

Warszawa, 5/02/2024

Dr hab. Karol Olejniczak, prof. Uniwersytetu SWPS
Uniwersytet SWPS, Instytut Nauk Społecznych
Centrum Projektowania i Ewaluacji Polityk Publicznych
Ul. Chodakowska 19/31
03-815 Warszawa

Recenzja pracy doktorskiej

Mgr Marka Oramusa pt. *Wsparcie implementacji polityki transportowej w największych polskich miastach poprzez wykorzystanie wyników Big Data*, napisanej pod kierunkiem naukowym dr hab. Stanisława Mazura, profesora UEK oraz dr Edyty Bielińskiej-Duszy – promotora pomocniczego, w Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie.

I. Podstawa opracowania recenzji i ogólna charakterystyka rozprawy

Podstawę formalną przygotowania recenzji stanowi pismo z Centrum Kształcenia Doktorantów i Obsługi Postępowań Doktorskich, nr RDC.600.19P.1.2023, informujące o powołaniu mojej osoby na recenzenta w przewodzie doktorskim mgr Marka Oramusa.

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska ma 242 strony, i obejmuje wstęp, pięć rozdziałów, zakończenie, bibliografię, spis tabel, spis rysunków oraz załącznik ze scenariuszem indywidualnych wywiadów pogłębionych.

Podstawę prawną recenzji pracy stanowi ustawa Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z dnia 20 lipca 2018 r. (Dz.U. 2022 r. poz. 574, z późn. zm.). Zgodnie z zapisami ustawy rozprawa doktorska powinna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, dowodzić ogólnej wiedzy teoretycznej kandydata w dyscyplinie naukowej, w tym przypadku w dyscyplinie nauk o polityce i administracji, oraz potwierdzać umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Mając powyższe na uwadze, przy ocenie rozprawy doktorskiej mgr Marka Oramusa, skoncentrowałem się na następujących przedmiotach oceny:

- Ocena problematyki i celów pracy
- Ocena przeglądu literatury tematu
- Ocena metodyki badania
- Ocena wniosków dotyczących rozwiązania problemu badawczego.

Dalsza struktura mojej recenzji odpowiada liście powyższym zagadnieniom. Recenzję zakończyłem konkluzją.

II. Ocena problematyki i celów pracy

Przedmiotem pracy doktorskiej jest wykorzystanie wyników analiz big data we wsparciu implementacji polityki publicznej. Jako przykład polityki publicznej Autor wybrał politykę transportową realizowaną na poziomie miejskim w wybranych polskich metropoliach (Kraków, Łódź, Poznań, Warszawa, Wrocław). Temat wykorzystania *big data* w skutecznym i adaptacyjnym zarządzaniu politykami publicznymi jest w ostatnich latach bardzo ważny w działaniach praktycznych oraz w literaturze przedmiotu, szczególnie w kontekście rozwijania koncepcji *smart cities*, jak i przygotowywania aglomeracji miejskich do wyzwań zmian klimatycznych.

Na potrzeby swojego badania Autor formułuje cel badawczy jako: „*weryfikacja jakie znaczenie dla implementacji polityk transportowych w największych polskich miastach ma wsparcie decydentów poprzez dostarczanie wyników analiz big data generowanych w ramach inteligentnych systemów transportowych*” (s.7).

Autor słusznie konkluduje, że tak zakreślone badanie ma charakter eksploracyjny. Główny cel przekłada na pięć celów szczegółowych, powiązane z nimi pytania badawcze i hipotezy nakierowujące. Pytania badawcze, wokół których toczą się rozważania pracy, brzmią następująco (s.148):

„P1: Czy decydenci wykorzystują wyniki analiz big data w obszarze implementacji miejskiej polityki transportowej w badanych miastach i jeśli tak, to w jakim zakresie i jakie są tego przesłanki?

P2: Jakie występują ograniczenia w korzystaniu ze wsparcia decyzyjnego opartego o wyniki analiz big data z perspektywy decydentów odpowiedzialnych za implementację miejskiej polityki transportowej?

P3: Czy istotnym ograniczeniem dla wykorzystywania wyników analiz big data przez decydentów przy rozwiązywaniu problemów związanych z implementacją miejskiej polityki transportowej jest zróżnicowanie inteligentnych systemów transportowych?

P4: Czy wykorzystanie wyników analiz big data w implementacji miejskiej polityki transportowej pozwala na redukcję kompleksowości problemów decyzyjnych i ogranicza np. konieczność ich konsultowania lub grupowego podejmowania?

P5: Jakie warunki musiałyby zostać spełnione w celu zwiększenia pozytywnego wpływu analiz big data na rozwiązywanie problemów decyzyjnych dotyczących implementacji miejskiej polityki transportowej?”

