

Prof. dr hab. Tadeusz Palmowski
Kierownik Zakładu Rozwoju Regionalnego
Wydział Nauk Społecznych, Uniwersytet Gdański
ul. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
tadeusz.palmowski@ug.edu.pl

Oświadczam, że jestem kompetentny do sporządzenia niniejszej Recenzji i nie istnieją żadne przeszkody natury technicznej i prawnej uniemożliwiającej 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 2020 r. poz.256 z późn. zm.), które skutkowałyby niemożliwością sporządzenia Recenzji.

RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr. Michała Kwiatkowskiego
pt. Przemiany miast w Polsce w kontekście rozwoju systemów roweru publicznego,
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki
Przestrzennej, Katedra Studiów Miejskich i Rozwoju Regionalnego,
Toruń, 2022

promotor: Prof. dr hab. Daniela Szymańska, UMK
promotor pomocniczy: dr hab. Jadwiga Biegańska, UMK

Przedłożona do recenzji dysertacja wykonana została pod kierunkiem prof. dr hab. Danieli Szymańskiej, wybitnej specjalistki z zakresu geografii miast oraz ich zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju, w Katedrze Studiów Miejskich i Rozwoju Regionalnego UMK. Dysertacja zgodnie z *Ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, poz. 1668, art. 187, ust. 3.*, przedstawiona została w formie zbioru czterech opublikowanych i powiązanych tematycznie artykułów naukowych, w tym jedną opublikowaną w czasopiśmie z IF:

- Rower w mieście jako wyznacznik społeczno-ekonomicznej innowacji i zrównoważonego transportu, (udział Doktoranta 100%),
- Polityka rowerowa w dokumentach strategicznych polskich miast, (udział Doktoranta 65%) ,
- Regionalny system roweru publicznego w kontekście oczekiwań małych i średnich miast,(udział Doktoranta 100%) ,

- Metropolitalny system roweru publicznego w polskim kontekście potrzeb małych i średnich miast, (udział Doktoranta 100%).

W trzech z czterech prac Doktorant jest jedynym autorem, natomiast w jedynej pracy wieloautorskiej jest pierwszym autorem z wkładem pracy 65%.

Przedłożony do recenzji tom w postaci zwartej opracowania (167 stron, w tym 38 numerowanych) składa się poza wspomnianymi czterema artykułami (załączniki) z bardzo dobrze przygotowanego autoreferatu (w którym "widać" rękę promotora) zakończonego podsumowaniem i wnioskami, a także spisu literatury (79 pozycji, z czego 52 angielskojęzyczne).

Rozdział pierwszy stanowi wprowadzenie w niezwykle aktualną tematykę badań oraz wyróżniający się szerokim spojrzeniem przegląd literatury dotyczący prowadzonych badań z zakresu urbanizacji, zrównoważonego transportu miejskiego oraz transportu rowerowego.

W drugim rozdziale Autor przedstawił cel i zakres pracy, określił założenia i zadania badawcze wyznaczone w pracy oraz scharakteryzował zastosowane w pracy metody.

W rozdziale trzecim skrupulatnie omówił wyniki badań zawartych w czterech opublikowanych artykułach naukowych, stanowiących zbiór spójnych tematycznie publikacji oraz zweryfikował założenia badawcze. Przetawił także modele rozwoju systemów roweru publicznego w miastach oraz w świetle przedmiotowej literatury naukowej, przeprowadził dyskusję nad uzyskanymi wynikami przeprowadzonych badań.

Czwarty rozdział stanowi podsumowanie oraz wnioski przeprowadzonych w dysertacji badań. Dodatkowo na końcu tomu zamieszczono zostało opracowanie wykonane pod kierownictwem Michała Kwiatkowskiego, dotyczące polityki rowerowej miasta Tczewa do roku 2030, stanowiące o znaczeniu aplikacyjnym badań prowadzonych przez Doktoranta.

Przedmiotem pracy są przemiany zachodzące w polskich miastach i regionach związane z wdrażaniem systemów roweru publicznego. Przestrzenne i ludnościowe powiększanie się miast jak Autor słusznie podkreślił, rodzi jednocześnie nowe wyzwania transportowe. Badane zagadnienie bardzo dobrze wpisuje się w problematykę z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej, w tym geografii miast, geografii usług i transportu, oraz planowania i gospodarki przestrzennej.

Problem ten jest widoczny nie tylko w Polsce, ale w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Transport negatywnie wpływa na człowieka, na środowisko, na tkankę urbanistyczną w miastach. Jednym z bardziej istotnych wyzwań w zakresie funkcjonowania współczesnych miast jest ich transformacja zgodnie z zasadami zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju.

W obliczu zachodzących w miastach przemian oraz nowych wyzwań, pojawiają się nowe, innowacyjne rozwiązania, których celem jest łagodzenie negatywnych skutków tych zmian. Jednym z nich jest zwrot w kierunku nieemitujących zanieczyszczeń, mobilnych środków transportu, które jednocześnie zajmują mniej przestrzeni. Do nich zalicza się formy mobilności indywidualnej, w której ruch generowany jest siłą mięśni człowieka, a w niektórych przypadkach także wspomagany energią elektryczną.

