

dr hab. Artur Myna
Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

**Recenzja pracy doktorskiej mgr Katarzyny Marciniak
pt. „Dojazdy do pracy i ich uwarunkowania na terenach wiejskich powiatu
kutnowskiego”**

Praca doktorska Katarzyny Marciniak pt. „Dojazdy do pracy i ich uwarunkowania na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego” liczy 222 strony, w tym 189 stron tekstu, w którym zamieszczono 72 ryciny i 26 tabel. Bibliografia, która nie została ponumerowana, obejmuje pozycje literatury w języku polskim, angielskim i niemieckim. Pozostałą część pracy stanowią: wykaz materiałów źródłowych, głównie dokumentów, nie zawierających pełnych not bibliograficznych oraz załączniki w formie wzorów wywiadów kwestionariuszowego i pogłębionego, które Autorka przeprowadziła z osobami dojeżdżającymi do pracy.

Ocena merytoryczna - ranga problemu, cele, hipotezy badawcze

Doktorantka podjęła ważny problem badawczy, trafnie uzasadniając jego wybór. Podkreśliła, że w literaturze większość analiz dotyczących dojazdów do pracy odnosi się do okresu sprzed transformacji gospodarczej, wraz z którą diametralnie zmieniły się uwarunkowania oraz kierunki i struktura tego rodzaju dojazdów. W początkowym okresie transformacji gospodarczej uległy one gwałtownemu załamaniu, co odnosiło się zwłaszcza do spadku liczby tak zwanych chłoporobotników, którzy niegdyś dojeżdżali do dużych zakładów przemysłowych w miastach. Jak wskazuje Autorka na str. 14, prowadzone po 1989 roku badania dojazdów do pracy są często fragmentaryczne, gdyż w statystyce publicznej brakuje rzetelnych informacji źródłowych na temat ich wielkości i struktury. Dodaje, że badania nad dojazdami na ogół nie obejmują osób, które pracują nielegalnie (s. 17).

Problem badawczy, który podjęła Doktorantka, pozostaje aktualny. W warunkach niskiego nasycenia obszarów wiejskich pozarolniczymi miejscami pracy, dojazdy do pracy do miast pozostają istotną kwestią, często koniecznością. Występują jednak liczne bariery, jak likwidacja komunikacji PKS i wielu połączeń kolejowych na obszarach wiejskich, które utrudniają bądź uniemożliwiają wahadłowe migracje ludności ze wsi do miast. Istnieje więc potrzeba analiz uwarunkowań, kierunków, natężenia i struktury dojazdów do pracy na obszarach wiejskich. Tego rodzaju wyzwanie podjęła mgr Katarzyna Marciniak w rozprawie doktorskiej pt. „Dojazdy do pracy i ich uwarunkowania na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego”. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że przeprowadzone przez Doktorantkę badania mają charakter wielowymiarowy. Obejmują procesy i zjawiska demograficzne, ekonomiczne, przyrodnicze, a zwłaszcza uwarunkowania przestrzenne, co stanowi mocną stronę pracy. Na podkreślenie zasługuje fakt, że Doktorantka poddała analizie także uwarunkowania społeczne: subiektywne postawy, wartości, preferencje osób dojeżdżających, dotyczące motywów i skutków dojazdów do pracy. Powiat kutnowski stanowi jednakże studium przypadku, a więc na podstawie analizy dojazdów do pracy na jego obszarze i poza ten obszar można wyciągnąć ogólne wnioski z określonym prawdopodobieństwem.

