

Wprowadzenie

Podjęcie praktycznych problemów dotyczących przestrzeni miejskiej staje się dziś ważnym zadaniem nie tylko instytucji bezpośrednio odpowiedzialnej za zarządzanie tą przestrzenią, ale także środowisk naukowych. Współczesne wielkie miasta są bowiem systemami o tak dużym stopniu skomplikowania, że zarządzanie nimi staje się wielkim wyzwaniem, z którym lokalne władze nie zawsze mogą sobie same poradzić. Mnogość procesów i zjawisk w nich zachodzących sprawia, że potrzebne i wręcz niezbędne są zaawansowane studia dotyczące różnych aspektów przestrzeni miejskiej. W związku z tym pojawia się kwestia właściwego opisu i oceny podstawowych elementów układów kształtujących struktury miejskie, a także postawienia odpowiedniej diagnozy i propozycji optymalnych rozwiązań istniejących problemów.

Mimo że niniejsza praca dotyczy Poznania, możliwości jej praktycznego wykorzystania przez władze lokalne są znacznie szersze. Może ona bowiem stanowić swoisty „wzorzec” analizy dostępności transportowej w ośrodkach miejskich. Analiza ta obejmuje kilka etapów. W pierwszym etapie dokonuje się rozpoznania istniejącej sytuacji oraz gromadzi się odpowiednie materiały źródłowe. Kolejny krok to analiza poszczególnych aspektów dostępności transportowej przestrzeni miejskiej oraz identyfikacja punktów i sytuacji problemowych. Nierzadko wymaga to szeregu badań terenowych oraz zastosowania metod badawczych opartych na analizach statystycznych. W trzecim etapie należy odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób obecna dostępność poszczególnych środków transportu wpływa na decyzje i zachowania przestrzenne mieszkańców. Kluczowy jest tu problem konkurencyjności, zwłaszcza między transportem zbiorowym i indywidualnym, którą można i często należy regulować, aby w sposób odpowiedzialny sterować rozwojem miasta. Końcowym etapem są rekomendacje i wnioski skierowane przede wszystkim do odpowiednich jednostek decyzyjnych w sprawach dotyczących transportu i kształtowania się struktur miejskich. W oparciu o nie można budować racjonalną i zrównoważoną politykę transportową miast, a także planować ich przyszły rozwój.

Na szczególną uwagę zasługują zastosowane w pracy metody analityczne. Przedstawiona propozycja pomiaru dostępności czasowej do kluczowych celów podróży jest pewnym novum na gruncie polskim. Podobne metody są natomiast często wykorzystywane w opracowaniach angielskich czy niemieckich, które oprócz dużej wartości naukowej mają też szerokie zastosowanie praktyczne. Charakterystyczne dla tych prac jest zaawansowane wykorzystanie technik z zakresu geograficznych systemów informacyjnych (GIS). Umożliwiają one prezentację wyników pomiarów i analiz w przejrzystej, czytelnej formie graficznej, a same mogą stać się również ważnym narzędziem, upraszczającym niektóre procedury statystyczne i ułatwiającym wnioskowanie. W połączeniu z technologią GPS (*Global Positioning System*) uzyskać można zintegrowany układ pomiarowy i analityczny. Upowszechn-

nienie się tego typu narzędzi w administracji publicznej stwarza szerokie możliwości badawcze i nadzieję na ciągły rozwój analiz kształtowania się przestrzeni miejskich z uwzględnieniem ich aspektu aplikacyjnego.

Należy podkreślić, że publikacja powstała na podstawie pracy magisterskiej napisanej w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu w ramach specjalności rozwój regionalny pod kierunkiem niżej podpisanego. Praca ta została wyróżniona w dwóch konkursach: na najlepszą pracę magisterską napisaną na Wydziale Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM ukończoną w 2009 r. oraz Nagrodą Miasta Poznania za wyróżniającą się pracę magisterską (2009). Publikacja w Biuletynie Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej jest kolejnym wyróżnieniem jej autora.

Tadeusz Stryjakiewicz