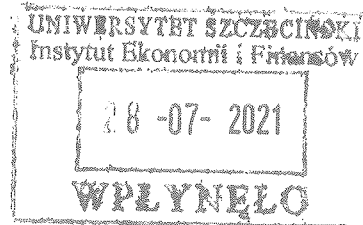


dr hab. Adam Przybyłowski, prof. UMG
Katedra Transportu i Logistyki
Uniwersytet Morski w Gdyni



Recenzja
rozprawy doktorskiej
pt.: „Społeczno-ekonomiczne determinanty zróżnicowania zachowań
komunikacyjnych mieszkańców miast na przykładzie Rzeszowa”

Autor pracy: mgr Mariola Nycz

Promotor pracy: dr hab. Christian Lis, prof. US

Promotor pomocniczy: dr inż. Jacek Brożyna

Recenzja została wykonana z punktu widzenia spełnienia kryteriów określonych w art. 16 Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. z 2016 r., poz. 882 ze zm. w Dz. U. z 2016 r., poz. 1311).

1. Uwagi wstępne

Recenzowana praca liczy 224 strony. Jej struktura zawiera wstęp, pięć rozdziałów, wnioski, bibliografię (nieponumerowaną) oraz wszystkie wymagane spisy. Wykorzystano różne pozycje zwarte, publikacje, raporty, akty prawne oraz źródła internetowe, zarówno krajowe, jak i zagraniczne. Wszystkie źródła literaturowe są adekwatne merytorycznie do tematu pracy, a ich liczba (245) jest wystarczająca, jak na potrzeby rozprawy doktorskiej. Mankamentem tej bibliografii są zarazem nieliczne odniesienia do najbardziej aktualnych pozycji i źródeł dotyczących badanej problematyki.

Autorka starała się zachować właściwe proporcje objętościowe pomiędzy poszczególnymi rozdziałami, jednakże w tekście pracy występują dysproporcje objętościowe pomiędzy niektórymi rozdziałami i podrozdziałami. Generalnie tekst części teoretycznej jest zbliżony objętościowo do części empirycznej.

2. Ocena zasadności podjęcia tematu pracy

Podjęta w pracy problematyka jest bardzo ważna, interesująca i aktualna, zarówno w aspekcie teoretycznym, jak i aplikacyjnym. Wybór tematu jest trafny, gdyż zagadnienie mobilności miejskiej, a w tym badania preferencji i zachowań transportowych, zyskuje na znaczeniu w dziedzinie nauk społecznych, w ramach dyscypliny ekonomia i finanse, zwłaszcza w odniesieniu do paradygmatu rozwoju trwałego i zrównoważonego. Ma ono również swoje odzwierciedlenie w skali globalnej i w polityce UE, a także na poziomie krajowym oraz w wymiarze regionalnym i lokalnym.

Potwierdzeniem powyższego są między innymi liczne regulacje i akty prawne oraz dokumenty strategiczne: międzynarodowe, jak Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030 ONZ, unijne, np.: Komunikaty Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej”, czy też „Europejski Zielony Ład”, a także polskie, np.: „Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych”.

Poszukiwanie możliwości modelowania preferencji i zachowań w odniesieniu do mobilności staje się – w kontekście aktualnych wyzwań – bardzo istotnym elementem kształtowania zrównoważonej gospodarki UE, w tym nowoczesnego systemu transportowego. Pamiętać należy również, o czym wspomina też Autorka, że obecny rozwój cywilizacyjny wiąże się z coraz pilniejszą potrzebą promowania rozwiązań zrównoważonych, innowacyjnych i inteligentnych w przestrzeni miejskiej. Ich rolę w podnoszeniu jakości życia współczesnych społeczeństw trudno przecenić. Wiąże się to również z pilną potrzebą refleksji na temat roli poszczególnych interesariuszy w kształtowaniu mobilności zrównoważonej i inteligentnej, zwłaszcza w takich krajach jak Polska. Dlatego też potrzebne są analizy tego typu, które pozwalają na poznanie i zrozumienie powodów i sposobów w jaki przemieszczają się użytkownicy transportu, aby optymalizować i świadomie kształtować rozwój mobilności miejskiej. Przedmiot badań recenzowanej dysertacji dotyczy zatem bardzo istotnego problemu i jawi się jako pilne i ważne wyzwanie badawcze.

