

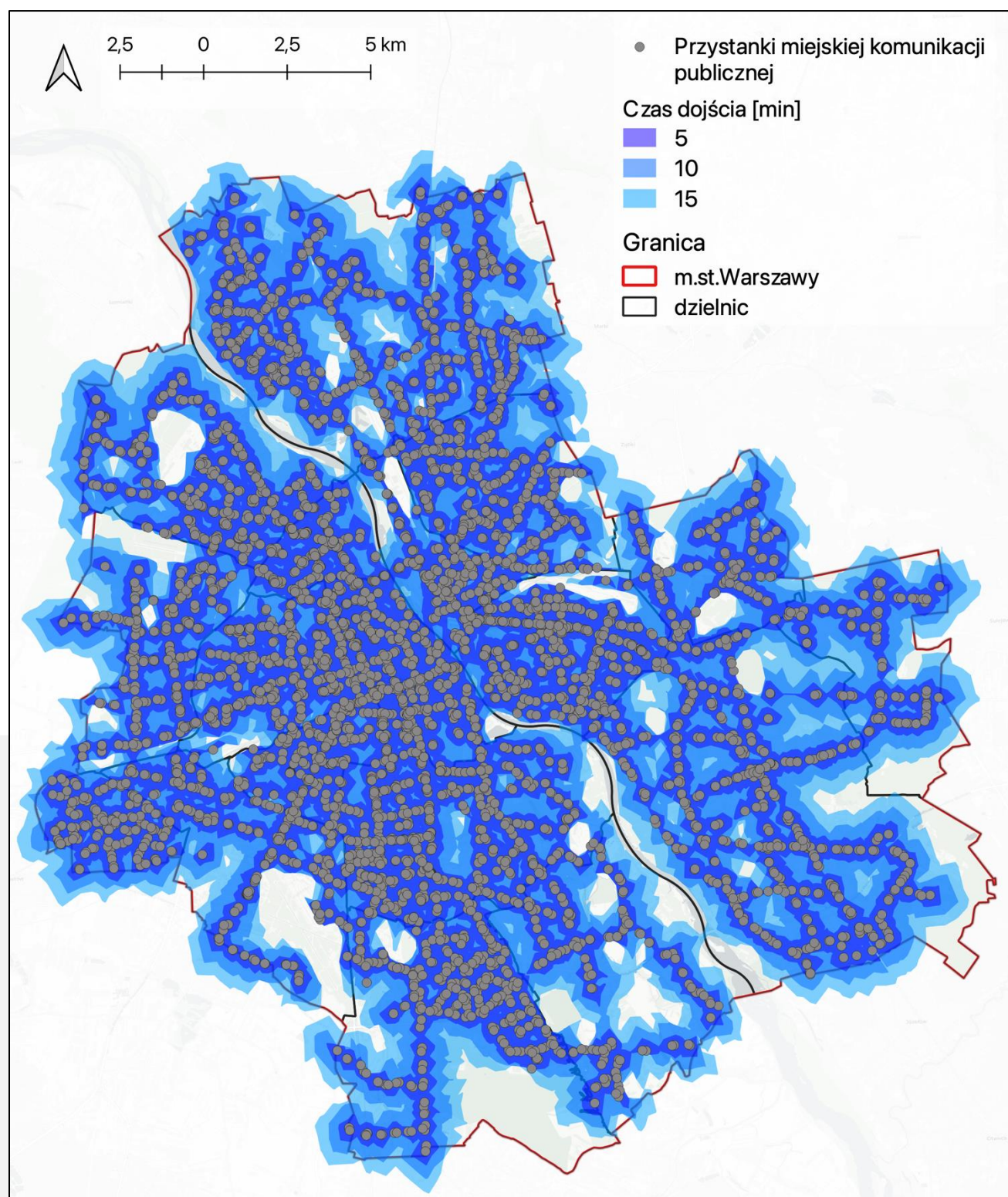
Celem badania jest wskazanie dzielnic (obszarów), mających charakter suburbiów wewnętrznych Warszawy oraz oszacowanie dostępności transportowej.

