



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2023, 26(1), 5-8



WPROWADZENIE

Introduction

Jakub Taczanowski

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

e-mail: jakub.taczanowski@uj.edu.pl



<https://orcid.org/0000-0001-9421-5982>

Cytacja: Taczanowski J., 2023, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 26(1), 5-8.

Mamy przyjemność oddać w Państwa ręce kolejny numer *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG*. Na zeszyt 26(1) składa się sześć artykułów reprezentujących głównie problematykę szeroko rozumianej mobilności w obszarach zurbanizowanych. Dwa artykuły dotyczą zagadnień związanych z transportem w szerszej skali – odpowiednio komunikacji autobusowej realizowanej przez przedsiębiorstwa PKS oraz międzynarodowych przewozów kolejowych łączących Polskę z państwami ościennymi.

Pierwszy artykuł, autorstwa Martyny Sydorów, Beaty Chmiel i Sandry Żukowskiej, poświęcony został wyzwaniom zrównoważonej mobilności miejskiej w świetle polityki Unii Europejskiej. Po szczegółowym przeanalizowaniu koncepcji zrównoważonej mobilności, Autorki przyjrzały się miejscu mobilności w unijnych dokumentach strategicznych, by przejść do zasadniczej części pracy, którą poświęciły wybranym przykładom rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności. Jako punkt odniesienia wybrano jedno z najbardziej pod tym względem zaawansowanych

miast europejskich – Wiedeń, Kopenhagę i Barcelonę, które charakteryzują się bardzo dobrze rozbudowanymi systemami transportu publicznego, w tym szynowego, intensywnym ruchem rowerowym oraz działaniami zmierzającymi do ograniczenia ruchu samochodowego. Następnie analizie poddano trzy wybrane polskie miasta – Warszawę, Wrocław i Gdańsk, które również starają się wdrażać koncepcję zrównoważonej mobilności. W porównaniu do ośrodków z Europy Zachodniej działania te prowadzone są jednak ciągle na mniejszą skalę, a ich sukces utrudnia negatywny często obraz komunikacji publicznej oraz problemy natury organizacyjnej.

W drugim artykule przedstawiona została ewolucja elektromobilności drugiej generacji w transporcie publicznym w polskich miastach. Pod tym terminem jego Autorzy – Arkadiusz Kołoś, Łukasz Fiedeń, Jakub Taczanowski, Adam Parol, Krzysztof Gwosdz, Robert Guzik i Jakub Łodziński rozumieją pojazdy bateryjne oraz hybrydowe i wodorowe, które do poruszania się potrzebują jedynie czasowego dostępu do źródła

energii elektrycznej. Stanowią one przeciwieństwo do zasilanych z sieci trakcyjnej lub trzeciej szyny, bardziej tradycyjnych środków elektrycznego transportu miejskiego, takich jak tramwaje, metro czy trolejbusy, które Autorzy identyfikują z elektromobilnością pierwszej generacji. W pracy dokonano analizy procesu upowszechniania się autobusów elektrycznych i hybrydowych w miastach Polski od czasu zakupów pierwszych pojazdów ponad dekadę temu aż do dzisiaj. Badaniu poddano rozmieszczenie ośrodków eksploatujących tego typu pojazdy, a także udział autobusów hybrydowych i elektrycznych w całości posiadanego taboru, zwracając również uwagę na zależność pomiędzy stopniem rozwoju elektromobilności drugiej generacji a wielkością miasta. Autorzy konkludują swoje badanie stwierdzeniem, że wprowadzanie elektromobilności drugiej generacji w polskich miastach przekroczyło już etap inicjalny, a relatywnie wysoki odsetek autobusów elektrycznych, wynoszący 10% pozwala na stwierdzenie, że polska droga do elektromobilności prowadzi przez transport publiczny.

