



RECENZJA: W. JURKOWSKI – INTEGRACJA ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ Z INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ W STREFACH PODMIEJSKICH KRAKOWA, ŁODZI, POZNANIA I WROCŁAWIA, UNIWERSYTET WROCŁAWSKI, WROCŁAW, 2019; 172 SS.

Review: W. Jurkowski – Integracja zabudowy mieszkaniowej z infrastrukturą kolejową w strefach podmiejskich Krakowa, Łodzi, Poznań i Wrocławia, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, 2019; 172 pp. [Integration of housing with railway infrastructure in suburban zones of Kraków, Łódź, Poznań and Wrocław]

Ariel Ciechański

Institut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyckiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

e-mail: ariel@twarda.pan.pl

W serii *Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego* wydawanej na Uniwersytecie Wrocławskim ukazała się w 2019 r. niezwykle interesująca monografia autorstwa W. Jurkowskiego pt. *Integracja zabudowy mieszkaniowej z infrastrukturą kolejową w strefach podmiejskich Krakowa, Łodzi, Poznań i Wrocławia*. Niewątpliwie jest to bardzo potrzebne opracowanie wpisujące się w zbyt rzadko spotykany nurt prac traktujących kolej jako element szerszego systemu i sprawdzających jak wyglądają jej relacje z otoczeniem.

Treść książki została zawarta na 172 stronach i podzielona na wstęp, przegląd piśmiennictwa, cztery rozdziały merytoryczne oraz podsumowanie. W nich skupiona została wiedza o relacjach pasażerskiej infrastruktury kolejowej i zabudowy mieszkaniowej w strefach podmiejskich czterech z pięciu największych polskich miast.

We wstępie autor wskazuje co jest problemem badawczym, jaki jest cel i zakres pracy, definiuje i doprecyzowuje pojęcia w niej stosowane, omawia również metodykę badań oraz źródła danych. Po-

chwalić należy dobór obszarów badawczych. Słusznie bowiem odrzucił on aglomerację warszawską, jako posiadającą zupełnie inną specyfikę. Celny jest dobór pozostałych jednostek badawczych, reprezentują one bowiem wszystkie trzy zaboru, a w przypadku aglomeracji z terenu zaboru pruskiego ośrodki o dwóch odrębnych silnych tradycjach – niemieckich (Wrocław) i bardziej polskich (Poznań). Już sam cel badania, tj. ocena (z perspektywy dojścia pieszego) poziomu integracji zabudowy mieszkaniowej ze stacją kolejową w strefach podmiejskich wybranych aglomeracji jest godny pochwały. Warto podkreślić także przyjęcie ujęcia dynamicznego, by ukazać czy zmiany charakteru zabudowy w latach 2012-2018 prowadziły do wzrostu integracji, czy też jej spadku. Pochwalić należy również zamieszczoną tu tabelę przejrzystości ukazującą, które cele i hipotezy są realizowane i weryfikowane w poszczególnych fragmentach pracy.

Rozdział drugi zawiera standardowy w takich okolicznościach przegląd piśmiennictwa. Autor bardzo słusznie podzielił go na trzy części – każdą poświęconą innej problematyce – odpowiednio: stref

podmiejskich, transportu kolejowego w geografii oraz rozwoju przestrzennego w oparciu o wysoką dostępność do transportu kolejowego.

W rozdziale trzecim pt. *Funkcjonowanie transportu kolejowego w badanych strefach podmiejskich* omówiona została szczegółowo m.in. pasażerska infrastruktura kolejowa. Szczególny nacisk położono na współczesne parametry linii kolejowych w badanych strefach podmiejskich. Pewne wątpliwości budzi jednak przyjęta kategoryzacja linii, niektóre z nich uznane przez autora za pierwszorzędne, historycznie mają jednak charakter magistralny. Część rozdziału poświęcona jest także organizacji przewozów, a właściwie charakterystyce przewoźników i ich udziałowi w rynku w poszczególnych strefach podmiejskich oraz wielkości ich oferty przewozowej. W. Jurkowski przyjmuje interesujące kryterium minimalnej atrakcyjnej oferty – 14 par pociągów na dobę. Jest to dwukrotność liczby jaka standardowo funkcjonuje w literaturze jako minimalna. Autor słusznie zauważa jednak, że w strefach podmiejskich konkurencja samochodu jest na tyle silna, że oferta przewoźników kolejowych powinna charakteryzować się wysoką częstotliwością kursów.

