



---

## RECENZJA: K. MARTENS – *TRANSPORT JUSTICE: DESIGNING FAIR TRANSPORTATION SYSTEMS*, ROUTLEDGE, NEW YORK, 2017; 256 SS.

*Review: K. Martens – Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems, Routledge, New York, 2017; 256 pp.*

**Ariel Ciechański**

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyckiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

e-mail: ariel@twarda.pan.pl

---

W 2017 r. nakładem renomowanego wydawnictwa *Routledge* ukazała się książka K. Martensa pod intrygującym tytułem *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems* (pol. Sprawiedliwy transport: Projektowanie systemów transportowych zapewniających równy dostęp). Nie ukrywam, że jako osobę zajmującą się problematyką z zakresu społecznej geografii transportu, takie zatytułowanie pracy zachęciło mnie do sięgnięcia po nią. W czasach, w których podejście ilościowe w geografii transportu jest wręcz nadreprezentowane, każde opracowanie w którym człowiek nie ginie pośród wielkich liczb jest godne uwagi – zwłaszcza, gdy autor obiecuje rozwinąć nowy paradygmat procesów planistycznych w transporcie oparty na zasadach sprawiedliwości społecznej. Czy jednak wybrnął on z tego skutecznie – pozostaje to raczej do dyskusji.

Recenzowana pozycja jest skierowana przede wszystkim do studentów i badaczy zajmujących się procesami planistycznymi w transporcie, ale ponieważ porusza się w niej zagadnienia niewątpliwie z zakresu badań geografii transportu, może ona być interesująca również dla przedstawicieli tej subdy-

scypiny. Przedmiotowa praca składa się z dziesięciu rozdziałów podzielonych na trzy części.

Część pierwsza pracy *Introduction* (Wprowadzenie) zawiera dwa rozdziały – pierwszy jednoimienny z jej tytułem oraz drugi pt. *Fairness in Traditional Transportation Planning* (Równy dostęp w tradycyjnym podejściu do planowania systemów transportowych). We wprowadzeniu autor książki zaznacza czytelników z interesującą inicjatywą społeczną z Los Angeles, będącą odpowiedzią na wprowadzone ograniczenia w ofercie autobusowego publicznego transportu zbiorowego na peryferiach zamieszkałych przez ludność o niższych zarobkach. Wzburzenie mieszkańców tych obszarów wzbudziło oddanie priorytetu transportowi kolejowemu obsługującemu przedmieścia zamieszkałe przez lepiej sytuowanych materialnie mieszkańców. W tym rozdziale autor także formułuje kluczowe dla dalszych rozważań pytanie: „nie czy planowanie systemów transportowych powinno bazować na zasadach sprawiedliwości społecznej, ale na których z nich powinno ono bazować?” Autor definiuje tu też cel pracy, którym jest stworzenie nowego paradygmatu lub teorii w planowaniu systemów transporto-

wych opierających się na zasadach sprawiedliwości społecznej. Niewątpliwie interesującym elementem tego rozdziału jest zamieszczony w Boxie 1.1 przegląd definicji dostępności w relacji do pojęcia sprawiedliwości społecznej.

Kolejnym, oznaczonym jako drugi, rozdziałem pracy jest już wspomniany powyżej *Fairness in Traditional Transportation Planning*. Główną oś rozważań stanowi tu tradycyjne podejście do planowania systemów transportowych, a celem ich jest wskazanie, że ono się nie sprawdza. Warty zauważenia jest tu Box 2.1, w którym autor książki krytycznie odnosi się do brytyjskiego klasycznego stosunku do planowania. Zwraca też uwagę, że planowanie systemów transportowych to swego rodzaju instytucja, również z pewnymi nieformalnymi zasadami pojawiającymi się przy kreowaniu polityk transportowych. K. Martens zauważa też podwójne oblicze sprawiedliwości w tradycyjnym planowaniu systemów transportowych. Warta podkreślenia w tym miejscu jest jego konstatacja, że tradycyjne polityki transportowe prowadzą do bardzo niekorzystnych procesów rozwoju motoryzacji indywidualnej, a stopniowo zastępuje je polityka autostradowa (sic!). Prawdziwa jest również jego teza, że próby umożliwienia wszystkim przemieszczania się bez korków z góry skazane są na porażkę. Co cenne, K. Martens zwraca uwagę na problem tzw. błędnego koła motoryzacji indywidualnej, a także na fakt, że planowanie systemów transportowych jest niestety zbyt zdominowane podejściem typowo inżynierskim. Z drugiej strony, w ujęciu nazbyt ekonomicznym, większe szanse zrealizowania mają drogi łączące bogate dzielnice z centrami handlowymi, niż te prowadzące pomiędzy upośledzonymi transportowo biednymi dzielnicami. Według autora, tradycyjne podejście planistyczne pogłębia więc tylko nierówności w mobilności społeczeństw. Godnym podkreślenia elementem tej części pracy jest ryc. 2.2 ukazująca zakłęte koło procesów planistycznych związanych z transportem.