W trzecim artykule Daniel Štraub analizuje aktywność Wrocławskiej Federacji Anarchistycznej (WAF) promującej politykę bezpłatnego transportu publicznego (FFPT). Na pierwszym etapie swojej pracy Autor przedstawia problem darmowego transportu publicznego, który wciąż jest ambiwalentny. Z jednej strony istnieje zgoda co do tego, że taka polityka jest skuteczna w przyciąganiu większej liczby osób do transportu publicznego, ale z drugiej strony przyciągnięcie użytkowników z samochodów do transportu publicznego wydaje się być dość ograniczone. Następnie Daniel Štraub omawia kwestię miejskich ruchów społecznych (USM), które, będąc aktywne w rozwiązywaniu licznych problemów obecnych w miastach, są również zainteresowane bezpłatnym transportem publicznym. Zasadnicza część artykułu poświęcona została analizie działalności Wrocławskiej Federacji Anarchistycznej pod kątem FFPT, która dokonywana jest z wykorzystaniem potrójnego modelu praktyk dyskursywnych Wagnersa et al. (2019). W konsekwencji Autor porównuje propozycje wrocławskich aktywistów z podobnymi inicjatywami w Sztokholmie i Rio de Janeiro. Daniel Štraub podkreśla, że choć WAF jest w stanie zidentyfikować problemy, nie ma dowodów na to, jak mógłby je rozwiązać, co – w połączeniu z zaniedbaniem ze strony środowiska eksperckiego – może być przyczyną braku jakichkolwiek sukcesów do tej pory.

Kolejny artykuł został przygotowany przez zespół w składzie: Krzysztof Grzelec, Katarzyna Hebel, Romanika Okraszewska, Olgierd Wyszomirski i poświęcony skutkom ograniczeń w podróżowaniu po Covid-19, wpływającym na mobilność mieszkańców Trójmiasta. Autorzy zbadali zmiany w zachowaniach

transportowych i zmianę podziału zadań przewoźowych, a także przeanalizowali możliwości przeciwdziałania negatywnym skutkom pandemii na transport publiczny i zrównoważoną mobilność po jej zakończeniu. Badania przeprowadzono metodą wywiadów telefonicznych. W celu określenia różnic w zachowaniach komunikacyjnych w poszczególnych okresach pandemii zastosowano metody statystyczne, w tym test zgodności χ^2 oraz test Pearsona χ^2 , natomiast częstość korzystania z poszczególnych środków transportu w czasie pandemii przeanalizowano z wykorzystaniem testu zgodności χ^2 . Autorzy stwierdzili, że w poszczególnych okresach pandemii, pomijając ruch rowerowy, zachowania transportowe nie uległy istotnym zmianom w zakresie sposobu podróżowania. Udział poszczególnych środków transportu utrzymywał się na podobnym poziomie przez cały okres pandemii, niezależnie od zmian w natężeniu ograniczeń. Istotnie zmieniła się natomiast liczba podróży. Możliwym niekorzystnym i niezrównoważonym tendencjom mobilności, które pojawiły się w następstwie pandemii, należy przeciwdziałać poprzez poprawę jakości usług transportu publicznego oraz zapewnienie wysokiej częstotliwości przejazdów pojazdów, niskich kosztów podróży i braku zatłoczenia pojazdów.

Dwa ostatnie artykuły dotyczą problematyki transportu autobusowego i kolejowego.

Ariel Ciechański przebadał dokonujące się obecnie procesy zmniejszania się liczby działających przedsiębiorstw komunikacji autobusowej PKS. Zakres czasowy analizy to lata 2018-2022, jednak w celu przedstawienia całego procesu regresu przedsiębiorstw PKS Autor odwołuje się do początku lat 90. XX wieku. Z jego badań wynika, że o ile przez pierwsze 15 lat transformacji w latach 1989-2006 zakończyło działalność przewoźową jedynie niecałe 6% PKS-ów, o tyle w pięcioleciu 2011-2015 było to 30%, a w okresie 2016-2019 aż 43% przedsiębiorstw. Zaprzestanie prowadzenia regularnych przewozów pasażerskich wiązało się w większości przypadków z postawieniem przedsiębiorstw PKS w stan likwidacji bądź upadłości. W ostatnich latach tempo upadku zmniejszyło się. Jakkolwiek był to bardzo trudny dla transportu publicznego czas pandemii Covid-19, to jednak zdaniem Autora pomoc finansowa w postaci Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych złagodziła prawdopodobnie skutki ekonomiczne ograniczeń wynikających ze zwalczania pandemii. Ariel Ciechański zauważa, że głoszone wcześniej poglądy, według których rozwiązaniem problemu regresu PKS miała być ich prywatyzacja, nie do końca się sprawdziły, zwłaszcza w przypadku inwestorów zagranicznych. Znacznie lepiej poradziły sobie na rynku firmy sprywatyzowane z polskim kapitałem. Obecnie widoczna jest także tendencja, że samorządy stają się powoli gwarantami dalszego

trwania przedsiębiorstw PKS na rynku. Nadal jednak bardzo poważnym problemem w autobusowych przewozach pozamiejskich w Polsce pozostaje brak zintegrowanych systemów transportu publicznego.

