



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2020, 23(1), 5-7

WPROWADZENIE

Introduction

Maciej Tarkowski

Zakład Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii, Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański, Jana Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: maciej.tarkowski@ug.edu.pl

Cytacja:

Tarkowski M., 2020, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(1), 5–7.

Pierwszy w 2020 r. tom Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG ukazuje się w trudnym, ale ciekawym okresie przemian społeczno-gospodarczych związanych z przebiegiem globalnej pandemii wirusa SARS-COV-2. Ma ona głęboki wpływ na funkcjonowanie praktycznie każdej gałęzi transportu. Prace naukowe na ten temat dopiero powstają. Naturalny cykl wydawniczy powoduje, że publikowane w niniejszym tomie artykuły nie dotyczą tej problematyki. Nie odbiera im to jednak znaczenia i aktualności. Wręcz przeciwnie – każda praca dotyczy węzłowych problemów geografii komunikacji. Pandemia być może nada tym badaniom większą dynamikę i wyznaczy nowe kierunki badań, ale na pewno nie umniejszy ich roli. W związku z omawianymi wydarzeniami Zespół Redakcyjny podjął decyzję o wydaniu numeru specjalnego Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG poświęconego wpływowi pandemii wirusa

SARS-COV-2 na funkcjonowanie transportu. W imieniu Zespołu serdecznie zapraszam do nadsyłania publikacji.

W niniejszym tomie zaprezentowano sześć recenzowanych artykułów naukowych oraz recenzje dwóch pozycji książkowych. Autorzy reprezentują osiem ośrodków badawczych (w kolejności spisu treści): Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Uniwersytet Wrocławski, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Uniwersytet Gdański, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Akademię Morską w Szczecinie, Uniwersytet Szczeciński oraz Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie.

W sześciu artykułach recenzowanych pojawiają się wspólne – przynajmniej dla części z nich – wątki. Dotyczą one rozwoju kolei, obsługi transportowej regionów miejskich, zrównoważonej mobilności czy rozwoju

transportu wodnego. Nie zabrakło także podkreślenia roli, jaką ciągle odgrywa transport drogowy i rynek motoryzacyjny.

Pierwszą pracę, autorstwa K. Kowalczyka, trudno jednoznacznie przypisać do jednego z podstawowych rodzajów artykułów naukowych. Autor, przyjmując optykę geograficzno-historyczną, dokonał niezwykle ciekawej syntezy losów znanego wszystkim poety, a Czytelnikom tego czasopisma także cenionego geografą – Wincentego Pola – na tle procesu przestrzennej dyfuzji kolei. Najważniejsze jej etapy zostały zwięźle omówione – zarówno w odniesieniu do świata, jak i do ziem polskich. Opis wzbogacają interesujące tablice i ryciny, pozwalające lepiej zrozumieć rewolucyjną rolę, jaką odegrała kolej w rozwoju transportu. Ukazane na tym tle życie Wincentego Pola, jego podróże i poglądy mają nie tylko walor biograficzny. Wydobywają na powierzchnię błęd rozumowania, któremu ulega najprawdopodobniej większość ludzi żyjących w XXI w. W zarysie, jego istota polega na założeniu, że zmiany kulturowe i społeczno-gospodarcze, jakie towarzyszą naszemu życiu są bezprecedensowe, nieuniknione i nieporównywalnie bardziej doniosłe, niż przekształcenia, których aktorami i świadkami byli nasi przodkowie kilka pokoleń wstecz. Takiemu pogładowi towarzyszy także często ahisteryczne przekonanie o aktualnie większej zbiorowej mądrości i zdolności do podejmowania bardziej racjonalnych decyzji w obliczu cywilizacyjnych wyzwań, wynikającej jakoby ze znajomości historii.

W. Jurkowski kontynuuje rozważania na temat transportu kolejowego, osadzając je jednak w aktualnym kontekście obsługi transportowej regionów miejskich. Ilustracją tych rozważań są codzienne dojazdy koleją do Wrocławia. Punktem wspólnym z pierwszym artykułem jest również przestrzenno-czasowa perspektywa analizy. Autor postawił sobie za cel określenie natężenia potoków pasażerskich na poszczególnych kierunkach, identyfikację dobowych szczytów przewozowych, oraz porównanie dobowego rozkładu potoków pasażerskich na liniach o zróżnicowanej ofercie przewozowej. Ten ostatni wątek wydaje się najciekawszy, bo w największym stopniu dotyka kwestii mobilności. Autor stwierdził, że w miarę rozwoju oferty przewozowej transportu kolejowego rośnie pasażerów o nieregularnych godzinach pracy względem tych, którzy rozpoczynają i kończą pracę albo naukę w typowych godzinach szczytów komunikacyjnych. Stwierdzenie to wydaje się dobrze definiować podstawowe wyzwanie przed jakim stoją koleje aglomeracyjne w Polsce.

Wraz z dynamicznym rozwojem systemów roweru publicznego ten środek transportu również zaczyna odgrywać pewną rolę w obsłudze transportowej regionów miejskich. Oczywiście pod względem pracy przewozowej nie może równać się z transportem kolejowym czy drogowym, ale sam fakt dyfuzji omawianych systemów

na tereny podmiejskie jest interesujący zarówno pod względem poznawczym, jak i praktycznym. Problematykę tą porusza A. Wolny-Kucińska. Autorka zidentyfikowała typy, jakie przyjmuje publiczny system roweru na obszarach podmiejskich. Szczególną uwagę zwróciła na funkcję systemów, ich dostępność i zasięg przestrzenny. Przeprowadzone badania ukazują rosnącą rolę systemów roweru publicznego w obsłudze transportowej obszarów podmiejskich. Stają się one istotnym ogniwem w transporcie multimodalnym, łączącym miasto z jego najbliższym otoczeniem. Służą też coraz częściej zwiększeniu spójności transportowej wewnątrz gmin podmiejskich.

