

Załącznik nr 3 do wniosku z dnia 2 kwietnia 2015 r.
o przeprowadzenie postępowania habilitacyjnego

Autoreferat

1. Imię i Nazwisko: **Piotr Rosik**

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe

Ukończyłem studia magisterskie w 2004 r. oraz studia doktoranckie w 2007 r. na Wydziale Ekonomii Akademii Ekonomicznej w Poznaniu. Uzyskałem stopień naukowy doktora 16 listopada 2007 r. Po ukończeniu studiów doktoranckich kontynuowałem w latach 2007-2010 pracę naukową na Politechnice Poznańskiej, a od 2008 r. w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Podsumowując:

- 2004-2007 - studia doktoranckie: Wydział Ekonomii, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu; praca doktorska pt. *Regionalne efekty społeczno-ekonomiczne rozwoju infrastruktury transportu w Hiszpanii i Polsce*; dokładna data uzyskania stopnia naukowego doktora: 16.11.2007 r.

- 1999-2004 - studia magisterskie: Wydział Ekonomii, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu; praca magisterska z 2004 r. pt. *Związki inflacji i bezrobocia w Polsce w latach 1991-2003*; dokładna data uzyskania tytułu zawodowego magistra: 26.01.2004 r.

3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych

Ukończyłem dzienne studia doktoranckie na Wydziale Ekonomii Akademii Ekonomicznej w Poznaniu w 2007 r. W tym samym roku rozpoczął pracę etatową, najpierw na stanowisku asystenta, później adiunkta na Politechnice Poznańskiej, gdzie do 2010 r. byłem wykładowcą w Instytucie Inżynierii Zarządzania. W 2008 r. rozpocząłem pracę etatową w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie, gdzie w charakterze adiunkta pracuję do dzisiaj. Podsumowując miejsca zatrudnienia i zajmowane stanowiska:

- **Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN**, adiunkt, od września 2008 r.,

- **Politechnika Poznańska**, Instytut Inżynierii Zarządzania, asystent, adiunkt, 2007-2010,

- **Akademia Ekonomiczna w Poznaniu**, doktorant, 2004-2007.

4. Wskazanie osiągnięcia* wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. nr 65, poz. 595 ze zm.):

a) Tytuł osiągnięcia naukowego:

„Modelowanie i ewaluacja dostępności potencjałowej przestrzeni Polski z wykorzystaniem wielu wymiarów dostępności”

b) Jako osiągnięcie naukowe przedstawiam cztery publikacje ściśle związane z tytułem osiągnięcia naukowego, na które składają się dwa artykuły w czasopismach z tzw. listy filadelfijskiej [1] i [3] oraz monografie – autorska [2] i współautorska [4]

[1] **Rosik P.**, Stępiak M., Komornicki T., *The decade of the big push to roads in Poland: Impact on improvement in accessibility and territorial cohesion from a policy perspective*, 2015, **Transport Policy**, 37, 134-146.

[2] **Rosik P.**, *Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim*, Warszawa, 2012, **Prace Geograficzne IGiPZ PAN**, 233, 307 s.

[3] Stępiak M., **Rosik P.**, *Accessibility improvement, territorial cohesion and spillovers: a multidimensional evaluation of two motorway sections in Poland*, 2013, **Journal of Transport Geography**, 31, 154-163.

[4] Komornicki T., Śleszyński P., **Rosik P.**, Pomianowski W., *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, Warszawa, 2010, **Biuletyn KPZK PAN**, 241, 167 s.

c) **omówienie celu naukowego ww. prac i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania**

Przedmiot badań

Przedmiotem badań stanowiących osiągnięcie naukowe jest analiza **dostępności przestrzeni Polski** z wykorzystaniem **modelu potencjału** jako metody badawczej. Modelowanie dostępności z uwzględnieniem wielu jej **wymiarów** (takich jak np. długość podróży lub skala przestrzenna, tj. poziom regionalny, krajowy oraz międzynarodowy) pozwala w ujęciu dynamicznym na ewaluację *ex post* lub *ex ante* inwestycji infrastrukturalnych pod kątem zmian dostępności następujących w wyniku realizacji inwestycji. W przypadku Polski, kraju w którym dokonuje się przełom w zakresie rozbudowy infrastruktury, dostępność potencjałowa ma duże znaczenie aplikacyjne, a ewaluacja zmian dostępności okazała się być jednym z najważniejszych kryteriów oceny działań infrastrukturalnych. Z powyższych względów cel podejmowanych przeze mnie badań ma charakter zarówno ściśle naukowy (modelowanie dostępności), jak i aplikacyjny (ewaluacja działań inwestycyjnych).

Rozwój badań dotyczących dostępności potencjałowej w Polsce miał jednak miejsce od lat 60-tych. Należy wyróżnić klasyczną pracę Chojnickiego (1966), opisującą na gruncie teoretycznym zastosowanie modeli grawitacji i potencjału w badaniach przestrzenno-ekonomicznych. W ośrodku

poznańskim rozwijano problematykę dostępności potencjałowej, w kontekście potencjału miast regionu poznańskiego (Ratajczak 1999), a także regionalnego zróżnicowania dostępności w Polsce (Czyż 2002). W innych ośrodkach badania nad dostępnością potencjałową są prowadzone stosunkowo rzadko, a do wyjątków należą publikacje Guzik (2003) oraz Koźlak (2012). W IGiPZ PAN teoretyczne uwarunkowania modeli grawitacji i potencjału zostały przedstawione przez Potrykowski i Taylora (1982). Jednak do 2008 r. występował brak kompleksowej analizy zjawiska dostępności transportowej z wykorzystaniem modelu potencjału, która łączyłaby aspekt teoretyczny z empirycznym, uwzględniającym zmiany dostępności na terenie całego kraju na niskim poziomie agregacji jednostek. Tym samym uprawnione jest stwierdzenie, że wybrany przeze mnie przedmiot badań stanowi swoistego rodzaju naukową niszę w polskiej literaturze przedmiotu.

Autoreferat został skonstruowany w ujęciu chronologicznym ze względu na fakt, iż prace dotyczące problematyki dostępności, które rozpocząłem już w rozprawie doktorskiej, mają charakter dokładania kolejnych elementów (zarówno w warstwie metodycznej jak i aplikacyjnej) do **modelu potencjału** przestrzeni Polski. Model ten jest rozwijany przeze mnie w ramach badań realizowanych przez zespół pracowników zajmujących się geografią transportu w IGiPZ PAN, a mój wkład oznacza się rosnącym z roku na rok udziałem w pracach, przede wszystkim w ich części metodycznej. Udział ten polega przede wszystkim na inicjowaniu badań, tworzeniu koncepcji i wskazywaniu możliwych kierunków oraz wyzwań metodycznych, a także nadzorowaniu prac i opisie rezultatów większości projektów badawczych wykorzystujących dostępność potencjałową jako metodę badawczą.

Poszczególne pozycje (monografie i artykuły) stanowiące moje osiągnięcie naukowe przedstawiono w punkcie 4b autoreferatu w kolejności subiektywnego znaczenia dla mnie w kontekście osiągniętych rezultatów (najważniejsza pozycja [1]). Ze względu na fakt, iż autoreferat ma konstrukcję chronologiczną, opis osiągnięć naukowych rozpoczyna się jednak od pozycji [4], a kończy na [1].

Osiągnięcie naukowe

Wskazane **osiągnięcie naukowe** jakim są dwa artykuły na liście filadelfijskiej w czasopiśmie Transport Policy [1] oraz Journal of Transport Geography [3], a także monografia – autorska [2] oraz współautorska [4] stanowią swoistego rodzaju podsumowanie prac badawczych w kontekście metodyki badawczej modelu potencjału przestrzeni Polski [1, 2, 3, 4], diagnozy stanu dostępności dla różnych gałęzi transportu [2] oraz w różnych skalach przestrzennych [1, 2, 3], a także ewaluacji *ex post* działań inwestycyjnych, zarówno w ujęciu całych programów inwestycyjnych [1] jak i poszczególnych projektów [3]. Wspólnym mianownikiem wszystkich prac jest fakt, iż dotyczą one dostępności potencjałowej przestrzeni Polski. Wybrane cztery pozycje stanowiące osiągnięcie naukowe nie wyczerpują jednak szerokiego spektrum działań związanych z rozbudową modelu potencjału. Z tego względu w autoreferacie w opisie osiągnięcia naukowego odniesiono się również do innych wybranych publikacji mojego autorstwa lub współautorstwa i kluczowych w kontekście powstawania poszczególnych pozycji stanowiących osiągnięcie naukowe [1, 2, 3, 4].

Model potencjału przestrzeni Polski

Wstępem do dalszych bardziej zaawansowanych badań nad dostępnością, w tym monografii i artykułów stanowiących osiągnięcie naukowe, był pierwszy model dostępności potencjałowej przestrzeni Polski, skonstruowany przeze mnie w ramach obronionej w 2007 roku rozprawy doktorskiej poświęconej efektom społeczno-ekonomicznym rozbudowy infrastruktury transportu w

Hiszpanii i Polsce. Ze względu na brak danych empirycznych na poziomie regionalnym dotyczących nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę transportu w Polsce zdecydowałem się obliczyć efekty działań inwestycyjnych na zmiany **dostępności na poziomie województw i podregionów** z wykorzystaniem prostego modelu potencjału, przy uwzględnieniu czasu podróży jako elementu oporu przestrzeni, funkcji potęgowej jako funkcji oporu przestrzeni oraz liczby ludności i PKB jako miary atrakcyjności celu podróży [14, 67, 68]. **Model potencjału** w najprostszej postaci przyjmuje postać: $A_i = \sum_j g(M_j) f(c_{ij})$, gdzie A_i oznacza dostępność jednostki przestrzennej i , $g(M_j)$ to funkcja atrakcyjności celu podróży/przewozu, tj. masy (M_j) mierzonej np. liczbą ludności w jednostce j , a $f(c_{ij})$ to tzw. funkcja oporu przestrzeni, która reprezentuje tzw. koszt uogólniony (czas, koszt i wysiłek) związany z podróżą/przewozem między jednostkami i oraz j . Model potencjału w tej postaci, z oczywistych względów odpowiednio zmodyfikowany i rozbudowany, jest wykorzystywany we wszystkich pozycjach stanowiących moje osiągnięcie naukowe [1, 2, 3, 4]. Należy zaznaczyć, że model potencjału był rozwijany od lat 50-tych, a do mających największy wpływ na moje rozumienie zjawiska dostępności pozycji w literaturze przedmiotu należą: Hansen (1959), Keeble i in. (1982), Schürmann i in. (1997), Schürmann i Talaat (2000), Geurs i Eck (2001), Gutiérrez (2001), Spiekermann i Neubauer (2002) i Holl (2007).

