



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2022, 25(1), 5-6

WPROWADZENIE

Introduction

Sławomir Goliszek

Zakład Przestrzennego Zagospodarowania, Zespół Systemów Informacji Geograficznej i Kartografii, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

e-mail: sgoliszek@twarda.pan.pl



<https://orcid.org/0000-0003-0908-1487>

Cytacja:

Goliszek S., 2022, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 25(1), 5-6.

Mamy przyjemność oddać w Państwa ręce kolejny numer *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG*. Na zeszyt 25(1), otwierający 2022 r., składa się sześć artykułów. Rozpoczynają go dwie prace dotyczące problematyki współdzielenia transportu – w Trójmieście i Krakowie. W kolejnych dwóch artykułach podejmowane są zagadnienia kolejowe, obejmujące rozkład przestrzenny wypadków kolejowych w Polsce na tle Europy oraz przestrzenne zróżnicowanie ruchu pociągów towarowych w kraju. W następnym artykule autorzy podjęli istotną problematykę dostępu i jakości Internetu w Polsce. W ostatnim opracowaniu autor omówił awanse naukowe w ramach polskiej geografii transportu.

Artykuł zespołowy rozpoczynający numer, autorstwa Julii Kuźmy, Marcina Połoma i Sandry Żukowskiej, jest dobrym wprowadzeniem dla dwóch pierwszych artykułów. Traktuje o coraz częściej poruszonym problemie badawczym rozwoju mobilności współdzielonej

w Polsce na tle europejskim. W części teoretycznej autorzy skupiają się na porównaniu różnych państw w perspektywie wzrostu zapotrzebowania na *ride-hailing*, *carsharing*, *bikesharing*, co znajduje swoje odzwierciedlenie w prognozie rozwoju wybranych form współdzielenia transportu w różnych państwach europejskich. Bardziej szczegółową analizę wybranych form współdzielenia autorzy opisują dla Polski, ze szczególnym uwzględnieniem studium przypadku Trójmiasta. Główny wniosek dla Trójmiasta płynący z artykułu wskazuje miejsca, gdzie transport publiczny nie jest dostatecznie rozwinięty i dostępny, co stanowi szansę rozwojową dla usług współdzielonych, będących bardziej ekonomicznym i ekologicznym wyborem niż auto prywatne.

Sławomir Dorocki dokonał analizy uwarunkowań użytkowania rowerów i hulajnóg elektrycznych w Krakowie. W artykule zwrócono uwagę na prawne aspekty użytkowania rowerów i hulajnóg elektrycznych w latach

2017-2021. Wybrane formy transportu, określane ogólnie jako mikromobilność, stanowią wypełnienie luki w przewozach miejskich. Według autora, mikromobilność tworzy ważną alternatywę dla komunikacji samochodowej w miastach. Najważniejsze wnioski płynące z artykułu wskazują, że zarówno rowery (w tym elektryczne), jak i hulajnogi elektryczne korzystają z tej samej infrastruktury drogowej, jednak uwarunkowania ich użytkowania są różne. Transport rowerowy oraz hulajnogi elektryczne mogą więc stanowić istotne rozwiązanie w ograniczeniu problemów komunikacyjnych w miastach.

Autorzy następnych dwóch prac przebadali transport kolejowy w skali europejskiej i jednego państwa w dłuższej perspektywie czasowej. Damian Banaś dokonał analizy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce na tle europejskim w latach 2010-2017 z uwzględnieniem wspólnych wskaźników (CSI). Autor użył ogólnodostępnych informacji na temat wypadków kolejowych w krajach Unii Europejskiej, Norwegii i Szwajcarii. W artykule wykazano przestrzenne zróżnicowanie zdarzeń kolejowych związanych z liczbą: znaczących wypadków, kolizji, wykolejeń, wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych oraz pożarów. Wyniki, chociaż nie wszystkie, wykazują regionalne zróżnicowane wypadków kolejowych z podziałem na stare i tzw. nowe państwa UE. W artykule wykazano również poprawę statystyki wypadków kolejowych w Polsce w okresie ostatnich kilku lat. Poprawa bezpieczeństwa na kolei może mieć związek z kampaniami ostrzegawczymi, prowadzonymi w ostatnim czasie w tym zakresie.

