

Prof. dr hab. Marek Dutkowski
70-483 Szczecin
al. Wojska Polskiego 109 B/1
marek.dutkowski@usz.edu.pl

Recenzja pracy doktorskiej mgr. Michała Adama Kwiatkowskiego
pt. „Przemiany miast w Polsce w kontekście rozwoju systemów roweru publicznego”

Oświadczenie Recenzenta

Oświadczam, że jestem kompetentny do sporządzenia niniejszej recenzji i nie istnieją żadne przeszkody natury technicznej i prawnej uniemożliwiającej mi jej wykonanie. Ponadto oświadczam, że nie istnieją jakiegokolwiek okoliczności mogące wywołać wątpliwości co do mojej bezstronności, i nie zachodzą żadne okoliczności określone w art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 3030 r. poz. 256 z późn. zm.), które skutkowałyby niemożliwością sporządzenia recenzji.

Podstawa prawna

Niniejsza recenzja wykonana została na podstawie pisma z dnia 2 marca 2022 r. pani dr hab. Elżbiety Grzelak-Kostulskiej, prof. UMK – przewodniczącej Rady Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz umowy o dzieło nr 3/WNoZiGP/2022, sygnowanej przez dr hab. Marka Kejnę – dziekanem Wydziału Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej oraz mgr. Sławomira Głowackiego – kwestora Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, pomiędzy recenzentem a Uniwersytetem Mikołaja Kopernika z siedzibą w Toruniu przy ul Gagarina 11 (dalej UMK).

Charakterystyka Kandydata

Mgr Michał Adam Kwiatkowski (dalej Kandydat) odebrał staranne wykształcenie na poziomie wyższym na UMK. W latach 2011-2014 studiował kierunek *Turystyka i rekreacja* i uzyskał tytuł zawodowy licencjata. W latach 2013-2016 studiował kierunek *Studia Miejskie* i uzyskał tytuł zawodowy licencjata na podstawie pracy pt. „Percepcja odległości w mieście na tle cech społeczno-demograficznych respondentów,” wykonanej pod kierunkiem dr hab. Elżbiety Grzelak-Kostulskiej, prof. UMK. Następnie podjął studia magisterskie na kierunku *Geografia* o specjalności geografia społeczno-ekonomiczna, które zakończył uzyskaniem tytułu zawodowego

magistra na podstawie pracy pt. „Powstanie i rozwój infrastruktury rowerowej w Toruniu w kontekście *smart city*”, wykonanej pod kierunkiem prof. dr hab. Danieli Szymańskiej. W 2017 r. ukończył na UMK studia podyplomowe w zakresie planowania przestrzennego. Następnie został słuchaczem studiów doktoranckich w dyscyplinie geografia. Brakuje mu może kontaktów z inną uczelnią niż UMK, a zwłaszcza z uczelnią techniczną, co należałoby uzupełnić w dalszym toku pracy akademickiej Kandydata. W roku akademickim 2018-2019 otwarty został jego przewód doktorski pt. „Przemiany miast w Polsce w kontekście rozwoju systemów roweru publicznego”. Promotorem jest prof. dr hab. Daniela Szymańska, a promotorem pomocniczym dr hab. Jadwiga Biegańska, prof. UMK.

Dostarczony przez Kandydata „Życiorys naukowy” wskazuje, że przebieg jego kariery jest prawidłowy i szybki. Opublikował on w latach 2016-21 20 artykułów i rozdziałów w pracach zbiorowych, w tym cztery samodzielnie, a pozostałe we współautorstwie z prawie 25 osobami z kraju i zagranicy. Większość z nich dotyczy problematyki rowerowej. Fakt ten oceniam bardzo pozytywnie, gdyż jest to dowód na zdolność i umiejętność Kandydata do prowadzenia pracy naukowej w zespołach. Mierniki bibliometryczne dorobku naukowego IF: 9,227 oraz tzw. punktacja ministerialna 797 są ponadprzeciętne na tym etapie rozwoju naukowego w dziedzinie nauk społecznych.

