

Warszawa, 6.03.2026

Dr hab. Marta Lackowska, prof. ucz.
Katedra Rozwoju i Polityki Lokalnej
Wydział Geografii i Studiów Regionalnych
Uniwersytet Warszawski

**Recenzja w postępowaniu habilitacyjnym dr. Bartłomieja Kołsuta
w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie
geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna**

Podstawy formalne recenzji

Niniejsza recenzja została wykonana na podstawie Uchwały nr 011/2025/2026 Rady Naukowej Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu z 16 grudnia 2025 roku. Postępowanie wszczęte 10.11.2025 prowadzone jest w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.

Recenzja została wykonana zgodnie z art. 221 ust. 8 Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2023 r. poz. 742). Rozpatruje zatem, czy przedstawione do oceny osiągnięcie naukowe odpowiada wymaganiom określonym w art. 219 ust. 1 pkt 2 Ustawy. Szczególnej ocenie podlega także międzyinstytucjonalna aktywność naukowa, w szczególności zagraniczna (art. 219 ust. 1 pkt 3 Ustawy).

1. Charakterystyka osiągnięcia naukowego

Dr Bartłomiej Kołsut wskazał jako osiągnięcie naukowe cykl 13 powiązanych tematycznie publikacji, w tym 6 artykułów naukowych, 6 rozdziałów w tomie edytowanym oraz jednej wieloautorskiej monografii. Publikacje w książce z 2023 roku są traktowane jako elementy jednego dzieła i w Autoreferacie numerowane jako [7a-7f] – w niniejszej recenzji używam tej numeracji (w Wykazie osiągnięć użyto innej).

Artykuły zostały opublikowane w czasopismach naukowych, które w roku opublikowania artykułu w ostatecznej formie były ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami

wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. b. Na liście MNiSW czasopisma w roku opublikowania notowały od 40 do 100 punktów. Cztery z tych tytułów posiadają Impact Factor (wynoszący od 1,0 do 3,8, średni IF: 2,33).

Poza jedną, są to prace wieloautorskie, przy czym wkład Habilitanta w przygotowanie poszczególnych publikacji waha się od 30% (w przypadku czterech publikacjach) do 65% (także w przypadku czterech publikacji). Łącznie w cyklu trzynastu opracowań znajduje się zatem jeden samodzielny artykuł oraz siedem publikacji z wiodącą (65%) bądź równorzędną (50%) rolą Habilitanta. Zgodnie z załączonymi oświadczeniami i opisem zamieszczonym w Autoreferacie w większości przypadków Habilitant uczestniczył w opracowaniu koncepcji badania, wykonaniu analiz statystycznych i przestrzennych, interpretacji wyników, a także redagowaniu tekstu i odpowiadaniu na uwagi recenzentów. Na potrzeby publikacji [3] i [7] Habilitant samodzielnie opracował bazę danych (na podstawie materiałów pozyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców) stanowiącą ważną podstawę kolejnych realizowanych badań. Opisy wkładu własnego są klarowne i wystarczająco szczegółowe.

Przedstawione do oceny publikacje mają cechy powiązanego tematycznie cyklu, o czym świadczy zbieżność tematyczna – powiązania między publikacjami zostały szczegółowo i przekonująco opisane w Autoreferacie.

Tym samym recenzowane osiągnięcie naukowe spełnia warunki, które Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2018 poz. 1668) stawia przed osobą ubiegającą się o stopień doktora habilitowanego (art. 219 ust. 1. pkt 2 lit. b).

2. Ocena przedłożonego do recenzji osiągnięcia naukowego oraz jego wkładu w rozwój dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna

2.1 Dobór publikacji składających się na osiągnięcie naukowe

Oceniany cykl artykułów naukowych nosi tytuł *Wymiar przestrzenny rewolucji motoryzacyjnej w Polsce*. Tworzy go 13 pozycji opracowanych w ramach projektu mentora Habilitanta, prof. Tadeusza Strykiewicza (większość z tych publikacji ma sygnaturę finansowania przez NCN nr grantu 2016/23/B/HS4/00710).

Niewątpliwie najmocniejszą stroną cyklu jest jego spójność tematyczna. Cykl publikacji tematycznie tworzy zwarte pole badawcze sytuujące się w geografii transportu, a nawiązujące do geografii rynku i badań nad konsumpcją. Podejmowane zagadnienia nawiązują zatem do bogatego dorobku m.in. polskich badaczy, co zresztą zostało obszernie przedstawione m.in. w Autoreferacie.

