

Prof. dr hab. Tadeusz Palmowski
Uniwersytet Gdański
Instytut Geografii
Zakład Rozwoju Regionalnego
ul Bażyńskiego 4
80-952 Gdańsk

**Recenzja rozprawy doktorskiej mgr. Sławomira Goliszka
pt. Znaczenie komponentów dostępności transportowej w Szczecinie ze
szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego w latach 2009-2018**

Przedłożona do recenzji dysertacja wykonana została pod kierunkiem dr hab. Piotra Rosika prof. IGiPZ PAN w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w Warszawie. Promotorem pomocniczym był dr hab. Marcin Stępiak.

Praca liczy 215, a wraz z załącznikami 229 stron. W opracowaniu zawarto 13 tabel, 65 rycin (przeważają tu mapy). Bibliografia zawiera 310 pozycji, w tym 226 angielskojęzycznych, jedną niemieckojęzyczną i 83 napisane w języku polskim. Zawiera także 27 źródeł internetowych. Całość dopełnia 14 załączników. Rozprawa powstała w ramach projektu badawczego i konkursu "Preludium 13" oraz stypendium doktorskiego w konkursie "Etiuda 8".

Problematyka rozprawy doktorskiej wpisuje się w szeroki nurt badań dotyczących przemieszczania się w obrębie miasta z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu. Zagadnienie funkcjonowania w ramach organizmu miejskiego transportu publicznego i równoległe do niego transportu prywatnego oraz dostępności do obu z nich rozwinęło się na świecie w końcu XX i w pierwszych dekadach XXI wieku. Obrazowały to liczne publikacji ukazujące wyniki badań w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, a w Europie m.in. w Holandii, Niemczech, Hiszpanii i Finlandii. W Polsce dotychczas powstało zaledwie kilka opracowań naukowych na ten temat i to głównie w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN w Warszawie.

Głównym celem rozprawy doktorskiej była próba określenia za pomocą metod GIS tego, w jaki sposób zmiany dotyczące poszczególnych komponentów dostępności transportowej (komponent transportowy, przestrzenny, czasowy i indywidualny), mają wpływ na zmiany dostępności dzielnic (osiedli), w mieście charakteryzującym się specyficznym rozkładem źródeł i celów podróży. Do jego wykonania Autor wykorzystał szereg różnych wymiarów dostępności.

Cel główny pracy podzielony został na trzy cele szczegółowe: metodyczny, poznawczy i aplikacyjny. Cel metodyczny dotyczył głównie oceny możliwości wykorzystania narzędzi GIS do badania dostępności na poziomie miasta, cel poznawczy zakładał porównanie różnych miast portowych w kontekście układu osadniczego, sieci transportu publicznego i prób przezwyciężenia nierówności w dostępności pomiędzy dzielnicami miast, a także ocenę dostępności do różnych celów podróży w Szczecinie oraz analizę zmiany dostępności wynikających ze zmian organizacyjnych i budowy nowej linii tramwajowej w latach 2012-2015. Cel aplikacyjny polegał na ocenie możliwości wykorzystania modeli transportu publicznego i prywatnego.

W odniesieniu do celu pracy Autor sformułował tezę rozprawy o zróżnicowanym poziomie dostępności do poszczególnych obszarów Szczecina wynikających głównie z jak to określił komponentu transportowego. Na podkreślenie zasługuje fakt, że już w tezie uwzględniona została sytuacja przestrzenna Szczecina, miasta portowego podzielonego rzeką.

Cel główny uzupełniony został ośmioma bardzo precyzyjnymi i prawidłowo sformułowanymi celami pomocniczymi, gdzie również wskazano na specyficzne uwarunkowania rzeczno-portowe i duże odległości pomiędzy lewą i prawą stroną miasta, czego następstwem są gorsze w porównaniu do innych miast portowych z basenu Morza Bałtyckiego i Północnego rozdzielonych rzeką, możliwości przemieszczania między dzielnicami zarówno transportem publicznym jak i prywatnym.

