

dr hab. Iwona Jażewicz, prof. UP
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Turystyki
Uniwersytet Pomorski w Słupsku

**Recenzja rozprawy doktorskiej mgra Michała Małysza
pt. „Rozwiązania multimodalne i ich rola w dojazdach do kurortów polskiego wybrzeża
Bałtyku” wykonanej na Wydziale Nauk o Ziemi i Kształtowaniu Środowiska
Uniwersytetu Wrocławskiego pod kierunkiem dr hab. Beaty Namysłak**

Istotnym zagadnieniem przy rozważaniu atrakcyjności turystycznej regionu stanowi infrastruktura komunikacyjna, która pozwala dotrzeć do określonej przestrzeni (dostępność zewnętrzna), ale również ta po której możemy poruszać się w trakcie pobytu (dostępność wewnętrzna). Zapewnienie turystom dostępu do odwiedzanych miejsc pozostaje więc ważnym zadaniem transportu w odniesieniu do sektora turystycznego. Podstawą zaś zadawalającego funkcjonowania turystyki jest odpowiednio rozwinięta sieć dróg kolejowych i autobusowych oraz jej dobry stan techniczny i właściwa częstotliwość połączeń linii autobusowych i kolejowych.

Przedłożona do recenzji rozprawa doktorska mgra Michała Małysza wpisuje się w problematykę badawczą w zakresie dyscypliny - geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna, mieści się w subdyscyplinie geografia komunikacji, w nurcie badań geografii transportu. W dobie przemian społeczno-ekonomicznych w Polsce swoją pozycję na rynku przewozowym stracił transport zbiorowy na rzecz indywidualnego transportu samochodowego, jednak z początkiem XXI wieku zaczęto dostrzegać negatywne konsekwencje wzrostu ruchu samochodowego. Jednocześnie prowadzono prace inwestycyjne i modernizacyjne polskiej kolei, w zakresie linii kolejowych, taboru, obiektów dworcowych a także systemów obsługi podróży. Ważne miejsce przypisano ponadto zdobywaniu i utrzymaniu zaufania pasażerów poprzez poprawę jakości usług, wykorzystanie nowoczesnej infrastruktury i technologii informatycznych. Podobnie sytuacja wyglądała w transporcie autobusowym reprezentowanym przez państwowe przedsiębiorstwo usług transportu publicznego PKS. Konkurencyjność przewoźników prywatnych na rynku przewozów autobusowych m.in. firm Flixbus, Polnus czy Polbus determinowała nowe działania o charakterze organizacyjnym i modernizacyjnym u przewoźnika publicznego. W efekcie podjętych działań na kolei i na rynku pojazdów autobusowych wzrosło zainteresowanie pasażerów transportem zbiorowym.

W mojej ocenie podjęcie badań w zakresie pasażerskiego transportu multimodalnego uznaję za przedsięwzięcie ważne, a wybór tematu za bardzo istotny i aktualny dla współczesnych studiów prowadzonych w ramach geografii komunikacji jako subdyscypliny geografii.

Cel i zakres pracy

Zasadniczym celem pracy mgr Michał Małysz uczynił przedstawienie rozwiązań multimodalnych jako udogodnień w wykorzystaniu transportu zbiorowego w podróżach turystycznych do polskich kurortów nadmorskich (str. 11). Z kolei do realizacji głównego celu pracy sformułował dwa główne i trzy pytania pomocnicze. Pytania główne odniósł do określenia roli rozwiązań multimodalnych w dojazdach do kurortów nadmorskich polskiego wybrzeża i były to: 1) Jak wygląda funkcjonowanie transportu zbiorowego w dojazdach do polskich kurortów nadmorskich? i 2) Jak można zmienić dostępność kurortów nadmorskich w Polsce z perspektywy transportu zbiorowego dzięki implementacji rozwiązań multimodalnych? Sformułował także trzy pytania pomocnicze, które nawiązują do udzielenia odpowiedzi jak wygląda dostępność transportem zbiorowym polskiego wybrzeża i były to: 1) Jak kształtuje się zróżnicowanie dostępności polskich kurortów nadmorskich z perspektywy dojazdów z wykorzystaniem transportu zbiorowego?, 2) Czy jakość funkcjonowania węzłów przesiadkowych w ośrodkach subregionalnych polskiego wybrzeża ma bezpośredni wpływ na poziom dostępności transportem zbiorowym obsługiwanych kurortów? i 3) Czy na polskim wybrzeżu istnieją wzorce rozwiązań multimodalnych, które mogą stanowić podstawę efektywnego systemu transportu zbiorowego w dojazdach do kurortów nadmorskich?

