

dr hab. inż. Zbigniew Ciekankowski
Menedżerska Akademia Nauk Stosowanych
w Warszawie

Warszawa dn. 27.11.2023 r.

..... dnia *4. 11. 2023 r.*
..... korespondencyjny *1496*
..... *[Signature]*

RECENZJA
ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

mgr. Pawła ROCZNIAKA

opracowanej pod tytułem

DZIAŁALNOŚĆ STACJI KONTROLI POJAZDÓW
W ZAKRESIE POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA
W RUCHU DROGOWYM

1. Ocena ogólna

Rozprawa doktorska pod tytułem *Działalność stacji kontroli pojazdów w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, napisana przez magistra Pawła ROCZNIAKA pod kierunkiem naukowym Pani profesor KAAFm dr hab. Renaty STOJECKIEJ-ZUBER, jest niewątpliwie interesująca z naukowego punktu widzenia. Tematyka pracy odnosi się do problematyki działalności stacji kontroli pojazdów w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W pracy skoncentrowano się na określeniu czynników, mających wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wśród których kluczowym są działania stacji kontroli pojazdów.

Celem niniejszej recenzji jest ocena przedłożonej rozprawy doktorskiej pod kątem spełnienia wymagań określonych w artykule 13 ust.1 Ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (tj. Dz. U. 2017 r. poz. 1789) w związku z art. 187 Ustawy z dnia 20 lipca 2018 roku - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 574).

Doktorant we wstępie nakreśla sytuację problemową określając przedmiot i podmiot badań. Wskazuje, że stacja kontroli pojazdów jest jednostką służącą społeczeństwu i przeznaczoną do ochrony bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Do jej podstawowych zadań należy kontrolowanie stanu technicznego pojazdów poruszających się po drogach oraz wycofywanie z użytku tych, które temu bezpieczeństwu zagrażają, poprzez swój nienależyty stan techniczny. Oznacza to obowiązek weryfikowania niesprawności technicznych pojazdów poruszających się po drogach. W celu realizacji wskazanych zadań, stacje kontroli pojazdów podejmują kroki służące diagnozowaniu niesprawności pojazdów technicznych, dbając tym samym o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, służąc społeczeństwu, a przede wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Liczba i rodzaj nałożonych na omawiane podmioty zadań powoduje, że nie zawsze są one w stanie odpowiednio reagować na problemy związane z niesprawnością pojazdów. Jako instytucje państwowe (lub prywatne) o scentralizowanej i zhierarchizowanej strukturze, bardzo często funkcjonują w oparciu o narzucone procedury, niejednokrotnie niewpisujące się w oczekiwania kierowców. Specjaliści z branży motoryzacyjnej twierdzą, że po polskich drogach poruszają się tysiące pojazdów, które ze względu na zły stan techniczny nie powinny być dopuszczone do ruchu. O tym, że w Polsce są one dopuszczane, świadczy m.in. skala zatrzymywanych z tego powodu dowodów rejestracyjnych przez organy kontroli ruchu drogowego.

Doktorant wskazuje, że złożoność problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika z różnych związków przyczynowo-skutkowych. Dokonując znacznego uproszczenia należy stwierdzić, że bezpieczeństwo ruchu drogowego jest funkcją działania określonego systemu, którego elementami są: człowiek, pojazd, droga i procedury użytkowania przestrzeni komunikacyjnej czy transportowej. Problem bezpieczeństwa ruchu drogowego ujmowany jest jednak znacznie szerzej, bo z punktu widzenia wszelkich zagrożeń, jakie występują w ruchu drogowym. Pojazdy silnikowe stworzyły nowy rytm życia człowieka, a ruch drogowy stał się jednym z celów indywidualnego i zbiorowego rozwoju, stanowiąc tym samym istotny czynnik społeczno-ekonomiczny. Aktualna jest zatem teza, która brzmi, że w sferze ruchu drogowego futurizm coraz częściej przenika się z postępem technologicznym.