Przemiany transportu w miastach powinny być dostosowane i związane z transformacją społeczno-gospodarczą i funkcjonalno-przestrzenną miast i regionów. Są to jednak procesy o długotrwałym i złożonym charakterze. Brak zapewnienia odpowiedniej infrastruktury oraz dogodnych połączeń komunikacją zbiorową sprawia, że podstawowym środkiem transportu staje się samochód, a jego brak może znacząco ograniczyć mobilność lub doprowadzić do wykluczenia transportowego. Dzisiaj planowanie transportu nadal opiera się na preferowaniu zmotoryzowanych form mobilności. Motoryzacja sprawia, że te formy transportu powodują zatłoczenie i niewydolność przestrzeni miejskiej i coraz większe zanieczyszczenie środowiska.

Ukierunkowanie polityki miejskiej w kierunku racjonalnego zarządzania przestrzenią miejską, zrównoważonego rozwoju przez ograniczenia m.in. zużycia zasobów wiąże się bezpośrednio w zakresie transportu z potrzebą korzystania z nieemisyjnych środków transportu.

Nowym, istotnym działaniem w zakresie elementów infrastruktury rowerowej stały się w ostatnich latach systemy roweru publicznego (BSS – *bicycle sharing systems*), bardzo dobrze korespondujące z założeniami niskokosztowej i proekologicznej gospodarki współdzielenia (*sharing economy*). Od lat 60. XX w. do dzisiaj wykształciły się już cztery, a na etapie tworzenia jest piąta generacja tego systemu.

W Polsce pierwszy system roweru publicznego pojawił się w 2008 roku. O tego czasu w naszym kraju, korzystając z doświadczeń Europy Zachodniej, wykorzystuje się sprawdzone

rozwiązania z trzeciej i czwartej generacji tego szybko rozwijającego się technologicznie systemu.

Zakres przestrzenny przedłożonej rozprawy odnosi się do badań wybranych obszarów miejskich i metropolitalnych. Doktorant przeprowadził także badania *case study* wybranych jednostek osadniczych w Polsce – największych miast, aglomeracji i obszaru metropolitalnego. Zakres czasowy pracy obejmuje okres od lat 60. XX wieku – od uruchomienia pierwszego systemu roweru publicznego do początku 2022 r.

Celem opracowania, składającego się z czterech prac było wykazanie przemian, zarówno przestrzennych, jak i społecznych dokonujących się w wybranych miastach i w ich obszarach funkcjonalnych w Polsce w kontekście rozwoju systemów roweru publicznego. Autor starał się określić sposób funkcjonowania systemu roweru publicznego w różnych jednostkach osadniczych, zależnie od ich wielkości, położenia i sytuacji społeczno-demograficznej, a także wskazać czynniki decydujące o rozwoju systemu roweru publicznego dla miasta, aglomeracji, strefy podmiejskiej i obszaru metropolitalnego. Cel i zakres pracy Doktorant rozpatrywał na płaszczyźnie teoretyczno-metodologicznej, metodycznej, empiryczno-poznawczej i aplikacyjnej.

Następstwem prawidłowego sformułowanego celu było przyjęcie dobrze określonych przez Doktoranta, sześciu założeń oraz pięciu zadań badawczych.

Charakter pracy wymagał stosowania zróżnicowanych metod badawczych wypracowanych przez geografię społeczno-ekonomiczną, w tym geografię miast, geografię transportu oraz gospodarkę przestrzenną. W zależności od artykułu Autor stosował odpowiednio dobrane metody ilościowe, jak i jakościowe. Dominowały studia literaturowe, *desk research*, studia dokumentów strategicznych, analiza (wskaźników) danych zastanych oraz techniki wywiadu pogłębionego.

Przyjęte w pracy metody umożliwiły weryfikację przyjętych założeń badawczych na dwóch etapach kształtowania systemów roweru publicznego. Zdaniem Doktoranta studia literaturowe oraz dokumentów strategicznych umożliwiły precyzyjne określenie zakresu badań empirycznych, a weryfikacja procesów wdrożeniowych systemu w studiach przypadków pozwoliła na wcześniejsze zidentyfikowanie potrzeb badawczych.

W ramach problemu badawczego Autor wyodrębnił **cztery** nurty badawcze, a następnie w każdym z nich kierunki badawcze. Nurty badawcze dotyczą percepcji roweru jako środka transportu, bezpieczeństwa ruchu drogowego, systemów roweru publicznego stanowiących innowację w transporcie miejskim. Na szczególne podkreślenie zasługuje dobra w każdym z przypadków prezentacja merytoryczna i graficzna celu pracy, zweryfikowane założenia badawcze i zrealizowane zadania badawcze. Zdaniem recenzenta przydatne byłoby krótkie podsumowanie i zestawienie tabelaryczne wykonanych założeń i zadań badawczych.