Autorka sformułowała poznawcze, metodyczne i aplikacyjne cele pracy. Cele poznawcze obejmują: „oszacowanie wielkości codziennych dojazdów do pracy mieszkańców terenów wiejskich powiatu kutnowskiego, określenie przestrzennego rozmieszczenia głównych ośrodków (miejscowości lub sołectw) codziennych wyjazdów do pracy”, „wyjaśnienie i ocenę uwarunkowań, które mogą wpływać na natężenie i zmiany kierunków oraz odległości dojazdów” oraz „przedstawienie percepcji obrazu dojazdów do pracy mieszkańców obszarów wiejskich powiatu kutnowskiego” (s. 9). Doktorantka wyróżniła także dziewięć celów szczegółowych (s. 9), w tym weryfikację teorii migracyjnych w aspekcie wyjaśniania migracji wahadłowych w nowych warunkach ustrojowych Polski. Wskazała także na cel metodyczny, który określiła jako ocenę możliwości wykorzystania metod GIS w badaniach dojazdów do pracy. Z kolei cel aplikacyjny dotyczył sformułowania rekomendacji dla władz publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, polityk demograficznej i mieszkaniowej oraz oddziaływania na rynek pracy.

Autorka umiejętnie powiązała hipotezy badawcze z celami pracy, aczkolwiek przedstawiła je przed samymi celami (str. 8). Pierwsza postawiona hipoteza brzmi następująco: „Na terenach wiejskich powiatu kutnowskiego dojazdy do pracy podlegają

przestrzennej dywersyfikacji ze względu na ich kierunki i odległości”. Według drugiej hipotezy: „W grupie uwarunkowań wpływających na dojazdy do pracy istotniejsze znaczenie mają funkcje, które odgrywają rolę czynników przyciągających, natomiast mniejsze jest znaczenie czynników wypychających”. Trzecia hipoteza zakłada, że: „Ocena dojazdów do pracy przez dojeżdżających mieszkańców powiatu kutnowskiego jest uzależniona od strefy ich zamieszkania względem miasta”.

Ocena metody

Doktorantka zastosowała różnorodne metody i techniki gromadzenia materiałów źródłowych, przetwarzania i analizy danych oraz prezentacji wyników. Metody pozyskiwania materiałów źródłowych obejmują głównie: przegląd literatury przedmiotu, wykorzystanie informacji ze źródeł administracyjnych, zwłaszcza urzędów gmin, a także przeprowadzenie przez Doktorantkę wywiadów kwestionariuszowych, w tym badań pilotażowych na próbie 50 osób. Wywiadam poddała osoby dojeżdżające do pracy, które wybrała w sposób celowy, uzyskując próbę kwotową liczącą 5% mieszkańców badanego powiatu w wieku produkcyjnym (s. 16). Autorka pracy przeprowadziła 1240 wywiadów (s. 16), chociaż osób, z którymi odbyła rozmowy było więcej, gdyż by zyskać zaufanie respondentów często najpierw rozmawiała z członkami ich rodzin bądź znajomymi ankietowanych. Doktorantka przeprowadziła również pogłębione wywiady z dwudziestoma osobami, które także wybrała w sposób celowy.

Autorka rozpoznała słabe strony polskiej statystyki publicznej jako źródła informacji o dojazdach do pracy. Wskazała na pominięcie przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) dojazdów do pracy w ramach Narodowego Spisu Powszechnego 2002. Stwierdziła też, że GUS podczas prac nad NSP 2011 zamiast pozyskać dane o dojazdach z populacji generalnej (obejmującej ogół osób dojeżdżających w Polsce), uogólnił wyniki badań przeprowadzonych na 20% próbie. Są one zatem obarczone błędami, a o ich stopniu „dobroci statystycznej” można wnioskować jedynie z określonym prawdopodobieństwem. Autorka wskazała także na ograniczony dostęp do źródeł administracyjnych o dojazdach do pracy, co wiąże się z ochroną danych osobowych.

Istotne źródła informacji, które Autorka wykorzystwała w pracy, oprócz statystyki publicznej, obejmowały: Urząd Skarbowy w Kutnie (bazę POLTAX z danymi z formularzy PIT 11/8B i PIT 40), Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa oraz Kasę Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego, a także przewoźników wykonujących zbiorowe przewozy na obszarze powiatu

kutnowskiego. W pracy analizowała również dokumenty gmin, szczególnie studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz strategie i plany rozwoju lokalnego. Autorka wykorzystała także bazy danych obiektów topograficznych i bazy kartograficzne,