Oceniając problematykę i cele pracy dostrzegam następujące trzy kwestie. Po pierwsze za bardzo wartościowy uznaję podjęty temat - jest on niezwykle aktualny i ważny z perspektywy skuteczności działań publicznych i dostosowania naszych miast do zmian klimatycznych. Po drugie, Autor w sposób przekonujący wyjaśnił swoją decyzję skupienia uwagi na polityce transportowej wielkich miast. Po trzecie, koncepcja badawcza jest bardzo spójna – Autor przedstawił w sposób jasny i przejrzysty połączenie problemu badawczego, celu głównego, celów szczegółowych, pytań i hipotez nakierowujących (tab. 19).

III. Ocena przeglądu literatury tematu

Przegląd literatury tematu zawarty został w rozdziałach 1, 2 i 3. Rozdział 1 osadza miejskie polityki transportowe w szerszym kontekście zarządzania publicznego, Rozdział 2 omawia zróżnicowane nurty literatury dotyczącej podejmowania decyzji w administracji

publicznej. Wreszcie rozdział 3 wprowadza do analiz big data i ich rosnącej roli w politykach transportowych wdrażanych w przestrzeni miast. Dobór źródeł oraz synteza zróżnicowanych nurtów literatury są przekonujące i wyczerpujące.

Oceniając przegląd literatury tematu mam jedną uwagę krytyczną. Przegląd jest mało konkluzyjny, to znaczy Autor nie proponuje żadnej własnej typologii czy ram koncepcyjnych, które osadzałyby tematykę podejmowania decyzji (w tym najnowsze nurty badań behawioralnych) w specyfice polityki transportowej i w jej kontekście miejskim (wielu interesariuszy, w tym aktywne ruchy społeczne, długi horyzont planowania polityki a jednocześnie efekty polityki widoczne i odczuwalne bezpośrednio dla adresatów tychże polityk). Zabrakło mi po prostu syntezy – np. propozycji powiązania typów decyzji i typów decydentów (np. różnych momentów decyzyjnych, stopnia w jakim decyzja jest polityczna lub technokratyczna, jakich aktorów angażuje, czy dany typ lub moment decyzji „sprzyja” błędom poznawczym, etc.). Przykładami takich podejść w literaturze i praktyce polityki publicznej są:

- Baumgartner, F. R., & Jones, B. D. (2005). *The Politics of Attention: How Government Prioritizes Problems*. Chicago, IL: The University of Chicago Press.
- Hallsworth, M., Egan, M., Rutter, J., & McCrae, J. (2018). *Behavioural Government. Using behavioural science to improve how governments make decisions*. London: The Behavioural Insights Team.
- Dudley, S. E., & Xie, Z. (2019). Designing a Choice Architecture for Regulators. *Public Administration Review*, 80(1), 151-156. <http://doi.org/10.1111/puar.13112>.

Brak propozycji typologii decydentów moim zdaniem doprowadził też do problemu na etapie metodyki. Gdyby Autor zmapował typy decydentów (ich profile) w przestrzeni miejskiej i ich aktywność w odniesieniu do różnych decyzji w ramach polityki transportowej, to potem mógłby uwzględnić ich jako respondentów. Niestety bez zróżnicowania profili decydentów badanie skoncentrowało się wyłącznie na perspektywie urzędników (i tego jak urzędnicy postrzegają działania innych decydentów).

IV. Ocena metodyki badania

Faktyczna metodyka pracy omówiona została w rozdziale 4. Cel główny rozprawy - weryfikację znaczenia analiz big data dla implementacji polityk transportowych w największych polskich miastach - Autor zoperacjonalizował wyznaczając eksploracyjne pytania badawcze oraz jakościowe podejście badawcze oparte na analizie dokumentów i wywiadach pogłębionych z grupami decydentów z każdego z miast.

Patrząc całościowo na metodykę pracy dostrzegam dwa pozytywne elementy. Po pierwsze Autor bardzo jasno, ciekawie i przekonująco przedstawił swój proces myślowy i decyzyjny, który doprowadził go do zawężenia tematu pracy i doboru miejskich studiów przypadków. Po drugie, założenia i struktura badania jakościowego zostały opisane wręcz modelowo! Wreszcie należy docenić uwagę Autora poświęconą kwestiom etycznym prowadzenia badań jakościowych – to szczególnie pokazuje dojrzałość badawczą.

