

WPŁYW DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ NA DECYZJĘ DOTYCZĄCĄ ZAKUPU MIESZKAŃ W POZNANIU



Aleksander Wośicki
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Streszczenie

Badanie wpływu dostępności komunikacyjnej na decyzje zakupu mieszkań w Poznaniu umożliwiło rozpoznanie preferencji nabywców, a także wagi czynnika jakim jest lokalizacja posiadająca dobrą komunikację. Dla badanych nabywców mieszkań najistotniejsza była dobra dostępność komunikacyjna (tramwaj) danej lokalizacji.

Słowa kluczowe

rynek mieszkaniowy, dostępność komunikacyjna, preferencje mieszkaniowe

Wstęp

W ostatnich 25 latach w Polsce, w tym także w Poznaniu, nastąpił gwałtowny wzrost ruchu samochodowego. Spowodowało to znaczne pogorszenie warunków podróżowania po polskich drogach. Zauważyć należy, iż w Poznaniu liczba samochodów na 1000 mieszkańców, w 2014 roku wynosiła 601, będąc jedną z najwyższych w Polsce [Urząd Statystyczny w Poznaniu].

Po okresie boomu inwestycyjnego z lat 2004-2007 na rynku nieruchomości mieszkaniowych, a także w związku z coraz większym udziałem ruchu samochodowego w podróżach mieszkańców, nabywcy nieruchomości mieszkaniowych w coraz większym stopniu przy wyborze mieszkania, kierują się nie tylko ceną i standardem nieruchomości, ale także, jako czynnik determinujący wybór mieszkania zyskuje na znaczeniu dobra dostępność komunikacyjna, umożliwiająca sprawne przemieszczanie się pomieszcze.

Autor stawia tezę, iż na znaczeniu zyskuje czas dojazdu do miejsca pracy, a także dostępność komunikacji tramwajowej zapewniającej konkurencyjne czasy przejazdów zwłaszcza względem komunikacji indywidualnej.

1. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej w Poznaniu

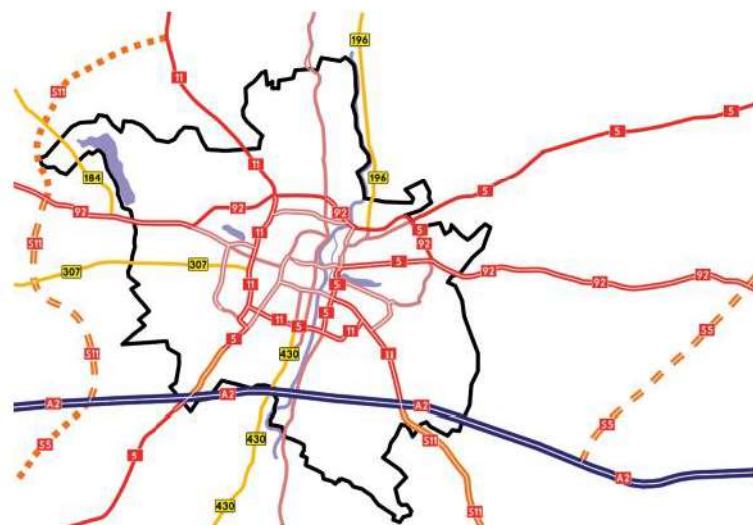
Infrastruktura drogowa

Miasto Poznań posiada dość dobrze rozwiniętą sieć dróg publicznych (por. Rysunek 1). Podstawowy układ komunikacyjny stanowią dwie ramy komunikacyjne okalające centrum oraz dzielnice

miasta położone w odległości od 4 do 6 kilometrów od centrum. Pierwsza rama komunikacyjna jest drogą w większości dwujezdniową, przebiegającą w bezpośrednim sąsiedztwie centrum Poznania, natomiast druga rama komunikacyjna jest trasą w całości dwujezdniową, częściowo bezkolizyjną, o łącznej długości 22 kilometrów. Na układ drogowy miasta Poznania składają się także drogi promieniście odchodzące od centrum, w większości dwujezdniowe.

Rysunek 1

Układ drogowy miasta Poznania



Źródło: Wikipedia.

Poznań posiada także sieć obwodnic, wyprowadzających ruch tranzytowy z miasta, na które składa się:

- autostrada A2, stanowiąca południową obwodnicę miasta, którą porusza się tranzyt w relacji Berlin Warszawa;
- Zachodnia Obwodnica Poznania stanowiąca fragment drogi ekspresowej S11, która przejmuje ruch tranzytowy w relacji Piła Ostrów Wielkopolski;
- Wschodnia Obwodnica Poznania stanowiąca fragment drogi ekspresowej S5, którą porusza się tranzyt w relacji Wrocław Bydgoszcz.

Jednak pomimo dobrze rozwiniętej sieci drogowej, istnieją w Poznaniu obszary, które nie posiadają dobrego skomunikowania z centrum miasta. Do dzielnic posiadających najslabiej rozwiniętą sieć dróg, w których rozwija się budownictwo wielorodzinne zaliczyć należy Naramowice, Podolany oraz Strzeszyn.

Inaczej wygląda stan dróg lokalnych. Z ogólnej długości dróg na terenie miasta Poznania wynoszącej w 2013 roku 1039 kilometrów, znaczna część dróg lokalnych ma nawierzchnię nieutwardzoną [Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu]. Wśród dróg lokalnych o utwardzonej nawierzchni, stan znacznej ilości jest niezadowolający, drogi te często nie posiadają chodników oraz oświetlenia.

Infrastruktura tramwajowa

Poznańska sieć tramwajowa jest jedną z lepiej rozwiniętych w Polsce, gdzie długość torowisk wynosi obecnie około 82 kilometrów [Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu].

Komunikacja tramwajowa dostępna jest w większości dzielnic mieszkaniowych Poznania, przeznaczonych pod zabudowę wielorodzinną [Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania 2014].

Do dzielnic mieszkaniowych, w których występują duże skupiska zabudowy wielorodzinnej, a także przeznaczonych pod zabudowę wielorodzinną, pozbawionych komunikacji tramwajowej zaliczyć należy w pierwszej kolejności Naramowice, zamieszkiwane obecnie przez ponad 15 tysięcy ludzi, a także Osiedle Mikołaja Kopernika, Raszyn, Osiedle Przemysława przy ul. Folwarcznej, a także Strzeszyn.

