w obrębie przystanków, do prowadzenia ruchu autobusowego (linie nocne), dzięki czemu nie trzeba dublować infrastruktury przystankowej (podniesione perony, wiaty, ławki, kosze na śmieci itp.); ta sama platforma w dzień służy pasażerom tramwajów, a w nocy autobusów, przez co obniża się koszty utrzymania infrastruktury i przyszłych remontów.

Takie rozwiązanie zostało zastosowane w kilku miejscach w Poznaniu, m.in. na ul. Głogowskiej (fot. 1), w ciągu ulic: Kórnicka – most św. Rocha – Mostowa – Dowbora Muśnickiego – Podgórna, w al. Marcinkowskiego, gdzie autobus nocny wjeżdża na przystanek tramwajowy, a także na ul. Winogrody. Na wspólnych przystankach tramwajowo-autobusowych znakomicie sprawdza się stosowanie specjalnej konstrukcji krawędzi peronowych typu TA, z wyżłobieniem u szczytu i zaokrągloną podstawą, dzięki czemu platforma peronowa może być wyniesiona wyżej, a opony autobusów są chronione przed niszczeniem powodowanym przez przypadkowe najeżdżanie na ostre krawędzie klasycznych krawężników (fot. 2). Ważną zaletą jest również fakt, że tego typu perony mogą być wykorzystywane także w czasie remontów dla autobusowej komunikacji zastępczej.

Infrastruktura przystankowa poznańskiej komunikacji nocnej, w wielu przypadkach niestety nie spełnia oczekiwań pasażerów. O ile nie ma problemów z dojściem na przystanek i warunkami oczekiwania na pojazd, tam gdzie autobusy nocne korzystają z przystanków komunikacji dziennej, o tyle na „typowo nocnych” peronach często brak jest nie tylko wiaty, ale również utwardzonej nawierzchni, przez co niekiedy wsiadanie i wysiadanie z autobusu odbywa się na trawniku, co w sytuacjach niepogody powoduje ogromne utrudnienia dla pasażerów (fot. 3). Czasami zdarza się również, że przystanek jest wygrodzony od ulicy, po której kursuje autobus nocny, barierkami bądź łańcuchami służącymi w dzień jako zabezpieczenie pieszych przed wchodzeniem na jezdnię w miejscach niedozwolonych (fot. 4). Uniemożliwia to swobodną wymianę pasażerów, zwłaszcza osób z ograniczoną mobilnością.

Poważną barierę dla osób niepełnosprawnych stanowi konstrukcja ronda Kaponiera, głównego węzła przesiadkowego poznańskiej komunikacji nocnej, na którym do przejść podziemnych z powierzchni przystanków i chodników prowadzą jedynie schody. Brak pochylni czy wind sprawia, że osoba na wózku inwalidzkim jest pozbawiona możliwości poruszania się po



Fot. 5. Zejście do przejścia podziemnego na rondzie Kaponiera

Kaponierze, a co za tym idzie często możliwości skorzystania z komunikacji nocnej na tym kluczowym obszarze. Gdyby nie tego typu bariery architektoniczne, autobusy nocne mogłyby być w większym stopniu wykorzystywane przez pasażerów o ograniczonej mobilności, ponieważ od 2011 roku cały tabor autobusowy poznańskiego MPK jest już niskopodłogowy. Sama konieczność przejścia pod rondem wydłuża również czas przesiadek oraz negatywnie wpływa na poczucie bezpieczeństwa.

W ciągu najbliższych lat rondo Kaponiera (wraz z przylegającym układem drogowym) ma zostać przebudowane (w ramach projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej), w tym dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych – wszystkie zejścia pod płytę ronda będą wyposażone w windy. Ponadto w ciągu ul. Roosevelta planuje się wprowadzenie autobusów nocnych na torowisko tramwajowe, a układ linii w obrębie węzła zostanie przemodelowany, przez co większość relacji zostanie skupiona w jednym miejscu, co z kolei skróci czas przesiadki na wybranych trasach.