Należy także podkreślić, że **nie było dotychczas opracowania, które podejmowałoby problematykę mobilności miejskiej z wykorzystaniem metod ilościowych, w tym analiz statystycznych: testów niezależności chi-kwadrat oraz metody statystyki przestrzennej (współczynnik autokorelacji Morana) oraz analizy regresji logistycznej, w takim ujęciu.** Przyjęty obszar badań należy zatem uznać za uzasadniony, a Autorka wykazała relatywnie odpowiednie przygotowanie metodyczne do podjęcia tego rodzaju badań.

3. Ocena merytoryczna rozprawy

Procedurę badawczą zastosowaną w rozprawie należy uznać za właściwą dla dziedziny nauk społecznych. W recenzowanej pracy podjęto kilka problemów naukowych, które mają swoje odniesienie w sformułowanym celu głównym, celach szczegółowych, a także hipotezie badawczej.

Głównym celem badań była „(...) identyfikacja czynników determinujących zróżnicowanie zachowań komunikacyjnych na obszarach miejskich na przykładzie Rzeszowa”. Sformułowano również dwa cele szczegółowe: „(...) uporządkowanie dotychczasowego dorobku naukowego w zakresie kształtowań (sic!) komunikacyjnych miast oraz przedstawienie przestrzennego zróżnicowania wyboru środka transportu przez mieszkańców w celu realizacji potrzeby transportowej”. Autorka pracy założyła, iż „(..) dzięki przeprowadzonej analizie możliwe będzie dokonanie obiektywnej analizy dostępności komunikacyjnej poszczególnych rejonów miasta”. Określiła też cel aplikacyjny, jaki miał zostać osiągnięty „(...) poprzez przygotowanie rekomendacji dla lokalnej polityki społeczno-gospodarczej i przestrzennej”.

Dyskusyjna jest treść celu głównego pracy oraz celów szczegółowych badań. Uważam, że główny cel pracy powinien brzmieć następująco: zbudowanie modelu mobilności miejskiej dla m. Rzeszów na podstawie analizy czynników społeczno – ekonomicznych oraz przestrzennych z wykorzystaniem metod ilościowych.

Ponadto przyjęte cele powinny zostać sformułowane bardziej precyzyjnie pod względem językowym, by lepiej odzwierciedlały przyjęty tytuł pracy. W celu głównym zabrakło odniesienia do determinant społeczno-ekonomicznych. W przypadku celów szczegółowych pojawia się określenie „kształtowań (sic!) komunikacyjnych miast”, co trudno uznać za fortunne ujęcie frazeologiczne. Autorce chodziło zapewne o kształtowanie polityki transportowej, bądź też systemu transportowego/mobilności miejskiej. Równie nieprecyzyjnie brzmi drugi cel szczegółowy, w którym – jak można się domyślać – próbowano uchwycić zależności przestrzenno-transportowe.

Autorka sformułowała hipotezę badawczą zakładającą, że „(...) czynniki społeczno-ekonomiczne i układ przestrzenny miast wpływają na zachowania komunikacyjne mieszkańców miast, tj. decyzje w zakresie sposobu podróży i procesu realizacji przemieszczenia.”

Przyjęta hipoteza brzmi dość trywialnie. Założenie, że aspekty społeczno-ekonomiczne i układ przestrzenny miast wpływają na zachowania i preferencje transportowe mieszkańców jest truizmem, tj. stwierdzeniem znanym wśród badaczy tej problematyki od lat. Bardziej

zasadne byłoby przyjęcie założenia, iż „istnieje możliwość analizy preferencji i zachowań transportowych z wykorzystaniem metod i narzędzi statystycznych, co następnie może pozwolić na zbudowanie modelu mobilności miejskiej będącego rekomendacją do wykorzystania przez decydentów, tzn. włodarzy miasta”.