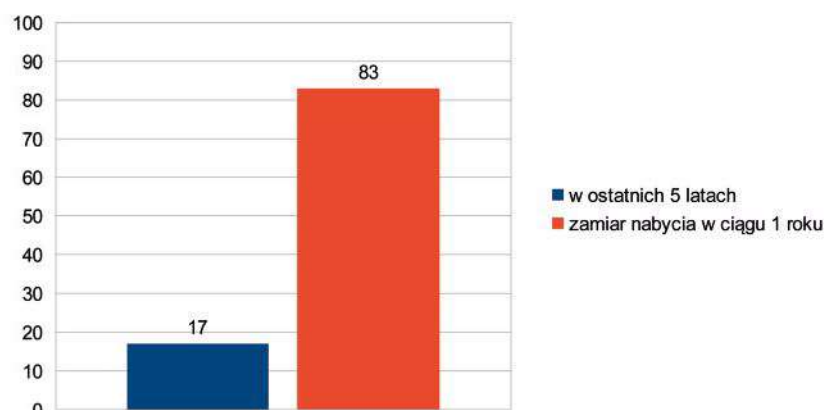
Przyjmuje się, iż o optymalnej dostępności do sieci transportu publicznego można mówić w sytuacji, gdy odległość do przystanku autobusowego wynosi nie więcej niż 300 metrów. W przypadku odległości do przystanku tramwajowego dystans ten wynosić powinien maksymalnie 400 metrów [Loose W. 2001]. W przypadku linii szybkiego tramwaju z jakim mamy do czynienia na Piątkowie oraz na Ratajach, odległość ta zwiększa się do 700 metrów. Dzięki krótkiemu czasowi przejazdu szybkim tramwajem do centrum miasta, pasażerowie są skłonni pokonać większy dystans, aby dotrzeć do przystanku. Jest to o tyle istotne, gdyż w przeciwieństwie do tradycyjnych linii tramwajowych, linie szybkiego tramwaju w Poznaniu, zwykle biegną skrajem osiedli mieszkaniowych, gdzie aby dotrzeć na przystanek pasażer musi przejść przez całe osiedle [Gadziński J. 2010; Beim M. 2009].

2. Charakterystyka badanych osób

Badania ankietowe przeprowadzono na grupie 200 losowo wybranych osób w wieku do 35 lat, które stanowią największą grupę wśród nabywców mieszkań [Trojanek M. 2009], zarówno zainteresowanych zakupem nieruchomości mieszkaniowej, jak i osób, które zakupu dokonały w czasie ostatnich 5 lat. Wśród badanych osób 17% nabyło mieszkanie w ciągu ostatnich 5 lat, a 83% zadeklarowało chęć nabycia mieszkania w ciągu najbliższego roku (Wykres 1). 79,5% respondentów nabyło lub zamierza nabyć mieszkanie w celu zaspokojenia własnych potrzeb mieszkaniowych. 20,5% biorących udział w badaniu osób zakupiło lub planowało zakup mieszkania w celach inwestycyjnych (Wykres 2).

Wykres 1

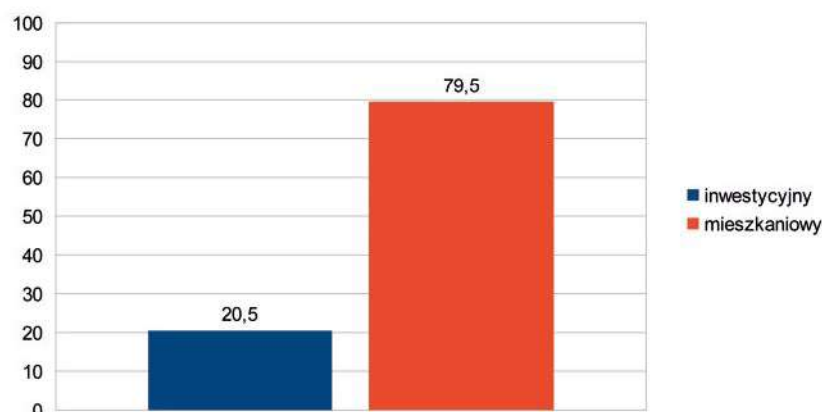
Czas nabycia



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 2

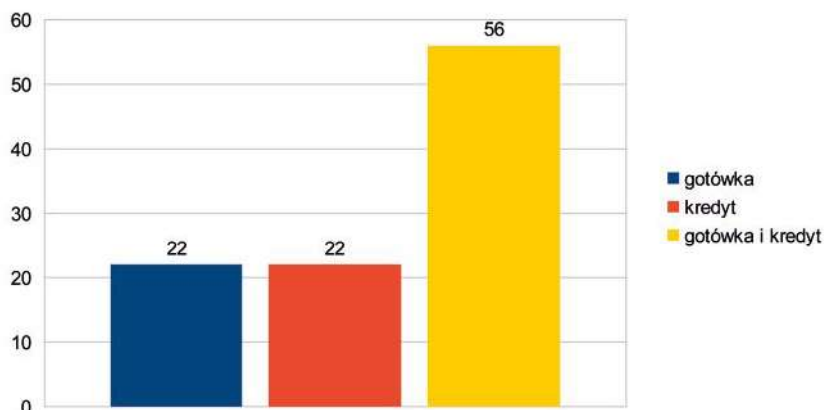
Cel nabycia



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Zdecydowana większość badanych osób zakup mieszkania sfinansowała lub zamierza sfinansować zarówno środkami własnymi oraz kredytem (Wykres 3). Jedynie 22% badanych, jako źródło finansowania wskazało wyłącznie gotówkę lub wyłącznie kredyt. Relatywnie nieznaczny odsetek osób korzystających przy zakupie mieszkania wyłącznie z kredytu spowodowany jest coraz bardziej rygorystycznymi przepisami prawa w zakresie konieczności posiadania wkładu własnego przy kredytowaniu mieszkania, który to od stycznia 2017r. wynosić będzie 20% [Komisja Nadzoru Finansowego].

Wykres 3
Finansowanie



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

3. Kryteria istotne przy podejmowaniu decyzji nabycia mieszkania

Cechy mieszkania

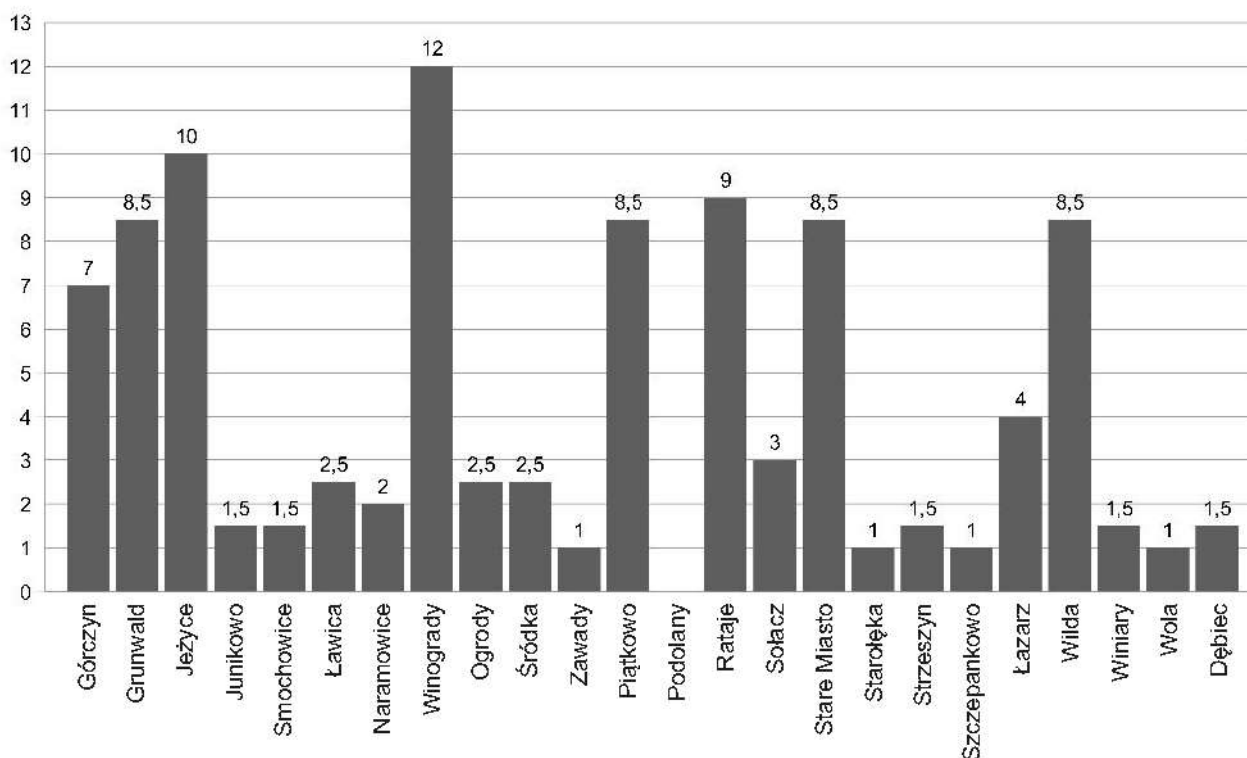
We wskazaniu preferowanej lokalizacji, ankietowane osoby, które są zainteresowane zakupem mieszkania, mogły zaznaczyć więcej niż jedną lokalizację. Wśród najbardziej preferowanych loka-