Jak Doktorant słusznie zauważa, złożony charakter problematyki ruchu drogowego sprawia, że aparat państwowy, poprzez szeroką i wszechstronną działalność zapobiegawczą, zmierza do coraz lepszego poznania przyczyn wypadków drogowych, złagodzenia ich skutków i ustalenia optymalnych form i metod przeciwdziałania. Poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym może być oceniany w odniesieniu do liczby zdarzeń, kolizji i wypadków drogowych. Z uwagi na fakt, że poruszana problematyka jest zagadnieniem wysoce złożonym, ze względu na rozliczność przyczyn, okoliczności oraz skutków, które jej towarzyszą, przedmiotową analizę na potrzeby niniejszej dysertacji ograniczono do wadliwości jednego ze wspomnianych elementów tj. pojazdu, w szczególności jego awaryjności.

W ciekawej treściowo dysertacji daje się zauważyć etapowość prowadzonej narracji i argumentacji. Całość opisu procesu badawczego jest opracowana poprawnie, co unaocznia umiejętności autorskie w kwestiach właściwego kształtowania procedury poznawczej. To z kolei jest konieczne przy dokumentowaniu przygotowania autorskiego do pełnienia funkcji przypisywanych pracownikowi naukowemu i tym samym merytorycznej zasadności uzyskania pierwszego stopnia naukowego.

2. Metodologiczna ocena rozprawy

Uwzględniając złożoność przedmiotu poznania należy stwierdzić, że Doktorant podjął się trudnego zadania, wymagającego rozległej i żmudnej pracy badawczej, związanej ze złożonością zdarzeń czy opinii, często tylko w poszukiwaniu drobnych fragmentów przekładających się logicznie na obraz realnej przedmiotowo rzeczywistości. W związku z powyższym należy stwierdzić, że analiza metodologiczna aspektów pracy doktorskiej wskazuje, iż jest ona skonstruowana poprawnie i odpowiada wymogom metodologicznym nauk społecznych.

Recenzowana praca doktorska składa się ze wstępu, z trzech rozdziałów, zakończenia i wniosków, bibliografii, spisu tabel i wykresów oraz 2 załączników. Całość treści dysertacji umieszczona została na 233 stronach.

We wstępie (zawartym na stronach 6-11) Doktorant przedstawił wprowadzenie do tematyki rozprawy doktorskiej oraz zaprezentował strukturę pracy.

W rozdziale pierwszym (strony 12-117) pod tytułem *Zadania stacji kontroli pojazdów w zapewnieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym - problem w literaturze*, Doktorant skoncentrował się na analizie literatury przedmiotu oraz źródeł prawa. Przedstawił zadania stacji kontroli pojazdów w zapewnieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W dalszej

kolejności scharakteryzowana została instytucja stacji kontroli pojazdów w obowiązujących przepisach prawa (ze wskazaniem także wcześniejszych rozwiązań) z uwzględnieniem m.in. zmian w aspektach innowacyjnych rozwiązań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego i roli diagnostów w społeczeństwie obywatelskim. Ponadto Autor przedstawił programy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz Krajową Mapę Zagrożeń Bezpieczeństwa (wyszczególniając wszystkie zagrożenia nie tylko dotyczące bezpieczeństwa drogowego).

W rozdziale drugim (strony 118-134) pod tytułem *Założenia metodologiczne badań własnych*, Doktorant przedstawił przedmiot i cele badań, problemy badawcze i hipotezy, zmienne i wskaźniki. Omówił metody, techniki i narzędzia badawcze, które posłużyły do rozwiązania założonych problemów i weryfikacji przyjętych hipotez. W tym rozdziale Autor również przedstawił charakterystykę grupy badawczej, teren i przebieg organizacji badań.

W rozdziale trzecim (strony 135-200), pod tytułem *Czynniki wpływające na wypełnianie zadań stacji kontroli pojazdów gwarantujących bezpieczeństwo pojazdów w ruchu drogowym – analiza wyników badań własnych*, Doktorant zaprezentował analizę wyników badań własnych dotyczących czynników zapewniających bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Autor na podstawie analizy dokumentów i dostępnych danych statystycznych, a także badań własnych określił między innymi:

1. przyczyny niedopuszczania pojazdów do ruchu przez stacje kontroli pojazdów wraz z opinią diagnostów na temat pomijania prawidłowego wykonania badania technicznego pojazdu;
2. wady techniczne pojazdów, które występują najczęściej, jako przyczyny wypadków i kolizji drogowych;
3. przyczyny zatrzymań dowodów rejestracyjnych w odniesieniu do niesprawności technicznych pojazdów;
4. kwalifikacje diagnostów stacji kontroli pojazdów w województwie małopolskim;
5. wpływ organów kontroli na poziom realizacji zadań przez stacje kontroli pojazdów;
6. opinie kierowców na temat pomijania prawidłowego wykonania badania technicznego pojazdu.

