Joanna Zyber

Przystanek dla ludzi - analiza społecznego wymiaru przystanków komunikacji miejskiej

Acta Scientiarum Polonorum. Administratio Locorum 15/2, 63-76

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MUZEUM HISTORII POLSKI

ISSN 1644-0749
ISSN 2450-0771 (online)
http://wydawnictwo.uwm.edu.pl
Acta Sci. Pol., Administratio Locorum 15(2) 2016, 63–76

PRZYSTANEK DLA LUDZI – ANALIZA SPOŁECZNEGO WYMIARU PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Joanna Zyber
Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

Streszczenie. Współcześnie ruch kreuje rzeczywistość, dlatego to właśnie przestrzenie komunikacyjne stanowią szkielet zdywersyfikowanej tkanki miasta. Ich integralną częścią są szeroko pojęte strefy zatrzymywania się i oczekiwania, z czego najbardziej rozpoznawalną formą jest przystanek komunikacji miejskiej. Tworzy go obszar o dość rozmytych, lecz dostrzegalnych granicach, wypełniony różnorodną infrastrukturą, ale przede wszystkim podróżnymi. Materialne zagospodarowanie dopasowane do zmiennych ludzkich potrzeb sprzyja wytwarzaniu więzi społeczno-przestrzennych i stopniowemu wytwarzaniu „miejsc" w przestrzeni. W artykule przedstawiono hierarchię potrzeb człowieka w stosunku do całokształtu przystanków komunikacyjnych w mieście i przedstawiono rozważania w kontekście ich publicznego odbioru. Na podstawie zbioru opinii osób korzystających z komunikacji miejskiej w Poznaniu przeanalizowano wybrany węzeł przystankowy posiadający duży potencjał społeczny.

Słowa kluczowe: miasto, przystanek, ludzie, hierarchia potrzeb, „miejsce"

WSTĘP

Współczesna tkanka miast cechuje się wysokim zdywersyfikowaniem funkcjonalnym. Jej szkielet stanowią przestrzenie komunikacyjne, które umożliwiają przemieszczanie się z punktu wyjściowego do docelowego. To właśnie ruch wypełnia wszystkie dziedziny życia, a jednocześnie kreuje obecną rzeczywistość. W konsekwencji ciągłe zwiększanie ludzkiej mobilności sprawia, że obok analiz dotyczących systemów transportowych w ujęciu stricte technicznym pojawia się potrzeba rozważań w nurcie bardziej socjologicznym, a więc bliższym istocie ludzkiej.

Adres do korespondencji – Corresponding author: Joanna Zyber, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu, Wydział Inżynierii Środowiska i Gospodarki Przestrzennej, ul. Piątkowska 94, 60-649 Poznań, e-mail: joanna.zyber@wp.pl

© Copyright by Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn 2016

Wybór sposobu podróżowania to wypadkowa indywidualnych przekonań poszczególnych osób i dostępnych kanałów ruchu. Człowiek na podstawie posiadanych informacji pochodzących z różnorakich bodźców, doświadczeń, poglądów i opinii innych ludzi decyduje, w jaki sposób może pokonać daną przestrzeń, tak aby ostatecznie proces ten był dla niego przypuszczalnie jak najkorzystniejszy [Szołtysek 2011]. Jedną z możliwości jest wykorzystanie miejskiej komunikacji publicznej, której integralny składnik stanowi szeroko pojęta strefa zatrzymania i oczekiwania, czyli przystanek komunikacyjny.

W polskich uwarunkowaniach prawnych jest on definiowany jako miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, oznaczone w sposób określony w przepisach ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z informacją o rozkładzie jazdy, z uwzględnieniem godzin odjazdów środków transportowych przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca [art. 4 pkt. 8a Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r., Dz.U. z 2001 r., nr 125, poz. 1371 z późn. zm.]. W takiej postaci pojęcie to odnosi się zaledwie do istniejącej fizycznie formy przestrzennej wykorzystywanej wyłącznie w kontekście powiązań komunikacyjnych. Wyraźnie brakuje w nim koniecznego uzupełnienia o niematerialną warstwę społeczną. Definicja przystanku powinna stopniowo ewoluować, dzięki czemu można byłoby zacząć go postrzegać głównie jako obszar o dość rozmytych, ale rozpoznawalnych granicach, który jest wypełniony różnorodną infrastrukturą, ale przede wszystkim podróżnymi. Ponadto dzięki swojej dużej dostępności i możliwości multifunkcjonalnego wykorzystania może być on także podstawą do rozwoju interakcji na wielu płaszczyznach.