lizacji znalazły się Winogrody, Grunwald, Jeżyce, Piątkowo, Rataje, Stare Miasto oraz Wilda (Wykres 4). Z wyjątkiem Piątkowa oraz Rataj, wskazane powyżej lokalizacje znajdują się w niewielkiej odległości od centrum Poznania. Piątkowo oraz Rataje, mimo znacznej odległości od centrum Poznania, są dobrze skomunikowane z resztą miasta,

głównie za sprawą sieci szybkich połączeń tramwajowych.

Zauważyć należy, iż Naramowice, których położenie, rodzaj zabudowy, bliskość terenów zielonych jest podobne do Piątkowa, lecz z diametralnie gorszą dostępnością komunikacyjną, są w kręgu zainteresowań tylko 2% badanych osób.

Wykres 4
Położenie (dzielnica)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.



Fragment osiedla Przyjaźni w Poznaniu
Źródło: <http://pl.wikipedia.org>; Autor: Rzuwiy

Wśród badanych osób zdecydowana większość, gdyż aż 85% osób preferuje nowe budownictwo lub budynki powstałe po 1989 roku (Wykres 5, 6).

Największą popularnością wśród badanych osób cieszą się mieszkania o powierzchni od 36 do 50 mkw oraz od 51 do 70 mkw, które nabyło lub jest zainteresowanych nabyciem odpowiednio 37 oraz 40% badanych osób. Stosunkowo dużo osób, aż 20% wskazało na mieszkania duże o powierzchni przekraczającej 70mkw (Wykres 7).

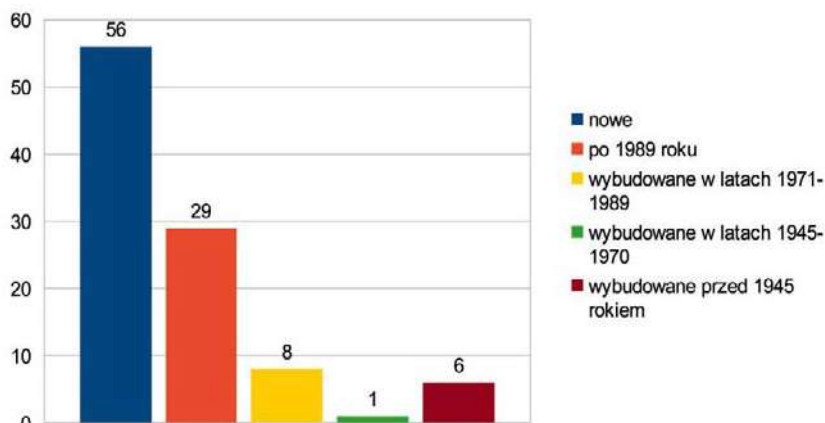
Podobnie, jak w przypadku powierzchni mieszkania, kształtowały się preferencje badanych osób dotyczące liczby pokoi. 35% badanych osób wskazało na zakup lub chęć zakupu mieszkania dwupokojowego, 41% na mieszkanie trzypokojowe. Żadna z badanych osób nie była zainteresowana zakupem kawalerki, a 24 % osób wskazało na mieszkanie czteropokojowe lub większe (Wykres 8).



Solaris Tramino S105P na ul. 27 Grudnia w Poznaniu
Źródło: <http://pl.wikipedia.org>; Autor: M0s810

Wykres 5

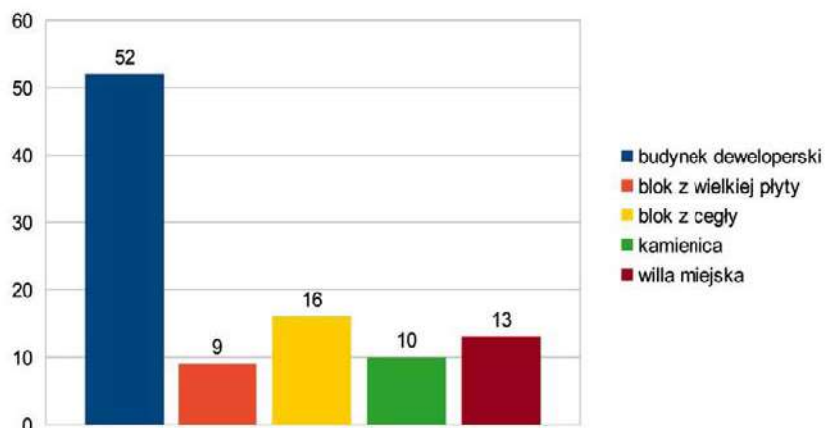
Lata budowy



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 6

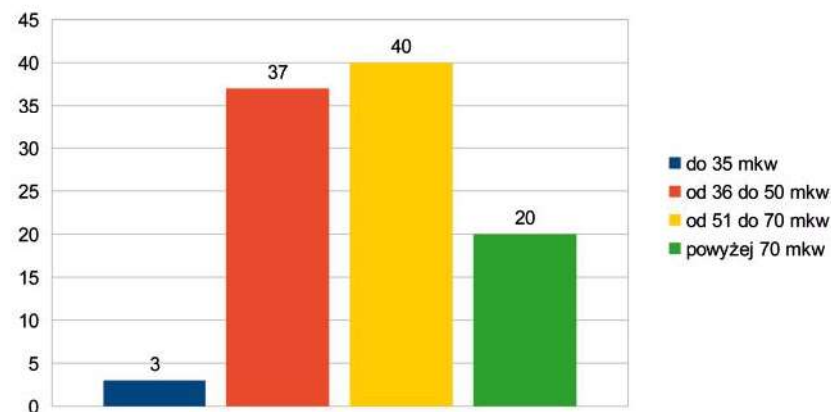
Rodzaj budynku



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 7

Powierzchnia mieszkania



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Kryteria zakupu mieszkania

Zdecydowanie najistotniejszym kryterium przy zakupie mieszkania wśród badanych osób jest jego cena. To kryterium, jako bardzo istotne lub istotne wskazało 95% badanych osób. Tylko dla 4% ankietowanych osób ten czynnik jest nieistotny (Wykres 9).