Przedmiotem pracy była analiza znaczenia i specyficznych uwarunkowań kształtowania się komponentów dostępności transportowej. Doktorant skoncentrował się na komponencie transportowym, przestrzennym, czasowym i indywidualnym, zarówno w transporcie publicznym jak i indywidualnym. W ten sposób nawiązał do dyskusji toczącej się w literaturze zachodniej nad znaczeniem komponentów dostępności transportowej.

Zakres przestrzenny badań objął wyłącznie miasto Szczecin w granicach administracyjnych. Wiązało się to z udostępnieniem przez Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego tylko dla tego obszaru danych dla transportu publicznego. Autor świadomie nie uwzględnił w analizie transportu publicznego przejazdów kolejowych wewnątrz miasta wykonywanych przez Przewozy Regionalne. Ograniczone możliwości analizy transportu publicznego ze względu na brak dostępności do stosownych danych stanowią jedno z najczęściej podnoszonych w literaturze przedmiotu ograniczeń badań. Do celów porównawczych Doktorant odniósł się także do wybranych miast portowych przedzielonych rzeką w basenie Morza Bałtyckiego i Północnego.

Zakres czasowy pracy w tym część empiryczna w ujęciu dynamicznym zasadniczo objęła okres lat 2009-2018. Jednak szereg badań dla transportu publicznego dotyczyło lat 2009, 2012, 2015 i roku 2018. W tym ostatnim badaniu w ujęciu statycznym dotyczyły nawet określonych godzin i minut w ciągu konkretnego dnia.

Wymiar metodyczny pracy ściśle powiązany został z oceną możliwości wykorzystania narzędzi GIS do badania dostępności na poziomie miasta, w tym danych w formacie tekstowym (GTFS), w ciągu kilku lat, przy zastosowaniu różnych metod badawczych i wskazaniu ich wpływu na poszczególne komponenty transportowe. Do badań celów podróży w ujęciu statycznym Autor zastosował metody najbliższej odległości, odsetka ludności, dostępności kumulatywnej, dostępności potencjałowej, ilorazu potencjałów, a przy syntezie - metodę rankingu (miernik syntetyczny - standaryzacja danych). W badaniu dynamicznym użył metody dostępności potencjałowej do ludności.

Rozprawa doktorska mgr. Sławomira Goliszka jest przykładem reakcji na nieustannie i szybko zmieniającą się rzeczywistość oraz współczesne wyzwania nauk geograficzno-ekonomicznych i przestrzennych. Geografowie bardziej niż przedstawiciele innych nauk starają się śledzić i kompleksowo badać zagadnienia transportowe, w tym dostępność transportu zbiorowego i indywidualnego na terenach miejskich, często charakteryzujących się złożoną strukturą przestrzenną i funkcjonalną oraz badaniem reperkusji społecznych z tym związanych.

Dysertacja łącznie ze wstępem i wnioskami, połączonymi z rekomendacjami składa się z ośmiu rozdziałów. Rozdziały mają nieco zróżnicowaną objętość od dziewięciu do 35 stron. Podział na podrozdziały pierwszego rzędu jest prawidłowy i w efekcie praca generalnie prezentuje właściwy układ treści.

Rozprawa, po spisie treści rozpoczyna się wstępem (rozdział 1). W nim Autor po krótkim wprowadzeniu dotyczącym przedmiotu badań, przedstawił cel główny oraz trzy cele szczegółowe: metodyczny, poznawczy i aplikacyjny. Określił także zakres przestrzenny i czasowy prowadzonych badań, precyzyjnie wskazał narzędzia GIS, niezbędne do wykonania założeń rozprawy.

W rozdziale drugim Doktorant zaprezentował podstawy teoretyczne rozprawy, definicje i klasyfikacje w transporcie miejskim. Bardzo dobrze, w oparciu o literaturę międzynarodową, rozwinął tu i scharakteryzował wszystkie komponenty i miary dostępności transportowej w transporcie publicznym i prywatnym.

Bardzo ważnym, szczególnie z merytorycznego i aplikacyjnego punktu widzenia jest rozdział trzeci. Przedstawiono w nim badania komponentów dostępności transportowej w Szczecinie w podziale na: komponent przestrzenny, transportowy, czasowy i indywidualny. Ponadto Autor dokonał tu interesującego porównania Szczecina z innymi miastami portowymi o podobnej wielkości, rozdzielonymi rzeką i wymagającymi przeprawy mostowej lub tunelowej pomiędzy poszczególnymi częściami i dzielnicami tych miast. Trafnie wybrane do porównania miasta to usytuowane nad Bałtykiem Ryga i Rostock oraz nad Morzem Północnym (cieśnina Kattegat) Göteborg.

