



WPROWADZENIE

Szymon Wiśniewski

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:

Wiśniewski S., 2016, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(1), 7–8.

Zawarte w niniejszym numerze *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG*, artykuły koncentrują się na tematyce transportu zbiorowego i jego dostępności. Autorzy skupili się m.in. na badaniach czynników kształtujących efektywność jego funkcjonowania, relacjach pomiędzy lokalnym transportem zbiorowym a zagospodarowaniem terenu czy zachowaniami ludności. Artykuły poruszają również zagadnienia metodologiczne w zakresie sprawności działania powiązań transportowych, a ich autorzy wykorzystują wypracowane narzędzia m.in. do oceny aktualnych lub planowanych do wdrożenia modeli transportowych. Mocną stroną prezentowanego numeru *Prac* jest ujęcie zagadnień związanych z transportem zbiorowym zarówno w szerokim przekroju przestrzennym (transport lokalny, regionalny, międzyregionalny), jak i wykorzystywanych środków transportu (transport samochodowy, tramwajowy, kolejowy, lotniczy).

Pierwszy artykuł (A. Kołoś i J. Taczanowski) zawiera odpowiedź na pytanie o skutki wykorzystania funduszy unijnych przez miejski transport szynowy w Polsce w okresie 2007-13. W tym czasie wykonano ponad 3000 projektów transportowych o łącznej sumie 187,5 mld zł, z czego na kolej przypadło 21%, a na transport miejski prawie 12%. Autorzy wyrażają nadzieję, że zrealizowane działania inwestycyjne pomogą zachować, a być może nawet zwiększyć znaczenie transportu publicznego w polskich miastach.

Współczesny rozwój transportu lotniczego w państwach Unii Europejskiej jest przedmiotem badań w kolejnym z prezentowanych tekstów. E. Pijet-Migoń wskazuje, że w obrębie państw UE, połączenia o charakterze kabotażowym oferowane są głównie przez przewoźników niskokosztowych. Najwięcej krajowych połączeń tego typu jest wykonanych w państwach Europy Południowej. Dominują trasy pomiędzy miastami znacząco oddalonymi lub położonymi na wyspach oraz miastami, pomiędzy którymi nie ma połączeń pociągami dużych prędkości. Połączenia kabotażowe wypełniają najczęściej luki w sieci połączeń i rzadko oferowane są na trasach między głównymi portami krajowymi, na których jest duża konkurencja pomiędzy przewoźnikami.

Relacje pomiędzy funkcjonowaniem lokalnego transportu zbiorowego a zagospodarowaniem przestrzeni aglomeracji i zachowaniami jej mieszkańców ujmuje w swoich badaniach J. Gadziński. Celem jego analizy jest próba określenia stopnia, w jakim poziom dostępności transportu publicznego wpływa na zachowania transportowe, w tym na popularność różnych środków transportu. Jako teren badań przyjęto obszar aglomeracji poznańskiej, a w prowadzonych analizach wykorzystano materiały z badań ruchu przeprowadzonych w Poznaniu i powiecie poznańskim w 2013 r. oraz autorski model dostępności transportu publicznego. Główne wnioski płynące

z przeprowadzonych badań sugerują, że dobra dostępność transportu publicznego wiąże się z częstszym korzystaniem przez mieszkańców z autobusów i tramwajów, a mieszkańcy strefy podmiejskiej o niskim poziomie dostępności transportu publicznego przemieszczają się średnio częściej.

Prezentację zagadnień metodologicznych przeprowadzono na przykładzie analizy zróżnicowania przestrzennego dostępności do wybranych usług na obszarze miejskim Torunia. J. Burdziej omówił procedurę badawczą, bazującą na wykorzystaniu otwartych danych z serwisu Open Street Map, a także analiz sieciowych i technologii GIS do obliczenia dostępności czasowej.

S. Książek zaprezentował zmiany w organizacji funkcjonowania transportu zbiorowego zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym. W artykule zwrócono szczególną uwagę na przestrzenny aspekt wspomnianych przekształceń, uwzględniając m.in.: transformację organizacyjno-własnościową Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej, współczesną strukturę przewoźników autobusowych, zmiany w kierunkach i natężeniu połączeń autobusowych oraz w obsłudze transportowej wybranych miejscowości. Do najważniejszych zmian na rynku przewoźników autobusowych Autor zaliczył przede wszystkim przekształcenia organizacyjno-własnościowe Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej oraz powstanie wielu prywatnych przewoźników, niezależnych od struktur dotychczasowego państwowego monopolisty.

Ostatni z tekstów, autorstwa B. Bartosiewicza i S. Wiśniewskiego, koncentruje się na weryfikacji dwóch wybranych założeń strategicznych *Modelu zrównoważonego transportu zbiorowego w Łodzi 2020+*. Badaniu poddano zasadność zaproponowanej w dokumencie gradacji węzłów przesiadkowych oraz ograniczenia konkurencji autobus – tramwaj na pewnych odcinkach sieci transportowej w granicach Łodzi. Artykuł uzupełniono o autorską recenzję *Modelu* w zakresie zapisów odnoszących się do punktowych elementów sieci lokalnego transportu zbiorowego.

Przedstawiony materiał badawczy stanowi cenny wkład w rozwój analiz z zakresu weryfikacji i planowania funkcjonowania systemów transportu zbiorowego zarówno dzięki wprowadzeniu nowych podejść badawczych, jak i adaptacji istniejących rozwiązań na grunt tematyki transportowej w skali lokalnej, regionalnej czy ponadregionalnej.