W zakończeniu (umieszczonym na stronach od 200 do 204), Doktorant podsumowuje uzyskane rezultaty badań z odniesieniami do rozwiązania problemów oraz hipotez, a także wykorzystania poszczególnych metod w prowadzonych rozważaniach. Autor przedstawia wnioski wynikające z przeprowadzonych badań oraz rekomendacje.

Analizując treść problemów badawczych przedstawionych w dysertacji, należy podkreślić, że stanowią one zadanie badawcze o charakterze deskrypcyjnym, eksplanacyjnym i diagnostycznym. Wygenerowane problemy szczegółowe wyznaczyły drogę postępowania badawczego, którego cechami są zwięzłość i rzeczowość.

Hipotezy robocze, przyjęte przez Doktoranta na potrzeby badań, są ściśle powiązane zarówno z wyznaczonymi celami badań, jak i z problemami badawczymi. Do rozwiązywania problemów zastosowano podejście z wykorzystaniem teoretycznych oraz empirycznych metod badawczych.

Literatura przedmiotu dotycząca rozmaitych aspektów rozpatrywanej problematyki została dobrana i wykorzystana poprawnie. W całościowym ujęciu Doktorant wykazał, że nie tylko potrafi zgromadzić materiał badawczy, uporządkować i dokonać selekcji, lecz także posiada umiejętność swobodnego prezentowania treści w formie pożądanej dla prac naukowych.

Jednym z aspektów procedur poznania naukowego jest opis zgromadzonego i przeanalizowanego materiału badawczego. Pod względem językowym praca jest napisana komunikatywnym i przystępnym stylem jednak niedosyt zostawia powtarzająca się przypadłość niepoprawnie zapisywanych łączy partykuły „nie” z różnymi częściami zdania m.in. imiesłowami przymiotnikowymi. Przykładowe niedopatrzona w tej kwestii to np. zapis: *nie wpisujące się* (s. 6), *nie istotnych* (s. 9, 124), *nie wstrzymujące* (s. 123, 125), *nie właściwy* (s. 125), *nie przekładający się* (s. 146).

Niedopatrzonym stylistycznym wydaje się także zapis cytatów zaznaczonych zbędnym, podwójnym wyróżnieniem poprzez kursywę i jednocześnie poprzez znak cudzysłów. Nie wszystkie przypisy opatrzone są datą wydania publikacji (dotyczy to przypisów nr: 61, 161, 166, 216, 219, 241, 282). Dodatkowo warto zauważyć, że zgodnie z zasadami języka polskiego po zapisie inicjału imienia, a przed nazwiskiem, powinna być umieszczona spacja, czego w przedstawionym do recenzji tekście drukowanym wielokrotnie brakuje.

Rekapitulując należy stwierdzić, że mimo zauważalnych elementów wymagających dopracowania, Doktorant jest przygotowany do samodzielnego prowadzenia badań.

3. Ocena merytoryczna

Recenzowana rozprawa doktorska stanowi zwarte opracowanie naukowe liczące 204 strony, bibliografię, spis tabel i wykresów oraz załączniki (razem 223 stron).

Pod względem merytorycznym dysertacja wnosi nowe wartości poznawcze, wskazując na korzyści płynące z poprawnej działalności stacji kontroli pojazdów w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jako szczególnie interesujące należy zaznaczyć elementy analizy, które pojawiły się przy omawianiu programów: GAMBIT, Wizja Zero czy Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, 2021-2030. Dodatkowo Doktorant porusza problem, że kluczowe znaczenie dla właściwego stanu technicznego pojazdu ma stan świadomości jego użytkownika. Badanie techniczne na stacji kontroli pojazdów pełni rolę kontrolną i dyscyplinującą użytkownika, ma za zadanie tylko okresowo pomóc zdiagnozować ewentualne usterki w badanym pojeździe oraz wymusić ich naprawę. Niewątpliwą zaletą wdrożenia systemu okresowych, obowiązkowych badań technicznych pojazdów, jest eliminacja z uczestnictwa w ruchu drogowym pojazdów niesprawnych. Pomimo tego należy jednak pamiętać, że przy rocznych przebiegach pojazdów, mając na względzie średnią wieku eksploatowanych pojazdów, bardzo ważną rolę w utrzymaniu prawidłowego stanu technicznego pojazdu pełni jego właściciel. Istnieje niestety grupa kierowców, dla których większe znaczenie ma uzyskanie odpowiedniego wpisu w dowodzie rejestracyjnym, bez względu na rodzaj i zakres nieprawidłowości w pojeździe. W takich sytuacjach powstają źródła nadużyć i nieuczciwej konkurencji. Jeżeli dodatkowo brakuje skutecznego nadzoru i kontroli pracy stacji kontroli pojazdów, to skutkować to może całkowitą eliminacją wysiłków dla uzyskania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez eliminację pojazdów nieodpowiadających szczegółowym warunkom technicznym.

