

dr hab. Adam Przybyłowski, prof. UMG
Zakład Transportu i Logistyki
Uniwersytet Morski w Gdyni



Recenzja rozprawy doktorskiej
pt.: „Zarządzanie zrównoważoną mobilnością miejską
w aspekcie wdrażania strategii elektromobilności w Polsce”

Autor pracy: mgr Agnieszka Pokorska
Promotor pracy: dr hab. Wojciech Drożdż, prof. US
Promotor pomocniczy: dr inż. Tomasz Wiśniewski

Recenzja została wykonana z punktu widzenia spełnienia kryteriów określonych w art. 13 ust.1 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. z 2017 r. poz. 1789, w związku z art. 179, ust.1 i ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. *Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* - Dz. U. z 2018 r. poz. 1669 z późn. zm.).

1. Uwagi wstępne

Recenzowana – w poprawionej wersji - praca liczy 177 stron. Jej strukturę tworzą: wstęp, cztery rozdziały, zakończenie, bibliografia oraz wszystkie wymagane spisy. Wykorzystano różne pozycje zwarte, publikacje, raporty, akty prawne oraz źródła internetowe, zarówno krajowe, jak i zagraniczne. Wszystkie źródła literaturowe są adekwatne merytorycznie do tematu pracy, jak i ilościowo wystarczające do potrzeb rozprawy doktorskiej. Autorka starała się zachować właściwe proporcje objętościowe pomiędzy poszczególnymi rozdziałami. Generalnie tekst części teoretycznej jest zbliżony objętościowo do części empirycznej.

2. Ocena zasadności podjęcia tematu pracy

Jak zostało to już wyartykułowane w mojej pierwszej recenzji, podjęta w pracy problematyka jest bardzo ważna, interesująca i aktualna, zarówno w aspekcie teoretycznym, jak i aplikacyjnym. Wybór tematu jest trafny, gdyż zagadnienie mobilności miejskiej, a w tym elektromobilności, zyskuje na znaczeniu w dziedzinie nauk społecznych, również w ramach dyscypliny nauki o zarządzaniu, w odniesieniu do paradygmatu rozwoju trwałego

i zrównoważonego. Ma ono również swoje odzwierciedlenie w skali globalnej i w polityce UE, a także na poziomie krajowym oraz w wymiarze regionalnym i lokalnym.

Potwierdzeniem powyższego są między innymi liczne regulacje i akty prawne oraz dokumenty strategiczne unijne, np.: Rezolucja ONZ – „Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030”, Komunikaty Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej”, czy też „Europejski Zielony Ład” i „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, a także polskie uregulowania, np.: „Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych”, czy wreszcie „Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce” z 2017 r.

Poszukiwanie związków pomiędzy elektromobilnością a równoważeniem rozwoju miast jest – w kontekście aktualnych wyzwań, szczególnie klimatycznych i energetycznych – bardzo istotnym elementem kształtowania nowoczesnej i rezylientnej przestrzeni i gospodarki UE. Pamiętać należy również, że obecny rozwój cywilizacyjny cechuje promowanie rozwiązań innowacyjnych i inteligentnych, których rolę w podnoszeniu jakości życia współczesnych społeczeństw trudno przecenić. Wiąże się to również, o czym wspomina też Autorka, z pilną potrzebą refleksji na temat roli poszczególnych interesariuszy w kształtowaniu mobilności zrównoważonej i inteligentnej, zwłaszcza w takich krajach jak Polska.

Dlatego też **potrzebne są analizy, które pozwalają na opracowanie sposobów świadomego kształtowania i równoważenia rozwoju mobilności miejskiej, wykorzystując przy tym dostępny potencjał technologiczny i organizacyjny oraz dostępne dane i narzędzia statystyczne.** Przedmiot badań recenzowanej dysertacji dotyczy zatem bardzo istotnego problemu i jawi się jako pilne i ważne wyzwanie badawcze, a przyjęty obszar badań należy uznać zatem za uzasadniony.

3. Ocena merytoryczna rozprawy

W rozprawie zastosowano metodykę i narzędzia badawcze właściwe dla dziedziny nauk społecznych i adekwatne do charakteru przeprowadzonych badań. W pracy podjęto kilka problemów naukowych, które merytorycznie mają odniesienie do sformułowanego celu głównego, celów szczegółowych, a także hipotezy badawczej głównej i pomocniczej.