Nota bene włączone do dokumentacji obszerne opracowanie pt. *Polityka rowerowa miasta Tczewa do 2030 r.*, przyjęte do realizacji uchwałą Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 25 lutego, również dowodzi zdolności kandydata do wykonywania prac eksperckich na zamówienie samorządu terytorialnego. Kandydat był kierownikiem pięcioosobowego zespołu, który go przygotował. Jest to tym bardziej godne podziwu, że w skład zespołu wchodziła dr hab. Elżbieta Grzelak-Kostulska, aktualnie pełniąca funkcję Przewodniczącej Rady Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna UMK. Ponadto Kandydat był współautorem czterech w innych ekspertyz częściowych związanych w wyżej omówionym dokumencie.

Kandydat uczestniczył też w latach 2016-21 w 17 konferencjach o charakterze naukowym i aplikacyjno-naukowym, a siedem autorskich bądź współautorskich referatów zostało opublikowanych w materiałach pokonferencyjnych. Dwie z tych konferencji odbyły się za granicą w Tybindze w Niemczech oraz Kurdejovie w Republice Czeskiej. Znaczna część tych zgromadzeń odbywała się w języku angielskim. Można założyć, że Kandydat jest rozpoznawalny w krajowym środowisku geografów i urbanistów.

Należy zauważyć, że jako słuchacz szkoły doktorskiej Kandydat nie prowadził zajęć dydaktycznych, chociaż powinien, ale może tego nie odnotował. Udzielał się jednak w licznych przedsięwzięciach propagujących naukę oraz ruch rowerowy w miastach.

Temat rozprawy doktorskiej, której wykonania podjął się Kandydat w ramach wewnętrznego konkursu w Szkole Doktorskiej UMK, jest naukowo istotny, aktualny i mieszczący się w polu badawczym dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna. Inną sprawą jest to, czy rozprawa w postaci czterech publikacji odpowiada szeroko zakrojonemu tytułowi „Przemiany miast w Polsce w kontekście rozwoju systemów roweru publicznego”. Moim zdaniem odpowiada na tyle, na ile jest to uzasadnione stanem miast w sferze realnej i sferze sterowania, do czego wrócę niżej.

Charakterystyka dokumentów przekazanych do Recenzji

Do recenzji przedstawiony został zbiór dokumentów w formie drukowanej w postaci oprawionego tomu z napisem PRACA DOKTORSKA (co jest trochę mylące), a także kilkustronicowego „Życiorysu naukowego” oraz 9 dokumentów w formie cyfrowych plików pdf., stanowiących kopie dokumentów drukowanych.

W tej sytuacji Recenzent staje przed dylematem, które z nich powinny być recenzowane, a które stanowią materiał informacyjny. Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, poz. 1668, art. 187, ust. 3 nie pozostawia w tej mierze wątpliwości: *Rozprawę doktorską może stanowić praca pisemna, w tym monografia naukowa, zbiór opublikowanych i powiązanych tematycznie artykułów naukowych, praca projektowa, konstrukcyjna, technologiczna, wdrożeniowa lub artystyczna, a także samodzielna i wyodrębniona część pracy zbiorowej.*

Ocena rozprawy doktorskiej

Kandydat zdecydował się przedstawić rozprawę doktorską zatytułowaną „Przemiany miast w Polsce w kontekście rozwoju systemów roweru publicznego” w formie zbioru czterech (numeracja zgodna ze stosowaną przez Kandydata) opublikowanych i powiązanych tematycznie artykułów naukowych (por. strona 3 tomu drukowanego):

A1. Kwiatkowski, Michał Adam (2018). Urban cycling as an indicator of socio-economic innovation and sustainable transport. *Questiones Geograficae*, 37(4), 23-32.

A2. Kwiatkowski, Michał Adam, Szymańska Daniela (2021). Cycling policy in strategic documents of Polish cities. *Environment, Development and Sustainability*, 23(7), 10357-10377.

A3. Kwiatkowski, Michał Adam (2021). Regional bicycle-sharing system in the context of the expectations of small and medium-sized towns. *Case Studies on Transport Policy*, 9(2), 663-673.

