

Dr hab. Monika Stanny, prof. IRWiR PAN
Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa
Polska Akademia Nauk w Warszawie

Warszawa, dn. 1 sierpnia 2022 r.

Recenzja

rozprawy doktorskiej **mgr. Łukasza Fiedenia**

pt. „*Strategie mobilności i zachowania społeczne mieszkańców pozametropolitarnych obszarów wiejskich o słabej dostępności transportu publicznego*”,

przygotowanej pod kierunkiem naukowym **dr. hab. Krzysztofa Gowsdza, prof. UJ** na Wydziale Geografii i Geologii Uniwersytetu Jagiellońskiego w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej, przy udziale promotora pomocniczego **dr. Roberta Guzika**.

1. Podstawa formalna recenzji

Podstawą wykonania recenzji jest powołanie mnie przez Radę Dyscypliny Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej w dniu 17 maja 2022 r. na recenzenta.

Zgodnie z wymaganiami ustawowymi stawianymi rozprawom doktorskim, powinny one stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego oraz wykazywać ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w danej dyscyplinie naukowej. Mając to na uwadze, przy ocenie rozprawy doktorskiej mgr. Łukasza Fiedenia, przyjął następujące kryteria: znaczenie podjętej tematyki, poprawność w sformułowaniu celów i hipotez badawczych, metodykę badań, strukturę rozprawy oraz jej stronę warsztatową.

2. Podstawowe informacje o rozprawie

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska liczy łącznie 236 stron. Składa się na nią 5 rozdziałów merytorycznych, wprowadzenie oraz wnioski. Kolejne strony wypełnia zestaw wykorzystanej w pracy literatury krajowej i zagranicznej oraz wykaz źródeł internetowych, na które Doktorant się powołuje (łącznie 14 stron). Następnie znajduje się wykaz ok. 125 rycin (w większości map gminnych), 27 tabel oraz 7 załączników, na które składają się: zasoby wykorzystane do określenia lokalizacji i nazw przystanków w badanych obszarach, formularz ankiety, jak i cztery scenariusze wywiadów.

3. Znaczenie tematu

W ostatnich latach dyskusja wokół zagadnienia transportu publicznego zdominowana była przez tematy związane przede wszystkim z transportem w miastach, rozwojem

niskoemisyjnego taboru oraz nowoczesnych centrów przesiadkowych. Dopiero od niedawna w dyskusji tej pojawia się, i jest coraz bardziej dostrzegany, problem wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców wsi, małych miasteczek – najogólniej mówiąc, obszarów oddalonych od dużych miast i w niewielkim stopniu uczestniczących w systemach komunikacji zbiorowej.

Ten ważny społecznie temat zaniedbany jest od strony badawczej, nie jest również obecny w statystyce publicznej na poziomie szczegółowości umożliwiającym realizację dokładnych analiz na poziomie gmin. Z nielicznych badań prowadzonych na poziomie terytorialnym wynikają ponure wnioski na temat stanu transportu publicznego na obszarach wiejskich.

Celem niniejszej rozprawy jest rozstrzygnięcie, czy (a jeśli tak, to w jakiej skali przestrzennej) słaba dostępność transportu publicznego, wpływająca na wybór określonych strategii mobilności, powoduje zacieśnienie więzi międzyludzkich (dzięki wspólnemu działaniu na rzecz rozwiązywania problemów transportowych), czy odwrotnie – z powodu ograniczenia możliwości przemieszczania się, w lokalnych wiejskich społecznościach, więzi społeczne zostają osłabione, a pojedynczy mieszkańcy muszą rozwiązywać problemy sami. Problem ten badany jest na poza metropolitarnych obszarach wiejskich, co stanowi walor pracy.