Rozdział czwarty został zatytułowany *Charakterystyka układu przestrzennego zabudowy mieszkaniowej w badanych strefach podmiejskich*. W tej części autor analizuje koncentrację zabudowy mieszkaniowej za pomocą wskaźników koncentracji. Bada też kształt jej układów przestrzennych. Wykorzystano tu również wskaźnik ekscentryczności oraz narzędzia GIS. Bardzo istotny podrozdział poświęcono rozkładowi zabudowy względem linii kolejowej, a zwłaszcza jej nierównomierności w stosunku do stron torowiska (tylko w nielicznych przypadkach zabudowa występuje równomiernie po obydwu jego stronach).

Kluczowe znaczenie ma rozdział piąty – *Integracja zabudowy mieszkaniowej ze stacją kolejową*. To tu zawarte są najważniejsze wyniki badań empirycznych autora. W ujęciu ilościowym analizowana jest średnia odległość zabudowy mieszkaniowej od stacji kolejowej. Jako graniczną autor przyjął tutaj wartość 800 m (maksymalna akceptowalna odległość dojścia pieszego). Jej przekroczenie jest niekorzystne z punktu widzenia orientacji transportowej. Analizuje się tu też lokalizację centroidu badanych miejscowości względem stacji kolejowej oraz udział zabudowy mieszkaniowej w promieniu 800 m od niej. Najbardziej jednak uniwersalny jest tu wskaźnik syntetyczny – daje on najbardziej ogólny obraz poziomu integracji mieszkaniowej ze stacją kolejową. Bardzo interesujący aspekt badań W. Jurkowskiego stanowi kontrola, jak wygląda integracja w wymiarze funkcjonalnym. To bardzo dobrze, że autor nie tylko posługuje się opisem statystyczno-matematycznym obserwowanych

zjawisk, ale sprawdza jak badane relacje wyglądają „na gruncie”. Interesuje go także, jak są faktycznie zlokalizowane dojścia na perony i ile ich jest oraz jaka jest jakość dróg prowadzących do stacji kolejowych. Bada ponadto, czy z drogą najkrótszego dojścia pieszego nie kolidują bariery typu ogrodzenia itp. oraz czy jest i jaka jest dogodność lokalizacji parkingów (z perspektywy multimodalności). Zwraca też uwagę, że brakuje tendencji do lokalizacji usług w pobliżu dworców kolejowych, a sama zabudowa mieszkaniowa niestety coraz bardziej się od nich oddala. Wynika to z tego, że wielu nowych mieszkańców stref podmiejskich przeprowadza się do nich w poszukiwaniu ciszy, tymczasem kolej generuje dość duży hałas. Wady transportu kolejowego bądź otoczenia stacji mogą prowadzić, zwłaszcza wśród nowszych mieszkańców, do niechęci do korzystania z pociągów w dojazdach do miasta. W. Jurkowski bada także zmiany integracji zabudowy mieszkaniowej ze stacją kolejową. Co zaskakujące, w latach 2012-2018 doszło do jej zmniejszenia się, co oznacza, że nowi mieszkańcy chętniej budują się w oddaleniu od stacji kolejowej, nie postrzegając jej bliskości jako czynnika pozytywnego.

W rozdziale 6 *Czynniki wpływające na integrację zabudowy mieszkaniowej ze stacją kolejową* autor poszukuje determinant rzutujących na stan integracji pomiędzy przedmiotowymi obiektami. Bada on również, jak wpływa na to układ przestrzenny zabudowy, a także efektywność planowania i treść dokumentów planistycznych.

Całość opracowania wieńczy rozdział *Podsumowanie i wnioski*, w którym autor dokonuje konkluzji realizowanych badań. Co istotne, zwraca on tu uwagę, że sieć osadnicza nie jest dopasowana do infrastruktury transportowej. Słuszne są postulaty, by planowanie przestrzenne i transportowe szły ze sobą zawsze w parze oraz by rozwijać multimodalność.

Reasumując, książka W. Jurkowskiego jest bardzo interesującym i potrzebnym opracowaniem. Ukazuje, że choć na polepszenie jakości pasażerskiego transportu kolejowego wydawane są znaczne środki to nadal jego oferta nie jest wielokrotnie atrakcyjna. Stacja kolejowa też wciąż nie stanowi elementu zachęcającego do osiedlenia się w jej pobliżu. Na zakończenie warto zaznaczyć, że dużą zaletą recenzowanej pracy jest dobra i bogata ilustracja kartograficzna. Niewątpliwie omawiane badania powinny stanowić inspirację do studiów nad innymi strefami podmiejskimi. Interesujące i unikatowe podejście do zagadnienia sprawiają, że książkę W. Jurkowskiego należy rekomendować nie tylko geografom transportu, ale także specjalistom od geografii osadnictwa czy miast, ale również inżynierom transportu i planistom przestrzennym.