

Prof. dr hab. **Stanisław Koziarski**
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej
i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Opolski

Recenzja rozprawy doktorskiej mgra **Michała Kowalskiego**
pt. „**Miejski system transportowy a centra handlowe w przestrzeni Łodzi**”

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska mgra **Michała Kowalskiego** pt. „**Miejski system transportowy a centra handlowe w przestrzeni Łodzi**” powstała pod kierunkiem prof. dr hab. **Tadeusza Marszała**, w Instytucie Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej Wydziału Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego. Promotorem pomocniczym w rozprawie był dr hab. **Szymon Wiśniewski**, prof. UŁ. Praca liczy 223 strony wydruku komputerowego, w tym 46 tabel oraz 68 rycin, które zawierają generalizujące lub ilustrujące treść autorskie mapki, schematy i wykresy. W tym miejscu należy nadmienić i zaliczyć na plus dla Doktoranta, że rozprawa powstała w wyniku realizacji przez Autora projektu badawczego finansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki. Świadczy to pośrednio również, że założenia tegoż projektu, a tym samym przyszłej rozprawy doktorskiej były już poddawane pozytywnej procedurze recenzyjnej i weryfikowane raportem końcowym z badań.

Rozprawa składa się z 6 zasadniczych rozdziałów poprzedzonych obszernym 30 stronicowym wstępem i zakończona, syntetycznymi, proporcjonalnymi do objętości pracy, 6 stronicowymi wnioskami. Na stronie tytułowej pracy, poniżej tytułu w języku polskim zamieszczono jego angielską wersję. W końcowej części pracy jednakże nie zamieszczono streszczenia w języku polskim wraz ze słowami kluczowymi, po którym następował by abstrakt w języku angielskim. Widocznie Szkoła Doktorska Uniwersytetu Łódzkiego nie stawia tego typu wymagań formalnych. Proporcje tekstu poszczególnych rozdziałów zostały zachowane i zamykają się w przedziale 30-40 stron. Pewne odstępstwo od tej zasady następuje w 10 stronicowym rozdziale 6, który niesie uogólniające i podsumowujące treści z zakresu wpływu centrów handlowych na podsystem transportu samochodowego. Recenzowana praca ma przejrzysty i czytelny układ jednoznacznie prezentujący zawarte w

niej treści. Numeracja rozdziałów jest ciągła uwzględniająca również wstęp i wnioski pracy. Praca jest zamieszczona w twardej estetycznej oprawie, ze względu na dwustronny druk wygodnej do czytania, przeglądania i robienia notatek.

Pracę rozpoczynają dobrze skonstruowane pod względem merytorycznym podrozdziały wstępne (1-5), w których zawarto większość podstawowych dla rozprawy doktorskiej elementów, takich jak przedmiot i cele badania, hipotezy badawcze, podstawowe pojęcia, zakres pracy, metody i techniki badań oraz charakterystyki materiałów źródłowych. Przede wszystkim Autor we wstępie 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 są interakcje pomiędzy miejskim systemem transportowym a jego otoczeniem, a precyzyjnie określeniem relacji pomiędzy podsystemem transportu samochodowego a centrami handlowymi. Postawiona w pracy hipoteza badawcza zakłada zdaniem Doktoranta (s. 10), że system transportowy wpływa na ruchotwórczość centrów handlowych, która z kolei wpływa na sprawność jego funkcjonowania. Hipoteza zakłada, że badana relacja powinna być dwukierunkowa. Prezentacji tekstowej hipotezy badawczej towarzyszy celny schemat wizualizujący sprzężenia zwrotne na osi system transportowy – centrum handlowe, z miejscem na takie pojęcia jak mobilność i dostępność transportowa. Również pomysłowo, w formie schematu „piramidy” struktury celów badawczych, Autor rozprawy zamieścił w formie graficznej (ryc. 2 ze s.13) dwa cele szczegółowe oraz cztery cele pomocnicze pracy. Warte uwagi, zwłaszcza ze względu na praktyczne możliwości wdrożenia w systemie transportowym miasta Łodzi, są m.in. identyfikacja i pomiar czynników wynikających z oferty miejskiego systemu transportowego oraz centrów handlowych.