Jak pisze Doktorant: *„Tematyka mobilności jest kluczowa dla poznania funkcjonowania człowieka, zarówno indywidualnie, jak i w społeczeństwie. Mobilność jest zależna od kilku czynników. Jako jeden z najważniejszych należy wskazać dostępność. Oznacza to, że dostępność przestrzenna stanowi podstawę do analizy mobilności, określa bowiem jakie szanse na przemieszczanie się ma człowiek. Wciąż jednak w małym stopniu rozpoznano, czy i jak owe szanse są wykorzystane, czyli jakie strategie mobilności przyjmują przemieszczający się”* (3).

Kwestie, które Doktorant bada należy rozpatrywać także przy pomocy pojęć z zakresu socjologii i ekonomii. Tego typu interdyscyplinarne badania są wskazane, ale przedłożona do oceny rozprawa **wpisuje się *stricte* w badania geografii społeczno-ekonomicznej.** Interdyscyplinarne próby ujęcia problemu są dodatkowym atutem. Analizowane w niej zagadnienia należą do istotnych z zakresu polityki rozwoju nie tylko regionalnego, ale i lokalnego, polityki rozwoju społeczno-ekonomicznego, polityki rozwoju obszarów wiejskich, a więc i poprawy dobrobytu mieszkańców tych obszarów zgodnie z zaleceniami

OECD Regional Development Studies¹. Są one ważne zarówno z empirycznego, jak i aplikacyjnego punktu widzenia. Wybór tematu pracy uważam za trafny i uzasadniony.

4. Problemy badawcze i zakres rozprawy oraz metodyka pracy

Cele pracy, zadania badawcze i wynikające z nich problemy poznawcze Doktorant zaprezentował w rozdziale drugim. Głównym celem było zbadanie, jak słaba dostępność transportu publicznego wpływa na strategie mobilności mieszkańców pozametropolitalnych obszarów wiejskich w Polsce oraz ich zachowania społeczne i postawy wobec transportu publicznego. Wyznaczył on trzy cele szczegółowe:

1. Identyfikacja strategii mobilności mieszkańców pozametropolitalnych obszarów wiejskich o słabej dostępności transportu publicznego.
2. Określenie czynników wpływających na strategie mobilności stosowane przez mieszkańców pozametropolitalnych obszarów wiejskich.
3. Wskazanie wpływu wybranych strategii mobilności na postawy wobec transportu publicznego i zachowania społeczne mieszkańców pozametropolitalnych obszarów wiejskich.

Cele te układają się w logiczny ciąg, bowiem by zidentyfikować strategie mobilności mieszkańców analizowanych obszarów wiejskich, należy określić czynniki kształtujące wybór taktyki przemieszczania się, jak i konsekwencje takiego wyboru. Doktorant skoncentrował swoje badania na (wybranych) skutkach społecznych zidentyfikowanych strategii przemieszczania się, a dokładnie poszukiwał, jak konkretna strategia przekłada się na zachowania (osłabienie czy zacieśnienie więzi społecznych) członków wiejskich społeczności.

Sformułowanych zostało 12 problemów badawczych, przyporządkowanych do powyższych trzech celów. Pierwsze dwa pytania badawcze odnoszą się do kwestii strategii mobilności przyjmowanych przez mieszkańców (dokonana zostaje ich klasyfikacja według typu funkcjonalnego gminy i zróżnicowania przestrzennego). Kolejne pięć porusza kwestie czynników wpływających na wybory środków transportu w obszarach pozametropolitalnych.

¹ OECD 2019, *OECD Principles on Urban Policy*. Paris: OECD Centre for Entrepreneurship, SMEs, Regions and Cities. Retrieved May 23, 2021, from <https://www.oecd.org/cfe/Brochure-OECD-Principles-Urban-Policy.pdf>; OECD 2019, *OECD Regional Development Ministerial: Megatrends: building better futures for regions, cities and rural area*, Athens, Greece on 19-20 March 2019. (OECD Principles on Urban Policy and OECD Principles on Rural Policy). Paris: OECD Centre for Entrepreneurship, SMEs, Regions and Cities. Retrieved January 23, 2021, from <https://www.oecd.org/regional/ministerial/documents/urban-rural-Principles.pdf>; OECD 2020, *Rural Well-being: Geography of Opportunities*, <https://doi.org/10.1787/d25cef80-en>; OECD 2022, *Urban-Rural Linkages in Poland*, <https://doi.org/10.1787/fa744789-en>.