Głównym celem badań było „(...) **stworzenie koncepcji rozwoju strategii elektromobilności w odniesieniu do zrównoważonej mobilności miejskiej w miastach w Polsce**”. Sformułowano również dwa cele szczegółowe, tj.: zidentyfikowanie czynników do wdrożenia strategii elektromobilności oraz ocena stopnia zaangażowania miast we wdrażanie strategii elektromobilności. Określono też cel poznawczy pracy, jakim była „ (...) obserwacja przemian zachodzących w obszarze gospodarczym, społecznym i środowiskowym, na tle zmian przestrzennych i funkcjonalnych charakterystycznych dla dużych miast”. Celem praktycznym zaś była „(...) ocena wpływu jaki wynika z zastosowania (sic!) zbioru wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej na rozwój strategii elektromobilności w miastach”.

Podtrzymuję moją opinię wyrażoną w pierwszej recenzji, iż dyskusyjna jest nadal treść celu głównego pracy oraz pozostałych celów badań. Postulowaną przez Autorkę intencję stworzenia „(...) koncepcji rozwoju strategii elektromobilności (...) uznaję za nie w pełni zrozumiałą, ani też spójną merytorycznie. Jak już wskazywałem w mojej pierwszej recenzji, strategia to program/plan działania, który powinien zawierać m.in. wizję, misję, cele, a potem dopiero wskaźniki monitorujące. W kontekście tematyki rozprawy może ona przybrać formę dokumentu strategicznego/planistycznego, jak np. SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Próba definiowania i opracowania strategii w oparciu o ledwie kilka wskaźników związanych z elektromobilnością wydaje się być niewystarczająca.

Autorka w sformułowanej hipotezie głównej rozprawy przyjęła, że **zrównoważona mobilność miejska jest istotnym czynnikiem rozwoju strategii elektromobilności w miastach.**” Dlaczego Autorka wybrała tę opcję hipotezy, rezygnując z tej, którą sformułowała odwrotnie w rozdziale czwartym pierwszej wersji swej pracy, poprawnie zakładającej, iż „(...) **rozwój elektromobilności w miastach jest istotnym czynnikiem zrównoważonej mobilności miejskiej**”. Tytuł rozprawy sugeruje, że zagadnienie zrównoważonej mobilności miejskiej jest pojęciem nadrzędnym w stosunku do elektromobilności, która będzie wspierała jej rozwój.

Sformułowano również hipotezę pomocniczą zakładającą, że „ (...) **opracowanie dedykowanego zestawu wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej pozwala ocenić i porównać, a w konsekwencji wpływa na koncepcję rozwoju strategii elektromobilności w miastach**”, co nadal brzmi dość enigmatycznie.

Autorka osiągnęła jednak w rozprawie pewne naukowe, jak i potencjalnie aplikacyjne efekty, wśród których można wymienić:

1. Poszerzenie wiedzy w przestrzeni dyskusji akademickiej o interdyscyplinarne elementy dotyczące paradygmatu rozwoju trwałego i zrównoważonego w aspekcie operacjonalizacji i implementacji elektromobilności oraz zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską. Z pewnością wymagało to od Autorki sporego nakładu czasu i pracy.
2. Próba zastosowania badań ilościowych do pomiaru stopnia zrównoważenia mobilności miejskiej w Polsce w odniesieniu do elektromobilności, a w szczególności wielowymiarowej analizy porównawczej celem dokonania rangowania wybranych miast pod kątem zależności i związków przyczynowo-skutkowych pomiędzy elektromobilnością a zrównoważonym rozwojem przestrzeni miejskiej. Nadto, przeprowadzenie analizy regresji liniowej, którą wykorzystano do przedstawienia kompleksowości relacji pomiędzy poszczególnymi badanymi wskaźnikami.
3. Próba wskazania rekomendacji dla poszczególnych interesariuszy mobilności miejskiej w odniesieniu do działań prowadzących do kształtowania i stymulowania odpowiedzialnej i skutecznej polityki transportowej. Jest to istotne w kontekście potrzeby zwrócenia uwagi na potrzebę optymalizacji alokacji środków publicznych w kontekście paradygmatu rozwoju trwałego i zrównoważonego.