W mojej ocenie cel główny rozprawy jak również pytania badawcze prowadzące do realizacji celu zostały sformułowane w sposób prawidłowy i dają dobrą podstawę do prowadzenia badań. Niestety nie dostrzegam explicite ujętego celu aplikacyjnego pracy, rozumiem, że chodzi o zapis „Praca może również stanowić źródło propozycji możliwych do analizy i ewentualnego wdrożenia w ramach polityki rozwoju transportu, zarówno kolejowego, jak i autobusowego w skali regionalnej, krajowej i międzynarodowej” (str. 13).

We wstępie Doktorant sformułował dwie hipotezy badawcze tj.:

1. Polskie kurorty nadmorskie o wyższej efektywności funkcjonowania transportu zbiorowego są zarazem kurortami o większym znaczeniu ponadkrajowym, mimo braku rozwiniętej sieci połączeń międzynarodowych;
2. Rozwój połączeń kolejowych umożliwiających dojazd do polskich kurortów nadmorskich jest ograniczony przez możliwości infrastruktury kolejowej.

W mojej ocenie hipotezy badawcze są postawione właściwie, choć powinny mieć bardziej szczegółowy charakter, bowiem ich prawidłowa weryfikacja powinna stanowić wkład w rozwój wiedzy. Generalnie ich weryfikacji dokonano w czterech rozdziałach empirycznych (rozdziały 4-8) w oparciu o dane liczbowe dotyczące kurortów nadmorskich i węzłów multimodalnych z wykorzystaniem metod ilościowych.

Zakres czasowy rozprawy nawiązuje do rocznego rozkładu jazdy i obejmuje lata 2019/2020 do 2022/2023, a więc czasu przed pandemią COVID-19, w czasie pandemii i w okresie postpandemicznym. Moim zdaniem jest to bardzo specyficzny czas na prowadzenie badań, bowiem branża turystyczna w sposób szczególny odczuła skutki koronawirusa SARS-CoV-2.

Badania jak pisze Autor prowadził na polskim wybrzeżu Bałtyku, co zasygnalizował w rozdziale wstępnym (str. 9), a próbę delimitacji obszaru badań podjął w podrozdziale 4.1. tj. „Regionalizacja i znaczenie polskiego wybrzeża Bałtyku w turystyce”. Ostatecznie za obszar badań przyjął Pobrzeża Południowobałtyckie (str. 69) w nawiązaniu do regionizacji fizyczno-geograficznej J. Kondrackiego. Szkoda, że Doktorant nie dotarł do pracy A. Szwichtenberga pt. „Gospodarka turystyczna polskiego wybrzeża”, w której dokonano delimitacji nadmorskiej strefy rekreacyjnej. Wybór obszaru badań uważam za interesujący bowiem nagromadzony przede wszystkim potencjał przyrodniczy staje się atrakcyjnym celem podróży, chętnie z możliwością wyboru optymalnego środka transportu.

Przedmiotem badań recenzowanej pracy jak pisze Autor pozostają kurorty nadmorskie, które bardzo szczegółowo z punktu widzenia ich walorów turystycznych zostały omówione w podrozdziale 4.2., szkoda jednak, że Doktorant nie definiuje pojęcia kurort nadmorski. Z kolei na str. 331 za przedmiot pracy Autor wskazuje rozwiązania multimodalne. Po lekturze rozprawy de facto nie wiem, który przedmiot pracy jest właściwy.

Generalnie przedstawioną procedurę badawczą oceniam jako poprawną, która pozwala na realizację podjętego tematu badawczego.