Pod uwagę brane są: lokalne uwarunkowania miejsca, stan sieci transportowej, stopień dostępności transportu publicznego oraz skala wykluczenia transportowego. Cztery ostatnie pytania dotyczą określenia skutków zachowań transportowych mieszkańców, jakie widoczne są w ich relacjach w lokalnych społecznościach. Obejmują one badania wiedzy mieszkańców na temat funkcjonowania lokalnego transportu publicznego, badania dokonywanego wyborów środka transportu przez mieszkańców, postaw ich wobec transportu publicznego w okolicy miejsca zamieszkania oraz określenia relacji między mieszkańcami w kontekście ich zachowań transportowych.

Sformułowanych zostało zatem wiele problemów, które konsekwentnie i kolejno są empirycznie sprawdzane. Mają one zasadniczo charakter eksploracyjny i klasyfikacyjny. Zakres badań anonsuje rycina 2.1.2., na której przedstawiono schemat zależności pomiędzy celami szczegółowymi pracy z przyporządkowaniem tematów pytań badawczych. Recenzent widzi także próbę określenia związków 'co od czego zależy', a więc sformułowania problemów o charakterze eksplikacyjnym, choć nie mają one cech postulatywnych czy optymalizacyjnych. We wnioskach Doktorant nawiązuje do wszystkich sformułowanych problemów badawczych, wskazując na główne wnioski płynące z tego badania.

Powrócę w tym miejscu do trzeciego celu szczegółowego, z pewną wątpliwością. Doktorant formułując go użył określenia, że wskaże „*wpływ wybranych strategii mobilności na postawy wobec transportu publicznego i zachowania społeczne mieszkańców pozametropolitalnych obszarów wiejskich*”, po czym zastosowana została metoda, która określa współzależność lub jej brak (ryc. 4.3.2.). Z drugiej strony Doktorant stwierdza (3.4.) „*Istnieje związek między strategiami mobilności mieszkańców a ich relacjami społecznymi*” (194), i formułuje wniosek „*Osoby przemieszczające się samochodami utrzymują częstsze kontakty ze znajomymi.*” Jest to jednak związek współzależny, bowiem nie została zbadana zależność jednokierunkowa. Czy zatem przyjęta procedura pozwala rozstrzygnąć „wpływ A na B”?

Mając sformułowany problem badawczy – a został on poprawnie określony - warto postawić tezę, którą zamierza się w danym badaniu udowodnić. Jest ona twierdzeniem, które w związku z podjętym problemem badawczym zamierzamy, w wyniku przeprowadzonego badania udowodnić, przyjmując określone założenia. To właśnie hipotezy badawcze stanowią założenia przyjmowane odnośnie tezy danego badania. Choć można formułować hipotezy bez uprzedniej tezy. Hipotezy są zawsze oparte na pewnym prawdopodobieństwie i mają na ogół charakter przypuszczenia dotyczącego tego, że odnośnie pewnych kwestii związanych z tym

badaniem, będzie tak i tak. Mają one na celu odkrycie nieznanych zjawisk lub nieznanych prawidłowości, związanych z przedmiotem badania rozpatrywanym pod kątem przyjętej tezy badawczej.