Obok powyżej przedstawionych pozytywnych elementów, w pracy dostrzegam nadal następujące mankamenty, wątpliwości i kwestie dyskusyjne, tzn.:

1. Tytuł pracy jest sformułowany niefortunnie i nie w pełni odzwierciedla treść pracy. Nie jest jasne, co oznacza pojęcie „strategia elektromobilności”. Dyskusyjne jest również brzmienie hipotezy głównej, o czym wspomniałem już wcześniej.
2. Można nadal mieć wątpliwości, czy dzięki przeprowadzonym analizom i osiągniętym efektom Autorka zrealizowała w pełni przyjęte cele oraz czy zweryfikowała postawione hipotezy badawcze. Trudno uznać, że została stworzona „(...) koncepcja rozwoju strategii elektromobilności w odniesieniu do zrównoważonej mobilności miejskiej w miastach w Polsce”.
3. W pracy nadal brakuje odniesienia do kluczowej literatury autorstwa prof. T. Borysa, istotnej dla badanej problematyki i dotyczącej wskaźników zrównoważonego transportu.
4. W odniesieniu do zaprezentowanych poszczególnych wykresów dotyczących – jak określiła to Autorka – „predyspozycji” rozwoju elektromobilności poszczególnych miast (podrozdz. 4.4.2) nie przedstawiono danych wykorzystanych do obliczeń statystycznych, a komentarz nie odnosi się do uzyskanych i przedstawionych na wykresach wyników, dotyczy innych elementów i faktów. Stąd ta część pracy jest mało czytelna i zrozumiała.

5. Nadal niejasny jest przebieg badań ankietowych przeprowadzonych za pomocą kwestionariusza – jak dobrani zostali eksperci, na bazie opinii których określono wskaźniki zastosowane do obliczeń?
6. W zakończeniu powtórzono część rozważań zawartych we wstępie, a Autorka w przypadku hipotezy głównej nadal nie zamieniła czasu teraźniejszego na przeszły.

W kontekście powyższych uwag, proszę w trakcie obrony o następujące **wyjaśnienia i uzupełnienia:**

- 1) W jakiej mierze wyniki badań i konkluzje Doktorantki mogłyby przyczynić się do skutecznego niwelowania kongestii i kształtowania mobilności inteligentnej (*smart mobility*) w miastach i dla których interesariuszy mogłyby być użyteczne?
- 2) W tytule rozdz. czwartego pojawia się pojęcie „zrównoważona elektromobilność” – czy to jest paradygmat i jak to się ma do koncepcji zrównoważonej mobilności miejskiej?
- 3) Dlaczego w analizie nie uwzględniono innych wskaźników ważnych dla rozwoju elektromobilności, jak np. liczby stacji/punktów ładowania? Dlaczego w tab. 4.9. - 4.12. w ładzie społecznym umieszczono takie wskaźniki, jak np. liczba przystanków/1 mieszkańca, liczba stacji ładowania w stosunku do powierzchni miasta, itp.?

Formalna strona pracy została opracowana, tym razem, w sposób **bardziej staranny**, choć nadal **w tekście występują usterki redakcyjne i uchybienia** stylistyczne, nieściśłości, nieprecyzyjne i niezręczne sformułowania oraz kuriozalne frazy.

4. Wniosek końcowy

Pomimo nadal istniejących niejasności, mankamentów i kwestii dyskusyjnych, można stwierdzić, iż w przedstawionej poprawionej wersji pracy Doktorantka wykazała się **ogólną wiedzą teoretyczną**, a także **przygotowaniem metodycznym do prowadzenia samodzielnej pracy naukowej**. W obecnym kształcie merytorycznym i metodycznym można uznać tę wersję dysertacji za próbę **rozwiązania problemu naukowego**. Autorka dokonała w szczególności analizy paradygmatu rozwoju trwałego i zrównoważonego w odniesieniu do operacjonalizacji i implementacji elektromobilności w przestrzeni miejskiej w Polsce. Stąd też uważam, że rozprawa ta w stopniu wystarczającym spełnia wymogi stawiane pracom doktorskim i może być dopuszczona do dalszego procedowania.

Gdynia, maj 2023 r.