Po stronie ograniczeń zastosowanej metodyki badania chcę wskazać na dwie rzeczy. Po pierwsze zastanowił mnie dobór respondentów ograniczony praktycznie do jednego typu decydentów. Rozumiem, że przedmiotem badania było wdrażanie polityki, a więc proces w dużej mierze technokratyczny i stąd skoncentrowanie się na perspektywie urzędników. Niemniej w decyzje o znaczeniu strategicznym zaangażowani są politycy, a decyzje operacyjne często mają swoje implikacje strategiczne i trafiają na wokandę debaty publicznej. Tej perspektywy decydentów wybieranych w wyborach, którzy to decydenci kierują się racjonalnością polityczną – tego moim zdaniem brakuje w pracy. Tę perspektywę poznajemy tylko „z drugiej ręki” – przekazaną przez urzędników. Podobnie jest z perspektywą mieszkańców miasta. Tę perspektywę można by uchwycić robiąc np. kwerendę lokalnej prasy miejskiej – analizując, choćby punktowo, dyskurs dotyczący strategii transportowej danego miasta, reakcje na forach i np. zweryfikowanie czy urzędnicy w tym dyskursie publicznym wprowadzali wyniki big data.

Drugą drobną uwagą krytyczną jest opis zastosowania CAQDAS. Liczyłem, że w pracy (choćby w załączniku) znajdę informacje nt. strategii i cykli kodowania (szerzej patrz np.: Saldana, J. *The Coding Manual for Qualitative Researchers*. SAGE), w tym struktury drzewa kodowego, oraz jakieś zbiorcze zestawienie efektów kodowania (liczba kodowanych dokumentów, liczba i rozkład przypisanych kodów). Jestem przekonany, że Autor ma takie

informacje. Jeśli będzie rozważał publikację materiału – warto te informacje załączyć, gdyż uwiarygodniają one warsztat badawczy i analizę jakościową.

V. Ocena wniosków płynących z rozwiązania problemu badawczego

Wnioski z pracy Autor przedstawił w podrozdziałach 5.3. i 5.4. prezentując kolejno odpowiedź na każde z pięciu pytań badawczych, a następnie oferując rekomendacje praktyczne płynące z pracy. W Zakończeniu natomiast Autor w zasadzie opisał co zostało zrobione ale bez podawania meritum.

Oceniając meritum wniosków uważam, że dobrze adresują one odpowiedzi na postawione w pracy pytania badawcze. Dla mnie szczególnie ciekawym poznawczo była lista przesłanek do wykorzystania big data przez decydentów (pytanie 1) oraz potencjalnie kluczowe warunki do zwiększania wykorzystania big data w miejskiej polityce transportowej (pytanie 5). Bardzo interesująca była też próba sformułowania rekomendacji do działań na poziomie mikro i makro, które mogłyby wzmocnić wykorzystywanie analiz big data w podejmowaniu decyzji transportu miejskiego. Wreszcie wartościowa jest część dotycząca hipotez do przyszłych badań. W tym wymiarze Autor podszedł do badania jakościowego w sposób wręcz modelowy. Warto, by rozważył publikację tej części badania w periodyku naukowym tak by koleni badacze/badaczki mieli punkt wyjścia do badań ilościowych.

Po stronie ograniczeń wniosków w pracy wskazałbym, opisywaną już przeze mnie kwestię braku głębszego rozróżnienia między typami decydentów i typami decyzji i prawdopodobnie odmiennej dynamiki korzystania z big data. Spodziewałem się też nieco szerszej dyskusji nt. obiektywnych danych a dynamiki racjonalności politycznej, godzenia interesów oraz wątków błędów poznawczych w procesach podejmowania decyzji. Osobiście (ale to już moje skrzywienie poznawcze) byłbym też zainteresowany poszerzoną dyskusją o dobrych praktykach, które miasta stosują, by uniknąć skrzywień poznawczych w interpretacji danych. Jakimi procesami i zasadami prowadzenia rozmów były obudowane analizy big data? Ten aspekt reguł wykorzystywania danych i dyskusji o danych jest kluczowy w procesach *evidence-based policies*, szczególnie w najnowszej odłonie postępu technologicznego –

syntezach i interpretacjach danych przygotowywanych przez A.I. Moje krytyczne uwagi nie umniejszają jednak ogólnie wysokiej wartości wniosków z pracy.

V. Konkluzja

Podsumowując recenzję stwierdzam, że rozprawa doktorska mgr Marka Oramusa jest opracowaniem naukowym o znacznej wartości poznawczej oraz praktycznej. Praca i przeprowadzone w jej ramach badania wskazują na oryginalność rozwiązania problemu naukowego, umiejętność prowadzenia pracy naukowej oraz posiadanie przez Autora rozprawy ogólnej wiedzy teoretycznej w zakresie dyscypliny nauk o polityce i administracji.

W oparciu o przeprowadzoną ocenę stwierdzam, że recenzowana przeze mnie praca doktorska mgr Marka Oramusa pt. *Wsparcie implementacji polityki transportowej w największych polskich miastach poprzez wykorzystanie wyników Big Data*, spełnia wymagania stawiane pracom doktorskim określone w ustawie. Wnoszę do Rady Dyscypliny Nauki o Polityce i Administracji oraz Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie o dopuszczenie do publicznej obrony rozprawy.