

dnia 16. 05. 2025

W P Ł Y N Ę Ł O



RPW/8431/2025 P
Data: 2025-05-16

dr hab. Dariusz Ilnicki
Zakład Zagospodarowania Przestrzennego
Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska
Uniwersytet Wrocławski

Ocena dorobku
naukowo–badawczego, dydaktycznego oraz popularyzatorskiego
dr Tadeusza Franciszka Bocheńskiego
mającego stanowić podstawę nadania stopnia doktora habilitowanego
w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie geografia społeczno–
ekonomiczna i gospodarka przestrzenna

W myśl zapisów art. 219 Ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. 2018 poz. 1668 z póź. zm.) stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która

- 1) posiada stopień doktora;
- 2) posiada w dorobku osiągnięcia naukowe albo artystyczne, stanowiące znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny;
- 3) wykazuje się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej.

Dr Tadeusz Bocheński jako osiągnięcie naukowe, mające stanowić znaczny wkład w rozwój dyscypliny, przedstawił monografię zatytułowaną „*Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym*”. Praca została wydana nakładem Wydawnictwa Uniwersytetu Szczecińskiego w serii Rozprawy i Studia T. (MCDIX) 1335 w Szczecinie. Monografię recenzowały trzy osoby, a mianowicie: prof. dr hab. Piotr Rosik, prof. dr hab. Krystyna Wojewódzka–Król oraz prof. dr hab. Zbigniew Taylor. Wspomniane opracowanie liczy 316 numerowanych stron. Praca wzbogacona jest 11 załącznikami, 43 tabelami oraz 45 rycinami. Wykaz bibliograficzny został podzielony na pięć części, a mianowicie literaturę przedmiotu (200 pozycji, w tym 24 anglojęzyczne i 4 w języku niemieckim) – różnego typu – artykułów, rozdziałów w monografiach, prac zwartych itp.; artykuły i informacje prasowe (130), akty prawne i dokumenty administracji publicznej (88 w tym 5 anglojęzycznych), pozostałe dokumenty i informacje publikowane przez instytucje publiczne i podmioty gospodarcze (53) oraz źródła internetowe (33). Tym samym znaczną część bibliografii, literatury przedmiotu stanowią prace w języku polskim.

Dr Tadeusz Bocheński zatytułował swoje osiągnięcie naukowe „*Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym*”. Zawarcie w tytule określenia „*potencjał*”, bez zaznajamiania się z treścią opracowania, mogłoby sugerować, że Autor w swoich dociekaniach będzie, albo może wykorzystywać model potencjału, dostępności potencjałowej. Jednak model ten nie został wykorzystany w pracy. Nie jest to zarzut, a jedynie stwierdzenie faktu, które ma na celu zauważenie, że tytuł monografii, osiągnięcia naukowego mógłby brzmieć nie „*Potencjał i perspektywy rozwoju ...*”, ale „*Stan i perspektywy rozwoju ...*” bez żadnego uszczerbku dla jego (za)wartości. Taka uwaga wynika między innymi z tego, że w pierwszym celu pracy mamy do czynienia z „*Oceną obecnego stanu infrastruktury ...* (s. 11) oraz w wyszczególnionych zagadnieniach omawianych w monografii, pierwszym z nich jest „*Stan infrastruktury kolejowej w Polsce*” (s. 12). Wspomniany „*stan*”, zamiast „*potencjał*” obecny jest również na schemacie powiązań między poszczególnymi badanymi zagadnieniami umieszczonym na rycinie W.1. na stronie 13 monografii. Tym samym w pracy wspomniany potencjał infrastruktury, z rozdziału 2, traktowany jest jako synonim oceny, podstawy, uwarunkowań istniejącego stanu w kierunku rozwoju infrastruktury transportu kolejowego.

W osiągnięciu naukowym sformułowano dwie hipotezy, w tym drugą jako pomocniczą, a mianowicie:

- w planowanych nowych liniach kolejowych są odcinki, które nie mają uzasadnienia w kontekście zapewnienia optymalnych połączeń między miastami, nie planuje się natomiast rozbudowy linii kolejowych lub ich odcinków zagrożonych kongestią;
- przyjęto, że regionalizacja infrastruktury kolejowej wpływa pozytywnie na poprawę dostępu do kolei oraz lepsze dopasowanie transportu kolejowego do lokalnych potrzeb.

W mojej opinii jeśli już to mamy do czynienia z trzema równorzędnymi hipotezami. Z brzmienia obecnej pierwszej hipotezy należałoby wydzielić, że „*nie planuje się natomiast rozbudowy linii kolejowych lub ich odcinków zagrożonych kongestią*” i uczynić z tego stwierdzenia drugą / trzecią hipotezę. Natomiast obecna druga hipoteza jest w obecnym kształcie przyjętym pewnym założeniem że „*regionalizacja*” infrastruktury kolejowej wpływa pozytywnie na poprawę dostępu do kolei oraz lepsze dopasowanie transportu kolejowego do lokalnych potrzeb. Ponadto nie wiemy jak powinniśmy rozumieć wspomnianą regionalizację. Oczywiście z lektury opracowania dowiadujemy się, że chodzi o model zarządzania infrastrukturą kolejową w której mamy do czynienia z decentralizacją zarządzania liniami kolejowymi, a których przypadek dotyczy województwa dolnośląskiego i pomorskiego. Z drugiej strony należałoby zadać pytanie, na ile postawione hipotezy znajdują swoje