Publikacje stanowią dorobek jednego projektu badawczego o precyzyjnie nakreślonych celach. Wyniki prezentowane w poszczególnych opracowaniach współtworzą kompleksowy obraz analizowanego zjawiska, przedstawiając przegląd dotychczasowych badań (szczególnie publikacja [5]), dyskutują dostępność danych i proponują istotne korekty (Publikacja [3]), oraz opisują analizy statystyczne i przestrzenne rynku motoryzacyjnego w Polsce, a także jego

historyczny rozwój w ostatnich trzech dekadach (publikacje [1], [4], [7]). Widoczne jest silne zazębianie się wątków i konsekwentne nabudowywanie zasobu wiedzy.

Dodatkowo, na korzyść osiągnięcia przemawia jego międzynarodowa dostępność (językiem większości publikacji jest angielski) i dobre zakorzenienie w międzynarodowym dorobku badawczym. Strategię publikacyjną oceniam jako dobrą, choć pozostawiającą pewien niedosyt (zarówno jeśli chodzi o średni IF, jak i punktację ministerialną).

Z drugiej strony odnotować należy kilka słabości cyklu przedstawionego jako osiągnięcie naukowe.

Pierwszą są liczne powtórzenia pojawiające się w 13 publikacjach, których ilościowy zakres można zapewne zmierzyć odpowiednimi technikami komputerowymi, a które wynikają ze wspomnianego intensywnego nabudowywania treści w kolejnych pozycjach omawiających dorobek projektu. Pojawiające się w publikacjach wskazanych jako osiągnięcie powtórzenia dotyczą szczególnie trzech pozycji: [6] [7b, c, d] i [8].

Oczywiście za każdym razem temat jest ujęty w nieco odmienny sposób, inne jest szczegółowe pytanie badawcze, czy soczewka użyta w pracy, a autorzy dodają nowy aspekt do analiz empirycznych, niemniej jednak zagadnienia i elementy opracowań się powtarzają, co jest szczególnie widoczne w dwóch książkach zamieszczonych jako ostatnie elementy osiągnięcia

Publikacja [7] stanowi materiał zbiorczy i ukoronowanie projektu badawczego prof. Stryjakiewicza, ale pytania badawcze postawione w rozdziale 1 w większości powtarzają zagadnienia opisane w innych publikacjach tworzących główne osiągnięcie Habilitanta. Problematyka rozdziałów 2, 3, 4 i 5 była już poruszana w artykułach cyklu. Oczywiście zauważam nowe, niepublikowane elementy, jednak część argumentacji i opracowań jest zbieżna (przestrzenny rozkład importu samochodów i jego społeczne uwarunkowania; historyczne ujęcie rozwoju motoryzacji w Polsce, powiązanie z obszarami centralnymi i peryferyjnymi).

W tym kontekście niejasna pozostaje metoda wyznaczenia kolejności publikacji wybranych do cyklu – nie przedstawia on badań chronologicznie, co pokazywałoby ścieżkę rozwoju tematyki i konsekwentne rozbudowywanie poszczególnych wątków. Na przykład publikacja [6], jedyna samodzielna publikacja w cyklu, zamieszczona została wprawdzie na miejscu szóstym, ale rocznikowo jest to praca najstarsza (2020) i najbardziej ogólna, przedstawiająca zagadnienia, które w kolejnych publikacjach z cyklu zostały pogłębione i przedstawione w bardziej zaawansowany metodycznie sposób. Przykłady takich kwestii to: obszernie uzasadnienia wyboru Polski jako obszaru analiz (vide publikacja [7b]), zagadnienie importu aut po 2004 roku i przestrzenny rozkład (publikacja [1] i [2]).

Po drugie (i w nawiązaniu do pierwszego argumentu) poza cyklem pozostawionych zostało aż pięć artykułów, które tematycznie zdecydowanie wpisują się w cykl dotyczący przestrzennego wymiaru rozwoju motoryzacji w Polsce (publikacje nr 3, 6, 7, 12 i 13 na stronach 4-5 Wykazu osiągnięć). Decyzja o wyborze publikacji tworzących główne osiągnięcie jest niejasna m.in. dlatego, że artykuł nr 3 (Wykaz osiągnięć, str. 4; Kudlak et al. 2024) został opublikowany w czasopiśmie o najwyższym IF (6,3) i zawiera bardzo interesującą i wartościową część empiryczną

(pierwsze cztery strony powielają ogólny zarys dot. rozwoju motoryzacji w Polsce prezentowany w innych tekstach).

