

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG
Transport Geography Papers of Polish Geographical Society

ISSN 1236-5915
e-ISSN 2543-8188

22(4)/2019



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2019, 22(4), 5-7

WPROWADZENIE

Introduction

Karol Kowalczyk (1), Szymon Wiśniewski (2)

(1) Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej, Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej,

Al. Kraśnicka 2D, 20-718 Lublin

e-mail: karol.kowalczyk@umcs.pl

(2) Instytut Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej, Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet Łódzki, Kopcińskiego 31, 90-142 Łódź

e-mail: szymon.wisniewski@geo.uni.lodz.pl

Cytacja:

Kowalczyk K., Wiśniewski Sz., 2019, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 22(4), 5–7.

Czwarty tom Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG podsumowuje dwudziesty drugi rok wydawania czasopisma, a zarazem czwarty sezon jego funkcjonowania w nowej odsłonie. Bieżący rok jest przełomowym momentem w historii Prac Komisji. W lutym 2019 tytuł został wpisany do bazy ERIH PLUS, co miało niebagatelne znaczenie dla jego zamieszczenia – w lipcu – w nowym wykazie czasopism naukowych MNiSW, z wartością 20 punktów. Istotnym wydarzeniem była także sierpniowa rejestracja Prac

Komisji w Rejestrze Dzienników i Czasopism. W imieniu Redakcji dziękujemy wszystkim osobom, które przyczyniły się do tych sukcesów. Liczymy, że przełoży się to na jeszcze większe zaangażowanie środowiska geograficzno-transportowego w publikowanie na łamach naszego czasopisma, również w języku angielskim. Aktualnym celem Redakcji jest bowiem dołączenie do baz WoS ESCI i Scopus, co niewątpliwie zwiększyłyby zasięg cytowań.

W niniejszym, polskojęzycznym tomie zaprezentowano siedem recenzowanych artykułów naukowych oraz recenzję książki. Autorzy reprezentują sześć ośrodków badawczych (w kolejności spisu treści): Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Instytut Rozwoju Miast i Regionów w Krakowie, Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Uniwersytet Gdański, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu oraz Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie.

Trzy artykuły zamieszczone na początku tomu obejmują zagadnienia transportu indywidualnego, w tym zachowań transportowych i warunków funkcjonowania mobilności miejskiej, z uwzględnieniem roli pojazdów jednośladowych oraz przemieszczania pieszego. Kolejne dwa artykuły dotyczą przemian w transporcie miejskim będących konsekwencją mega eventu oraz elektromobilności. Natomiast dwa ostatnie teksty pod względem zasięgu przestrzennego sytuują się w województwie wielkopolskim. Zawierają analizy aglomeracyjnych dojazdów do pracy oraz dostępności transportu publicznego na poziomie subregionalnym.

Pierwszy artykuł, autorstwa J. Gadzińskiego i E. Goras ma przeglądowy charakter. Z perspektywy 50 lat badań nad zachowaniami transportowymi ludności w Polsce, ukazano tendencje w zakresie codziennej mobilności w największych miastach, wraz ze wskazaniem złożoności przyczyn zachodzących przemian. Danymi źródłowymi są m.in. wyniki serii kompleksowych badań ruchu (KBR), zapoczątkowanych w 1969 r. w Warszawie, wykonywanych później w innych ośrodkach miejskich. Autorzy dokonali także przeglądu i krytycznej oceny metod stosowanych w poszczególnych badaniach, formułując na tej podstawie rekomendacje dla tworzenia podobnych analiz w przyszłości.

J. Jaczewska zdecydowała się w swoim artykule na przeprowadzenie syntezy bieżących koncepcji oceny przyjazności przestrzeni dla ruchu pieszego, w oparciu o literaturę przedmiotu, ze szczególnym uwzględnieniem dwóch przekrojowych studiów porównawczych podsumowujących stan wiedzy w tym zakresie. Autorka dostrzega, że transport pieszy, po okresie spadku swojej popularności w XX w., ponownie zyskuje na znaczeniu. Dowodzą tego liczne badania z zakresu projektowania zorientowanego na wygodę pieszych. Artykuł prezentuje kluczowe metody pomiaru *walkability*, ich zalety, jak też potencjalne ograniczenia. Cennym elementem opracowania jest wskazanie możliwych zastosowań wyników tego rodzaju analiz oraz przedstawienie kierunków rozwoju tej grupy metod badawczych.