Renesans roweru jako środka transportu w regionach miejskich wiąże się niewątpliwie z koncepcją zrównoważonej mobilności. Jej obecna popularność wynika z kumulacji wyników wieloletnich badań nad przemieszczaniem się w miastach, prowadzonych z perspektywy różnych dyscyplin. Konieczność głębokiej redukcji emisji gazów cieplarnianych, nadaje tej problematyce dodatkowej wagi. Ograniczenie wspomnianych emisji w transporcie jest trudne – wymaga nie tylko zastosowania odpowiednich systemów napędowych, ale także jego organizacji, finansowania oraz zmian zachowań komunikacyjnych. Złożoność tej problematyki w przekrojowy sposób przedstawiają M. Połom, M. Tarkowski i K. Puzdrakiewicz, omawiając warunki i perspektywy funkcjonowania wewnątrzmięskiej żeglugi pasażerskiej na przykładzie Gdańska. Ten środek transportu, z uwagi na strukturę przestrzenno-funkcjonalną miasta, ma znikome możliwości pełnienia roli regularnego środka transportu publicznego. Dobrze sprawdza się natomiast w roli obsługi transportowej ważnych atrakcji turystycznych miasta. Poza tym sam w sobie jest taką atrakcją. Sukcesywnie rosnąca liczba pasażerów oraz przestarzałe jednostki o zbyt małej pojemności stanowią główne bariery rozwoju. Autorzy w zarysie analizują możliwości zastąpienia wysłużonych statków nowymi jednostkami o napędzie elektrycznym lub hybrydowym. Takie rozwiązania są coraz częściej stosowane – nie tylko w najbogatszych miastach Europy Zachodniej. Przynoszą oczywiste korzyści środowiskowe i eksploatacyjne, ale także stają się coraz bardziej atrakcyjne pod względem kosztów. Analiza wskazuje, że przyjmując odpowiednie rozwiązania techniczne, organizacyjne oraz podejmując znaczący, ale możliwy wysiłek finansowy, można by urzeczywistnić analizowaną koncepcję również w Gdańsku.

Problematykę transportu wodnego, choć w innej skali i w odniesieniu do transportu towarów, porusza zespół badaczy z trzech szczecińskich uczelni – L. Filina-Dawidowicz, Izabela Kotowska, Marta Mańkowska oraz Michał Pluciński. Celem artykułu jest ocena użyteczności metody jakościowej szacowania popytu na przewozy ładunków żeglugą śródlądową na zapleczu

portów morskich w przypadku niedostępności danych historycznych. Weryfikację przeprowadzono na przykładzie Odrzańskiej Drogi Wodnej. Uzyskane wyniki pozwoliły określić atuty i słabości proponowanej metody, wskazując na jej praktyczną użyteczność. Może być przydatna w funkcjonowaniu każdego rodzaju podmiotów zaangażowanych w funkcjonowanie łańcuchów logistycznych wykorzystujących drogi wodne i porty morskie oraz rzeczne.

Mimo popularności tematyki zrównoważonej mobilności rola samochodów w transporcie, a także szerzej w kształtowaniu stylu życia, struktury gospodarki i kształtu zagospodarowania przestrzennego życia nie może być bagatelizowana. W. Lewicki i A. Olejarski-Wahba skupili się na funkcjonowaniu rynku motoryzacyjnego, badając sezonową zmienność sprzedaży na polskim rynku motoryzacyjnym. Analizując szeregi czasowe oraz inne materiały dowodzą z jednej strony, że sprzedaż wszystkich pojazdów podlegała wahaniom sezonowym, które związane były z wyprzedażami roczników pojazdów, zamykaniem roku obrachunkowego w przypadku pojazdów użytkowych oraz porami roku. Z drugiej strony, wprowadzane zmiany dotyczące rejestracji nowych pojazdów, homologacji oraz norm spalania były przyczyną szokowych zmian w sprzedaży.

Pierwszy tom Prac Komisji zamykają dwie recenzje książek przygotowane przez A. Ciechańskiego. Dotyczą one pracy K. Kowalczyka pt. *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy* oraz publikacji M. Borowskiej-Stefańskiej i Sz. Wiśniewskiego pt. *Mobilność codzienna osób starszych w Łodzi*.

Opublikowane artykuły potwierdzają duże zainteresowanie środowiska badaczy zagadnieniami transportu pasażerskiego, szczególnie w skali lokalnej, która stwarza znaczne możliwości uwzględnienia lokalnych warunków i czynników rozwoju tego transportu, a także interakcji z otaczającymi elementami środowiska geograficznego. W tym kontekście na szczególną uwagę zasługuje fakt publikacji pracy poświęconej transportowi towarowemu. Ta problematyka poruszana była do tej pory rzadziej. Kwestia funkcjonowania rynku motoryzacyjnego także dostarcza ciekawego kontekstu dla badań *stricto* transportowych. Na koniec zachęcam wszystkich Czytelników do lektury, refleksji i dyskusji. Mam nadzieję, że opublikowane prace dostarczą inspiracji badawczych, których wyniki publikowane będą również na łamach Prac Komisji.

Maciej Tarkowski