Doktorant stosunkowo dużo miejsca w pracy poświęcił opisaniu koncepcji *community policing*. Badacz podaje w tym zakresie skromne przykłady akcji społecznych z udziałem stacji diagnostycznych, na przykład kampania "odblaski życia". Niestety z pracy nie można się dowiedzieć jak zwiększyć liczebność tego typu akcji oraz czy jest w ogóle takie oczekiwanie po stronie diagnostyków?

Poruszając tematykę funkcjonowania stacji diagnostycznej warto byłoby wzbogacić opis, zwłaszcza w pierwszym rozdziale, o przedstawienie obecnej charakterystyki branży diagnostycznej. Aż prosi się o odpowiedź na pytanie czy rynek jest nasycony omawianymi podmiotami? Dodatkowo zastanawiająca jest konstrukcja pracy w rozdziale pierwszym, gdzie Doktorant umieścił szczerkowe dane na temat tego jak częste są kary administracyjne i karne za nierzetelność diagnostyczną, jednak dane te pochodzą z 2009 roku. Kontynuacja tematyki i jej aktualizacja jest umieszczona w pracy, ale w rozdziale trzecim, co zaburza nieco płynność poruszania się po tekście.

W zakończeniu dysertacji Doktorant podsumowuje przeprowadzone badania, umieszczając swoje spostrzeżenia z przeprowadzonego procesu poznawczego. Wyniki analizy badań wykazują, że cel badań jaki został założony — osiągnięto.

Podczas wnikliwej analizy treści rozprawy dostrzec można pewne kwestie, które wymagają wyjaśnienia. Proszę o ich uściślenie:

1. Na stronach 31 i 32 pisze Doktorant o „bezpieczeństwie ekologicznym samochodu”, co oznaczałoby, że wyróżnia się bezpieczeństwo ekologiczne człowieka, roweru, szkoły, pociągu itp. Czy może Doktorant wskazać definiowanie bezpieczeństwa ekologicznego danego przedmiotu w literaturze fachowej?
2. Na stronie 34 pisze Doktorant *istnieje powszechne przekonanie, że 90–95% wypadków drogowych powstaje w wyniku błędów lub winy człowieka– uczestnika ruchu*. Uprzejmie proszę o podanie źródła tych danych.
3. W podrozdziale 1.3.2. *pt. Stacje kontroli pojazdów w obszarze tworzenia zmian w aspektach innowacyjnych rozwiązań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, opisuje Doktorant wykorzystywane usprawnienia technologiczne. Tezą wiodącą jest tutaj założenie, że *zakres badań kontrolnych wyznacza wyposażenie w urządzenia badawcze, konstrukcja i montaż stanowiska badawczego oraz wyposażenie technologiczne stacji kontroli pojazdów* (s. 68-69). Co stało na przeszkodzie, by w badaniach własnych rozwinął Doktorant wątek innowacyjnych rozwiązań? Czy nie uważa Doktorant, że ten aspekt mógłby wskazać interesujące wnioski w zakresie wdrażania usprawnień funkcjonowania stacji diagnostycznych?
4. Na stronie 69 opisuje Doktorant uwarunkowania formalne tak zwanej blokady alkoholowej. Jednocześnie nie tłumacząc czym ona jest. Jak blokada alkoholowa ma się do tytułu podrozdziału, w którym został umieszczony opis jej istnienia, czyli *Stacje kontroli pojazdów w obszarze tworzenia zmian w aspektach innowacyjnych rozwiązań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym*?
5. Na podstawie prowadzonych badań własnych, w opinii Doktoranta, jakie innowacyjne rozwiązania można wdrożyć, by wzmocnić IV Filar Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2023?
6. W nawiązaniu do treści rozdziału pierwszego zastanawia mnie jak zdaniem Doktoranta filozofia community policing oraz Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa mają się do działalności stacji diagnostycznych? Czy w 27 kategoriach zagrożeń Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa jest ujęta działalność stacji diagnostycznych? Wreszcie jak wskazywana na stronie 114, 51% procentowa