przesłanki, podbudowę we wnioskach i treściach płynących z literatury przedmiotu, a na ile wynikają z wniosków pochodzących z (prze)prowadzonych przez Habilitanta badań. W moim odczuciu mogą to być w jakimś stopniu hipotezy sformułowane na podstawie wniosków z przeprowadzonych badań i eksperckiej wiedzy Autora. Wynika to z faktu, że trudno jest sobie wyobrazić aby w dokumentach, działaniach zmierzających do rozwoju sieci kolejowej miałyby być planowane inwestycje, które nie mają swojego uzasadnienia, czy też nie przyczyniają się do rozładowania ruchu, nie przeciwdziałają kongestii transportowej itp. Natomiast czym innym jest spojrzenie Habilitanta jako eksperta na założenia, zapisy dokumentów mających przyczynić się do rozwoju sieci kolejowej.

Poza dwiema hipotezami sformułowano dwa cele badań, odpowiednio poznawczy i aplikacyjny, a mianowicie:

- ocena obecnego stanu infrastruktury kolejowej i planów jej rozbudowy w kontekście zapewnienia dostępu miast i gmin do transportu kolejowego oraz poprawy połączeń pomiędzy miastami;
- wskazanie działań służących zapewnieniu jak największej liczbie mieszkańców dostępu do transportu kolejowego oraz pogodzeniu potrzeb przewozów towarowych i pasażerskich.

Do wyżej wspomnianych dwóch celów jako kluczowe sformułowano cztery pytania badawcze o różnym stopniu szczegółowości, a były to pytania o to:

- w jakim stopniu istniejąca infrastruktura kolejowa jest dostosowana do współczesnych potrzeb przewozowych osób i towarów ?
- w jakim stopniu istniejące pasażerskie stacje kolejowe w Polsce są zintegrowane z dworcami autobusowymi, portami lotniczymi i terminalami promowymi ?
- czy i w jakim stopniu planowane inwestycje kolejowe przyczynią się do poprawy dostępu miast i gmin do transportu kolejowego oraz połączeń międzymiastowych ?
- gdzie jeszcze występują braki w infrastrukturze kolejowej ?

W mojej opinii warto byłoby ujednolicić sposób formułowania pytań i w przypadku wszystkich trzech pierwszych zadać pytania „*czy i w jakim stopniu*”. Brak poprzedzenia pytania określeniem, partykułą „*czy*” powoduje że wiemy iż istniejąca infrastruktura kolejowa jest dostosowana do współczesnych potrzeb przewozowych osób i towarów oraz że istniejące pasażerskie stacje kolejowe w Polsce są zintegrowane z dworcami autobusowymi, portami lotniczymi i terminalami promowymi. Nie wiemy tylko w jakim stopniu. Również to w jaki sposób poza opisowym zostanie wspomniany stopień określony nie zostało w monografii zaznaczone. Zbliżona sytuacja dotyczy pytania czwartego. W mojej opinii „*problem*”

z pytaniem czwartym jest taki, że jest ono nie tyle nieprecyzyjne, co w obecnym brzmieniu obejmuje całą infrastrukturę kolejową, a której definicję zawarto na stronie 18 monografii, a tak naprawdę ogranicza się ona do: linii kolejowych, stacji i punktów przeładunkowych.

Jak zaznacza Habilitant w swoim autoreferacie jego osiągnięcie jest podsumowaniem kilkunastoletnich badań nad funkcjonowaniem i rozwojem transportu kolejowego w Polsce. W podrozdziale „*Metody badawcze i materiały źródłowe*” wymienionych jest siedem publikacji Autora na których oparł część swoich dociekań w monografii. Przedmiotem jego dociekań jest określenie stanu infrastruktury kolejowej oraz planów jej rozwoju wynikającej z zestawienia istniejącej i planowanej sieci kolejowej z siecią osadniczą. Jak zaznacza, że o ile rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce został dobrze opisany w literaturze geograficznej, to jej aktualna faza rozwoju, w tym współczesne kierunki rozwoju sieci kolejowej i potencjalny wpływ planowanych inwestycji na poprawę połączeń między miastami, nie doczekała się jeszcze kompleksowego, pełnego omówienia. Z tym stwierdzeniem należy się w pełni zgodzić i je potwierdzić. Zresztą w podrozdziale 1.2.1. „*Dotychczasowe badania nad rozwojem sieci kolejowej w Polsce*” identyfikuje grupy zagadnień, które przewijały się w literaturze przedmiotu, a były to:

- identyfikacja stanu i zmian sieci kolejowej;
- retrospektywne, historyczne ujęcie wybranych zagadnień rozwoju sieci kolejowej;
- zagadnienia elektryfikacji i modernizacji sieci kolejowej;
- stan i zmiany sieci kolejowej wykorzystywanej w ruchu pasażerskim;
- rozwój i regres sieci kolei przemysłowych;
- zagadnienia poświęcone planom rozbudowy sieci kolejowej, w tym budowie kolei dużych prędkości;
- problematyka związana z planami i realizacją CPK oraz zagadnienia integracji kolei z innymi środkami transportu.