Doktorant stwierdza że „*W niniejszej pracy nie zdecydowano się na postawienie hipotez badawczych. Uzasadnieniem takiej decyzji jest bardzo słabe rozpoznanie poruszanej tematyki w badaniach na tak specyficznym obszarze Europy Środkowej. W związku z powyższym, nawet pomimo wcześniejszego rozpoznania tematu, trudnym byłoby stworzenie odpowiedniego zestawu twierdzeń.*” A zatem nie została wprost sformułowana teza, którą zamierza autor w danym badaniu udowodnić (przyjmując określone założenia), ani hipotezy badawcze, które podlegałyby weryfikacji bądź falsyfikacji. Upatruję w tym niejaką niepewność Doktoranta na tym etapie badania, gdyż po lekturze pracy odnajduję w niej materiał, który ma charakter hipotez i aż trudno uwierzyć, że takie założenia do poszczególnych problemów nie zostały na wstępie sformułowane. Przytoczę trzy z nich, np.: „*im oferta transportu publicznego we wsi jest mniej atrakcyjna od przejazdów samochodem, tym rzadziej mieszkańcy wskazują wykorzystanie transportu publicznego jako swojej strategii mobilności*”; inna: „*im dalej do przystanku, tym rzadziej mieszkańcy wybierają transport publiczny w swoich dojazdach jako najczęstszy*”; i jeszcze jedna: „*struktura przyjmowanych przez mieszkańców strategii mobilności jest zróżnicowana, im mniejsza powierzchnia jednostki przestrzennej/gminy, tym większe zróżnicowanie.*” Wszystkie te zdania zostały przez Doktoranta zweryfikowane. Zresztą zaprzeczenie stwierdzenia, że w „*pracy nie zdecydowano się na postawienie hipotez badawczych*” znajdujemy w tejże pracy, np. na s. 178. Proponuję przed ewentualną publikacją pracy, zastanowić się nad poruszoną tu kwestią. W opinii recenzenta sformułowana poprawnie hipoteza ukierunkowuje i porządkuje proces badawczy, będąc pierwszym i kluczowym elementem decydującym o powodzeniu podejmowanego badania, stanowi bowiem wstępne uogólnienie posiadanych na dany temat informacji, a także jest jakby antycypacją jego wyniku.

W pracy odpowiednio określony został zakres przestrzenny i czasowy, który jest kompromisem pomiędzy tym co chciałoby się zbadać przy tak postawionych problemach badawczych, a tym co dostępne/możliwe do empirycznego badania. Możliwie precyzyjne i dokładne podejście do badanej tematyki wymagało wykorzystania różnego rodzaju danych, pochodzących z różnych źródeł. W pracy wykorzystano zarówno dane wtórne, gromadzone przez instytucje państwowe (m.in. BDL, PESEL) i samorządowe (m.in. rozkłady jazdy, liczba „deklaracji śmieciowych”), jak i pierwotne, zebrane w toku badań (badania ankietowe

i wywiady). To odpowiedni dobór źródeł, który robi duże/dobre wrażenie. Doktorant sprawnie się w nich porusza, szczególnie w danych wtórnych.

Podjęte próby należy uznać za zrealizowane z należyтым wykorzystaniem warsztatu metod i technik badawczych, typowych dla dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna. W ramach badań dostępności transportu publicznego przeprowadzono analizę sieci transportowej i fizjonomii wsi, rozkładów jazdy w transporcie publicznym, kierunków dojazdów do pracy i szkół oraz migracji (z uwzględnieniem lokalizacji miejsc zamieszkania osób w poszczególnych obszarach badawczych). Zbudowany został autorski wskaźnik dostępności FAI, określający krotność czasu dojazdu do miasta powiatowego z wykorzystaniem środków transportu publicznego, względem czasu dojazdu samochodem. Recenzent poddaje pod rozważenie, czy nie należało tego wskaźnika znormalizować. Bowiem, choć jest to już miara porządkowa, to jednak normalizacja pozwala uzyskać optymalny stan uporządkowania. Wskaźnik dostępności transportu publicznego obliczono dla (49-50): pojedynczych zamieszkałych punktów adresowych, każdej wsi i każdej gminy. Sugeruję by Autor w przyszłości od pierwszego użycia wskaźnika, indeksem dolnym oznaczał właściwość obszarową/punktową, stosując (*vide* na stronie 50) wskaźnik FAI_a - dla pojedynczych zamieszkałych punktów adresowych, wskaźnik FAI_w - dla każdej wsi, wskaźnik FAI_g - dla każdej gminy. Brak tych indeksów powoduje, że w 'legendzie' otrzymujemy zapis typu *idem per idem vide*: gdzie: **FAI** – wskaźnik **FAI** dla danego punktu adresowego. Pomimo tych technicznych uwag uważam, że ta propozycja metodyczna jest interesująca, odpowiednio badająca problem. Podkreślić należy żmudny/dociekliwy charakter procesu badawczego (48) oraz pracowitość i skrupulatność, jako mocny atut Młodego Badacza. Warto też zwrócić uwagę, że podstawową metodą prezentacji wyników są mapy gminne, których przygotowanie wymagało bardzo dużego nakładu pracy metodycznej i obróbki statystycznej.