Dostępność w ujęciu międzygałęziowym

W niecały rok po uzyskaniu stopnia doktora zostałem zatrudniony w IGiPZ PAN, gdzie miałem możliwość uczestniczenia w pracach związanych z opracowaniem metodologii liczenia **wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej** (WMDT) terytorium Polski [4, 20, 60, 55, 59]. Wskaźnik był w Polsce pierwszą próbą obliczenia zmian dostępności w wyniku realizacji inwestycji infrastrukturalnych na poziomie powiatowym w kontekście międzygałęziowym (transport drogowy, kolejowy oraz lotniczy w transporcie pasażerskim oraz transport drogowy, kolejowy oraz wodny-śródlądowy w transporcie towarowym). Mój wkład w badania dotyczył przede wszystkim ujęcia metodycznego, zarówno w kwestii samego modelu potencjału jako miary dostępności, jak i oszacowania rozkładu pracy przewozowej na poziomie wojewódzkim. W 2014 r. wskaźnik WMDT uległ znacznej korekcie metodycznej w wyniku postępu metodycznego jaki dokonał się w latach 2008-2014. Mogę stwierdzić, że większość zmian metodycznych związanych z ewolucją wskaźnika WMDT miało swoje źródło w pracach jakie podejmowałem w tym okresie związanych z udoskonaleniem metodycznym wskaźnika dostępności potencjałowej, zarówno na poziomie poszczególnych gałęzi (w tym przede wszystkim w transporcie drogowym), jak i w ujęciu międzygałęziowym. Prace udoskonalające model dotyczyły m.in. **modelu prędkości ruchu** pojazdów, gdzie mój wkład polegał przede wszystkim w transpozycji modelu konceptualnego do postaci matematycznej modelu [64] oraz obliczania tzw. **potencjału własnego** z uwzględnieniem zróżnicowania przyjętych charakterystyk modelu [4, 61]. Równoległe zrealizowano pierwsze duże badanie ewaluacyjne, w którym wykorzystano dostępność potencjałową (wskaźnik WMDT) do celów ewaluacji ex post Narodowego Programu Rozwoju 2004-2006 na poziomie województw i powiatów [13]. Realizowane w tym okresie (do 2010 r.) prace ukształtowały cele mojej działalności naukowej zarówno w ujęciu teoretycznym, w kontekście klasyfikacji metod analizy dostępności oraz jej wymiarów [2, 4], jak i na gruncie empirycznym, przede wszystkim w sensie metod ewaluacji inwestycji infrastrukturalnych [3] jak i całych programów inwestycyjnych [1]. Wykryształowany został

tytuł mojego osiągnięcia naukowego, jakim jest „Modelowanie i ewaluacja dostępności potencjałowej przestrzeni Polski z wykorzystaniem wielu wymiarów dostępności”.

Osiągnięcie naukowe [4] – Współautorska monografia: „Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej”

Efektom pierwszego etapu prac metodycznych (lata 2008-2010) stała się współautorska monografia wydana w 2010 r. w ramach Biuletynu KPZK pt. „**Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej**”, stanowiąca **osiągnięcie naukowe [4]**, w której część teoretyczna dotycząca definicji i komponentów, a także metodyki pomiaru dostępności jest mojego autorstwa. Należy zaznaczyć, że jest ona przygotowana przy dużej inspiracji uznanych autorytetów w dziedzinie badania dostępności, w tym m.in. przez dra Klausa Spiekermanna, z którym miałem zaszczyt współpracować przy realizacji projektu międzynarodowego ESPON „*TRACC Transport Accessibility Regional/Local Scale and Patterns in Europe*”. Przyjęta przeze mnie klasyfikacja metod badawczych utworzona w oparciu o literaturę światową została dobrze przyjęta w polskim środowisku naukowym, o czym świadczy m.in. wysoka liczba cytacji [4].

Podsumowanie pierwszego etapu prac metodycznych zawarte w [4] doprowadziło mnie m.in. do następujących wniosków dotyczących metod badawczych oraz wymiarów dostępności. Po **pierwsze**, dostępność potencjałowa jest jedną z wielu metod badania dostępności, obok dostępności mierzonej wyposażeniem infrastrukturalnym, dostępności mierzonej odległością (fizyczną, czasową lub ekonomiczną), do celu lub zbioru celów podróży, dostępności kumulatywnej mierzonej przez oszacowanie zbioru celów podróży dostępnych w określonym czasie, koszcie lub wysiłku podróży, dostępności mierzonej w geografii czasoprzestrzeni oraz dostępności mierzonej maksymalizacją użyteczności. Po **drugie**, model dostępności potencjałowej ma bardzo wysokie walory aplikacyjne w warunkach luki infrastrukturalnej w Polsce i tym samym daje ogromne możliwości ewaluacyjne. Ewaluacja może przybrać postać szeregu symulacji zmian dostępności, zarówno w kontekście ewaluacji *ex post* jak i *ex ante* pojedynczych projektów infrastrukturalnych jak i całych programów inwestycyjnych. Po **trzecie**, dostępność potencjałowa daje duże spektrum wariantów analizy w zależności od przyjętych tzw. wymiarów dostępności: tj. m.in. masy jednostki, agregacji jednostek przestrzennych, funkcji oporu przestrzeni i jej parametrów, zasięgu przestrzennego badania, sposobu uwzględnienia potencjału własnego, gałęzi transportu, typu transportu (transport pasażerski i towarowy), topologii sieci, a także uwzględnienia dynamiki zjawiska w ujęciu względnym lub bezwzględnym. Wielowymiarowa analiza zróżnicowania rezultatów dostępności w ujęciu przestrzennym mająca swoje ugruntowanie teoretyczne w [4] została zweryfikowana empirycznie w kolejnych osiągnięciach naukowych, tj. w [1, 2, 3].

Monitoring dostępności przestrzeni Polski oraz aspekt międzynarodowy

Dalszy postęp metodyczny miał na celu prowadzenie analiz dostępności na niższym poziomie agregacji, tj. na **poziomie gminnym**, została później wykorzystana przeze mnie w kolejnych osiągnięciach naukowych [1, 2 i 3]. Uzyskane wyniki można było w późniejszym okresie odnieść do analiz dostępności potencjałowej innych krajów/regionów wykonanych na poziomie LAU-2 poza Polską [40], a także pośrednio wykorzystać do analizy wpływu poziomu agregacji danych na rezultaty badań [24] oraz dla analizy zróżnicowania dostępności w zależności od motywacji podróży [2, 48]. Wskazany postęp umożliwił podjęcie **monitoringu dostępności**, który stał się kolejnym ważnym kierunkiem badawczym. Docelowo moją ambicją stało się stworzenie stałego systemu monitoringu

zmian dostępności i mobilności w ujęciu międzygałęziowym w Polsce okresu transformacji oraz w okresie po akcesji w struktury Unii Europejskiej. Pierwsza próba monitoringu zmian dostępności potencjałowej na poziomie gminnym w wyniku realizacji inwestycji na sieci dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w długiej perspektywie czasowej, tj. w latach 1995-2030 miała miejsce w ramach kierowanego przeze mnie projektu [17], który dotyczył zmian dostępności w ujęciu krajowym i międzynarodowym. Podstawy metodyczne obliczania dostępności potencjałowej na **poziomie międzynarodowym** (cele podróży na kontynencie europejskim) zostały określone przeze mnie w 2012 roku w autorskiej monografii stanowiącej osiągnięcie naukowe [2] oraz w późniejszych artykułach [31, 50]. W ujęciu międzynarodowym badania dostępności potencjałowej zostały również wykorzystane w kolejnych latach m.in. w analizie zmian dostępności polsko-słowackiego pogranicza [10, 11, 25, 28, 41, 46].

Osiągnięcie naukowe [2] – Autorska monografia: „Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim”

W tym miejscu należy przedstawić podstawowe wnioski dotyczące diagnozy dostępności z uwzględnieniem celów podróży poza granicami Polski. Wnioski te wynikają z **osiągnięcia naukowego [2]**, czyli autorskiej monografii z 2012 r. pt. „**Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim**”. W książce podjęto próbę wielowariantowej oceny dostępności lądowej przestrzeni Polski w wymiarze europejskim w postaci modelu potencjału demograficznego i ekonomicznego, z wyróżnieniem gałęzi transportu (drogowy i kolejowy), typu transportu (pasażerski i towarowy) oraz długości podróży. Potencjał demograficzny (dostępność do ludności) dla przejazdów samochodami osobowymi zbadano na poziomie gminnym. Potencjał ekonomiczny (dostępność do PKB) dla ruchu osobowego i ciężarowego oszacowano na poziomie powiatowym. Potencjał demograficzny dla pasażerskiego transportu kolejowego określono na poziomie ponadregionalnym. W pracy dokonano podziału na bariery formalno-prawne, bariery i stymulanty ekonomiczne oraz bariery psychologiczno-językowe mające wpływ na percepcję celów podróży położonych poza granicami kraju, a tym samym na dostępność potencjałową dla mieszkańców Polski. Rezultaty modelu lądowej dostępności przestrzeni Polski w wymiarze europejskim przedstawiono w kilku wariantach. Do analizowanych wariantów dostępności należały: wariant „koreański” (założenie braku możliwości wyjazdu z Polski), wariant „bezbarierowy” (założenie braku jakichkolwiek barier w podróżach przez granicę państwowe), wariant „realistyczny” (przy założeniu redukcji mas zagranicznych w związku z występowaniem barier i stymulant w ruchu międzynarodowym, w tym oczekiwania na przejazd na granicy wschodniej) oraz wariant „schengenński” (umożliwienie swobodnego podróżowania i brak oczekiwania na przejazd na przejściach granicznych przy zachowaniu innych barier i stymulant antropogenicznych w ruchu międzynarodowym).