A4. Kwiatkowski, Michał Adam (2021). Metropolitan bicycle-sharing system in the Polish context of the various needs of cities, towns, and villages. *Bulletin of Geography, Socio-Economic Series*, 54, 97-111.

Wszystkie te artykuły zostały opublikowane w czasopismach umieszczonych na tzw. listach ministerialnych, a także indeksowanych w bazach *Scopus and Web of Science*, a jeden (A2) posiada IF tych baz. Kandydat jest współautorem tego artykułu, ale jego udział wynosi 65%. Wymogi formalne, jakie stawiane są przed zbiorem opublikowanych i powiązanych tematycznie artykułów naukowych przedstawianych jako rozprawa doktorska zostały spełnione. Rezultaty weszły do międzynarodowego obiegu naukowego.

Zgodnie z powyższym pozostałe dokumenty przekazane do recenzji nie mogą być jej przedmiotem, z wyjątkiem „Życiorysu naukowego” i obszernej ekspertyzy, omówionych już wyżej. Służyły one jednak wyłącznie charakterystyce osoby Kandydata, co może stanowić jedynie kontekst meritum recenzji. Zwłaszcza nie odnoszą się do obszernego „Autoreferatu” oraz zwięzłego „Streszczenia”. Dokumenty te są, moim zdaniem, składnikami kolejnego etapu procedury nadania stopnia doktora, a mianowicie ogłoszenia i przeprowadzenia publicznej obrony rozprawy doktorskiej.

Recenzowanie artykułów opublikowanych w indeksowanych czasopismach stosujących zasadę *Peer to Peer Review* nie ma sensu. Oczywiście można podjąć dyskusję z ich tezami, oceniać stosowane metody itd., lecz uważam że recenzja w trybie procedury awansu naukowego nie jest właściwym miejscem na taką otwartą dyskusję, gdyż możliwości wypowiedzi Autora są bardzo ograniczone. Nawiasem mówiąc, trudno zrozumieć, w jaki sposób wyobrażał to sobie Ustawodawca. Można jedynie domniemywać, że w tej sytuacji rolą Recenzenta jest stwierdzenie, czy przedstawiony jako rozprawa doktorska zbiór artykułów spełnia siedem wymogów stawianych takim rozprawom, tzn. (1) postawienie istotnego i oryginalnego problemu badawczego, (2) zapoznanie się ze stanem wiedzy na jego temat, (3) dobranie właściwych metod badawczych, (4) przeprowadzenie badań empirycznych, (5) przedstawienie wyników tych badań, (6) ich dyskusja oraz (7) sformułowanie wniosków poznawczych, metodycznych i ewentualnie aplikacyjnych.

W publikacji A1. Kandydat przeprowadza wnikliwą dyskusję społeczno-ekonomicznych uwarunkowań rowerowej komunikacji miejskiej. W świetle obszernej literatury (ok. 80 pozycji anglojęzycznych) omawia i przedstawia na własnym schemacie kolejno: kwestie percepcji roweru jako środka transportu miejskiego, bezpieczeństwa ruchu rowerowego oraz powstania i rozwoju systemów roweru publicznego. Istotną wartość artykułu stanowi przedstawienie tego systemu jako innowacji. Artykuł ten spełnia wymogi (1), (2) i (7).

W publikacji A2. Autorzy przeprowadzają empiryczną analizę polityki rowerowej w dużych (ponad 100 tys. mieszkańców) miastach Polski, zawartej w dokumentach strategicznych. Praca wykorzystuje solidną analizę literatury przedmiotu, oryginalne metody badawcze oraz wyniki badań empirycznych. Autorzy prezentują też na własnym schemacie miejsce polityk rowerowych w systemie strategicznego planowania rozwoju UE i Polski. Badania empiryczne dotyczą 39 dużych miast. Przedstawiono zróżnicowaną strukturę tych dokumentów w zakresie celów związanych z polityką rowerową: transport, komunikacja i mobilność; turystyka, rekreacja i sport; zdrowie; bezpieczeństwo oraz jakość życia i ład przestrzenny. Kolejnym przedmiotem badań było 12 składników polityk rowerowych przeanalizowanych dla 20 dużych miast. W trzecim etapie przeprowadzono analizę rezultatów polityki rowerowej w 39 dużych miastach w świetle wskaźników liczby i gęstości rowerów publicznych i ścieżek rowerowych. Wartościowa jest obszerna dyskusja tych wyników. Artykuł ten spełnia wszystkie wymogi stawiane rozprawom doktorskim.