Po trzecie (i również nawiązujące poniekąd do argumentu pierwszego), nie jestem przekonana do włączenia do cyklu „Wieloautorskiej monografii popularyzującej, a także rozszerzającą zrealizowane w ramach przedstawionego powyżej tematu wyniki badań” (Autoreferat, str. 7). Publikacja [8] to opracowanie popularno-naukowe, które powtarza i poszerza treści analizowane w innych opracowaniach (szczególnie w publikacjach [3], [1], i [6]). Książka zawiera ciekawe i bardzo przyjazne dla czytelnika streszczenie dorobku projektu, tym razem w wyśmienicie przygotowanej konwencji popularno-naukowej. Pytanie tylko, dlaczego ta konwencja została zaliczona do dorobku habilitacyjnego. Zupełnie nowym elementem w cyklu jest omówienie marek samochodów w II części Atlasu, jednak trudno tu mówić o jakichkolwiek koncepcyjnych podwalinach dla prezentowanych danych i ciekawostek. Publikację odnotowuję bardzo pozytywnie, ale w punkcie dotyczącym popularyzacji badań.

Chcę przy tym podkreślić, że powtórzenia często są immanentną częścią publikacji badaczy, którzy przez kilka lat konsekwentnie zajmują się wybranym zjawiskiem. Zauważone w osiągnięciu powtórki wpisują się w tę naturalną prawidłowość, pewne zastrzeżenia budzi tylko ich obszerność (np. publikowanie kilka razy tego samego wykresu bez cytowania pierwotnej publikacji) oraz ich zawarcie w dorobku wskazanym do oceny na stopień doktora habilitowanego.

Cechą osiągnięcia, którą trudno jednoznacznie ocenić jest wąski zespół współautorów. Dr Kołsut działa w stałym zespole współpracowników związanych z uczelnią macierzystą bądź z Uniwersytetem Ekonomicznym w Poznaniu, co z jednej strony można postrzegać negatywnie jako wyraz trudności w nawiązywaniu szerokich i efektywnych publikacyjnie relacji zawodowych (szczególnie międzynarodowych, vide pkt 3 recenzji), a z drugiej strony – skuteczny lokalny zespół jest oczywiście cennym zasobem.

2.2 Merytoryczna ocena osiągnięcia

Opisanym w punkcie 1 i 2.1 niniejszej recenzji publikacjom towarzyszy liczące czterdzieści stron omówienie (punkt 4. Autoreferatu), w którym Habilitant przedstawia ogólny kontekst badań, sytuuje je w dorobku geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej oraz streszcza poszczególne opracowania.

Bardzo pozytywnie oceniam tę część Autoreferatu przedstawiającą dorobek naukowy – opracowanie to jest obszerne, dobrze ustrukturyzowane, logicznie prezentuje poszczególne wątki analizowane w tekstach wybranych do cyklu przez pryzmat 10 pytań badawczych zebranych w cztery cele szczegółowe cyklu. Bardzo porządkujące osiągnięcie są też zestawienia tabelaryczne 1 i 2. Autoreferat dowodzi zatem umiejętności syntezy oraz budowy uogólnień na bazie wykonanych badań cząstkowych.

Sformułowane w Autoreferacie cele szczegółowe pozwalają kompleksowo objąć zjawisko rozwoju motoryzacji w Polsce. Trzy z czterech celów szczegółowych są eksploracyjne: jeden

jest metodyczny (CS1), drugi mówi o analizach podłużnych w porównaniu międzynarodowym (CS2), a trzeci (CS3) prezentuje ujęcie przestrzenne w Polsce. Czwarty cel ma ambicje eksplanacyjne.

Dla przejrzystości argumentacji recenzji, dalszą ocenę podzieliłam na zagadnienia pozytywne i budzące wątpliwości.