Najważniejsze wnioski z monografii kształtują się następująco. Po **pierwsze**, kluczowymi w warunkach polskich wymiarami dostępności potencjałowej jest zasięg przestrzenny badania (przede wszystkim zasięg krajowy, czyli cele podróży jedynie w granicach Polski vs zasięg międzynarodowy, czyli również cele podróży poza Polską) oraz długość podróży (różnicowana poprzez parametryzację tzw. funkcji oporu przestrzeni, w przypadku funkcji wykładniczej – parametr *beta*). Wyniki mogą się diametralnie różnić w zależności od wybranego wariantu badania. Po **drugie**, w wariantcie krajowym (cele podróży tylko na obszarze Polski) dla podróży krótkich (wysoka *beta*) najlepiej dostępne w skali kraju są Obszar Metropolitalny Warszawy i Górny Śląsk, tereny wzdłuż ciągów autostradowych A2 i A4, a w mniejszym stopniu obszary pozostałych dużych aglomeracji charakteryzujących się wysoką

gęstością zaludnienia. Wraz z wydłużaniem odległości podróży (obniżanie parametru *beta*) obszar wyższej dostępności koncentruje się w trójkącie między Koninem, Warszawą oraz Katowicami. W rozkładzie potencjału ekonomicznego (dostępność do PKB) zauważalna staje się dominacja Warszawy. Dla transportu kolejowego występują większe różnice w dostępności potencjałowej wynikające z nierównomiernego dostępu do sieci, zarówno w centralnej Polsce jak i na obszarach peryferyjnych. Po **trzecie**, uwzględnienie celów podróży poza Polską znacząco zmienia obraz dostępności przestrzeni Polski. W transporcie drogowym uwzględnienie celów podróży na całym kontynencie europejskim oznacza, że dla wyjazdów krótkich zyskują obszary położone wzdłuż granicy niemieckiej (głównie ze względu na bliskość Berlina), jednak najlepiej dostępne pozostają Warszawa oraz Górny Śląsk. Dla wyjazdów dłuższych obszarem o najlepszej dostępności potencjałowej w skali kraju staje się Dolny Śląsk oraz tereny przy granicy z Niemcami oraz Czechami, a dostępność maleje w kierunku północno-wschodnim. Z kolei dostępność kolejowa zmienia się w dużo mniejszym stopniu po uwzględnieniu celów podróży poza Polską, co można tłumaczyć relatywnie niewielką liczbą połączeń międzynarodowych, wykonywanych głównie z obszaru największych aglomeracji kraju. Po **czwarte**, rekomendacje wynikające bezpośrednio z analizy dostępności krajowej jak i międzynarodowej dotyczące priorytetyzacji działań związanych z budową lub modernizacją poszczególnych odcinków sieci transportowych mogą być pomocne dla decydentów oraz planistów na różnych poziomach zarządzania od samorządowego do centralnego.

Dynamika zmian dostępności, finansowanie inwestycji oraz dostępność wewnętrzna

W autorskiej monografii [2] abstrahowano jednak od dynamiki zmian dostępności koncentrując się na różnicach między ujęciem krajowym a międzynarodowym. Tymczasem ujęcie dynamiczne jest niezbędne w badaniach oceny efektów zmian dostępności w wyniku realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Z tego względu już w latach 2012-2013 znacznie rozwinęto metodykę badawczą pod tym kątem. Ewaluacja inwestycji infrastrukturalnych (autostrad i dróg ekspresowych) za pomocą drogowej dostępności potencjałowej dla odcinków **współfinansowanych ze środków unijnych** w okresie programowania 2007-2013 była jednym z tematów badawczych w badaniu ewaluacyjnym [7]. Z kolei ewaluację wpływu inwestycji na sieci dróg wojewódzkich realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych w okresie programowania 2007-2013 przeprowadzono w [12]. W obu wyżej wymienionych projektach pełniłem funkcję kierownika co umożliwiło mi przełożenie sfery koncepcyjno-metodycznej, poprzez koordynowanie prac projektowych, na odpowiednie rezultaty z uznaniem przyjmowane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Obliczono m.in. zmiany **dostępności wewnętrznej** każdego z 16 województw w wyniku inwestycji na sieci dróg wojewódzkich, co zostało następnie wykorzystane przy realizacji osiągnięcia naukowego [1].

Spójność terytorialna (efekt kohezyjny) oraz priorytetyzowanie i etapowanie inwestycji

W latach 2012-2014 osiągnięto postęp w kwantyfikacji efektów zmian dostępności pod kątem jej **regionalnego zróżnicowania** (efekt kohezyjny). Wpływ projektów lub programów inwestycyjnych na zróżnicowanie regionalne dostępności z wykorzystaniem wskaźnika dyspersji dostępności potencjałowej został opisany m.in. w pozycjach stanowiących osiągnięcie naukowe [1, 3]. Wcześniej charakterystyka zróżnicowania regionalnego z wykorzystaniem odchylenia standardowego dostępności potencjałowej została przedstawiona przeze mnie jako oryginalny koncept metodyczny w postaci tzw. sigmy konwergencji dostępnościowej [17]. Już od wczesnych etapów prac nad

modelem dostępności zwróciłem uwagę na ogromne możliwości wykorzystania wskaźnika potencjału do **priorytetyzowania** projektów i **etapowania** inwestycji infrastrukturalnych w zależności od efektów tych inwestycji na zmiany dostępności (np. w przeliczeniu na sumę nakładów inwestycyjnych lub długość inwestycji), zarówno na poziomie poszczególnych projektów [3, 7, 32, 51, 58, 60], a także działań inwestycyjnych na poziomie regionalnym [12] i makroregionalnym, np. w makroregionie Polski Wschodniej [34, 38]. Podejmowałem się również prac mających na celu **promowanie** analizy dostępności potencjałowej w badaniu efektywności prowadzonej polityki transportowej i przestrzennej na poziomie krajowym [1, 4, 18, 47] i regionalnym [5, 8, 45], a także wykorzystaniu dostępności potencjałowej jako jednego ze wskaźników rezultatu w badaniach ewaluacyjnych [37, 21]. Moje działania, związane z promocją dostępności potencjałowej jako wielowymiarowego narzędzia ewaluacji inwestycji infrastrukturalnych, okazały się być interesujące nie tylko w Polsce, ale również, ze względu na swój uniwersalny charakter, znalazły swoje miejsce w wydawanych za granicą czasopismach z listy filadelfijskiej (w czterech artykułach mojego współautorstwa), w tym m.in. w artykułach w *Journal of Transport Geography* i *Transport Policy*, które stanowią osobne pozycje [3, 1] w moim osiągnięciu naukowym.

Osiągnięcie naukowe [3] – Artykuł w *Journal of Transport Geography*: „Accessibility improvement, territorial cohesion and spillovers: a multidimensional evaluation of two motorway sections in Poland”

Efektom pracy związanej z wykorzystaniem tzw. efektu kohezyjnego, jak i priorytetyzowania odcinków, a także szeroko rozumianej promocji analiz z wykorzystaniem dostępności potencjałowej, przy jednoczesnym wykorzystaniu doświadczenia związanego z parametryzowaniem funkcji oporu przestrzeni oraz różnicowania rezultatów z wykorzystaniem zasięgu przestrzennego badania było **osiągnięcie naukowe [3]**, tj. artykuł w czasopiśmie *Journal of Transport Geography* z 2013 r. pt. „**Accessibility improvement, territorial cohesion and spillovers: a multidimensional evaluation of two motorway sections in Poland**”. Wnioski z artykułu, w którym dokonano wielowymiarowej analizy zmian dostępności w wyniku realizacji dwóch inwestycji na autostradzie A2 (odcinki Stryków-Konotopa oraz Świecko-Nowy Tomyśl) można przedstawić następująco. Po **pierwsze**, nie było bezpośredniego przełożenia między wielkością zmian dostępności w wyniku realizacji inwestycji dla całego kraju, a wpływem tejże inwestycji na poziom regionalnego zróżnicowania dostępności. Nie było też prostej zależności między zmianami spójności terytorialnej a zasięgiem tzw. przestrzennych efektów zewnętrznych inwestycji. Zmiany dostępności w wyniku realizacji inwestycji zależały w dużym stopniu od parametrów modelu oraz lokalizacji inwestycji względem celów podróży, kształtu sieci oraz jej topologii. Po **drugie**, rekomendowano by w analizie dostępności potencjałowej podróże długie były uwzględniane przy szerszym zasięgu przestrzennym badania (dla celów podróży na całym kontynencie europejskim) np. w kontekście analizy polityk na poziomie europejskim, a podróże krótkie dla celów podróży położonych w kraju np. w celu szacowania dostępności dla dojeżdżających codziennie do pracy.

