



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2021, 24(4), 5-6

WPROWADZENIE

Introduction

Jakub Taczanowski

Zakład Geografii Ludności, Osadnictwa i Rolnictwa, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Gronostajowa 7, 30-387 Kraków
e-mail: jakub.taczanowski@uj.edu.pl



<https://orcid.org/0000-0001-9421-5982>

Cytacja:

Taczanowski J., 2021, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24(4), 5–6.

Mamy przyjemność oddać w Państwa ręce kolejny numer *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG*. Na zeszyt 24(4), zamykający 2021 r., składają się prace podejmujące problematykę transportu kolejowego oraz mobilności w miastach.

Artykuł rozpoczynający numer, autorstwa Pauliny Kurzyk i Pauliny Sapińskiej, traktuje o stosunkowo rzadko podejmowanej kwestii wpływu inwestycji w infrastrukturę transportu kolejowego, konkretnie linii dużych prędkości, na dostępność w indywidualnym transporcie samochodowym. Bardzo liczne prace dotyczące problematyki kolei dużych prędkości skupiają się bowiem najczęściej na skutkach realizacji KDP dla funkcjonowania transportu kolejowego lub dla zwiększenia dostępności w transporcie kolejowym. Tymczasem autorki spojrzały na intensywnie dyskutowaną kwestię planowanej KDP w Polsce przez pryzmat innej gałęzi transportu, jaką jest indywidualny transport samochodowy. Z podjętej analizy wynika,

że gminy, przez które przebiegać będzie linia KDP stracą na dostępności drogowej, natomiast znacząco na dostępie do KDP zyskają miejscowości, w których planuje się lokalizowanie stacji szybkiej kolei.

Autorzy następnych dwóch prac przebadali rozwój transportu kolejowego w skali jednego państwa w dłuższej perspektywie czasowej.

Jan A. Wendt dokonał analizy przekształceń sieci kolejowej Rumunii w ciągu minionego trzydziestolecia. Objęło ono początki transformacji, a następnie akcesję do Unii Europejskiej, która stworzyła całkowicie nowe warunki dla rozwoju transportu kolejowego państw Europy Środkowo-Wschodniej. Wpływ bodaj najistotniejszego czynnika związanego z wejściem do UE, jakim są fundusze europejskie, na sieć kolejową Rumunii okazuje się jednak niewielki. Z drugiej strony warto zwrócić uwagę, że tempo spadku długości rumuńskiej sieci kolejowej zwolniło po przystąpieniu tego kraju do UE. Zresztą regres tamtejszej

sieci kolejowej przyjął w ogóle mniejsze rozmiary niż w innych państwach Europy Środkowo-Wschodniej. W ujęciu przestrzennym proces ten dotknął najbardziej regiony położone poza głównymi międzynarodowymi szlakami kolejowymi. Autor zauważa jednak również, że w analizowanym okresie 1990-2020 jakość w transporcie kolejowym w Rumunii w praktyce nie uległa znaczącemu polepszeniu.

Adeniyi Olufemi Oluwakoya i Seun David Ogundipe przedstawili natomiast analizę rozwoju transportu kolejowego Nigerii w latach 1970-2016. Mimo podkreślanych przez autorów licznych zalet transportu kolejowego, zarówno pasażerskiego, jak i kolejowego oraz jego wysokiego potencjału rozwoju w Nigerii, nadal w tym kraju obserwujemy dominację transportu drogowego. Chociaż nigeryjski transport kolejowy przechodzi okres znaczącej transformacji, nie osiągnął jednak jeszcze optymalnego poziomu rozwoju i wydajności w całym kraju. W celu zmiany tej sytuacji autorzy proponują szereg działań o charakterze politycznym i organizacyjnym oraz technologicznym, które powinny być podjęte przez władze państwowe.

Dwa ostatnie artykuły numeru dotyczą natomiast szeroko rozumianej problematyki mobilności miejskiej.

Maciej Tarkowski proponuje szerokie spojrzenie teoretyczne na zagadnienie ścieżek tranzytacji do zrównoważonej mobilności w realiach miast Polski. Autor podjął się analizy literatury naukowej reprezentującej tę problematykę, identyfikując możliwe zastosowanie i korzyści, jakich badaniom mobilności w polskich miastach dostarcza koncepcja ścieżek tranzytacji w kierunku rozwoju zrównoważonego. Do analizy wykorzystał artykuły opublikowane w *Pracach Komisji Geografii Komunikacji PTG*, dotyczące miejskiej mobilności w kontekście zidentyfikowanych geograficznych czynników tranzytacji. Badanie wykazało dominację prac z zakresu zmian podziału zadań przewozowych w kontekście polityki i strategii rozwoju transportu publicznego. Słabiej zagospodarowane pozostają natomiast szersze zagadnienia, takie jak redukcja potrzeb transportowych i jej wpływ na

strukturę przestrzenną oraz funkcjonowanie systemów transportu miejskiego i wzorców mobilności. Autor zwraca też uwagę na potencjał badań ścieżek tranzytacji w kierunku zrównoważonej mobilności z perspektywy nowo powołanej dyscypliny naukowej geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.

Jakub Taczanowski przedstawił natomiast analizę rozwoju i funkcjonowania oraz perspektyw rozbudowy nowych, powstających od początku XXI w. sieci tramwajowych we Włoszech. Italia stanowi ciekawy *casus* jako państwo, które z jednej strony zachowało część starych, bardzo rozbudowanych sieci tramwajowych, z drugiej natomiast dokonało likwidacji zdecydowanej większości istniejących w przeszłości systemów. Obecnie Włochy posiadają już niemal dwudziestoletnie doświadczenie w budowie nowych systemów tramwajowych, jednak nadal znajdują się w początkowym stadium procesu przywracania miejskiej komunikacji szynowej. Z racji ciągle dość niewielkiej długości i ograniczonej obsługi centrów miast wpływ nowych sieci tramwajowych na funkcjonowanie transportu w miastach jest w większości przypadków umiarkowany. Chociaż nie odnotowano wyraźnego wpływu nowych systemów na poziom wskaźnika motoryzacji, to jednak sukces, szczególnie najlepiej zaprojektowanych, sieci we Florencji, Bergamo i Padwie oraz ambitne plany dalszego rozwoju dowodzą wielkiego potencjału tramwaju przywracanego w obsłudze komunikacyjnej włoskich miast.

W imieniu Kolegium Redakcyjnego serdecznie zapraszam do zapoznania się z zeszytem 24(4) za rok 2021 *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG*, życząc miłej i inspirującej lektury. Chciałbym także zachęcić Czytelników do nadsyłania artykułów naukowych do kolejnych numerów naszego czasopisma. Liczymy, że *Prace*, mające za sobą już sześć lat doświadczeń, będą nadal pomyślnie rozwijać się, stając się coraz szerszym międzynarodowym forum wymiany poglądów badaczy transportu reprezentujących różne dyscypliny naukowe.

Jakub Taczanowski