

Prof. dr hab. **Stanisław Koziarski**
Katedra Ochrony Powierzchni Ziemi
Wydział Przyrodniczo-Techniczny
Uniwersytet Opolski

1075. 18.06.2017
000001353
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej
Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej
al. Krasnicka 2cd, 20-718 Lublin
tel./fax /81/ 537-68-62
NIP 712-010-36-92

Recenzja rozprawy doktorskiej mgra **Karola Wiktora Kowalczyka**
pt. „**Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a**
rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy”

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska mgra **Karola Wiktora Kowalczyka** pt. „**Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy**” powstała pod kierunkiem prof. dr hab. **Tomasza Komornickiego** w Zakładzie Geografii Społeczno-Ekonomicznej Wydziału Nauk o Ziemi i Zagospodarowania Przestrzennego Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. Praca liczy 211 stron wydruku komputerowego, w tym 35 tabel oraz 50 rycin, które zawierają interesujące autorskie mapy, wykresy i zdjęcia obejmujące układy linii kolejowych w 10 aglomeracjach Polski. W końcowej części pracy znajdują się również załączniki (w ogólnej liczbie pięciu) w formie obszernych zestawień tabelarycznych zajmujących strony pracy od 174 do 211). Przesunięcie tychże dużych tabel zawierających m.in. zestawienie punktów przesiadkowych (załącznik 1), wykaz badanych odcinków sieci kolejowej (załącznik 2), czy też wykaz kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w aglomeracjach do załączników wpłynęło korzystnie na przejrzysty układ całej pracy. Jednocześnie te obszerne bardzo szczegółowe zestawienia dają obraz rzetelnej i szczegółowej kwerendy dokumentującej zarówno badania terenowe, jak i kameralne prowadzone przez Autora rozprawy.

Rozprawa składa się z 10 zasadniczych rozdziałów poprzedzonych wstępem i zakończonych podsumowaniem wraz z wnioskami końcowymi. Pracę rozpoczyna bardzo dobrze skonstruowany pod względem merytorycznym wstęp, w którym zawarto wszystkie podstawowe dla rozprawy doktorskiej elementy. Przede wszystkim Autor dokładnie określił stawiany w rozprawie problem badawczy oraz dodatkowo uzasadnił jego podjęcie zarówno w oparciu o doniesienia literaturowe, jak i własne przemyślenia w tym zakresie. Doktorant precyzyjnie wyartykułował podstawowy cel badawczy rozprawy, jakim jest ocena stanu oraz możliwości wykorzystania pasażerskiego transportu kolejowego, jako środka multimodalnej komunikacji dojazdowej ze stref podmiejskich największych polskich aglomeracji.

Realizacji celu głównego posłużyły cztery cele szczegółowe, które Autor uporządkował hierarchicznie przyporządkowując im cel poznawczy, aplikacyjny i metodyczny. Dodatkowo w syntetycznej pierwszej tabeli wstępu dokładnie sprecyzował, którymi układami sieci kolejowych polskich aglomeracji w pracy zajmie się szczegółowo. I tak na 15-17 wyróżnionych istniejących i planowanych kolei aglomeracyjnych w Polsce rozprawa analizuje 10 podstawowych układów organizacyjnych zasadniczo już wyróżnionych pod względem formalnym. Przy czym każdemu wyróżnionemu obszarowi aglomeracyjnemu przyporządkował odpowiednią kolej, dla której określił jej formę organizacyjną. Doktorant równie szczegółowo określił przyjęte w pracy określenie obszaru aglomeracyjnego. Zwłaszcza w tej części wykazał się dobrą znajomością nie tylko metodyki geografii transportu, ale również geografii osadnictwa. Posiłkując się tym zastosowanym dla potrzeb rozprawy terminem „obszarów aglomeracyjnych” jednoznacznie wskazał zakres przestrzenny opracowania, co niewątpliwie pozytywnie wpłynęło na merytoryczną spójność rozprawy. Przedstawiając zakres przestrzenny pracy Doktorant umiejętnie i to w sposób zwięzły i syntetyczny w oparciu o studia literaturowe dał wykładnię delimitacji obszarów aglomeracyjnych w Polsce. Sposób, w jaki tą delimitację obszarów aglomeracyjnych zaprezentował w pracy z wykorzystaniem serii 6 rycin jest godny uznania i odpowiadający czytelnikowi o geograficznych zainteresowaniach.