Osiągnięcie naukowe [1] – Artykuł w *Transport Policy*: “The decade of the big push to roads in Poland: Impact on improvement in accessibility and territorial cohesion from a policy perspective”

Prace ewaluacyjne podjęte pod koniec okresu programowania 2007-2013 (2015), w tym szczególnie [7], pozwoliły na ocenę działań inwestycyjnych stanowiących swoistego rodzaju pchnięcie infrastrukturalne Polski, przede wszystkim w dziedzinie infrastruktury drogowej. W uznanym przeze

mnie za najważniejsze w dotychczasowym dorobku osiągnięciu naukowym [1], tj. artykule opublikowanym w **Transport Policy** w 2015 r., którego jestem głównym autorem, pt. „**The decade of the big push to roads in Poland: Impact on improvement in accessibility and territorial cohesion from a policy perspective**”, dokonano swoistego rodzaju syntezy metodycznej prowadzonych przeze mnie dotychczasowych badań nad zmianami dostępności potencjałowej przestrzeni Polski. W tym celu wykorzystano możliwości analizy zmian dostępności z uwzględnieniem kilku jej wymiarów, tj. w zależności od: źródła finansowania przedsięwzięć infrastrukturalnych (inwestycje współfinansowane ze środków unijnych), różnego zakresu przestrzennego badania (poziom regionalny/wojewódzki, krajowy i międzynarodowy) oraz długości podróży (parametryzacja funkcji oporu przestrzeni w zależności od zakresu przestrzennego badania). Badanie empiryczne zostało poprzedzone analizą europejskiej i krajowej polityki transportowej, a także europejskiej polityki spójności oraz polskiej polityki przestrzennej. Celem artykułu było przedstawienie oceny *ex post* zmian drogowej dostępności potencjałowej w pierwszej dekadzie polskiego członkostwa w Unii Europejskiej, tj. w latach 2004-2015, ze szczególnym zwróceniem uwagi na wpływ inwestycji drogowych współfinansowanych ze środków europejskich. Skoncentrowano się na wszystkich inwestycjach zrealizowanych w badanym okresie na drogach szybkiego ruchu, tj. autostradach i drogach ekspresowych. Analiza była prowadzona na różnych poziomach geograficznych, w tym międzynarodowym (europejskim), krajowym i regionalnym. Przyjęta procedura umożliwiła równoczesną analizę celów politycznych formułowanych na poziomie zarówno europejskim jak i krajowym, a także realnego wpływu inwestycji infrastrukturalnych na zmiany dostępności. Badanie zostało wykonane na poziomie gminnym, w celu zobrazowania przestrzennego zróżnicowania zmian poziomu dostępności w szczegółowej skali. Według najlepszej wiedzy autorów artykuł stanowił pierwszą próbę obliczenia zmian dostępności potencjałowej oraz dynamiki jej zróżnicowania regionalnego w wyniku inwestycji infrastrukturalnych na różnych poziomach geograficznych w bardzo szczegółowej skali przestrzennej.

Wnioski jakie wynikają z osiągnięcia naukowego [1] można sformułować następująco. Po **pierwsze**, z punktu widzenia poprawy dostępności (niezależnie od zakresu przestrzennego badania) rola odcinków drogowych współfinansowanych ze środków unijnych w latach 2004-2015 jest w skali kraju duża wyższa niż odcinków finansowanych z innych źródeł. Różni się jednak ich udział w zmianie dostępności w zależności od analizowanego obszaru kraju. Po **drugie**, na poziomie międzynarodowym nastąpiła znacząca poprawa spójności terytorialnej w sensie zmniejszenia zróżnicowania drogowej dostępności potencjałowej, podczas gdy na poziomie krajowym (bez uwzględnienia celów podróży położonych poza granicami kraju) brak jest wskazań co do spadku polaryzacji regionalnej. Po **trzecie**, co wynika z wniosków pierwszego i drugiego, środki z funduszy europejskich przekazane na poprawę stanu infrastruktury drogowej celowały w znaczącą poprawę dostępności kosztem większego nacisku na sprawy kohezyjne, chociaż bez tych środków poprawa dostępności w wielu obszarach peryferyjnych kraju (np. w Polsce Wschodniej) nie miałyby miejsca. Po **czwarte**, w ostatnich latach obserwuje się pozytywną zmianę zarówno w polskiej jak i europejskiej polityce transportowej i przestrzennej. Cele odpowiednich polityk można oceniać jako coraz bardziej spójne. Terytorializacja polskiej polityki transportowej jest stopniowo wprowadzana, a w świetle dokumentów strategicznych, poprawa dostępności zaczęła być postrzegana jako ważne kryterium oceny projektów inwestycyjnych.

Wnioski ogólne wynikające z wszystkich czterech pozycji stanowiących osiągnięcie naukowe są następujące. Po **pierwsze**, dostępność potencjałowa jako metoda badawcza daje duże możliwości

ewaluacji projektów infrastrukturalnych oraz programów inwestycyjnych, co ma ogromną wartość aplikacyjną dla polityki przestrzennej i transportowej w Polsce. **Po drugie**, tzw. wymiary dostępności potencjałowej, w tym różnicujące długość podróży parametry i forma funkcji oporu przestrzeni, a także zakres przestrzenny analizy mają duży wpływ zarówno na ogólne zmiany dostępności, jak i zróżnicowanie przestrzenne wyników. **Po trzecie**, osiągnięte rezultaty, w tym rekomendacje, mają duże znaczenie dla wszystkich krajów i regionów rozwijających intensywnie sieci infrastrukturalne, przede wszystkim w kontekście realizacji celów polityki spójności. Z kolei dla krajów stojących na wyższym poziomie rozwoju wykorzystanie modelu potencjału jest istotne w kontekście analizy efektów wykluczenia danego odcinka sieci w wyniku np. zdarzeń losowych.

Cytowana literatura

- Chojnicki Z., 1966, *Zastosowanie modeli grawitacji i potencjału w badaniach przestrzenno-ekonomicznych*, Studia, 14, KPZK PAN, Warszawa, 127 s.
- Czyż T., 2002, *Application of the Potential Model to the Analysis of Regional Differences in Poland*, Geographia Polonica, 75, 1, s. 13-24.
- Geurs K. T., Ritsema van Eck, 2001, *Accessibility Measures: Review and Applications*, RIVM report 408505 006, National Institute of Public Health and the Environment, Bilthoven.
- Gutiérrez J., 2001, *Location, Economic Potential and Daily Accessibility: an Analysis of the Accessibility Impact of the Highspeed Line Madrid-Barcelona-French Border*, Journal of Transport Geography, 9, s. 229-242.
- Guzik R., 2001, *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego w województwie małopolskim*, IGiP UJ, Kraków, s. 184.
- Hansen W.G., 1959, *How accessibility shapes land-use*, Journal of the American Institute of Planners, 25, 73-76.
- Holl, A., 2007, *Twenty years of accessibility improvements. The case of the Spanish motorway building programme*, Journal of Transport Geography, 15, 286-297.
- Keeble, D., Owens, P.L., Thompson, C., 1982, *Regional accessibility and economic potential in the European Community*, Regional Studies 16, 419-432.
- Koźlak A., 2012, *Dostępność transportowa a mobilność przestrzenna na rynku pracy w województwie pomorskim*, w: *Dostępność i mobilność w przestrzeni*, red. nauk. P. Rosik, R. Wiśniewski, IGiPZ PAN, s. 119-128.
- Potrykowski M., Taylor Z., 1982, *Geografia transportu*, PWN, Warszawa, 265 s.
- Ratajczak W., 1999, *Modelowanie sieci transportowych*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 274 s.
- Schürmann, C., Spiekermann, K., Wegener, M., 1997, *Accessibility Indicators: Model and Report*, SASI Deliverable D5, Report to the European Commission. Institute für Raumplanung, Universität Dortmund, Dortmund.
- Schürmann, C., Talaat, A., 2000, *Towards a European Peripherality Index. Final Report*. Report for General Directorate XVI Regional Policy of the European Commission, Berichte aus dem Institut für Raumplanung 53, Dortmund, IRPUD.
- Spiekermann K., Neubauer J., 2002, *European Accessibility and Peripherality: Concepts, Models and Indicators*, Nordregio Working Paper, Stockholm.

5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo - badawczych

Problematyka badawcza podejmowana przez mnie w ramach geografii transportu łączy w sobie zagadnienia metodologiczne i aplikacyjne. Tym samym w swojej pracy staram się łączyć teorię z empirią oraz geografie z ekonomią. Połączenie wykształcenia ekonomicznego ze zdobytym w IGiPZ PAN doświadczeniem geograficznym dało mi duży zakres możliwości w zakresie podejścia przestrzennego do zjawisk społeczno-ekonomicznych. Byłem kierownikiem kilkunastu projektów badawczych, a także autorem lub współautorem licznych opracowań o charakterze eksperckim.

Biorąc pod uwagę zarówno dorobek związany z osiągnięciem naukowym jak i pozostałe publikacje jestem autorem lub współautorem łącznie 84 prac naukowych (w tym 72 w okresie po uzyskaniu stopnia doktora nauk ekonomicznych). Na liście prac naukowych mojego autorstwa lub współautorstwa ważną pozycję stanowi 12 monografii (w tym 4 w języku angielskim oraz 2 wskazane jako osiągnięcie naukowe; wszystkie monografie powstały po uzyskaniu stopnia doktora). Byłem również redaktorem naukowym 2 prac pod redakcją naukową stanowiących materiały po dwóch konferencjach międzynarodowych, których byłem głównym organizatorem oraz autorem 6 raportów końcowych z projektów dostępnych w wersji elektronicznej. Biorąc pod uwagę pozostałe publikacje największe znaczenie mają 4 artykuły na liście filadelfijskiej (w tym 2 wskazane jako główne osiągnięcie naukowe). Listę pozostałych publikacji stanowią 62 artykuły i rozdziały w publikacjach zwartych (w tym 50 po doktoracie i 12 przed doktoratem), w tym 15 w języku angielskim. Liczba cytowań moich prac na podstawie Google Scholar wynosi 220 (stan na 11.03.2015 r.), przy czym kulminacja cytowań przypada na lata 2013-2014 (odpowiednio 65 i 78 cytowań). Indeks Hirscha podawany przez Google Scholar wyniósł 7 (obliczony bez autocytaowań 6), a indeks i10 – 5.

