



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2020, 23(1), 99-101

Recenzja: K. Kowalczyk – *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin, 2019; 182 ss.

Review: K. Kowalczyk – *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin, 2019; 182 pp.

Ariel Ciechański

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

e-mail: ariel@twarda.pan.pl

Głównym nurtem badań polskiej geografii transportu z zakresu kolejnictwa przez wiele lat były procesy rozwoju i regresu sieci tego środka przemieszczania się. Z czasem kierunek ten został uzupełniony o wpływ procesów transformacji gospodarczo-ustrojowej na transport kolejowy. Od kilku lat zauważamy w polskiej geografii transportu rozwój kolejnego nurtu – badań interakcji pomiędzy pasażerską infrastrukturą kolejową i jej otoczeniem. W tym ostatnim kierunku osadzona jest opublikowana w 2019 r. książka Karola Kowalczyka *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy*. Stanowi ona pokłosie pracy doktorskiej autora. Liczy 182 strony tekstu podzielonego na 12 rozdziałów i uzu-

pełnionego przedmową oraz aneksem zawierającym pięć załączników w postaci tabelarycznej.

We *Wstępie* autor opracowania wskazuje co jest jego głównym problemem badawczym i jakimi pobudkami kierował się podejmując badania dotyczące węzłów transportu multimodalnego i towarzyszącej im infrastruktury. Przedstawia też przegląd i typologię form kolei miejskich/aglomeracyjnych. Nie ustrzeżę się jednak pewnych uproszczeń, które mogą być błędnie zinterpretowane. Szybka Kolej Miejska (SKM) w Warszawie nie należy bowiem do Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM) w Warszawie, a jedynie realizuje na jego zlecenie przewozy. Autor definiuje tu również główny cel pracy, którym jest ocena stanu oraz możliwości wykorzystania pasażerskiego trans-

portu kolejowego jako środka multimodalnej komunikacji dojazdowej z stref podmiejskich największych polskich aglomeracji. Na jego podstawie przedstawia następnie szczegółowe cele pracy w ich klasycznym trójpodziale. W ocenie piszącego te słowa realizuje autor jednak wyłącznie cele poznawcze. Część z nich od początku właściwie tak definiuje. Ma to miejsce w przypadku określenia lokalizacji infrastruktury kolejowej względem zagospodarowania przestrzennego, jak i potrzeb codziennych dojazdów do pracy, a także identyfikacji lokalnych uwarunkowań służących funkcjonowaniu rozwiązań multimodalnych. Jednak definiowane jako cel aplikacyjny wskazanie szans i zagrożeń w rozwoju multimodalnej komunikacji dojazdowej opartej na kolei oraz określona jako cel metodyczny weryfikacja zintegrowanej „palety” metod mają również jedynie charakter poznawczy. W dalszej części wstępu autor przeprowadza interesującą dyskusję stosowanych delimitacji obszarów aglomeracyjnych. Określa też zakres czasowy opracowania oraz trafnie definiuje trzy zbiory obiektów badawczych, tj. 10 największych obszarów aglomeracyjnych, 71 odcinków sieci kolejowej oraz 190 potencjalnych punktów przesiadkowych z pociągu poza rdzeniem aglomeracji. Towarzyszą temu bardzo starannie wykonane mapy prezentujące omówione zbiory obiektów w skali kraju, jak również poszczególnych aglomeracji (wklejka). Należy podkreślić, że wszystkie mapy przedstawiane w pracy utrzymane są w jednolitej i estetycznej stylistyce graficznej. Autor dokonuje też bogatego przeglądu definicji transportu multimodalnego.

Praca zawiera także klasyczny przegląd piśmiennictwa (rozdział 2). Szkoda, że autor pracy nie rozpoczął go od scharakteryzowania literatury teoretycznej z zakresu geografii transportu. Dopiero następnym krokiem powinno być przedstawienie zagadnień transportu kolejowego jako przedmiotu badań geograficznych. Autor odwołuje się tu do publikacji polskich i zagranicznych, częściowo sprzed II wojny światowej czy z lat 1950. Pomija jednak, nie wiedzieć czemu, wiele polskich pozycji z lat 1956-1992. Szczęśliwie część z nich pojawia się w dalszej części opracowania przy okazji przeglądu literatury dedykowanego systemom transportu na obszarach aglomeracyjnych.

Rozdział trzeci autor zatytułował *Metody badawcze i źródła danych*. Otwiera go interesujący *flow chart* ukazujący wykorzystane metody na tle celów i źródeł danych. Opis stosowanych metod kameralnych jest jednak zbyt rozbudowany, zwłaszcza że są one powszechnie znane i stosowane. Podobnie dzieje się w przypadku metod statystycznych i prezentacji kartograficznej. Zdecydowanie natomiast powinna być tu omówiona metodyka badań tere-

nowych. I autor z tego obowiązku wywiązuje się bardzo dobrze.

Rozdział czwarty pt. *Sieć kolejowa badanych obszarów aglomeracyjnych* zawiera omówienie procesów kształtowania się układu linii kolejowych w analizowanych jednostkach przestrzennych. Zdarzają się tu jednak autorowi drobne potknięcia faktograficzne. Mylnie podaje on np. datę otwarcia warszawskiej Elektrycznej Kolei Dojazdowej czy też liczbę torów odcinka Jaktorów–Grodzisk Maz. Trudno pogodzić się też z brakiem omówienia zmian w sieci kolejowej z lat 1939-2007.

Rozdział piąty, zatytułowany *Sytuacja społeczno-gospodarcza badanych obszarów aglomeracyjnych*, poświęcony został analizie podstawowych wskaźników społecznych i gospodarczych. O ile jednak w pracy doktorskiej był konieczny, to w książce można było go spokojnie pominąć.