Pytania badawcze

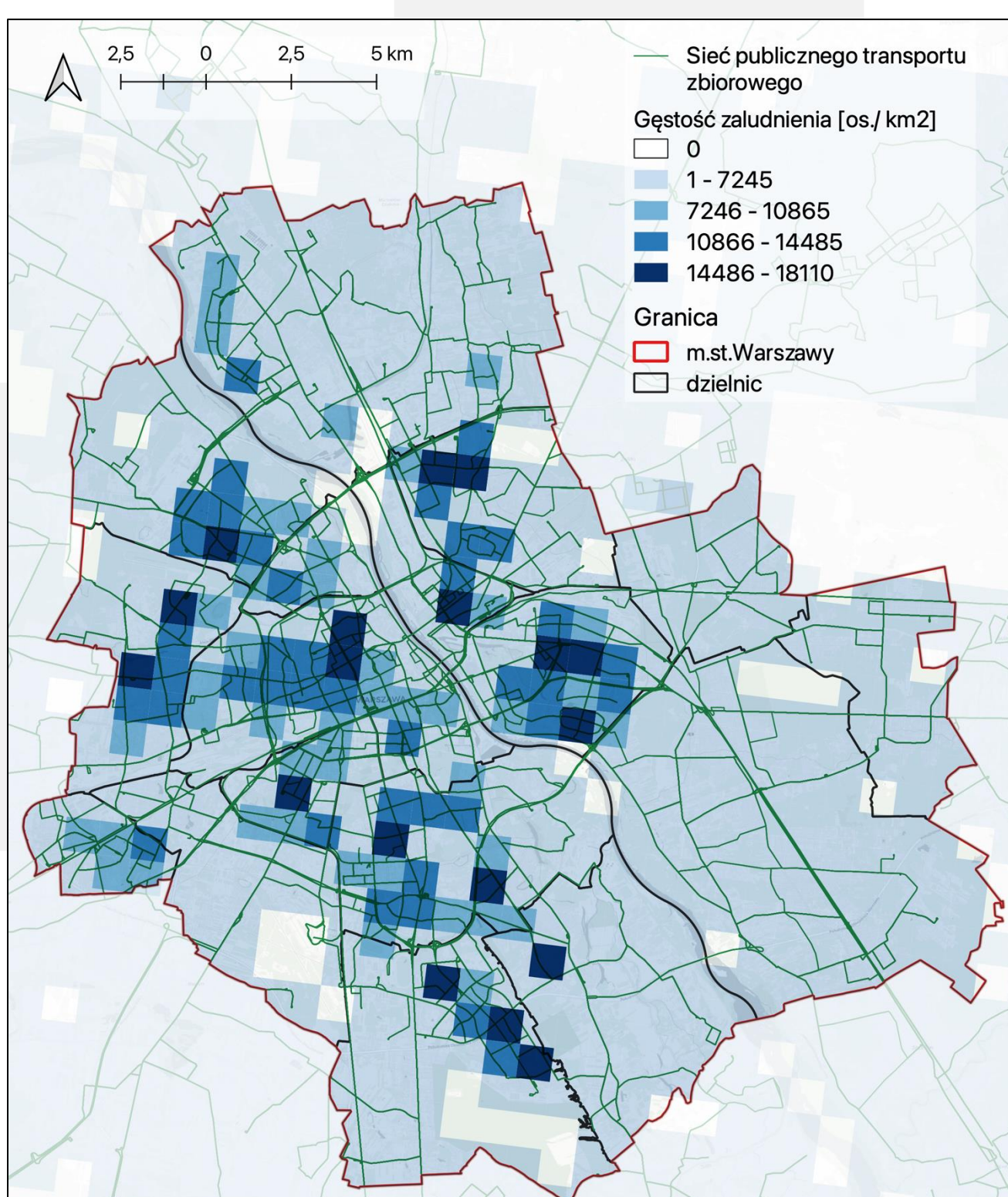
- Jakie obszary Warszawy można zidentyfikować jako suburbia wewnętrzne?
- Jaka jest dostępność transportowa mieszkańców różnych części miasta?
- Czy istnieje zależność pomiędzy gęstością zaludnienia a poziomem dostępności transportowej?