Moja działalność naukowa zaowocowała trzykrotnym przyznaniem Nagrody Dyrektora IGiPZ PAN za osiągnięcia naukowe (w 2013, 2014 i 2015 r.). Nagroda w 2013 r. została przyznana za najlepszą książkę wydaną w 2012 r. w IGiPZ PAN, autorską monografię stanowiącą wskazane osiągnięcie naukowe [2].

Równoległe do „głównego nurtu” mojej działalności naukowej związanej z tematem wiodącym osiągnięcia naukowego opisanym szczegółowo w punkcie 4 byłem autorem lub współautorem kilku publikacji z zakresu dostępności wykorzystujących inne (poza dostępnością potencjałową) **metody badania dostępności** [6, 36, 37, 39, 40, 53, 63]. Drugim kierunkiem moich zainteresowań są **zależności między rozbudową infrastruktury**, w tym zmianami dostępności a szeroko rozumianym **rozwojem społeczno-ekonomicznym**, przede wszystkim na poziomie regionalnym [7, 13, 14, 27, 29]. Trzecim kierunkiem mojej działalności naukowej jest tematyka skomplikowanych relacji między **dostępnością a mobilnością** [22, 30]. Zagadnienia mobilności analizowałem z punktu widzenia pracy przewozowej i eksploatacyjnej pojazdów [26, 29, 36, 65, 62, 65], w tym w ujęciu korytarzowym [56, 57], międzyregionalnym [52] oraz w obszarach aglomeracyjnych [33, 54].

Badania dostępności z wykorzystaniem innych metod badawczych (poza dostępnością potencjałową)

Wśród ekonomistów, planistów i geografów panuje duża różnorodność w klasyfikacji metod analizy dostępności transportowej. Zajmując się szczegółowiej dostępnością potencjałową w wielu publikacjach publikowałem wyniki badań lub odnosiłem się do tychże wyników również przy wykorzystaniu innych metod badawczych. Na podstawie przeglądu literatury przedmiotu w [4]

zapropnowałem podział wyróżniający następujące metody badania dostępności transportowej w tym, poza szerzej opisaną w omówionym głównym celu naukowym związanym z wiodącym tematem badawczym dostępnością potencjałową, m.in.:

- **dostępność mierzona wyposażeniem infrastrukturalnym**, tj. za pomocą wskaźników wyposażenia infrastrukturalnego danego obszaru, takich jak np. ilość infrastruktury, jakość infrastruktury, poziom kongestii; szerzej tematyką ilości i jakości infrastruktury na poziomie regionalnym zajmowałem się w [37, 53, 63], a międzyregionalne zróżnicowanie poziomu kongestii było opisywane przeze mnie m.in. w [36, 62];
- **dostępność mierzona odległością**, tj. dostępność mierzona odległością fizyczną, fizyczną rzeczywistą, czasową lub ekonomiczną do celu lub zbioru celów podróży, np. minimalny, średni lub całkowity koszt podróży między źródłem podróży, a pozostałymi interesującymi dla użytkownika sieci celami podróży; tematyką zajmowałem się w związku z moim udziałem w dwóch projektach międzynarodowych ESPON: „*TRACC Transport Accessibility Regional/Local Scale and Patterns in Europe*” oraz ESPON „*SeGI Services of general interests in territorial cohesion and development*” w kontekście czasu podróży do najbliższego centrum regionalnego oraz najbliższego szpitala w Polsce [40], a także m.in. najbliższej szkoły wyższej, autostrady lub portu lotniczego na Mazowszu [6, 39];
- **dostępność kumulatywna**, tj. dostępność mierzona przez oszacowanie zbioru celów podróży dostępnych w określonym czasie, względnie przy określonym koszcie lub wysiłku podróży, np. badanie z wykorzystaniem izochron dostępności celów podróży (np. ludności) w odległości czasowej 15, 30, 45, 60 minut od źródła podróży; tematyka ta była opisywana przede wszystkim w związku z moim udziałem w projekcie międzynarodowym ESPON *TRACC* w kontekście miejsc pracy dostępnych w zasięgu izochrony 60 minut w Polsce [40].

Wpływ rozbudowy infrastruktury transportu na rozwój społeczno-ekonomiczny

Rola infrastruktury transportu w gospodarce regionów od wielu lat jest tematem opracowań i polemik. Jednak szeroki zakres podejść metodologicznych, pochodzących z różnych dyscyplin naukowych i tradycji intelektualnych, prowadził i prowadzi nadal do znacznych różnic w ocenie efektów inwestycji infrastrukturalnych w transporcie. Trudności potęguje dodatkowo brak prostej zależności przyczynowo-skutkowej między analizowanymi zmiennymi. Szeroko rozumiany wpływ infrastruktury transportu na rozwój społeczno-ekonomiczny, w tym w szczególności na poziomie lokalnym i regionalnym, był tematem szeregu publikacji mojego autorstwa [7, 13, 14]. Ujęcie teoretyczne tematu, w tym **przegląd teorii** z uwzględnieniem klasycznych teorii lokalizacji i aglomeracji, teorii polaryzacji, strategii rozwoju zrównoważonego i niezrównoważonego, teorii wzrostu gospodarczego (w tym teorii neoklasycznej, keynesowskiej oraz nowej teorii wzrostu), a także nowej geografii ekonomicznej zostało przeze mnie przedstawione w autorskiej monografii [14]. W swoich pracach starałem się dokonać swoistego rodzaju klasyfikacji efektów rozbudowy infrastruktury transportu w postaci podziału na **efekty ekonomiczne i efekty w zakresie bezpieczeństwa** (przepływy finansowe, bezpośrednie korzyści dla użytkowników, w tym wpływ na bezpieczeństwo, zmniejszenie kosztów eksploatacji oraz trwałość zrealizowanych inwestycji [7]) oraz bezpośrednie efekty sieciowe (w tym m.in. transport wzbudzony [62] oraz przesunięcie modalne), **efekty społeczno-ekonomiczne** (poza wpływem na zmiany dostępności transportowej również zmiany produktywności czynników produkcji, krótko- i długookresowe zmiany wielkości dochodu i

zatrudnienia w regionie, redystrybucja dochodu między regionami i grupami społeczno-ekonomicznymi, w tym kondycja finansowa podwykonawców oraz koszty społeczne w trakcie trwania procesu inwestycyjnego [7], intra- i interregionalne migracje czynników produkcji oraz zmiany wartości nieruchomości) oraz efekty środowiskowe. W ostatnim okresie szczególnie intensywnie badam wpływ inwestycji infrastrukturalnych (drogowych i kolejowych) na **przesunięcie modalne** w latach 2000-2010 [27, 29]. Interesuję się również problematyką wpływu inwestycji drogowych na **bezpieczeństwo** [7, 13].

Zależności między dostępnością a mobilnością

W mojej dotychczasowej pracy starałem się łączyć zagadnienia **dostępności** (w tym model potencjału) oraz **mobilności** (w tym model grawitacji) [22, 30]. Jestem zainteresowany przede wszystkim **podróżami długimi**, w tym takimi jak podróże turystyczne [10, 11], podróże biznesowe [30] oraz odwiedziny krewnych i znajomych [30] oraz wpływem zmian dostępności na zachowania w podróżach fakultatywnych. Stworzyłem **klasyfikację determinant wyboru środka transportu** w podróżach długich z podziałem na sytuację związaną z podróżą, cechami społeczno-ekonomicznymi podróżnego oraz uwarunkowaniami przestrzennymi i systemowymi [30]. Moje zainteresowania dotyczą również metodologicznych uwarunkowań określania wielkości dojazdów do pracy w ujęciu aglomeracyjnym, z naciskiem na atrakcyjność rynku pracy [54]. W warunkach braku odpowiednich danych empirycznych w Polsce dotyczących rozkładu przestrzennego (sieciowego) pracy przewozowej w poszczególnych gałęziach transportu moje wysiłki były nakierowane na stworzenie bazy danych TRRAPSSXXI (*Transport Road and Railway Activity in the Polish Space in the XXI Century*) odnoszącej się do pracy eksploatacyjnej pojazdów samochodowych i pociągów z podziałem na ich kategorie, w celu umożliwienia analizy przesunięć modalnych w ujęciu przestrzennym od 2000 roku [30]. Lista publikacji dotyczących pracy przewozowej i eksploatacyjnej pojazdów [26, 29, 36, 62, 65], w tym w ujęciu korytarzowym [56, 57], międzyregionalnym [52] oraz w obszarach aglomeracyjnych [33, 54] świadczy o tym, że zagadnienia zróżnicowania przestrzennego potoków ruchu są w ostatnim okresie mojej pracy badawczej drugim, obok dostępności, wiodącym tematem badawczym.

Poza geografią transportu jest również autorem publikacji z zakresu problemów makroekonomicznych [14, 71], rynku pracy [5, 44], rozwoju społeczno-ekonomicznego regionów [42, 43, 49, 72] oraz procesów konwergencji [71].

Bardzo istotnym elementem mojej pracy badawczej jest udział w projektach, w tym przede wszystkim praca koncepcyjna i nadzór nad projektami związanymi z geografią transportu, w tym tymi poruszającymi tematykę dostępności potencjałowej. Na moje uczestnictwo w projektach badawczych składają się w latach 2008-2015 łącznie 32 projekty (w tym jako kierownik nadzorowałem prace w 12 projektach) oraz 5 ekspertyz. W pracy projektowej starałem się zawsze szczególnie angażować w te projekty, które przyczyniają się do wzbogacenia mojego dorobku naukowego oraz pogłębiają wiedzę ogólną z geografii transportu.