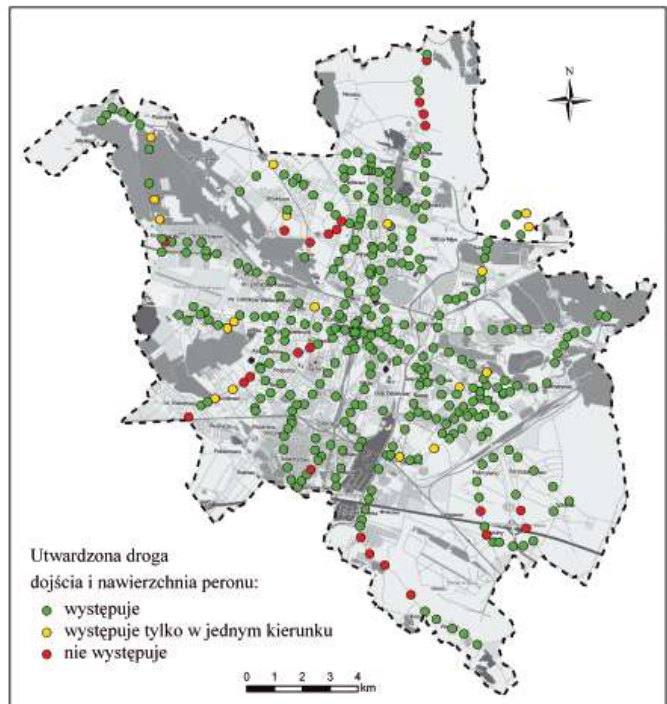
Kryteria oceny przystanków

Problem oceny jakości rozwiązań transportowych w przestrzeni miejskiej zwykle sprawia spore trudności. W pierwszej kolejności wymaga on przyjęcia pewnych arbitralnych założeń i zasad, na podstawie których przeprowadzany będzie proces ewaluacji. Drugim etapem jest pozyskanie materiału źródłowego. W literaturze przedmiotu bardzo rzadko można się spotkać z kompleksowym opisem metodologii i oceną poszczególnych sieci transportowych czy ich poszczególnych elementów. Brak ten wynika z jednej strony z niezwykle pracochłonnego procesu konstruowania bazy danych, natomiast z drugiej strony z uwarunkowań społecznych różniących poszczególne ośrodki miejskie, a przez to z innego rozkładu akcentu na elementy wpływające na subiektywne postrzeganie bezpieczeństwa. Ponadto badania w tym zakresie wymagają z reguły przeprowadzania również wielu pomiarów i obserwacji w terenie.

W ramach analizy poznańskiej komunikacji nocnej podjęto próbę oceny jakości węzłów przystankowych, na podstawie analizy czterech elementów, do których przyjęto zespół kryteriów, takich jak:

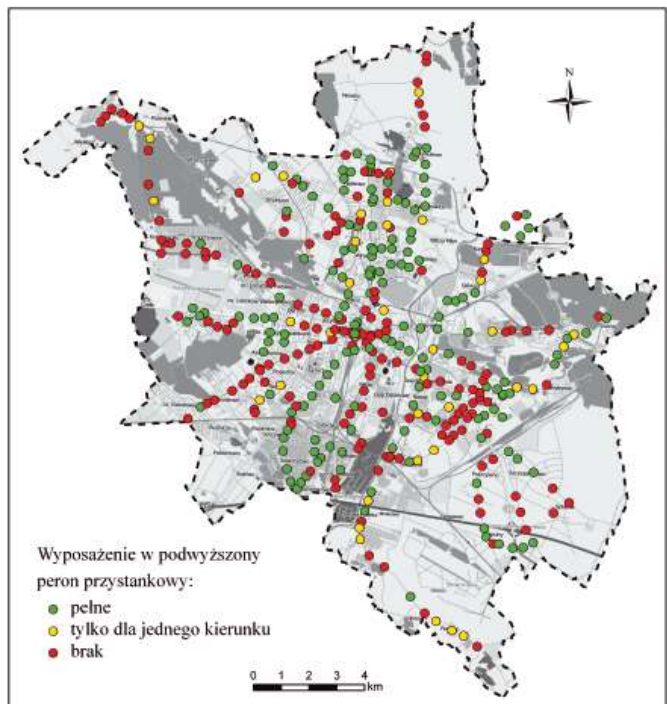
1. Poczucie bezpieczeństwa – na podstawie estetyki miejsca, oświetlenia, odległości od zabudowań, występowania zarośli itd.
2. Dojście do przystanku – na podstawie występowania utwardzonej drogi dojścia z istniejącego układu chodników do przystanku.
3. Wsiadania do pojazdu – na podstawie występowania podwyższonego peronu przystankowego,
4. Ochrona przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi – na podstawie obecności wiaty przystankowej lub innego zadaszenia.