Zagadnienia te koncentrują się w większym stopniu na opisie stanu i zmian, w mniejszym natomiast dokonują ich oceny w sposób kompleksowy z jednoczesnym wskazaniem zasadności poszczególnych działań, ich finansowania i wariantowania rozwiązań. W mojej opinii najważniejsze oceny, wnioski, spostrzeżenia w sposób syntetyczny zostały zawarte w części podsumowującej i wnioskach końcowych (*Podsumowanie i wnioski końcowe*). Stanowią one o wartości przeprowadzonych badań i stanowią wkład w rozwój dyscypliny. Wnioski o których mowa dotyczą między innymi następujących kwestii, a mianowicie:

- w aktualnych potrzebach przewozu pasażerów należy uwzględnić zarówno rozmieszczenie miast, jak i ich miejsce w hierarchii. Tym samym należy przyjąć, że największe znaczenie mają: (1) funkcjonowanie w danym mieście lub gminie czynnej stacji pasażerskiej, (2) połączenia kolejowe między miastami powiatowymi i wojewódzkim, (3) połączenia kolejowe między ośrodkami metropolitalnymi i pozostałymi miastami wojewódzkimi;
- braki w infrastrukturze służącej do obsługi transportu intermodalnego powodują, że transport kolejowy nie wykorzystuje w pełni swojego potencjału w zakresie przewozów intermodalnych;
- bliska odległość pomiędzy dworcem kolejowym i autobusowym jest podstawą tworzenia punktów przesiadkowych. Dworce kolejowe stają się podstawą zintegrowanych węzłów przesiadkowych obejmujących transport kolejowy, autobusowy pozamiejski i miejski oraz parkingi P+R i B+R;
- obserwuje się postępującą integrację transportu kolejowego i lotniczego. Jednak sama integracja infrastrukturalna jest niewystarczająca;
- inwestycje, które mają największe szanse na realizację zapewnią dostęp do transportu kolejowego 146 gminom, w tym 21 miastom powiatowym, zamieszkałym przez 1,8 mln osób;
- największy wpływ na poprawę dostępu gmin do transportu kolejowego będą miały inwestycje zaplanowane i realizowane przez PKP PLK;
- spośród inwestycji, za które odpowiada PKP PLK, największe znaczenie ma kontynuowanie modernizacji linii wchodzących w skład korytarzy TEN-T, wśród których kluczowym projektem o znaczeniu strategicznym, jest *Rail Baltica*;
- w niektórych miastach realizacja zakładanych planów inwestycyjnych może przyczynić się do znaczącego podniesienia rangi stacji – z przelotowych, do roli węzłów kolejowych;
- dotychczasowe doświadczenia związane z wykonaniem planowanych wcześniej inwestycji kolejowych w Polsce pozwalają z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że nie wszystkie plany inwestycyjne doczekają się realizacji;
- istotną kwestią pozostaje rozbudowa układów torowych na liniach zagrożonych kongestią, w tym wylotowych z największych miast;
- uzasadniona jest budowa łącznic poprawiających funkcjonalność sieci;
- na niektórych planowanych nowych liniach kolejowych występują odcinki, które nie mają uzasadnienia w kontekście zapewnienia optymalnych połączeń między miastami;

- w dalszym ciągu istnieją linie i odcinki sieci kolejowej, gdzie występuje kongestia w ruchu kolejowym;
- wprowadzać decentralizację modelu zarządzania infrastrukturą kolejową (przykład województwa dolnośląskiego i pomorskiego);
- należy wesprzeć samorządy w zakresie przejmowania odpowiedzialności za utrzymanie infrastruktury kolejowej o znaczeniu lokalnym i regionalnym;
- ważnym czynnikiem warunkującym prowadzenie, nie tylko inwestycji kolejowych, są zmiany, zawirowania polityczne;
- zwrócić uwagę należy również na fakt, że część współcześnie planowanych nowych linii kolejowych stanowi powrót do koncepcji rozważanych w okresie PRL-u.

Cennym elementem podnoszącym wartość recenzowanej monografii, również w kontekście wkładu w rozwój dyscypliny, jest nakreślenie kierunków dalszych badań w kontekście analizowanych treści, a którymi są:

- dalsza pogłębiona analiza kolejowych planów inwestycyjnych, które podlegają stałym modyfikacjom i uszczegółowieniom;
- systematyczne bardziej szczegółowe badania dotyczące dalszego kształtowania polityki w zakresie rozwoju sieci kolejowej (w Polsce);
- prowadzenie pogłębionych analiz efektywnościowych i optymalizacyjnych rozwoju sieci kolejowej, w tym analiz ekonomicznych, uwzględniających relację koszt–efekt, a dotyczących w szczególności zasadności budowy linii kolei dużych prędkości;
- uwzględnienie alternatywnych możliwości zapewnienia dostępu miast do transportu kolejowego za pośrednictwem połączeń autobusowych;
- poszerzenie badań funkcjonowania oraz planów rozwoju zintegrowanych centrów przesiadkowych o kolejowe stacje pasażerskie.