Najważniejsze publikacje na liście filadelfijskiej oraz kluczowe monografie są efektami prac projektowych, przede wszystkim tych, które były realizowane w ramach grantów własnych Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego (MNiSW), a w późniejszym okresie Narodowego Centrum Nauki (NCN). Od 2009 roku byłem lub jestem kierownikiem czterech własnych grantów MNiSW/NCN. Z punktu widzenia osiągnięcia naukowego najważniejszym projektem był kierowany przeze mnie

realizowany w latach 2009-2012 grant własny MNiSW, pt. „*Międzynarodowa transportowa dostępność lądowa powiatów w Polsce*” (akronim CENTrAc), którego efektem była przede wszystkim autorska monografia [2]. W latach 2013-2016 jest realizowany drugi z kierowanych przeze mnie grantów własnych NCN poświęconych tematyce dostępności potencjałowej w transporcie publicznym pt. „*Multimodalna dostępność transportem publicznym na poziomie gminnym w Polsce*” (akronim MULTIMODACC). Z kolei w latach 2015-2017 kieruję pracami badawczymi w projekcie NCN pt. „*Dostępność potencjałowa regionu a jego potencjał rozwojowy w "zjednoczonej" Europie - zasięg przestrzenny, długość podróży i efekt granicy (EU-ROAD-ACC)*”. Prowadziłem również prace nad grantem własnym NCN bardziej nakierowanym na problematykę mobilności i relacji między rozbudową infrastruktury (czyli poprawą dostępności) a przesunięciem modalnym. Projekt był zatytułowany: „*Rozwój infrastruktury transportowej a przesunięcia międzygałęziowe w przestrzeni Polski w latach 2000-2010*” (akronim TRRAPs XXI). Ponadto byłem również wykonawcą w trzech innych projektach MNiSW/NCN oraz jednym projekcie rozwojowym NCBiR.

W ujęciu międzynarodowym brałem udział w realizacji pięciu projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej: czterech realizowanych w ramach programu Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej ESPON 2013 (w tym w jednym – *ESPON BSR-TeMo Territorial Monitoring for the Baltic Sea Region* – w charakterze kierownika od strony polskiej) i jednego projektu współfinansowanego w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2007-2013. Z punktu widzenia prac badawczych związanych ze wskazanym osiągnięciem naukowym szczególnie istotne było moje uczestnictwo w projekcie ESPON *TRACC Transport Accessibility Regional/Local Scale and Patterns in Europe*, w którym miałem możliwość współpracować z dr. Klausem Spiekermannem oraz Prof. Michaeliem Wegenerem, kluczowymi postaciami z dziedziny modelowania dostępności potencjałowej. Byłem zaangażowany przede wszystkim w prace dotyczące dostępności na obszarze Polski przy wykorzystaniu różnych metod badawczych, w tym również dostępności potencjałowej na poziomie LAU-2 (poziom gminny).

Poza projektami MNiSW/NCN oraz projektami międzynarodowymi swoistego rodzaju „kroki milowe” w modelowaniu, ewaluacji oraz monitoringu zmian dostępności przestrzeni Polski stanowiły projekty finansowane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (MIR) (wcześniej Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (MRR) oraz Ministerstwo Infrastruktury (MI)). Kierowałem lub współkierowałem pracami nad 7 projektami badawczymi finansowanymi/współfinansowanymi przez MIR/MRR. Z punktu widzenia metodyki badawczej i modelowania dostępności potencjałowej najważniejszymi projektami były z pewnością te realizowane w ramach Konkursu Dotacji MRR: „*Narzędzie ewaluacyjno-badawcze dostępności transportowej gmin w podukładach wojewódzkich*” (IV Konkurs Dotacji) oraz „*Monitoring spójności terytorialnej gmin w skali krajowej i międzynarodowej w latach 1995-2030 (w tym monitoring zmian dostępności w latach 2004-2006 i 2007-2013 oraz według zapisów KPZK 2030)*” (V Konkurs Dotacji). Innymi projektami realizowanymi pod moim kierownictwem były projekty ewaluacyjne, bezpośrednio związane z tematyką dostępności potencjałowej projekt: „*Ocena wpływu projektów drogowych realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na zwiększenie dostępności transportowej województw*” oraz bardziej nastawiony na tematykę potoków ruchu w korytarzach transportowych projekt: „*Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia efektywnie funkcjonujących korytarzy sieci bazowej TEN-T przebiegających przez Polskę – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.)*”. Współkierowałem również pracami badawczymi,

w których model dostępności potencjałowej został wykorzystany do ewaluacji *ex post* i *ex ante* programów inwestycyjnych realizowanych z wykorzystaniem środków unijnych w okresie programowania 2007-2013 (projekt „Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski”) oraz m.in. w okresie programowania 2014-2020 (projekt „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów inwestycji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020”). Ponadto byłem wykonawcą w 5 innych projektach finansowanych przez MI/ MRR/MIR, w tym w dwóch szczególnie istotnych z punktu widzenia tematyki dostępności potencjałowej i jej roli w ewaluacji inwestycji infrastrukturalnych: „Opracowanie metodologii liczenia wskaźnika międzygałęziowego dostępności transportowej terytorium Polski oraz jego oszacowanie” oraz „Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów”. Ostatnim elementem mojej działalności projektowej są projekty finansowane/zamawiane przez instytucje samorządowe, przede wszystkim samorządy województw. Byłem podwykonawcą w 6 tego typu projektach badawczych oraz współautorem dwóch ekspertyz. Z wyjątkiem jednego projektu dla instytucji samorządowej, wszystkie projekty niezależnie od źródła finansowania dotyczyły geografii transportu, ze szczególnym uwzględnieniem tematyki dostępności, co potwierdza moją determinację w podążaniu w kierunku sprzężenia zwrotnego między realizacją projektów, a działalnością *stricte* naukową, tj. publikacyjną, w zakresie wybranej tematyki badawczej.

Doświadczenie w pracy dydaktycznej (w latach 2007-2010 byłem asystentem oraz adiunktem w charakterze wykładowcy na Politechnice Poznańskiej) pozwoliło mi na swobodę prezentowania wyników pracy naukowej na wielu konferencjach krajowych i zagranicznych. Przywiązuję dużą wagę do tzw. dyseminacji rezultatów, co przełożyło się na moje uczestnictwo w 51 konferencjach naukowych, w tym 18 konferencjach zagranicznych. Brałem udział w pięciu wyjazdach studyjnych naukowo-badawczych, a także byłem też głównym organizatorem dwóch konferencji oraz jednego sympozjum, a także członkiem komitetu naukowego kilku konferencji oraz wielokrotnie przewodniczyłem sesjom naukowym.

Lista omówionych publikacji autorskich (pełna lista w załączniku nr 6)

Artykuły i monografie stanowiące osiągnięcie naukowe

1. **Rosik P.**, Stępnia M., Komornicki T., 2015, *The decade of the big push to roads in Poland: Impact on improvement in accessibility and territorial cohesion from a policy perspective*, **Transport Policy**, 37, 134-146 (impact factor **1.718**).
2. **Rosik P.**, 2012, *Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim*, **Prace Geograficzne**, IGiPZ PAN, Warszawa, z. 233, 307 s.
3. Stępnia M., **Rosik P.**, 2013, *Accessibility improvement, territorial cohesion and spillovers: a multidimensional evaluation of two motorway sections in Poland*, **Journal of Transport Geography**, 31, 154-163 (impact factor **2.214**).
4. Komornicki T., Śleszyński P., **Rosik P.**, Pomianowski W., 2010, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, **Biuletyn KPZK PAN**, Warszawa, z. 241, 165 s.

