



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2017, 20(4), 5-6

WPROWADZENIE

Karol Kowalczyk

Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej, Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej,
Al. Kraśnicka 2 cd, 20-718 Lublin

e-mail: karol.kowalczyk@poczta.umcs.lublin.pl

Cytacja:

Kowalczyk K., 2017, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(4), 5–6.

W czwartym tomie Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG w 2017 roku zaprezentowano sześć recenzowanych artykułów, będących po części pokłosiem II Międzynarodowej konferencji naukowej „Problemy i wyzwania geografii komunikacji”, która odbyła się w Gdańsku, w dniach 6-7 kwietnia 2017 r. Tom, wzorem wcześniejszych numerów, zamyka recenzja książki. Autorzy reprezentują następujące ośrodki badawcze (w porządku spisu treści): Uniwersytet Adama Mickiewicza, Uniwersytet Łódzki, Uniwersytet Jagielloński, Szkoła Główna Handlowa, Uniwersytet Wrocławski, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Akademia Pomorska w Słupsku, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie. Tematyka czterech z sześciu opublikowanych prac dotyczy zagadnień krajowych, w tym różnorodnych studiów przypadku odnośnie: mobilności miejskiej, organizacji regionalnych przewozów kolejowych, rozwiązań multimodalnych w transporcie zbiorowym. Zakres przestrzenny dwóch pozostałych artykułów obejmuje natomiast zagraniczne lokalizacje – Białoruś i Chorwację.

W pierwszym z prezentowanych tekstów J. Gadziński podejmuje zagadnienie nowych narzędzi identyfikacji zachowań transportowych ludności, stanowią-

ce ważny nurt współczesnej geografii transportu. W badaniach pilotażowych, przeprowadzonych na przełomie 2016 i 2017 r. w grupie mieszkańców Poznania, zastosowano aplikację mobilną zbierającą dane lokalizacyjne uczestników. Pozwoliło to na wyznaczenie głównych obszarów koncentracji przemieszczeń codziennych w przestrzeni miasta. Autor wskazuje, że w tego typu metodzie tkwi duży potencjał. Jednocześnie jej wykorzystanie wiąże się z pewnymi ograniczeniami natury technicznej i organizacyjnej.

Drugi artykuł autorstwa M. Kowalskiego i S. Wiśniewskiego także odwołuje się do problematyki mobilności miejskiej i metod jej pomiaru. Zawiera wyniki analizy wykonanej dla Łodzi. Skonfrontowano tu dane o natężeniu ruchu na drogach, monitorowanych w Obszarowym Systemie Sterowania Ruchem, ze strukturą funkcjonalną miasta. Przeanalizowano lokalne uwarunkowania mobilności oraz wielkości przemieszczeń w rejonie wybranych elementów struktury przestrzennej. Autorzy wykazali zasadność wykorzystania danych OSSR w badaniach geograficznych, wskazując przy tym na pewne ułomności metody.

Trzecia z prac jest efektem badań zespołu A. Kosińskiego, M. Króla oraz J. Taczanowskiego. Omówiono

w niej proces regionalizacji oferty przewozowej kolei w Polsce. Przeanalizowano wpływ przekształceń organizacyjnych, jakie nastąpiły w okresie 2005-2017, na funkcjonowanie regionalnego transportu kolejowego i jego rolę w systemach komunikacyjnych czterech województw: dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, małopolskiego i podlaskiego. Autorzy dochodzą do wniosku, że przekształcenia organizacyjno-własnościowe przyniosły zasadnicze zmiany w funkcjonowaniu kolei na poziomie regionalnym. Zaobserwowali jednakże odmienne kierunki rozwoju w poszczególnych województwach przejawiające się zwiększeniem bądź zmniejszeniem roli kolei regionalnej.

Funkcjonowanie linii dowozowych we Wrocławiu, jako studium przypadku w ramach badań nad multimodalnymi rozwiązaniami w transporcie zbiorowym, jest przedmiotem analizy w artykule W. Jurkowskiego i M. Smolarskiego. Za cel przyjęto identyfikację oraz ocenę stopnia integracji z transportem kolejowym dowozowych połączeń autobusowych w obrębie dwóch stacji, będących węzłami przesiadkowymi dla strefy podmiejskiej – Wrocław Psie Pole i Wrocław Leśnica. Dokonane pomiary stopnia skomunikowań obu gałęzi transportu pozwoliły na ocenę wielkości multimodalnego potencjału tych węzłów.

T. Wiskulski przygotował piąty artykuł, w którym przedstawił zróżnicowanie i zmienność stopnia drogowej dostępności transportowej ze stolic polskich województw do regionów turystycznych Chorwacji (stolice 7 żupanii położonych nad Adriatykiem). Analizie poddano 112 potencjalnych połączeń drogowych dla lat 2012-2013, 2015 i 2017, uwzględniając zmiany średnich czasów przejazdu samochodem osobowym oraz wpływ zrealizowanych inwestycji infrastrukturalnych (m.in. wzdłuż trasy europejskiej E75) na poprawę wzajemnej dostępności transportowej obu krajów.

W szóstej pracy I. Pirozhnik opisuje współczesny stan i przemiany jakie zaszły po 2000 r. w białoruskim systemie transportowo-logistycznym. Wykorzystując szeroki zasób danych statystycznych przeanalizowano szereg czynników charakteryzujących poszczególne gałęzie transportu, w tym m.in. dynamikę przewozów ładunków, pracę przewozową oraz efektywność i trendy rozwojowe w zakresie przewozów tranzytowych. Podkreślono znaczenie korytarzy paneuropejskich, wskazując przy tym na wiodącą rolę kolei. Zaprezentowano także uwarunkowania funkcjonowania białoruskich centrów logistycznych oraz bariery ograniczające efektywność funkcjonowania operatorów logistycznych.

Niniejszy tom kończy recenzja wykonana przez A. Ciechańskiego, dotycząca pracy zbiorowej pod redakcją M. Kapiasa, D. Kellera nt. przeszłości i teraz-

niejszości obiektów kolejowych w Polsce, opublikowanej w 2016 r. przez Muzeum w Rybniku.

Czwartym numerem Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG w roku 2017 szczęśliwie zamykamy drugi rok funkcjonowania czasopisma w nowej odsłonie po kilkuletniej przerwie, a jednocześnie 20 rocznik, licząc od pierwszego numeru wydanego w 1996 r. Wyrażamy nadzieję dalszej owocnej współpracy w gronie geografów transportu i dynamicznego rozwoju Prac Komisji, jako swoistego integratora naszego środowiska naukowego.

Szanownym czytelnikom w imieniu Redakcji życzę interesującej lektury!

Karol Kowalczyk