Obecne próby poszukiwania optymalnego zagospodarowania przystanku komunikacyjnego często koncentrują się na jednym wybranym aspekcie np. niezwykłej formie architektonicznej, użyciu najnowszych technologii multimedialnych czy odnawialnych źródeł energii. Jest to kierunek poprawny, ale zdecydowanie niewystarczający, ponieważ w takiej perspektywie zazwyczaj pomijane jest rozważanie nad faktycznymi potrzebami ich przeciętnych użytkowników. Dodatkowo nie zawsze wystarcza to do zainicjowania procesu wytwarzania dospołecznych przestrzeni komunikacyjnych [Hall 1976], sprzyjających nawiązywaniu kontaktów interpersonalnych, dających poczucie komfortu psychicznego z jednoczesnym skracaniem dystansów międzyludzkich.

Artykuł ma na celu ukazanie hierarchii potrzeb człowieka w stosunku do całokształtu przystanków komunikacyjnych w mieście, ze szczególnym uwzględnieniem ich roli w kształtowaniu poczucia „miejsca". Na podstawie opinii osób korzystających z miejskiego transportu zbiorowego w Poznaniu wyodrębniono do dalszych analiz jeden poznański węzeł przystankowy, który ma szczególny ładunek społeczny. Uwzględniono jego umiejscowienie w strukturze urbanistycznej całego miasta oraz charakterystykę elementów materialnych i niematerialnych najbliższego otoczenia.

PRZYSTANEK KOMUNIKACYJNY JAKO „MIEJSCE" W PRZESTRZENI

W wyniku indywidualnego procesu percepcji przestrzeni opierającego się na wielu różnorodnych informacjach dostarczanych przez czynniki wewnętrzne (związane bezpośrednio z daną jednostką), jak i zewnętrzne (pochodzące z otoczenia) [Chądzyńska 2004]

w ludzkim umyśle powstaje unikatowy obraz świata zewnętrznego. W zależności od nacechowania emocjonalnego, budowanego w oparciu o określoną lokalizację, istniejące relacje na linii człowiek – przestrzeń oraz faktyczną przydatność funkcjonalną aktywny odbiorca może identyfikować dany obszar jako pozytywne „miejsce", negatywne „nie-miejsce" [Tuan 1987, Augé 2010], bądź też teren zupełnie obojętny. Codzienne środowisko życia człowieka składa się z takich wzajemne zazębiających się stref. Układ tej mentalnej mozaiki dynamicznie ewoluuje pod wpływem zmienności nieskończenie wielu elementów tworzących współczesną rzeczywistość. W dobie postępującej globalizacji coraz trudniej ponadto przeciwdziałać narastającej unifikacji przestrzeni, w której dążenie do powtarzalności znanych i sprawdzonych rozwiązań zabija indywidualizm na rzecz powierzchowności. Szczególnie narażone na niebezpieczeństwo utraty własnej tożsamości są kanały ruchu – w tym zwłaszcza przestrzenie miejskich przystanków komunikacyjnych. W takich mikrostrefach działania ukierunkowane na wzorcową funkcjonalność i spójność wizualną ścierają się z oddziaływaniem bezpośrednich użytkowników, a wtedy mogą zacząć ujawniać się znaczące uchybienia wpływające pejoratywnie na ich holistyczny odbiór. Należy podkreślić, że pomimo swojego przejściowego charakteru są to jednak obszary gromadzące ludzi, co daje podstawy do rozwoju ich niezwykłych uwarunkowań prospołecznych. W tym przypadku kluczową kwestią jest zapewnienie takiego zagospodarowania, które będzie odpowiedzią na różnorodne ludzkie potrzeby stawiane wobec ogółu systemów transportowych, a właśnie ich niewątpliwą częścią są przystanki. Każda jednostka osobowa ma odrębny zestaw preferencji przestrzennych, jednakże w przypadku kanałów ruchu zapewniających komunikację zbiorową można wyróżnić pewien zestaw kwestii dominujących. Człowiek świadomie lub podświadomie wypełnia je płynnie, przechodząc przez poszczególne stopnie uogólnionej hierarchii. U jej podstaw leży chęć samego przemieszczania się, następnie wola, aby odbywało się to w sposób bezpieczny, z jak najpełniejszym zestawem informacji gwarantującym możliwość wyboru, poczucia komfortu podczas podróży, stwarzającym warunki do wytworzenia szeroko pojętych więzi, aż do pragnień związanych z jakością estetyczną, ładem i harmonią otoczenia [Zyber 2016]. Bardziej szczegółowy zarys ludzkich potrzeb w odniesieniu wprost do miejskich przystanków komunikacyjnych wraz z przykładami realizacji wybranych założeń przedstawiono na rysunku 1.

Sfera materialna przystanków komunikacyjnych powinna sprzyjać nawiązywaniu i pogłębianiu pozytywnych relacji na linii człowiek – przestrzeń – człowiek. Sukcesywnie narastające poczucie postrzegania przystanku jako „miejsca" w przestrzeni sprawia, że staje się on bardziej otwarty na ogół społeczeństwa, uwzględniając zmienność jego oczekiwań, a także dopasowując się do dynamizmu współczesnego świata przepełnionego chęcią nieograniczonej mobilności.