Kolejna, druga część tomu, została przez K. Martensa zatytułowana *Philosophical Explorations* (Poszukiwania filozoficzne). Składa się ona z pięciu rozdziałów. Pierwszy z nich (a w sumie trzeci z kolei) zatytułowano *Setting the Stage* (Ustawienie sceny). Autor próbuje tu odpowiedzieć na pytania, co chciałby wykorzystać z teorii sprawiedliwości społecznej w planowaniu systemów transportowych i jak podążać w kierunku teorii w tej dziedzinie. Rozdział ten w mojej ocenie mógłby być bardziej syntetyczny, bez straty dla jego treści.

W rozdziale czwartym *The Social Meaning of Transportation* (Społeczne znaczenie transportu) autor wychodzi od Walzerowskiej koncepcji sfer sprawiedliwości oraz w odwołaniu do niej podejmuje się zde-

finiowania społecznej roli transportu. Przedstawia on też pojęcie transportu jako pewnego dobra. Omawia ponadto dostępność jako pewien koncept filozoficzny oraz jako odrębne dobro (najlepiej wpisujące się w społeczne znaczenie transportu) i sferę życia.

Kolejny, piąty rozdział K. Martens zatytułował *Accessibility as a Primary Good* (Dostępność jako dobro podstawowe). Tym razem punktem wyjścia dla autora jest teoria sprawiedliwości J. Rawlsa, gdzie sprawiedliwość społeczna stanowi podstawowe dobro społeczne. K. Martens uwzględnia równy dostęp jako element włączania do transportu, a dostępność traktowana jest przez niego jako dodatkowe dobro podstawowe. Co warto podkreślić, prowadzone tu dociekania, choć może niezbyt interesujące dla nas geografów, są jednak głęboko osadzone w literaturze przedmiotu. Rozszerzona została tu także koncepcja uczciwej równości N. Danielsa, mówiąca co prawda o potrzebie zapewnienia równego dostępu do służby zdrowia, ale kwalifikująca się również do adaptacji w ramach planowania sprawiedliwego społecznie transportu. Słusznie jednak K. Martens krytycznie zauważa, że propozycje N. Danielsa i J. Rawlsa mają charakter a-przestrzenny, co jest ich bardzo dużą wadą.

Rozdział szósty nosi tytuł *Insuring for Lack of Accessibility* (Ubezpieczenie od braku dostępności) i jego treść jest jak dla mnie nazbyt abstrakcyjna. Autor posługuje się dość wyrafinowanymi przykładami fikcyjnych migrantów konkurujących na hipotetycznej wyspie o dostęp do dóbr, w tym i do transportu. Jest to w mojej ocenie najmniej interesujący fragment pracy, daleki od tego, czego bym oczekiwał sięgając po nią.

Siódmy rozdział pt. *Defining Sufficient Accessibility* (Definiowanie wystarczającej dostępności) zamyka część drugą książki. Należy zgodzić się tu z K. Martensem, że nie powinno się pytać, na których zasadach sprawiedliwości powinno bazować planowanie systemów transportowych, ale czym jest wystarczająca dostępność. Próbuje on zresztą ją z pewnym powodzeniem zdefiniować. Ponadto wciąż stawia on pytanie, na jakich zasadach sprawiedliwości powinno bazować planowanie systemów transportowych. Pochyla się on również nad zagadnieniem relacji pomiędzy dostępnością, a uczestnictwem w aktywnościach. Stwierdza także, że ocena sprawiedliwego systemu transportowego użytkownika ziemi powinna bazować na pomiarze dostępności. Rozdział ten stanowi też pewien przegląd wiedzy dotyczącej ustanawiania standardów wystarczalności w transporcie.

Część trzecia *A new Approach do Transport Planning* (Nowe podejście do planowania systemów transportowych) otwiera rozdział ósmy *Transportation Planning Based on Principles of Justice* (Planowanie transportu w oparciu o zasady sprawiedliwości).

Celem autora jest scharakteryzowanie planowania systemów transportowych opartego na zasadach sprawiedliwości społecznej. Dyskutuje on tu również miary dostępności – co i jak jest mierzone. Krytykuje podejście, w którym nie uwzględnia się szerszego spektrum czynników, np. dotyczących cech i możliwości poszczególnych ludzi. K. Martens omawia także rolę planowania systemu transportowego, zwłaszcza tego opartego na zasadach sprawiedliwości społecznej. Zauważa, że powinno ono być kierowane przede wszystkim do grup o niskiej mobilności potencjalnej, dotkniętych także ograniczoną dostępnością. Oceniana też jest przez niego równość w systemach transportowych. Autor proponuje tu także indeks ubogości transportowej (*accessibility poverty index*), za pomocą którego mierzy równość dostępu do tego systemu. Ponadto prezentowany jest interesujący wskaźnik *Accessibility Fairness Index* (indeks uczciwej dostępności). W dalszej części rozdziału podejmowana jest tematyka niedoborów dostępności czy tworzenia rozwiązań prowadzących do jej redukcji. Autor przedstawia tu też ocenę interwencji w celu przesunięcia systemu transportowego w kierunku większej równości dostępu. Zwraca ponadto uwagę, jak bardzo analiza efektywno-kosztowa odbiega od zasad sprawiedliwości społecznej i że nie powinna ona bazować tylko na wyraźnych efektach interwencji. Rozważania w tej części doprowadziły logicznie do sformułowania na końcu rozdziału ósmego zasad planowania systemów transportowych opartych na regułach sprawiedliwości społecznej, czyli niesprowadzającego się wyłącznie do czynności technicznej.

Rozdział dziewiąty nosi tytuł *Case Study: The Fairness of Amsterdam's Transportation System* (Studium przypadku: Sprawiedliwość systemu transportowego Amsterdamu). Zwraca się w nim uwagę na skalę badań jakie są w nim omawiane, a dla których podstawową jednostką odniesienia stanowią rejony pocztowe. Studium prezentowane jest w sześciu krokach. W pierwszym z nich przeprowadzona została delimitacja grup ludności według ich możliwości dostępności – zarówno wykorzystujących publiczny transport zbiorowy, jak również posługujących się motoryzacją indywidualną. Pominięte niestety zostały tu tak popularne w Holandii rowery, czy też kombinacje środków przemieszczania się. W kroku drugim omawiany jest pomiar potencjalnej mobilności i dostępności wraz z miarami tego drugiego ze zjawisk w podziale na pory dnia i wykorzystywane środki transportu. W kroku trzecim przedstawione zostało zagadnienie pięciu progów wystarczalności, a w kolejnym defi-

niowane są grupy ludności uprawnione do poprawy dostępności. W kroku piątym dokonano oceny niedoboru dostępności, zwłaszcza pośród użytkowników zależnych od transportu publicznego, ale również grup bazujących na motoryzacji indywidualnej. Autor zwraca też uwagę na to, że sytuacja obu tych grup w przedmiotowym zakresie jest różna, oraz że występuje niedobór dostępności w całej populacji. W kroku szóstym nadawane są priorytety grup społecznych i wskazane jest pierwszeństwo tych z nich, które uprawnione są do poprawy dostępności.

Ostatni, dziesiąty rozdział pracy, autor zatytułował *Seeking Transportation Justice* (Szukając sprawiedliwości transportowej). Warto tu podkreślić jego konstatację, że transport jest uczciwy, jeśli tylko zapewnienia wystarczający poziom dostępności wszystkim w większości okoliczności. W rozdziale tym analizowane są także mechanizmy finansowe związane z zapewnieniem sprawiedliwości transportowej – jej finansowanie powinno opierać się analizie kosztów marginalnych. Na koniec autor powraca do przykładu Los Angeles i stwierdza, że wszyscy członkowie społeczeństwa powinni mieć zagwarantowany wystarczający poziom dostępności, w większości (ale nie we wszystkich) okoliczności.

Niewątpliwą wadą książki od strony technicznej są liczne ryciny, które z powodu grafiki niedostosowanej do publikacji w trybie czarno-białym i na stronach o formacie B5, są słabo lub w ogóle nieczytelne. W tak renomowanym wydawnictwie nie powinno się to zdarzać.

Jaka więc jest moja ostateczna ocena tej publikacji? Niestety, zdecydowanie dotyczy ona innej problematyki niż oczekiwałem sądząc po jej tytule. Autor mocno porusza się tu w sferze koncepcyjno-filozoficznej, raczej dość odległej od mocno empirycznego i zmatematyzowanego podejścia geografów transportu specjalizujących się w badaniach z zakresu dostępności. Jeśli więc komuś nie jest potrzebne przeanalizowanie bardzo szerokiego spektrum pozycji pod kątem np. przeglądu piśmiennictwa, to może spokojnie pominąć recenzowaną książkę jako średnio przydatną do poszerzenia wiedzy o otaczającym nas środowisku geograficznym oraz do procesów wyjaśniania z tym związanych. Jeśli jednak kogoś interesuje bardziej humanistyczne podejście do omawianej tematyki, to może znaleźć w pracy K. Martensa interesujące dla siebie wątki.

Ariel Ciechański