

**M.C.J. Bliemer, C. Mulley, C.J. Moutou (red.) – *Handbook on Transport and Urban Planning in the Developed World***, Edward Elgar, Cheltenham, UK–Northampton, MA, USA 2016; XI + 534 s.

Obszerny podręcznik transportu i planowania miejskiego w krajach rozwiniętych jest wspólnym dziełem 41 autorów, zredagowanym przez trójkę pracowników Instytutu Studiów Transportowych i Logistycznych Uniwersytetu w Sydney w Australii. Poza krótką *Przedmową* i rozdziałem wstępnym, napisanym przez redaktorów, na tom składa się 25 rozdziałów, podzielonych na sześć części.

Część I (*Ogólny zarys i perspektywa historyczna*) daje dość wyczerpujący przegląd rozwoju miast, historii planowania transportu, jak również mocnych i słabych stron miar dostępności przestrzennej łączących transport, lokalizację działalności i zachowania związane z podróżą. J.J. Betancur śledzi rozmaite paradygmaty planowania w czasie i identyfikuje swego rodzaju frustracje związane z brakiem możliwości znalezienia uniwersalnych rozwiązań. Pokazuje, jak historyczne spojrzenie kierowało multidyscyplinarnym charakterem rozwoju miast i potrzebą zrozumienia złożoności miast oraz sposobem zinstytucjonalizowania systemu planowania. P.R. Stopher przedstawia syntezę historii i teorii w planowaniu transportu. Planowanie transportu definiuje jako planowanie obszarów zurbanizowanych w dającej się przewidzieć przyszłości, jednak z uwzględnieniem znanych zmian. W odróżnieniu od mającego długie tradycje planowania urbanistycznego, planowanie transportu w porównywalnej skali rozpoczęło się dopiero po II wojnie światowej wraz ze wczesnym rozwojem komputerów, chociaż metodologia prognozowania jeszcze wtedy nie istniała. Ponad 55 lat planowania transportu można określić jako integrację i wzajemne oddziaływanie idei między teorią i praktyką. Część I kończy rozdział B. van Wee i K. Guersa nt. rozwoju koncepcji dostępności przestrzennej i jej zastosowań w planowaniu transportu i miast. Dostępność jest ważnym komponentem planowania miast, a polityka transportowa ma zwykle na celu jej poprawę. W kontekście transportowym, dostępność przestrzenna jest istotna, ponieważ podróżujący zazwyczaj przemierzają się w celach konsumpcyjnych lub podjęcia działalności w miejscu przeznaczenia. Wspólna dla wszystkich trzech rozdziałów jest identyfikacja pewnych przeszkód utrudniających poprawę dostępności.

W części II autorzy omawiają rezultaty zmian demograficznych, technologicznych i w sposobie korzystania przez użytkowników z systemu transportowego, a także rewizje planów transportu i miast oraz przekształceń samych miast w krajach rozwiniętych. D. Metz zauważa, że planowanie transportu miejskiego i funkcji miasta jest czymś więcej niż tylko rozpatrywaniem zmian wzrostu ludności. Wybierając odpowiedni poziom i typ inwestycji transportowej trzeba również wziąć pod uwagę, jak zmiany ludnościowe wpłyną na popyt na przewozy, w tym na pojawienie się trendów podróżowania sugerujących ograniczenie wzrostu użytkowania prywatnych samochodów. J.M. Austin podnosi

wyzwania związane potencjalnie z technologiami łączności i mediami społecznościowymi, a mianowicie, w jaki sposób władze i operatorzy transportu publicznego, jak również planiści transportu i miast, mogą się zaangażować, aby wspomóc swoją działalność biznesową. T.H. Zunder i inni przypominają, że w poglądach na temat miasta nie docenia się dystrybucji ładunków, która jednak sprawia, że miejsca funkcjonują. Przewozy towarów często są pomijane w przedstawianiu miejsc do życia, ponieważ przyczyniają się do wzrostu hałasu, skażenia powietrza, kongestii i spadku bezpieczeństwa na drogach. Autorzy dowodzą, że jeśli chcemy mieć bardziej zrównoważony system przewozu ładunków w mieście, prywatni przewoźnicy powinni być włączani w planowanie; wskazują także, jak te zmiany podejścia najlepiej wprowadzić do praktyki (dziewięć strategii). F. Karauchi przedstawia, jak niezawodność i solidność są stosowane w analizie sieci transportowych. Z punktu widzenia praktyki szczególną wartość mają nowe miary oceny podatności na zmiany dostępności przestrzennej, spójności i przepustowości. Wreszcie, S. Ison i L. Budd zajmują się problematyką parkowania w mieście, w warunkach ograniczeń miejsca i niezaspokojonego popytu.

Część III jest poświęcona różnym uczestnikom procesu planistycznego, jak również istniejącym ramom instytucjonalnym. Aby obszary zurbanizowane pozostały funkcjonalne również w przyszłości, potrzebne są zrównoważone strategie i polityki, omawiane w tej części pracy. Każdy z rozdziałów dotyczy warunków wpływających na politykę i strategię transportu i kwestie użytkowania ziemi. R. Aldred bada wpływ mediów społecznościowych na kształt polityki transportowej, biorąc jako przykład studium jazdy na rowerze w Londynie. J. Stanley i R. Pearce przedstawiają działanie instytucji i oczekiwania społeczności wobec zintegrowanej polityki transportowej, uwzględniając takie kwestie jak zasadę subsydiarności, partycypacji i możliwość podejmowania decyzji (na przykładzie czterech miast i trzech krajów). S. Greaves i J. Stanley charakteryzują miejskie systemy i usługi transportowe, które prawdopodobnie przyczyniają się do zrównoważonego rozwoju. Najważniejsze kwestie brane przez nich pod uwagę, to: wzrost wydajności, kongestia, bezpieczeństwo energetyczne, emisja gazów cieplarnianych, skażenie powietrza i hałas powodowane przez transport, wykluczenie społeczne, wypadki drogowe i zdrowie.

W części IV oceniane są infrastruktura i ekonomiczne zasady transportu. Następnie, przedstawia się partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) jako sposób podziału ryzyka finansowego dużych inwestycji. Część otwiera opracowanie K. Kawamury, który przygląda się interakcjom między teoretycznymi modelami transportu i użytkowania ziemi, jako tłu do zrozumienia mikroekonomicznych ram leżących u podstaw zachowań związanych z podróżą. D. Chung i D.A. Hensher dyskutują PPP jako sposób umożliwiający finansowanie dużych projektów infrastrukturalnych, które w przeciwnym razie by nie powstały, a społeczeństwo nie jest cierpliwe, aby czekać na dostępne środki publiczne. Zdaniem autorów, kontrakty PPP w transporcie nie są najszcześniejszym rozwiązaniem (w Australii) i dlatego wskazują, co należy zrobić, aby zakończyły się sukcesem. W końcowym rozdziale tej części A.L. Bristow przedstawia pogłębiony proces oceny wartości publicznie finansowanej inwestycji infrastrukturalnej dla społeczeństwa (tzw. 'społeczna' analiza *cost-benefit*).