Przechodząc do oceny dorobku naukowo-badawczego stwierdzić należy, że dr Tadeusz Bocheński całość swoich zainteresowań badawczych lokuje w geografii transportu. Głównym elementem z geografii transportu stanowi transport kolejowy, zarówno towarowy jak i pasażerski. Swoje badania umieszcza na styku z geografiami miast, geografiami przemysłu i geografiami portów morskich (zob. ryc. 1. autoreferat). Tym samym można w jego aktywności naukowej identyfikować cztery główne płaszczyzny badań, a mianowicie:

- a) szeroko rozumiany i analizowany transport kolejowy, w tym: infrastruktura – stan i perspektywy rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem dostępu miast oraz zakładów

- i stref przemysłowych do infrastruktury transportu kolejowego; przewozy pasażerskie; przewozy towarowe;
- b) porty morskie i ich powiązania z zapleczem, w tym z transportem kolejowym i zakładami przemysłowymi;
 - c) rozmieszczenie i charakterystyka infrastruktury logistycznej, w tym terminali przeładunkowych, centrów logistycznych i magazynowych, a także jej powiązania z transportem kolejowym.
 - d) funkcje, potencjał instytucjonalny, powiązania transportowe oraz zasięg oddziaływania miast w Polsce, ośrodków ponadlokalnych ze szczególnym uwzględnieniem tzw. miast średnich.

Jak zaznacza sam Habilitant obszar jego badań obejmował przede wszystkim Polskę, a w mniejszym stopniu inne państwa Europy Środkowo-Wschodniej i regionu Morza Bałtyckiego. Skoncentrowanie się głównie na Polsce, jako obszarze badań, można z jednej strony odczytywać jako jego zawężenie, tak jak i kręgu potencjalnych czytelników, odbiorców oraz tak zwanego oddziaływania. Z drugiej jednak strony poziom szczegółowości badań stale jest ten sam obejmuje cały kraj, schodzący z badaniami na poziom poszczególnych „miejscowości”, poszczególnych linii kolejowych, szczegółowych lokalizacji analizowanych zagadnień, czy też bazujących na unikatowych danych. Dodatkowo badania wzbogacane są o dynamikę zmian, zmianę jaka zachodzi w analizowanych zagadnieniach, co skutkuje wskazywaniem tendencji analizowanych zjawisk. Tym samym badania prowadzone przez Habilitanta są ze sobą porównywalne, budują szerszy kontekst, a w konsekwencji tworzy się efekt synergii, co pozwala na próby tworzenia syntez i podsumowań.

Recenzowany dorobek publikacyjny Habilitanta obejmuje łącznie 59 opracowań naukowych (na moment złożenia wniosku). Na tą liczbę składa się: 12 publikacji które ukazały się przed doktoratem – 3 artykuły i 9 rozdziałów w monografiach – oraz 47 po doktoracie – 5 monografii, 25 artykułów, 14 rozdziałów w monografiach i 3 w materiałach pokonferencyjnych. Większość badań dr Tadeusz Bocheński prowadził indywidualnie, był pierwszym i jedynym autorem. Pomijając wszystkie jednoautorskie publikacje do doktoratu, po uzyskaniu tytułu doktora blisko $\frac{3}{4}$ publikacji (72,3 %) było autorstwa Habilitanta. Wśród prac z innymi autorami znalazły się 2 monografie, 7 artykułów, 3 rozdziały w monografiach i jeden w materiałach pokonferencyjnych. Współautorzy pochodzili z uczelni – obecnego miejsca pracy – Uniwersytetu Szczecińskiego oraz Uniwersytetu Gdańskiego, Uniwersytetu Morskiego w Gdyni oraz IGiPZ PAN. Warto zauważyć, że po doktoracie aktywność publikacyjna Habilitanta wzrosła blisko 4-krotnie, czyli przeciętnie co roku ukazywało się

blisko 5 prac dr Tadeusza Bocheńskiego. Biorąc pod uwagę tylko prace z afiliacją obecnego miejsca pracy – Uniwersytet Szczeciński – aktywność publikacyjna to blisko 4 opracowania rocznie (37 publikacji w tym 3 monografie) od zatrudnienia w 2015 roku. Zwrócić należy uwagę, na różnorodność publikowanych opracowań naukowych, a w szczególności na monografie. Biorąc pod uwagę obciążenie dydaktyczne, w mojej opinii, Habilitant charakteryzuje się ponadprzeciętną aktywnością publikacyjną, opracowań o dużych walorach poznawczych. Ponadto w dorobku znajdują się artykuły naukowe w czasopismach, rozdziały w monografiach, materiały pokonferencyjne oraz monografie, które w połączeniu z większościowym ich samodzielnym przygotowywaniem, jak i we współpracy z innymi badaczami pozwalają stwierdzić, że Habilitant jest „kompletnym geografem”. Tym samym ma nie tylko zadatki, ale cechy uprawniające mnie do stwierdzenia że zasługuje na tytuł samodzielnego pracownika nauki. Przywołana kompletność dotyczy umiejętności znalezienia problemu do rozwiązania, sformułowania pytań badawczych, zebrania, zestawienia, opracowania materiału liczbowego, tabelarycznej i kartograficznej prezentacji wyników prowadzonych badań, rozwiązania problemu i nakreślenia nowych obszarów badawczych. Wynika to z umiejętności prowadzenia badań od ich zainicjowania do opublikowania.

