

OPINIA

rozprawy doktorskiej Pani mgr Katarzyny Nikorowicz-Zatorskiej
nt. „Usytuowanie przestrzenne lotnisk jako element kształtujący
bezpieczeństwo transportu lotniczego w Polsce”

1. Uwagi ogólne

Obecnie trudno wyobrazić sobie funkcjonowanie transportu, bez rozwijającego się prężnie z każdym rokiem transportu lotniczego. Doprowadziło to istniejącą infrastrukturę do granic możliwości operacyjnych. Jednakże pod znakiem zapytania stanęła konieczność rozbudowy portów lotniczych w obliczu co raz bardziej dostrzegalnego braku niezbędnej przestrzeni fizycznej. To z kolei ma ścisły związek z bezpieczeństwem operacji lotniczych, ponieważ to między innymi lokalizacja przestrzenna lotnisk oraz wykorzystanie, a także zagospodarowanie terenów bezpośrednio sąsiadujących z obszarem lotniska wpływa na bezpieczeństwo wspomnianych operacji, a tym samym i transportu lotniczego.

Każde państwo chcąc odgrywać poważną rolę na międzynarodowej arenie gospodarczej musi obowiązkowo inwestować w rynek lotniczy. Dotyczy to nie tylko samych linii lotniczych, ale również infrastruktury lotniczej. Co więcej trzeba wyraźnie podkreślić fakt, że ze wspomnianą problematyką ściśle związane jest szeroko pojęte bezpieczeństwo, które wywiera ogromny wpływ na transport lotniczy i jego ekonomiczne osiągnięcia. Nie dziwi zatem, że w ciągu ostatnich kilku dekad poddano wnikliwej analizie zagadnienia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa w lotnictwie. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że pomimo znacznego dorobku naukowego dotyczącego transportu lotniczego nie dostrzegano w nim, na co słusznie zwróciła uwagę Doktorantka, związku przyczynowo - skutkowego pomiędzy przestrzennym usytuowaniem lotnisk a bezpieczeństwem realizowanych na nich operacji lotniczych. Uzasadniona w tym względzie wydaje się konstatacja, że do tej pory nie wypracowano konstruktywnych rozwiązań w zakresie właściwego zagospodarowania terenów w strefie przylotniskowej (s.20).

Prawdopodobnie podyktowane jest to złożonością badań, jakie należałoby przeprowadzić. Trzeba bowiem wyraźnie podkreślić, że określenie samych korelacji pomiędzy lokalizacją przestrzenną lotnisk a bezpieczeństwem transportu lotniczego wymaga podejścia

interdyscyplinarnego. Niniejsza dysertacja stanowi zatem naukową próbę wskazania zależności zachodzących między bezpieczeństwem transportu lotniczego a wspomnianą wcześniej przestrzenną lokalizacją lotnisk.

2. Wykształcenie i dotychczasowe zatrudnienie Doktorantki

Pani mgr Katarzyna Nikorowicz-Zatorska swoje wykształcenie zdobywała na Uniwersytecie Łódzkim, gdzie osiągnęła podwójnie (dwukrotnie) stopnie magistra i licencjata na stacjonarnych studiach na kierunkach Nauki Polityczne oraz Europeistyka. Przebieg jej rozwoju naukowego wyglądał następująco:

- 2003-2008 – Uniwersytet Łódzki, Wydział Stosunków Międzynarodowych, jednolite studia magisterskie na kierunku Nauki Polityczne – stopień magister.
- 2004-2007 – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, studia stacjonarne 1 stopnia na kierunku Europeistyka – licencjat.
- 2007-2011 – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, stacjonarne studia 2 stopnia na kierunku Europeistyka - magister.
- 2011-2016 – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, stacjonarne studia 3 stopnia na kierunku Ekonomia.

Należy nadmienić, że Doktorantka mimo iż uczestniczyła w studiach doktoranckich to nie ubiegała się wcześniej o nadanie stopnia doktora. Złożyła w tym względzie stosowne oświadczenie, w którym potwierdziła jedynie ukończenie studiów 3 stopnia oraz nieubieganie się o nadanie stopnia doktora.