W przetwarzaniu danych liczbowych Autorka posługiwała się technikami i metodami kartograficznymi i statystycznymi, w tym analizą korelacji, kwartylami, średnimi arytmetycznymi, odchyleniami standardowymi czy medianą. Przedstawiła wpływ czynników demograficznych i ekonomicznych na wielkość i strukturę dojazdów do pracy przy zastosowaniu metod statystycznych (zwłaszcza analizy korelacji), chociaż mogła w większym stopniu zaprezentować badane zależności przy wykorzystaniu metod kartograficznych. Na przykład, na kartogram przestrzennej koncentracji ludności (str. 122) czy kartogram odsetka powierzchni zajętej pod zabudowę mieszkaniową (s. 124) mogła nałożyć diagramy odzwierciedlające natężenie dojazdów do pracy z danego sołectwa.

Autorka korzystała z programów ArcGIS, SPSS Statistics oraz Analysis Tool. Wyniki badań uporządkowała w formie map, głównie kartogramów i kartodiagramów oraz tabel i diagramów. Podejście Doktorantki do badań można określić jako kompleksowe, obejmujące zarówno metody „scjentystyczne”, jak i „antyscjentystyczne” z zakresu geografii behawioralnej czy humanistycznej, w tym metodę dyferencjału semantycznego. Na str. 10 Autorka zamieściła przejrzysty schemat przeprowadzonego postępowania badawczego, co zasługuje na uwagę.

Ocena osiągniętych wyników

Struktura rozprawy doktorskiej mgr Katarzyny Marciniak tworzy spójną, logiczną całość, obejmując treści merytoryczne, które ściśle wiążą się z tematem pracy. Praca składa się ze wstępu, rozdziału teoretycznego, który stanowi syntezę literatury, czterech rozdziałów empirycznych oraz zakończenia. W pierwszym rozdziale Autorka omówiła teoretyczne podstawy pracy, w tym wiodącą koncepcję *push-pull* autorstwa E. Lee (którą wykorzystała w empirycznej części w weryfikacji hipotezy nr 2). Omawiając koncepcje teoretyczne Doktorantka przedstawiła własne syntezy w formie typologii: teorii migracji (s. 25), czynników przyciągających i odpychających (zniechęcających do dojazdów do pracy) na str. 27, czynników obiektywnych i subiektywnych oraz przeszkód w dojazdach do pracy (s. 28), a także kierunków badań nad dojazdami do pracy (s. 36-38). Tego rodzaju syntezy literatury zasługują na uwagę, podobnie jak własne definicje Autorki dojazdów do pracy i dojeżdżającego do pracy, które przedstawiła na str. 23. Na str. 33-34 zaprezentowała

koncepcję poznawczą zachowań migracyjnych, zwracając uwagę na struktury poznawcze, wiedzę, wyobrażenia, subiektywne wartości i stany emocjonalne, jako czynniki wpływające na wahadłowe migracje ludności i dojazdy do pracy. Niektóre zagadnienia omawiała jednakże w różnych częściach pracy (na przykład odniesienie do teorii E. Lee (na str. 39, jak i innych stronach), zamiast przedstawić je kompleksowo w jednym punkcie.

W rozdziale teoretycznym, na podstawie analizy literatury Autorka przedstawiła kierunki badań nad dojazdami do pracy. Ukazała je na stronach 38-47, lecz nie zaprezentowała syntezy wyników dotyczących mechanizmów dojazdów do pracy, wyjaśnienia ich uwarunkowań i przestrzennego zróżnicowania czy wpływu tego rodzaju mobilności ludności na inne zjawiska (choć, na przykład na str. 40 przedstawiła typologię uwarunkowań dojazdów do pracy według A. Gawryszewskiego). Na stronach 47-50 Autorka omówiła z kolei zagadnienia „przemieszczania się ludności” według kryterium ośrodków badawczych. Wskazując typy badanych problemów nad dojazdami w poszczególnych ośrodkach, również nie przedstawiła syntezy wyników dotyczących mechanizmów i przestrzennego zróżnicowania dojazdów do pracy. Autorka, prezentując kierunki badań nad dojazdami do pracy w Polsce, mogła stworzyć syntezę, wpisując kierunki badań i określone ośrodki badań w koncepcje teoretyczne, które przedstawiła w rozdziale 1 oraz inne teorie zaczerpnięte z literatury. Interesującą syntezę przedstawiła zaś na str. 52, gdzie zamieściła typologię wymiarów migracji w przekroju teorii naukowych.