METODYKA ORAZ CHARAKTERYSTYKA OBSZARU BADAWCZEGO

Z uwagi na cel opracowania, oscylujący wokół analizy przestrzeni przystanków komunikacyjnych w ujęciu socjologicznym, podstawowy materiał badawczy stanowiły dane pierwotne zebrane podczas bezpośrednich wywiadów z osobami korzystającymi

WZROST POCZUCIA „MIEJSCA" – INCREASE SENSE OF „PLACE"

POTRZEBY NEEDS

	wybrane założenia selected assumptions	przykładowe sposoby realizacji założeń examples of achieving the objectives
harmonii i piękna harmony and beauty	estetyka, rozpoznawalność, spójność wizualna, ochrona cennych wartości, kreowanie pozytywnego wizerunku aesthetic, recognizability, visual consistency, protection of valuable merit, creating a positive image	porządkowanie przydrożnych szyldów, dobór kolorystyki przystanków i małej architektury, sztuka na przystankach put roadside signs in order, choice of color stops and small architecture forms, art stops
afiliacji affiliation	odpowiedzialność, edukacja, inspiracje, poczucie wspólnoty społecznej, partycypacja społeczna responsibility, education, inspirations, sense of social community, social participation	akcje edukacyjno-informacyjne, promocja ruchu pieszego, szukanie kompromisu/konsensusu, wspólna dbałość o przystanki education and information activities, promotion of pedestrian traffic, search for compromise/consensus, shared care for stops
wyboru selection	wielofunkcyjność, interakcje społeczne, przestrzenie aktywności i odpoczynku, priorytety rozwoju multifunctionality, social interactions, spaces of activities and relaxation, development priorities	różnorodność otoczenia, wydzielone torowiska i buspasy, większa częstotliwość kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej separate tracks and bus lane, greater frequency of circulation of public transport vehicles, diversity of the environment
komfortu comfort	łatwość wsiadania i wysiadania, racjonalizacja zachowań komunikacyjnych, szacunek dla innych easy entry and exit, rationalization of communication behaviors, respect for others	przestrzenie współdzielone, uprzywilejowany transport publiczny, stabilizacja zmian przestrzennych, zieleń miejska shared spacer, privileged public transport, stabilisation of spatial changes, urban green
informacji information	dostęp do danych o transporcie, koordynacja systemów przewozów i komunikacji access to data on transport, coordination of transport and communication systems	unifikacja terminologii, interaktywne zarządzanie informacją miejską, aplikacje mobilne, różne typy nawierzchni unification of terminology, interactive mangment of urban information, mobile applications, different types of surfaces
bezpieczeństwa safety	hierarchiczna separacja kanałów mobilności, zwalczanie negatywnych wpływów transportu (hałas, spaliny, wibracje) hierarchical separation of mobility channel, tackling the negative impacts of transport (noise, exhaust, vibrations)	wydajne oświetlenie uliczne, monitoring, pasy buforowe, priorytet dla pieszych, uspokojenie ruchu ulicznego efficient street lighting, monitoring, buffer strips, priority for pedestrians, traffic calming
dostępności i możliwości zatrzymania się accessibility and possibilities to stop	płynność, ciągłość, użyteczność, czytelność przestrzeni, jasne ograniczenia przestrzenne, brak barier przestrzennych smoothness, continuity, usability, readability space, clear space constraints, lack of spatial barriers	budowa i remonty infrastruktury transportowej, projektowanie uniwersalne, dobra jakość nawierzchni construction and renovation of transport infrastructure, universal design, good surface quality

Rys. 1. Zarys hierarchii potrzeb człowieka wobec miejskich przystanków komunikacyjnych
Fig. 1. The outline of the hierarchy of human needs to the urban transport stops
Źródło: opracowanie własne na podstawie Zyber [2016]
Source: own studies based on Zyber [2016]

z miejskich przystanków w Poznaniu. Na podstawie otrzymanego w ten sposób wstępnego zbioru informacji ograniczono obszar badawczy do jednego węzła (składającego się z dwóch przystanków) charakteryzującego się osobliwymi cechami społecznymi. Następnie w oparciu o kolejne dane pierwotne pozyskane *in situ* od respondentów oceniono dostosowanie tego węzła przystankowego do ogółu ludzkich potrzeb w kontekście kształtowania poczucia „miejsca". W tym celu posłużono się przedstawionymi na rysunku 1 szczeblami hierarchii potrzeb człowieka wobec miejskich przystanków komunikacyjnych. W końcowej fazie prac z wykorzystaniem informacji pochodzących z lokalnego systemu informacji przestrzennej, przeglądu dokumentacji fotograficznej i kartograficznej oraz osobistych obserwacji badacza przeanalizowano wybrane elementy materialne i niematerialne głównego obiektu badań. Kolejne etapy przeprowadzonych prac przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Etapy przeprowadzonych prac badawczych
Table 1. Stages of research carried out