Tadeusz Bocheński wykonał analizę przestrzennego rozkładu ruchu pociągów towarowych w Polsce na tle zmian na rynku kolejowym w latach 2010-2020. W artykule zaprezentowano i przeanalizowano niepublikowane dotychczas dane o ruchu pociągów towarowych za 2020 r. W 2020 r., pomimo licznych inwestycji infrastrukturalnych wykonanych w ostatniej dekadzie, długość sieci kolejowej, wolumen przewiezionych towarów były mniejsze niż w 2010 r. W analizowanym okresie wzrosła natomiast praca przewozowa. Zwiększyła się także liczba przewoźników i konkurencja na torach – spadł udział największego przewoźnika PKP Cargo. W artykule zidentyfikowano również odcinki sieci kolejowej z ryzykiem wystąpienia kongestii w wyniku wzrostu różnych rodzajów i kategorii pociągów. Były to przede wszystkim odcinki linii stanowiące wyloty z największych miast, ze znacznym ruchem pociągów towarowych i pasażerskich.

W przedostatnim artykule numeru autorzy skupili się na przestrzennym dostępie i jakości Internetu w Polsce. Krzysztof Janc i Wojciech Jurkowski proponują szersze spojrzenie na zagadnienie przestrzennego zróżnicowania jakości Internetu w aspekcie wykluczenia cyfrowego w Polsce. Artykuł ten skupia się nie tylko wokół dostępu do Internetu, ale również uwzględnia jego jakość (stabilność transferu danych). Praca oparta została na ogólnodostępnych danych Ookla, które dotyczą całego świata. Dane Ookla uśredniono i sprowadzono do poziomu gmin. W pracy wykazano, że pomimo ograniczeń związanych ze specyfiką danych nie stanowi to problemu w ukazaniu przestrzennego zróżnicowania jakości Internetu w Polsce. W wynikach wymiar rdzeń–peryferie nie jest uniwersalny i oczywisty, gdyż silnie zaznaczają się układy regionalne. Również postrzeganie wykluczenia cyfrowego głównie przez pryzmat dostępu do Internetu jest niewystarczającym podejściem. Waga jakości Internetu została dodatkowo wzmocniona sytuacją związaną z pandemią COVID-19. Natomiast wzrost zakresu korzystania z Internetu implikuje coraz większe uzależnienie od jego dobrych parametrów.

Ostatni artykuł ma charakter przeglądowy. Jego autor Ariel Ciechański przeanalizował awanse naukowe w ramach geografii transportu w Polsce w latach 2001-2021. W artykule zwrócono uwagę na duże dysproporcje w awansach naukowych między pierwszą a drugą dekadą XXI w. W pierwszym dziesięcioleciu XXI w. awanse naukowe na poziomie doktora skupiały się głównie wokół ośrodka krakowskiego. Natomiast w drugiej dekadzie większość awansów naukowych z geografii transportu miała miejsce w ośrodku warszawskim. Koncentracja wokół ośrodka warszawskiego dotyczyła także awansów na stopień doktora habilitowanego i profesora. W drugiej dekadzie XXI w. nastąpiła poprawa struktury wiekowej badaczy geografii transportu, co może dobrze rokować na przyszłość dla całej subdyscypliny.

W imieniu Kolegium Redakcyjnego serdecznie zapraszam do zapoznania się z zeszytem nr 25(1) za rok 2022 *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG*, życząc miłej i inspirującej lektury. Chciałbym także zachęcić czytelników do nadsyłania artykułów naukowych do kolejnych numerów naszego czasopisma. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG* mają już za sobą siedem lat doświadczeń, stając się coraz szerszym międzynarodowym forum wymiany poglądów badaczy transportu reprezentujących różne dyscypliny naukowe.