Mocne strony osiągnięcia

Spójność tematyczna, istotność zagadnienia, wkład badań eksploracyjnych w zasób wiedzy z dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna

Cykl 13 publikacji przedstawionych do oceny jako główne osiągnięcie podejmuje wiele aspektów związanych z rozwojem motoryzacji w Polsce po roku 1989. W konsekwentnie kumulowanym i rozbudowywanym zasobie wiedzy faktograficznej, testowanego instrumentarium metodycznego oraz tworzonych i ulepszanych baz danych stanowi niezaprzeczalny wkład do rozwoju dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna. Podjęta tematyka jest istotna dla wielu dziedzin polityki lokalnej i krajowej – szczególnie ważne są wątki dotyczące wpływu motoryzacji na jakość środowiska przyrodniczego, współzależności z procesami suburbanizacji i problemami dotyczącymi zagospodarowania przestrzennego, rozwoju infrastruktury i transportu publicznego. Eksplorowanie tych wątków stanowi z pewnością potencjał do dalszych badań – w mojej ocenie są one szalenie obiecujące i istotne. Dotychczasowe prace Habilitanta dały do nich dobre podwaliny (m.in. metodyczne), ale nie rozwinęły ich należycie.

Ukierunkowanie na badania eksploracyjne, rozwój metod i opracowywanie baz danych

Widać wyraźnie, że w badaniach eksploracyjnych, rozwijających podstawowy opis zjawiska Habilitant czuje się swobodnie – to one przeważają w całym osiągnięciu i to w ich kontekście Habilitant prezentuje bardzo dobry warsztat. Na wszystkie pytania postawione w ramach celów opisowych (1-3) znajdujemy w publikacjach tworzących główne osiągnięcie rzetelne i jasne odpowiedzi.

Warsztat metodyczny używany do analiz przestrzennych oraz społeczno-ekonomicznych jest zaawansowany – na szczególne uznanie zasługują publikacje [1-4].

Publikacja [1] prezentuje bardzo interesujące analizy przestrzenne nawiązujące do uwarunkowań historycznych. Niestety brakuje w niej operacjonalizacji postawionych hipotez (vide pkt Słabe strony osiągnięcia), ale samo ich zakorzenienie w literaturze jest bardzo przekonujące. Pozytywnie oceniam też odważne podejmowanie trudno mierzalnych zagadnień, takich jak wpływ instytucji nieformalnych i praktyk społecznych na przestrzenny wymiar rynku samochodowego w Polsce. Wnioskowanie w tej części publikacji pozostaje wprawdzie trochę na wyrost wobec poczynionych badań, ale jego ogólnemu kierunkowi trudno odmówić poprawności.

Najwyżej oceniam publikacje [3] i [4] ze względu na warsztat metodologiczny, stanowiący niezaprzeczalnie wartościowy wkład w rozwój dyscypliny. Publikacja [3] zawiera bardzo cenne metodycznie weryfikacje danych dotyczących samochodów osobowych w Polsce przeprowadzone dzięki wprowadzonej na przełomie 2017 i 2018 roku *Centralnej Ewidencji Pojazdów* (CEP 2.0). Na szczególną uwagę zasługuje opracowany algorytm korekty danych wg autorsko wypracowanego wzoru, którego efektem jest bardzo interesujący kartogram (fig. 6).

W publikacji [4] Autorzy wychodzą z założenia że skoro przestrzenny układ „centrum-peryferia” odzwierciedla szereg społeczno-ekonomicznych nierówności, to prawdopodobnie widoczny jest też w rynku samochodów osobowych. W artykule sformułowane zostały cztery hipotezy badawcze, a przedstawiona operacjonalizacja procedury weryfikacyjnej jest wyczerpująca i klarowna (tab. 1). Użyte mierniki pozwalają na kompleksowe ujęcie relacji peryferyjności i zasobu używanych samochodów. Swoją drogą, peryferyjność z definicji mówi też o sąsiedztwie danej jednostki samorządu terytorialnego, a zatem może warto byłoby w tym mierniku zastosować także autokorelację przestrzenną (którą to metodę Habilitant stosował w innych swoich publikacjach).

Akademicki warsztat pisarski

We wszystkich publikacjach stanowiących oceniane osiągnięcie widać bardzo dobry akademicki warsztat pisarski. Przegląd literatury jest zawsze bardzo szeroki, a przy tym ściśle nawiązujący do danego tematu. Nawet jeśli autorzy nie stawiają hipotez czy szczegółowych pytań badawczych, problemat badawczy jest dobrze zakorzeniony w przywołanych opracowaniach i wywiedziony ze wcześniejszych badań. Na uznanie zasługuje umiejętność wyszukiwania i przytaczania argumentów dotyczących własnej tezy w innych opracowaniach. Część empiryczna prac jest zazwyczaj bardzo przejrzysto ustrukturyzowana, a opis badań własnych wzbogacony informacjami z badań innych autorów (często zagranicznych).

