



WPROWADZENIE

Marcin Połom (1), Jakub Taczanowski (2)

(1) Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego, Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański, Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: marcin.polom@ug.edu.pl

(2) Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Geografii i Geologii, Uniwersytet Jagielloński w Krakowie, Gronostajowa 7, 30-387 Kraków
e-mail: jakub.taczanowski@poczta.onet.pl

Cytacja: Połom M., Taczanowski J., 2017, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(1), 5–6.

Artykuły składające się na niniejszy zeszyt *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG* podejmują całe spektrum zagadnień geograficznotransportowych. Autorzy analizują różne problemy – dostępność, elementy infrastruktury, funkcjonowanie systemów komunikacyjnych – związane z transportem publicznym oraz indywidualnym. Podobnie jak tematyka bardzo zróżnicowana jest także skala przestrzenna badań – od wewnątrzmięskiej po światową.

Pierwszy artykuł, autorstwa P. Śleszyńskiego, dotyczy interesującego i rzadko podejmowanego problemu dostępności ekonomicznej w przestrzeni. W przeciwieństwie do często występującego w literaturze podejścia do zagadnienia dostępności w znaczeniu przestrzennym i czasowym, analiza kosztów przejazdu pojawia się w polskim piśmiennictwie tylko w niewielkiej liczbie prac. Wyniki podjętej analizy, której elementem jest także autorski model prędkości ruchu, przedstawiono za pomocą izodapan, czyli linii jednakowych kosztów transportu. Interesującym wnioskiem płynącym z badania jest relatywnie niewielki wpływ poprawy dostępności czasowej wskutek rozbudowy sieci dróg na dostępność ekonomiczną. Wynika to z faktu, że wraz ze wzrostem prędkości

wzrastają też koszty spalania paliwa. Dodatkowym elementem są opłaty autostradowe, stanowiące znaczącą część kosztów transportu (w przypadku trasy Warszawa-Poznań około 20% całości kosztów ponoszonych na jej pokonanie).

Drugi artykuł, napisany przez T. Bocheńskiego, jest analizą rozmieszczenia stacji pasażerskich i dworców kolejowych w Polsce w ujęciu dynamicznym, dla lat 2009/2010 i 2016/2017. Chociaż w tym okresie w skali kraju nie nastąpiła znacząca zmiana liczby czynnych stacji, to jednak w poszczególnych województwach odnotowano spore różnice. Zmiany pomiędzy 2010, a 2016 miały niejednoznaczny charakter. Z jednej strony zachodził proces zamykania stacji pasażerskich, ograniczania ich obsługi do ruchu weekendowego lub sezonowego, natomiast z drugiej zaobserwowano również otwieranie wcześniej zamkniętych, a także zupełnie nowych stacji pasażerskich. Te ostatnie powstały w obrębie aglomeracji miejskich Gdańska, Krakowa, Warszawy, Łodzi, Poznania, Wrocławia i Lublina.

Tematyka dostępności powraca w trzecim artykule, autorstwa S. Goliszka, w postaci badania dostępności czasowej do usług użytku publicznego pieszo

i transportem zbiorowym na obszarze Gdyni. Po przedstawieniu własnej koncepcji modelu transportu zbiorowego w tym mieście, Autor przeanalizował kolejno dostępność do żłobków, przedszkoli, szkół podstawowych, gimnazjów, szkół średnich, aptek i placówek NFZ. Główny wniosek płynący z badań, obalający postawioną we wstępie hipotezę, jest taki, że skrócenie czasu podróży do usług użytku publicznego ma miejsce z terenów mieszkaniowych zlokalizowanych blisko placówek usługowych, w obrębie izochron 10 i 15 min podróży transportem zbiorowym.

P. Trzepacz, autor czwartego artykułu w zeszycie, podjął się identyfikacji systemów wielolotniskowych na świecie, analizując ich rozmieszczenie i ścieżki rozwoju. Porównał także ten sposób obsługi transportem lotniczym wielkich miast z będącym dla niego alternatywą modelem typu aerotropolis, czyli wielkim portem lotniczym z towarzyszącą mu nową jednostką urbanistyczną. Wobec trudności we wskazaniu uniwersalnego, optymalnego rozwiązania oraz w obliczu wzrostu znaczenia przewoźników ultraniskokosztowych Autor przewiduje dalsze istnienie systemów wielolotniskowych.

Funkcjonowanie regionalnego transportu kolejowego w województwie zachodniopomorskim jest natomiast tematem pracy S. Wojtkiewicza, który przeanalizował ruch pociągów pasażerskich w tym regionie w latach 2005-2015. Ocenie systemu transportu kolejowego województwa służyło także przebadanie dostępności czasowej Szczecina z poszczególnych miast przy użyciu pociągów regionalnych. Podsumowując pracę, Autor stwierdza wzrost liczby połączeń i poprawę dostępności czasowej, ich przyczyn upatrując w inwestycjach infrastrukturalnych i poprawie

standardu taboru kolejowego, co jest rezultatem wzrostu dofinansowania ze strony Urzędu Marszałkowskiego oraz wpływu środków unijnych.

W kręgu tematyki regionalnego transportu kolejowego pozostaje także ostatni artykuł zeszytu, którego autor, M. Smolarski, podjął się analizy roli kolei w obsłudze gmin we wschodniej części pogranicza polsko-czeskiego. Jakkolwiek badany transgraniczny region, obejmujący podregiony: bielski i tyski oraz kraj morawsko-śląski charakteryzuje się podobnym potencjałem demograficznym i ekonomicznym oraz stopniem rozwoju sieci kolejowej po obu stronach granicy, to jednak istnieje zasadnicza różnica w znaczeniu kolei regionalnej w obsłudze komunikacyjnej tego obszaru. O ile w Polsce lata 90. XX wieku przyniosły poważny regres regionalnego transportu kolejowego, w Czechach nadal odgrywa on istotną rolę, także na poziomie lokalnym. Badania Autora pozwoliły stwierdzić obecność szeregu elementów polskiego systemu transportowego, które wymagają poprawy, co jest wyraźnie widoczne na tle efektywnie funkcjonującej kolejowej komunikacji regionalnej po stronie czeskiej.

Zamieszczone w niniejszym numerze *Prac* artykuły stanowią ciekawy przekrój różnorodności i wieloaspektowości badań podejmowanych obecnie przez polskich geografów transportu. Podkreślić należy nie tylko ich wartość poznawczą i ciekawy warsztat metodyczny, lecz również istotne walory aplikacyjne, które sprawiają, że zamieszczony tu materiał powinien zainteresować nie tylko środowisko geografów, lecz również praktyków i decydentów z szeroko rozumianej branży transportowej i planistycznej.

Marcin Połom, Jakub Taczanowski