Część V (*Planowanie i projektowanie*) obejmuje 6 rozdziałów. R. Klementschtz rozpatruje kwestie odnoszące się do spuścizny historycznej i rozwoju miast, co wprowadzie podnosi koszty, ale stanowi wyzwanie dla większej innowacyjności w poszukiwaniu roz-

wiązań planistycznych. C. Curtis pokazuje, jak funkcjonują i zmieniają się w czasie role miejsca i ruchu w procesie planowania transportu: do lat 1990. dominował 'interes' transportu, a następnie – w związku ze zmianą paradygmatu – większe znaczenie miał 'interes' miejsca. Planowanie transportu stanowi podstawę długoterminowych decyzji i – jak wskazują L.G. Willumsen i J. de D. Ortúzar – rolą modelujących jest raczej osiągnięcie przemysłanych i efektywnych działań w mieście lub regionie niż pokazanie finalnego wyniku. Z kolei M. Sarvi i inni rozpatrują problematykę sieci transportowych z perspektywy matematycznej, a konkretnie – optymalizację infrastruktury i usług transportowych. Nawiązując do części II, E. Taniguchi przedstawia bardziej efektywne i przyjazne środowisku transportowe systemy dystrybucji towarów w obszarach zurbanizowanych. Część kończy V. van Hacker, rozpatrując rolę środowiska zurbanizowanego w planowaniu miast i transportu. Badanie związków między środowiskiem a zachowaniami podróżnymi jest trudniejsze niż można by oczekiwać.

Ostatnia część VI (*Zarządzanie*) obejmuje pięć rozdziałów. O ile w poprzedniej części rozpatrywano zagadnienia planistyczne i podejmowania decyzji raczej w dłuższym czasie, o tyle zarządzanie projektami i systemami transportowymi obejmuje krótszy okres. Autorzy koncentrują się na zarządzaniu dużymi projektami infrastrukturalnymi (M.J. Beck), zarządzaniu istniejącą infrastrukturą drogową (M.C.J. Bliemer) i niestandardowymi usługami transportu publicznego (J.D. Nelson i S. Wright) czy zarządzaniu mobilnością podróżnych (G. Currie). Na koniec, G.H. de A. Correia i inni rozpatrują wpływ automatyzacji pojazdów i pomoc w kierowaniu na funkcjonowanie systemu transportowego.

Jak widać z tego z konieczności krótkiego przeglądu zagadnień, tematyka recenzowanego tomu jest rozległa i bardzo zróżnicowana, ale jego struktura jest w miarę spójna. Niemniej, odczuwa się brak rozdziału podsumowującego poruszane zagadnienia, co jest niestety zarzutem wobec redaktorów tomu. Rozdział wstępny zaledwie zarysowuje treść publikacji, ale nie wyprowadza, gdyż nie może, żadnych wniosków. Redaktorzy antycypują, że planowanie transportu i miast, a także praktyka w krajach rozwiniętych nie będzie w stanie rozwiązać wszystkich wyzwań tak szybko, jak się pojawiają. To wydaje się oczywiste, a nawet banalne. Toteż ich dążeniem jest przetarcie ścieżek praktykom i nowym badaczom, aby przygotować bilans najlepszych praktyk i bieżących wyzwań, i przyczynić się do rozwoju tematyki w przyszłości. Szkoda, że wśród rozwiniętych krajów zabrakło omówienia lub przynajmniej podania przykładów z krajów postsocjalistycznych (nie licząc kilku uwag w rozdziale Betancura, wzmianek u Zundera i innych, kilku wzmianek i zdjęć u Klementschtza). Czyżby planowanie w naszym regionie nie wносиło niczego do światowego dorobku planowania przestrzennego i transportu?

Publikacja koncentruje się na transporcie publicznym osób, przy marginalnym traktowaniu motoryzacji indywidualnej. Jest to o tyle dziwne, że prywatny transport pasażerski w miastach, przynajmniej niektórych krajów rozwiniętych (np. w Stanach Zjednoczonych), odgrywa decydującą rolę. Tymczasem w pracy motoryzacja indywidualna jest niedoceniana, ograniczana do problemów związanych z zanieczyszczeniem, wypadkami, kongestią, czy trudnościami parkowania (patrz: rozdział Isona i Budd, częściowo Greavesa i Stanleya, Curtis, Sarviego i innych, Currie). Osobny rozdział poświęcono natomiast wykorzystaniu roweru jako środka transportu miejskiego (Aldred), który z pewnością nie odgrywa dominującej roli w przejazdach. Brakuje choćby jednego rozdziału poświęconego wyłącznie sposobom transportu i *modal split* w miastach.

Jest oczywiste, że poruszane zagadnienia mają charakter interdyscyplinarny. Mimo przyzwoitego przeciętnego poziomu poszczególnych rozdziałów, jak zwykle w pracy zbiorowej mamy wśród nich lepsze i gorsze. Różna też jest ich przydatność dla geografów. Zdaniem niżej podpisanego, do najciekawszych należą początkowe rozdziały przeglądowe (Betancura, Stophera, van Wee i Geursa, Metza), poświęcone modelowaniu (np. Willumsena i Ortúzara, Taniguchi), badaniu interakcji między środowiskiem zamieszkania, postawami i preferencjami mieszkańców a transportem (van Acker). Typowo ekonomiczne rozdziały (np. Karauchi, Chunga i Henshera, Bristowa) wzbudzą mniejsze zainteresowanie geografów, podobnie jak z zakresu szeroko pojętej inżynierii ruchu. Te ostatnie są jednak istotne z punktu widzenia organizacji transportu w mieście. Lektura niektórych rozdziałów byłaby łatwiejsza, gdyby ich autorzy nie stosowali mnóstwa akronimów. W renomowanym wydawnictwie jakim jest Edward Elgar nie powinny mieć miejsca również błędy w nazewnictwie (jak w przypadku miasta-ogrodu Tapiola w Finlandii, patrz s. 19), czy niekonsekwencje, usterki i braki w piśmiennictwie (np. s. 144, 228, 271, 515).