Odpowiednio do przyjętych założeń pracy dobrano zakres przedmiotowy, przestrzenny i czasowy badań. Przedstawione w pracy wyniki i wnioski są relatywnie wartościowe poznawczo. Metodologię i zastosowane narzędzia badawcze należy uznać za właściwe dla charakteru przeprowadzonych badań.

Autorka osiągnęła efekty naukowe, jak i aplikacyjne w rozprawie. Według mojej oceny należą do nich:

1. Poszerzenie wiedzy w przestrzeni dyskusji akademickiej o dodatkowe elementy dotyczące zastosowania badań ilościowych w odniesieniu do mobilności miejskiej, identyfikując przy tym czynniki społeczne, ekonomiczne i przestrzenne wpływające na mobilność miejską.
2. Wykorzystanie narzędzi analitycznych i symulacyjnych celem potwierdzenia możliwości identyfikacji i parametryzacji wziętych pod uwagę czynników determinujących preferencje i zachowania transportowe mieszkańców. Nadto, przeprowadzenie analizy regresji logistycznej, którą wykorzystano do przedstawienia kompleksowości relacji pomiędzy poszczególnymi badanymi czynnikami.
3. Przedstawienie przestrzennego zróżnicowania częstotliwości korzystania z transportu miejskiego za pomocą korelacji wskaźnika natężenia popytu na tę formę mobilności z nasyceniem podażowym (infrastruktura, wraz z ofertą przewozową). Autorka dokonała tego w odniesieniu do badanych osiedli, poszukując tym samym determinant dostępności transportowej.
4. Próba wskazania rekomendacji dla poszczególnych interesariuszy mobilności miejskiej w odniesieniu do ścieżek kształtowania i stymulowania odpowiedzialnej i skutecznej polityki transportowej. Jest to istotne w kontekście potrzeby zwrócenia uwagi na potrzebę optymalizacji alokacji środków publicznych w kontekście paradygmatu rozwoju trwałego i zrównoważonego.
5. Wskazanie kierunków dalszych badań w obszarze analizowanej problematyki, z jednoczesnym postulatem tworzenia użytecznych zbiorów danych oraz wyznaczenia wskaźnika kongestii w kontekście decyzji transportowych.

Ze względu na elementy nowatorstwa pracy szczególnie istotne są efekty drugi i trzeci. **Dzięki przeprowadzonym analizom i osiągniętym efektom Autorka**

zrealizowała zatem w zasadzie przyjęte cele oraz zweryfikowała pozytywnie postawioną hipotezę badawczą.

Obok powyżej przedstawionych efektów i zalet, w pracy dostrzegam jeszcze następujące mankamenty i kwestie dyskusyjne, tzn.:

