



WPROWADZENIE

Jędrzej Gadziński

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, B. Krygowskiego 10, 61-680 Poznań

e-mail: jedgad@amu.edu.pl

Cytacja:

Gadziński J., 2016, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(3), 5-6.

W obecnej rzeczywistości, przy niezwykle tempie przemian społeczno-ekonomicznych, nieustannym modyfikacjom podlegają również systemy transportowe. Najbardziej widocznym tego przejawem są duże inwestycje infrastrukturalne (drogi, linie kolejowe, lotniska), które na trwałe wpisują się w przestrzeń Polski. Nie należy jednak zapominać również o niewielkich lokalnych usprawnieniach i modyfikacjach, które także mogą mieć duże znaczenie dla jakości realizowanych przemieszczeń (np. ułatwienia dla osób niepełnosprawnych). Co więcej, warto zauważyć, że równocześnie z rozwojem infrastruktury transportowej, zmieniają się również zachowania przestrzenne ludności i przedsiębiorstw, łańcuchy dostaw, zagospodarowanie przestrzeni, stan środowiska przyrodniczego itd. W efekcie przed geografami, urbanistami, inżynierami stają coraz to nowe wyzwania związane z koniecznością opisywania i wyjaśnienia zachodzących procesów. Dlatego niezwykle cieszy, że autorzy tekstów, które ukazują się na łamach *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG* (po reaktywacji serii) w 2016 r. podejmują aktualną problematykę związaną z rozwojem różnych gałęzi transportu i starają się w ten sposób wypełnić lukę w obecnym stanie wiedzy.

Nie inaczej jest też w niniejszym zeszycie *Prac*. Znalazło się w nim sześć artykułów, które swoim zakre-

sem tematycznym obejmują szerokie spektrum zagadnień związanych z transportem morskim, kolejowym, żegluga śródlądową, miejskim transportem publicznym oraz wypadkami drogowymi (a konkretnie ich upamiętnieniem). Podejmowanie tak zróżnicowanej problematyki potwierdza wciąż duży potencjał badawczy polskiej geografii transportu. Autorzy prezentują interesujące studia przypadków z różnych części Polski i Europy, dzięki czemu są w stanie szczegółowo wniknąć w istotę prezentowanych zjawisk i procesów. Warto przy tym zauważyć, że wyniki prezentowanych badań mogą mieć, poza wartością naukową, również duże znaczenie aplikacyjne i okazać się pomocne dla osób zarządzającym rozwojem systemów transportowych miast, regionów czy kraju.

W pierwszym artykule autorzy (H. Rabant, M. Habel i Z. Babiński) przybliżają problematykę związaną z transportem ładunków ponadgabarytowych w żegludzie śródlądowej. Skupiają się przede wszystkim na ukazaniu głównych problemów i wyzwań związanych z tego typu przemieszczeniami. Analizowany przez nich przykład dotyczy realizowanego w latach 2013-2014 transportu największego dotychczas ładunku ponadgabarytowego (elementów nowego bloku elektrociepłowni) drogą wodną Wisły i nieuregulowanym korytem rzeki San. Autorzy zwracają uwagę na liczne utrudnienia – przede wszystkim w postaci złego stanu

infrastruktury, ale również niekorzystne warunki hydrologiczne oraz przeszkody natury prawnej i organizacyjnej. Między innymi dlatego też udział transportu wodnego śródlądowego w pracy przewozowej jest w Polsce bardzo niski (0,3–0,4%), a szkoda, gdyż transport wodny jest uznawany za najtańszy sposób przemieszczania ładunków po śródlądziu.

Transport wodny jest też przedmiotem zainteresowań autora kolejnego artykułu – J. Zupančiča. W swoim tekście skupia się on na roli, jaką odegrał transport towarów drogą morską w rozwoju portu i miasta Koper w Słowenii. Na przestrzeni pół wieku Koper rozwinął się od małego portu kabotażowego do jednego z kluczowych punktów na transportowej mapie południowej Europy. Warto przy tym zauważyć, że odbyło się to w warunkach silnej konkurencji z pobliskimi portami w Wenecji, Trieście i Rijece. Jak zauważa autor, kluczem do sukcesu okazały się korzystne relacje ekonomiczne z państwami Europy Środkowej, a także rozwój połączeń transportowych (drogowych, kolejowych) łączących port z jego potencjalnym zapleczem (w tym przede wszystkim paneuropejskich korytarzy transportowych).