Rozdział szósty pt. *Dojazdy do pracy w świetle badań GUS a natężenie ruchu na sieci kolejowej* dedykowany jest zawartemu w tytule zagadnieniu. Niestety trudno zgodzić się z założeniem, że napełnienie pociągów można by oszacować na podstawie ilości sprzedanych biletów. W aglomeracjach bardzo duży odsetek pasażerów korzysta z biletów okresowych z nielimitowaną liczbą przejazdów, co rzutuje na brak wiarygodnych danych. Mocno dyskusyjne jest też podawanie skumulowanej liczby pociągów za pomocą diagramów kolistych (ryc. 15), zwłaszcza że dość dobrze prezentuje zagadnienie rycina 17.

W rozdziale siódmym *Ocena korzyści i niekorzyści wynikających z lokalizacji infrastruktury kolejowej względem elementów zagospodarowania przestrzennego obszarów aglomeracyjnych* autor skupia się przede wszystkim na lokalizacji punktów odprawy podróźnych względem sieci osadniczej stref podmiejskich. Krótko też odnosi się do sytuacji w rdzeniu samych aglomeracji oraz przygląda się użytkowaniu terenu w buforze 1 km od linii kolejowej. Wyniki swoich dociekań prezentuje m.in. za pomocą zestawu interesujących rycin.

Kolejny ósmy rozdział pt. *Diagnoza poziomu wdrożenia rozwiązań w rejonie wytypowanych węzłów przesiadkowych w strefach podmiejskich* jest jednym z najciekawszych elementów pracy, bowiem w dużej mierze opiera się na własnych pierwotnych badaniach autora. Dużo miejsca poświęca on w nim integracji infrastruktury autobusowej i kolejowej, część rozwiązań typowych dokumentując fotografiami. Zwraca też uwagę na to, że ze względu na znaczne oddalenie od siebie przystanków obu tych środków transportu nie zawsze możliwy jest punkt przesiadkowy. W części miejsc pomimo dogodnej ich lokalizacji potencjał nie jest wykorzystany, albo też wykorzystuje się go częściowo ze względu na brak

integracji rozkładowej. Niestety autor nie zauważa również, że jedną z barier rozwoju analizowanych połączeń stanowi brak jakiegokolwiek formy integracji biletowej, co znacznie obniża atrakcyjność połączeń z przesiadkami i może wpływać na wyniki badań odnoszące się do konkurencyjności czasowej kolei względem transportu autobusowego oraz indywidualnego. Osobne miejsce poświęca autor systemom Park & Ride (P+R) i Bike & Ride (B+R). Zauważa on, że typowe rozwiązania P+R ze strzeżonym parkingiem występują głównie w aglomeracji warszawskiej i w dwóch przypadkach w poznańskiej. Zwraca też uwagę, że nazbyt często „integracja” ogranicza się do uklepanego placu tuż przy stacji/przystanku kolejowym. Efekty swojej inwentaryzacji uzupełnia trafnie dobranymi fotografiami

Rozdział dziewiąty pt. *Kolejowe inwestycje infrastrukturalne w obszarach aglomeracyjnych w kontekście postanowień dokumentów strategicznych* inwentaryzuje wykonane inwestycje w infrastrukturę kolejową na badanym obszarze w podziale na rodzaje środków i perspektywy finansowania przez UE.

Dziesiąty rozdział autor zatytułował *Aspekty organizacyjne determinujące atrakcyjność transportu kolejowego jako środka służącego dojazdom do pracy*. Dokonuje w nim przeglądu przewoźników obsługujących przewozy w badanych aglomeracjach. Niestety w tabeli 114 znajduje się wiele błędów. O ile ten dotyczący relacji ZTM – SKM Warszawa wynika ze zbytniego uproszczenia, to pozostałe są efektem braku korekty. Można bowiem odnieść wrażenie, że np. właścicielem spółki Przewozy Regionalne są niemieckie koleje państwowe DB. Autor analizuje tutaj także oferty specjalne w dojazdach do pracy,

ze szczególnym naciskiem na systemy, w których występuje jakakolwiek integracja taryfowo-biletowa. Odrębne miejsce poświęca współpracy między przewoźnikami, ze smutkiem konstatując, że zwykle ma ona miejsce w sytuacji powiązań własnościowych przewoźnika kolejowego i autobusowego.

Kolejny rozdział pracy nosi tytuł *Synteza stanu i perspektyw wykorzystania transportu kolejowego w codziennych dojazdach do pracy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce*. Autor przeprowadził w nim typologię linii kolejowych na analizowanym obszarze i stworzył ich ranking. Pytanie, czy jednak nie jest to nieco sztuka dla sztuki?

Rozdział dwunasty pt. *Podsumowanie, wnioski i rekomendacje* zawiera tytułowe elementy. Szkoda tylko, że znajdujące się tu rekomendacje ograniczają się głównie do szczegółowych rozwiązań technicznych, natomiast brak jest odniesienia do systemowych rozwiązań organizacyjnych, zwłaszcza obejmujących pełną integrację taryfowo-biletową i rozkładową. Bez tego rozwój opisywanych w książce rozwiązań multimodalnych nie będzie możliwy.

Reasumując, pomimo wskazanych drobnych mankamentów recenzowana praca stanowi interesujące i godne polecenia opracowanie z zakresu geografii transportu. Na szczególne podkreślenie zasługuje wielowątkowość podejmowanych w niej zagadnień i umieszczenie pracy w nurcie wciąż nazbyt rzadko spotykanej tematyki wzajemnych relacji kolejowej infrastruktury liniowej i zagospodarowania przestrzennego otoczenia infrastruktury punktowej służącej obsłudze pasażerów na tych liniach.

Ariel Ciechański