

## **7. Podsumowanie i wnioski**

### **7.1. Propozycje i wnioski metodologiczne**

Realizacja pracy ujawniła szereg problemów metodologicznych, które wymagają dalszych badań. Budowa modelu ruchu rowerowego w Poznaniu, który odzwierciedlałby ruch z jak największą dokładnością wymaga poszerzenia zakresu analizowanych zmiennych objaśniających o motywacje podróży, średnie czasy i odległości dojazdów wg najważniejszych motywacji i dostępność komunikacji publicznej. Takie dane należałoby pozyskiwać dla poszczególnych jednostek urbanistycznych przy okazji wykonywania kolejnych kompleksowych badań ruchu.

W pracy wykazano, iż w przypadku Poznania modelem, który stosunkowo najlepiej odzwierciedla ruch rowerowy, jest model regresji logistycznej. Modele regresji jednokrotnej liniowej, wielokrotnej liniowej oraz wielokrotnej kwadratowej tylko w niewielkim stopniu objaśniały udział ruchu rowerowego w podróżach pieszych. Należy przypuszczać, iż budowa modelu logistycznego uwzględniającego ww. czynniki przyniosłaby oczekiwany efekt.

Na podstawie badań ankietowych udowodniono, iż skłonność do korzystania z roweru jest zależna od dostępności do niego. Dostępność ta jest uwarunkowana przede wszystkim rodzajem zabudowy mieszkaniowej. Ze względu na ograniczoną liczbę jednostek urbanistycznych, które analizowano (po jednej dla każdego typu zabudowy) stworzenie modelu uwzględniającego wpływ rodzaju zabudowy było niemożliwe. Niemniej wyniki badań mogą służyć przy budowie takiego modelu dla Poznania lub dla dużych miast Polski w przyszłości. Takie samo zastosowanie mogą mieć wyniki badań dotyczących wpływu warunków atmosferycznych i stanu środowiska na preferencje transportowe.

### **7.2. Wyniki poznawcze pracy**

Główne rezultaty poznawcze pracy to:

- identyfikacja procesów determinujących preferencje transportowe,
- analiza barier i potencjałów ruchu rowerowego w Poznaniu,
- budowa pierwszego modelu ruchu rowerowego w Poznaniu.

Praca stanowi pierwszą, kompleksową analizę ruchu rowerowego w Poznaniu. Zawiera nie tylko analizę drogowych czy społecznych uwarunkowań ruchu rowerowego, ale również przedstawia proces planowania oraz model ruchu rowerowego.

Pierwszy raz w Polsce dokonano analizy świadomości społecznej w zakresie oddziaływania zanieczyszczeń powietrza na zdrowie poszczególnych grup użytkowników dróg. Uzyskany wynik okazał się bardzo ciekawy – prawie wszyscy respondenci wskazywali jako najbardziej narażonych na spaliny samochodowe rowerzystów i pieszych, podczas gdy w rzeczywistości najbardziej narażeni na zanieczyszczenia są kierowcy i pasażerowie samochodów środowiska (por. Roth, Voss, Unverricht, 1973, Kopta 1995, 2000, Jensen 2000).

Pierwszy raz dla Poznania dokonano analizy wpływu warunków atmosferycznych i stanu środowiska na skłonności w wyborze roweru. Badania przyniosły zupełnie inne wyniki, niż badania z Waszyngtonu (*Fahrad...* 2000). Okazuje się, iż poznaniacy są bardziej wrażliwi niż mieszkańcy stolicy USA.

W pracy zbadano też percepcję przestrzeni. Analiza wykazała, iż lepszą percepcję odległości wyrażanej w kilometrach posiadają mężczyźni, natomiast pod względem percepcji czasu potrzebnego na pokonanie określonej drogi nie ma większych różnic pomiędzy płciami.

### **7.3. Wyniki pracy a cele praktyczne**

Wyniki pracy mogą być przydatne przy tworzeniu opracowań planistycznych, np. przy pisaniu wymaganego przez *Politykę transportową Poznania* programu realizacyjnego w zakresie budowy dróg rowerowych. Swoje zastosowanie mogą znaleźć również przy projektowaniu infrastruktury rowerowej w Poznaniu i innych miastach Polski.

Istotnym wynikiem pracy o aspekcie praktycznym jest przegląd i porównanie rozwiązań w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu. Spełnienie tych kryteriów przez nowe inwestycje w zakresie transportu stanowi warunek konieczny ubiegania się o środki z funduszy Unii Europejskiej. Dotyczy to także starań o pieniądze na drogi rowerowe. Przykład Gdańska, którego to władze przy współpracy organizacji rowerowych uzyskały grant w wysokości ok. 1 mln USD na budowę dróg rowerowych, uczy, że tylko wnioski dobrze przygotowane przy szerokim udziale społecznym mogą mieć szansę powodzenia.

Praktyczną przesłanką jest również wniosek, by w ramach zagospodarowanie przestrzennego stosować zapisy zobowiązujące budujących budynki mieszkalne do tworzenia bezpiecznych i wygodnych w dostępie miejsc przechowywania rowerów. Problem bezpieczeństwa roweru zasługuje na szczególną uwagę, gdyż prawie co czwarty Poznanianin stracił swój pojazd w wyniku kradzieży.

Analiza świadomości społecznej w zakresie oddziaływania zanieczyszczeń powietrza na uczestników ruchu wskazuje, iż ważnym elementem w kampaniach promujących ruch rowerowy powinny być walory zdrowotne tego środka lokomocji. Konieczne jest przełamanie stereotypu, iż rowerzysta jest głównym „konsumentem” spalin.