W przestrzeni miejskiej, na podstawie obserwacji, starano się każdemu z przystanków przyznać punkty na podstawie tych kryteriów. W celu ograniczenia subiektywności sądów przyjęto, że oceny będą przyznawane w systemie binarnym – jeden punkt przyznawano, gdy dany element występował, a zero – w przypadku, gdy wyraźnie widoczny był jego brak. Parami rozpatrywano przystanki o tej samej nazwie rozlokowane po przeciwnych stronach ulicy lub skrzyżowania (z których odjazd pojazdu komunikacji publicznej odbywał się w przeciwnych kierunkach). W przypadku, gdy punkt w danej kategorii



Rys. 1. Jakość drogi dojścia do przystanków nocnej komunikacji publicznej w Poznaniu

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 2. Łatwość wsiadania do autobusów nocnej komunikacji publicznej w Poznaniu

Źródło: Opracowanie własne

otrzymywał tylko jeden z tych przystanków (np. wiaty przystankowa zlokalizowana była tylko po jednej stronie ulicy), węzeł ten otrzymywał 0,5 punktu. W efekcie każda para przystanków mogła uzyskać punkty w przedziale od 0 do 4 (w sumie dziewięć wartości co 0,5 punktu).

Obserwacje prowadzone były według przyjętego klucza elementów, które należało poddać ocenie przy każdym z przystanków. Założenie takie miało zapewnić porównywalność wszystkich obserwacji, jednak należy pamiętać, iż ocena kwestii poczucia bezpieczeństwa jest praktycznie niemożliwa do ustandaryzowania. Również w kwestii występowania utwardzonej drogi dojecha pominięto ocenę jakości nawierzchni i występowania na niej ewentualnych barier architektonicznych (np. krawężników). Niniejsze badanie należy więc traktować bardziej jako zaczątek do dyskusji nad oceną jakości przystanków komunikacji nocnej, niż gotową metodologię.

Ocena poznańskich węzłów przystankowych autobusowej komunikacji nocnej

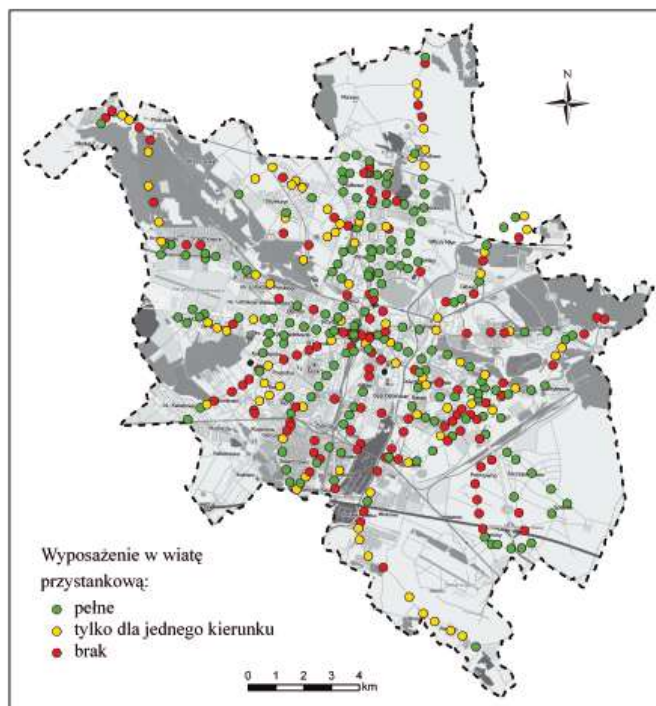
Ogółem za pomocą obserwacji wykonanych w przestrzeni miejskiej w czerwcu i lipcu 2011 r. przeanalizowano 371 par przystanków. Charakterystyką, która wypadła w badaniu najlepiej była jakość drogi dojazdu do przystanków – aż w 89% przypadków uznano ją za dogodną. W pozostałych sytuacjach przystanki na węzle (wszystkie – 6% lub jeden z nich – 5%) charakteryzowały się utrudnionym dostępem. Wynikało to najczęściej z trudnej drogi dojazdu (np. poboczem) lub z nieutwardzonej powierzchni samego peronu przystankowego, a czasem nawet z obecności łańcuchów blokujących przejście (np. Most Dworcowy). Brak dogodnego dojazdu do przystanku charakterystyczny był dla obszarów peryferyjnych w Poznaniu, takich jak Radojewo, Psarskie, Szczepankowo (rys. 1). Problem ten występował również na istotnym ciągu komunikacyjnym, jakim jest ul. Grunwaldzka.