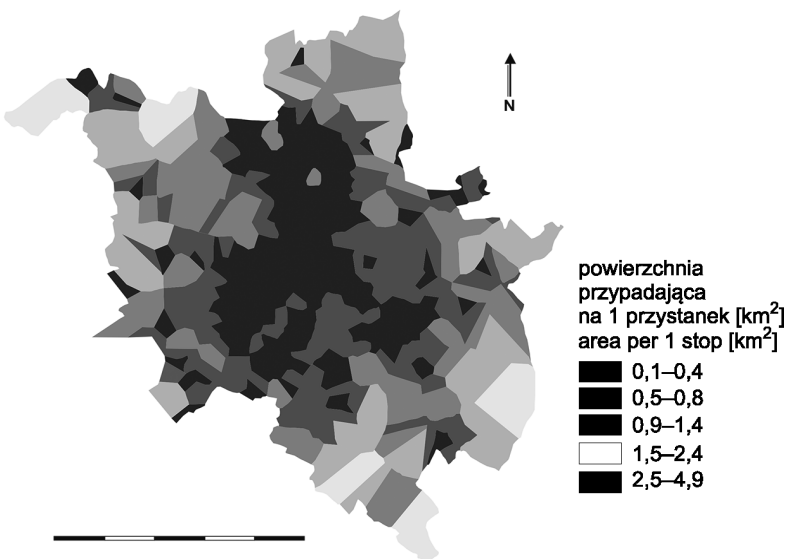
Pozyskanie danych – część I Acquisition of data – part I
Główny cel: wybór do dalszych badań jednego przystanku/węzła (T lub A) o wyjątkowym potencjale społecznym Main objective: choice for further study one stop/node (tram or bus) with exceptional potential social Źródło danych: dane pierwotne uzyskane podczas bezpośrednich wywiadów z osobami korzystającymi z miejskich przystanków komunikacyjnych Data source: raw data obtained during personal interviews with people using urban public transport stops Obszar pozyskania danych: Poznań Area data acquisition: Poznań
Pozyskanie danych – część II Acquisition of data – part II
Główny cel: ocena dostosowania przystanku/węzła do ogółu ludzkich potrzeb w kontekście kształtowania poczucia „miejsca" Main objective: evaluation of adjustment stop/node to all the human needs in the context of the development of a sense of "place" Źródło danych: dane pierwotne uzyskane podczas bezpośrednich wywiadów z osobami korzystającymi z analizowanego przystanku/węzła Data source: raw data obtained during personal interviews with people using analyzed stop/node Obszar pozyskania danych: węzeł tramwajowy Wrocławska w Poznaniu Area data acquisition: Wrocławska stop node in Poznań
Analiza głownego obiektu badań Analysis of the main object research
Główny cel: scharakteryzowanie wybranych elementów materialnych i niematerialnych głównego obiektu badań – określenie indywidualnych uwarunkowań przystanku/węzła, które sprawiają, że jest postrzegany jako społecznie wyjątkowy Main objective: characterization of selected elements of the tangible and intangible of the main object of research – determine the individual circumstances of the stop/node that make it perceived as socially exceptional Źródło danych: osobiste obserwacje badacza, lokalny system informacji przestrzennej oraz przegląd dokumentacji fotograficznej i kartograficznej Data source: personal observations researcher, local spatial information system, review of photographic and cartographic documentation

Źródło: opracowanie własne
Source: own study

Ogólny zakres terytorialny badań mieści się w granicach administracyjnych Poznania – stolicy województwa wielkopolskiego. W 2015 r. według danych Głównego Urzędu Statystycznego miasto o powierzchni 261,85 km^2 zamieszkiwało 544,6 tys. osób, co przekłada się na wysoką gęstość zaludnienia, która wynosiła 2103 os/km^2 [Bank Danych Lokalnych… 2015].

Organizatorem komunikacji miejskiej jest Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, który zarządza transportem publicznym i zleca przewoźnikom wykonywanie przewozów na określonych liniach. Wśród nich prym wiedzie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu. Szkielet miejskiego transportu publicznego w Poznaniu stanowią wzajemnie uzupełniające się sieci tramwajowa i autobusowa. W mieście (według stanu na 1 czerwca 2016 r.) działa 18 dziennych linii tramwajowych (cztery są zawieszone) i jedna linia nocna oraz 55 dziennych miejskich linii autobusowych (jedna jest zawieszona), w tym cztery jako autobus „za tramwaj", a także 20 linii nocnych. Z uwagi na liczne remonty i inwestycje komunikacyjne wiele z nich kursuje zmienionymi trasami [Rozkład... 2016, Mapy... 2016]. Zgodnie z informacjami zawartymi w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Poznania na lata 2014–2025 do obsługi tych linii funkcjonuje łącznie 1330 przystanków – w tym 283 tramwajowe i 1047 autobusowych [Plan... 2014].