Rozdział czwarty dotyczy metody dostępności do najbliższej odległości do wybranych usług, takich jak kryta pływalnia, kina, centrum handlowego i szpital. Wykonane badania pozwoliły na wskazanie przez Autora na terenie miasta miejsc zróżnicowania dostępności transportem publicznym i prywatnym.

Badania związane z zastosowanej metody dostępności potencjałowej do ludności transportem publicznym i prywatnym w 2018 roku zostały przedstawione w rozdziale piątym. Tu także wskazane zostały różnice w dostępności w ciągu dnia, między godziną 5:00 a 22:00.

W rozdziale szóstym działania Autora skoncentrowały się na relacjach popytowo-podażowych dostępności zbadanych przy pomocy metody ilorazów potencjałów. Przedstawiony został potencjał miejsc pracy w stosunku do potencjału mieszkańców w wieku produkcyjnym oraz potencjał miejsc w placówkach edukacyjnych w zestawieniu z potencjałem ludnościowym. Iloraz potencjałów pozwolił na wskazanie miejsca wzmożonego ruchu pojazdów zarówno w transporcie publicznym, jak i prywatnym.

Rozdział siódmy o charakterze empirycznym, to analiza dostępności transportem publicznym wykonane w interwałach trzyletnich w latach 2009 - 2018. Wykonana analiza pozwoliła uwzględnić komponent przestrzenny lub transportowy oraz określić poziom zmian dostępności transportowej w zależności od wpływu zmian infrastrukturalnych lub zmiany liczby ludności. Była także przydatna do sformułowania wniosków dotyczących wpływu poszczególnych komponentów na zmianę dostępności transportowej, będącej następstwem budowy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. W części końcowej tego rozdziału Autor przedstawił wszystkie metody badawcze za pomocą miernika syntetycznego.

W podsumowaniu (rozdział ósmy) przedstawione zostały wyniki badań i ich precyzyjne odniesienie do postawionych na wstępie hipotez. Doktorant zawarł też tu udaną dyskusję poświęconą zasadności przyjętych metod badawczych i wniosków z ich zastosowania.

Pracę zamyka streszczenie w języku polskim i angielskim i spis publikacji oraz spisy: źródeł internetowych, tabel, rycin, a także aneks i załączniki.

Uwagi ogólne

Postępowanie badawcze przyjęte w pracy jest prawidłowe. Autor wykazał się dużą dyscypliną intelektualną i umiejętnością konsekwentnego prowadzenia wywodu. Sposób formułowania wniosków, ich dobór i zakres świadczą o znacznych umiejętnościach Autora w tym zakresie. Praca wyróżnia się starannością, napisana została w sposób jasny i zrozumiały. Autor umiejętnie posługuje się przypisami i odnośnikami.

Język pracy jest precyzyjny, aczkolwiek zdarzają się pewne minimalne niedociągnięcia. Swoim profesjonalizmem oraz doświadczeniem, Doktorant dowiódł umiejętności konstruowania i sporządzania obszernych tekstów naukowych.

Ponieważ jest to praca o charakterze geograficzno-ekonomicznym, Doktorant operuje w pracy autorskimi licznymi mapami. Tablice i schematy są przejrzyste i czytelne. Takie ujęcie, nie tylko dokumentuje przestrzenne ujęcie badanych zjawisk, ale pozwala także na lepszą ich percepcję i wyciąganie konkretnych wniosków.

Generalnie rozprawa stanowi nowoczesne, udane narzędzie metodyczne do badania dostępności transportowej w miastach. Wnioski płynące z pracy stanowią cenne wskazówki dla lokalnych władz samorządowych i instytucji które starają się niwelować różnice i optymalizować transport publiczny i prywatny na swoim terenie.