Ostatni artykuł, autorstwa Jakuba Majewskiego, poświęcono analizie funkcjonowania systemu pociągów międzynarodowych łączących Polskę z krajami sąsiednimi. Analizie poddana została średniotygodniowa liczba par połączeń bezpośrednich pomiędzy wszystkimi 18 miastami wojewódzkimi a stolicami państw oraz regionów administracyjnych graniczących z Polską, jak również maksymalna prędkość handlowa dla funkcjonującej, bezpośredniej relacji. W kolejnym kroku Autor dokonał porównania aktualnej oferty przewozowej z potencjałem infrastrukturalnym, identyfikując znaczną grupę relacji, w których mimo istniejącej infrastruktury intensywność połączeń jest słaba lub nawet nie funkcjonują one w ogóle. Za najbardziej rażącego tego przykład uznaje Autor brak połączeń z Wilnem oraz obsługi linii prowadzących do takich stolic państw i regionów graniczących z Polską jak Drezno, Liberec czy Hradec Králové. Przeprowadzone badanie dowodzi, że europejska oferta kolejowych połączeń międzynarodowych pozostaje mieszaniną systemów krajowych i nie oferuje spójnej siatki na poziomie ponadkrajowym, co stawia kolej w zdecydowanie gorszej pozycji niż lotnictwo czy transport drogowy.

W imieniu Kolegium Redakcyjnego serdecznie zapraszam do zapoznania się z zeszytem nr 26(1) *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG*, życząc miłej i inspirującej lektury. Chciałbym także zachęcić czytelników do nadsyłania artykułów naukowych do kolejnych numerów naszego czasopisma.

Jakub Taczanowski

We are pleased to hand over to you the next issue of the Transport Geography Papers of Polish Geographical Society. The issue 26(1) consists of six articles, mainly on mobility in urban areas. Two articles deal with issues related to transport on a wider scale – respectively bus transport carried out by the PKS company and international rail transport connecting Poland with neighbouring countries.

The first article, by Martyna Sydorów, Beata Chmiel and Sandra Żukowska, is devoted to the challenges of sustainable urban mobility in the light of European Union policy. After a detailed analysis of the concept of sustainable mobility, the Authors look at the place of mobility in EU policy documents before moving on to the main part of the paper, which is devoted to selected examples of sustainable mobility solutions.

As a point of reference, some of the most advanced European cities in this respect were selected – Vienna, Copenhagen and Barcelona, which are characterised by very well developed public transport systems, including rail transport, intensive cycling and measures aimed at reducing car traffic. Subsequently, three selected Polish cities – Warsaw, Wrocław and Gdańsk – were analysed, which are also trying to implement the concept of sustainable mobility. However, in comparison to measures in Western Europe, these activities are still carried out on a smaller scale and their success is hampered by the often negative image of public transport and organisational problems.

The second article presents the evolution of the second-generation electromobility in public transport in Polish cities. Under this term, Arkadiusz Kołoś, Łukasz Fiedeń, Jakub Taczanowski, Adam Parol, Krzysztof Gwosdz, Robert Guzik and Jakub Łodziński understand battery, hybrid and hydrogen vehicles, which only need a temporary access to energy source in order to move – in contrast to more traditional means of electric urban transport, such as trams, metros or trolleybuses, which the Authors identify as the first-generation electromobility. The paper analyses the process of implementation of electric and hybrid buses in Polish cities from the time of purchase of the first vehicles over a decade ago until today. The distribution of centres operating these types of vehicles was studied, as well as the share of hybrid and electric buses in the total fleet, also noting the relationship between the degree of development of the second-generation electromobility and the size of the city. The authors conclude their study by stating that the introduction of the second-generation electromobility in Polish cities has already passed the initial stage, and the relatively high share of electric buses at 10% allows the conclusion that the Polish road to electromobility leads through public transport.