Na pierwszym etapie pozyskiwania danych do badań podzielono miasto dodatkowo na pięć stref o różnej powierzchni, których granice są odzwierciedleniem nieobowiązującego podziału administracyjnego miasta na dzielnice: Jeżyce, Stare Miasto, Nowe



Rys. 2. Zagęszczenie przystanków lokalnej komunikacji publicznej w Poznaniu
Fig. 2. The density of the stops of the local public transport in Poznan
Źródło: opracowanie własne na podstawie Gadzińskiego [2010]
Source: own studies based on Gadziński [2010]

Miasto, Wilda i Grunwald. Układ ten chociaż formalnie już nie istnieje, to nadal funkcjonuje w mentalnym postrzeganiu miasta przez jego mieszkańców. Przyjęty podział pozwolił na uzyskanie bardziej reprezentatywnej próbki danych, aniżeli w przypadku, gdyby rozpatrywano Poznań jako jeden zwarty obszar.

Zagęszczenie przystanków komunikacji miejskiej w Poznaniu przedstawiono na rysunku 2, natomiast przyjęty podział miasta na strefy przeprowadzenia pierwszego etapu badań ukazano na rysunku 3.

Rys. 3. Schemat podziału miasta Poznania wg nieistniejących dzielnic
Fig. 3. Schematic division of the city of Poznan by nonexistent districts
Źródło: opracowanie własne
Source: own study

REZULTATY BADAŃ

W celu określenia poznańskiego przystanku/węzła, który ma największy potencjał społeczny, przeprowadzono wywiad z 986 osobami przebywającymi bezpośrednio na przystankach komunikacyjnych w różnych częściach miasta (na każdą z pięciu wydzielonych wcześniej stref przypadło po ok. 200 respondentów). Dane zebrano jesienią 2015 r. wśród osób różnej płci, w różnym wieku, których ówczesnym miejscem zamieszkania w większości był Poznań. Respondentom postawiono jedno pytanie badawcze: poproszono o wskazanie wyłącznie wg osobistych preferencji jednego przystanku komunikacji miejskiej (tramwajowego lub autobusowego) w Poznaniu, który jest ponadprzeciętny pod względem swoich predyspozycji społecznych, a więc który może być „przystankiem

dla ludzi". Dopuszczalne było wskazanie zarówno pojedynczego przystanku, jak i węzła, na którym zlokalizowane są przystanki. W analizie uzyskanych rezultatów wykazano, że najczęściej wskazywano węzeł Wrocławska (tworzą go dwa przystanki). W tabeli 2 przedstawiono zestawienie 10 najczęstszych odpowiedzi respondentów.

Tabela 2. Zestawienie 10 najczęstszych odpowiedzi respondentów wskazujących poznański przystanek o największym potencjale społecznym [%]
Table 2. List of most frequent 10 respondents' answers indicating Poznan stop with the greatest potential social [%]

	Przystanek/węzeł Stop/node	Tramwajowy Tram (T)/ Autobusowy Bus (A)	Wskazania respondentów Respondens indicates [%]	Strefa Zone
1	Wrocławska – węzeł node	T	16	II
2	Gwarna – przystanek – stop	T	10	II
3	Sołacz – przystanek kier. centrum – stop d. town centre	T	9,5	I
4	Plac Wielkopolski – węzeł – node	T	9	II
5	Plac Bernardyński – węzeł – node	T	8	II
6	Plac Cyryla Ratajskiego – węzeł – node	T	6,5	II
7	Fredry – węzeł – node	T	6	II
8	Osiedle Oświecenia – przystanek płd. – south stop	A	5	III
9	Rynek Jeżycki – przystanek kier. centrum – stop d. town centre	T	4	I
10	Plac Wiosny Ludów – przystanek płd. – south stop	T	2	II
	Pozostałe – Others		24	

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań
Source: own studies based on research

Uzyskane rezultaty uwypuklają przewagę przystanków tramwajowych nad autobusowymi oraz przystanków zlokalizowanych w południowej części strefy Stare Miasto (II). Wskazuje to przede wszystkim na znacznie większą rozpoznawalność przystanków położonych bliżej centrum miasta i jednocześnie stanowiących element bardziej wyróżniający się w przestrzeni linii tramwajowych.

Na kolejnym etapie prac badawczych, zrealizowanym zimą na przełomie 2015 i 2016 r., zapytano 50 osób przebywających bezpośrednio na przystankach węzła Wrocławska, jak oceniają dostosowanie tych przystanków do ogółu ludzkich potrzeb w kontekście kształtowania poczucia „miejsca" z uwzględnieniem siedmiu następujących kryteriów:
– dostępności i możliwości zatrzymania się (*A*);
– bezpieczeństwa (*B*);
– informacji pasażerskiej (*C*);

– komfortu (*D*);
– swobody wyboru okoliczności oczekiwania i podróżowania (*E*);
– afiliacji (*F*);
– harmonii i piękna (*G*).