Wysoką umiejętność opracowania przeglądu literatury i wykorzystywania jej dla celów swojego badania empirycznego ilustrują szczególnie:

- publikacja [2] (w warstwie dotyczącej rozwoju zrównoważonego i wpływu motoryzacji na jakość powietrza),
- publikacja [1] (w budowaniu głównego założenia badania wokół koncepcji Akerlofa),
- publikacja [7d] (w kontekście rynku nowych samochodów osobowych).

Z kolei publikacja [5] stanowi wieloautorski bardzo wnikliwy przegląd badań skupionych wokół dwóch zagadnień: poziomu motoryzacji i kwestii nowych a używanych samochodów osobowych.

Potwierdzeniem biegłości warsztatu jest współredagowanie książki, która ukazała się w Routledge w 2023 roku (publikacja [7]). Prace redaktorskie i koordynacyjne wykonane zostały na wysokim poziomie: książka jest przejrzysto ustrukturyzowana, ujęcie problemowe nakreślone w rozdziale 1 jest klarowne i dobrze poprowadzone przez poszczególne rozdziały.

Realizacja tego zadania stanowi też dobrą ilustrację umiejętności bardzo owocnej pracy w interdyscyplinarnym zespole, która jest widoczna w całym dorobku Habilitanta.

Słabe strony osiągnięcia

Podwaliny koncepcyjne i dyskusja teoretyczna

To co ewidentnie nie jest mocną stroną ocenianego osiągnięcia to podwaliny koncepcyjne i dyskusja teoretyczna. W publikacjach stanowiących oceniane osiągnięcie właściwie nie pojawia się wkład w rozważania koncepcyjne. Mocnemu przeglądowi literatury (vide pkt Mocne strony osiągnięcia) nie towarzyszą własne rozważania, próby rozbudowanej polemiki czy modyfikacji bądź rozbudowy ram teoretycznych. Specyfika przykładu polskiego i wartościowe jej generalizowanie (np. wyróżnienie etapów rozwoju rynku motoryzacyjnego) nie zostały wkomponowane w szersze koncepcyjne rusztowanie.

I tak na przykład, rozdział 1 (publikacja [7a]) jasno przedstawia ramy i osie analiz wykorzystywane w książce, ale jednocześnie pozostawia duży niedosyt jeśli chodzi o dyskusję teoretyczną. Ten mankament jest obecny we wszystkich rozdziałach włączonych do osiągnięcia, ale szczególnie doskwiera w rozdziale 9, który zamiast wniosków dla teorii i praktyki, przedstawia streszczenie poszczególnych rozdziałów, rekomendacje polityczne i nawiązanie do (nieanalizowanego w książce) wpływu pandemii na motoryzację w Polsce.

Również zamieszczone w Autoreferacie omówienie osiągnięcia naukowego jest dość słabo osadzone teoretycznie. Jest to tym ważniejsze, że składające się na cykl artykuły mają w dużej mierze charakter metodyczny albo też prezentują interesujące lecz cząstkowe analizy empiryczne. Autoreferat mógł w tym przypadku stanowić przestrzeń do twórczego rozwinięcia podstaw koncepcyjnych badanych zagadnień oraz nakreślenia implikacji teoretycznych własnych prac. Z tej możliwości Habilitant właściwie nie skorzystał.

Tę słabość w mojej ocenie łagodzi znajomość pozostawionego poza głównym osiągnięciem dorobku Habilitanta, który dowodzi umiejętności wypracowania wkładu koncepcyjnego na podstawie badań własnych (wymienił tylko jedną pozycję nawiązującą do mojego pola ekspertyzy: to artykuł nr 9 str. 5 Wykazu osiągnięć, w którym opracowano modele paradyplomacji korporacji samorządowych).

Warstwa eksplanacyjna badań

Jedną z konsekwencji słabości dyskusji teoretycznej jest ograniczona siła eksplanacyjna rozważań. Wyzwania eksplanacyjne są przez Habilitanta podejmowane znacznie rzadziej niż eksploracyjne – dość nadmienić, że tylko w dwóch z 13 publikacji tworzących główne osiągnięcie postawione zostały hipotezy badawcze. Cel szczegółowy 4 (sformułowany w Autoreferacie) ma ambicje wyjaśnienia wpływu uwarunkowań instytucjonalnych na przebieg i przestrzenne zróżnicowanie rewolucji motoryzacyjnej w Polsce. Postawionym w jego ramach