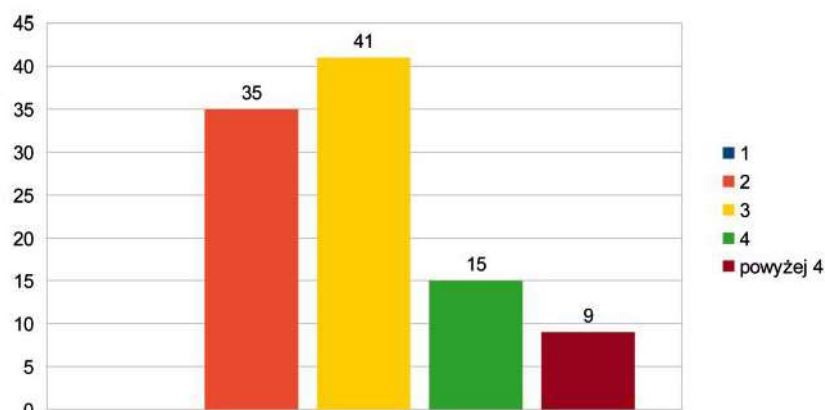
Istotny był także metraż nabywanego mieszkania, który jako istotny lub bardzo istotny wskazało 84% respondentów (Wykres 10).

Nieco mniejsza liczba osób łącznie 75% wskazała liczbę pokoi, jako czynnik istotny lub bardzo istotny (Wykres 11).

Ważniejszy od liczby pokoi nabywanego mieszkania, okazał się standard budynku, w którym znajdowało się

Wykres 8

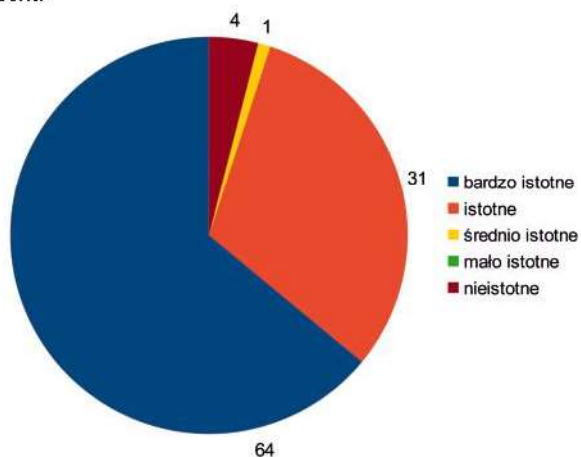
Liczba pokoi



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 9

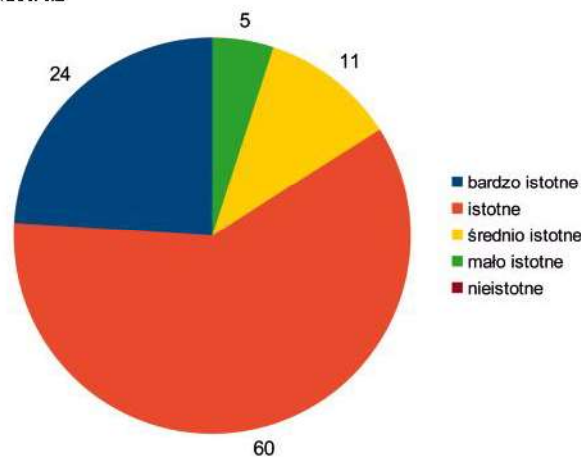
Cena



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 10

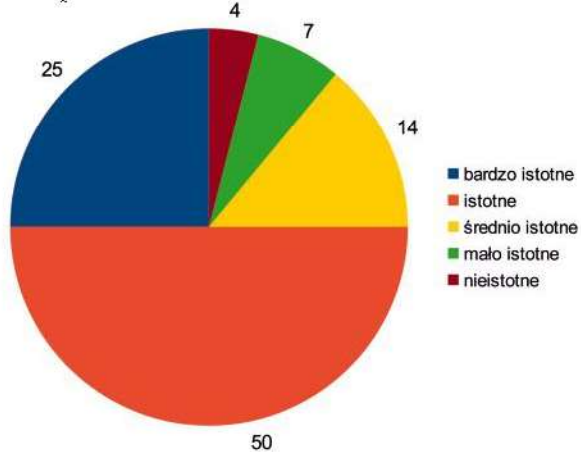
Metraż



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 11

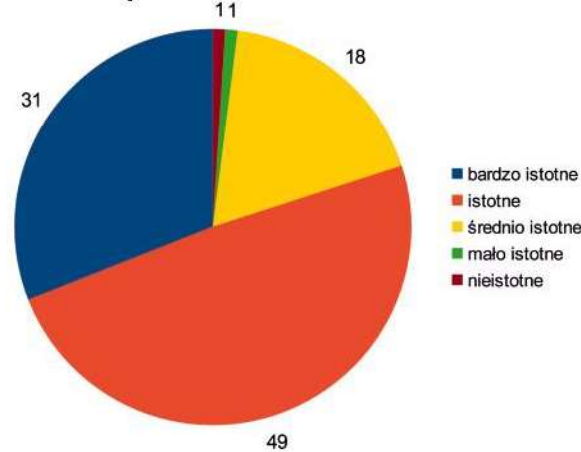
Liczba pokoi



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 12

Standard budynku



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

nabywane mieszkanie. Dla 49% badanych standard budynku jest istotnym kryterium wyboru mieszkania, a dla 31% było to kryterium bardzo istotne (Wykres 12).

Na uwagę zasługuje fakt, iż dla badanych osób istotniejszym kryterium wyboru mieszkania niż odległość od centrum Poznania, na którą wskazało, jako istotne lub bardzo istotne 50% badanych osób (Wykres 13), był czas dojazdu do centrum miasta, który istotny lub bardzo istotny był dla 58% badanych (Wykres 14).

Te preferencje wyraźnie wskazują, iż dostępność sprawnego transportu umożliwiającego szybkie przemieszczanie się powoduje wzrost zainteresowania dzielnicami peryferyjnymi, gdyż przy co-

dziennych dojazdach do pracy, kluczowy jest czas dojazdu, podczas gdy sama odległość jest nieco mniej istotna.

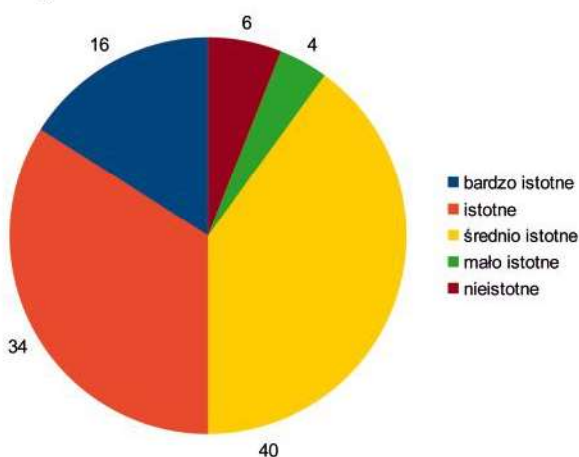
Odnotować należy także, iż na pytanie dotyczące wagi kryterium czasu dojazdu do innych dzielnic Poznania, jako istotne lub bardzo istotne wskazało jedynie 21% badanych (Wykres 15).