Tutaj drobna uwaga do określenia „ruchotwórczość” stosowanego przez Autora, zarówno we wstępie jak i później konsekwentnie używanego również w tytułach dwóch rozdziałów (4 i 5) pracy. Na tym tle pojawia się więc dyskusyjne pytanie recenzenta, czy jest to słowo (pojęcie), które pojawiło się już w literaturze przedmiotu, czy też określeniem stworzonym przez Autora na potrzeby niniejszego opracowania. Zdaniem recenzenta, trafniejszym i lepiej brzmiącym byłoby zastąpienie słowa „ruchotwórczość” określeniem „źródła ruchu”. Może pomocne dla rozwiania wątpliwości Recenzenta w tym zakresie byłyby dodatkowe wyjaśnienia Doktoranta zaprezentowane podczas obrony publicznej.

Dostrzegalny w pracy jest pozytywny wpływ zwłaszcza w warstwie metodycznej rozprawy, promotora pomocniczego w osobie dr hab. Szymona Wiśniewskiego, prof. UŁ. O dobrej i owocnej współpracy zaświadczaą również ich wspólne publikacje (z których 5 wykazano w bibliografii pracy) zamieszczone na łamach znaczących czasopism w obrębie dyscypliny „Geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna”.

Wartość poznawcza pracy zaznacza się również w dwutorowości źródeł danych wykorzystywanych do potrzeb opracowania. Warte podkreślenia są autorskie badania pomiarowe natężenia ruchu w rejonie centrów handlowych. Autor celnie dobrał odpowiednie techniki pomiaru w oparciu o formularze uwzględniające również przestrzenne pochodzenie pojazdu. Ponadto Doktorant sięgnął do danych gromadzonych przez wyspecjalizowane instytucje miasta Łódź, jak Urząd Miasta oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Sięgnięto również do danych źródłowych instytucji krajowych, jak np. Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Duża część danych z pomiaru ruchu samochodowego jest agregowana dla potrzeb Inteligentnych Systemów Transportowych i stanowi wiarygodne źródło informacji w inżynierii ruchu drogowego. W pracy znajdziemy również informacje jakie szczegółowe dane możemy pozyskać z tych systemów, co jest szczególnie istotne dla czytelników zainteresowanych tego typu badaniami i ich implementacją do badań nad mobilnością i dostępnością transportową w przestrzeni miejskiej.

Pewną niedogodność podczas studiowania pracy natrafia czytelnik (w tym także recenzent) w wyniku nie zróżnicowania wielkości czcionki tytułów i wyraźnego, jednoznacznego oddzielenia od siebie poszczególnych rozdziałów. Oczywiście strona formalna w postaci odpowiedniej numeracji jest prawidłowa, lecz mniej uważny czytelnik może nie zauważyć, że przeszedł już do treści kolejnego rozdziału. Przyczyna tego małego zróżnicowania zapewne tkwi w automatyce generowania spisów treści i numeracji rozdziałów oferowanego przez programy służące sporządzaniu tekstów.

Szczególnie interesujący w warstwie merytorycznej jest drugi rozdział pracy poświęcony interakcjom pomiędzy transportem a otoczeniem. Pełni ten rozdział w pracy zróżnicowane funkcje. Po pierwsze rozdział ten daje wyczerpujące podstawy teoretyczne do problematyki badawczej zaprezentowanej w rozprawie. W trakcie prezentacji poszczególnych zagadnień teoretycznych stanowił również dla Doktoranta okazję do przywołania danych z rzeczywistości transportowej miast w Polsce, ukazania informacji oraz danych z zakresu relacji transportowych na styku miasto i centra handlowe w wymiarze krajowym i