Zbigniew Taylor  
IGiPZ PAN, Warszawa

**K.T. Guers, R. Patuelli, T.P. Dentinho** (red.) – ***Accessibility, Equity and Efficiency. Challenges for Transport and Public Services***, Edward Elgar, Cheltenham, UK–Northampton, MA, USA 2016; X + 249 s.

Recenzowana publikacja ukazała się jako siódmy tom w serii NECTAR, dotyczącej międzynarodowych, interdyscyplinarnych, europejskich badań sieci transportu, łączności i ruchliwości. Praca składa się z 11 rozdziałów, ujętych w pięć części, poprzedzonych krótką *Przedmową*. Najogólniej biorąc, celem książki jest przedstawienie związków dostępności przestrzennej z kwestiami równości społecznej i analizą ekonomicznej efektywności w krajach rozwiniętych i rozwijających się, widzianą z rozmaitych punktów widzenia. Część rozdziałów stanowią przepracowane referaty przygotowane na 12. Międzynarodową Konferencję NECTAR w 2013 r. (São Miguel, Azory, Portugalia), inne zostały przygotowane specjalnie do recenzowanego tomu. Praca jest zbiorowym dziełem 26 autorów.

W rozdziale wprowadzającym, redaktorzy tomu zarysowują możliwe relacje między dostępnością przestrzenną, równością i efektywnością, wskazując na ich złożoność. Część II książki obejmuje trzy rozdziały łączące kwestie dostępu ludności i równości. B. Portnov bada, czy dostępność wykazuje tendencję do wzrostu, czy też spadku znaczenia w czasie, w kategoriach rozwoju i priorytetów ludności. Generalnie, dostępność przestrzenna transportem publicznym jako determinanta lokalnego wzrostu odgrywa coraz mniejszą rolę w czasie, podczas gdy dostępność prywatnym transportem zyskuje na znaczeniu (motoryzacja indywidualna, zmiana priorytetów ludności). Wyjaśnienie jest stosunkowo proste: jeśli spójność i bliskość podstawowych zasobów wpływa znacząco na podejmowanie decyzji w początkowych stadiach rozwoju, nowe czynniki lokalizacji zyskują na znaczeniu wraz z rozwojem gospodarki. Portnov analizuje ewolucję relacji między rozwojem gminnym i dostępnością gmin w Szwajcarii. Dwa następne rozdziały (3 i 4) koncentrują się na kwestii depopulacji obszarów wiejskich i dostępności prze-

strzennej. P. Anciães studiuje spadek ludności w interiorze portugalskim i konkluduje, że dostępność przestrzenna może oddziaływać jako czynnik zarówno wypychający, jak i przyciągający w obszarach wiejskich, w zależności od jej rodzaju, typu destynacji i sposobu transportu (dostępność transportem prywatnym *vs.* publicznym). Spadek zaludnienia jest znacząco związany z położeniem *freguesias* (gmin) wzdłuż dróg prowadzących do ośrodków miejskich, zmianami czasu dojazdu do najbliższego wjazdu autostradowego i stacji kolejowej, istnieniem stacji kolejowej w pobliżu oraz zmianą liczby miejsc pracy. W przypadku Norwegii, D. McArthur i inni (rozdział 4) stosują numeryczny model, aby przyrzeć się iteracyjnym i skumulowanym efektom, odnoszącym się do względnych zmian ludności. Wydaje się, że lokalna dostępność przestrzenna i powiązane z nią ceny domów odgrywają istotną rolę jeśli chodzi o efekty ogólnej dostępności przestrzennej w rozwoju regionalnym. We wszystkich trzech rozdziałach (w części analitycznej), autorzy stosują zaawansowane modelowanie numeryczne.

Część III odnosi się do pomiaru równości w dostępie do codziennych aktywności i usług. W rozdziale 5, B. Büttner i współpracownicy badają wpływ lokalnej dostępności przestrzennej na rozwój i dobrobyt, przyglądając się wpływowi kosztów ruchliwości – związanego z cenami ropy – na trzy kategorie reprezentatywnych gospodarstw domowych (na przykładzie obszaru zurbanizowanego Monachium). Mimo wzrostu mobilności ludności temat znacznie się zdezaktualizował: ceny ropy znacząco spadły w okresie od pisania rozdziału do jego publikacji, chociaż udział kosztów transportu indywidualnego w dłuższym czasie wykazuje raczej tendencję rosnącą. Alokacja publicznych usług jest komplementarna w stosunku do zapewnienia infrastrukturalnej dostępności przestrzennej i – w krajach rozwijających się – istotną sprawą wpływającą na przestrzenną strukturę wzrostu, zrównoważony rozwój i dostępność przestrzenną (C. Pakissi, T. Dentinho, rozdział 6).

Część IV książki dotyczy efektywności systemów kolejowych. W wielu krajach rządowa polityka ma na celu poprawę dostępności przestrzennej poprzez dotacje lub inwestycje publiczne. Rozdziały 7 i 8 wskazują, że funkcjonowanie pasażerskiego transportu kolejowego zależy od jakości lokalnego dostępu do stacji (A. Monzón i inni, rozdział 7; L. La Paix i K. Geurs, rozdział 8). Z kolei, deregulacja systemu transportu kolejowego w Stanach Zjednoczonych doprowadziła do znacznego wzrostu ekonomicznej efektywności i do transferu ruchu z dróg, dając w efekcie znaczne korzyści transportowe i środowiskowe. K. Button i inni badają wpływ deregulacji na efektywność amerykańskich kolei towarowych – ten rozdział wykracza poza ramy określone w wprowadzeniu do recenzowanego tomu.

W części V, znacznie różniącej się od pozostałych, znajdują się dwa przyczynki oceniające inwestycje transportowe i ich implikacje dla dostępności przestrzennej. P. Mogush i współpracownicy (rozdział 10) rozpatrują inwestycje w ścieżki rowerowe, które powinny być przystosowane do rodzaju sąsiedztwa, aby optymalnie pełniły swoją rolę; w przeciwnym razie mogą przyczynić się do spadku wartości nieruchomości. Rozdział ten, podobnie jak poprzedni, wykracza poza zakreślone wstępnie ramy publikacji i dotyczy analizy sytuacji w obszarze metropolitalnym Minneapolis i St. Paul, Minnesota. Wreszcie, M. Kompil i inni (rozdział 11) proponują i stosują miary przestrzennej dostępności transportowej dla Europy; ich celem jest rozwinięcie ram do oceny wpływu różnych opcji politycznych i inwestycji w infrastrukturę transportową na

dostępność przestrzenną na poziomie europejskim. Codzienna dostępność przestrzenna okazała się najbardziej odpowiednią i efektywną miarą oceny inwestycji transportowych, finansowanych z Europejskich Funduszy Spójności, ujawniając raz jeszcze ważność lokalnej dostępności przestrzennej.