W trzech kolejnych rozdziałach (empirycznych) Autorka zaprezentowała zjawiska i procesy odnoszące się do dojazdów do pracy w powiecie kutnowskim, a w ostatnim opinie osób dojeżdżających do pracy, które zgromadziła podczas przeprowadzonych badań kwestionariuszowych. Tytuły dwóch rozdziałów zostały jednak sformułowane dość niefortunnie. Zdaniem recenzenta, rozdział następujący bezpośrednio po teoretycznych podstawach pracy, który Autorka zatytułowała jako „Rozwój społeczno-gospodarczy powiatu kutnowskiego” powinien nosić tytuł „Uwarunkowania rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu kutnowskiego”. Następny rozdział przedstawia „rozkład przestrzenny wielkości, odległości, czasu i kierunków dojazdów”, a kolejny prezentuje wpływ czynników społeczno-gospodarczych, także demograficznych oraz uwarunkowań przestrzennych (przestrzenna koncentracja miejsc pracy, lokalizacja podmiotów gospodarczych, przestrzenna dostępność strefy ekonomicznej czy dostępność przystanków komunikacji zbiorowej) na kierunki, natężenie, odległości czy czas dojazdów do pracy. W przyjętej przez Doktorantkę strukturze rozprawy, rozdział dotyczący uwarunkowań zamiast

„otwierać” empiryczną część pracy, znajduje się po rozdziale przedstawiającym szczegółowo charakterystykę różnicowania dojazdów do pracy.

W rozdziale pracy pt. „Rozwój społeczno-gospodarczy powiatu kutnowskiego” Autorka przedstawiła uwarunkowania migracji w powiecie kutnowskim. Najpierw zaprezentowała położenie administracyjne (ryc. 8- str. 55), komunikacyjne, przyrodnicze i ekonomiczne badanego powiatu. Na str. 59 powróciła do zagadnień położenia administracyjnego w ujęciu historycznym, co nieco zakłóciło strukturę rozdziału. Następnie Autorka analizowała uwarunkowania demograficzne: zmiany liczby ludności (s. 60), typy przyrostu rzeczywistego gmin według metody Webba (s. 62), a także (na str. 63) ruch naturalny i migracyjny, co mogła zrobić wcześniej (na zasadzie indukcji), przed zaprezentowaniem typologii przyrostu rzeczywistego czy struktury ludności według wieku i płci (s. 65). Analizy prowadziła w przekroju gmin. Wyniki mogła zaprezentować w przekroju miasto-wieś, chociaż na przykład na str. 67 przedstawiła w ten sposób stopę bezrobocia. Doktorantka na ogół prezentowała gminy powiatu kutnowskiego w oderwaniu od jego otoczenia, aczkolwiek niekiedy odnosiła jego charakterystyki do średnich dla Polski czy województwa łódzkiego. Na str. 70 stwierdziła, że w powiecie dominują gospodarstwa o powierzchni od 1 ha do 5 ha (udział 24,7% trudno jednak uznać za dominujący).

Podsumowanie rozdziału jest zbyt szczegółowe i zawiera powtórzenia wcześniej omówionych treści. Autorka przytoczyła w nim szczegółowe dane odnoszące się na przykład do powierzchni powiatu czy liczby gmin (s. 74). W podsumowaniu mogła opracować wielowymiarową typologię gmin czy ośrodków powiatu kutnowskiego jako syntezę uwarunkowań, wskazując na przykład ośrodki centralne z ich rangą (zasięgiem oddziaływania), a zwłaszcza „wyspy szans” z funkcjami egzogenicznymi (wyspecjalizowanymi) czy ośrodki niszowe funkcji wyspecjalizowanych.