W publikacji A3. Autor stawia oryginalny problem uwarunkowań powstawania, funkcjonowania i rozwoju systemów roweru publicznego w świetle oczekiwań miast małych i średnich w Polsce. Przedmiotem analizy jest dziesięć miast położonych wzdłuż Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, w tym jedno wielkie, osiem średnich oraz jedno małe. Metodą badań (prawidłową) były wywiady pogłębione z przedstawicielami władz samorządowych badanych miast. Wywiady dotyczyły wszystkich aspektów podejmowanego zagadnienia: pochodzenia projektów, kwestii technicznych, uwarunkowań lokalnych, współpracy wewnątrz- i międzygminnej związanej z projektem oraz oczekiwań władz samorządowych wobec projektów podzielonych na kwestie: transportu, innowacyjności, jakości życia i społecznych aspektów eksploatacji systemów roweru publicznego, promocji i marketingu miasta, współpracy wewnątrz- i międzygminnej. Autor omawia także wybrane problemy funkcjonowania dwóch analizowanych systemów w Łodzi: Rowerowe Łódzkie i Łódzki Rower Publiczny. Dyskusji wyników brakuje, jest za to syntetyczne, zorientowane też praktycznie, podsumowanie. Artykuł ten spełnia wymogi (1), (2), (3), (4), (5) i (7).

W publikacji A.4 Autor podejmuje problem powstania, funkcjonowania i rozwoju systemu publicznego roweru ze wspomaganie elektrycznym, który wprowadzony został w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot. Praca jest pionierska, gdyż zawiera analizę tego systemu na obszarach o różnym stopniu zurbanizowania: rdzenia (Trójmiasto), silnej strefy zurbanizowanej (sześć miast małych i średnich w zasięgu oddziaływania Trójmiasta, miasta granicznego z obszarami rolnymi i turystycznymi oraz strefy zewnętrznej złożonej z czterech gmin wiejskich o silnych funkcjach gospodarczych (Sierakowice), podlegających silnej urbanizacji (Somonino) oraz o silnych funkcjach turystycznych jeziorno-leśnych (Stężycza) i morskich

(Władysławowo). Wybrana metoda to wywiad pogłębiony z przedstawicielami samorządów terytorialnych. Projekt znajdował się w tym czasie (luty 2019) w fazie inicjalnej. Zastosowano schemat wywiadu taki sam jak w publikacji A3., co uważam za prawidłowe rozwiązanie, gdyż umożliwia ono porównanie wyników. Wyniki wywiadów pogrupowano wg wydzielonych czterech typów obszarów. Pracę kończy podsumowania i streszczenie. Autor przeprowadza też analizę obszernej literatury polsko- i obcojęzycznej (ok. 80 pozycji). Artykuł ten spełnia wszystkie wymagania stawiane rozprawom doktorskim.

Uwagi i komentarze

W świetle omówienia tych publikacji można stawiać pytanie, czy wypełniają one problematykę zawartą w tytule tezy o wpływie systemów roweru publicznego na przemiany miast w Polsce. Wpływ taki można rozumieć szeroko: zmiany mentalności i planowania strategicznego oraz przestrzennego, zmiany zagospodarowania przestrzennego (ścieżki rowerowe i stacje rowerowe), zmiany struktury mobilności, a zwłaszcza ograniczenie ruchu samochodowego, zmiany mentalności i stylu życia mieszkańców, zmiany w innych systemach transportu publicznego i indywidualnego (np. systemy tramwaj+rower, taxi+rower), zmiany w organizacji ruchu drogowego, zmiany form współpracy wewnątrz- i międzygminnej, zmiany atrakcyjności obszarów i obiektów ze względu na dostępność transportową i wiele innych. Badane systemy znajdują się ciągle w fazie inicjalnej. Przemiany dotyczą pewnych elementów zagospodarowania (ścieżki i stacje) oraz tzw. polityki rowerowej. Inne są na razie niewielkie i bardzo trudne do zbadania. Autor skupił się zatem na tych, które można zaobserwować w miastach Polski.