1. Ze spisu treści i zawartości rozprawy wynika, iż Autorka koncentruje się głównie na przemieszczeniach związanych z publicznym transportem zbiorowym. Powinno to wybrzmieć w tytule pracy, celach i hipotezie badawczej.
2. Tytuł pracy mógłby brzmieć następująco: „Determinanty preferencji i zachowań transportowych mieszkańców miast na przykładzie Rzeszowa” lub też „Mobilność mieszkańców Rzeszowa w świetle badań ilościowych ze szczególnym uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego”. Takie brzmienie byłoby bardziej trafne i adekwatne do treści dysertacji, a zarazem spójne z przyjętymi założeniami badawczymi. Bardziej fortunate byłoby użycie słowa „transportowych”, zamiast „komunikacyjnych”.
3. Stwierdzenie, iż „(...) dzięki przeprowadzonej analizie możliwe będzie dokonanie obiektywnej analizy dostępności komunikacyjnej poszczególnych rejonów miasta” brzmi nader kategorycznie. Próba osiągnięcia celu aplikacyjnego w postaci scenariuszy rozwoju - rekomendacji dla lokalnej polityki społeczno-gospodarczej i przestrzennej, jak określiła to Autorka, „na bazie uzyskanych z analiz danych i pewnych założeń apriorycznych” nie wydaje się w pełni udana. Dotyczy to np. arbitralnie przyjętych współczynników redukcji.
4. Szkoda, że w rozważaniach nie uwzględniono aspektów dotyczących kryzysu pandemicznego i jego wpływu na mobilność miejską, zwłaszcza na transport publiczny. W większej mierze należało również odnieść się do znaczenia rozwijającej się mobilności aktywnej, współdzielonej, czy też koncepcji cyfrowej usługi mobilności - MaaS. Autorka mogła pokusić się też o analizę innych ważnych aspektów, np. taryfowo-biletowych.
5. Dyskusyjne jest wnioskowanie w odniesieniu do wyników analiz statystycznych na bazie przeprowadzonych kilka lat temu badań ankietowych. Autorka sama zresztą zauważa, że - w kontekście zmian administracyjnych - wyniki analiz „(...) nie uwzględniają poszerzenia granic miasta o tereny przyłączone po roku 2019.”. Analizę oparto o dane wtórne, pozyskane dzięki uprzejmości samorządu rzeszowskiego, pochodzące z przeprowadzonych badań ankietowych w roku 2016. Jak określiła to Autorka: „(...) pewna część danych (...) udostępnionych przez miasto pochodzi z roku 2017 (...). Można mieć wątpliwości co do zasadności i aktualności formułowanych rekomendacji pod adresem władarzy miejskich na bazie uzyskanych wyników w odniesieniu np. do płatnych stref parkowania wprowadzonych w 2020 r., biorąc też pod uwagę m.in. niezwykle

dynamiczne zmiany w odniesieniu do wzorców i zachowań transportowych. Choćby pandemia koronawirusa przewartościowała tę sferę, zwłaszcza w odniesieniu do intensywności korzystania z publicznego transportu zbiorowego.

6. Mam również uwagę do struktury pracy. Rozdział drugi powinien następować po trzecim, który ma charakter bardziej ogólnopoznawczy. Poza tym, istnieje brak proporcji pomiędzy podrozdziałami w rozdziale drugim: dwa z nich liczą tylko po trzy strony, podczas gdy ostatni aż 17.
7. W tytułach rozdziału czwartego i piątego powinno wybrzmieć słowo „Rzeszów”, gdyż przeprowadzone w nich analizy dotyczą właśnie tej konkretnej przestrzeni miejskiej. W podrozdziale 5.1. mowa jest o uwarunkowaniach społecznych i przestrzennych, brak natomiast wyeksponowania czynników ekonomicznych. W podrozdziale 5.4. zaś wspomina się o wpływie enigmatycznych „dedykowanych (sic!) zmian na zachowania transportowe”. W tej części pracy pojawia się zresztą sporo specyficznych spostrzeżeń, np.: „opłaty za parkowanie stanowią nawet 60% kosztów ponoszonych na tankowanie”, „zwiększenie pracy przewozowej układu drogowego”, czy scenariusze ze s. 193-194.
8. Bibliografia jest nie w pełni aktualna. Należałoby ją uzupełnić, w przypadku wykorzystania wyników pracy do ewentualnej publikacji, o pozycje sprzed ostatnich dwóch lat, w tym obcojęzyczne.

Pomimo powyższych uwag należy stwierdzić, że wyciągnięto interesujące wnioski z wykonanych badań, a dodatkowo mają one pewien charakter aplikacyjny. Przeprowadzone rozważania i analizy potwierdzają stosunkowo dobrą znajomość zagadnienia oraz umiejętność logicznego łączenia problemów i sposobów ich rozwiązania przez Autorkę.