Różnorodne z natury rzeczy przyczynki zamieszczone w omawianej publikacji wskazują, że modele dostępności przestrzennej, po pierwsze, pomagają wyjaśnić przestrzenny i transportowy rozwój w krajach rozwiniętych i rozwijających się; po drugie, są mocnymi narzędziami w wyjaśnianiu wpływów równości i efektywności polityk i projektów miejskich i transportowych.

Praca ma charakter interdyscyplinarny i międzynarodowy; wśród autorów brakuje Polaków. Znaczny jest udział geografów i przedstawicieli innych dyscyplin stosujących znane geografom metody: krzywą Lorenza (alokacja usług publicznych, dyspersja dostępności regionów), optymalizację za pomocą programowania liniowego (porównanie wskaźników kosztów i efektywności, a także równości), współczynniki zmienności, współczynniki Giniego (dostępność przestrzenna, wskaźniki spójności), teorię ośrodków centralnych Christallera (hierarchia ośrodków), GIS (dostępność przestrzenna), analizę regresji (badanie współzależności między bliskością ścieżek rowerowych i ceną nieruchomości) i inne.

Oczywiście, jak w każdej pracy zbiorowej, mamy lepsze i gorsze rozdziały. Trzeba jednak przyznać, że poziom żadnego z nich nie odbiega rażąco od dosyć wysokiego średniego. Do ciekawszych można zaliczyć rozdział 7 (A. Monzón i inni) oraz rozdział 3 (P.R. Anciães). Zauważone usterki redakcyjne – to brak ujednolicenia piśmiennictwa w poszczególnych rozdziałach, częste stosowanie akronimów przez niektórych autorów (zwłaszcza rozdziały 8 i 11) i nadmierną liczbę przypisów w rozdziale 9, co utrudnia percepcję tekstu. Również niektóre ryciny zawierają drobne niejasności, np. braki opisów (ryc. 4.3-4.13) lub oznaczeń okresu jaki przedstawiają (np. ryc. 3.1), przez co stają się niezrozumiałe. W sumie jednak, mimo pewnej niejednorodności materiału, otrzymaliśmy publikację godną polecenia.

Zbigniew Taylor  
IGiPZ PAN, Warszawa

**J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (red.) – *Procesy gentryfikacji w obszarach śródmiejskich wielkich miast. Na przykładzie Warszawy, Łodzi i Gdańska*, Studia KPZK PAN, 165, Warszawa 2015; 174 s.**

Recenzowana praca jest dziełem grupy geografów, w różnym stopniu doświadczonych w działalności naukowej, zwłaszcza zaś w specyficznych badaniach nad procesami gentryfikacji. W jej skład wchodził: Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz, Szymon Marcińczak, Martyna Szybel-Boberek i Anita Wolaniuk z Uniwersytetu Łódzkiego, Iwona Sagan i Maja Grabkowska z Uniwersytetu Gdańskiego oraz Marcin Stępniaak z Instytutu Geografii i PZ PAN.

Rozdział 1 pracy zawiera skomprimowany przegląd literatury przedmiotu. Rozdziały 2 i 3 obrazują sytuację społeczno-demograficzną badanych miast i stan ich zasobów

mieszkaniowych. Stanowią podstawę porównawczych analiz zamieszczonych w rozdziałach 4-6, szczegółowo rozważających procesy gentryfikacji w śródmieściach Warszawy, Łodzi i Gdańska. Szczególną uwagę zwrócono na skutki gentryfikacji: traktujący o nich rozdział 5 jest najdłuższy.

Wyniki badań nad gentryfikacją zależą w dużym stopniu od tego, jak definiowany jest ten proces. W recenzowanej pracy postrzegany jest szeroko. Przyjęto, że „gentryfikacja jest powszechnie rozumiana jako reinwestycja kapitału, wzrost statusu społeczno-materiałnego dzielnicy, zmiany w krajobrazie miejskim oraz bezpośrednie i/lub pośrednie wypieranie mniej zamożnych mieszkańców”. Wymieniono tu główne składniki gentryfikacji. Ponadto uznano, że gentryfikacja to nie tylko odnawianie już istniejącej zabudowy, lecz również wprowadzanie zabudowy całkowicie nowej. Chodzi tu przede wszystkim o tzw. *new-build gentrification*, czyli gentryfikację nowo wybudowaną (w pracy nazywaną też – być może zrzęczniejszą – nowoinwestycyjną).

Szeroko postrzegana jest też zbiorowość aktorów gentryfikacji, czyli gentryfierów. Autorzy nie opowiedzieli się za żadną z obiegowych definicji czy charakterystyk gentryfierów, nie stworzyli też własnej. Stwierdzają ogólnie, że gentryfierami mogą być osoby prywatne, deweloperzy zawodowi oraz deweloperzy – właściciele nieruchomości (w tym władze samorządowe). Kolejne uszczegółowienia ujawniają zróżnicowane spektrum odpowiednich podmiotów, indywidualnych i zbiorowych. Licznie występują „osoby prywatne”. Duża ich część to pionierzy gentryfikacji, a wśród nich studenci. Wśród deweloperów przeważają deweloperzy zawodowi.

Na wyniki pracy miało wpływ uzyskanie stosownych materiałów źródłowych. Praca powstała w warunkach ewidentnego ich niedoboru. Obciążone brakami, wielokrotnie sygnalizowanymi w tekście, okazały się przede wszystkim oficjalne dane statystyczne i inne materiały gromadzone przez różne instytucje. Jednakże to, co zdołano uzyskać z tych zasobów, zostało w pracy wyeksploatowane starannie i z dużą inwencją. Zwraca także uwagę posługiwanie się różnymi dobrze dobranymi substytutami adekwatnych wskaźników czy też zmiennymi zastępczymi (np. cenami mieszkań pośrednio wskazującymi na obecność gentryfierów na analizowanym obszarze).

Wobec powyższego zyskały na wadze rezultaty wcześniejszych dociekań badawczych, w tym kilkaset stron materiałów łódzkiego Konwersatorium Wiedzy o Mieście z lat 2012-2013 poświęconych gentryfikacji. W pracy powołano się na większość opublikowanych tam artykułów. Ważne miejsce znalazły też materiały i informacje zebrane przez autorów podczas badań terenowych.