W następnej kolejności autor artykułu zadał pytanie o preferencje nabywców mieszkań w zakresie infrastruktury transportowej w okolicy. Najistotniejszy okazał się dostęp do przystanku tramwajowego (58% odpowiedzi istotne oraz bardzo istotne) (Wykres 17), w dalszej kolejności uczestnicy badania wskazywali na jakość infrastruktury drogowej w okolicy (39% odpowiedzi istotne oraz bardzo istotne) (Wykres 18).

Stosunkowo mało istotna przy wyborze mieszkania okazała się lokalizacja blisko przystanku autobusowego, na którą wskazało 42% badanych osób (Wykres 16) oraz jakość infrastruktury rowerowej w okolicy, która była istotna lub bardzo istotna dla 30% respondentów (Wykres 19).

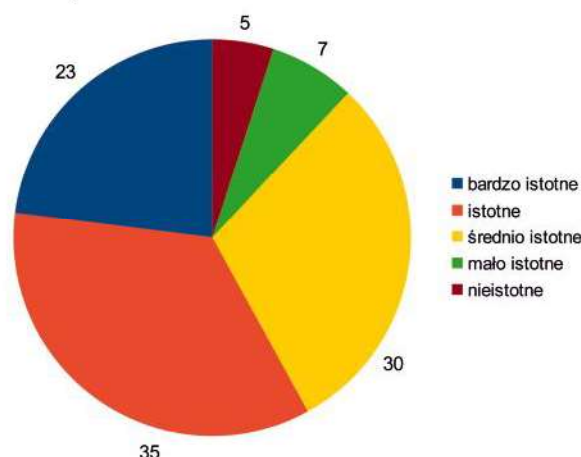
Powyższe wyniki mogą wynikać z faktu, iż w Poznaniu tramwaj oraz samochód są środkami transportu umożliwiającymi najszybsze poruszanie się. Względnie małe zainteresowanie dostępnością linii autobusowych oraz ścieżek rowerowych w okolicy może wynikać z faktu, iż komunikacja autobusowa nie oferuje takiej częstotliwości kursów, ani takich czasów przejazdu, co komunikacja tramwajowa. Mały odsetek osób

Wykres 13
Odległość od centrum Poznania



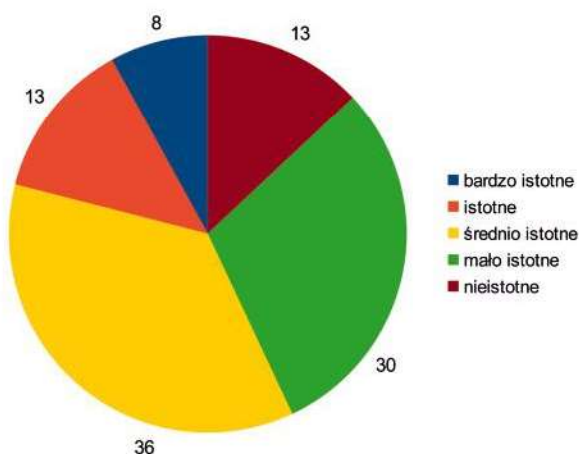
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 14
Czas dojazdu do centrum Poznania



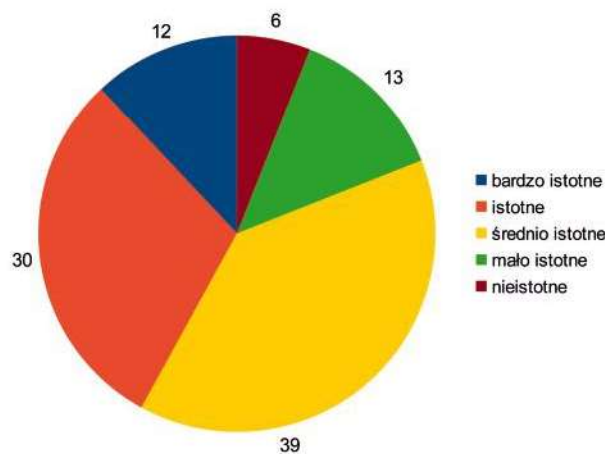
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 15
Czas dojazdu do innych dzielnic Poznania



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 16
Dostęp do przystanku autobusowego



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

zainteresowanych dostępem do infrastruktury rowerowej, wynikać może z ogólnej małej ilości dróg rowerowych w Poznaniu oraz niewielkim odsetkiem osób poruszających się na co dzień rowerem [Plan Transportowy Aglomeracji Poznańskiej].

Następnie ankietowane osoby udzielały odpowiedzi na pytania dotyczące takich preferencji, jak bliskość terenów zielonych oraz rekreacyjnych, dostęp do infrastruktury handlowej oraz społecznej, bezpieczeństwo oraz opinia o dzielnicy, czy położenie z dala od źródeł hałasu. Z tego zestawienia najistotniejsze okazało się bezpieczeństwo oraz opinia o danej dzielnicy, która była istotna lub bardzo istotna dla 69% badanych (Wykres 22). W tym miejscu należy

zauważyć, iż te wyniki w porównaniu z popularnością w badaniu Wildy oraz Jeżyc wskazują, iż dzielnice te nie są postrzegane przez potencjalnych nabywców, jako dzielnice niebezpieczne, a są doceniane takie ich atuty, jak chociażby bardzo dobra lokalizacja, czy rozwinięta infrastruktura w okolicy.

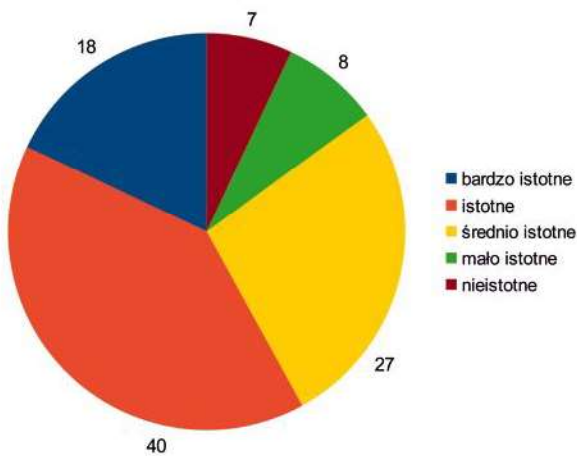
63% osób wskazało, jako istotne lub bardzo istotne na położenie mieszkania w lokalizacji z dala od źródeł hałasu (Wykres 23). Dla 49% oraz 48% badanych ważne przy wyborze lokalizacji był odpowiednio dostęp do infrastruktury handlowej oraz społecznej (przedszkola, szkoły, przychodnie, etc.) (Wykres 21) oraz bliskość terenów zielonych oraz rekreacyjnych (Wykres 20).



