



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2021, 24(1), 5-6

WPROWADZENIE

Introduction

Michał Beim (1), Radosław Bul (2)

(1) Pracownia Gospodarki Przestrzennej, Katedra Melioracji, Kształtowania Środowiska i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu, Piątkowska 94, 60-694 Poznań

e-mail: michal.beim@up.poznan.pl



<https://orcid.org/0000-0001-7103-5858>

(2) Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, B. Krygowskiego 10, 61-680 Poznań

e-mail: bul@amu.edu.pl



<https://orcid.org/0000-0002-6617-1473>

Cytacja:

Beim M., Bul R., 2021, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24(1), 5–6.

Pierwszy numer Prac Komisji Geografii Transportu dedykowany jest śp. dr. Jędrzejowi Gadzińskiemu. Pasją Jędrzeja, o której piszą Radosław Bul i Michał Beim, był temat dostępności transportowej. Swoimi pracami badawczymi zachęcił On innych młodych badaczy do pogłębiania tej istotnej kwestii. Nie dziwi więc, że tematyka ta dominuje w niniejszym numerze. Drugim tematem numeru są równie istotne gospodarczo zagadnienia związane z kosztami transportu.

Zespół z Uniwersytetu w Bukareszcie – Benjamin Stoica-Fuchs, Bogdan-Andrei Michai, Ionuț Săvulescu, Robert Dobre – przedstawia narzędzia GIS służące planowaniu infrastruktury drogowej, składającej się na transeuropejską sieć TEN-T. W artykule omówiono uwarunkowania metodologiczne badań efektywności ekonomicznej tych inwestycji na terenie Rumunii. Wybór obszaru badań jest istotny, gdyż kraj ten cechuje się szczególnie trudnymi warunkami geograficznymi

dla budowy dróg szybkiego ruchu. Zaproponowana przez autorów metodologia może stanowić punkt wyjścia zarówno do bardziej szczegółowych badań, jak i studiów wykonalności. Opracowana metodologia może więc znacznie obniżyć koszty planowania i utrzymania autostrad oraz dróg ekspresowych.

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) cieszą się coraz większą popularnością. Z ich wdrożeniem wiązano duże nadzieje na poprawę efektywności zarządzania transportem, ograniczanie emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych czy możliwość promowania transportu publicznego. Intensywnie rozbudowywane w ostatnich latach systemy ITS to też wiele danych, zbieranych przez całą dobę na terenie miasta. Możliwościom wykorzystania owego „big data” z ITS w geografii poświęcony został tekst autorów z Uniwersytetu Łódzkiego oraz Uniwersytetu w Żylinie – Marty Borowskiej-Stefańskiej,

Michała Kowalskiego, Pauliny Kurzyk, Mirosławy Mikušovej, Szymona Wiśniewskiego. Autorzy podkreślają duży potencjał czego ITS, jednocześnie definiując oczekiwania nauk geograficznych wobec sposobów zbierania informacji.

Rzadko kiedy mieszkańcy są zadowoleni z infrastruktury transportowej w swoim mieście czy regionie. Od lat trwają spory, czy jest to faktyczna ocena, czy raczej ulubiony temat do narzekań? W kontekst tej dyskusji wpisuje się Samuel Olorunfemi z Federalnego Uniwersytetu Technicznego w Akure, omawiający problem na podstawie badań ankietowych w nigeryjskim stanie Kongi. Pytania uwzględniają różne aspekty infrastruktury drogowej, nie tylko kwestie przepustowości, ale również jakości odwodnienia czy oświetlenia. Jak w większości krajów rozwijających się, wyniki oczywiście wskazują na generalne niezadowolenie respondentów, niemniej ciekawa jest sama ocena poszczególnych kwestii, a zastosowana metodyka może być inspiracją dla podobnych badań w innych państwach.

Czwarty artykuł, autorstwa Michała Beima z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu, prezentuje założenia idei miasta piętnastominutowego. Zdaniem autora, koncepcja miasta piętnastominutowego jest jedną z kilkunastu teorii, koncepcji lub idei planistycznych uznających prymat dostępności nad mobilnością. Miasto piętnastominutowe ma stanowić nie tylko najlepszą odpowiedź na wyzwania zrównoważonego rozwoju, ale również w optymalny sposób zapewniać odporność miasta na kolejne kryzysy (takie jak np. pandemia COVID-19). Artykuł omawia ewolucję od idei zaprezentowanej w debacie publicznej do koncepcji badawczej. Miasto piętnastominutowe charakteryzowane jest także w odniesieniu do innych koncepcji urbanistycznych.