W części dyskusyjnej Doktorant na podstawie swoich badań i dynamicznych zmian zachodzących w latach 2017 -2019 zaproponował trzy własne, autorskie modele rozwoju systemów roweru publicznego w Polsce. *Novum* zaproponowanych modeli polega na podejściu nie statycznym, ale dynamicznym przemian, kierunków i sposobów rozwoju systemów roweru publicznego w obszarach aglomeracyjnych, metropolitalnych oraz w strefach podmiejskich.

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 fachowy. Doktorant pokazał, że potrafi umiejętnie konstruować i sporządzać interesujące teksty naukowe.

Ponieważ jest to praca o charakterze geograficzno-ekonomicznym, Doktorant słusznie operuje w pracy autorskimi planami, mapami i fotografiami. Tablice, plany i mapy są przejrzyste i czytelne. Takie ujęcie, nie tylko dokumentuje przestrzenne ujęcie badanych zjawisk, ale pozwala także na wyciąganie konkretnych wniosków. Fotografie wykonane przez Autora dobrze dopełniają i obrazują badane zagadnienia.

Uwagi szczegółowe

Przedłożona rozprawa doktorska, pomimo, że składa się ze zbioru czterech powiązanych tematycznie artykułów naukowych i autoreferatu tworzy zwartą pod względem merytorycznym całość. Widać tu, że Doktorant skorzystał tu z wielkiego doświadczenia promotora prof. Danieli Szymańskiej, która w problematyce miejskiej jest uznanym autorytetem naukowym w kraju i za granicą.

Przedstawiony tytuł rozprawy na pierwszy rzut oka wydaje właściwy. Jednak rodzi się pytanie, czy oddziaływanie związane z wdrożeniem systemu roweru publicznego na przestrzeń w badanych miastach jest tak silne, że zdecydowanie wpływa na **przemiany** tych miast, czy tylko delikatnie na nie oddziałuje? Moim zdaniem nie są one jeszcze silnie zarysowane, dlatego proszę o ewentualne dopełnienie i odpowiedź na pytanie jakie przemiany, oprócz tych, które Doktorant zidentyfikował, występują w polskich miastach w kontekście wdrażania systemów roweru publicznego.

Dotychczasowe badania na przykładzie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wykazały, że e-rowery stanowią konkurencję dla usług *carsharingu*, motorowerów i taksówek. E-bike sharing konkuruje również z usługami transportu publicznego i jest wykorzystywany także jako pierwsza/ostatnia mila transportu uzupełniającego system transportu publicznego. Nie stwierdzono natomiast, że e-rowery mogą zastąpić dużą liczbę prywatnych podróży samochodem.

W założeniach badawczych Autor słusznie wskazał, że rower publiczny pełni przede wszystkim funkcję transportową do codziennych dojazdów, w mniejszym stopniu rekreacyjną i jest dedykowany w większym stopniu mieszkańcom niż turystom i odwiedzającym daną jednostkę osadniczą. Jednak zdaniem recenzenta, w święta i dni wolne od pracy, wyraźnie dają się zauważyć rowery publiczne wykorzystywane turystycznie, szczególnie na obrzeżach metropolii. Są też zagraniczne przykłady np. Helsinek, gdzie znaczna część rowerów miejskich przeznaczona jest dla gości odwiedzających to miasto w okresie od kwietnia do października. Stacje rowerowe usytuowano także w różnych częściach portu, tuż obok terminali pasażerskich.

Poczynione drobne uwagi polemiczne, nie ujmują bardzo wysokiej wartości rozprawy. Na zakończenie pragnę stwierdzić co następuje. Praca stanowi dowód, że jej Autor:

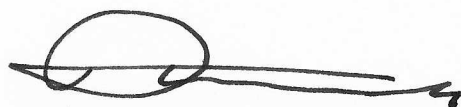
- ma wiedzę i umiejętności z zakresu nauk geograficznych i przestrzennych,
- potrafi właściwie wybrać i postawić problem badawczy, jasno sformułować hipotezy i konsekwentnie dążyć do ich weryfikacji;
- umie znaleźć właściwe metody badawcze i je stosuje;
- potrafi wyciągać wnioski z badań, nowocześnie je formułować i prezentować;
- umie wyciągać konkretne, praktyczne i aplikacyjne wnioski z prowadzonych badań.

Rozprawę doktorską mgr Michała Kwiatkowskiego 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 dojrzałe rozwiązanie zagadnienia naukowego i dowodzi umiejętności prawidłowego postępowania badawczego.

Biorąc pod uwagę całokształt recenzowanej rozprawy doktorskiej mgr Michała Kwiatkowskiego **z całym przekonaniem stawiam wniosek** Radzie Naukowej Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu o przyjęcie i dopuszczenie Pana mgr Michała Kwiatkowskiego do kolejnego etapu przewodu doktorskiego.

Gdańsk, dnia 10 kwietnia 2022 r.



Prof. dr hab. Tadeusz Palmowski