Łatwość wsiadania do pojazdu, która wynikała z podwyższenia peronu przystankowego została oceniona wysoko w przypadku 166 węzłów (45% ogółu). Podobna ich liczba charakteryzowała się brakiem rozwiązań umożliwiających pasażerom – szczególnie starszym i niepełnosprawnym – bezproblemowe wejście

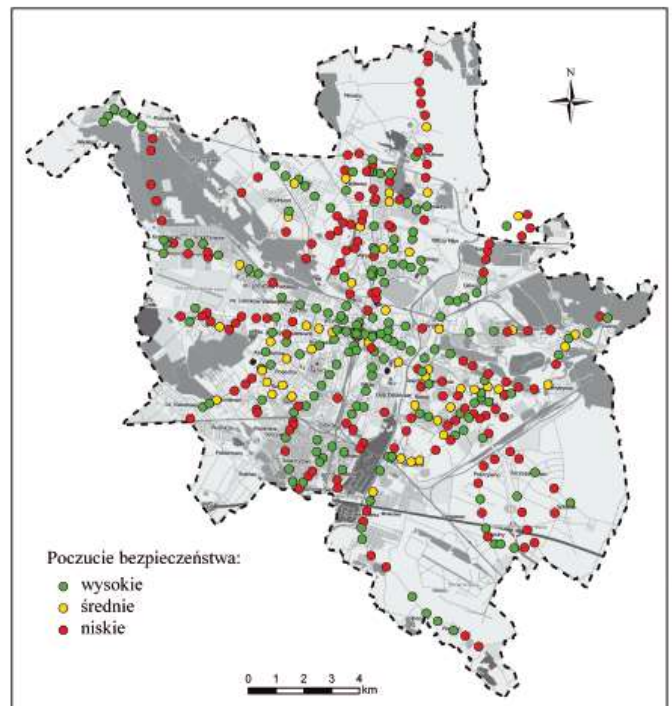
do pojazdu komunikacji zbiorowej. W pozostałych przypadkach (10%) tylko jeden z przystanków wyposażony był w tego typu ułatwienia. Brak podwyższonego peronu występował na wielu istotnych ciągach komunikacyjnych (rys. 2), takich jak ulice: Grunwaldzka, Wierzbicice, 28 Czerwca 1956, Dąbrowskiego, Żegrze, Chartowo. Autobusy nocne kursują tam przeważnie z dużą częstotliwością i przewożą wielu pasażerów. Problem ten zauważalny jest także na przystankach zlokalizowanych przy liniach peryferyjnych – zwłaszcza w miejscach, gdzie autobusy nocne zatrzymują się na żądanie.

Obecność wiaty przystankowej, chroniącej pasażerów oczekujących na przyjazd autobusu lub tramwaju przed deszczem i wiatrem, cechowała niemal połowę analizowanych par przystanków (177 na 371). Całościowy brak tego typu udogodnień zaobserwowano w 30% przypadków, natomiast częściowy – w 22% przypadków. W Poznaniu osiedlami najlepiej wyposażonymi w wiaty przystankowe są zdecydowanie Winogrody, Jeżyce, Łazarz i Rataje. Na pozostałych obszarach miasta, do których dociera nocna komunikacja publiczna, tego typu rozwiązania nie są niestety standardem (rys. 3).