Hipotezy badawcze

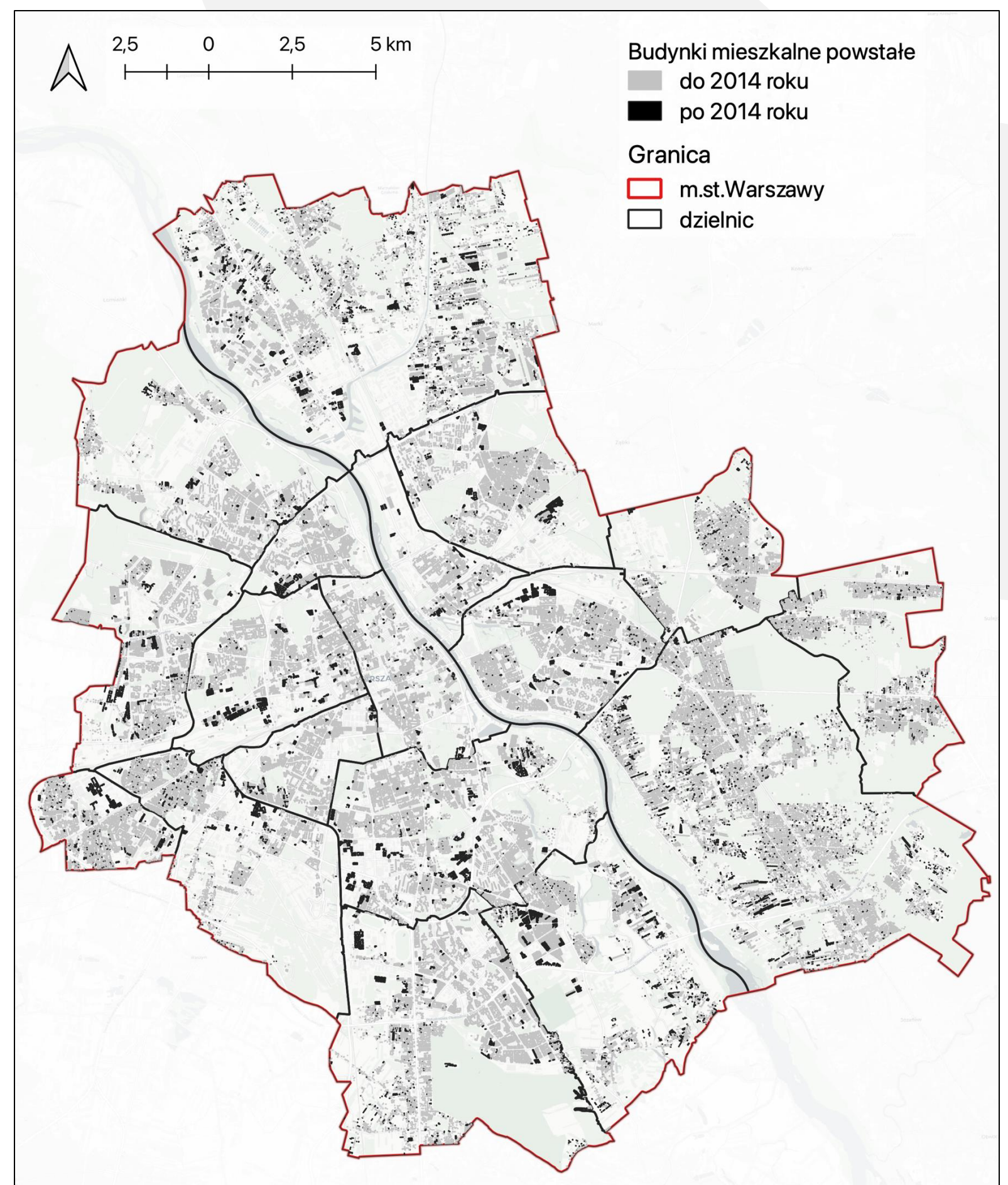
- W Warszawie można zidentyfikować wewnętrzne suburbia, które cechują się peryferyjnym charakterem zabudowy, co może wpływać na ograniczoną dostępność transportową.
- Budynki mieszkalne znajdujące się bliżej centrów dzielnic mają wyższą dostępność transportową niż budynki na peryferiach wewnętrznych suburbiów.
- Wysoka gęstość zaludnienia koreluje z lepszą dostępnością transportową.