Kolejną kwestią świadczącą o dużym kunszcie, dojrzałości warsztatu i zdolnościach mentorskich jest promowanie prac które zdobywają wyróżnienia w konkursach, lub ich poziom jest tak wysoki, że na ich podstawie powstają artykuły naukowe. Trzecia kwestia to umiejętność inicjowania i realizowania współpracy z innymi badaczami których efektem z jednej strony jest aktywność publikacyjna, z drugiej powiększająca się sieć znajomości i kontaktów które z różną siłą przekuwają się na wzajemną współpracę z badaczami z kręgu miejsca pracy i spoza niego.

W mniejszym stopniu podejmowana problematyka badawcza, a w większym stopniu główny obszar badań jakim jest Polska, powoduje, że Habilitant z założenia kieruje wyniki swoich badań przede wszystkim do polskiego odbiorcy. Skutkowało to tym, że większość badań publikowana była w krajowych czasopismach i wydawnictwach. Nie oznacza to, że Habilitant nie posiada publikacji w językach konferencyjnych. Dr. Tadeusz Bocheński w autoreferacie podaje, że po uzyskaniu stopnia doktora, 17,0% jego publikacji ukazało się w czasopismach zagranicznych, a kolejne 6,4 % w języku angielskim w polskich czasopismach.

Poza publikowaniem wyników swoich dociekań naukowych w czasopismach oraz monografiach Habilitant wyniki swoich badań referował na konferencjach naukowych. W całej dotychczasowej karierze dr Tadeusz Bocheński uczestniczył w 38 konferencjach, w tym w 12 przed uzyskaniem stopnia doktora. W przeważającej większości Habilitant był jedynym

autorem – 36 referatów, a w 5 innych był ich współautorem. Wśród konferencji, w których brał czynny udział, wymienia przede wszystkim te odbywające się cyklicznie, a mianowicie:

- „*Problemy i wyzwania geografii komunikacji*”, Międzynarodowa Konferencja Naukowa organizowana przez Komisję Geografii Komunikacji PTG, (2016, 2017, 2018, 2021, 2022, 2023, 2024);
- Tematyczna, problemowa Międzynarodowa Konferencja Naukowa nt. sektora przemysłu i usług, organizowana przez Komisję Geografii Przemysłu PTG i Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, (2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2021);
- Warsztaty z geografii społeczno-ekonomicznej w Cieszyń, organizowane przez Katedrę Geografii Ekonomicznej na Wydziale Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, (2012, 2013, 2016);
- „*Baltic Region – Cooperation Region*”, Międzynarodowa Konferencja Naukowa organizowana przez Bałtycki Uniwersytet Federalny im. Immanuela Kanta w Królewcu (2018, 2019)
- Zjazd Polskiego Towarzystwa Geograficznego organizowany przez Polskie Towarzystwo Geograficzne (2010, 2012);
- Pomorskie Seminarium Geograficzne, organizowane przez Uniwersytet Pomorski w Słupsku (2020, 2023);
- „*Konwersatorium Wiedzy o Mieście*”, organizowane przez Uniwersytet Łódzki (2022).

W powyższym wykazie zdecydowana większość aktywności, poza 2-oma, dotyczy okresu po uzyskaniu doktoratu i pracy na Uniwersytecie Szczecińskim. W trakcie pracy na Uniwersytecie Szczecińskim Habilitant wygłosił 29 referatów na 27 konferencjach naukowych. Dwukrotnie uczestniczył w konferencji organizowanej przez zagraniczny ośrodek – Bałtycki Uniwersytet Federalny im. Immanuela Kanta w Królewcu.

Ważnym elementem działalności naukowej jest aktywność recenzencka. Jej istotność polega na tym że powierzanie opracowań innych autorów do oceny jest wyrazem uznania wiedzy, kompetencji i zaufania do osoby Habilitanta w świecie nauki. Recenzowane przez Niego opracowania, artykuły naukowe wchodziły w zakres geografii transportu. Dr. Tadeusz Bocheński wykonał 14 recenzji dla 7 czasopism w tym dwóch anglojęzycznych (*Quaestiones Geographicae*, *Urban Planning*). Warto również nadmienić że recenzował wniosek w ramach IV Edycji konkursu przyznawania grantów wewnętrznych Uniwersytetu Wrocławskiego w ramach programu „Inicjatywa Doskonałości – Uczelnia Badawcza (IDUB).