Najtrudniejszą i najbardziej subiektywną kategorią podlegającą ocenie było bezpieczeństwo społeczne. Zależy ono głównie od odczuć poszczególnych osób korzystających z infrastruktury transportu zbiorowego. Nawet drobne elementy, takie jak niedziałająca latarnia uliczna czy nieprzycięte krzewy w pobliżu przystanku, mogą mieć wpływ na poczucie bezpieczeństwa poszczególnych osób. Wpływ na nie może mieć również płeć, wiek i cechy psychologiczne pasażera. Mimo tych trudności, na podstawie pewnych charakterystyk otoczenia przystanków, takich jak: oświetlenie, odległość od zabudowań, widoczność, ogólna estetyka drogi dojazdu, starano się zaklasyfikować poszczególne węzły do bezpiecznych lub niebezpiecznych. W tej pierwszej kategorii znalazło się 46% analizowanych



Rys. 3. Ochrona podróżnych przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi na przystankach nocnej komunikacji publicznej w Poznaniu
Źródło: Opracowanie własne



Rys. 4. Poczucie bezpieczeństwa na przystankach nocnej komunikacji publicznej w Poznaniu
Źródło: Opracowanie własne

par przystanków. Natomiast w 40% przypadków uznano, że pasażerowie mogą czuć dyskomfort psychiczny wynikający z poczucia zagrożenia o własne bezpieczeństwo. W 14% obserwacji przystanek w jednym kierunku uznawano za bezpieczny, a w przeciwnym za niespełniający tego kryterium. Za najmniej bezpieczne rejony dla pasażerów nocnej komunikacji publicznej uznać można przede wszystkim obszary o niskiej gęstości zabudowy (rys. 4), takie jak: Radojewo, Pokrzywno, Garaszevo, Sypniewo, częściowo Podolany. Obawy o własne bezpieczeństwo mogą budzić również przystanki zlokalizowane w ciągach ulic: Bukowskiej, Słupskiej, Naramowickiej i Gdynskiej.

Średnia ocen dla wszystkich analizowanych węzłów wyniosła w badaniu 2,51. Należy przy tym nadmienić, że wszystkim kategoriom przypisano tę samą wagę. Nieliczne pary przystanków otrzymywały niskie oceny: 0 punktów uzyskało jedynie 3% analizowanych przypadków, 0,5 punktu – 2%, a ocenę 1,5 punktu – 4%. Najczęściej węzły uzyskiwały w badaniu dwa, trzy lub cztery punkty (odpowiednio w 24%, 21% i 18% przypadków). Analizując rozmieszczenie przystanków i uzyskanych przez nie ocen w przestrzeni miejskiej można zauważyć, że najwięcej punktów uzyskały węzły zlokalizowane na niedawno powstałych lub wyremontowanych odcinkach dróg (rys. 5). Dobra jakość infrastruktury przystankowej charakterystyczna jest dla ul. Winogrody (której remont zakończył się w 2010 r.), dla ciągu ulic: Kórnicka – Mostowa – Muśnickiego – Podgórna, oraz ulicy Bukowskiej (wyremontowanej częściowo w latach 2010-11). Również przystanki zlokalizowane przy ulicach: Głogowskiej, Leszczyńskiej, Strzeszyńskiej, Słowiańskiej czy Murawie charakteryzują się z reguły wysoką jakością.

Najniższy standard infrastruktury przystankowej charakterystyczny jest dla peryferyjnych linii komunikacji publicznej. Szczególnie na obszarach o niskiej gęstości zabudowy, takich jak Radojewo, Pokrzywno, Krzesiny, Głuszyna, lokalizacja i stan

przystanków pozostawiają wiele do życzenia. Problemem jest tu przede wszystkim brak poczucia bezpieczeństwa i mało komfortowa droga dojścia. Co ciekawe, również wzdłuż ściśle zabudowanej ul. Grunwaldzkiej przystanki otrzymały bardzo niskie oceny. Problem ten wynika z braku możliwości zatrzymywania się autobusów nocnej komunikacji zbiorowej na przystankach tramwajowych, których stan jest dużo lepszy. Sytuacja ta ma się jednak wkrótce zmienić po zapowiadanych remoncie drogi. Generalnie zdecydowanie niższymi ocenami w badaniu charakteryzowały się przystanki, na których nie zatrzymują się linie dzienne, a także te oznaczone jako przystanki na żądanie, które z założenia powinny się charakteryzować małą popularnością wśród podróżnych.