Dostępność do przystanków miejskiej komunikacji publicznej w Warszawie. Opracowanie własne.



Sieć miejskiego transportu publicznego w Warszawie na tle gęstości zaludnienia. Opracowanie własne.



Budynki mieszkalne w Warszawie. Opracowanie własne.

Wyniki

- W ciągu ostatnich 10 lat (2014-2024) liczba budynków mieszkalnych w Warszawie wzrosła o blisko 11%. Największy przyrost zanotowano w dzielnicach Wilanów (19,8%), Białołęka (16,5%) oraz Wawer (13%). Na tych obszarach możemy mówić o suburbanizacji wewnątrzmijskiej z racji dużego wzrostu liczby budynków mieszkalnych oraz skrajnego położenia dzielnic – graniczą one z sąsiednimi gminami.
- Warszawa ma dość dobrą dostępność do transportu publicznego. W ciągu 5 min można do najbliższego przystanku dotrzeć na 55,5% obszaru miasta, od 5 do 10 min – 22,8%, a od 10 do 15 min – 10,1%. Izochrony powyżej 15 min pokrywają 11,6% terenu Warszawy.
- W izochronach do 5 minut znajduje się 77,1% wszystkich budynków mieszkalnych, 5-10 min – 19,9%, 10-15 min – 2,4%, natomiast powyżej 15 min – 0,6%.
- Sieć publicznego transportu zbiorowego pokrywa równomiernie obszar Warszawy, szczególnie zamieszkiwane przez największą liczbę ludności, która skoncentrowana jest w „centralnych” dzielnicach (np. Ochota), ale także bardziej peryferyjnych (np. Ursus).

Wnioski i rekomendacje

- Rozwój zabudowy mieszkalnej następuje przede wszystkim na obszarach dotychczas niezagospodarowanych. W „centralnych dzielnicach”, jak Ochota czy Śródmieście zabudowa może być jedynie uzupełniana z racji braku miejsca na nowe inwestycje. Mieszkańcy budynków w centralnych częściach miasta mają lepszą dostępność transportową, lecz widoczna jest korelacja gęstości zaludnienia z siecią połączeń.
- Dobra dostępność transportowa w Warszawie może przeciwdziałać występowaniu zjawiska wykluczenia transportowego. Jednak należałoby poszerzyć badanie nad dostępnością wyrażoną liczbą kursów publicznego transportu zbiorowego w czasie godziny lub doby.
- W celu przeciwdziałania możliwości wykluczenia transportowego miejską komunikacją publiczną należy rozwijać z uwzględnieniem dzielnic z rozwojem zabudową mieszkalną, czyli tam, gdzie zanotowano największy przyrost nowych budynków w ciągu ostatnich 10 lat.
- Jednym z narzędzi wpływających na zwiększenie dostępności transportowej jest skuteczna integracja rozwoju mieszkalnictwa i transportu publicznego, oparta na analizach przestrzennych i transportowych.

mgr Martyna Sydorów

Zakład Rozwoju Regionalnego
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej
i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Gdański
mail: martyna.sydorow@ug.edu.pl