

STRESZCZENIE

SPOŁECZNO-EKONOMICZNE DETERMINANTY ZRÓŻNICOWANIA ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW MIAST NA PRZYKŁADZIE RZESZOWA

Najważniejszym elementem zagospodarowania przestrzennego miasta są użytkownicy tej przestrzeni, a więc osoby, organizacje i przedsiębiorstwa, które realizują swoją aktywność na obszarach miejskich. Intensywność procesów urbanizacyjnych zachodzących w polskich miastach i aglomeracjach, wzrost wskaźnika motoryzacji i mobilności, zakłóceniom w postaci kongestii i strat czasu, zwiększone ryzyko wystąpienia zdarzeń drogowych i kosztów z tym związanych oraz emisja zanieczyszczeń i hałasu burzących politykę zrównoważonego rozwoju miast i transportu to zasadnicze problemy, w obliczu których stawiani są ekonomiści, inżynierowie i ekolodzy. Determinanty zachowań przy wyborze podróży własnym samochodem lub transportem zbiorowym i różnice w preferencjach komunikacyjnych dla poszczególnych grup i czynników są bardzo istotne. Celem kształtowania zachowań komunikacyjnych jest doprowadzenie do racjonalnego i zrównoważonego przemieszczania, umożliwiającego zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców miast.

Celem pracy była identyfikacja czynników determinujących zróżnicowanie zachowań komunikacyjnych na obszarach miejskich na przykładzie Rzeszowa. Cele szczegółowe pracy obejmowały uporządkowanie dotychczasowego dorobku naukowego w zakresie problematyki komunikacyjnej miast i przestrzennego zróżnicowania wyboru środka transportu do realizacji potrzeby transportowej jego mieszkańców. Przeprowadzona analiza umożliwiła ocenę dostępności komunikacyjnej poszczególnych rejonów miasta. W dysertacji zweryfikowano postawioną hipotezę badawczą: Czynniki społeczno-ekonomiczne i układ przestrzenny miast wpływają na zachowania komunikacyjne mieszkańców miast, tj. decyzje w zakresie sposobu podróży i proces realizacji przemieszczenia.

Przestrzenny zakres badań obejmował obszar miasta Rzeszowa. Przedmiotem badań były podróże mieszkańców zapisane w dzienniku podróży, stanowiące dane źródłowe do analizy, udostępnione na wniosek autorki dysertacji, przez Gminę Miasto Rzeszów i pochodzą z przeprowadzonych na terenie miasta badań, dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Rzeszowa. Badania przeprowadziło w czwartym kwartale 2016 roku konsorcjum firm: Invest & Consulting Group Sp. z o. o. z siedzibą w Opolu oraz Collect Consulting S.A. z siedzibą w Katowicach.

Do oceny uwarunkowań funkcjonowania rzeszowskiego systemu transportowego, w tym analizy zagospodarowania przestrzennego miasta i funkcjonowania komunikacji miejskiej wykorzystano metody matematyczno-statystyczne. Dobór metod uwarunkowany był sformułowanymi w pracy problemami badawczymi i rodzajem analizowanych cech statystycznych. Czynniki wpływające na zachowania transportowe określano na podstawie

analizy danych ankietowych, która polegała na tworzeniu odpowiednich tabel kontyngencji, ocenie istotności zależności za pomocą testu niezależności chi-kwadrat, a ich siły za pomocą współczynnika V Craméra.

Aby uwzględnić bardziej złożone relacje pomiędzy czynnikami, wykorzystano analizę regresji logistycznej, w której dychotomiczna zmienną zależną był fakt korzystania z komunikacji miejskiej. Dokonano także analizy zróżnicowania częstości korzystania z komunikacji miejskiej przez mieszkańców poszczególnych osiedli. Poszukiwano determinant dostępności komunikacyjnej poszczególnych osiedli, korelując wskaźnik natężenia korzystania z komunikacji miejskiej w powiązaniu ze wskaźnikami nasycenie osiedli liczbą linii komunikacyjnych, przystanków czy kursów autobusów. Aby ocenić przestrzenny rozkład dostępności komunikacyjnej wyznaczono współczynnik autorelacji Morana. Bazując na wynikach uzyskanych z analiz danych ankietowych i pewnych założeniach apriorycznych, stworzono kilka scenariuszy funkcjonowania komunikacji miejskiej w Rzeszowie w kolejnych latach.

Praca składa się z pięciu rozdziałów oraz wprowadzenia i wniosków. We wstępie pracy przedstawiony zostanie obszar zainteresowań badawczych wraz z uzasadnieniem potrzeby podejmowania tematyki badań, celem i zakresem pracy, postawioną hipotezą badawczą i obiektem badań. W oparciu o przegląd literatury przedmiotu, w rozdziale pierwszym, omówiono rolę i znaczenie transportu miejskiego, specyfikę transportu na terenie miasta, politykę zrównoważonego rozwoju wraz z opisem regulacji prawnych i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym obszarów miejskich. Drugi rozdział stanowiły uwarunkowania funkcjonowania systemu transportowego na terenie miasta Rzeszowa. W rozdziale opisano położenie miasta i jego charakterystykę gospodarczą i przestrzenną, potencjał społeczno-demograficzny oraz organizację i funkcjonowanie transportu publicznego na obszarze miasta. W rozdziale trzecim zaprezentowano metody i narzędzia wykorzystane w pracy do badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców, natomiast rozdział czwarty został poświęcony czynnikom obszarowego zróżnicowania zachowań komunikacyjnych i trendom w przemieszczeniach mieszkańców miasta. Natomiast w rozdziale piątym przedstawiono konstrukcję modelu regresji logistycznej prawdopodobieństwa korzystania z transportu publicznego w odniesieniu do uwarunkowań społecznych i przestrzennych, oraz ocenę dostępności transportowej rzeszowskich osiedli z wykorzystaniem wyników regresji logistycznej oraz wpływu dedykowanych zmian na zachowania transportowe mieszkańców (przy wykorzystaniu analizy scenariuszy rozwoju).

Podsumowanie pracy zawiera wnioski sformułowane na podstawie przeprowadzonej analizy zależności, w odniesieniu do celu i hipotezy pracy, wraz ze wskazaniem wniosków i kierunków dalszych badań. Wybrane i analizowane aspekty stanowią próbę wskazania najważniejszych czynników, zjawisk i procesów charakteryzujących zachowania transportowe na obszarach miejskich na przykładzie rzeszowskiego systemu transportowego.

W pracy dowiedziono, że wybór środka transportu w codziennych podróżach jest zależny od wielu czynników. Przede wszystkim należy podkreślić zaskakującą skalę wykorzystywania samochodu w dojazdach do pracy przez osoby posiadające samochód (aż 70% przemieszcza się kierując samochodem), w grupie osób posiadających, co najmniej dwa samochody ten sam miernik kształtuje się na poziomie 90% (udział transportu indywidualnego w dojazdach do pracy w roli kierowcy).