Podsumowanie

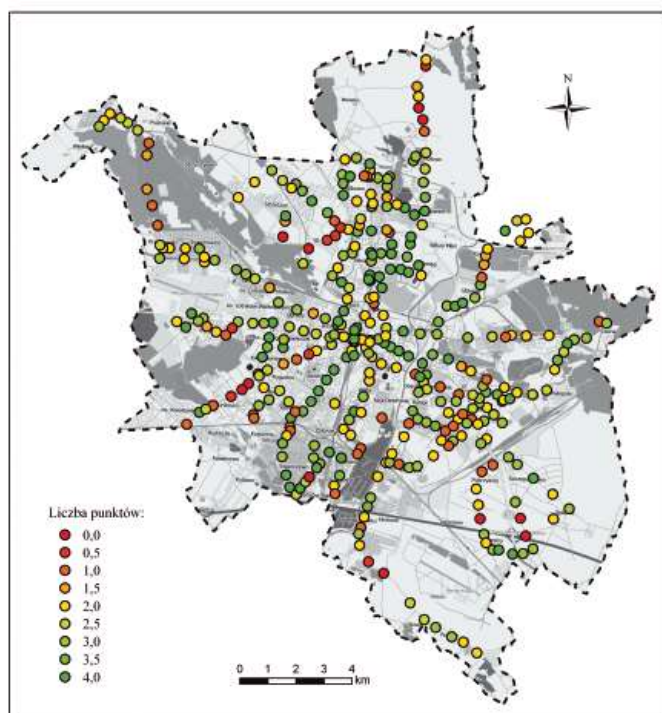
Przeprowadzone badania jakości przystanków nocnego transportu publicznego są pierwszymi w Poznaniu i jednymi z pierwszych w kraju. Zastosowana metodologia wprawdzie nie pozwalała na wyczerpującą ocenę wszystkich czynników wpływających na jakość przystanków, niemniej jednak pozwoliła dostrzec specyfikę Poznania w tym zakresie.

Choć powinno być to oczywiste, to jednak blisko co dziesiąty przystanek nocnego, lokalnego transportu zbiorowego w Poznaniu nie miał utwardzonej drogi dojścia do przystanków. Problem dotyczył głównie ulic peryferyjnych oraz ul. Grunwaldzkiej, na której za dnia kursują tylko tramwaje. Droga dojścia była tym czynnikiem, który jednak uzyskał najwyższe noty. Drugą najlepszą wartością było występowanie wiat chroniących przed deszczem – tylko niespełna $\frac{1}{3}$ przystanków nie posiadała zadaszeń w ogóle. Możliwość wsiadania bez barier, którą umożliwia wyniesiony przystanek, posiadała blisko połowa przystanków. Również na blisko połowie przystanków oceniono otoczenie jako nie pogarszające poczucia bezpieczeństwa.

Wyniki poznańskich badań pokazują, że choć oceny nie są najgorsze (średnia ocen 2,51 w skali od 0 do 4), to przed organizatorem nocnego transportu publicznego stoi jeszcze wiele wyzwań na rzecz poprawy infrastruktury przystankowej.

Bibliografia

1. Gadziński J., Beim M., Majewski B., 2011: *Organizacja i dostępność nocnego lokalnego transportu publicznego w Poznaniu*. Autobusy-Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, nr 7-8, s. 50-56.
2. Cozens P., Neale R., Hillier D., Whitaker J., 2004: *Tackling Crime and Fear of Crime While Waiting at Britain's Railway Stations*. Journal of Public Transportation, Vol. 7, No. 3, p. 23-41.
3. Fink C., Loukaitou-Sideris A., 2009: *Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Settings: A Survey of U.S. Transit Agencies*. Urban Affairs Review, vol. 44, No. 4, p. 554-587.
4. Junger M., 1987: *Women's Experience of Sexual Harassment*. British Journal of Criminology 27 (4): 358-83.
5. Parliamentary Travel Safe Committee, 1998: *Brisbane's Citytrain Network-Part-Passenger Security*. Report No. 24, Legislative Assembly of Queensland.
6. Starowicz W., 2010: *Koncepcja rozwoju transportu publicznego w miastach*. Ekspertyza dla Ministerstwa Infrastruktury. Politechnika Krakowska.
7. <http://www.gdansk.uw.gov.pl/ankietabezp.php>, dostęp w dniu 09.09.2011.
8. <http://www.niches-transport.org>, dostęp w dniu 09.09.2011.



Rys. 5. Zbiorcza ocena jakości infrastruktury przystankowej w poznańskiej sieci nocnej komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne