



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2020, 23(5), 5–6

WPROWADZENIE

Introduction

Marcin Połom (1), Jakub Taczanowski (2)

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

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

Cytacja:

Połom M., Taczanowski J., 2020, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(5), 5–6.

Oddajemy w Państwa ręce kolejny numer *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG*. Artykuły, które składają się na najnowszy zeszyt, dotyczą zarówno aktualnych wyzwań naukowych w badaniach transportowych, jak i bardzo istotnych aplikacyjnie zagadnień, bezpośrednio odnoszących się do naszej rzeczywistości komunikacyjnej. Tych dwóch aspektów nie sposób zresztą od siebie oddzielić, o czym świadczą wszystkie opublikowane prace.

Pierwszy artykuł, autorstwa Aleksandry Koźlak, traktuje o jednej z najnowszych koncepcji w naukach o transporcie – Mobility-as-a-Service (MaaS). Autorka zapoznaje czytelnika z tym szybko obecnie zysującym na popularności podejściem, przedstawiając jego rozumienie w krajowej i przede wszystkim za-

granicznej literaturze naukowej. Następnie dokonuje przeglądu i porównania systemów MaaS w wybranych miastach europejskich, by w końcowej części pracy skupić się na praktycznych korzyściach płynących z zastosowania tego podejścia w transporcie. Zwraca jednak również uwagę na potencjalne zagrożenia, zwłaszcza związane z ryzykiem pojawienia się niekorzystnych przesunięć popytu i w konsekwencji zastępowanie transportu zbiorowego transportem indywidualnym.

W drugim z kolei artykule, Anna Mercik zajęła się innym bardzo aktualnym problemem, zarówno w sensie badawczym, jak i aplikacyjnym – elektromobilnością w miejskim transporcie zbiorowym. Po bardzo szerokim przeanalizowaniu polskiej i obcej

literatury naukowej z zakresu zrównoważonego transportu i elektromobilności, autorka przedstawiła aktualną sytuację w zakresie elektryfikacji transportu autobusowego w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Ten jeden z największych organizatorów komunikacji publicznej w Polsce do tej pory nie zdefiniował polityki zrównoważonej mobilności, przez co nie może przeprowadzić analizy wpływu elektryfikacji transportu autobusowego na realizację celów takiej polityki. W związku z tym brakuje koordynacji inwestycji w elektryczny tabor autobusowy pomiędzy Metropolią a operatorami, co przyczynia się do niskiego tempa elektryfikacji transportu autobusowego na tym obszarze.

Trzeci z prezentowanych tu tekstów poświęcono bardzo ważnemu, choć ciągle w Polsce niedocenianemu problemowi, jakim jest wykluczenie transportowe. Na przykładzie bieszczadzkiej Komańczy Ariel Ciechański analizuje, jak olbrzymi regres w ofercie transportu publicznego (kolejowego i autobusowego), spowodowany wysokimi kosztami uruchamiania połączeń, doprowadził do zaistnienia zjawiska tzw. motoryzacji wymuszonej. Wobec skrajnie ubogiej oferty transportu zbiorowego prywatny samochód pozostaje jedynym środkiem transportu, dostępnym jednak tylko dla tych, którzy mogą z niego skorzystać. Może mieć to poważne konsekwencje w przyszłości, kiedy wraz ze starzeniem się społeczeństwa, udział osób dotkniętych wykluczeniem transportowym najprawdopodobniej znacząco wzrośnie.

Problematykę dostępności do transportu publicznego porusza również artykuł Beaty Gierczak-Korzeniowskiej. Autorka bada w nim wpływ tworzonej w aglomeracji rzeszowskiej kolei aglomeracyjnej na dostępność Rzeszowa. Budowa tego nowego systemu transportowego, którego bardzo istotnym elementem jest integracja techniczna, organizacyjna i handlowa z komunikacją miejską, przyczyni się do intensyfikacji rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, ułatwiając realizację poszczególnych funkcji gospodarczych tej jednej z najmłodszych i najszybciej rozwijających się aglomeracji w Polsce.

Tematyka ostatniego artykułu dotyczy natomiast funkcjonowania małych polskich portów morskich.

Tomasz Michalski, analizując ich funkcje: przeładunkową, pasażerską i związaną z rybołówstwem, pokazuje, że ma miejsce ich regres. Spadek znaczenia małych portów zachodzi równolegle ze wzrostem przeładunków obserwowanym w największych portach – w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu. Wobec tego wydaje się, że polskie małe porty i przystanie bałtyckie powinny szukać nowych funkcji, z których jako najbardziej perspektywiczna rysuje się turystyka, w tym jachtowa.

Numer kończą dwie recenzje książek przygotowane przez Ariela Ciechańskiego. Pierwsza dotyczy monografii W. Jurkowskiego pod tytułem „Integracja zabudowy mieszkaniowej z infrastrukturą kolejową w strefach podmiejskich Krakowa, Łodzi, Poznania i Wrocławia”. Książka ta jest jedną z nielicznych analizujących problematykę transportu kolejowego w powiązaniu ze strukturą osadniczą. Z badań wynika, że sieć osadnicza i transportowa nie są ze sobą zintegrowane, co więcej zabudowa mieszkaniowa powstająca w ostatnich latach oddala się od stacji kolejowych. Monografię W. Jurkowskiego jako bardzo wartościowe zarówno w sensie naukowym, jak i aplikacyjnym opracowanie, polecić należy wszystkim zainteresowanym problematyką relacji transportu i mieszkalnictwa.

Druga recenzowana książka to pozycja K. Martensa „Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems”. Jest ona skierowana przede wszystkim do studentów i badaczy zajmujących się procesami planistycznymi w transporcie, jednak może być interesująca również dla geografów transportu, ponieważ porusza także zagadnienia znajdujące się w kręgu zainteresowań tej subdyscypliny. Warto jednak zaznaczyć, że książka jest mocno osadzona w sferze koncepcyjno-filozoficznej i jako taka zostanie doceniona najbardziej przez badaczy reprezentujących podejście humanistyczne.

W imieniu Redakcji życzymy przyjemnej lektury, mając nadzieję, że będzie ona stanowić inspirację do badań i dyskusji.

Marcin Połom, Jakub Taczanowski