Pozostałe monografie

5. Komornicki T., Wiśniewski R., Stępnia M., Siłka P., **Rosik P.**, 2013, *Rynek pracy województwa mazowieckiego - analiza przestrzenna*, Mazowieckie Biuro Rozwoju Regionalnego, Trendy Rozwojowe Mazowsza 12, Warszawa, 121 s. (monografia opublikowana i recenzowana)
6. Breuer I. M., Milbert A., Foss O., Humer A., Palma P., **Rosik P.**, Stępnia M., Velasco X., 2013, *European Atlas of Services of General Interest*, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn, 104 s. (atlas opublikowany)
7. Komornicki T., **Rosik P.**, Śleszyński P., Solon J., Wiśniewski R., Stępnia M., Czapiewski K., Goliszek S., 2013, *Impact of the construction of motorways and expressways on socio-economic and territorial development of Poland*, Ministry of Infrastructure and Development, Warsaw, 212 s. (monografia opublikowana)
 - a. Komornicki T., **Rosik P.**, Śleszyński P., Solon J., Wiśniewski R., Stępnia M., Czapiewski K., Goliszek S., 2013, *Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 215 s. (monografia opublikowana)
8. Komornicki T., Bański J., Śleszyński P., **Rosik P.**, Czapiewski K., Korcelli P., Świątek D., Degórska B., Siłka P., Wiśniewski R., Stępnia M., Mazur M., 2012, *Zagospodarowanie infrastrukturalne i kapitał fizyczny oraz policentryczność rozwoju Mazowsza*, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego, Trendy Rozwojowe Mazowsza 4, Warszawa, 56 s. (monografia opublikowana i recenzowana)
9. Śleszyński P., Czapiewski K., Komornicki T., Stępnia M., Świątek D., Węclawowicz G., Deręgowska A., Janc K., Jaworska B., **Rosik P.**, Siłka P., Wiśniewski R., 2012, *Spółeczno-demograficzne uwarunkowania rozwoju Mazowsza*, Trendy Rozwojowe Mazowsza 3, Warszawa, 52 s. (monografia opublikowana i recenzowana)
10. Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., **Rosik P.**, Stępnia M., Székely V., Śleszyński P., Świątek D., Wiśniewski R., 2012, *Polish-Slovak borderland. Transport accessibility and tourism*, IGiPZ PAN, Prace Geograficzne 234, Warszawa, 323 s. (monografia opublikowana i recenzowana)
 - a. Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., **Rosik P.**, Stępnia M., Székely V., Śleszyński P., Świątek D., Wiśniewski R., 2012, *Pogranicze polsko-słowackie. Dostępność transportowa a turystyka*, IGiPZ PAN, GU SAV, Warszawa-Bratysława, 314 s. (monografia opublikowana i recenzowana)
 - b. Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., **Rosik P.**, Stępnia M., Székely V., Śleszyński P., Świątek D., Wiśniewski R., 2012, *Pol'sko-slovenské pohraničie z hľadiska dopravnej dostupnosti a rozvoja cestovného ruchu*, IGiPZ PAN, GU SAV, Warszawa-Bratysława, 284 s. (monografia opublikowana i recenzowana)
11. Więckowski M., Michniak D., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., **Rosik P.**, Székely V., Śleszyński P., Wiśniewski R., 2012, *The potential for improved accessibiity and tourism development in the Polish-Slovak borderland. Conditions, recommendations and good practices*, IGiPZ PAN, GU SAV, Warszawa-Bratysława, 80 s. (monografia opublikowana i recenzowana)
 - a. Więckowski M., Michniak D., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., **Rosik P.**, Székely V., Śleszyński P., Wiśniewski R., 2012, *Możliwości poprawy dostępności i rozwoju turystyki na pograniczu polsko-słowackim. Warunki rozwoju, rekomendacje i dobre praktyki*, IGiPZ PAN, GU SAV, Warszawa-Bratysława, 79 s. (monografia opublikowana i recenzowana)
 - b. Więckowski M., Michniak D., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., **Rosik P.**, Székely V., Śleszyński P., Wiśniewski R., 2012, *Možnosti zlepšenia dostoupnosti a rozvoja cestovného ruchu v pol'sko-slovenskom pohraniči – námety, odporúčania a dobré príklady*, IGiPZ PAN, GU SAV, Warszawa-Bratysława, 2012 - 86 s. (monografia opublikowana i recenzowana)
12. **Rosik P.**, Komornicki T., Stępnia M., Pomianowski W., 2012, *Ocena wpływu projektów drogowych realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na zwiększenie dostępności transportowej województw*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 103 s. (monografia opublikowana)

13. Komornicki T., Bański J., Śleszyński P., **Rosik P.**, Świątek D., Czapiewski K., Bednarek-Szczepańska M., Stępnik M., Mazur M., Wiśniewski R., Solon B., 2010, *Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów*, Ewaluacje, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 131 s. (monografia opublikowana)
14. **Rosik P.**, Szuster M., 2008, *Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów*, Wyd. Politechniki Poznańskiej, Poznań, 137 s. (monografia opublikowana i recenzowana)

Raporty końcowe z projektów (niepublikowane, dostępne w wersji elektronicznej)

15. **Rosik P.**, Komornicki T., Kowalczyk K., Szejgiec B., 2014, *Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.)*. Raport końcowy, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 171 s.
16. **Rosik P.**, Komornicki T., Kowalczyk K., Szejgiec B., 2014, *Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne-Bałtyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.)*. Raport końcowy, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 116 s.
17. **Rosik P.**, Stępnik M., Komornicki T., Pomianowski W., 2012, *Monitoring spójności terytorialnej gmin w skali krajowej i międzynarodowej w latach 1995-2030 (w tym monitoring zmian dostępności w latach 2004-2006 i 2007-2013 oraz według zapisów KPZK 2030)*, IGiPZ PAN, Warszawa, 70 s.
18. Dyjak R., Magda I., **Rosik P.**, Zawistowski J., Gapski T., Bienias S., 2011, *Evidence-based conclusions on the role of Cohesion Policy in achieving Europe 2020 objectives*, Ministry of Regional Development, Warszawa, 153 s. (raport recenzowany)
 - a. Dyjak R., Magda I., **Rosik P.**, Zawistowski J., Gapski T., Bienias S., 2012, *Polityka Spójności oparta na wynikach i jej rola w realizacji celów Strategii Europa 2020*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 176 s. (raport recenzowany)
19. **Rosik P.**, Pomianowski W., Stępnik M., Komornicki T., Śleszyński P., 2011, *Narzędzie ewaluacyjno-badawcze dostępności transportowej gmin w podukładach wojewódzkich*, Warszawa, IGiPZ PAN, Warszawa, 91 s.
20. Komornicki T., Śleszyński P., Pomianowski W., **Rosik P.**, Siłka P., 2008, *Opracowanie metodologii liczenia wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej terytorium polski oraz jego oszacowanie*, IGiPZ PAN, Warszawa PAN, 54 s.

Prace pod redakcją naukową

21. Wiśniewski R., **Rosik P.**, (red. nauk.), 2013, *Polityka przestrzenna a transportowa – ewaluacja inwestycji infrastrukturalnych*, IGiPZ PAN i MRR, Warszawa, 179 s.
22. **Rosik P.**, Wiśniewski R., (red. nauk.), 2012, *Dostępność i mobilność w przestrzeni*, IGiPZ PAN i MRR, Warszawa, 242 s.

Artykuły naukowe w czasopismach oraz pracach zbiorowych (po uzyskaniu stopnia doktora)

23. Michniak D., Więckowski M., Stępnik M., **Rosik P.**, 2015, *The impact of selected planned motorways and expressways on the potential accessibility of the Polish-Slovak borderland with respect to tourism development*, **Moravian Geographical Reports**, 1 (artykuł na liście filadelfijskiej przyjęty do druku; impact factor **0.341**).
24. Stępnik M., **Rosik P.**, 2015, *The Impact of Data Aggregation on Potential Accessibility Values*, w: *Geoinformatics for Intelligent Transportation Lecture Notes in Geoinformation and Cartography*, Springer, 227-240.

25. Michniak D., Więckowski M., Komornicki T., **Rosik P.**, Stępnia M., Śleszyński P., 2014, *Analýza vplyvu investícií do cestnej infraštruktúry na rozvoj cestovného ruchu v poľsko-slovenskom pohraničí*, **Ekonomický casopis** 62 5, s. 540-554 (**artykuł na liście filadelfijskiej**; impact factor **0.343**).
26. **Rosik P.**, 2014, *Zrównoważony transport lądowy a przesunięcie modalne w latach 2000-2010 – ujęcie przestrzenne*, **Logistyka** 2, s. 274-284.
27. **Rosik P.**, Kowalczyk K., 2014, *Czasy i częstotliwości międzyaglomeracyjnych pasażerskich połączeń kolejowych – zmiany w latach 2000-2010*, **Przegląd Komunikacyjny** 7, s. 9-15.
28. Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., **Rosik P.**, Stępnia M., Szekely V., Śleszyński P., Świątek D., Wiśniewski R., 2014, *Road accessibility to tourist destinations of the Polish-Slovak borderland: 2010-2030 prediction and planning*, **Geographia Polonica**, 87 1, s. 5-26.
29. **Rosik P.**, Kowalczyk Karol, Stępnia M., Goliszek S., Komornicki T., 2014, *Bazy danych potoków ruchu – monitoring przestrzenny w latach 2000-2010 (projekt TRRAPs XXI)*, w: *Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu*, **Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów Komunikacji RP**, Materiały Konferencyjne 1 103 Kraków, s. 303-316.
30. **Rosik P.**, Szarata A., Komornicki T., Stępnia M., 2014, *Założenia metodyczne modelowania ruchu pojazdów osobowych na odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich przekraczających granice powiatów w Polsce (projekt KoMaR)*, w: *Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu*, **Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów Komunikacji RP**, Materiały Konferencyjne 1 103 Kraków, s. 317-328.
31. **Rosik P.**, Stępnia M., Musiał-Malagó M., 2014, *Road and railway potential accessibility of Poland in the European dimension*, **SIET Working Papers** 1403, 15 s.
32. **Rosik P.**, Komornicki T., Stępnia M., Pomianowski W., 2013, *Dostępność transportowa, czyli jak ocenić za pomocą modelu potencjału, które inwestycje są najważniejsze?*, **Przegląd Komunikacyjny** 12, s. 18-22.
33. Śleszyński P., **Rosik P.**, 2013, *Struktura drogowego ruchu dojazdowego do Warszawy w świetle badań kordonowych*, **Transport Miejski i Regionalny** 7, s. 34-41.
34. Komornicki T., **Rosik P.**, Stępnia M., 2013, *Transport accessibility in Eastern Poland*, **Problemi na geografiata** 3-4, s. 126-140.
35. Milbert A., Breuer I.M., **Rosik P.**, Stępnia M., Velasco X., 2013, *Accessibility of services of general interest in Europe*, **Romanian Journal of Regional Science** 7, s. 37-65.
36. **Rosik P.**, 2013, *Ocena likwidacji komunikacyjnych "wąskich gardeł" na sieci autostrad i dróg ekspresowych dofinansowanych ze środków unijnych*, w: *Polityka przestrzenna a transportowa - ewaluacja inwestycji infrastrukturalnych*, red. R. Wiśniewski, P. Rosik, Warszawa, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, s. 33-48.
37. **Rosik P.**, Ciechański A., 2013, *Propozycje wskaźników infrastruktury transportu drogowego i kolejowego*, w: *Wskaźniki zagospodarowania i ładu przestrzennego w gminach*, red. P. Śleszyński, **Biuletyn KPZK PAN** 252, s. 110-131.
38. **Rosik P.**, Stępnia M., Komornicki T., 2013, *Transport policy impact on road accessibility – the example of Eastern Poland*, w: **WCTR Rio 13th Proceedings**, Rio de Janeiro, 10 s., publikacja elektroniczna.
39. Stępnia M., **Rosik P.**, 2013, *Accessibility of services of general interest at regional scale*, **EUROPA XXI** 23, s. 131-147.
40. Stępnia M., **Rosik P.**, Komornicki T., 2013, *Accessibility patterns: Poland case study*, **Europa XXI** 24, s. 77-93.
41. Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., **Rosik P.**, Stępnia M., Szekely V., Śleszyński P., Świątek D., Wiśniewski R., 2013, *Pogranicze polsko-słowackie – przestrzeń dla rozwoju. Wyniki badań projektu INFRAREGTUR w zakresie dostępności przestrzennej*, **Małopolskie Studia Regionalne** 2-3, s. 129-142.
42. **Rosik P.**, 2013 *Nieruchomości budynkowe i lokalowe w kontekście sytuacji mieszkaniowej w województwie mazowieckim*, **Mazowsze Studia Regionalne** 12, 61-78.