Publikacje przedstawione jako rozprawa doktorska posiadają ponadto następujące walory:

- Osadzają problematykę systemów roweru publicznego w sferze planowania rozwoju i planowania przestrzennego w różnych skalach geograficznych;
- Wskazują, że systemy roweru publicznego są ważną innowacją technologiczną, ekonomiczną i społeczną;
- Wskazują, że systemy roweru publicznego nie są zjawiskiem występującym wyłącznie w wielkich miastach, a zwłaszcza w ich centrach, lecz są jednak ważnym składnikiem i przejawem urbanizacji;
- Wskazują, że społeczne i przestrzenne warunkowania powstawania, funkcjonowania i rozwoju systemów roweru publicznego są zróżnicowane, zwłaszcza ze względu na wielkość miast i poziom urbanizacji obszarów wiejskich;

- Zwracają uwagę na ścisłe powiązanie systemów roweru publicznego z szybko rozwijającymi się systemami telekomunikacji, płatności bezgotówkowych, geopozycjonowania oraz elektronapędów.

Można oczywiście zwrócić uwagę na liczne inne uwarunkowania i aspekty powstawania, funkcjonowania i rozwoju systemów roweru publicznego, ale raczej w formie zachęty do poszerzenia pola badawczego:

- Miejsce systemów roweru publicznego w procesie upowszechnienia roweru jako środka komunikacji miejskiej.
- Relacje systemów roweru publicznego do innych publicznych systemów komunikacji miejskiej – e-hulajnoga, e-skuter, e-minisamochód.
- Ograniczenia roweru jako środka komunikacji miejskiej – pora roku, pogoda, możliwość przewozu pasażera, możliwość przewozu ładunków np. zakupów, możliwość bezpiecznego parkowania i in.

Na zakończenie chciałbym prosić Kandydata o omówienie w trakcie publicznej obrony trzech zagadnień – poznawczego, metodycznego i aplikacyjnego:

- Struktura systemu roweru publicznego, jego otoczenie oraz powiązania wewnętrzne i zewnętrzne.
- Wiarygodność wyników wywiadu pogłębionego przeprowadzanego z politykami i urzędnikami szczebla lokalnego.
- Główne problemy uzgadniania dokumentów związanych z polityką rowerową w mieście.

Konkluzja

Recenzowany zbiór czterech publikacji spełniających wszystkie wymogi stawiane pracom doktorskim pt. „Przemiany miast w Polsce w kontekście rozwoju systemów roweru publicznego” daje podstawę do stwierdzenia, że Kandydat:

- posiada wiedzę i umiejętności pozwalające na prowadzenie pracy naukowej w zakresie geografii społeczno-ekonomicznej, a zwłaszcza w geografii miast, oraz gospodarki przestrzennej, zwłaszcza w zakresie transportu publicznego w miastach;
- potrafi prawidłowo wybrać i postawić problem badawczy oraz konsekwentnie zmierzać do jego rozwiązania;
- umie znaleźć właściwe metody badawcze i stosować je we własnych badaniach;

- potrafi wyciągać merytoryczne wnioski z literatury przedmiotu oraz własnych badań i prezentować je w zrozumiały sposób.

Wobec powyższego stwierdzam, że w świetle obowiązujących i właściwych przepisów prawnych praca mgr. Michała Adama Kwiatkowskiego pt. „Przemiany miast w Polsce w kontekście rozwoju systemów roweru publicznego” może być przyjęta jako rozprawa doktorska w dyscyplinie geografia-społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna i dopuszczona do publicznej obrony przed Radą Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

Marek Dubkowski

Szczecin, 25 kwietnia 2022 r.