Układ pracy i zawartość merytoryczna

Przedstawiona do recenzji praca jest obszernym studium, które zawiera streszczenie w języku polskim i języku angielskim, liczy 415 stron, w tym 365 stron znormalizowanego tekstu łącznie z wykazem bibliografii, źródeł internetowych, spisem rycin oraz spisem tabel, a 50 stron zajmuje załącznik zdjęciowy. Dodatkowo na dwunastu nienumerowanych stronach zamieszczono 4 załączniki prezentujące wyniki badań. Z kolei nienumerowany wykaz bibliograficzny ujęty na 15 stronach obejmuje 187 pozycji literatury, w tym 34 prace w

języku angielskim. Jeśli Autor planuje wydanie pracy w formie monografii to proponuję uzupełnienie bibliografii o prace A.Szwichtenberga oraz pracowników Łódzkiego Ośrodka Geograficznego (E.Dziegieć, S.Liszewski, A. Matczak, B.Włodarczyk).

Praca składa się z 7 rozdziałów merytorycznych, wstępu oraz podsumowania i wniosków.

W rozdziale wstępnym Autor zaprezentował problem pasażerskiego transportu multimodalnego w systemie transportowym jako jedno z najważniejszych wyzwań we współczesnym świecie. Przedstawił także cel i zakres badań. W mojej ocenie rozdział wstępny to również przedmiot badań, metody badawcze i układ pracy, przegląd literatury oraz omówienie i ocena wykorzystanych materiałów źródłowych.

W rozdziale drugim zatytułowanym „Transport w przestrzeni - podstawy teoretyczne” Doktorant w dwóch pierwszych podrozdziałach podjął z jednej strony udaną próbę prezentacji podstawowych definicji i pojęć w zakresie transportu, za co pochwalam Autora, bowiem uporządkowanie i usystematyzowanie pojęć na początku prowadzonych badań daje gwarancję właściwych wyników. Z drugiej strony dokonuje przeglądu literatury w zakresie transportu w ujęciu geograficznym. Mam jednak wątpliwości co do tytułu rozdziału „Transport w przestrzeni – podstawy teoretyczne” czy „Transport jako przedmiot badań geograficznych”. Niestety w mojej ocenie podrozdział 2.3 („Narzędzia GIS w analizach transportowych”) i podrozdział 2.4. („Metody badawcze w pracy”) merytorycznie nie korespondują z tytułem rozdziału drugiego. Jeśli Autor planuje publikację w postaci monografii to proponuję umieszczenie ich w rozdziale wstępnym.

Z kolei w rozdziale trzecim mgr Michał Małysz prezentuje wzorce zachowań w przejazdach turystycznych, a także charakteryzuje mocne i słabe strony dojazdów turystycznych na polskie wybrzeże w podziale na transport indywidualny i transport zbiorowy, a w sposób specjalny traktuje problematykę podróży jednodniowych i weekendowych. Generalnie podzielam pogląd Autora, że niewątpliwie transport indywidualny odgrywa najważniejszą rolę w dojazdach do polskich kurortów nadmorskich (str. 62). Nie mogę się jednak zgodzić z opisem tabeli 1 pt. „Teoretyczne modele sposobów dojazdu do kurortów z wykorzystaniem pociągu międzyregionalnego”, moim zdaniem są to wzorce zachowań.

W rozdziale czwartym Doktorant na podstawie pracy J. Kondrackiego „Geografia regionalna Polski” prezentuje walory turystyczne Pobrzeży Południowobałtyckich (podrozdział 4.1.), a następnie w podrozdziale 4.2. charakteryzuje poszczególne miejscowości nadmorskie z punktu widzenia ich atrakcyjności turystycznej, które nazywa

kurortami nadmorskimi. Rozumiem, że w ten sposób dąży do zaprezentowania ich roli jako ważnych obszarów recepcji turystycznej z potrzebą zabezpieczenia dostępności transportowej. Pochwalam zamysł mgr Michała Małysza dotyczący specjalnego potraktowania w pracy uzdrowisk nadmorskich, bowiem ich bardzo dobra całoroczna dostępność transportowa jest szczególnym elementem atrakcyjności turystycznej. Autor moim zdaniem słusznie wskazuje również miejscowości turystyczne (podrozdział 4.4.), które chociaż nie mają bezpośredniego dostępu do Morza Bałtyckiego, a ulokowane są nad Zalewem Szczecińskim i Zalewem Wiślanym bądź nad jeziorami przybrzeżnymi mogą stanowić alternatywne cele podróży także z potrzebą dostępności transportowej.