Poza prowadzeniem badań z tak zwanych środków statutowych, Habilitant realizował 6 własnych projektów badawczych finansowanych ze środków dotacji celowej MNiSzW służących rozwojowi młodych naukowców oraz uczestników studiów doktoranckich – przyznanych w ramach wewnętrznych konkursów. Cztery z nich w latach 2011–2014 były zrealizowane przed uzyskaniem stopnia doktora na Uniwersytecie Gdańskim, w trakcie trwania studiów doktoranckich. Dwa pozostałe (2017–2018) realizował już jako adiunkt na Uniwersytecie Szczecińskim. Wszystkie one mieściły się w problematyce geografii transportu, a dotyczyły transportu intermodalnego, transportu kolejowego, oraz wybranych problemów transportu kolejowego na styku z przemysłem. Obszar badań stanowiła Polska i Europa ze szczególnym naciskiem na kraje Europy Środkowo–Wschodniej i kraje sąsiadujące z Polską.

Habilitant w trakcie swojej kariery zawodowej prowadził imponującą liczbę różnych przedmiotów, zajęć, grup zajęć, na kilku kierunkach, dwóch stopniach studiów i w różnych formach. Były to zarówno wykłady, ćwiczenia, konwersatoria, seminaria czy też ćwiczenia terenowe. Habilitant łącznie prowadził zajęcia z 33 przedmiotów na studiach stacjonarnych: gospodarka przestrzenna (I i II stopnia), geografia (I i II), geoanalitka (I), turystyka i rekreacja (I i II), biologia (I); niestacjonarnych: gospodarka przestrzenna (I); turystyka i rekreacja (I); oraz studiach podyplomowych geografii dla nauczycieli. Zajęcia dydaktyczne prowadził jako doktorant na Uniwersytecie Gdańskim w latach 2010–2015 (łącznie 5 przedmiotów na 3 kierunkach), a którymi były ćwiczenia i ćwiczenia terenowe. Po uzyskaniu stopnia doktora i zatrudnieniu na Uniwersytecie Szczecińskim, od 2015 roku, prowadził zajęcia z 29 przedmiotów na I i II poziomie studiów oraz studiach podyplomowych. Na podkreślenie zasługują zajęcia dla studentów zagranicznych prowadzonych w ramach programu wymiany Erasmus z dwóch przedmiotów *Public space creation* i *Public transportation in cities* w formie konwersatorium. Ważnym elementem w kreowaniu procesu dydaktycznego są te przedmioty w których pełni się rolę koordynatora. Funkcja ta obliguje do odpowiedzialności za kształt przedmiotu, realizowane treści, formę zaliczenia i jego realizację, wraz z dbaniem o aktualizację tematyki wykładów oraz ćwiczeń. W dotychczasowej karierze do najważniejszych przedmiotów których był koordynatorem Habilitant wymienia cztery, a mianowicie: geografię gospodarczą, geografię społeczno–gospodarczą i geografię społeczno–ekonomiczną/ gospodarczą Polski oraz historię / podstawy urbanistyki. Biorąc pod uwagę zainteresowania naukowe Habilitanta prowadzonymi autorskimi przedmiotami, są / były: Systemy transportowe i logistyczne, Zarządzanie transportem miejskim, Transport w turystyce, Transport turystyczny, Transport w międzynarodowym ruchu turystycznym; *Public transportation in cities*. Obecność tego typu przedmiotów w procesie dydaktycznym

należy wysoko ocenić gdyż świadczy to o umiejętności przełożenia swojej wiedzy na konkretne przedmioty wpisujące się z myśl przewodnią danego kierunku studiów. Z drugiej strony natomiast świadczy o uznaniu w środowisku miejsca zatrudnienia które skutkuje powierzeniem realizacji autorskich treści. Duża liczba realizowanych przedmiotów, a co należy podkreślić i zauważyć, wymaga rozległej i specjalistycznej wiedzy którą dr Tadeusz Bocheński musi posiadać, i ciągle ją poszerzać, i aktualizować aby móc je prowadzić. O szerokim i wszechstronnym wykształceniu i dużym zaufaniu do Habilitanta, jako dydaktyka, świadczy powierzenie mu do prowadzenia konwersatoriów, a szczególnie seminariów dyplomowych i pracowni dyplomowych. Świadczy to o jego wysokich kompetencjach merytorycznych, komunikacyjnych i społecznych. Równie wymagającymi w realizacji są prowadzone ćwiczenia terenowe.

W realizacji procesu dydaktycznego ważną rolę w rozwoju Habilitanta pełni funkcja promotora i recenzenta prac dyplomowych. Do chwili obecnej był on promotorem 12 prac dyplomowych w tym 2 magisterskich. Dwie dalsze prace dyplomowe są obecnie realizowane. W roli recenzenta dr Tadeusz Bocheński wystąpił trzykrotnie. Jakkolwiek same liczby nie są imponujące to w świetle faktu, że: (1) wypromowana przez niego praca magisterska Mikołaja Paśko została wyróżniona w II edycji konkursu im. Jędrzeja Gadzińskiego na najlepszą pracę magisterską z zakresu Geografii Komunikacji; (2) włącza studentów piszących pod Jego opieką prace dyplomowe w badania naukowe – co skutkuje publikowaniem wyników ich badań, należy spojrzeć na Habilitanta jako dojrzałego pracownika nauki. Dotychczas w takiej formule powstały 3 publikacje naukowe, a dwie kolejne są w trakcie przygotowania (zob. przypis 59 s. 28 autoreferat). O dojrzałości naukowej świadczy również fakt pełnienia funkcji promotora pomocniczego w przewodzie doktorskim mgr inż. Sebastiana Wojtkiewicza. Pomimo braku finalizacji doktoratu wymiernym efektem współpracy nad doktoratem było opublikowanie 4 wspólnych artykułów naukowych.