pytaniom badawczym 9 i 10¹ brakuje szczegółowej operacjonalizacji. Rozważania te stanowią raczej wstępny ogląd sytuacji niż pogłębione badanie własne. Zresztą sam Habilitant podchodzi z rezerwą do tych zagadnień, przynajmniej że „nie formułuj[e] tego twierdzenia na podstawie badań ilościowych wprost mierzących zależności między politykami publicznymi a rozwojem motoryzacji, lecz opiera[m] je na analizie procesów, które – choć uchwycone pośrednio – konsekwentnie wskazują na istnienie takiej zależności.” (Autoreferat, s. 38). Podobnie w odpowiedzi na 8 pytanie badawcze² pojawia się raczej informacja o występowaniu po sobie poszczególnych zjawisk w czasie niż o zapowiadany „sposobie, w jaki dane wydarzenia przełożyły się na dynamikę i strukturę przestrzenną rewolucji motoryzacyjnej w Polsce” (Autoreferat, s. 35). Podsumowując uważam, że cel 4 można było sformułować z większą pokorą i powściągliwością badawczą, znów raczej zostając przy eksploracyjnym podejściu.

Przykładami zbyt śmiałych ujęć (tak jeśli chodzi o formułowane cele, jak i zakres tematyczny) są publikacje [1] i [2]. Publikacja [1] nie przedstawia wyczerpującej operacjonalizacji głównego założenia: Autorzy posłużyli się istniejącymi źródłami w celu zilustrowania przekonania o istotności (nieoperacjonalizowanych) dziedzictwa historycznego i społecznych więzi dla kierunków importu. Wobec ogromnej przewagi importu samochodów osobowych z rynku niemieckiego (63,8% wobec 7,9% z Belgii i 2,3% z Austrii), należy też zadać pytanie, czy ta dysproporcja nie wynika głównie z bliskości dużego rynku, wobec którego siła ekspancyjna innych zmiennych wyjaśniających, takich jak dziedzictwo historyczne i społeczne więzi pozostaje marginalna.

W publikacji [2] Autorzy postawili śmiałe pytanie badawcze o konsekwencje motoryzacji i suburbanizacji dla środowiska przyrodniczego („Is there a relationship between urban sprawl and car ownership in Poland? What are the environmental consequences of *these processes*?”), (Publikacja [2], str 150, kursywa ML). W mojej opinii zamieszczono w tym tekście zdecydowanie za dużo wątków, ze szkodą dla głębokości dowodów empirycznych i dyskusji koncepcyjnej. O ile przegląd literatury dotyczącej wpływu motoryzacji na środowisko jest szeroki, o tyle empiryczna warstwa pozostawia niedosyt. Urban sprawl pociąga za sobą szereg negatywnych konsekwencji zarówno dla środowiska przyrodniczego, jak i dla wielu polityk lokalnych, ale te aspekty (mimo zapowiedzi z ostatniego pytania badawczego) nie zostały poddane badaniu. Podobnie obiecywane odwołania do badań dotyczących Poznania i jego aglomeracji, są w warstwie empirycznej ujęte w sposób znikomy.

Zastrzeżenia budzi też **dobór publikacji i powtórzenia zagadnień**, ale ten aspekt został omówiony w punkcie 2.1. niniejszej recenzji.

¹ PB9: Jaka była rola państwa (w tym szczególnie w zakresie polityki przestrzennej, transportowej i handlowej) w funkcjonowaniu rynku samochodów osobowych w Polsce?

PB10. Jakiego znaczenia w kształtowaniu rynku samochodów osobowych w Polsce miały instytucje nieformalne, tj. wzorce i praktyki społeczne funkcjonujące poza oficjalnymi regulacjami?

² PB8: W jaki sposób kluczowe punkty krytyczne (upadek „żelaznej kurtyny”, akcesja Polski do Unii Europejskiej oraz globalny kryzys finansowy) przełożyły się na dynamikę i strukturę przestrzenną rewolucji motoryzacyjnej w Polsce?