Czwarty, empiryczny rozdział pracy, zawiera charakterystyki dojazdów do pracy: ich kierunki, wielkość czy czas przejazdów. Na podkreślenie zasługuje fakt, że Autorka przedstawiła je według sołectw, a więc w ujęciu przestrzennym na poziomie poniżej szczebla gminy. Stwierdziła, że skłonność mieszkańców wsi do dojazdów do pracy jest mniejsza niż mieszkańców miast (samo stwierdzenie faktu, nie jest jednakże wnioskiem, jak określa to Autorka na str. 78). Na str. 78-79 porównała dane o dojazdach do pracy na terenie powiatu kutnowskiego według danych GUS, które nie obejmują firm zatrudniających mniej niż 9 osób), z tego rodzaju informacjami pozyskanymi pośrednio z Izby Skarbowej w Poznaniu. Analizie poddała również dane Urzędu Skarbowego w Kutnie, badając osoby osiągające przychody ze stosunku pracy, pracy wykonywanej osobiście, a także z pracy

nakładczej. Na str. 82 Autorka wskazała na etapowość dojazdów do pracy jako proces „stopniowego przystosowywania się” osób dojeżdżających „do bardziej złożonych środowisk społecznych”. Podkreśliła, że mieszkańcy wsi często dojeżdżają do pracy do małego miasta, którego mieszkańcy dojeżdżają z kolei do większego ośrodka. Mocną stroną tej części pracy stanowią mapy wykonane w przekroju sołectw: kartodiagramy i kartogramy.

W rozdziale czwartym Doktorantka przedstawiła głównie kierunki i wielkość dojazdów do pracy, odnosząc wyniki swojej pracy do koncepcji teoretycznych i teorii, które zaprezentowała w rozdziale nr 1. Stwierdziła, że osiągnięte wyniki stanowią potwierdzenie teorii Ravensteina, że dojazdy do pracy następują głównie na małe odległości, poniżej 10 km (s. 83). Autorka prowadziła analizę posługując się: współczynnikami korelacji, kwartylami (na przykład s. 90), średnimi arytmetycznymi, odchyleniami standardowymi czy medianą (s. 85 czy s. 86), a także funkcją wykładniczą (s. 84). Wykorzystując tego typu narzędzia wyjaśniła zależności między wielkością i strukturą dojazdów do pracy a czynnikami na nie wpływającymi. Na str. 95 stwierdziła, że miasto Kutno stanowi główny cel dojazdów do pracy ludności z terenów wiejskich, a pozostałe ośrodki dojazdów obejmują: Kutnowską Strefę Ekonomiczną, miasto Krośnice oraz Łódź (s. 98). Doktorantka wskazała, że wyniki pracy potwierdzają regułę wielkości i kolejności miast G. Zipfa, aczkolwiek niski udział Łodzi (4,2%) w dojazdach z powiatu kutnowskiego przeczy tego rodzaju zależności. Autorka odnosiła się także do wyników innych badaczy, którzy analizowali dojazdy do pracy do Poznania czy Białegostoku.

Interesującą syntezę analizy dojazdów do pracy w badanym powiecie stanowią ryc. 32 (na str. 100) oraz ryc. 34 na str. 103. Tytuł ryciny 34, struktura odległościowo-kierunkowa dojazdów jest nieco niefortunny i mógłby brzmieć: typologia gmin według odległości i zróżnicowania kierunków dojazdów do pracy. Na stronie 108 Autorka przedstawiła typologię dojazdów do pracy z przesiadkami. Podsumowanie rozdziału nr 4, podobnie jak rozdziału nr 3, jest zbyt długie i zawiera zbyt dużo liczb.

