



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2017, 20(2), 5-7

WPROWADZENIE

Jędrzej Gadziński (1), Szymon Wiśniewski (2)

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

e-mail: jedgad@amu.edu.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:

Gadziński J., Wiśniewski Sz., 2017, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(2), 5–7.

Tematyka artykułów zawartych w niniejszym numerze *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG* jest stosunkowo szeroka. Podejmowane zagadnienia dotyczą kwestii związanych z transportem drogowym, trolejbusowym, kolejowym, lotniczym, a także z tzw. zieloną infrastrukturą. Obszarami analiz są zarówno miasta, regiony, jak i całe państwa. Bez wątplenia prezentowany zeszyt *Prac* jest najbardziej umiędzynarodowiony spośród numerów, które ukazały się po reaktywacji serii w 2016 roku. Aż trzy z sześciu artykułów zostały przygotowane przez autorów zagranicznych i prezentują interesujące zagadnienia transportowe z obszaru Białorusi, Ukrainy i Czech. Poznanie doświadczeń krajów sąsiadujących z Polską może okazać się niezwykle interesujące, a zarazem inspirujące i być może zachęci niektórych czytelników do spojrzenia na niektóre zagadnienia transportowe w szerszym kontekście. Co więcej, może to być również zachętą do podejmowania studiów porównawczych i współpracy międzynarodowej.

Pierwszy artykuł, przygotowany przez A. Bezruchonaka dotyczy kwestii związanych z rozwojem transportu drogowego i infrastruktury logistycznej na Białorusi. Głównym celem przyświecającym auto-

rowi było zaprezentowanie przemian struktury przestrzennej transportu drogowego w latach 2000-14. W tekście analizuje on rozmieszczenie podstawowej sieci drogowej i centrów logistycznych, a także opisuje stan i rozwój transportu pasażerskiego i towarowego. W podsumowaniu zauważa, że obecne przemiany transportu drogowego na Białorusi są zróżnicowane przestrzennie i wynikają z oddziaływania szeregu endo- i egzogenicznych czynników o charakterze społecznym, ekonomicznym i politycznym. Generalnie jednak można zaobserwować stałe przyrosty ilości przewiezionych towarów, z wyjątkiem okresu po wprowadzeniu przez Unię Europejską sankcji przeciwko Rosji. Co ciekawe jednak w analizowanych latach zmniejszył się ruch pasażerski na drogach (nawet mimo wzrostu średnich odległości realizowanych przemieszczeń). Przeprowadzone przez autora analizy pokazały, że konieczne jest podjęcie dalszych wysiłków na rzecz integracji i poprawy dostępności w transporcie drogowym.

I. Rudakevych w swoim tekście podejmuje problem rozwoju przestrzennego komunikacji trolejbusowej w dużych miastach zachodniej Ukrainy (Lwów, Łuck, Równe, Tarnopol, Iwano-Frankiwnsk i Czerniow-

ce). Autor analizuje strukturę przestrzenną sieci, liczbę i przebieg linii, stan taboru. Dodatkowo przeprowadza szczegółową analizę uwarunkowań rozwoju sieci trolejbusowych w poszczególnych miastach. Z dokonanego przez autora przeglądu wynika, że po regresie, który dokonał się w ostatnich 20 latach, pojawiają się pierwsze symptomy poprawy sytuacji. W analizowanych miastach zaczynają powstawać nowe trasy, kupowane są również nowocześniejsze pojazdy. Niestety w dalszym ciągu problemem jest niedostateczne finansowanie systemu oraz związany z tym zły stan infrastruktury i części taboru. Mimo to autor zauważa również, że istnieją perspektywy dalszego rozwoju sieci trolejbusowych w dużych miastach zachodniej Ukrainy. Wiąże się one z możliwością rozbudowy sieci w kierunku dużych osiedli mieszkaniowych, modernizacją taboru oraz wprowadzeniem nowych energooszczędnych technologii. Pozwoliłoby to na poprawę dostępności tego środka transportu, przyciągnięcie nowych pasażerów i ograniczenie kosztów funkcjonowania całego systemu.

W kolejnym artykule W. Jurkowski zajmuje się związkami pomiędzy rozmieszczeniem zabudowy a lokalizacją infrastruktury transportowej. Relacje te analizuje na przykładzie obszarów wiejskich położonych w strefie podmiejskiej Wrocławia. W swoim tekście autor nawiązuje do popularnej w Stanach Zjednoczonych i Europie Zachodniej koncepcji *transit oriented development*. Zakłada ona koncentrację wielofunkcyjnej zabudowy wokół miejsc obsługiwanych szybkim transportem zbiorowym, co w efekcie prowadzi do minimalizacji potrzeb transportowych oraz ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych w codziennych podróżach. Autor, poprzez analizę wybranych charakterystyk związanych z rozmieszczeniem zabudowy wokół stacji kolejowych, próbuje określić stopień jej integracji z infrastrukturą kolejową. Wyniki przeprowadzonych badań sugerują, że jest on na stosunkowo niskim poziomie. Brak integracji szczególnie widoczny jest w miejscowościach charakteryzujących się wysoką dynamiką przyrostu nowej zabudowy mieszkaniowej, a więc obszarach podlegających intensywnej suburbanizacji. Prowadzi to do smutnej konkluzji, że w polskich realiach orientacja transportowa w planowaniu przestrzennym jest w zasadzie nieobecna.