Druga część badań oparta została na analizie statystycznej odpowiedzi mieszkańców zebranych w ramach badania ankietowego, a także interpretacji informacji pozyskanych podczas wywiadów prowadzonych z wybranymi osobami w badanych obszarach. W tej części pracy ważnym było określenie przyjmowanych przez mieszkańców strategii mobilności, Autor zdefiniował ich 7 rodzajów. W zależności od udziału osób, które wybierały daną strategię mobilności w analizowanych grupach, zdecydowano się stworzyć typologię strategii mobilności. Ta część badania dotyczyła w dużej mierze subiektywnych informacji pochodzących od respondentów (1 608 osób). Stąd, w celu weryfikacji uzyskanych wyników, przeprowadzono wywiady pogłębione z przedstawicielami mieszkańców, sołtysami,

pracownikami urzędów gmin i przewoźnikami autobusowymi, działającymi na niektórych obszarach badawczych. Zebrane w ten sposób informacje, uzupełniły interpretację wyników danych ilościowych pochodzących z ankiet.

Generalnie, szczegółowa lektura rozprawy mgr. Łukasza Fiedenia upoważnia do stwierdzenia, że **cel główny wynikający z tytułu pracy sformułowany został poprawnie, a wraz z problemami badawczymi wyznaczył kierunek i tok badań**. Doktorant przedstawiając, analizując i oceniając uzyskane w trakcie badań wyniki, konsekwentnie dążył do realizacji kolejnych celów szczegółowych.

Struktura pracy

Struktura pracy jest poprawna i zgodna z koncepcją badawczą. Praca składa się z pięciu rozdziałów oraz wprowadzenia i wniosków. W pierwszym rozdziale podsumowano stan dotychczasowych badań w omawianej tematyce oraz wyjaśniono definicje stosowanych pojęć. W drugim rozdziale określono cele pracy. Wskazano też źródła danych i omówiono zastosowane metody badawcze. Rozdział zamyka charakterystyka obszaru badań. Trzeci rozdział dotyczy dostępności transportu publicznego na omawianych obszarach. To największy objętościowo rozdział. Rozdział czwarty omawia strategie mobilności stosowane przez mieszkańców obszarów pozametropolitalnych, czynniki wyboru strategii oraz ich przestrzenne zróżnicowanie. Jest to merytorycznie punkt kulminacyjny rozprawy, bowiem odnosi się bezpośrednio do problemu wynikającego z tematu dysertacji. W kolejnym rozdziale empirycznym omówiono postawy mieszkańców wobec transportu publicznego. W podsumowaniu podjęto dyskusję uzyskanych wyników w odniesieniu do zadanych pytań badawczych oraz wyników prac innych autorów.