Do oceny przyjęto skalę wartości od 1 do 10 (zakładając, że 1 jest oceną najgorszą, a 10 najlepszą). Respondenci byli różnej płci, w różnym wieku i większości mieszkali w Poznaniu. Dla każdego z rozpatrywanych kryteriów (potrzeb) założono, że wartość 5 i powyżej 5 kwalifikuje ten aspekt jako pozytywny, natomiast wartość poniżej 5 oznacza ocenę negatywną. Ostateczne przyporządkowanie jako element sprzyjający, bądź przeciwdziałający procesowi postrzegania przystanku/węzła komunikacji miejskiej jako „miejsca" w przestrzeni, ustalono po obliczeniu średnich ważonych ze wszystkich otrzymanych odpowiedzi osób poproszonych o udzielenie opinii. Zestawienie uzyskanych rezultatów zawiera tabela 3.

Tabela 3. Zestawienie odpowiedzi respondentów dotyczących oceny dostosowania węzła Wrocławska do ogółu ludzkich potrzeb w kontekście kształtowania poczucia „miejsca"
Table 3. List of responses regarding the evaluation of adjusting Wrocławska node to all human needs in the context of the development of a sense of "place"

Ocena Rate	Kryterium oceny – liczba odpowiedzi Evaluation criteria – amount of responses						
	A	*B*	*C*	*D*	*E*	*F*	*G*
10	2	1	0	1	3	0	0
9	8	4	0	2	4	1	0
8	12	3	1	2	8	4	1
7	6	9	3	8	12	8	3
6	10	5	7	17	10	14	4
5	6	13	10	14	7	10	6
4	3	6	9	3	3	6	6
3	1	5	11	1	2	4	8
2	2	3	5	2	0	2	13
1	0	1	4	0	1	1	9
Śr. waż. WA	6,78	5,48	4,08	5,82	6,56	5,44	3,32
	+	+	-	+	+	+	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań
Source: own studies based on research

Rezultaty badań wskazują, że większość z rozpatrywanych aspektów oceniono pozytywnie. Przystanki tworzące węzeł Wrocławska w Poznaniu są odbierane jako przestrzeń dostępna, zróżnicowana, czyli cechująca się bogatą możliwością wyboru, w pewnym stopniu komfortowa i bezpieczna, a także sprzyjająca nawiązywaniu więzi społecznych.

Z kolei dwie pozostałe płaszczyzny analiz są identyfikowane już jako zbiór elementów pejoratywnych, związanych z niedostatecznym poziomem dostępu do szeroko pojętej informacji pasażerskiej oraz niską jakością warstwy wizualnej przestrzeni. Pomimo wystąpienia tych problemów, na tym etapie można już wstępnie potwierdzić, że obiekt wskazany przez respondentów na pierwszym etapie prac charakteryzuje się unikatowym zestawem cech, dzięki którym można rozpatrywać go jako węzeł przystanków o znamiennych właściwościach ogólnospołecznych.

WĘZEŁ WROCŁAWSKA – POZNAŃ

W finalnej fazie prac skupiono się na zgłębieniu charakterystyki elementów węzła Wrocławska w Poznaniu, które są najistotniejsze z perspektywy budowania aktywnej relacji człowiek – przestrzeń – człowiek. Dla każdego z wcześniej rozważanych kryteriów pokrótce opisano jego najważniejsze uwarunkowania przestrzenno-społeczne. Wykorzystano w tym celu informacje pochodzące głównie z osobistych obserwacji badacza obejmujące cały okres prowadzenia badań, uzupełnione o dane z lokalnego systemu informacji przestrzennej, przeglądu dokumentacji fotograficznej, a także materiałów kartograficznych. Poglądowe fotografie przedstawiają materialną przestrzeń węzła Wrocławska (rys. 4 i rys. 5).

Rys. 4. Węzeł przystankowy Wrocławska w Poznaniu – widok w kierunku zachodnim
Fig. 4. Wrocławska tram stop node in Poznan – view to the west
Źródło: Fotografia wykonana przez J. Zyber
Source: Photo made by J. Zyber

Rys. 5. Węzeł przystankowy Wrocławska w Poznaniu – widok w kierunku wschodnim
Fig. 5. Wrocławska tram stop node in Poznan – view to the east
Źródło: Fotografia wykonana przez J. Zyber
Source: Photo made by J. Zyber

Dostępności i możliwość zatrzymania się (*A*). Dostępność kanałów ruchu stanowi jeden z kluczowych elementów oddziaływania na zachowania transportowe ludzi [Gadziński i Beim 2009], a więc jest jednocześnie podstawą do budowania jakichkolwiek relacji człowiek – przestrzeń komunikacyjna. Węzeł Wrocławska znajduje się w tkance ścisłego centrum miasta, przy głównym szlaku komunikacji pieszej łączącym deptak na ulicy Półwiejskiej ze Starym Rynkiem. Prowadzi do niego wiele dróg dojścia, bez wyraźnych barier przestrzennych, co sprawia, że obszar jest osiągalny dla wszystkich użytkowników. Istnieją strefy przeznaczone stricte do zatrzymania się, takie jak: wiata przystankowa, ławki oraz nisze w elewacjach pierzei zabudowy.