Jednakże, w kontekście wyżej wzmiankowanych uwag, proszę w trakcie obrony o pewne **uzupełnienia**. Mianowicie:

- 1) Za pomocą jakich kluczowych działań oraz nowych/innowacyjnych instrumentów należałoby promować zrównoważoną mobilność w kontekście zmian klimatycznych, postępujących rewolucyjnych technologii na świecie i aktualnych procesów społecznych?
- 2) Jakie kierunki dalszych badań w odniesieniu do podjętej problematyki w obliczu kryzysu pandemicznego należałoby prowadzić w polskich uwarunkowaniach?
- 3) W jakiej mierze zamierzenia nowo wybranych władarzy rzeszowskich będą przyczyniać się do niwelowania kongestii i kształtowania mobilności inteligentnej (*smart mobility*)?

Formalna strona pracy została opracowana w sposób nie w pełni staranny. Autorka nie ustrzegła się wielu usterek redakcyjnych i uchybień, do których można zaliczyć m.in.:

- Błędy stylistyczne (np. s. 5, s. 35, s. 70, s. 122), gramatyczne (np. s. 13, s. 20, s. 25, s. 45), a także interpunkcyjne (np. s. 12, s. 45, s. 99, s. 124) i ortograficzne (np. s. 42, s. 46, s. 74) oraz edytorskie (np. nieczytelny rys. - s. 19, równanie 1.3., zamiast 3.1).
- Nieścisłości/nieprecyzyjne/niezręczne sformułowania, jak np. tytuł rys. 2.1. „Autostradowe położenie Rzeszowa” (s. 61); „mobilnością transportową (sic!) mieszkańców” (s. 78); „ilością”, zamiast „liczbą” (s. 138 i nast.); powinno być: „częstotliwość”, zamiast: „częstość” (s. 133 i nast.); powinno być: „Regulacje prawne dotyczące polityki transportowej”, „na (zamiast „w”) obszarze miasta”, tab. 4.1. – na podstawie jakich danych? (s. 125), w spisie treści słowa „podróży”, „czynniki” powinno być małą literą; „kongestia” (zamiast „korki” - s. 132); „oznaka monstrualnego zwyrodnienia” (s. 140); „subiektywna ocena wskazuje, że (...)” (s. 189), „redukcja dojeżdżających samochodem” (tab. 5.9.), „osiedla muszą „coś oddać” tym gorszym” (s. 194), „podejrzenia poparte obserwacją” (s. 197).
- Kuriozalne frazy, jak w przypisie 272 (s. 194), opis założeń scenariusza optymalizacji funkcjonowania komunikacji miejskiej w stylu mało naukowym, wręcz medialnym (s. 193-194), czy też zdanie w 1. os. l.p., r. męskiego: „Tak zdefiniowałem (sic!) wskaźnik realizacji celu – dosłownie, wskazuje na bliskość celu”. Co Autorka miała na myśli i od kogo „zapożyczyła” to określenie?

4. Wniosek końcowy

Wymienione niedociągnięcia nie obniżają wartości merytorycznej rozprawy, która stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, dowodzi ogólnej wiedzy teoretycznej Doktorantki, a także przygotowania do prowadzenia samodzielnej pracy naukowej. Recenzowaną pracę oceniam w sumie pozytywnie i stwierdzam, że wnosi ona pewne nowe elementy wiedzy w aspekcie badania determinant zachowań transportowych mieszkańców miast. Dysertacja spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim oraz stanowi podstawę do nadania jej Autorce stopnia naukowego doktora nauk społecznych w dyscyplinie *ekonomia i finanse*. Wnoszę zatem o przyjęcie tej rozprawy przez Wysoką Radę Dyscypliny *Ekonomia i Finanse* Uniwersytetu Szczecińskiego i dopuszczenie mgr Mariolę Nycz do publicznej jej obrony.

Gdynia, czerwiec 2021 r.