Uwagi szczegółowe

Pomimo, że Autor rozprawy w części ukazującej zakres przestrzenny obszaru badań, czyli miasto Szczecin, przedstawił mapkę Szczecina z podziałem na osiedla i dzielnice oraz mapkę gęstości zaludnienia, w przekonaniu recenzenta na początku pracy powinien umieścić porządną mapę Szczecina na której zaznaczona jest sieć ulic, a na nich to odbywają się wszystkie przemieszczenia mieszkańców tak skrupulatnie badane przez Doktoranta. Mapa ta mogłaby być uzupełniona informacjami o dzielnicach mieszkaniowych, przemysłowych, terenach zieleni itp. Próbką takich map w wersji czarno białej przedstawiał w swoich opracowaniach prof. Piotr Zaremba, pierwszy prezydent powojennego Szczecina, a jednocześnie wybitny urbanista i jeden z najwybitniejszych badaczy i znawców miast portowych w skali globalnej. Chociaż skromne powołanie się na prof. Piotra Zarembę i jego dorobek mogłoby znacznie podnieść walory prezentowanej rozprawy. To samo dotyczy klasyfikacji miast portowych, w tym miast rozdzielonych rzeką.

Pomimo, że w rozprawie znajduje się wielka liczba świetnych map autorskich, Doktorant zapewne w celu ograniczenia objętości rozprawy, zaprezentował je w małym formacie (co przy szybkim spojrzeniu można odebrać jako barwne plamy). Wydaje się, że chociaż mapy podsumowujące, finalne przedstawione w większym formacie znacznie mogłyby poprawić percepcję rozprawy. Tylko w nielicznych przypadkach Autor "poszedł" w tym kierunku. Mapy w większym formacie, zgodnie z najnowszymi zaleceniami ESPON-u, powinny znaleźć się także w przygotowanych na podstawie pracy doktorskiej rekomendacjach aplikacyjnych,

Uwagi techniczne i stylistyczne

Rozprawa doktorska Pana mgr. Sławomira Goliszka została napisana poprawnym pod względem stylistycznym i gramatycznym językiem. Wnikliwy czytelnik może jednak doszukać się w tekście drobnych usterek: np. drobne tzw. literówki występują na str. 26 *pisanie(a)*, na str.29 *przydanki (s)*, str.89 *spodku (a)*, str. 97 *d (do)*, str.190 *różnić (c)*, str.75 - *1223 osób (y)*.

Niezbyt pasuje do rozprawy o charakterze naukowym, umieszczanie w niej potocznych sformułowań, np. *od zawsze (s.7)*. Język naukowy powinien być bardzo konkretny, pozbawiony zbędnych ozdobników. Do nic nie wnoszących należą takie określenia jak: *w tym miejscu należy wyjaśnić (s.11)*, *należy w tym miejscu przypomnieć (s.80)*, *niemniej jednak (s.12)*, *niemniej również(s.49)*, *w sensie powierzchni(s.157)*.

Niezbyt zgrabne są sformułowania: *ciężko uchwycić różnice (s.133)*, *wystosować trafne wnioski (s.175)*, *pod kątem bazodanowym (s.177.)*, *opiera się na (s.114)*

Rażą także wyrazy kilkukrotnie powtarzane blisko siebie np. *niniejszy (aż trzy razy na s. 27)*, *ówczesny prezydent miasta Piotr Krzystek (dwa razy na s.92)*.

Język polski jest bardzo bogaty i dlatego, zdaniem uczulonego na tym punkcie recenzenta, można by socjalistyczny termin *realizowany* (np. s. 75) *ruch realizowany* (dwa razy), *przejazdy zrealizowane - s.75,76* (dwa razy), s.78 (cztery razy), 178 - *zrealizowano*. Czy nie będzie lepiej badania wykonano, przeprowadzono itp?

Współcześnie obowiązuje zapis np. *z lat 70. (s. 49)*. Jednak Autor w pozostałych przypadkach stosuje nieaktualny zapis: *od lat 50-tych, 60-tych (s.34, 42, 54)*.

Wyraz *statystyki* w tytule tab. 4.1. (s.102) jest zbędny. To samo dotyczy tab.4.2 (s.105), tab. 4.3 (s.108) i tab. 4.4 (s.111).