Artykuł S. Dorockiego koncentruje się na przedstawieniu struktury użytkowania pojazdów w kon-

tekście ostatnich zmian prawnych dotyczących uprawnień do ich prowadzenia. Autor wskazuje, że od początku XXI w. występuje stały wzrost liczby motocykli i motorowerów na polskich drogach, co potwierdza licznymi zestawieniami danych (pochodzącymi z CEPIK, GUS i PZPM). Dynamika liczby rejestracji pojazdów, z uwzględnieniem strukturyzacji wg marki, typu i pojemności silnika, została skonfrontowana z fluktuacjami liczby wydawanych uprawnień do użytkowania pojazdów. Autor zauważa, że w badanym okresie występowała dodatnia zależność tych zmiennych, czego przyczyną mogą być dobra kondycja gospodarcza kraju i równoczesne obniżenie cen tejże grupy pojazdów. Podkreśla także zasadność zmian legislacyjnych, które pozwoliłyby posiadaczom prawa jazdy kategorii B na prowadzenie motocykli o pojemności silnika do 125 cm³.

W czwartym artykule A. Kuczabski i M. Połom prezentują zmiany w transporcie miejskim Lwowa, które zaszły w wyniku organizacji mistrzostw piłkarskich EURO 2012. Porównują sytuację sprzed zawodów piłkarskich oraz pod koniec 2019 r. formułując wnioski na ile organizacja mega eventu wpłynęła na pozytywne zmiany w transporcie publicznym.

Praca autorstwa M. Tarkowskiego nawiązuje do koncepcji zrównoważonego transportu, a ściślej – sustensywnej transformacji w transporcie, na przykładzie elektryfikacji żeglugi promowej. Znajduje ona zastosowanie przede wszystkim w obsłudze krótkich tras w obrębie portów i wód przybrzeżnych, stanowiąc alternatywę dla jednostek wysokoemisyjnych. W oparciu o 15 przypadków ze świata wykazano, że cechy techniczno-eksploatacyjne tego typu promów są uwarunkowane poprzez konkretne czynniki geograficzno-ekonomiczne. Należą do nich: ukształtowanie linii brzegowej i warunki nautyczne, poziom rozwoju systemu transportowego, system energetyczny i jego struktura, polityka w zakresie elektromobilności oraz zdolności projektowe i wytwórcze.

W szóstym z artykułów R. Buł dokonał identyfikacji skali i kierunków dojazdów do pracy na obszarze aglomeracji poznańskiej i województwa wielkopolskiego, w świetle najnowszych danych macierzowych opublikowanych przez GUS dla 2016 r. Miasto Poznań oraz otaczający go powiat poznański stanowią na tle kraju jeden z największych ośrodków dojazdów do pracy. Zjawisko ukazane zostało w kilku ujęciach: krajowym, regionalnym i aglomeracyjnym, z uwzględnieniem kierunków: do Poznania, do gmin powiatu poznańskiego oraz ośrodków subregionalnych, co pozwoliło na określenie zasięgu lokalnych rynków pracy, wśród których wyróżnia się gmina Tarnowo Podgórne.

Zespół autorski M. Beim, A. Błażczek, A. Dąbrowska, P. Dębiak i A. Olczyk poświęcił swój artykuł te-

matyce określenia poziomu dostępności publicznym transportem zbiorowym w podregionie piłskim. Jednostkami podstawowymi były miejscowości (zgodne z bazą PRNG), a zasadnicze źródło danych stanowiły publicznie dostępne informacje o rozkładach jazdy. Autorzy skoncentrowali się na zbadaniu udziału mieszkańców poszczególnych jednostek posiadających dostęp do usług transportowych oraz tych, których objęło wykluczenie transportowe. Artykuł zawiera ponadto wyczerpujące analizy ofert taryfowych oraz dostępności do informacji o funkcjonowaniu przewoźników. Autorzy wskazują, że dla analizowanego obszaru szczególnie problematyczne jest funkcjonowanie transportu autobusowego w okresie ferii szkolnych oraz weekendów. Natomiast transport kolejowy nie wykazuje tak daleko idącej zmienności kursowania i cechuje się powszechną dostępnością.

Czwarty tom Prac Komisji zamykają: recenzja książki K. Trammera pt. *Ostre cięcie*, przygotowana przez A. Ciechańskiego, oraz wykaz tegorocznych recenzentów. Opublikowane artykuły dotyczą różnych skal przestrzennych – od międzynarodowej, poprzez krajową i regionalną, po subregionalną i miejską. Problemy badawcze łączy jednak wspólny mianownik, jakim jest osobowy charakter transportu, który nie po raz pierwszy na łamach Prac Komisji spotyka się z większym zainteresowaniem autorów. Być może wynika to z ważkości tych zagadnień, które determinują jakość życia ludności. Geografia transportu ma w tym zakresie sporo do zaoferowania, co powinniśmy wspólnie promować, jako nasz wkład do współczesnej wizji społeczeństwa i gospodarki, stojących wobec wyzwań globalnych.

Karol Kowalczyk, Szymon Wiśniewski