międzynarodowym. Rozdział ten ponadto spełnia funkcję przeglądu stanu badań w zakresie problematyki podjętej w rozprawie, a zwłaszcza dotyczących zagadnień dostępności i mobilności w systemie transportowym miasta. Ten ciekawie skonstruowany rozdział spełnia wymóg rozprawy dotyczący pełnego przedstawienia stanu badań. Duża część tego „swoistego” przeglądu literatury została w treściach pobocznych dla zasadniczego wykładu rozprawy, umiejętnie przeniesiona przez Doktoranta do obszernych przypisów poszerzających wiedzę o stanie badań w zakresie szeroko rozumianego transportu. Podobny zabieg został zastosowany również w kolejnych rozdziałach pracy.

Osiowe dla całej rozprawy są trzy kolejne rozdziały, w tym trzeci – prezentujący miejski system transportowy; czwarty – ukazujący determinanty ruchotwórczości łódzkich centrów handlowych oraz piąty – dokonujący pełnej analizy ruchotwórczości centrów handlowych. Wspólną cechą wspomnianych powyżej rozdziałów jest sztywny podział formalny na cztery podrozdziały, a każdy z nich zawiera pełną i szczegółową prezentację zastosowanych w nich metod badawczych. Również w tych rozdziałach odnajdziemy odniesienia do rzeczywistości transportowej w wybranych miastach zarówno w kraju jak i na świecie. Przy czym wspomniane odniesienia nie naruszają zasadniczych treści merytorycznych wywodu, gdyż są umieszczone w zbiorczych tabelach przeglądowych. Także w tychże rozdziałach odnajdujemy wspomniane liczne, obszerne przypisy wyjaśniające treści poboczne dla głównego wywodu pracy.

Rozdział trzeci rozprawy analizuje system transportowy Łodzi, zarówno w zakresie podsystemu niezmechanizowanego (pieszy i rowerowy), jak i zmechanizowanego (samochodowego) transportu indywidualnego, a także podsystemu transportu zbiorowego (autobusowego i tramwajowego). W rozdziale odniesiono się również do historycznych przesłanek kształtowania się układu transportowego miasta zarówno w zakresie infrastruktury drogowej, jak i kolejowej. Zwłaszcza linie kolejowe – pomimo dotychczas niekorzystnej lokalizacji w układzie przestrzennym miasta – mogą perspektywicznie spełniać, po korektach przebiegu podstawowych linii – pozytywne funkcje w obsłudze Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, również za sprawą wzrastających podmiejskich przewozów pasażerskich realizowanych przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną. W rozdziale odnajdziemy również literaturowe odniesienia do struktury przestrzennej miasta (Łodzi), jego funkcji jako węzła transportowego, szczegółową charakterystykę dostępności i mobilności zarówno w świetle doniesień literaturowych, jak i własnych badań Autora. Dokonano w nim również dogłębnej charakterystyki dojazdów na zakupy, zarówno w świetle analiz teoretycznych, jak i praktycznych badań w tym zakresie prowadzonych zarówno w kraju jak i zagranicą.

Rozbudowana jest również warstwa metodyczna rozdziału, gdyż odnajdziemy w nim klasyczne dla geografii transportu metody badawcze w postaci sporządzonych dla poszczególnych rodzajów transportu map i schematów ekwidystant, izochron i izolinii dostępności transportowej Łodzi.

Podobny w układzie strukturalnym jak poprzednie, jest również kolejny merytoryczny rozdział rozprawy dotyczący determinant ruchotwórczości łódzkich centrów handlowych. Również tutaj odnajdziemy szczegółową charakterystykę zastosowanych metod badawczych, m.in. wdrożony w pracy model optymalizacji Jenksa wykorzystany do określenia dostępności łódzkich centrów handlowych. W rozdziale tym zamieszczono ponadto wyczerpujące informacje na temat lokalizacji centrów handlowych, ich klasyfikację i ofertę handlową oraz wskazano za pomocą licznych dobrze opracowanych pod względem metodycznym kartogramów dostępności transportowej wspomnianych łódzkich centrów handlowych, w zakresie transportu pieszego, rowerowego, samochodowego i miejskiej komunikacji autobusowej i tramwajowej. Również w tym rozdziale odnajdziemy odniesienia literaturowe do badań i publikacji w zakresie lokalizacji centrów handlowych w Łodzi (m.in. prace A. Rochmińskiej) prowadzonych przez innych autorów, także w krajowych i zagranicznych ośrodkach miejskich.