Rozdział piąty przedstawia wpływ czynników społecznych, ekonomicznych czy uwarunkowań przestrzennych na wielkość, strukturę, zasięg czy czas dojazdów do pracy. Na str. 116 Autorka, na podstawie literatury ogólnie przedstawiła kierunki dojazdów wieś-miasto, które szczegółowo omówiła we wcześniejszej części pracy na przykładzie powiatu kutnowskiego (str. 95-100). Autorka zidentyfikowała zależności między kierunkami dojazdów a przestrzenną koncentracją miejsc pracy (s. 116-117), dostępnością do strefy ekonomicznej (s. 118), lokalizacją miejsc pracy i miejsc zamieszkania czy przestrzenną koncentracją ludności (s. 122). Na str. 126 Autorka przedstawiła zależność między

odległością dojazdów do pracy a „wiekiem” zabudowy mieszkaniowej, chociaż zależność odnosi się raczej do wieku mieszkańców i ich statusu społecznego i materialnego. Stare zasoby mieszkaniowe zamieszkują bowiem na ogół osoby o niskim statusie materialnym, będące w starszym wieku, które jeśli dojeżdżają do pracy, to na stosunkowo małe odległości.

W tej części pracy Autorka odniosła się do koncepcji teoretycznych Ravensteina, Zelinsky’ego i Stouffera, niejako konfrontując je z empirycznymi wynikami pracy (na przykład str. 139-140). Wydaje się, że elementy dyskusji mogła jednakże zamieścić w zakończeniu pracy, podczas gdy w rozdziałach empirycznych przedstawić jedynie wyniki. Na str. 141 Autorka opracowała interesującą syntezę wyników jako typologię zależności odległości dojazdów do pracy od wieku, płci i strefy zamieszkania osób dojeżdżających. Rycina 55, mapa ruchliwości pracowniczey (str. 144), stanowi przestrzenną syntezę wyników. Na stronie 145 Autorka powtórzyła zaprezentowane we wcześniejszej części pracy zależność, że im wyższe jest wykształcenie dojeżdżających, tym większa odległość dojazdów. Na str. 154 ukazała zależność między jakością rolniczej przestrzeni produkcyjnej (jrpp jako uwarunkowanie rozwoju rolnictwa) a liczbą wyjeżdżających do pracy, przy czym średni wskaźnik jrpp dla Polski nie wynosi 49,5 pkt jak wskazała Autorka, lecz 66,6 pkt. Rozdział kończy podsumowanie, w którym Autorka stwierdziła, że wyniki jej pracy potwierdzają szereg teorii migracyjnych.

Rozdział szósty prezentuje opinie dojeżdżających do pracy w świetle badań ankietowych (kwestionariuszowych). Na str. 164 Autorka przedstawiła szczegółową klasyfikację czynników „wypychających” osoby dojeżdżające z miejsca zamieszkania i „przyciągających” je do miejsc pracy. Po raz trzeci odniosła się do teorii E.S. Lee, chociaż mogła przedstawić jego koncepcję w rozdziale teoretycznym i porównać z wynikami empirycznymi w zakończeniu. Interesującą część pracy stanowią skojarzenia z dojazdami do pracy, które Autorka przedstawiła na str. 167 oraz wskazane przez respondentów działania mające na celu usprawnienie dojazdów do pracy (s. 170). Na str. 172 Autorka nie wyjaśniła na czym polega marnotrawstwo dojazdów do pracy, ograniczając się do przytoczenia tego rodzaju pojęcia. W tabeli 26, która stanowi interesującą syntezę rozdziału (s. 175), zaprezentowała motywy dojazdów do pracy według stref zamieszkania osób dojeżdżających.

W zakończeniu Doktorantka przedstawiła syntezę wyników i wnioski. Podkreśliła znaczenie Kutna, ośrodka centralnego powiatu, jako celu dojazdów do pracy, wskazała sposoby i środki transportu jako narzędzia dojazdów, w tym zjawisko car-pooling, przedstawiła charakterystyki kosztów dojazdów, a także wyróżniła przestrzenne strefy dojazdów do pracy (s. 178) oraz cztery typy zmienności kierunków i odległości dojazdów (s.