Niezbyt szczęśliwe opisy dotyczą powołań na ryc. 3.2 (s.67), ryc. 3.10 (s. 84), ryc.4.5 (s.113) Sformułowania typu *lewy górny róg*, *prawy górny róg*, *mapa po lewej stronie ryc.57*

(s.128). Prościej jest, tak jak to powszechnie przyjęto, uzupełnienie sąsiadujących ze sobą rycin literam A, B, C, D.

W główce tab.3.2 (s.69) i tab. 3.3 (s.74) brakuje napisu *miasto*.

Na mapach z ryc.7.1 (s.153) odwrócone zostały lata 2015-2009 i 2018-2009. To samo jest w legendzie - nie ma 2012-2009, 2012-2015, 2015-2018. Należy to poprawić.

W języku polskim nie ma *gmin ościennych* (s.13), są wyłącznie kraje ościenne.

Poczynione drobne uwagi, nie ujmują pozytywnej wartości rozprawy. Jednak przy przygotowywaniu ewentualnej publikacji należałoby je uwzględnić.

Wnioski

Mimo pewnych drobnych uwag krytycznych uważam, że rozprawa przedstawiona przez Pana mgr. Sławomira Goliszka bardzo dobrze spełnia wymagania stawiane przed pracami doktorskimi. Krótkie uzasadnienie wygląda następująco:

- Autor potrafi właściwie wybrać i postawić problem badawczy, sformułować hipotezy i konsekwentnie dążyć do ich weryfikacji.
- Zastosowana w rozprawie procedura badawcza okazała się właściwa dla wykonania postawionych sobie przez Doktoranta zadań.
- Uzyskane materiały źródłowe zostały poddane naukowej analizie z wykorzystaniem nowoczesnych metod i technik przyjętych w geografii społeczno-ekonomicznej.
- Praca dotyczy tematu niezwykle istotnego nie tylko z punktu widzenia współczesnej geografii społeczno-ekonomicznej, ale również planowania i kształtowania miast i ich dzielnic.
- Rozprawa doktorska Pana mgr. Sławomira Goliszka jest niezwykle istotnym elementem badań dostępności komunikacyjnej w miastach.
- Rozprawa wnosi nowe elementy poznawcze. Posiada duże walory aplikacyjne i wnioski praktyczne z prowadzonych badań.

Rozprawę doktorską Pana mgr. Sławomira Goliszka w świetle przytoczonych danych uważam za pracę spełniającą warunki pracy doktorskiej zawarte w Ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule w zakresie sztuki (Dz.U.Nr.65, poz.596) oraz Ustawy z dnia 18 marca 2011 r. o zmianach ustawy - Prawo o szkolnictwie wyższym, ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki oraz o zmianach niektórych innych ustaw (Dz. U. 2011 nr 84 poz. 4555), a także Rozporządzenia

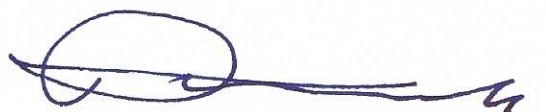
Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzenia czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. 2018 poz. 261).

Rozprawa stanowi oryginalne rozwiązanie zagadnienia naukowego i dowodzi umiejętności samodzielnego prowadzenia badań naukowych.

Biorąc pod uwagę całokształt recenzowanej rozprawy doktorskiej mgr. Sławomira Goliszka z całym przekonaniem **stawiam wniosek** Wysokiej Radzie Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w Warszawie **o przyjęcie i dopuszczenie** do kolejnego etapu przewodu doktorskiego.

Ponadto, ze względu na wyróżniające się walory pracy, związane z dostępnością komunikacyjną transportem publicznym i indywidualnym i różnymi komponentami dostępności, wypełniającymi znaczącą lukę w badaniach tego typu, ale i na jej aplikacyjnym aspekcie polegającym na możliwości implementowania zaproponowanej dla Szczecina metody dla innych miast Polski, **wnioskuję o wyróżnienie i nagrodzenie dysertacji** doktorskiej mgr Sławomira Goliszka w trybie przewidzianym w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w Warszawie.

Gdańsk, dnia 29 kwietnia 2021 r.



Prof. dr hab. Tadeusz Palmowski