Kolejny piąty rozdział, krótszy (bo liczący tylko 20 stron, w odróżnieniu od 40 i 60 stronicowych poprzedników) od pozostałych rozdziałów merytorycznych rozprawy, w zasadzie jest próbą podsumowania pracy i weryfikacji jej hipotez badawczych. Również i tutaj odnajdziemy przykłady wdrożenia ciekawych metod badawczych, tym razem z pogranicza ekonomii i inżynierii ruchu. Dokonano tam istotnej dla pracy oceny wpływu oferty handlowej na rzeczywistą wielkość ruchu samochodowego. Wielkości ruchu szacowano za pomocą liczby miejsc parkingowych poszczególnych centrów handlowych oraz wyników regresji krokowej pomiędzy czynnikami endogenicznymi i lokalizacyjnymi determinującymi natężenie ruchu w kierunku łódzkich centrów handlowych z dodatkowym uwzględnieniem dobowych zmian czasowych oraz lokalnym i regionalnym zasięgiem rynkowym wspomnianych centrów handlowych.

W pracy zastosowano klasyczny dla rozpraw układ literatury, bazujący zasadniczo na pozycjach opublikowanych, również w formie elektronicznej, zaznaczając to odpowiednio w notce bibliograficznej podając adres internetowy strony, z której ściągnięto pełny tekst publikacji. Ten sposób konstrukcji notek bibliograficznych literatury rozprawy należy uznać za dobry i pomocny dla czytelnika, który zechce dotrzeć do pełnego tekstu publikacji. Zgromadzona dla potrzeb pracy, obszerna literatura, która w pracy zamieszczono

odpowiednio na stronach 197-217, jest dobrze dobrana merytorycznie, w zasadzie nie pomijająca istotnych dla poruszanej problematyki badawczej opracowań, zarówno archiwalnych, jak i tych najnowszych. Recenzowana praca nie zawiera natomiast osobnego wykazu stron internetowych instytucji, do których dotarł Autor. Czy w dobie powszechnej elektronizacji danych statystycznych jest to możliwe, że z tego typu dostępu internetowego świadomie nie korzystano, czy też jest to tylko przeoczenie Doktoranta i brak zamieszczenia tego typu wykazu adresów internetowych instytucji, do których Autor niewątpliwie dotarł. Ma to pośredni związek z aktualnym sposobem udostępniania publikacji zawierających dane statystyczne w formie plików pdf, czy też w formacie xls lub innych związanych z bazami danych.

Do niewątpliwych walorów rozprawy należy zaliczyć także bardzo dobrą znajomość literatury przedmiotu przez Doktoranta, dużą swoboda i łatwość poruszania się w jej problematyce, z umiejętnym odwołaniem się do tych publikacji w przypadku podjęcia i wdrożenia własnej procedury badawczej. Zaświadcza o tym również wspomniany obszerny wykaz literatury zamieszczony na stronach 197-217 rozprawy, w której ujęto w zasadzie wszystkie, zwłaszcza polskojęzyczne najnowsze doniesienia literaturowe z zakresu geografii transportu miejskiego. W tym obszernym zestawieniu bibliograficznym swoje poczesne miejsce znalazły również liczne (ok. 109) publikacje obcojęzyczne, w tym również autorów polskich. To klasyczne podejście Autora rozprawy do literatury przedmiotu, z wyjątkowo dobrą jej znajomością, pozwoliło dobrze umiejscowić jego własne dokonania w zakresie badań transportowych. Na uwagę zasługuje także fakt, że Doktorant jest już również autorem lub współautorem 6 pozycji zamieszczonych w wykazie datowanych na lata 2017-2019, których tematyka w całości lub części nawiązuje do problematyki transportu miejskiego i funkcjonowania centrów handlowych.