3. Ocena pozostałej aktywności naukowej, w tym zagranicznej

3.1 Ocena aktywności publikacyjnej poza głównym osiągnięciem

Publikacje przedstawione w wykazie aktywności poza głównym osiągnięciem stanowią zbiór bogaty i różnorodny pod względem podejmowanej tematyki. Można wyróżnić trzy grupy podejmowanych zagadnień:

- 1) Lokalne powiązania funkcjonalno-przestrzenne, rozwój lokalny i planowanie strategiczne – w tym nurcie Habilitant opracował (samodzielnie i we współautorskie) liczne monografie jednostek samorządu terytorialnego.
- 2) współpraca jednostek samorządu terytorialnego, w tym paradyplomacja – te opracowania stanowią wartościową kontynuację zainteresowań podjętych w rozprawie doktorskiej.
- 3) Struktura przestrzenna i czynniki funkcjonowania rynku nowych samochodów osobowych w Polsce – w tym nurcie mieści się kilka publikacji, które nie zostały włączone do głównego osiągnięcia naukowego, choć wiążą się z tematyką cyklu i ją uzupełniają o kolejne zagadnienia. Pozostawiając z boku przesłanki decyzji Habilitanta o dobrze tekstów wykazanych jako główne osiągnięcie, na pewno te „dodatkowe” opracowania potwierdzają szeroką ekspertyzę dr. Kołsuta w zakresie geograficznych badań rynku samochodów osobowych w Polsce.

O ile przy ocenie cyklu stanowiącego główne osiągnięcie miałam zastrzeżenia co do bardzo wąskiego grona współpracowników, o tyle analiza pozostałych publikacji nieco zmniejsza wątpliwości dotyczące umiejętności podejmowania szerszej współpracy przez Habilitanta. Podobnie rzecz ma się z samodzielnością pisarską, którą potwierdzają opracowania umieszczone poza głównym osiągnięciem: 7 publikacji po uzyskaniu stopnia doktora jest samodzielnych (w tym 5 niezwiązanych tematycznie z doktoratem), pojawia się też samodzielna redakcja monografii (pkt 44 w Wykazie osiągnięć). Z uwag krytycznych pozostaje natomiast fakt braku publikacji z autorami z zagranicy (vide pkt 3.2.).

3.2. Ocena pozostałych elementów aktywności naukowej

Habilitant uczestniczył jako wykonawca w trzech **projektach badawczych** kierowanych przez swojego mentora, prof. Stryjakiewicza, w tym w dwóch projektach międzynarodowych realizowanych w ramach Horyzontu 202: RurAction (2016-2021) i RE-CITY (2018-2022). Oba projekty realizowane były przez odmienne konsorcja badawcze, co umożliwiło Habilitantowi poznanie szerokiego spektrum sposobów pracy na uczelniach europejskich i nawiązanie szerokich kontaktów. Niepokoi jednak fakt, że żaden z tych projektów nie wniósł do dorobku Habilitanta publikacji z zagranicznymi współautorami, co skłania do podejrzeń, że udział w tych projektach był stosunkowo ograniczony, być może do działań w ramach badań prowadzonych przez polskiego partnera, bądź też nie został efektywnie skonsumowany.

Ewidentnie najważniejszym projektem, który bezpośrednio zaowocował wypracowaniem dorobku habilitacyjnego jest udział w projekcie OPUS 12, NCN kierowanym przez prof.

Stryjakiewicza nt „Wymiar przestrzenny (r)ewolucji na rynku samochodowym w Polsce”. Mam nadzieję, że projekt Miniatura NCN 9, realizowany przez Habilitanta obecnie (2025-2026) jest zwiastunem samodzielności badawczej w tym obszarze.

Słabym punktem jest u Habilitanta **współpraca z innymi uczelniami**, w tym współpraca zagraniczna. Habilitant spełnia ten warunek poprzez współpracę z Uniwersytetem Ekonomicznym w Poznaniu. Ta interdyscyplinarna współpraca z pewnością wzbogaciła badania (w szczególności warsztat geograficzno-ekonomiczny) Habilitanta i znalazła odzwierciedlenie we wspólnych publikacjach, pozostaje jednak umocowaniem w dość „lokalnej” sieci. Główne osiągnięcie nie zawiera pozycji realizowanych z osobami z innych (niż wspomniany Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu) ośrodków. To lokalne umocowanie widać zresztą (choć mniej wyraźnie) w całym dorobku Habilitanta.

Jaskółką zwiastującą rozbudowę tego komponentu kariery akademickiej Habilitanta jest niedawno podjęta współpraca z Uniwersytetem Komeńskiego w Bratysławie, w ramach której Habilitant odbył 10-dniowy staż pod opieką dr. Hornaka, sfinansowany w ramach programu IDUB. Publikacja z dr. Hornakiem, która stanowiłaby pierwsze opracowanie wykonane z kolegą z zagranicznego ośrodka, jest wprawdzie cytowana w autoreferacie (ryc. 8), ale obok ogólnej informacji „(2025) w przygotowaniu” (s. 47 Autoreferatu) nie pojawiają się na razie żadne szczegóły mówiące o zaawansowaniu tych prac.