Autor pracy, we wnioskach podejmuje się sformułowania kilku rekomendacji dla władz publicznych, które po wdrożeniu mogłyby wpłynąć na ograniczenie największego zdiagnozowanego w tej pracy problemu społecznego, czyli wykluczenia transportowego. Z uwagi na fakt, że przygotowana praca jest dysertacją naukową wykonywaną „na stopień”, rekomendacje nie są obligatoryjnym elementem pracy. Zważywszy jednak na skalę zdiagnozowanego problemu, zachęcam Pana Łukasza Fiedenia, by dokonał rozbudowy rekomendacji z podziałem na strategiczne, operacyjne i techniczne. Gdzie poza hasłowo sformułowanym postulatem, sformułuje się treść wniosku, treść rekomendacji, adresata rekomendacji i być może podejmie się Pan opisu sposobu ich wdrożenia. Z przedstawionych w pracy zaleceń, za najważniejsze dla poprawy dostępu transportu publicznego,

jak i w dostępie do transportu publicznego, jest przede wszystkim zmiana podejścia do problemu. Mianowicie „*należy odejść od utopijnego założenia, że jest to usługa rynkowa, a zatem wykonywana w celu osiągnięcia zysku (finansowego). System ten nie działa na takich zasadach nawet w dużych miastach, gdzie klientów jest wielu, a koszty działalności niższe. W obszarach wiejskich również nie może on funkcjonować bez wsparcia finansowego ze środków publicznych*” (196). Dostęp do tej usługi powinien być powszechny, jak do usług edukacyjnych czy zdrowotnych. Bowiern szczególnie możliwość korzystania z tych usług jest zależna od możliwości dostępu do transportu publicznego. By nie doprowadzać do uruchomienia mechanizmu błędnego koła transportu publicznego (24 i nast.), którego głównym skutkiem jest „zwijanie się wsi”, trzeba zapewnić odpowiedni do potrzeb transport wspomagający mobilność przestrzenną mieszkańców w ich codziennym funkcjonowaniu. Tak jak to Pan Łukasz Fiedeń napisał „*Istotne jest bowiem myślenie nie tylko nad rozbudową infrastruktury, lecz ogólnie nad zwiększeniem mobilności mieszkańców. Należy wdrażać rozwiązania systemowe.*” Bardzo się z tym sformułowaniem utożsamiam.

W tej części recenzji zamieszczam dodatkowo dwa problemy, których bezpośrednio Doktorant nie badał, jednak recenzent chciałby poznać opinię Pana Ł. Fiedenia w tym zakresie.

1/ Regres transportu wiejskiego dotyka ogromnej części obszarów wiejskich, na wielu z nich jest to proces nie do odbudowania. W związku z tym, jakie są szanse na alternatywne sposoby zapewnienia komunikacji zbiorowej na tych obszarach? Jakie są dobre praktyki w tym zakresie oraz możliwości finansowania (np. transportu na żądanie, wspierania mniej rentownych linii)?

2/ Jaki model komunikacji w Polsce powinien być promowany/wspierany? Gdzie ‘Polska znajduje się’, a gdzie powinna znaleźć się na osi „transport indywidualny vs transport zbiorowy”, tak aby mobilność miała zapewnioną jak największą część społeczeństwa (bez względu na miejsce zamieszkania)?

Sformułowane w recenzji pytania i uwagi wynikają z ciekawości recenzenta, uruchomionej w trakcie poznawania tej bogatej problemowo pracy. Obrona doktoratu będzie doskonałą okazją do dokonania uzupełnienia.

5. Strona warsztatowa – ocena formalna

Redakcja pracy jest bez większych zarzutów zarówno pod względem technicznym, interpunkcyjnym i redakcyjnym. Doktorant posługiwał się językiem poprawnym od strony

stylistycznej i komunikatywnej. Nieznaczna ilość redakcyjnych niedopatrzeń, pozwala mi na pominięcie ich wyszczególnienia, a jedynie dla przykładu podaję kilka z nich.

Błędy literowe:

- s. 43 deklaracji śmiechowych / *powinno być* śmieciowych
- s. 45 status zawody respondentów / *powinno być* status zawodowy respondentów
- s. 49 udostępniano wyłączenie dane / *powinno być* udostępniano wyłącznie dane
- s. 151 przedmiotem rozważać / *powinno być* przedmiotem rozważań
- s. 184 Część osób podwoi inne za darmo / *powinno być* podwozi
- s. 151 tytuł podrozdziału jest z błędem gramatycznym [3.3.1. Wykluczenie transportowego wskutek niedostępności transportu publicznego]

W pracy nadużywane jest słowo „dość”/„dostyc”, np. s. 99 (dość małe rozproszenie zabudowy i dostyc gęsta sieć), łącznie ponad 40 razy w rozdziale 2 i 3.