W rozdziale piątym Doktorant podejmuje próbę wyróżnienia węzłów multimodalnych na obszarze polskiego wybrzeża Bałtyku z określeniem ich stopnia modalności, co pozwoliło określić ich ogólny potencjał transportowy i możliwości rozwoju. W dalszej części rozdziału piątego mgr Michał Małysz dokonuje klasyfikacji węzłów przesiadkowych z wykorzystaniem wskaźnika Perkala i metody AMPTI. Moim zdaniem jest to bardzo przydatna część pracy, która prowadzi do wskazania zróżnicowań w zakresie efektywności węzłów. Do badań z wykorzystaniem wskaźnika syntetycznego Perkala Autor przyjmuje 20 cech, ich dobór uważam za właściwy i jak rozumiem zdeterminowany dostępnością materiałów źródłowych. Oczywiście może on mieć charakter dyskusyjny wśród badaczy innych dyscyplin naukowych. W rezultacie Autor tworzy listę rankingową węzłów (tab. 4) i bardzo szczegółowo je charakteryzuje. Mam jednak wątpliwość czy tab. 4 prezentuje węzły czy kurorty. Uzyskane wyniki badań weryfikuje stosując metodę AMPTI, która również opiera się na doborze cech, ale zdeterminowanych literaturą, choć w niewielkim stopniu zmodyfikowanych przez Doktoranta. Uzyskane wyniki badań prezentuje w układzie przestrzennym (ryc. 64, ryc. 65) i dokonuje wnikliwej ich interpretacji. Doceniam Autora za pomysł poszerzenia badań w oparciu o metody autokorelacji przestrzennej. Zgadzam się, że węzły Pomorza Gdańskiego odznaczają się większą efektywnością funkcjonowania niż węzły Pomorza Zachodniego, zaś węzły Pomorza Środkowego znajdują się na ostatnich pozycjach list rankingowych. Moim zdaniem uzyskane wyniki badań należy uznać za oryginalne i wiarygodne naukowo.

Kolejny rozdział o charakterze empiryczno-poznawczym zatytułowany „Diagnoza dostępności kurortów nadmorskich z perspektywy transportu zbiorowego” poświęcony jest określeniu efektywności transportu zbiorowego w kurortach nadmorskich. W tym celu Autor zastosował metodę wzorca rozwoju Hellwiga przyjmując do badań 20 zmiennych w mojej ocenie właściwie dobranych, oczywiście na miarę możliwości ich pozyskania. Ostateczne rezultaty badań zostały zaprezentowane w tabeli 9. Akceptuję wyniki analiz i wnioski, za

najważniejszy jak sam Autor pisze (str.178) należy uznać „...kurorty będące jednocześnie węzłami mogą wpływać zarazem na lepsze wyniki sąsiednich zgrupowanych jednostek”. Zbliżone wyniki badań uzyskano stosując metodę bonitacji punktowej, które zostały ujęte w tabeli 10, a do interesujących stwierdzeń należy z pewnością „Ograniczenia w dostępności powodują trudności w rozwoju turystyki, a jednocześnie brak rozwoju turystyki i niska popularność i świadomość na temat danego miejsca nie motywuje do zapewnienia wyższego poziomu dostępności transportowej” (str.182). Uzupełnienie analiz ilościowych można odnaleźć w podrozdziale 6.4., w którym mgr Michał Małysz wykazuje zróżnicowanie nadmorskich miejscowości ze względu na możliwości transportu zbiorowego. Ważną część rozdziału szóstego stanowi podrozdział 6.5. dotyczący sezonowości na polskim wybrzeżu Bałtyku. Okresowo zmienna struktura funkcjonalna znacznej części miejscowości turystycznych wymusza w okresie sezonu letniego zapewnienie im dostępności transportowej. Na podstawie wyliczonego wskaźnika połączeń sezonowych dla poszczególnych miejscowości nadmorskich Autor dochodzi do dość specyficznego stwierdzenia „... zagadnienie sezonowości jest dyskusyjne i wymaga odpowiedniej interpretacji” (str. 199).