179). Nie określiła jednakże „siły” czynników oddziałujących na dojazdy do pracy, chociaż wskazała czynnik kluczowy. Autorka sklasyfikowała także bariery utrudniające dojazdy do pracy (s. 180). Na str. 180-181 zawarła elementy dyskusji, w których Autorka stwierdziła, że kluczowym uwarunkowaniem dojazdów do pracy (ich kierunków i odległości) jest przestrzenna dostępność miejsc pracy, pozostająca istotniejszym czynnikiem niż koszty dojazdów (co potwierdza wyniki innych badaczy, na przykład J. Rouwendala i P. Nijkampa). Autorka odniosła własne wyniki badań do teorii migracyjnych, stwierdzając, że na ogół występuje zgodność wyników pracy z teoriami migracji. Podkreśliła jednak (str. 177 i powtórzenie na str. 182), że istotny wyjątek stanowi sfalsyfikowana hipoteza E. Ravensteina o większej skłonności do migracji mieszkańców terenów wiejskich niż ... miejskich (na str. 182 Autorka nie dokończyła porównania).

Na str. 185 Autorka przedstawiła wyniki weryfikacji hipotez, które sformułowała we wstępie pracy. Wskazała, że funkcje stanowią czynnik przyciągający osoby dojeżdżające, który wywierał większy wpływ na dojazdy do pracy niż czynniki „wypychające”. Z kolei postrzeganie i ocena dojazdów do pracy zależą od strefy zamieszkania osób dojeżdżających względem miasta jako celu dojazdów, co podkreśliła Autorka. Ostatnią część zakończenia stanowią rekomendacje praktyczne dla władz publicznych i innych interesariuszy, które jeśli zostałyby wdrożone, ułatwiłyby dojazdy do pracy.

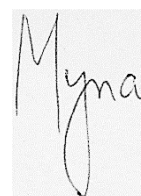
Ocena formalna

Praca mgr Katarzyny Marciniak pod względem językowym, w tym stylistycznym, została napisana na ogół poprawnie. Autorka niekiedy stosowała niefortunne sformułowania, na przykład: „w społeczeństwie musi” (s. 31), „koncepcja wychodzi z założenia” (s. 32), „owocem tych starań” (s. 47), „około” (s. 64, 67, 71), „tygrysy gospodarcze” (s. 120, słów nie umieszczono w cudzysłowie), „niesprawne zagospodarowanie przestrzenne” (s. 123), „struktura odległości” (s. 127), „kluczowe gałęzie przemysłu to przemysł” (s. 71), „w grupie osób... stanowią osoby” (s. 146). Niektóre akapity są zbyt krótkie by robić wcięcia tekstu. Tekst powinien mieć formę bezosobową, podczas gdy Autorka stosuje niekiedy formę osobową: na przykład dostrzegamy (s. 129). Punkty pracy nie powinny kończyć się ryciną, lecz tekstem (na przykład str. 121). Pod tabelami, w których przedstawione zostały dane z próby, powinna być podana jej liczebność (jako liczba $n=$ i tu przytoczona konkretna liczba wywiadów kwestionariuszowych).

Konkluzja

Praca doktorska mgr Katarzyny Marciniak stanowi interesującą rozprawę, w której podjęła ważny i aktualny problem badawczy zmian kierunków, natężenia, czasu, kosztów i struktury dojazdów do pracy. Teoretyczne podstawy pracy przedstawiła w rzetelny sposób, wyróżniając teorie i koncepcje wiodące w zakresie badanej problematyki, które skonfrontowała z empirycznymi wynikami własnych badań. Autorka sformułowała trzy główne cele pracy i odnoszące się do nich hipotezy badawcze, które poddała weryfikacji. Najbardziej wartościową część pracy stanowią rozdziały, w których Autorka zaprezentowała własne typologie odnoszące się do dojazdów do pracy i osób dojeżdżających oraz analizy przestrzenne. Badania ograniczyła do stosunkowo małego obszaru, powiatu kutnowskiego, chociaż odnosiła się także do wyników badań przeprowadzonych w innych regionach Polski.

Konkludując, pomimo uwag krytycznych, których celem jest wskazanie kierunków doskonalenia warsztatu naukowego Doktorantki, praca doktorska mgr Katarzyny Marciniak spełnia wymogi określone a 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 i może być dopuszczona do kolejnych etapów postępowania o nadanie stopnia doktora w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.



Lublin 30 czerwca 2019 r.

dr hab. Artur Myna