Tramwaj wyjeżdżający z pętli PST
Źródło: <http://pl.wikipedia.org>; Autor: Radomil

Wykres 17

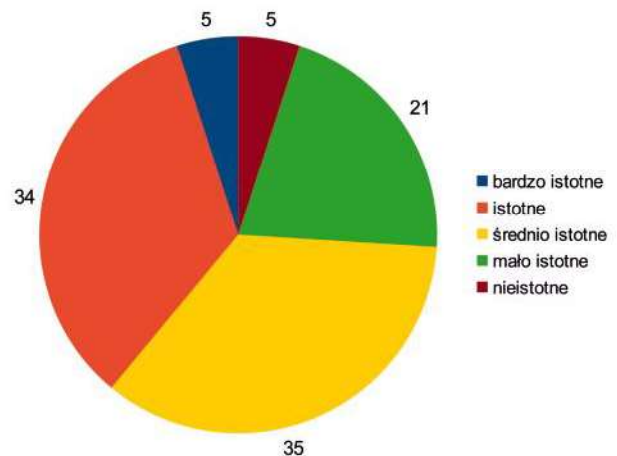
Dostęp do przystanku tramwajowego



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 18

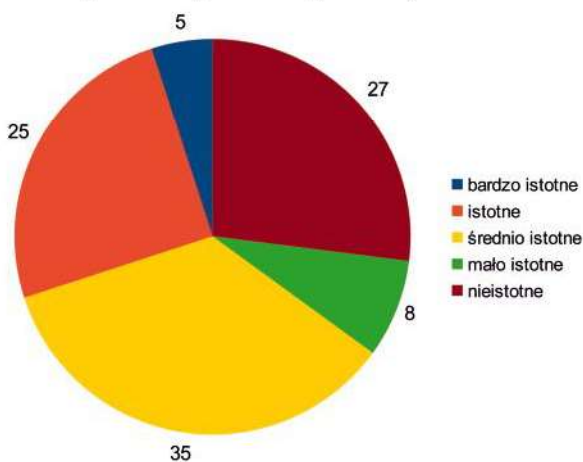
Jakość infrastruktury drogowej w okolicy



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 19

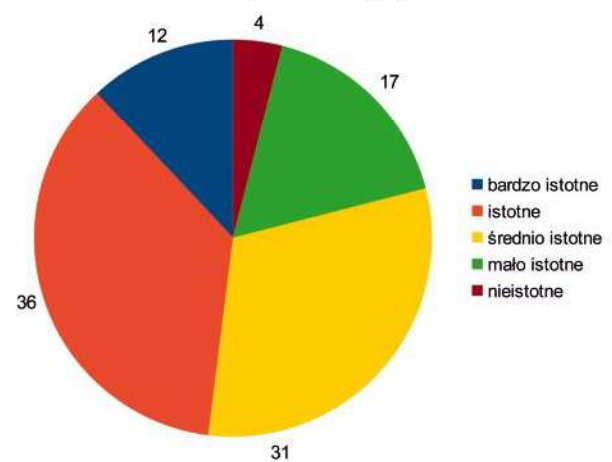
Jakość infrastruktury rowerowej w okolicy



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 20

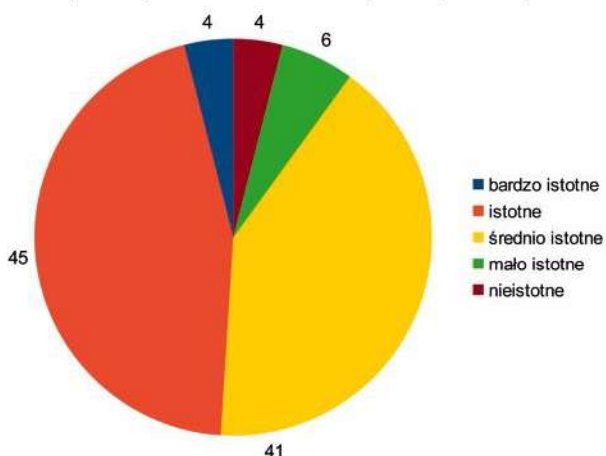
Bliskość terenów zielonych/rekreacyjnych



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 21

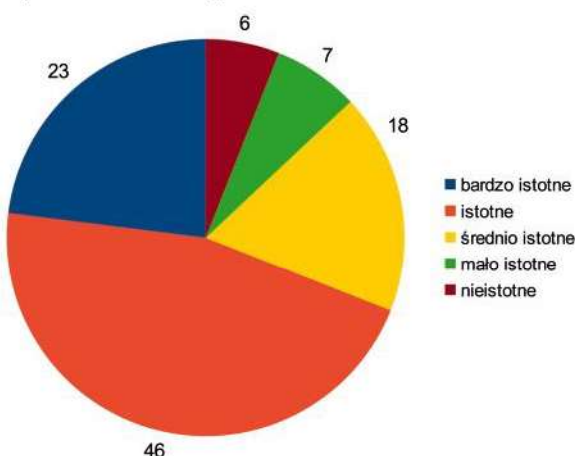
Dostęp do infrastruktury handlowej oraz społecznej



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 22

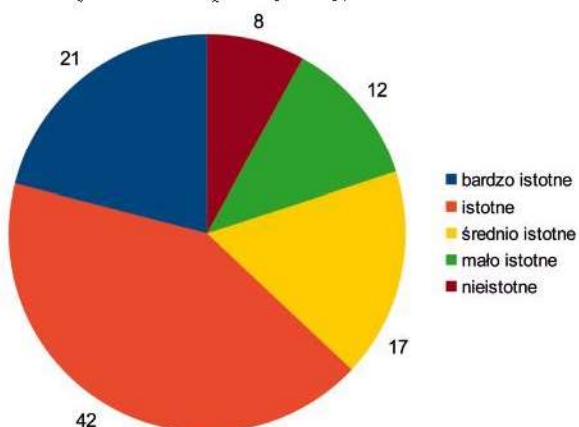
Bezpieczeństwo oraz opinia o dzielnicy



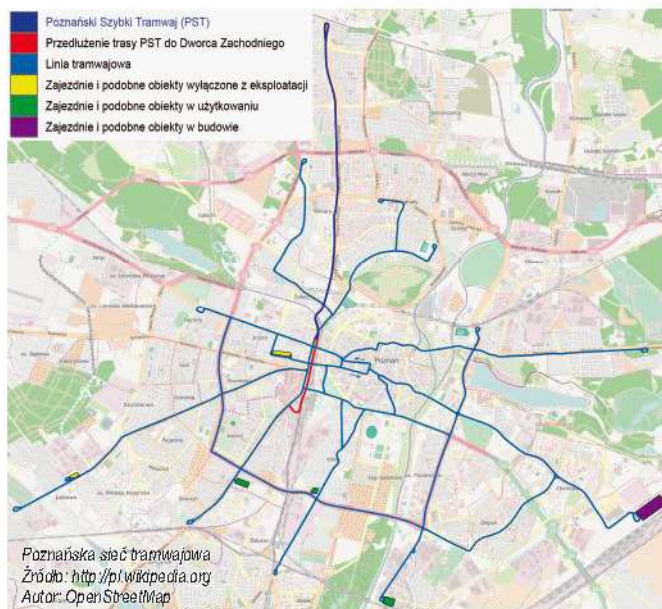
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 23

Położenie z dala od źródeł hałasu (np.: ruchliwa ulica, linia kolejowa, zakład przemysłowy)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.



4. Dostępność komunikacyjna jako kryterium wyboru

W ostatniej części badania autor zadał pytania dotyczące skłonności badanych osób do wyboru mieszkania w tej samej cenie, lecz zlokalizowanego bliżej przystanku tramwajowego, autobusowego lub z lepiej rozwiniętą infrastrukturą drogową, kosztem rezygnacji z większej liczby pokoi, metrażu lub standardu budynku.

Najwięcej badanych było skłonnych wybrać mieszkanie o mniejszej liczbie pokoi, lecz położone blisko przystanku tramwajowego, z których to 22% osób odpowiedziało zdecydowanie tak oraz raczej tak (Wykres 24).