Poza uczestniczeniem w kształtowaniu i realizacji procesu dydaktycznego Habilitant brał udział w działaniach popularyzujących naukę i wspierających kształcenie w zakresie reprezentowanej dyscypliny. Były to aktywne działania w / jako:

- IX i X Bałtyckim Festiwalu Nauki;
- XVI Zachodniopomorskim Festiwalu Nauki;
- Międzynarodowym Dniu Ziemi z referatem kalejdoskopowym pt. Nocne podróże pociągami;

- recenzent prace w ramach II etapu Olimpiady Geograficznej organizowanej przez Polskie Towarzystwo Geograficzne;
- członek Komisji Konkursowej oceniającej prace złożone na III edycję Konkursu o nagrodę Dziekana Wydziału Ekonomii, Finansów i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego na najlepszą pracę dyplomową w dyscyplinie geografia społeczno–ekonomiczna i gospodarka przestrzenna;
- współautor skryptu dla nauczycieli geografii przygotowanego w ramach projektu Zachodniopomorska Szczecińska Szkoła Ćwiczeń – projekt był współfinansowany z funduszy europejskich w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój, Działanie 2.10 Wysoka jakość systemu oświaty – Konkurs nr POWER.02.10.00–IP.02.–00–005/18 Wsparcie tworzenia sieci szkół ćwiczeń;
- opracowanie zajęć przedmiotu dla nowego kierunku studiów *„Green Economy – zielona gospodarka”*, projekt pn. *„Uniwersytet Szczeciński – wsparcie kierunków studiów z branż kluczowych dla rozwoju gospodarki”*, FERS.01.05–IP.O8–0042/23–00 finansowanego w ramach programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021–2027.

Poza działalnością naukową i dydaktyczną Habilitant brał udział w pracach organów i komisji uczelnianych, a także koła naukowego i komitetów organizacyjnych konferencji. Takich aktywności w autoreferacie jest 11 (pkt 6.2. s.28–29 autoreferat). Za najistotniejsze i ważne w kontekście oceny uważam następujące:

- przedstawiciel doktorantów do Rady Wydziału Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego w kadencji 2010–2012;
- przedstawiciel doktorantów do Rady Instytutu Geografii na Wydziale Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego w kadencji 2013–2014;
- założyciel Koła Naukowego Doktorantów Geografów Uniwersytetu Gdańskiego i jego prezes w kadencjach 2010–2012 i 2012–2014;
- redaktor naczelny serii „Badania Miast” wydawanej przez Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego;
- przewodniczący Komitetu Organizacyjnego VIII Międzynarodowej Konferencji Naukowej „Problemy i wyzwania geografii komunikacji”, 2023;
- przewodniczący komitetu organizacyjnego I. Konferencji Naukowo–Praktycznej Subregiony i Miasta Subregionalne w Polsce, Społeczeństwo–Gospodarka–Środowisko pt. *„Impulsy rozwojowe miasta Elbląg i jego obszaru funkcjonalnego”* – zaplanowana na 05.2025 w Elblągu.

Ich ważność wynika z następujących faktów: uczestnictwa w gremiach decydujących o procesie kształcenia, organizacji nauki; umiejętnościach organizacyjnych i kierowniczych – umiejętnościach miękkich; zdolności do kreowania przedsięwzięć, wydarzeń naukowych nowych i cyklicznych.

Za działalność naukową, organizacyjną, edukacyjną Habilitant otrzymywał nagrody i wyróżnienia, a były to:

- wyróżnienie pracy końcowej napisanej w ramach studiów podyplomowych w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej, na kierunku Logistyka i spedycja w transporcie kolejowym (2016);
- nagroda indywidualna II stopnia Rektora Uniwersytetu Szczecińskiego za szczególne osiągnięcia naukowe, (2017);
- wyróżnienie Dyrektora Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego za monografię naukową „Ośrodki subregionalne w Polsce”, (2022);
- nagroda zespołowa I stopnia Rektora Uniwersytetu Szczecińskiego za szczególne osiągnięcia organizacyjne, (2023);