Doktorantka ma już stosunkowo bogate doświadczenia zawodowe. W analizowanym okresie podejmowała się bowiem zatrudnienia w różnych firmach zajmujących się świadczeniem różnych usług. Dopiero od 2017 roku zajmuje stanowisko asystenta na WNBiL w obecnej Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie. Jestem przekonany, że to właśnie zatrudnienie we wspomnianej Akademii zmotywowało Panią mgr Katarzynę Nikorowicz-Zatorską do dalszego rozwoju osobowego i opracowania rozprawy doktorskiej. Dotychczasowa kariera zawodowa Doktorantki przebiegała następująco:

- Od 2017 r. – Wyższa Szkoła Sił Powietrznych w Dęblinie, WNBiL, asystent.
- 2015-2017 – Fujitsu Technology Solutions Sp. z o. o / Projekty: Campofrio Group (j. włoski i j. francuski); Mercedes Benz France (j. francuski); Southern Water (j. angielski).

- 2012-2014 – Hanaro TNS Vietnam Co. Ltd, Corean Logistic Company, stanowisko team leader.
- 2013-2014 – Wietnam, Hanoi, nauczyciel języka angielskiego w prywatnych i państwowych szkołach.
- 2013 – Zenith Yoga Studio, Wietnam, Hanoi, sales and marketing manager.
- 2012 – Wietnam, Hanoi, manager restauracji „Nha Hang Ba Lan V&B”.
- 2008 – 2012 – wspólnik zarządzający „Nieruchomości Zatorscy Sp. j.”.
- 2004-2011 – Biuro Obrotu Nieruchomości „Tasbud Nieruchomości”, pośrednik w obrocie nieruchomościami konsultant ds. rynku nieruchomości.
- 2008 – 2009 Biuro Obrotu Nieruchomościami „Ground Invest Nieruchomości Kulik&Dominiak Sp. j.”
- 2004 – 2008 – Filharmonia Łódzka im. Artura Rubinstaina, wydział administracji i organizacji koncertów.

3. Ocena warstwy metodologicznej

Aspekty metodologiczne rozprawy zostały zawarte w rozdziale pierwszym niniejszej dysertacji. Liczy on 35 stron (25-60). W mojej ocenie rozdział ten został bardzo starannie opracowany, dzięki czemu zawiera wszystkie wymagane w rozprawie doktorskiej założenia i elementy metodologiczne. Uważam, że Doktorantka bardzo dobrze uzasadniła podjęte badania, a tym samym i nakreśliła sytuację problemową. Jednoznacznie zidentyfikowała lukę w istniejącym systemie wiedzy poświęconej lotnictwu cywilnemu, w tym także infrastrukturze lotniczej adekwatnej do potrzeb rynku. Słusznie wskazała na znaczenie nie tylko samych lotnisk, ale także ich lokalizacji dla bezpieczeństwa transportu lotniczego. Nie dziwi zatem fakt, że za przedmiot badań przyjęła usytuowanie przestrzenne lotnisk jako element kształtowania bezpieczeństwa transportu lotniczego w Polsce. Pozytywnie odnoszę się również do sformułowanych przez Panią mgr Nikorowicz-Zatorską celów, zarówno teoretycznego jak i empirycznego. Cel teoretyczny wyraża się w zidentyfikowaniu wpływu usytuowania przestrzennego lotniska na bezpieczeństwo transportu lotniczego. Jednakże cel ten może budzić pewne wątpliwości ze względu na jego zbyt duże uogólnienie. A zatem w trakcie publicznej obrony rozprawy doktorskiej proszę o wyjaśnienie: co należy rozumieć pod pojęciem celu oraz jak powinno się postrzegać go w niniejszej rozprawie doktorskiej (czy chodzi tu o zakres wpływu czy jedynie o wykazanie wpływu?). Z kolei cel empiryczny Doktorantka określiła jako: *zaproponowanie rozwiązań, których wdrożenie pozwoli uwzględnić usytuowanie przestrzenne lotnisk jako*

integralny element kształtowania bezpieczeństwa transportu lotniczego w Polsce (s. 32). Cel ten wydaje się właściwie sformułowany, a dzięki temu jest on klarowny.