Bezpieczeństwo (*B*). Przestrzeń węzła Wrocławska skupia przede wszystkim ruch pieszy i tramwajowy, natomiast ruch pojazdów kołowych jest dopuszczony tylko w nielicznych sytuacjach np. związanych z dostawami do pobliskich sklepów albo przejazdami awaryjnymi. Wpływa to pozytywnie na bezpieczeństwo osób z niego korzystających, a ryzyko potencjalnych wypadków jest niewielkie. Dodatkowo działa tutaj miejski monitoring, a teren po zmierzchu jest dość dobrze oświetlony. Ewentualne poczucie dyskomfortu lub zagrożenia może być związane z jednoczesną obecnością osób z różnych grup społecznych, także tych patologicznych, która czasami rodzi sytuacje konfliktowe.

Informacja pasażerska (*C*). Zakres miejskiej informacji pasażerskiej w zasięgu analizowanego węzła ogranicza się do drukowanych rozkładów jazdy umieszczonych w obrębie przystanków. Jak dotąd nie zostały na nim zainstalowane elektroniczne tablice systemu ITS, który jest obecnie stopniowo wdrażany w mieście. Ponadto brakuje zegara i elementów związanych z lokalnym systemem informacji turystycznej.

Komfort (*D*). Stosunkowo duża powierzchnia obu przystanków umożliwia dość swobodne przebywanie na nich nawet większej liczbie ludzi – istnieją w ich obrębie strefy przeznaczone zarówno do przemieszczania się, jak i stania/siedzenia, a orientacja na linii wschód – zachód zapewnia dobre nasłonecznienie od rana oraz popołudniowe zacienienie.

Swoboda wyboru okoliczności oczekiwania i podróżowania (*E*). Różnorodność bodźców płynących z otoczenia sprzyja obserwacji życia miasta, a bogata oferta handlowo-usługowa przeciwdziała monotonnemu oczekiwaniu na określony pojazd komunikacji miejskiej. Na niekorzyść ogólnego odbioru węzła może działać ograniczona możliwość potencjalnych zmian kierunków ruchu – nie jest to węzeł przesiadkowy.

Afiliacja (*F*). Praktycznie ciągła obecność ludzi działa korzystnie na zawiązywanie i rozwój relacji społecznych oraz powiązań pomiędzy materialnymi i niematerialnymi składowymi przestrzeni. Często można zaobserwować zjawisko przyciągania ludzi przez innych ludzi [Gehl 2013], którzy zatrzymują się w obrębie analizowanego węzła przystankowego, a wcale nie zamierzają korzystać z przewozu komunikacją miejską.

Harmonia i piękno (*G*). Przestrzeń węzła Wrocławska jest czytelna, ale całość nie charakteryzuje się spójnością wizualną. Wręcz przeciwnie, można odnieść wrażenie, że panuje tam chaos związany z dominacją reklam, dużymi kontrastami między poszczególnymi bryłami tworzącymi zabudowę i różnorodnością prowizorycznych stoisk handlowych. Jest to kierunkowe wnętrze architektoniczne o dosyć dużej zwartości, która nie pozwala na swobodny ogląd jego krawędzi powyżej 1 kondygnacji. Lekkiego złagodzenia intensywności wrażeń wzrokowych dostarcza głównie ściana zieleni pobliskiego parku.

WNIOSKI I PODSUMOWANIE

Człowiek nieustannie wpływa na przestrzeń, w której się znajduje, dopasowując jej zagospodarowanie do zbioru swoich aktualnych potrzeb. Ich właściwa identyfikacja oraz uporządkowanie sprzyja stopniowemu wytwarzaniu pozytywnie nacechowanych relacji pomiędzy danym obszarem a jego użytkownikami i jednoczesnemu kształtowaniu poczucia „miejsca". Ten proces dotyczy także szeroko pojętych kanałów ruchu, których integralną częścią są przystanki. Każdy z nich jest unikatowy, lecz szczególnej uwagi wymagają te zlokalizowane w centrach miast, zwłaszcza przy strefach nagromadzenia handlu i usług. Odkrycie zwykle niedostrzegalnych powiązań przestrzenno-społecznych pozwala na zmianę postrzegania miejskiego przystanku komunikacyjnego. To już nie tylko sama zunifikowana infrastruktura skupiona w ściśle technicznym ujęciu, ale w głównej mierze podróżni.