W mojej opinii dr Tadeusz Bocheński wykazuje się istotną aktywnością naukową realizowaną w więcej niż jednej uczelni. Do chwili obecnej były / są to cztery polskie ośrodki akademickie. Pierwszą z nich był Uniwersytet Gdański (2009–2014) na którym uzyskał stopień doktora, a w trakcie trwania studiów doktoranckich realizował 4 projekty badawcze z dotacji celowej MNiSzW, opublikował 12 prac naukowych oraz dokonał szerokiej kwerendy która stanowiła podstawę dalszych publikacji, w tym 2 monografii. Drugą w kolejności uczelnią (2015– obecnie) jest Uniwersytet Szczeciński gdzie do tej pory realizował 2 projekty badawcze z dotacji celowej MNiSzW służącej rozwojowi młodych naukowców. W trakcie zatrudnienia przygotował 47 publikacji w tym: 5 monografii i 25 artykułów, z których 21 w czasopismach znajdujących się w wykazie MNiSzW lub MEiN. Brał aktywny udział w konferencjach naukowych – wygłoszenie 29 referatów na 27 konferencjach naukowych w tym dwóch zagranicznych. W trakcie zatrudnienia na Uniwersytecie Szczecińskim (2016/2017) uczestniczył i ukończył z wyróżnieniem studia podyplomowe „*Logistyka i spedycja w transporcie kolejowym*” w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej. Ich pokłosiem była praca pt. „*Rozwój transportu intermodalnego z wykorzystaniem kolei w Polsce*” napisana pod kierunkiem prof. dr hab. Marka Sitarza, w Katedrze Transportu Szynowego, na podstawie której powstały 3 artykuły naukowe w czasopismach znajdujących się w wykazie MNiSzW

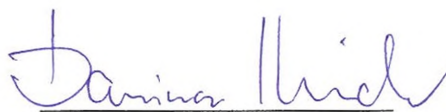
część B. W opinii Habilitanta studia te umożliwiły mu poszerzenie jego wiedzy oraz skutkowały nawiązaniem kontaktów, które pozwoliły na pozyskanie niepublikowanych danych dotyczących infrastruktury terminali intermodalnych, zaś wyniki prowadzonych wówczas badań przedstawił na seminarium naukowym. Ostatnim, jak dotychczas, miejscem aktywności naukowej (2023) był Uniwersytet Morski w Gdyni, w którym odbył staż naukowy w trakcie którego zapoznał się z badaniami naukowymi prowadzonymi w Katedrze Logistyki i Systemów Transportowych, jak również przedstawił wyniki swoich badań z zakresu infrastruktury logistycznej na seminarium naukowym. Nawiązana współpraca naukowa zaowocowała jak dotychczas publikacją artykułu w czasopiśmie znajdującym się w wykazie MEiN.

Po zapoznaniu się z dorobkiem naukowym dra Tadeusza Bocheńskiego, ze szczególnym uwzględnieniem głównego osiągnięcia naukowego, które stanowi monografia pt. *„Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym”*, stwierdzam, że Jego osiągnięcia stanowią znaczny wkład w rozwój geografii transportu, z uwzględnieniem transportu pasażerskiego oraz towarowego. Rozpoznanie przez Habilitanta zagadnień transportu kolejowego jest systematycznie pogłębiane, poszerzane i propagowane. Zagadnieniami stanowiącymi znaczny wkład w rozwój dyscypliny są: (1) określenie dostępu gmin do transportu kolejowego pasażerskiego i towarowego; (2) ocena połączeń kolejowych pomiędzy wybranymi miastami uwzględniająca istniejące i planowane odcinki linii kolejowych; (3) ocena planowanych nowych odcinków linii kolejowych i stacji pasażerskich pod kątem ich znaczenia dla obsługi połączeń międzymiastowych; (4) rozpoznanie zagadnienia poprawy dostępu miast i gmin do transportu kolejowego, z uwzględnieniem liczby ludności oraz (5) identyfikacja efektów realizacji dotychczasowych planów rozbudowy sieci kolejowej. Na podkreślenie zasługuje również fakt opierania się w dociekaniach naukowych na niepublikowanych danych dotyczących między innymi średniodobowego natężenia ruchu pociągów. Ocena działalności naukowo-badawczej Habilitanta pozwala również stwierdzić, że dr Tadeusz Bocheński wykazuje się widoczną aktywnością naukową. Mniejszy, ale zaznaczony jest element umiędzynarodowienia badań. Również pozytywnie i jako co najmniej wystarczający należy ocenić dorobek dydaktyczno-popularyzatorski. Zaznaczyć również należy, że w stopniu wystarczającym Habilitant wykazuje się istotną aktywnością naukową realizowaną łącznie w czterech krajowych ośrodkach akademickich. Na koniec chciałbym zaznaczyć, że dr Tadeusz Bocheński jest naukowcem rozpoznawalnym w środowisku naukowym jako specjalista z zakresu szeroko rozumianej geografii transportu. W moim przekonaniu ta rozpoznawalność będzie stale rosła zarówno w kraju, jak i miejmy nadzieję, za granicą w najbliższym czasie. Tym samym biorąc

powyższe pod uwagę z pełnym przekonaniem mogę sformułować pozytywną konkluzję końcową.

W konkluzji końcowej stwierdzam, że przedstawione przez Habilitanta osiągnięcie naukowe w formie monografii pt. *„Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym”*, oraz osiągnięcia naukowo-badawcze, dydaktyczne i popularyzatorskie, aktywność naukowa realizowana w więcej niż jednej uczelni, stanowią znaczny wkład w rozwój dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna i łącznie spełniają warunki stawiane kandydatom do stopnia doktora habilitowanego. Tym samym wnoszę do Rady Naukowej Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej, Uniwersytetu Szczecińskiego o dopuszczenie wniosku dr Tadeusza Bocheńskiego do dalszego etapu procesu postępowania habilitacyjnego.

Wrocław, dnia 12 maja 2025



/dr hab. Dariusz Ilnicki/