43. **Rosik P.**, 2013, *Nieruchomości gruntowe w województwie mazowieckim*, **Mazowsze Studia Regionalne** 13, s. 65-80.
44. Komornicki T., Wiśniewski R., Stępnia M., Siłka P., **Rosik P.**, 2013, *Rynek pracy w województwie mazowieckim*, **Mazowsze Studia Regionalne**, s. 65-80.
45. Komornicki T., **Rosik P.**, 2012, *Przesłanki i kierunki rozwoju infrastruktury transportowej na Mazowszu*, **Mazowsze Studia Regionalne** 11, s.11-35.
46. Michniak D., **Rosik P.**, 2012, *Význam železničnéj dopravy a dostupnosti pre rozvoj cestovného ruchu v slovensko-poľskom pohraničí*, w: *Konkurence na železnici – budoucnost pro 21. století nebo destrukce sítě?*, *Sborník příspěvků ze semináře Telč*, Edit. M. Kvizda, Z. Tomeš. Brno: Masarykova univerzita, s.46-59.
47. **Rosik P.**, 2012, *Efektowna polityka regionalna w kontekście zmian dostępności drogowej w Polsce*, w: *Wyzwania polityki regionalnej i lokalnej*, red. S. Ciok, A. Raczyk. **Rozprawy Naukowe IGI RR UW** 27, IGI RR UW, Wrocław, s. 91-104.
48. **Rosik P.**, 2012, *Motywacje podróży a dostępność potencjałowa gmin w Polsce*; w: *Dostępność i mobilność w przestrzeni*, red. P.Rosik, R.Wiśniewski, IGI PZ PAN i MRR, Warszawa.
49. **Rosik P.**, 2012, *Przedsiębiorstwa Mazowsza mające siedzibę poza Warszawą a poziom koncentracji gospodarki regionu*, **Mazowsze Studia Regionalne** 11, s. 65-86.
50. **Rosik P.**, Stępnia M., 2012, *Długość podróży w prognozowaniu zmian potencjałowej dostępności drogowej na przykładzie dwóch odcinków autostrady A2*, w: *Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu*, **Zeszyty Naukowo-Techniczne SliTK RP**, Kraków, nr 1(97)/2012, s. 173-193.
51. **Rosik P.**, Opałka E., 2011, *Szacowanie efektów projektów drogowych. Przykłady zastosowania modelu ustalania i prognozowania efektów z wykorzystaniem wskaźnika dostępności transportowej*, w: red. A. Haber A., R. Trzciniński, *Ocena wpływu i prognozowanie efektów w badaniach ewaluacyjnych*, PARP, Warszawa, s. 93-117.
52. Komornicki T., Więckowski M., **Rosik P.**, Michniak D., 2011, *Powiązania transportowe jako czynnik aktywizacji przepływu usług, kapitału, ludzi pomiędzy makroregionem Polski zachodniej a regionami Słowacji*, **Studia nad rozwojem Dolnego Śląska**. Dolnośląsko-słowacka współpraca międzyregionalna 4, Wrocław, s. 7-53.
53. **Rosik P.**, Mazur M., 2011, *Poprawa jakości transportu publicznego w miastach w perspektywie finansowej 2004-2006*, **Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG** tom XVIII, s. 121-137.
54. **Rosik P.**, Stępnia M., Wiśniewski R., 2010, *Dojazdy do pracy do Warszawy i Białegostoku – alternatywne podejścia metodologiczne*, **Studia Regionalne i Lokalne** 2, s. 77-98.
55. Komornicki T., **Rosik P.**, Śleszyński P., Pomianowski W., 2010, *Multimodal accessibility indicator – assumptions and results for the area of Poland*, w: red. P. Churski, W. Ratajczak, *Regional development and regional policy in Poland: first experiences and new challenges of the European Union membership*, **Studia Regionalia** vol. 27, part II, s. 64-78.
56. **Rosik P.**, 2010, *Oszacowanie międzyregionalnych wielkości ładunków w drogowym transporcie towarowym w ramach polskiego odcinka Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe CETC Route 65 w 2008 roku oraz wyznaczenie trendów rozwojowych*, w: Christowa Cz., (red.), *System transportowy regionu zachodniopomorskiego. Ocena stanu*, Wyd. nauk. AM, Szczecin, s. 708-732.
57. **Rosik P.**, 2010, *Analiza pracy eksploatacyjnej pociągów w ramach polskiego odcinka Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe CETC Route 65*, w: Christowa Cz., (red.), *System transportowy regionu zachodniopomorskiego. Ocena stanu*, Wyd. nauk. AM, Szczecin, s. 733-752.
58. **Rosik P.**, 2010, *Ocena natężenia ruchu drogowego w regionie zachodniopomorskim oraz zmiany potencjalnej dostępności transportowej regionu w wyniku budowy dróg ekspresowych S3, S6 i S10*, w: Christowa Cz., (red.), *System transportowy regionu zachodniopomorskiego. Ocena stanu*, Wyd. nauk. AM, Szczecin, s. 497-522.
59. Komornicki T., **Rosik P.**, Śleszyński P., Pomianowski W., 2010, *How can we measure spatial accessibility of the territory of Poland?*, **Europa XXI** t. 21, *Environmental and infrastructural networks*, Warszawa.

60. Komornicki T., Rosik P., 2010, *Transport investment priorities and regional accessibility in Poland*, in: *International Conference Geography and Regional Development Proceedings*, National Institute of Geophysics, Geodesy and Geography BAS, Sofia, s. 84-90.
61. Rosik P., 2009, *Potencjał własny oraz szacowanie parametrów modelu dostępności wewnętrznej na przykładzie Warszawy*, *Czasopismo Geograficzne* 80, 1/2, s. 78-95.
62. Komornicki T., Rosik P., 2009, *Natężenie ruchu na odcinku A2 Stryków – Konotopa w latach 2012 i 2020*, *Przegląd Komunikacyjny* 9/10, s. 44-55.
63. Rosik P., 2009, *Syntetyczna ocena drogowego i kolejowego wyposażenia infrastrukturalnego województw*, *Przegląd Geograficzny* 4, s. 507-526.
64. Rosik P., Śleszyński P., 2009, *Wpływ zaludnienia w otoczeniu drogi, ukształtowania powierzchni terenu oraz natężenia ruchu na średnią prędkość jazdy samochodem osobowym*, *Transport Miejski i Regionalny* 10, s. 26-31.
65. Rosik P., 2009, *Eksploatacja pociągów w województwach*, *Transport i Komunikacja* 2, s. 46-53.
 - a. Rosik P., Stępiak M., 2008, *Regionalne zróżnicowanie pracy eksploatacyjnej pociągów*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, Warszawa – Rzeszów, tom XV, s. 19-34.
66. Komornicki T., Pomianowski P., Rosik P., Śleszyński P., 2009, *Co z tą infrastrukturą? Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej obszaru Polski*, *Infrastruktura Transportu* 5, s. 22-24.
67. Rosik P., 2009, *Sposoby mierzenia dostępności transportowej*, w: *Dostępność transportowa. Aspekty teoretyczne i praktyczne*, red. E. Załoga, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* 538, *Ekonomiczne Problemy Usług* 33, s. 99-109.
68. Rosik P., 2008, *Dostępność drogowa polskich województw i podregionów*, *Przegląd Komunikacyjny* 4, s. 14-21.
 - a. Rosik P., 2008, *Zróżnicowanie dostępności drogowej regionów Polski*, *Transport Miejski i Regionalny* 5, s. 2-8.
69. Rosik P., 2008, *Teoretyczne aspekty regionalnej dostępności komunikacyjnej – przegląd podejść metodologicznych*, *Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej Organizacja i Zarządzanie* 52, s. 91-106.
70. Rosik P., 2008, *Prognoza zmian regionalnej dostępności transportowej na poziomie NUTS 3 do roku 2020*, w: red. W. Przybylska-Kapuścińska, *Studia Doktorantów Akademii Ekonomicznej w Poznaniu. Gospodarka, Finanse, Społeczeństwo*, 5, s. 106-116.
71. Rosik P., 2008, *Dywergencja dochodowa między województwami i podregionami Polski w latach 1995-2005*, *Zeszyty Naukowe Politechniki Białostockiej. Ekonomia i Zarządzanie* 11, s. 139-152.
72. Rosik P., 2008, *Dynamika wzrostu gospodarczego oraz dostępność sieci transportowej, jako czynniki powstawania klastrów innowacyjnych w Polsce Wschodniej*, w: red. E. Bojar J. Stachowicz, *Sieci proinnowacyjne w zarządzaniu regionem wiedzy*, red., Wyd. Politechniki Lubelskiej, Lublin, s. 39-50.

Piotr Rosik