- pozytywna weryfikacja zgłoszeń dotyczących 27 kategorii zagrożeń, odnosi się do poruszanej tematyki pracy dotyczącej działalności stacji diagnostycznych?
7. W odniesieniu do sformułowanych celów poznawczych ciekawi mnie czy według Doktoranta analiza jakiegoś zagadnienia jest celem samym w sobie? Czy raczej celem jest otrzymana na podstawie tej analizy charakterystyka przedmiotu badań? Moje pytanie zrodziło się stąd, że jednym z celów poznawczych u Doktoranta jest **charakterystyka** zadań stacji kontroli pojazdów itp., zaś w 2 pozostałych przypadkach celem poznawczym jest **analiza** określonych przyczyn czy zadań. Proszę o komentarz.
 8. Interesuje mnie czy zdaniem Doktoranta zrealizowany został cel praktyczny badań? Tym samym ciekawi mnie, które wnioski *przełożą się na rzetelne badania techniczne pojazdów*, co zakładał Pan w celu praktycznym na stronie 122?
 9. Na uznanie zasługuje wskazanie w części metodologicznej dysertacji zmiennych i wskaźników. Jednocześnie zastanawia mnie jaką zdaniem Doktoranta można wskazać różnicę w zastosowanej skali pomiaru odpowiedzi (pyt. 15 kwestionariusza ankiety) pomiędzy wariantami: *niekiedy a dość często*, lub między *często a dość często*. Tym samym proszę o odpowiedź na pytanie czym są trafność i rzetelność badawcza?
 10. Odnosząc się do opisu zastosowanych metod teoretycznych w realizowanym procesie poznawczym proszę o odpowiedź na pytanie, w którym momencie zastosował Doktorant dedukcję jako typ wnioskowania niezawodnego?
 11. Proszę wskazać jak dobierana była próbka badawcza i co wskazuje na jej losowość, o której wspomina Doktorant na stronie 190? Co stanowiło operat losowania w odniesieniu zarówno do kierowców, jak i do diagnostyków województwa małopolskiego? Jaką techniką były przeprowadzane badania CAWI, CAPI, CATI?
 12. Analizując konstrukcję kwestionariusza ankiety zastanawia mnie jakim kryterium kierował się Doktorant tworząc kohorty wiekowe w pytaniach metryczkowych? Dlaczego w jednych grupach jest różnica 4 lat, w innych 7 lub 9 lat?

4. Wniosek końcowy

Rozprawa doktorska pod tytułem *Działalność stacji kontroli pojazdów w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, napisana przez magistra Pawła ROCZNIAKA pod

kierunkiem naukowym Pani profesor KAAFM dr hab. Renaty STOJECKIEJ-ZUBER, zasługuje na ogólną ocenę pozytywną. Logiczna i spójna całość rozważań pozwalają stwierdzić, że rozprawa spełnia warunki i wymagania niezbędne do nadania stopnia doktora w dziedzinie nauk społecznych. Dysertacja stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego w zakresie zastosowania wyników badań własnych, co może realnie przełożyć się na zwiększenie poziomu zwiększenia bezpieczeństwa wśród uczestników ruchu drogowego. Wydaje się, że powstałe uchybienia edycyjne pracy (m.in. brak podania źródeł grafik, niezgodność numeracji stron w pracy z numeracją podaną w spisie treści czy pojawiające się błędy językowe) nie obniżają wartości merytorycznej tekstu.

Biorąc pod uwagę metodologiczny i merytoryczny poziom przedstawionych w rozprawie rozwiązań a także ich oryginalność i użyteczność stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska spełnia wymagania określone w artykule 13 ust.1 Ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (tj. Dz. U. 2017 r. poz. 1789) w związku z art. 187 Ustawy z dnia 20 lipca 2018 roku - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 574). Tym samym rekomenduję jej przyjęcie do dalszego postępowania kwalifikacyjnego i wnoszę o dopuszczenie magistra Pawła Rocznika do publicznej obrony rozprawy doktorskiej.