Podsumowując, spełnienie ustawowego warunku dot. umiędzynarodowienia następuje poprzez udział w projektach badawczych, staż naukowy, a także poprzez aktywność recenzencką i konferencyjną, w której Habilitant odnotowuje istotne umiędzynarodowienie. Całkowity brak publikacji z kolegami/koleżankami z zagranicy oceniam negatywnie, ale – wobec podejmowania innych form umiędzynarodowienia – nie jest to warunek sine qua non.

4. Ocena osiągnięć dydaktycznych, organizacyjnych i popularyzujących naukę

Osiągnięcia dydaktyczne Habilitanta są imponujące i wykazują dużą pracowitość oraz zaangażowanie we wspieranie edukacji młodych dorosłych.

Aktywność dydaktyczna Habilitanta jest bardzo wysoka, a składają się na nią:

- liczne godziny prowadzonych zajęć - przyjmując pensum 210h rocznie, Habilitant w 15 lat pracy, zrealizował prawie 21-letnie pensum; pod względem formy i tematyki były to zajęcia bardzo zróżnicowane (m.in. kursy terenowe).
- 11 lat po uzyskaniu stopnia doktora jest promotorem 15 prac licencjackich, 39 inżynierskich i 3 magisterskich, a nawet promotorem pomocniczym w przewodzie doktorskim.
- zaangażowanie w innowacje dydaktyczne i rozmaite formy wsparcia studentów: Habilitant jest m.in. opiekunem Koła Naukowego Zintegrowanego Planowania Rozwoju działającego na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu; angażuje studentów w praktyczne projekty realizowane we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego (od 2014 roku było to 7 działań, głównie strategię rozwoju lokalnego, ale

też Społeczną strategię rozwoju gminy i koncepcję zagospodarowania terenu na cele rekreacyjne); był opiekunem naukowym 6 indywidualnych studenckich projektów badawczych w ramach IDUB UAM; koordynował projekt dydaktyczny *Geocentrum Doskonałości*, współfinansowany przez Unię Europejską. Do realizowanych w nim zadań należało m.in. zaproszenie do współpracy wykładowców i ekspertów z kraju i zagranicy, w którym to zadaniu Habilitant wykorzystał międzynarodowe powiązania.

Działalność dydaktyczna Habilitanta została doceniona na uczelni macierzystej w roku 2025, kiedy to dr Kołsut został uhonorowany Nagrodą *Praeceptor Laureatus*, przyznawaną przez Rektora UAM.

Działalność organizacyjna Habilitanta od lat jest adekwatna do stanowiska i stopnia. Poza udziałem w ciałach kolegialnych typu Rada Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych (2016-2020), Rada Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM (2016-2020), Rada Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna (kadencja 2024-2028), Habilitant pełnił funkcję członka Wydziałowego Zespołu Oceniającego do spraw okresowej oceny pracowników, był członkiem zespołu przygotowującego założenia i treści kształcenia dla kierunku zintegrowane planowanie rozwoju, członkiem zespołów opracowujących podstawy ewaluacji dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna, a także przedstawicielem Wydziału w zespole przygotowującym Strategię Rozwoju Szkoły Nauk Społecznych UAM na lata 2024-2030. Od 2024 roku pracuje w zespole ds. opracowania Strategii Rozwoju Wydziału Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM do 2035 roku.

Konkluzja

Dr Bartłomiej Kołsut wskazał jako osiągnięcie naukowe spójny cykl publikacji naukowych, zgodny formalnie z wymaganiami ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2018 poz. 1668, art. 219 ust. 1. pkt 2 lit. b). Cykl ten w sposób wyczerpujący analizuje zjawisko przestrzennych i historycznych uwarunkowań rozwoju motoryzacji w Polsce. Wynikiem przeprowadzonych prac badawczych jest powiększenie zasobu wiedzy faktograficznej, wypracowanie nowych metod umożliwiających rzetelne zobrazowanie rynku samochodów osobowych w Polsce, oraz ciekawego instrumentarium metodycznego (sięgające do analiz przestrzennych i statystycznych).

Stwierdzam zatem, że **przedstawione do oceny osiągnięcia naukowe stanowi znaczny wkład w rozwój dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna i tym samym może być podstawą nadania stopnia doktora habilitowanego.**