Po określeniu zakresu przestrzennego rozprawy Autor płynnie przechodzi do określenia zbioru obiektów badawczych. Tu wyróżnia dla potrzeb pracy 10 miejskich obszarów funkcjonalnych, a kryterium wyróżniającym stała się ich liczba ludności. Tak, więc Autor szczegółowymi badaniami objął 10 obszarów aglomeracyjnych takich jak: warszawski, katowicki, krakowski, trójmiejski, łódzki, poznański, wrocławski, bydgosko-toruński, szczeciński i lubelski. Przytoczone powyżej nazwy aglomeracji odpowiadają określeniom tychże przyjętych w pracy. W celu ograniczenia zakresu przestrzennego rozprawy – Autor słusznie pomija 7 pozostałych obszarów aglomeracyjnych miast wojewódzkich – takich jak: Białystok, Rzeszów, Kielce, Opole, Olsztyn, Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski. Poza tekstem, ponownie doktorant wykazuje przestrzenny dobór obiektów badawczych za pomocą czytelnie skonstruowanej i pomocnej dla czytelnika mapy obszarów aglomeracyjnych na tle sieci kolejowej Polski. Dodatkowym dobozem koloru sygnatur i linii informuje ponadto odbiorcę, którymi liniami i stacjami kolejowymi będzie zajmował się w swojej pracy. Taką konstrukcją tekstu rozprawy, gdzie odpowiednio skonstruowana mapa, bądź syntetyczna tabela zastępuję nieraz kilka stron opisu, uważam za z wszech miar słuszną i przyjętą w dobrych naukowych opracowaniach geograficznych.

W tym miejscu warto podkreślić, że Autor rozprawy nie ogranicza zakresu przestrzennego rozprawy jedynie do obszarów aglomeracyjnych lokalizacyjnie mu najbliższych (przykładowo Lublin czy Warszawa), ale zgodnie z przyjętymi kryteriami obejmuje 10 wspomnianych obszarów aglomeracyjnych rozproszonych po całym terytorium Polski. Przy czym również wykazuje, że na tychże 10 obiektach badawczych prowadził równie intensywne badania terenowe, dokumentując to chociażby zamieszczonymi w pracy fotografiami budynków stacyjnych. W ten sposób Doktorant nawiązuje do klasycznych reguł badawczych geografii zakładających prymat badań terenowych nad kameralnymi studiami literaturowymi i źródłowymi.

Z merytorycznych uwag do pracy wskazać można jedynie nieliczne mankamenty lub formalne pominięcia. Przykładowo Doktorant na szczegółowych mapach układów sieci kolejowych analizowanych obszarów aglomeracyjnych pomija np. linie wykorzystywane jedynie w ruchu towarowym (np. linia Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo w aglomeracji bydgoskiej), czy też linie zlikwidowane bądź z zawieszonym ruchem (np. w konurbacji górnośląskiej linia Zabrze Biskupice – Zabrze Mikulczyce – Pyskowice). Pominięcie wspomnianych linii – chociaż formalnie uzasadnione zakresem rozprawy – wydaje się pewnym uproszczeniem, gdyż w przypadku rozwoju kolei aglomeracyjnych mogą one ponownie zostać przywrócone do ruchu. Wskazane powyżej drobne mankamenty i braki nie wpływają na moją ogólną bardzo dobrą ocenę zawartości merytorycznej opracowania.