Zawracam uwagę, że w tabelach od 2.4.2. do 2.4.4. powinny zostać zamienione miejscami dwie pierwsze kolumny. Czyli najpierw wymieniamy gminy (one są pisane jako nazwy własne z dużą literą), potem grupujemy je w typy i wówczas przy drugiej kolumnie można zapisać typ małą literą. Zasada zapisu tabel wymaga, by główka i boczek tabeli był zawsze zapisany dużą literą.

Wnioskowanie z tabeli [2.4.5. Udział pracujących w poszczególnych grupach sekcji działalności gospodarczej oraz stopa bezrobocia rejestrowanego w powiatach odpowiednich dla badanych gmin w latach 2010 i 2019] o strukturze pracujących jest błędne. Sam doktorant zauważa, że dane pochodzące z BDL GUS dotyczą wyłącznie pracujących w podmiotach gospodarczych o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Szczególnie wnioskowanie z tej miary, jako wskaźnika opisującego strukturę społeczną dla pozametropolitarnych obszarów wiejskich, jest błędem. Dodatkowo w charakterystyce gmin pojawia się wskaźnik „dochody gmin”, jednak nie jest sprecyzowane jakie dochody autor tu prezentuje. Nie znajduję też uzasadnienia dla analizy migracji zagranicznych w ujęciu regionalnym, ale rozumiem, że dojazdy do pracy (które byłyby bardziej uzasadnioną zmienną charakteryzującą gminę) zostały wykorzystane w innej części pracy. Zabrakło informacji o typie administracyjnym gminy, czy jest to gmina wiejska czy miejsko-wiejska. Jest to o tyle istotne, że analizując wyłącznie wiejską część gminy miejsko-wiejskiej, wyłączam miejscowość centralną, która skupia z racji swojej lokalnej funkcji relatywnie wyższy potencjał demograficzny i społeczny, a także gospodarczy.

6. Konkluzja

Analiza całości recenzowanej rozprawy doktorskiej mgr. Łukasza Fiedenia pozwala na stwierdzenie, iż stanowi ona interesujące studium badawcze relacji pomiędzy dostępnością przestrzenną, sposobami przemieszczania się, a zachowaniami społecznymi mieszkańców pozametropolitalnych obszarów wiejskich, gdzie oferta transportu publicznego jest słaba i bardzo słaba. Walorem pracy jest nowatorska ilustracja empiryczna zagadnienia, obszerna literatura właściwie spożytkowana w rozważaniach, autorski wskaźnik określający krotność czasu dojazdu do miasta powiatowego z wykorzystaniem środków transportu publicznego względem czasu dojazdu samochodem, bogata prezentacja kartograficzna, w tym bardzo staranna redakcja map. W pracy zastosowano różne metody analizy badanych zjawisk i umiejętnie wykorzystano kilka źródeł informacji, które sprawnie łączono konsekwentnie dążąc do rozwiązywania sformułowanych problemów badawczych. W ten sposób Doktorant zaprezentował dobry warsztat badawczy. Rozważania są prowadzone w sposób logiczny, rzeczowy i z doskonałą znajomością problematyki. Z tego względu wnioskowanie jest merytorycznie dobrze udokumentowane.

Trzy wnioski recenzent podkreśla szczególnie:

1/ W skali wszystkich obszarów badawczych, aż 29,5% osób nie ma dostępu do transportu publicznego, czyli zarówno mieszkańcy, jaki osoby korzystające/użytkujące z tych obszarów narażone są na wykluczenie transportowe. Jeżeli z badania wyłączy się gminę Brzozów (dołączoną na podstawie innych kryteriów niż pozostałe), wówczas wynik jest jeszcze gorszy: aż 33% osób. Z badań Monitoringu rozwoju obszarów wiejskich wynika, że 26% sołectw jest pozbawiona dostępu do transportu publicznego. Wynik obydwu badań należy uznać za zbliżony, tym bardziej, że badania MROW obejmują cały obszar wiejski kraju (włącznie z tym metropolitalnym obszarem wiejskim), a badania Pana Łukasza Fiedenia wyłącznie obszary wiejskie poza metropolitarne.