In the third article Daniel Štraub analyses the phenomenon of Wrocław Anarchist Federation (WAF) promoting Fare-Free Public Transport policy (FFPT). At the first stage of his work the Author presents the problem of zero-fare public transport which is still ambivalent. On the one hand there is a consensus that such a policy is successful in attracting more people to public transport, but on the other hand the modal shift from cars to public transport seems to be quite limited. Next, Daniel Štraub discusses the issue of Urban social movements (USM) who, being active in addressing numerous problems present in cities, are also interested in free public transport. The central part of the paper is devoted to the analysis of the activity of Wrocław Anarchist Federation in terms of FFPT which is done using Wagners et al. (2019) triple model of discursive practices. Consequently,

the Author compares proposals of Wrocław activists with similar initiatives in Stockholm and Rio de Janeiro. Daniel Štraub emphasises that although WAF is able to identify problems, there is no evidence how it could address which – accompanied by the neglect from the expert community – may be a reason for lack of any success so far.

The next article is prepared by the team consisting of: Krzysztof Grzelec, Katarzyna Hebel, Romanika Okraszewska, Olgierd Wyszomirski and is devoted to the effects of the Covid-19 travel restrictions on mobility in Northern Polish Tricity metropolis. The Authors examined the changes in transport behaviour and the modal split change as well as analysed the possibilities to counter the negative effects of the pandemic on public transport and sustainable mobility after the pandemic. The research was conducted using telephone interview method. In order to determine the differences in transport behaviour in particular periods of the pandemic statistical methods including χ^2 compliance test and Pearson χ^2 test were conducted whereas the frequency of using particular means of transport during the pandemic was analyzed utilizing the χ^2 concordance test. The Authors found that in particular periods of the pandemic, apart from cycling, the transport behaviour did not change significantly with regard to the way of travel. The share of individual travel methods remained at a similar level throughout the pandemic, regardless of changes in the intensity of the restrictions. However, the number of trips changed significantly. The possible unfavourable and unsustainable mobility tendencies which have appeared in the aftermath of the pandemic should be counteracted by improving the quality of public transport services and ensuring high frequency of vehicle journeys, low travel cost and no vehicle congestion.

The last two articles deal with bus and rail transport issues.

Ariel Ciechanski has examined the ongoing processes of decline in the number of operating Polish state Motor Transport Companies PKS. The temporal scope of the analysis is 2018-2022, however the Author refers to the early 1990s in order to present the entire process of regression of PKS enterprises. The research demonstrates that, while only less than 6% of PKS companies ceased transport operations during the first 15 years of the socio-economic transformation in Poland (between 1989 and 2006), this figure was 30% in the five-year period 2011-2015 and as high

as 43% in the period 2016-2019. The cessation of regular passenger transport was mostly associated with PKS companies going into liquidation or bankruptcy. The rate of bankruptcy has slowed in recent years. Although it was a very difficult time for public transport during the Covid-19 pandemic, the Author believes that financial assistance in the form of the national Bus Transport Development Fund probably mitigated the economic impact of the restrictions resulting from the pandemic. Ariel Ciechański notes that the previously proclaimed view that the solution to the PKS regression was to privatise them did not quite work, especially with foreign investors. Privatised companies with Polish capital have fared much better on the market. It is also now apparent that local governments are slowly becoming guarantors of the continued existence of PKS companies on the market. Still, a very serious problem in extra-urban bus transport in Poland is the lack of integrated public transport systems.

The last article, by Jakub Majewski, is devoted to the analysis of the functioning of international trains connecting Poland with neighbouring countries. The Author analysed the average weekly number of pairs of direct connections between all 18 voivodeship cities and the capitals of countries and administrative regions bordering Poland, as well as the maximum commercial speed for the functioning direct relations. In the next step, Jakub Majewski compared the current transport offer with the infrastructure potential, identifying a significant group of relations in which, despite the existing infrastructure, the intensity of connections is poor or even non-existent. The Author considers the most glaring example of this to be the lack of connections to Vilnius and the lack of service on lines leading to such capitals of countries and regions bordering Poland as Dresden, Liberec or Hradec Králové. The study demonstrates that the European international rail connection system remains a mixture of national systems and does not offer a coherent network at supra-national level, which puts rail at a distinct disadvantage compared to aviation or road transport.

On behalf of the Editorial Board, I would like to cordially invite you to read the current issue 26(1) of Transport Geography Papers of Polish Geographical Society, wishing you a pleasant and inspiring reading. I would also like to encourage readers to submit scientific articles for future issues of our journal.

Jakub Taczanowski