Interesujący poznawczo pozostaje podrozdział 6.7. opisujący dzienną dostępność transportową polskiego wybrzeża na przykładzie wybranych miejscowości turystycznych (Świnoujście, Kołobrzeg, Ustka, Łeba, Hel, Gdynia), które jak pisze Autor posiadają dostęp do międzyregionalnych połączeń wykonywanych przez PKP IC. Doktorant wyznacza zasięgi czasowe dojazdu do wybranych miejscowości i prezentuje wyniki w postaci kartograficznej (ryc. 79- ryc. 84), jednocześnie dochodzi do wniosku, że dzienna dostępność transportowa polskich kurortów nadmorskich z perspektywy kolei jest wyraźnie ograniczona, generalnie zgadzam się z końcową konkluzją.

Rozdział siódmy to w dużej mierze ujęcie idiograficzne dokumentowane prezentacjami kartograficznymi, a dotyczące roli transportu kolejowego i autobusowego w skali intraregionalnej. Autor analizuje rozkład jazdy pociągów i autobusów, a następnie określa liczbę dostępnych połączeń całorocznych i sezonowych z miast wojewódzkich Polski do miejscowości nadmorskich (tab. 12, tab. 13). Na uwagę zasługuje natomiast autorski wskaźnik PoPT, który pozwala na ocenę wydajności pasażerskiego transportu multimodalnego. Ma on za zadanie stworzenie możliwości utworzenia modelowych połączeń w makroskali, które będą stale ze sobą powiązane, aby zapewnić ze sobą skomunikowanie różnych środków transportu. Uważam za poprawny merytorycznie rozdział siódmy, ale mam wątpliwości do ryc. 103, w mojej ocenie jest to schemat, a nie model struktury węzła multimedialnego.

W stosunkowo obszernym rozdziale ósmym Doktorant na przykładzie sąsiadujących klastrów proponuje nowe siatki kolejowych połączeń międzyregionalnych z propozycją umiędzynarodowienia przewozów pasażerskich z Czechami, Niemcami i Austrią (tab. 20). Podobne postępowanie badawcze prowadzi w odniesieniu do połączeń autobusowych, przy czym rozkłady jazdy autobusów zostały tak dobrane, aby były skomunikowane z istniejącymi i proponowanymi rozwiązaniami w transporcie kolejowym (tab. 26). Pochwalam Autora za pomysł podsumowania omawianego rozdziału z wykorzystaniem analizy SWOT oraz bardzo wnikliwe omówienie perspektyw wdrażania modelowych rozwiązań multimodalnych na polskim wybrzeżu Bałtyku. Nie mogę jednak zaakceptować propozycji opisu ryc. 107 i ryc. 109 jako rozwiązań modelowych, moim zdaniem są to schematy organizacji połączeń.

Pracę kończy podsumowanie, w którym Autor wyprowadza główne i szczegółowe wnioski, które są odpowiedzią na postawione pytania badawcze zawarte we wstępie rozprawy i w mojej ocenie znajdują one uzasadnienie w treści rozprawy. Z powodzeniem również Doktorant odnosi się do postawionych hipotez badawczych, kolejno je weryfikuje oraz szczegółowo analizuje. Zasadniczo zgadzam się z wnioskami mgra Michała Małysza i uznaję je za poprawne.

Reasumując, osiągnięcia i pewne niedoskonałości w pracy zostały wskazane przy omówieniu treści poszczególnych rozdziałów, z tego też względu ograniczę się do końcowej konkluzji. W mojej ocenie praca jest poprawna w warstwie merytorycznej, zaś w układzie treści, pewne zastrzeżenia budzi zawartość rozdziału wstępnego i kolejność rozdziałów 3 i 4.