Praca jest napisana dobrym, w zasadzie pozbawionym błędów stylistycznych lub gramatycznych językiem. Dostrzeżone w trakcie czytania literówki mają charakter incydentalny i raczej niezamierzony przez Doktoranta. Dla porządku przytoczę te nieliczne, które mogą być pomocne przy redakcji pracy dla potrzeb ewentualnego wydawnictwa. Dostrzegalny zwłaszcza jest konsekwentny w całej pracy brak kropek po numerach poszczególnych rozdziałów, podrozdziałów, rycin, tabel i wykresów. Z literówek przykładowe „pontiędzy” zamiast poprawnego „pomiędzy” ze strony 10. W rozprawie zwraca uwagę dobra redakcja licznych autorsko opracowanych map zamieszczonych w tekście.

Podsumowując, prezentacja wyników badań w pracy doktorskiej z wykorzystaniem serii rycin, wykresów, tabel i licznych schematycznych map jest godna uznania i odpowiadająca czytelnikowi o geograficznych zainteresowaniach.

Reasumując, do podstawowych walorów recenzowanej rozprawy należy zaliczyć przede wszystkim: istotność i aktualność podjętej problematyki badawczej, dogłębność szeroko prowadzonych studiów literaturowych, solidność szczegółowej kwerendy materiałów źródłowych i ich weryfikacja własnymi pomiarami terenowymi, dobry – zrozumiały dla czytelnika komunikatywny i spójny obraz pracy – napisanej poprawnym i dobrym pod względem stylu językiem, pozbawiony w zasadzie błędów stylistycznych tekst rozprawy, logiczność wyводу, przejrzysty – z liczbą 6 rozdziałów merytorycznych – układ pracy, konsekwentny i powtarzalny rozkład treści rozdziałów badawczych, pomysłowo prezentowane na własnych mapach i wykresach wyniki badań, czytelne i jednoznaczne w odbiorze schematy blokowe oraz liczny (zgromadzony w ogólnej znaczącej liczbie 68 rycin) materiał graficzny – w większości autorsko sporządzony zgodnie z regułami wizualizacji kartograficznej. Klasyczne w układzie rozprawy doktorskiej końcowe wnioski, Doktorant dodatkowo rozszerzył o niezbyt może obszerne, lecz przydatne dla praktyki transportu miejskiego autorskie wskazania. Moim zdaniem recenzowana praca doktorska wnosi godny zauważenia wkład w poznanie funkcjonowania systemu transportu miejskiego w obsłudze centrów handlowych Łodzi. Dodatkowo Doktorant sygnalizuje we wnioskach, że niektóre centra handlowe już ulegają strukturalnym przeobrażeniom, a w niektórych wręcz przypadkach likwidacji. Czy rozkwit – zwłaszcza w dobie Covid'u – handlu internetowego i bezpośrednich dostaw kurierskich, nie jest sygnałem „zmierzchu” (czy też upadku) wielkich centrów handlowych. Czy na to zgoła dyskusyjne pytanie o przyszłość centrów handlowych w miastach pokusi się odpowiedzieć Autor niniejszej rozprawy podczas obrony. Wskazane w recenzji drobne mankamenty i braki nie wpływają na moją ogólną bardzo dobrą ocenę zawartości merytorycznej rozprawy.

Biorąc pod uwagę to wszystko, co przedstawiłem powyżej wyrażam przekonanie, że przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska mgra **Michała Kowalskiego** pt. „**Miejski system transportowy a centra handlowe w przestrzeni Łodzi**” 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 społeczno-ekonomicznej.

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

Opole, dnia 30 września 2023 r.

/ Stanisław Koziarski /