



Dostępność przestrzenna do usług społecznych

Autor: Przemysław Śleszyński
Współpraca: Marcin Stępnia, Beata Zielińska

Diagnoza

Dostępność przestrzenna jest istotnym elementem jakości życia. Ze względu na charakter metropolitalny, istnieje wyraźna potrzeba koordynacji polityki przestrzennej w zakresie lokalizacji usług różnego typu. Jednym z głównych celów strategii rozwoju OM w perspektywie społecznej powinna być bowiem optymalizacja, czyli wskazanie najlepszych możliwości racjonalnego, efektywnego gospodarowania przestrzenią z punktu widzenia zaspokajania potrzeb społecznych. Konieczne jest oszacowanie potrzeb i popytu na określone dobra, usługi i przestrzeń, w tym zwłaszcza dopasowanie możliwości do potrzeb, równoważenie popytu i podaży oraz osiąganie pewnego 'equilibrium' społecznego. Istotną staje się tu odpowiedź na pytanie o pożądany i optymalny model organizacji społeczno-przestrzennej OM w regionie, który byłby najbardziej efektywny z punktu widzenia poprawy warunków i jakości życia. Jednymi z istotnych kryteriów wyznaczania obszarów obsługi powinny być naturalne ciężenia i dostępność przestrzenna.

Zróżnicowanie w ramach obszaru metropolitalnego

1. Sytuacja w zakresie dostępności przestrzennej do usług jest zróżnicowana. Najlepsza dostępność dotyczy ośrodków powiatowych i akwaparków, umiarkowana (zadowolająca) – rdzenia (z kierunku południowego), publicznych szkół wyższych oraz placówek medycznych (SOR, MSNP), niezadowolająca – w zakresie dostępności do kin.
2. Główną przyczyną słabej dostępności jest zła dostępność komunikacyjna, która wynika z niewystarczającej przepustowości i niskiej prędkości ruchu, braków w transporcie publicznym, złej organizacji osadnictwa. W drugiej kolejności wymienić należy niedoposażenie oferty usługowej na obszarach o intensywnym rozwoju mieszkalnictwa. Niewystarczająca jest dostępność do komunikacji publicznej, gdyż według badań R. Guzika z zespołem (2012) około 1/4 miejscowości wiejskich nie ma zlokalizowanego przystanku autobusowego. W części północnej OM, poza korytarzem drogi krajowej 6/S6, większość wsi nie ma bezpośredniego połączenia autobusowego z Gdańskiem.

Benchmarking – obszar metropolitalny na tle innych

Istnieje bogata metodologia porównawczych badań dostępności przestrzennej, która z powodzeniem może być w przyszłości stosowana dla identyfikacji i oceny pozycji OM na tle innych obszarów tego typu. Jest ona pracochłonna, ale efektywna. Dotychczas wykonane analizy (P. Śleszyński, Przegląd Geograficzny 2/2014) pokazują, że sytuacja dostępności do centrum Trójmiasta nie odbiega zasadniczo od innych



aglomeracji. Izochrona rzeczywista 60 minut przebiega w niewielkiej odległości od idealnej o podobnym interwale, co oznacza, że przeciętna efektywna prędkość w kierunku dośrodkowym i odśrodkowym do i od rdzenia aglomeracji wynosi 50-60 km/h. Jednak w porównaniu do państw zachodnich, takie wyniki są dość słabe i pokazują zapóźnienie transportu drogowego (nie tylko w aglomeracji, ale także w Polsce). Według raportu Deloitte i Targeo.pl, roczny koszt kongestii w Gdańsku w 2013 r. wyniósł 243 mln zł (Wrocław – 397 mln zł, Poznań – 312 mln zł).

Silne strony

- Dobra dostępność do ośrodków powiatowych.
- Dobra dostępność do akwaparków.
- Zadowolająca dostępność do placówek służby zdrowia (SOR, NSMP).
- Zadowolająca dostępność rdzenia Trójmiasta z niektórych kierunków.

Słabe strony

- Słaba dostępność do kin.
- Zła dostępność usług w strefie podmiejskiej (wg literatury).
- Silna kongestia ruchu w porze dojazdów do pracy (szczyt poranny i popołudniowy), kongestia wynikająca z rozproszenia zabudowy.
- Brak szczegółowych analiz dostępności, utrudniających podejmowanie efektywnych decyzji lokalizacyjnych i organizacyjnych.
- Zła dostępność komunikacją publiczną, powodująca wykluczenie przestrzenne osób niemobilnych.

Szanse

- Poprawa systemów komunikacyjnych.
- Rozbudowa placówek usługowych (ZIT).
- Systemowe dopasowanie oferty usługowej do struktury osadniczo-demograficznej OM: reorganizacja dostępności.

Zagrożenia

- Pogarszanie warunków ruchu skutkujące słabszą dostępnością.
- Wysokie koszty obsługi infrastruktury usługowej na obszarach rozproszonego osadnictwa.
- Niedopasowanie oferty usługowej do zmian w strukturze demograficznej (por. moduł demograficzno-osadniczy).

Podstawowe wyzwania dla rozwoju obszaru metropolitalnego

- Podstawowym wyzwaniem jest zmniejszanie dysproporcji i optymalizacja dostępności do usług, która wymaga zarówno prac analityczno-lokalizacyjnych, jak też przełamania planowania lokalnego na rzecz metropolitalnego.



- Istnieje zagrożenie, że dostępność czasowo-przestrzenna może się w przyszłości pogarszać. Wynikać to może zarówno z pogłębiania się chaosu przestrzennego, jak też przemian w strukturze demograficznej (wzrost liczby ludności niemobilnej powodujący rzadsze korzystanie z samochodu indywidualnego).

Rekomendacje dla dalszych prac analitycznych

Poprawa dostępność przestrzennej może być ważnym czynnikiem na rzecz włączenia społecznego. Wskazane jest przeprowadzenie zaawansowanych, bardziej szczegółowych studiów dotyczących aktualnej i prognozowanej dostępności przestrzennej do usług. Analiza z konkretnymi wnioskami lokalizacyjnymi i organizacyjnymi powinna wykorzystywać wiarygodną prognozę demograficzną, tendencje oraz plan rozwoju osadnictwa i sieci osadniczej. Najważniejsze analizy powinny dotyczyć m.in. transportu publicznego, efektywności lokalizacji różnego rodzaju placówek usługowych (zarówno publicznych, jak i komercyjnych), wyznaczania optymalnych obszarów obsługi (np. z zastosowaniem metod grawitacyjnych, potencjału), poziomu zadowolenia mieszkańców z usług, możliwości zwiększenia alternatywnych sposobów komunikacji (internet szerokopasmowy).