15% ankietowanych osób byłoby w stanie zaakceptować mniejszy metraż mieszkania w zamian na dogodnie położenie lokalu względem przystanku tramwajowego. Dla 16% badanych byłoby to obojętne (Wykres 25).

Najmniej, gdyż łącznie tylko 12% osób, byłoby zdecydowanych lub raczej zdecydowanych na wybór mieszkania położonego w budynku o gorszym standardzie, lecz znajdującego się niedaleko przystanku tramwajowego (Wykres 26).

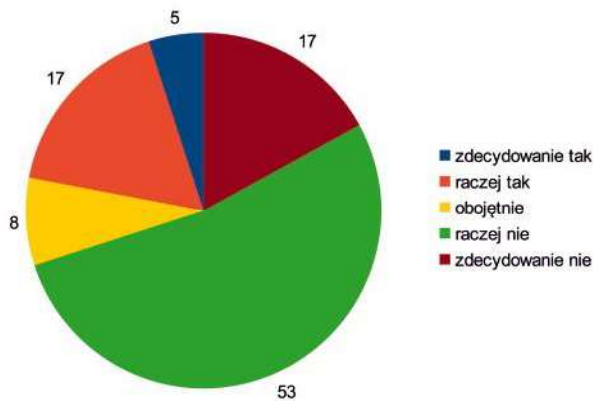
Osoby biorące udział w badaniu zdecydowanie nie były skłonne do wyboru w tej samej cenie mieszkania mniejszego, o mniejszej liczbie pokoi lub położonego w budynku o gorszym standardzie, lecz znajdującego się blisko przystanku autobusowego.

Takiego wyboru byłoby skłonnych dokonać 10% badanych w przypadku mieszkania o mniejszej liczbie pokoi (Wykres 27). Tylko 5% badanych osób (odpowiedzi zdecydowanie tak oraz raczej tak) było skłonnych wybrać mieszkanie o mniejszym metrażu, które byłoby położone bliżej przystanku autobusowego (Wykres 28). W przypadku gorszego standardu budynku było to także tylko 5% badanych (Wykres 29).

Badania wykazały, iż także niewielki odsetek osób jest skłonny do wyboru mieszkania w tej samej cenie położonego w lokalizacji z lepiej rozwiniętą infrastrukturą drogową, lecz kosztem rezygnacji z większej liczby pokoi, metrażu lub standardu budynku. Takiego wyboru było skłonnych dokonać odpowiednio: 14% osób w przy-

Wykres 24

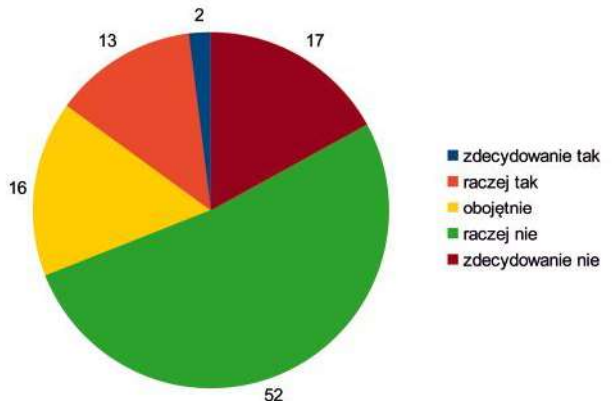
Kupno mieszkania położonego blisko przystanku tramwajowego, w tej samej cenie, lecz kosztem mniejszej liczby pokoi



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 25

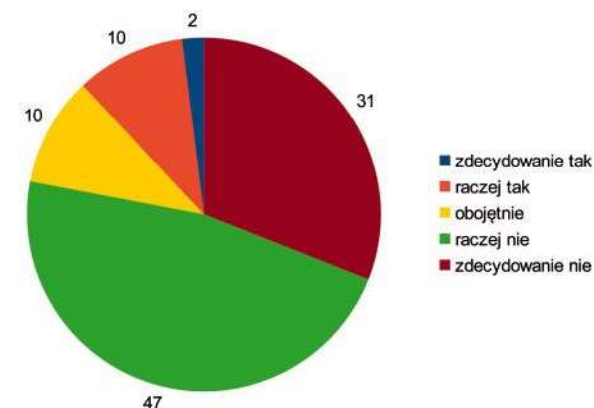
Kupno mieszkania położonego blisko przystanku tramwajowego, w tej samej cenie, lecz kosztem mniejszego metrażu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 26

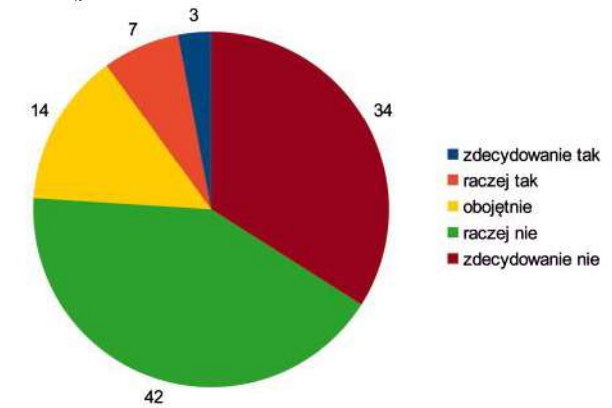
Kupno mieszkania położonego blisko przystanku tramwajowego, w tej samej cenie, lecz kosztem gorszego standardu budynku



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 27

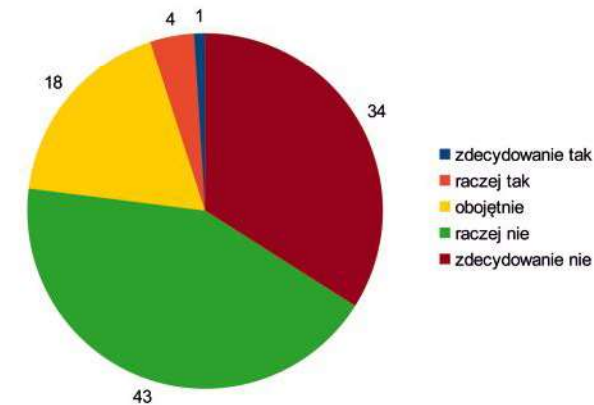
Kupno mieszkania położonego blisko przystanku autobusowego, w tej samej cenie, lecz kosztem mniejszej liczby pokoi



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 28

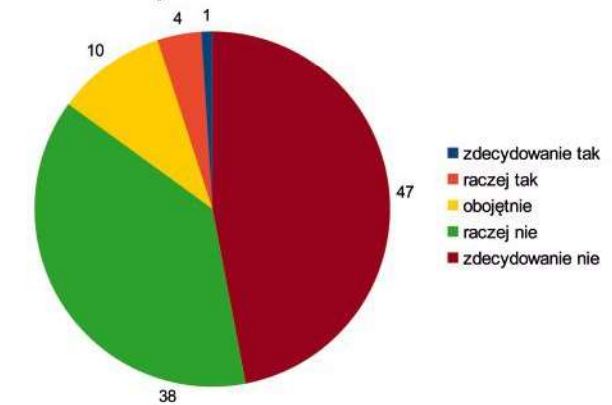
Kupno mieszkania położonego blisko przystanku autobusowego, w tej samej cenie, lecz kosztem mniejszego metrażu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 29

Kupno mieszkania położonego blisko przystanku autobusowego, w tej samej cenie, lecz kosztem gorszego standardu budynku



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

padku wyboru mniejszej liczby pokoi (Wykres 30), 10% skłonnych wybrać mieszkanie o mniejszym metrażu (Wykres 31) oraz jedynie 6% osób, które wybrałyby mieszkanie położone w budynku o gorszym standardzie (Wykres 32).