Z przeprowadzonych badań w Poznaniu wynika, że użytkownicy miejskiej komunikacji zbiorowej są w stanie wyróżnić konkretny przystanek, który według nich jest najlepiej dopasowany do ich potrzeb. Oznacza to, że w świadomości społeczeństwa przystanek nie jest już całkiem anonimowy, lecz może mieć swoją tożsamość i być istotnym punktem map mentalnych [Lynch 2011]. Zatem „przystanek dla ludzi" nie jest założeniem utopijnym, ale możliwym do zrealizowania we współczesnej rzeczywistości. Z kolei dalsze analizy realizowane już w skali pojedynczego węzła przystankowego Wrocławska, który wskazano jako charakteryzujący się wysokim ładunkiem proludzkim, ukazują jak ogromne znaczenie ma nie tylko sam przystanek, ale cały kontekst jego otoczenia. Dostępność, bezpieczeństwo, liczba posiadanych informacji, poziom komfortu, możliwość wszechstronnego wyboru i nawiązania więzi, a także harmonia i piękno nie koncentrują

się wycinkowo, ale zawsze przenikają różnorodne warstwy materialne i niematerialne złożonej przestrzeni miasta. Jednakże każdy przypadek jest inny i wymaga wypracowania niepowtarzalnych rozwiązań – najlepiej w formie aktywnej współpracy lokalnych władz, instytucji odpowiedzialnych za funkcjonowanie komunikacji zbiorowej w mieście i przede wszystkim osób bezpośrednio z niej korzystających.

Węzeł Wrocławska w Poznaniu już odniósł niewątpliwy sukces, ponieważ jest dostrzegany przez ludzi i odbierany w pozytywny sposób. W przyszłości zmiany jego struktury materialnej powinny dynamicznie podążać za zmianami ludzkich potrzeb, a szczególnie koncentrować się wokół poprawy jakości odbioru wizualnego, niwelowania elementów wywołujących wrażenie chaosu przestrzennego oraz ulepszania istniejących systemów informacji pasażerskiej.

PIŚMIENNICTWO

Augé, M. (2010). Nie-miejsca: wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności. PWN, Warszawa.

Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny (GUS). (2015), https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start/, dostęp: 5.05.2016.

Chądzyńska, E. (2004). Czynniki wpływające na percepcję i waloryzację przestrzeni miejskiej przez mieszkańców, w: Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej, pod red. J. Słodczyka, Uniwersytet Opolski, Opole, ss. 231–243.

Gadziński, J., Beim, M. (2009). Dostępność przestrzenna lokalnego transportu publicznego w Poznaniu. Transport Miejski i Regionalny 9, 19–25.

Gadziński, J. (2010). Ocena dostępności komunikacyjnej przestrzeni miejskiej na przykładzie Poznania. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, ss. 17–35.

Gehl, J. (2013). Życie między budynkami. RAM, Kraków.

Hall, E., T. (1976). Ukryty wymiar, PIW, Warszawa.

Lynch, K. (2011). Obraz miasta. Archivolta, Kraków.

Mapy i schematy sieci komunikacyjnych (tramwajowych i autobusowych) miasta Poznania, ZTM (2016), http://www.ztm.poznan.pl/komunikacja/mapy-i-schematy-sieci/, dostęp: 1.06.2016.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Poznania na lata 2014–2025. Załącznik do Uchwały Rady Miasta Poznania nr LXIV/1010/VI/2014 z 18 marca 2014 r., http://bip.poznan.pl/bip/uchwaly/uchwala-lxiv-1010-vi-2014-z-dnia-2014-03-18,51248/, ss. 39–50, data pobrania: 24.05.2016.

Rozkład jazdy linii tramwajowych i autobusowych w mieście Poznaniu, ZTM 2016, http://www.ztm.poznan.pl/komunikacja/rozklad/, dostęp: 1.06.2016.

Szołtysek, J. (2011). Kreowanie mobilności mieszkańców miast. Wolters Kluwer, Warszawa, ss. 144–155.

Tuan Y., F. (1987). Przestrzeń i miejsce. PIW, Warszawa.

Ustawa z 20 czerwca 1997 r. o transporcie drogowym. Dz.U. z 2001 r., nr 125, poz. 1371 z późn. zm..

Zyber, J. (2016). Rola systemów transportowych w kształtowaniu poczucia „miejsca". Studium wielkopolskiego miasta Września. Mat. Konf. III edycji Krakowskiej Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej Transportu „KOKONAT". Kraków 21–22 kwietnia 2016 r., ss. 314–322.

STOPS FOR PEOPLE – ANALYSIS OF SOCIAL DIMENSION OF PUBLIC TRANSPORT STOPS

Summary. Nowadays, motion creates the reality, because the spaces of communication are the backbone of a diversified tissue of the city. They are an integral part of a broad zone of stopping and waiting, where a public transport stop is the most recognizable form. It is composed of an area of quite fuzzy but discernible limits, filled with diverse infrastructure, but most of all, with the travelers. Material management adapted to changing human needs, promotes the formation of the socio-spatial and gradual production of „places" in space. This article presents a hierarchy of human needs in relation to the whole communication stops in the city and considering their public reception in this context. On the basis of a set of opinions of people using public transport in Poznan, the selected stop having great social potential was analyzed.

Key words: town, stop, people, hierarchy of needs, „place"

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 30.05.2016

Do cytowania – For citation:

Zyber, J. (2016). Przystanek dla ludzi – analiza społecznego wymiaru przystanków komunikacji miejskiej, Acta Sci. Pol. Administratio Locorum 15(2), 63–76.