Wyniki pracy wskazują na gentryfikację nowoinwestycyjną jako główną formę gentryfikacji centrów badanych miast. Pierwszoplanową rolę przyznaje się dużym deweloperom. Ukazywani są jako czołowi gentryfierzy, gentryfikacja zaś – głównie nowoinwestycyjna – jako „efekt ich działania”. Obok nich występują władze samorządowe. Zainteresowanie autorów skupiło się więc na podmiotach reprezentujących podażową stronę gentryfikacji. Mniej uwagi okazano stronie popytowej – np. osobom które zechciały zamieszkać w oferowanych im obiektach o wysokim standardzie.

Niem mało miejsca przeznaczono na opis przejawów formy, która nazywana jest gentryfikacją pionierską. Łączy się ją z klasyczną gentryfikacją. Pokazuje się, że z jednej strony inicjatorami mogą być (nawet w tym samym miejscu i czasie) pionierzy gentryfikacji, z drugiej zaś deweloperzy. Oznacza to kolejne zakwestionowanie modeli stadial-

nych gentryfikacji. Autorzy wskazują na nakładanie się różnych jej fal: spontanicznej fazy inicjalnej – aktywności pionierów i fazy wysoko rozwiniętej – aktywności dużych deweloperów. Sugerują przy tym, że ta pierwsza ma „wszystkie pozytywne atrybuty” procesu gentryfikacji, druga zaś negatywne.

Istotne przesłanki do gentryfikacji stwarzają samorządy za pośrednictwem podejmowanych działań rewitalizacyjnych. W pracy stwierdza się, że „gentryfikację można uznać za efekt uboczny odgórnych działań rewitalizacyjnych”. Częstsze jednak są opinie bardziej krytyczne, mówiące np. o władzach miejskich, które „realizują świadomą politykę zmiany składu społecznego mieszkańców”. Wątek bliskich związków gentryfikacji z rewitalizacją przewija się przez całą pracę, szczególnie przy rozpatrywaniu zjawiska społecznego wypierania, ich głównego niepożądanego następstwa. W wielu miejscach pracy dopuszcza się jednak możliwość istnienia jakiejś „gentryfikacji bez wypierania”. Aprobataę daje się różnym łagodnym formom procesu gwarantującym tworzenie czy zachowanie mieszanych struktur społecznych, a tym samym ograniczenie wymuszonych relokacji słabszych czy niepożądanych grup mieszkańców.

W tej wielowątkowej pracy kwestia ujemnych skutków analizowanych procesów rozwijana jest szeroko. Wskazuje się na ich bezpośrednie związki z narastaniem kontrastów społeczno-przestrzennych, w tym współlistnieniem enklaw bogactwa i skupisk biedy. Wzmianki o korzyściach – np. pozytywnych cechach gentryfikacji pionierskiej – zajmują względnie mało miejsca.

Braki źródłowe wpłynęły zapewne na ograniczenie analiz do gentryfikacji traktowanej jako gentryfikacja mieszkalnictwa, ściśle rezydencjalna. W zasadzie pominięto inne jej formy związane zwłaszcza z szeroko rozumianą konsumpcją (handel, turystyka itd.), chociaż nie są one całkowicie nieobecne w pracy.

Autorzy przyznają, że „trudno o precyzyjne określenie natężenia gentryfikacji badanych obszarów”. Wyliczają i pokrótce opisują miejsca najsilniej gentryfikowane. Na podstawie osiągniętych wyników badań, w tym bezpośrednich obserwacji widocznych przejawów procesu, wnioskuje o ogólnie niskiej intensywności gentryfikacji. W podsumowaniu pracy napisano, że „najintensywniej procesy te [gentryfikacji] w miastach polskich zachodzą w ich częściach centralnych”. Stwierdzenie to trzeba przyjąć z rezerwą. Jeśli chodzi o Warszawę, wcześniejsze wypowiedzi konstatują „raczej niewielkie” natężenie gentryfikacji w jej śródmiejskiej części: deweloperzy – uznani za głównych sprawców gentryfikacji – rozwijają działalność głównie w dzielnicach peryferyjnych. Zarazem, porównując poszczególne elementy procesu analizowane oddzielnie w badanych miastach, ujawniają że oblicze gentryfikacji nie jest w każdym z nich takie samo. Wskazują na uwarunkowania tych różnic, zarówno historyczne jak i nowszej daty, związane ze społeczno-gospodarczą transformacją kraju w ostatnim ćwierćwieczu (ze szczególnym zwróceniem uwagi na zmiany stosunków własnościowych, głównie zaś na rozwój prywatyzacji/reprywatyzacji zasobów mieszkaniowych).

W Warszawie pierwsze miejsce wśród gentryfierów przyznaje się zdecydowanie deweloperom, w Łodzi zaś władzom gminnym, przy czym w obu miastach dominuje gentryfikacja nowoinwestycyjna. Z kolei w Gdańsku nie można stwierdzić przewagi żadnego z podmiotów uznanych w pracy za najbardziej aktywnych gentryfierów. Pod tym względem sytuacja jest tutaj złożona, a wyróżnione typy gentryfikacji bardziej zróżnicowane (m.in. zidentyfikowano i opisano tzw. reurbanizacyjną pozytywną gentryfikację). Trudno jednoznacznie ocenić przemieszczenia mieszkańców wymuszone współoddzia-



ływaniem rewitalizacji i gentryfikacji. Czytamy, na przykład, że obecnie w śródmieściu Łodzi „skala tego procesu jest niewielka”, a w gdańskiej Letnicy relokacje spowodowały „wymianę połowy populacji”.

Praca czyni zadość nowszym, coraz powszechniej uznawanym kanonom badań nad gentryfikacją, zwłaszcza zaś postulatowi szeroko rozumianego kontekstowego podejścia do badanego procesu. Spełnienie tego postulatu następuje drogą rozbudowanych porównawczych analiz ukazujących złożone obrazy gentryfikacji – jej specyficznych przyczyn, mechanizmów i skutków – w trzech dużych miastach.

Dostrzeżone niedostatki opracowania są w dużym stopniu następstwem obiektywnych przyczyn niezależnych od autorów. Praca napisana jest żywym, jasnym językiem. Formułowanie wyników badań nie stroni od zdecydowanego wartościowania. Nastawienie prezentowanych ocen (zwłaszcza tych, które wskazują na zagrożenia stwarzane przez gentryfikację) ma w dużej mierze wzgląd na praktyczną przydatność społeczną. Recenzowana publikacja zawiera znaczny ładunek spostrzeżeń i wniosków pobudzających do głębszej refleksji nad stanem gentryfikacji w Polsce, a co za tym idzie – sprzyjających dyskutowaniu i weryfikowaniu orzeczeń o tym społecznym i przestrzennym ważnym problemie.