Na podstawie powyższych badań zauważyć można, iż ankietywane osoby nie były skłonne do wyboru mieszkań mniejszych i położonych w budynkach o gorszym standardzie, lecz położonych w lokalizacji oferującej dobrą dostępność autobusową oraz infrastrukturę drogową. W przypadku infrastruktury tramwajowej, odsetek osób gotowych dokonać takiego wyboru był zauważalnie wyższy.

Podsumowanie

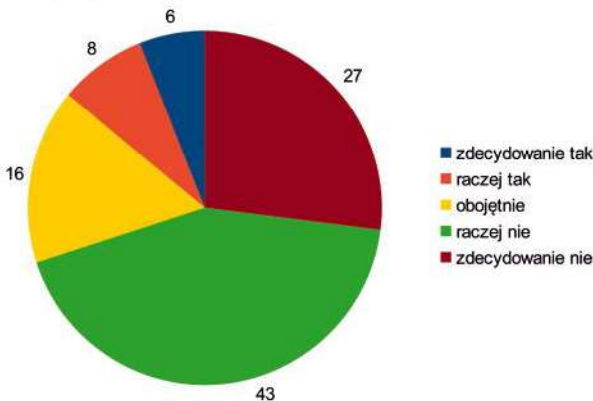
Wśród badanych osób dobra dostępność komunikacyjna mieszkań na rynku poznańskim stanowi istotny atut przy podejmowaniu decyzji o zakupie mieszkania. Ankietywane osoby skłonne były do zakupu mieszkań położonych w lokalizacjach bardziej oddalonych od centrum Poznania (np. na Piątkowie, czy Ratajach), lecz posiadających infrastrukturę komunikacyjną zapewniającą sprawne dotarcie do centrum miasta.

Nadal jednak najistotniejszym czynnikiem wpływającym na zakup mieszkania jest cena. Mimo, iż dla większości przebadanych osób dostęp do sieci tramwajowej był istotnym lub bardzo

istotnym czynnikiem wpływającym na zakup mieszkania, to jednak mając alternatywę wyboru mniejszego mieszkania, o mniejszej liczbie pokoi, czy zlokalizowanego w budynku o gorszym standardzie, a położonego blisko ciągów komunikacyjnych, badane osoby w zdecydowanej większości nie były skłonne do wyboru mieszkania lepiej skomunikowanego, lecz mniejszego, o mniejszej liczbie pokoi, czy położonego w budynku o gorszym standardzie. Liczba osób preferująca wybór mieszkania mniejszego lub o mniejszej liczbie pokoi, czy o gorszym standardzie była jeszcze mniejsza w przypadku zamiany na mieszkanie położone w lokalizacji blisko przystanków autobusowych, czy z dobrą infrastrukturą drogową.

Wykres 30

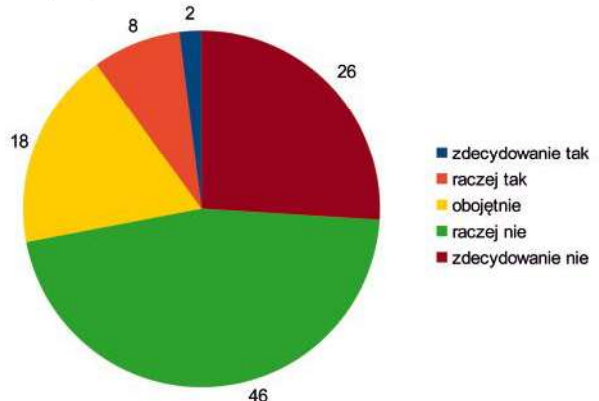
Kupno mieszkania położonego w okolicy z rozwiniętą infrastrukturą drogową, w tej samej cenie, lecz kosztem mniejszej liczby pokoi



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 31

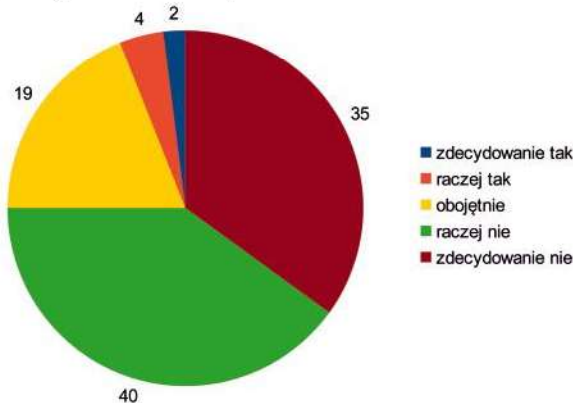
Kupno mieszkania położonego w okolicy z rozwiniętą infrastrukturą drogową, w tej samej cenie, lecz kosztem mniejszego metrażu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 32

Kupno mieszkania położonego w okolicy z rozwiniętą infrastrukturą drogową, w tej samej cenie, lecz kosztem gorszego standardu budynku



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.



Os. Zwycięstwa w Poznaniu od południa
Źródło: <http://pl.wikipedia.org>; Autor: MOs810

Bibliografia

1. Gadziński J., 2010, *Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu*.
2. Gadziński J., Beim M., 2009, *Dostępność przestrzenna lokalnego transportu publicznego w Poznaniu*, *Transport Miejski i Regionalny*, 5: 10-16.
3. Komisja Nadzoru Finansowego, https://www.knf.gov.pl/images/informacja_rekomendacja__S_tcm75-36495.pdf [data odslony: 03.08.2016].
4. Loose W, 2001., *Flächennutzungsplan 2010 Freiburg Stellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen*, Öko-Institut e.V., Freiburg.
5. Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu, *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania 2014*, <http://www.mpu.pl/plany.php?s=6&p=294> [data odslony: 05.07.2016].
6. *Plan Transportowy Aglomeracji Poznańskiej*, <http://www.plantap.pl/assets/Uploads/Plan-Transportowy-Miasta-Poznania-na-lata-2014-2025.pdf> [data odslony: 11.08.2016].
7. Trojanek M., 2009, *Preferencje nabywców na pierwotnym rynku mieszkaniowym w Poznaniu*, *Administratio Locorum* 8 (1), 5-19.
8. *Urząd Statystyczny w Poznaniu*, www.stat.gov.pl [data odslony: 25.08.2016].
9. *Wikipedia.pl*, *Układ dróg w Poznaniu*, https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Układ_dróg_Poznań.svg&filetimestamp=20100626154706 [data odslony: 17.08.2016].
10. *Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu*, <http://zdm.poznan.pl/informacje.php?sp=ulice> [data odslony: 24.07.2016].
11. *Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu*, <http://www.ztm.poznan.pl/komunikacja> [data odslony: 29.07.2016].

INFLUENCE OF TRANSPORT ACCESSIBILITY ON THE DECISIONS WHILE BUYING A FLAT IN POZNAŃ

Summary

Examining the influence of transport accessibility on the decisions while buying a flat in Poznań helped recognize buyers preferences as well as the importance of location with good transport. For the prospective buyers transport accessibility (trams) at the given location.

Key words

housing market, transport accessibility, housing preferences