Za szczególnie cenny w pracy uznaję zgromadzony, autorsko opracowany i wykonany przez Doktoranta materiał kartograficzny w ogólnej liczbie 50 rycin zamieszczonych w pracy. Pozytywnie w tej liczbie wyróżnia się zwłaszcza cykl map prezentujących układy sieci kolejowych 10 analizowanych obszarów aglomeracyjnych widzianych w różnych kontekstach badawczych. Łącznie Autor na jednym z wielu arkuszy (w rozmiarze podwójnego A-4) wstawionych w tekst rozprawy zgromadził łącznie 9 układów kolejowych obszarów aglomeracyjnych. Brak jednego schematu w stosunku do 10 badanych obiektów wynika ze słusznego zamieszczenia na jednej wspólnej mapie konurbacji górnośląskiej wraz z nawiązującą funkcjonalnie do tej ostatniej aglomeracji krakowskiej. Zestawienie schematów układów kolejowych aglomeracji umożliwia ich szybkie porównywanie bez zbędnego kartkowania poszczególnych rycin. Równocześnie Autor pomimo znacznego pomniejszenia schematów zachował ich pełną czytelność i pogładowość zarówno w samym rysunku, jak i jego legendzie. Wspomniany materiał kartograficzny bardzo dobrze ilustruje kolejne etapy badawcze i zgromadzone w trakcie badań wyniki i obliczenia, jest jednocześnie czytelny i jednoznaczny w odbiorze u studiującego rozprawę czytelnika.

Ciekawą formułę dokumentacyjną zastosował Autor m.in. w tabelach 25 i 26 prezentujących przykładowe rozwiązania techniczno-architektoniczne stosowane na stacjach i przystankach kolejowych aglomeracji. Tu umiejętnie połączył opisy obiektów z ich fotograficznymi miniaturami, co eliminuje dzięki ich prezentacji konieczność zamieszczania obszernych opisów tekstowych. To kolejny pozytywny przykład zmysłu Doktoranta do syntetycznego ujmowania i wizualizacji obszernego materiału dokumentacyjnego zgromadzonego dla potrzeb rozprawy w trakcie badań terenowych.

Najprawdopodobniej ze względu na ograniczone łamy rozprawy Autor skupił się na badaniach kolei w licznych, bo 10 aglomeracjach krajowych. Pomiął natomiast zupełnie próby odniesienia i porównań tychże z układami sieci kolejowej wybranych aglomeracji europejskich lub światowych. W związku z tym chciałbym poznać zapatrywania Doktoranta na wspomnianą problematykę kolei aglomeracyjnych w wymiarze międzynarodowym, z równoczesnym wskazaniem ewentualnych różnic i podobieństw w tym zakresie z kolejami miejskimi w Polsce.

Mocną stroną rozprawy jest również jej warstwa statystyczna charakterystyczna dla prac z zakresu geografii ekonomicznej. W pracy Doktorant wykazał się bardzo dobrą znajomością metod obliczeniowych i umiejętnym ich wykorzystaniem dla potrzeb pracy m.in. z zastosowaniem pakietu oprogramowania MS Excel. Dla potrzeb przeprowadzonej w pracy typologii kolejowych linii aglomeracyjnych Autor zgromadził odpowiednie dane, które poza standardowymi procedurami obliczeniowymi dotyczącymi przykładowo liczby pociągów na dobę na poszczególnych kolejowych liniach aglomeracyjnych, pokusił się również o wyznaczenie trzech wskaźników syntetycznych obiektywizujących porównania kolei aglomeracyjnych; są to m.in. wskaźniki integracji oraz konkurencyjności czasowej różnych gałęzi transportu obsługujących relacje strefa podmiejska – rdzeń aglomeracji. Wyniki badań – o czym już wspominałem powyżej – Doktorant świetnie zwizualizował za pomocą znacznej liczby kartogramów, kartodiagramów wstęgowych, map zasięgów czy odpowiednio dobranych sygnatur. Świadczy to nie tylko o teoretycznej znajomości metod kartografii społeczno-ekonomicznej, ale również o praktycznej umiejętności ich doboru i wykorzystania w pracach badawczych.

Recenzowana rozprawa doktorska z precyzyjnie wyartykułowanymi we wstępie celami, założeniami metodycznymi czy specyfiką prowadzonych badań terenowych i kwerend materiałowych, a później ich konsekwentną realizacją w kolejnych rozdziałach merytorycznych, jest dla mnie przykładem wzorcowej pod względem układu treści i

wprowadzonych metod kartografii społeczno-gospodarczej rozprawy doktorskiej, którą można przedstawiać jako wzór poprawności dla doktorantów studiów trzeciego stopnia geografii. Równie przejrzysty dla czytelnika jest układ literatury wykorzystanej dla potrzeb rozprawy. Tu doktorant wyróżnił oddzielnie monografie, artykuły w czasopismach, ekspertyzy i raporty, dane statystyczne, mapy i źródła danych wektorowych oraz strony internetowe. Zgromadzone pozycje świadczą o dogłębnej znajomości przez Doktoranta literatury przedmiotu oraz źródłowych materiałów statystycznych i kartograficznych.