Wziąwszy wszystko razem, w przedstawionej pracy widzę udany, wart doskonalenia, prototyp ogólniejszych studiów, traktujących w sposób porównawczy o gentryfikacji w Polsce. Studiów całościowych, których zasięg wykraczałby poza pojedyncze aspekty tego procesu i obejmował pokaźniejsze połacie kraju. Powodzenie takiego przedsięwzięcia – obliczonego na dłuższy czas – wymaga uprzedniego stworzenia odpowiedniej autonomicznej bazy informacyjno-źródłowej, gwaranta równowagi między analizami jakościowymi i ilościowymi. Ze wszech miar wskazane byłoby też przyciągnięcie do wspólnych działań przedstawicieli innych dyscyplin zainteresowanych odkrywaniem i badaniem całej różnorodności form, w jakich może się przejawiać gentryfikacja.

Jerzy Grzeszczak  
IGiPZ PAN, Warszawa

**J. Tyszkiewicz – *Geografia historyczna. Zarys problematyki*,  
Instytut Historii PAN, Wydawnictwo DiG, Warszawa 2014.**

W 2014 roku ukazała się ważna książka Jana Tyszkiewicza *Geografia historyczna. Zarys problematyki*, wydana przez Instytut Historii PAN, w ramach nowej serii Nauki Pomocnicze Historii. Zawarta we wprowadzeniu definicja geografii historycznej stanowi, że jest to nauka pomocnicza historii, gromadząca i rozwijająca wiedzę o dawnym środowisku przyrodniczym i jego relacjach ze społeczeństwami ludzkimi. W definicji uwypuklono również interdyscyplinarność tej nauki. Definicja ta jest prostsza i krótsza w porównaniu do wcześniejszych, jak chociażby do rozbudowanego określenia A. Tomczaka w Wielkiej Encyklopedii Powszechnej (2002)<sup>1</sup>, w którym akcent jest położony na dynamiczny charakter omawianej dyscypliny „nauka badająca przemiany środowiska geograficznego, które dokonały się w przeszłości pod wpływem działalności

<sup>1</sup> Tomczak A., 2002, *Geografia historyczna*, *Wielka Encyklopedia Powszechna*, t. 10, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.

ludzkiej oraz czynników przyrodniczych”. Jeszcze inną definicję podaje internetowa Wikipedia ([https://pl.wikipedia.org/wiki/Geografia\\_historyczna](https://pl.wikipedia.org/wiki/Geografia_historyczna)). Geografia historyczna przedstawiona w niej została jako dział geografii oraz jedna z nauk pomocniczych historii zajmująca się badaniem zróżnicowania przestrzeni w przeszłości, względnie wymiarem historycznym świata współczesnego. Niżej podpisanemu odpowiada określenie Tyszkiewicza. Z pewnością pisać należy o środowisku przyrodniczym a nie geograficznym, a konieczność wielodyscyplinarnego podejścia w studiach nad przeszłością naszego świata powinna być bez wątpienia podkreślana.

Omawiana książka zastępuje zdezaktualizowany skrypt S. Arnolda z 1951 r.<sup>2</sup> W międzyczasie ukazały się różne próby zestawienia dorobku polskiej geografii historycznej<sup>3</sup>, żadna z nich jednak nie zawierała systematycznego przeglądu dorobku dyscypliny i nie miała charakteru podręcznika uniwersyteckiego.

Usytuowanie geografii historycznej na pograniczu dwóch dyscyplin bogatych w zróżnicowane kierunki badań, mnogość mieszczących się tu zagadnień, z których przynajmniej część nie została do końca rozpoznana, stawia przed uprawiającymi tę naukę bardzo wysokie wymagania. Jeżeli w ramach geografii specjaliści reprezentujący geografię człowieka nie czują się kompetentni w kwestiach odnoszących się do środowiska przyrodniczego i odwrotnie, to analiza wzajemnych relacji pomiędzy człowiekiem i środowiskiem w przeszłości, na podstawie danych najczęściej pośrednich i mało precyzyjnych wymaga głębokiej wiedzy, a także odwagi w stawianiu hipotez, których weryfikacja nie zawsze jest możliwa. Profesor Jan Tyszkiewicz bez wątpienia taką wiedzą dysponuje. Przedstawia się czytelnikowi jako erudyta i znawca bardzo szerokiej problematyki. Imponuje rozległością swych zainteresowań. W omawianej książce wykorzystał bogatą i wielotematyczną literaturę. Podkreślić też trzeba, że książka napisana jest pięknym językiem, rzadko spotykanym we współczesnej literaturze, zwłaszcza naukowej. Szkoda jednak, że wszystkie wykorzystane źródła nie zostały zestawione w jednym miejscu. Nie satysfakcjonuje także szata graficzna. Brakuje kolorowych ilustracji. Śledzenie myśli autora z pewnością ułatwiłaby większa liczba map stanowiących dla geografa podstawową formę wypowiedzi.

Książka składa się z trzech części. Obszerne wprowadzenie, obok koncepcji opracowania i definicji, obejmuje omówienie źródeł w podziale na pisane, kartograficzne, archeologiczne, onomastyczne i ikonograficzne.

Część druga, zatytułowana niebył szczęśliwie „Problemy i metody”, poświęcona jest głównie przedmiotowi badań geografii historycznej. Przedmiot ten stanowią krajobrazy różnego rodzaju. Krajobraz geograficzny jest zwykle rozumiany jako system złożony z powiązanych i wzajemnie na siebie oddziałujących składowych, a podejście krajobrazowe utożsamiane z podejściem całościowym ukierunkowanym na badanie relacji i związków. Zastosowanie koncepcji krajobrazu w badaniach geografii historycznej wydaje się zatem w pełni usprawiedliwione, chociaż określenie terminu krajobraz naturalny budzi pewne zastrzeżenia. Jest prawdą, że bywa on utożsamiany z krajobrazem pierwotnym, ale w Polsce przyjęło się również nazywać tak krajobraz zmieniony przez człowieka,

<sup>2</sup> Arnold S., 1951, *Geografia historyczna Polski*, PWN, Warszawa.