Celem piątego artykułu, autorstwa Pauliny Kurzyk z Uniwersytetu Łódzkiego, jest ocena zmian dostępności transportowej terenów, na których ma odbyć się wystawa Expo Horticultural w Łodzi. Dokonano jej na podstawie analizy systemu transportowego i liczby ludności przed i w trakcie organizacji imprezy. Analizowany obszar jest godny uwagi, ponieważ stanowi pierwsze z miast gospodarzy, które zdecydowało się na organizację tego typu wydarzenia niemal w centrum miasta. Implikuje to wyzwania dla całego systemu transportowego. Artykuł posiada silny walor aplikacyjny. Zdaniem autorki, wyniki badań dowodzą, że wybrana lokalizacja wystawy spowoduje pogorszenie dostępności transportowej tego obszaru.

O dostępności transportowej polskiej prowincji decyduje nie tylko oferta przewozowa, ale również węzły przesiadkowe: dworce i przystanki. Temat dworców jest zazwyczaj marginalizowany, jednak w sytuacji niewielkiej liczby oferowanych połączeń, wielu pasa-

żerów skazanych jest na długie oczekiwanie na swój kurs. Jakość dworców ma więc istotny wpływ na odbiór i atrakcyjność transportu publicznego. Problematykę tę podejmuje Jakub Łodziński w szóstym artykule tomu. Swoją tekst poświęca kwestiom dworców autobusowych w czterech miastach województwa podkarpackiego. Analizy ukazują dworce i przystanki w szerokim kontekście: lokalizacji w strukturze przestrzennej miast, dostępności przestrzennej i funkcjonalności. Bardzo ciekawy jest też opis przekształceń obiektów dworcowych, które coraz częściej traktowane są jako atrakcyjna lokalizacja usług handlowych, jednak rzadko kiedy przynosi to korzyści dla podróżnych.

Numer kończą dwie recenzje książek. Pierwsza z nich, autorstwa Daniela Štrauby, poświęcona jest książce pod redakcją J. Dellheima i J. Prince'a pt. „Free public transit: and why we don't pay to ride elevators”. Już przekorny tytuł każe zastanowić się, czy rzeczywiście nie płacimy za korzystanie z wind? W Polsce opłaty zazwyczaj uiszczane są w ramach składek na wspólnoty mieszkaniowe. Ci, którzy mieli okazję być dłużej we Włoszech mogą natomiast zaobserwować, że w wielu kamienicach i blokach koniecznością jest wrzucenie monety, zazwyczaj 20 centów. Autor recenzji spostrzega też, że książka opisuje fenomen ostatnich lat, jakim jest pojawienie się bezpłatnego transportu publicznego, obejmującego coraz więcej miast i regionów. Zasadnicze pytanie stanowi jednak wpływ bezpłatnego transportu publicznego na zmianę zachowań, a w skali makro na strukturę kosztów transportu: czy korzyści społeczne i środowiskowe przewyższają utracone wpływy?

Druga recenzja, autorstwa Macieja Tarkowskiego, dotyczy publikacji pod redakcją J.-P. Rodrigue pt. „The Geography of Transport Systems”. Zdaniem recenzenta największy atut tej pracy stanowi, podkreślona w tytule, systemowość podejścia. Głównym pomysłodawcą podręcznika jest J.-P. Rodrigue – profesor w Katedrze Studiów Globalnych i Geografii Uniwersytetu Hofstra w stanie Nowy Jork. To utytułowany, globalnie rozpoznawalny badacz specjalizujący się w zagadnieniach transportu towarowego, logistyki, łańcuchów zaopatrzeniowych i terminali przeładunkowych. W pracach nad omawianą publikacją wspierał go zespół ośmiu współautorów i współauterek z ośrodków akademickich w Stanach Zjednoczonych i Kandzie, a także z Francji i Belgii. Za główny atut podręcznika recenzent uważa podejście pozwalające dostrzec złożoność systemów transportowych i ich współzależność ze składowymi nadsystemami, dostrzeganie wieloskalarnego charakteru systemów transportu oraz precyzję języka publikacji połączonej z prostotą wyводу.