Klasyczne w układzie rozprawy doktorskiej końcowe podsumowania i wnioski, Doktorant dodatkowo rozszerzył o przydatne dla praktyki transportowej rekomendacje. Wspomniane rekomendacje Autor pomysłowo zestawiał w formie syntetycznej tabeli, gdzie dla każdej z 10 analizowanych w pracy kolei aglomeracyjnej w Polsce przedstawił wyniki z badań i obserwacji autorskie zalecenia.

Reasumując, do podstawowych walorów recenzowanej rozprawy należy zaliczyć przede wszystkim: istotność i aktualność podjętej problematyki badawczej, solidność szczegółowej kwerendy materiałów źródłowych i ich weryfikacja badaniami terenowymi, bardzo dobry – zrozumiały dla czytelnika komunikatywny i spójny obraz pracy – napisanej poprawnym i bardzo dobrym pod względem stylu językiem, pozbawiony w zasadzie błędów stylistycznych tekst rozprawy, logiczność wyводу, przejrzysty układ pracy pomimo stosunkowo dużej liczby (10) rozdziałów, chronologiczny układ treści, pomysłowo prezentowane na oryginalnych mapach i wykresach wyniki badań, czytelne i jednoznaczne w odbiorze schematy układów sieci kolejowej aglomeracji oraz liczny (zgromadzony w ogólnej znaczącej liczbie 50 rycin) materiał mapowy - autorsko sporządzony zgodnie z regułami metodycznymi kartografii społeczno-ekonomicznej. Moim zdaniem recenzowana praca doktorska wnosi znaczący wkład w poznanie szczegółowych zmian przestrzennych w sieci kolejowej obszarów aglomeracyjnych w Polsce. Niewątpliwym walorem pracy jest całościowe przedstawienie problematyki kolei aglomeracyjnych w wymiarze Polski, z chronologiczną analizą rozwoju układu połączeń w poszczególnych miastach, co świadczy o dojrzałym warsztacie badawczym Autora rozprawy. Umiejętna i twórcza prezentacja wyników prowadzonych przez Autora badań wynika prawdopodobnie również z jego dobrej współpracy zarówno z promotorem rozprawy, jak i zespołem badawczym IGiPZ PAN w Warszawie, czego liczne przykłady odnajdziemy zarówno w tekście rozprawy, czy informacjach zamieszczonych w notkach bibliograficznych materiałów źródłowych do tabel i rycin. Ważne dla praktyki transportowej kraju są wskazane celne autorskie rekomendacje

odnoszące się poprawy stanu funkcjonowania 10 analizowanych układów kolei aglomeracyjnych. Zagadnienie to jest szczególnie istotne ze względu na narastające w ostatnim czasie zjawisko kongestii w ruchu drogowym na obszarach zurbanizowanych kraju. W tym przypadku kolej aglomeracyjna powiązana funkcjonalnie lub jak to określa w pracy Autor – multimodalnie z pozostałymi gałęziami komunikacji miejskiej, może stać się szansą rozwiązania problemu dojazdów pasażerów na osi strefa podmiejska – rdzeń aglomeracji.

Biorąc pod uwagę to wszystko, co przedstawiłem powyżej wyrażam przekonanie, że przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska mgra **Karola Wiktora Kowalczyka** pt. **„Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy”** spełnia wymogi ustawowe stawiane tego typu opracowaniom i może być podstawą do przeprowadzenia dalszych czynności przewidzianych przepisami, a związanych z uzyskaniem przez doktoranta stopnia doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii ekonomicznej.

Poza tym mając na uwadze wspomniane w recenzji walory poznawcze, metodyczne i praktyczne rozprawy proponuję jej wyróżnienie i opublikowanie w skróconej wersji książkowej.

Opole, 14 czerwca 2017 r.



/ Stanisław Koziarski /