<sup>3</sup> M.in.: Tyszkiewicz J., 2003, *Geografia historyczna Polski w średniowieczu*, Wydawnictwo DiG, Warszawa; Kulesza M. (red.), 2009, *Geografia historyczna jako determinanta rozwoju nauk humanistycznych*, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Witelona w Legnicy, Katedra Geografii Politycznej i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Łódzkiego, Legnica-Łódź; Szady B., 2013, *Geografia historyczna w Polsce – rozwój i perspektywy*, *Studia Geohistorica*, 1, s. 33-39.

lecz wyróżniany i klasyfikowany na podstawach przyrodniczych, czyli w pewnym sensie krajobraz potencjalny. Tę popularną w Niemczech koncepcję wprowadził u nas Jerzy Kondracki, autor wielokrotnie reprodukowanej mapy typologii krajobrazu naturalnego.

Pewną formę podsumowania drugiej części stanowi przedostatni rozdział poświęcony kłeskom żywiołowym, których dokumentacja jest z reguły bogata, a znaczenie dla przebiegu procesów przyrodniczych i społecznych - trudne do przecenienia. Być może, zgodnie z przyjętą konwencją, w tytule tego rozdziału powinny się pojawić zmiany krajobrazu.

Ostatni rozdział tej części odbiega od pozostałych. Poświęcony został omówieniu znajomości świata w różnych okresach historycznych. Jest dla geografów niezmiernie interesujący i przydatny w procesie dydaktycznym (wstęp do geografii, krajoznawstwo).

Trzecia część omawianej książki dotyczy nauk wspomagających, czyli poświęcona jest możliwościom pozyskania materiałów wykorzystywanych w badaniach geografii historycznej. Omówiono w nim ustalenia archeologii i prahistorii, językoznawstwa i onomastyki, klimatologii, hydrologii, botaniki oraz nauk o człowieku (antropologii i ekologii człowieka). Wykaz dyscyplin i subdyscyplin można by zapewne rozbudować na przykład o paleogeomorfologię. Można też wskazywać źródła, których zabrakło w książce (autor recenzji nie doszukał się na przykład opracowania A.S. Kostrowickiego<sup>4</sup> *Geografia biosfery*, poświęconego w dużej części biogeografii historycznej, czyli ewolucji i innym przekształceniom przyrody żywej). Jest jednak zrozumiałe, że śledzenie wszelkich możliwych źródeł przydatnych w badaniach nad zmianami krajobrazów w przeszłości przekracza możliwości jednej osoby. Dotyczy to również opracowań z dziedziny geografii historycznej. Prawie zawsze można autorowi zarzucić pominięcie pewnych, często mało znaczących, materiałów źródłowych lub brak kompetencji w wąsko wyspecjalizowanych kwestiach. Przypomina się tu emocjonalna polemika pomiędzy J. Kondrackim i autorem recenzowanej książki, dotycząca publikacji J. Tyszkiewicza z 1975 r. poświęconej próbie odtworzenia warunków przyrodniczych i wyznaczenia granic regionów antropogenicznych w dorzeczu Narwi 1000 lat temu<sup>5</sup>. Rozwiązanie stanowią tu może współpraca specjalistów o różnym wykształceniu. Geografię historyczną uprawiają przecież osoby o różnym wykształceniu<sup>6</sup>, a warto zauważyć, że w ostatnich dziesiętkach lat nie tylko w naukach przyrodniczych nasila się nurt badań zespołowych i interdyscyplinarnych. Coraz więcej znaczących publikacji to prace wielu autorów reprezentujących różne kierunki badawcze. Tendencja ta przynajmniej w części stanowi reakcję na długotrwały proces pogłębiającej się specjalizacji i utratę kontaktów nie tylko pomiędzy wyspecjalizowanymi dyscyplinami naukowymi, ale również pomiędzy subdyscyplinami mieszczącymi się w obrębie jednej nauki czy jednego systemu nauk. Na trudności w ujednoczeniu różnych poglądów zwraca zresztą J. Tyszkiewicz uwagę (s. 64) i apeluje o interdyscyplinarną współpracę zespołu uczonych.

Andrzej Richling

Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa

<sup>4</sup> Kostrowicki A.S., 1999, *Geografia biosfery*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

<sup>5</sup> Tyszkiewicz J., 1975, *Środowisko naturalne i antropogeniczne dorzecza Narwi przed 1000 lat, Ossolineum*.

<sup>6</sup> Jako przykłady przywołajmy chociażby prace dotyczące odtworzenia warunków bitwy pod Grunwaldem: Churski Z., 1994, *Krajobraz Pól Grunwaldzkich w początkach XV wieku*, Studia Grunwaldzkie, 3, s. 15-31; Gałązka D., Marks L., 2007, *Bitwa pod Grunwaldem w 1410 r. - oczami geologa*, Przegląd Geologiczny, 55, 1, s. 26-28.



## Informacja dla Autorów

Information for Authors see: [www.igipz.pan.pl/home\\_en](http://www.igipz.pan.pl/home_en) ...

Przegląd Geograficzny publikuje oryginalne prace teoretyczne, metodologiczne i empiryczne (**niebędące przyczynkami ani wstępnymi wynikami badań**) z zakresu szeroko pojmowanej problematyki geograficznej i przestrzennego zagospodarowania kraju. Zapraszamy do współpracy z naszym kwartalnikiem przez nadsyłanie wartościowych artykułów i notatek, materiałów dyskusyjnych, recenzji (w tym oprogramowania geograficznego) oraz sprawozdań. Przestrzeganie poniższych zaleceń formalnych usprawni prace redakcyjne i przyczyni się do szybszej publikacji nadsyłanych materiałów. W korespondencji z Redakcją prosimy o korzystanie z poczty elektronicznej (l.kwiat@twarda.pan.pl).

**Uwagi ogólne.** Złożenie przez Autora tekstu do Przeglądu Geograficznego oznacza, że materiał **nie jest przewidziany do druku** ani nie był drukowany w **innym wydawnictwie**. Jest także jednoznaczne ze zgodą na jego rozpowszechnianie przez IGIPZ PAN w formie drukowanej i elektronicznej na licencji CC-BY.

### Przesyłanie materiałów:

- drogą elektroniczną, z powklejnymi rycinami i tabelami, w łatwym do odczytania formacie (Word, ew. PDF, ale wówczas dane o autorze trzeba zamieszczać na osobnej stronie, a nie tytułowej artykulu) – w tej postaci zostaną skierowane do recenzji;
- tradycyjną pocztą, jako wydruk komputerowy, w trzech egzemplarzach całości, łącznie z rycinami i tabelami.

**Opracowanie** powinno być napisane zwięźle, ale jasno, w edytorze MS Word for Windows i mieć następującą **objętość**: artykuł – około 5000-5500 słów (łącznie z piśmiennictwem, przypisami, streszczeniem angielskim i tabelami); notatka i materiał dyskusyjny – maksymalnie do 4000 słów; recenzja i sprawozdanie – 800-1200 słów. Manuskrypt należy wydrukować jednostronnie z podwójną interlinią i szerokimi marginesami. Autorzy-obcokrajowcy proszeni są o nadsyłanie zweryfikowanych tekstów w języku angielskim, gdyż w tym języku będą publikowane ich prace.