Następny tekst (przygotowany przez J. Dujka i D. Seidenglanza) jest kompleksową charakterystyką rozwoju kolejowego transportu pasażerskiego w regionie miejskim Brna w latach 1980-2010. Region miejski Brna jest drugim co do wielkości w Czechach. Brno stanowi jego silny rdzeń i jednocześnie pełni funkcję kluczowego węzła kolejowego. Obszar ten stał się podmiotem badania, ponieważ od 1980 r. przeszedł szereg zmian w strukturze przemysłowej,

organizacji społecznej, układzie sieci osadniczej oraz zachowań transportowych mieszkańców. Autorzy, za cel swojego badania, przyjęli przedstawienie zmian jakie miały miejsce na przestrzeni wskazanych trzydziestu lat w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego. Analizę prowadzono w oparciu o rozkłady jazdy z lat 1980, 1990, 2000 oraz 2010. Badaniu poddano wszystkie stacje, do których czas dojazdu pociągiem z Brna nie przekraczał godziny. Podkreślić należy, że Autorzy podczas interpretacji zmian w funkcjonowaniu połączeń kolejowych uwzględnili szeroki zestaw czynników społeczno-ekonomicznych, a nie pozostawili analizy jedynie na poziomie organizacji transportu. Wyniki badania wskazują generalnie, że w badanym okresie zaszły niewielkie zmiany w zakresie funkcjonowania pasażerskiego transportu kolejowego. Nie odnotowano znaczących rozbieżności m.in. w zakresie czasów przejazdów składów pomiędzy poszczególnymi stacjami czy zmian rozkładu pociągów w ciągu dnia. Artykuł stanowi bogatą bazę danych charakteryzujących pasażerski transport kolejowy. Dodatkowo jego percepcję ułatwiają tabele oraz autorskie opracowania kartograficzne.

Kolejny z artykułów (autorstwa D. Rucińskiej i A. Rucińskiego) skupia się na tematyce współzależności rozwoju portów lotniczych i struktur zagospodarowania przestrzeni, biorąc pod uwagę strefy okołolotniskowe. Za cel analizy przyjęto prezentację uwarunkowań, zakresu i efektów wpływu funkcji miastotwórczej oraz regionotwórczej portów lotniczych na rozwój stref okołolotniskowych na przykładzie portu lotniczego w Gdańsku. Autorzy wskazują na kierunki zmian w zakresie funkcjonowania współczesnych portów lotniczych, które finalnie stają się obiektami o wielu funkcjach. Przytoczone w pracy przykłady jasno wskazują, że porty są tym elementem przestrzeni, którego oddziaływanie wykracza znacznie poza zmiany w zagospodarowaniu. Przyspieszają one bowiem rozwój społeczno-gospodarczy swojego sąsiedztwa poprzez m.in. wdrażanie najnowszych rozwiązań w zakresie technologicznym, przestrzenno-demograficznym czy społeczno-ekonomicznym. Autorzy przedstawiają tym samym porty lotnicze jako obiekty współodpowiedzialne za budowanie lokalnej przewagi konkurencyjnej poprzez generowanie nowych miejsc pracy oraz pobudzenie gospodarcze, szczególnie w zakresie działalności opartych na wysokich technologiach. Treść artykułu mówi jednoznacznie o powstawaniu stref okołolotniskowych wokół współczesnych portów, które w opinii Autorów wzmacniają znaczenie i rozwój portów lotniczych na zasadzie sprzężenia zwrotnego. Niezwykle cennym elementem artykułu jest całościowe odniesienie zjawiska rozwoju stref oko-

lotniskowych do klasycznych teorii gospodarki przestrzennej.

Ostatni z artykułów autorstwa K. Puzdrakiewicza odnosi się do niezwykle aktualnej tematyki badawczej leżącej na styku planowania przestrzennego i lokalnej polityki transportowej. Dotyczy on bowiem kwestii zastosowania zielonej infrastruktury do zmniejszenia negatywnych zjawisk spowodowanych działalnością transportową w środowisku miejskim. Autor za cel swojej analizy przyjął przedstawienie rozwiązań angażujących zieleń na potrzeby niwelowania niekorzystnego oddziaływania transportu na człowieka w środowisku miejskim (w postaci np. zanieczyszczenia atmosfery, podwyższenia temperatury powietrza czy hałasu). Autor podkreśla, że brak działań nastawionych na ograniczenie tego rodzaju negatywnego wpływu, skutkować będzie spadkiem atrakcyjności miejsca oraz zmniejszeniem poczucia bezpieczeństwa. W tym ujęciu pamiętać należy o jakości życia mieszkańców miast. Z badań przedstawionych w artykule jasno wynika, że wykorzystywanie elementów przyrodniczych w postaci np. zieleni w pasie drogowym, zielonych torowisk czy zielonych dachów na pojazdach korzystanie wpływa na środowisko miejskie, a tym samym poprawia warunki życia ludności miejskiej.

Niniejszy numer czasopisma wieńczy sprawozdanie z II Międzynarodowej Konferencji Naukowej pt. „Problemy i wyzwania geografii komunikacji”, która odbyła się w Gdańsku w dniach 6-7 kwietnia 2017 r.

Podsumowując, udostępniony Czytelnikowi materiał zawarty w niniejszym numerze *Prac*, stanowi zbiór analiz o znacznej wartości poznawczej oraz metodycznej. Duże zróżnicowanie zakresu przestrzennego i przedmiotowego artykułów czyni go interesującym dla szerokiego grona badaczy związanych z geografią transportu a także dla specjalistów z innych dziedzin (których obszary zainteresowań dotyczą pewnych wątków transportowych lub są z nimi ściśle powiązane). Pozostaje więc mieć nadzieję, że w kolejnych numerach *Prac* pojawiać się będzie coraz więcej tekstów dotyczących problematyki transportowej, których autorzy wykorzystują również warsztat badawczy charakterystyczny dla innych niż geografia dyscyplin naukowych. Bez wątpienia pozwoli to szerzej spojrzeć na wyzwania i problemy transportowe współczesnego świata.

*Jędrzej Gadziński,
Szymon Wiśniewski*