W kolejnym artykule T. Wiskulski zajął się zagadnieniem związanym z efektami dostosowania linii kolejowej E 65 do standardów, którymi charakteryzują się koleje dużych prędkości. Według autora inwestycja ta jest przykładem jednego z pierwszych pozytywnych działań prowadzących do poprawy sytuacji w transporcie kolejowym w Polsce. Główne korzyści, które stają się już efektem wciąż realizowanej modernizacji to, m.in. skrócenie czasu podróży, zwiększone bezpieczeństwo pasażerów, zmniejszenie kongestii na drogach, uniezależnienie transportu od warunków atmosferycznych. Autor zauważa jednak również i pewne słabe strony organizacji przewozów na linii. Zalicza do nich zwłaszcza znaczną liczbę stacji pośrednich, która negatywnie wpływa na średnie prędkości przejazdu. W efekcie pomimo wydatkowania znacznych środków standard linii E 65 po modernizacji będzie wciąż niższy niż w przypadku większości kolei dużych prędkości w Europie Zachodniej.

Wpływ infrastruktury transportu publicznego na rynek nieruchomości jest przedmiotem badań przedstawionych w artykule przygotowanym przez A. Radzimskiego i J. Gadzińskiego. Autorzy prezentują wyniki swoich analiz dotyczących roli jaką odgrywa linia Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) w kształtowaniu rynku mieszkaniowego na jednym z osiedli wielorodzinnych. Uzyskane przez nich wyniki pokazują, że wpływ linii na ceny mieszkań w badanej lokalizacji w latach 2010-2013 był zauważalny, choć stosunkowo niewielki. Co jednak interesujące, bliskość linii PST znacząco podnosiła poziom satysfakcji mieszkańców związany z aktualnym miejscem zamieszkania.

M. Popiel w swoim artykule skupił się na potrzebach osób niepełnosprawnych związanych z korzystaniem z transportu publicznego. Jak słusznie zauważa, osoby takie spotykają się z wieloma trudnościami podczas podróży, co może znacznie ograniczać ich mobilność, a przez to również samodzielność. Autor wskazuje, że odpowiednie udogodnienia i przystosowania mogą przyczynić się do ograniczenia dyskryminacji tej grupy społecznej, a jednocześnie zwiększyć komfort podróży także w przypadku pozostałych pasażerów. „Dobre praktyki” w tym zakresie zostały zaprezentowane na przykładach zaczerpniętych z trzech europejskich miast (Barcelony, Drezna i Krakowa). Autor konkluduje, że proces dostosowania infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych jest niełatwy i czasochłonny, ale jednak możliwy, co potwierdzają liczne przykłady z miast na całym świecie.

Artykuł przygotowany przez L. Przybylską przybliżyła stosunkowo rzadko podejmowaną problematykę dotyczącą zjawiska określanego jako spontaniczne upamiętnianie lub przydrożne pomniki. Dochodzi do niego w miejscach tragicznych w skutkach wypadków drogowych. W efekcie pojawiają się tam często krzyże, kwiaty, znicze, a nawet nagrobki. Autorka w swoich badaniach stara się znaleźć przyczyny występowania tego rodzaju miejsc pamięci przy polskich drogach. Efektem jej prac jest autorski model, który ma wyjaśnić mechanizmy związane z prezentowanym zjawiskiem. Według tej koncepcji powstawanie miejsc pamięci wynika z szeregu warunków o charakterze politycznym, psychologicznym, społecznym, kulturowym, religijnym, geograficznym i infrastrukturalnym. Na koniec autorka zauważa, że miejsca pamięci, choć nielegalne, stały się w Polsce tolerowaną praktyką społeczną i elementem współczesnej przestrzeni publicznej, który jednakże może niekiedy budzić trudne do rozwiązania konflikty przestrzenne.

Niniejszy numer kończy recenzja książki autorstwa F. Bebenowa pt. „Turystyka kolejowa w Polsce” przygotowana przez A. Ciechańskiego.

Artykuły, które znalazły się w prezentowanym zeszycie, stanowią niezwykle różnorodny i jednocześnie interesujący zbiór opracowań, który poszerza obecny stan wiedzy z zakresu geografii transportu. Należy zwrócić uwagę, że podobne tematy stosunkowo rzadko były wcześniej poruszane na łamach polskich czasopism naukowych. Tym bardziej warto polecić uważną lekturę tego numeru czasopisma. Pozostaje mieć nadzieję, że prezentowany zbiór opracowań okaże się być nieocenionym źródłem wiedzy oraz inspiracją do kolejnych badań nad kształtowaniem się systemów transportowych.