2/ Najważniejszym czynnikiem kształtującym strategię mobilności jest status zawodowy danego mieszkańca (160).

3/ Generalnie ok. $\frac{3}{4}$ badanej populacji wybiera samochód jako zasadniczy środek transportu, w tym ponad połowa w roli kierowcy auta. Profil takiej osoby z badań Pana Łukasza Fiedenia jawi się następujący: to częściej mężczyzna w wieku 26-45 lat, prowadzący działalność na własny rachunek lub pracujący w rolnictwie (to także jest forma biznesu), któremu sytuacja dochodowa od co najmniej pięciu lat nie zmieniła się na gorsze, najczęściej posiadający gospodarstwo domowe 4-osobowe. Z kolei osoba obierająca najczęściej strategię poruszania

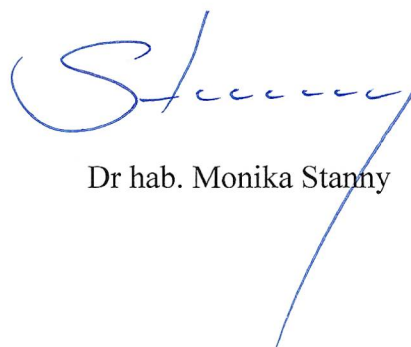
się transportem publicznym to częściej kobieta w wieku 19-25 lat, student, osoba prowadząca jednoosobowe gospodarstwo domowe, której dochód nie wystarcza na zaspokojenie podstawowych potrzeb życiowych oraz sama nie posiada samochodu.

Bardzo ciekawe i chyba niedocenione przez Autora dysertacji są wnioski, wynikające z analizy struktury strategii mobilności stosowanych przez ankietowanych w zależności od motywacji spotkań ze znajomymi z innych miejscowości (patrz ryc. 5.1.6.).

W podsumowaniu pracy znajdujemy także syntetyczną odpowiedź na problem wynikający z celu pracy. Otóż mieszkańcy, których łączą silne więzi społeczne (np. rodzinne lub sąsiedzkie), częściej współpracują w rozwiązywaniu problemów transportowych. Doktorant stwierdza, że *„dotyczy to jednak tylko tych osób, które już wcześniej dysponowały dużym kapitałem społecznym wiążącym. Ograniczenia mobilności utrudniają jednak nawiązywanie relacji między osobami mieszkającymi w oddaleniu od siebie, co może prowadzić do ich izolacji, a w konsekwencji – do wykluczenia społecznego. Ma to bezspornie wymiar negatywny, ograniczający procesy tworzenia się wspólnot wiejskich i szanse życiowe poszczególnych ich członków”* (195).

Dokonując oceny całości pracy, pragnę jednoznacznie wyrazić opinię, iż stanowi ona oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, wskazując na odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej jej Autora oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia przez niego pracy naukowej. Na wyróżnienie zasługuje warsztat badawczy Doktoranta.

Biorąc pod uwagę wszystkie przyjęte kryteria oceny, stwierdzam, iż recenzowana przeze mnie rozprawa doktorska Pana mgr. Łukasza Fiedenia pt. *„Strategie mobilności i zachowania społeczne mieszkańców pozametropolitarnych obszarów wiejskich o słabej dostępności transportu publicznego”* spełnia wymagania stawiane rozprawom doktorskim w obowiązujących przepisach i wnoszę do Rady Dyscypliny Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Wydziału Geografii i Geologii Uniwersytetu Jagiellońskiego o jej dopuszczenie do publicznej obrony.



Dr hab. Monika Stanny