**Strona tytułowa.** Na pierwszej stronie prosimy w kolejności umieścić: tytuł pracy w języku polskim, tytuł w języku angielskim, imię i nazwisko autora(-ów), afiliację, adres(y), e-mail(e), zarys treści (nie dłuższy niż 200 słów), słowa kluczowe. Nie więcej niż 6 słów kluczowych, podanych w osobnym wierszu, powinno dotyczyć: jedno – tematu, jedno – obszaru, jedno – metody badawczej, oraz trzy inne. Dane autora(-ów) nie powinny pojawić się w innym miejscu pracy, gdyż jest ona anonimowo przesyłana do recenzentów.

**Tekst (w wersji finalnej, nie tej przeznaczonej dla recenzentów)** nie powinien zawierać wyróżnień ani podkreśleń. Śródtytuły, maksymalnie trzystopniowe, można zaznaczyć ołówkiem na marginesie. Prosimy o ograniczenie liczby i objętości przypisów do niezbędnego minimum. Przypisy, numerowane kolejno, należy umieścić na końcu artykułu. Ilustracji i tabel nie należy wklejać do tekstu, lecz drukować je na oddzielnych stronach. Proponowane miejsce ich zamieszczenia można zaznaczyć.

Przy powoływaniu się na piśmiennictwo, należy podawać nazwisko autora oraz rok publikacji, a przy cytowaniu również numer strony, np. według A. Nowaka (1999, s. 5). W powołaniach na więcej prac tego samego autora, które ukazały się w tym samym roku stosuje się: (Bunge, 1987a, b). W przypadku wspólnej publikacji dwóch autorów podaje się: (Marshall i Wood, 1995), a trzech i więcej autorów: (Ford i inni, 1996); w wykazie piśmiennictwa, jednakże, należy podać wszystkich autorów.

**Piśmiennictwo**, ograniczone do literatury cytowanej, w porządku alfabetycznym, należy opracować bez skrótów, zgodnie z ostatnimi wydanymi zeszytami kwartalnika lub według opisu na stronie internetowej: [www.igipz.pan.pl/przeglad-geograficzny](http://www.igipz.pan.pl/przeglad-geograficzny).

W przypadkach wątpliwych (np. Occasional papers) prosimy podawać wszystkie dane bibliograficzne.

**Tabele** powinny być opracowane podobnie jak w bieżących zeszytach kwartalnika, w programach MS Word lub Excel. Każda tabela powinna zawierać zwięzły tytuł (w języku polskim i angielskim) i kolejny numer (u góry) oraz źródło danych (u dołu). Główna tabeli powinna być dwujęzyczna. Prosimy nie stosować edycji ramek, cieniowania wierszy i kolumn, itp.

**Ilustracje** (dotyczy wersji końcowej, nie recenzowanej). Fotografie powinny być wykonane na odpowiednim poziomie technicznym, a mapy – zgodnie z zasadami kartografii. Wykresy, diagramy i mapy, opisane jako ryciny, powinny mieć jednolitą numerację; tytułów nie należy umieszczać na rycinach. Podpisy fotografii i rycin, w języku polskim i angielskim, powinny być zebrane na osobnej kartce. Objaśnienia oznaczeń (legendy), dwujęzyczne, należy zamieszczać na rysunkach, a nie w formie odsyłaczy do podpisu. Ryciny przygotowane komputerowo powinny być zapisane w formacie EPS, JPG ew. TIFF lub PDF.

**Streszczenie.** Autor powinien dostarczyć streszczenie w języku angielskim, jeśli to możliwe – zweryfikowane przez *native-speaker*. Objętość streszczenia: 0,8-1,0 strony (400-500 słów). Osobno prosimy dołączyć zarys treści i słowa kluczowe przetłumaczone na język angielski, poprzedzone nazwiskiem autora i tytułem artykułu – ten fragment jest potrzebny do celów bibliograficznych i należy go zapisać jako oddzielny plik.

**Procedura recenzowania.** Procedurze recenzyjnej podlegają wszystkie artykuły oryginalne i przeglądowe, po wstępnej kwalifikacji formalnej dokonanej przez Redakcję. Każdy artykuł jest kierowany do nie mniej niż dwóch kompetentnych recenzentów, z zachowaniem zasady poufności i dwustronnej anonimowości. W przypadku publikacji w języku obcym, co najmniej jeden z recenzentów jest afiliowany w jednostce zagranicznej z siedzibą w innym kraju niż autor opracowania. Recenzenci na piśmie formułują swoje uwagi i zalecenia, a także końcowy wniosek, czy skierowane do nich opracowanie zasługuje na publikację. Autor otrzymuje recenzje z prośbą o ustosunkowanie się do uwag i dokonanie sugerowanych poprawek. Niezastosowanie się do nich wymaga pisemnego uzasadnienia. Ostateczną decyzję co do kwalifikacji materiału i terminu jego opublikowania podejmuje Redakcja.

**Akceptacja materiału, zapis elektroniczny.** Po uzyskaniu pozytywnych recenzji i wprowadzeniu ewentualnych poprawek do artykułu lub notatki, autor dostarcza ostateczną wersję materiału w postaci wydruku wraz z zapisem cyfrowym; obie wersje muszą być identyczne. W przypadku materiałów dyskusyjnych, recenzji i sprawozdań autor może dostarczyć plik za pośrednictwem poczty elektronicznej bądź na CD.

**Korekta** ogranicza się do poprawienia błędów technicznych, dlatego prosimy autorów o dostarczanie wyłącznie dopracowanych tekstów. Korekta powinna być wykonana i odesłana niezwłocznie.

**Pozostałe uwagi** (szczegóły na: [www.igipz.pan.pl/przeglad-geograficzny](http://www.igipz.pan.pl/przeglad-geograficzny))

- Przekazanie pracy do druku oznacza, że po jej opublikowaniu właścicielem copyright staje się wydawca. Autor każdej publikacji jest proszony o wyrażenie zgody na upowszechnianie jej w formie cyfrowej.
- Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adiustacji stylistycznej tekstów.
- Po wydrukowaniu, autor otrzymuje bezpłatnie 20 nadtętek artykułu, a po kilka egzemplarzy pozostałych materiałów. Na życzenie może też otrzymać plik PDF opublikowanego opracowania.