Źródła informacji i metody badań

W recenzowanej pracy zastosowano różnorodne metody i techniki matematyczno-statystyczne, szeroko znane w geografii. Do prezentacji oceny efektywności transportu zbiorowego w obsłudze kurortów nadmorskich wykorzystano metodę analizy wielozmiennej tj. metodę wydzielenia cech diagnostycznych Hellwiga. Do wskazania zróżnicowania węzłów multimodalnych oraz dostępności kurortów nadmorskich posłużono się sumarycznym wskaźnikiem Perkala, metodą AMPTI oraz wykorzystano metodę bonitacji punktowej. Z kolei do identyfikacji lokalnej klasteryzacji węzłów wykorzystano metody autokorelacji. Za wartościowy należy uznać zmodyfikowany przez Autora wskaźnik PoPT w badaniach dotyczących wydajności pasażerskiego transportu multimodalnego. Doceniam Autora za zaangażowanie w prowadzenie badań terenowych i zgromadzoną bogatą dokumentację fotograficzną. Należy zaznaczyć, iż Doktorant w dużym stopniu stosuje metody niereaktywne, analizując statystyki i dokumenty.

Realizacja postawionych celów badawczych i hipotez roboczych wymagała zgromadzenia informacji pierwotnych i wtórnych. Co prawda Doktorant *expressis verbis* ich nie wskazuje, ale rozumiem, że informacje pierwotne pochodziły z obserwacji oraz inwentaryzacji terenowej natomiast informacje wtórne zostały uzyskane z publikowanych i niepublikowanych materiałów pochodzących z rejestru różnych instytucji i urzędów, w tym m.in. Urzędu Transportu Kolejowego, Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku czy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W rozprawie korzystano ponadto z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz z Bazy Danych Obiektów Topograficznych.

W mojej ocenie wykorzystane metody badawcze zostały dobrane poprawnie, a zgromadzony materiał źródłowy ma wystarczające podstawy do realizacji oraz weryfikacji przyjętych założeń i celów badawczych.

Formalna strona pracy

Moim zdaniem praca została napisana dość dobrym językiem, co zachęcało do jej czytania, pomimo znacznej jej objętości. Stosunkowo rzadko zdarzały się potknięcia stylistyczne, gramatyczne i interpunkcyjne, np. „...o większym znaczeniu kurortu w skali międzynarodowej. może być To zarazem” (str. 12), Istotne jest określenie miejscowości obsługiwane przez węzeł (str.123), Wartości wskaźnika wielkości ogólnej dla węzłów zawarły się(str.134). Atutem pracy jest staranie przygotowana i bogata dokumentacja fotograficzna. W rozprawie zamieszczono liczne mapy i tabele ilustrujące zgromadzony materiał statystyczny. Generalnie prezentują się one estetycznie, choć w przypadku niektórych (ryc. 72 – ryc. 78, ryc. 124, ryc. 126, ryc. 128, ryc. 130) można mieć pewne zastrzeżenia co do ich czytelności. Zastanawiam się tylko czy zdjęcia można podpisywać jako ryciny. Stwierdzam, że strona formalna pracy jest prawidłowa.

Konkluzja

Podsumowując powyższe uwagi recenzyjne uważam, że rozprawa doktorska mgr Michała Małysza jest wartościowym opracowaniem, w którym Autor wykazał się znajomością literatury przedmiotu, zgromadził różnorodny materiał źródłowy, dokonał poprawnego wyboru metod badawczych oraz wykazał się umiejętnością do samodzielnego prowadzenia badań naukowych. Stwierdzam, że przedłożona do recenzji praca w myśl Ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. Nr 65 z 16.04.2003 r. z późniejszymi zmianami), odpowiada wymogom stawianym

pracom doktorskim, w związku z tym stawiam wniosek o przyjęcie pracy i dopuszczenie Pana mgra Michała Małysza do dalszych etapów przewodu doktorskiego.



dr hab. Iwona Jazewicz, prof. UP

Słupsk, dnia 31 sierpnia 2023 r.