Osiągnięcie zdefiniowanych celów (teoretycznego i empirycznego) wymagało od Doktorantki sformułowania głównego problemu badawczego oraz problemów szczegółowych, które zostały określone w formie pytań.

Zgodnie z wypracowanymi standardami w dyscyplinie nauk o bezpieczeństwie Doktorantka korzystając z istniejącego już dorobku postawiła główną hipotezę roboczą. W ramach tej hipotezy założyła, że: *właściwe usytuowanie przestrzenne (lokalizacja) lotnisk ma istotny wpływ na bezpieczeństwo transportu lotniczego, w tym operacji lotniczych, ale obecnie w Polsce nie uwzględnia się tego elementu w procesie jego kształtowania. Prawdopodobnie można ten stan zmienić poprzez wdrożenie nowych rozwiązań prawno-organizacyjnych i o charakterze zarządczym* (s. 32).

Mając na uwadze złożoność głównego problemu badawczego, Doktorantka słusznie opracowała hipotezy szczegółowe odnoszące się do zidentyfikowanych wcześniej problemów szczegółowych, o których już wspomniałem. Autorka rozprawy zadeklarowała sformułowanie pięciu hipotez szczegółowych, jednak faktycznie w pracy można znaleźć jedynie cztery. Rodzi się zatem wątpliwość co do liczby tych hipotez. W trakcie publicznej obrony rozprawy doktorskiej proszę Doktorantkę o odniesienie się do tego problemu, a także wyjaśnienie w czym wyraża się istota hipotezy oraz jaka jest jej rola w badaniach naukowych w naukach o bezpieczeństwie?

Metody badawcze, które wykorzystywała Doktorantka w trakcie procesu badawczego w mojej ocenie zostały dobrane właściwie, albowiem umożliwiły efektywne rozwiązanie zidentyfikowanych problemów. Uważam, że tę część rozdziału metodologicznego Doktorantka opracowała perfekcyjnie. Forma tabelaryczna zdecydowanie ułatwia bowiem rozważania co do metod, technik i narzędzi badawczych zastosowanych do rozwiązania konkretnych problemów. Uniknęła tym samym często pojawiającego się w rozprawach doktorskich bardzo ogólnego, można wręcz stwierdzić standardowego opisu zastosowanych metod.

Nie wnoszę też zastrzeżeń co do terenu badań oraz przyjętych przez Doktorantkę ograniczeń. Uważam, że szczególnie starannie zdefiniowała ograniczenia badawcze, z podziałem na badania teoretyczne i empiryczne.

Bardzo dobrze scharakteryzowała również organizację i przebieg badań. Trzy etapy badań, które zostały przez Doktorantkę jednoznacznie określone umożliwiły wykonanie

wszelkich niezbędnych czynności badawczych. Warto zwrócić również uwagę na solidność opisu doboru oraz charakterystyki próby badawczej.

W rozdziale metodologicznym Doktorantka dokonała także krytycznej oceny literatury i dokumentów. Słusznie w mojej ocenie podzieliła istniejące zasoby intelektualne na: dokumenty normatywne, opracowania naukowe oraz materiały publicystyczne. Doktorantka wyraźnie stwierdziła, że przeprowadzona analiza dokumentów normatywnych uwidoczniła dynamikę przemian rynku lotniczego. W odniesieniu do opracowań naukowych poświęconych problematyce recenzowanej rozprawy wykazała ich brak. Jedynym dostępnym materiałem w polskim środowisku naukowym, według Doktorantki, jest artykuł nt. „Strefy okołolotniskowe – geneza i rozwój”. Autorzy tej publikacji podkreślają, że w piśmiennictwie polskim jest to całkowicie nowa tematyka rozwijana głównie przez urbanistów architektów, planistów oraz deweloperów.

4. Ocena redakcji dysertacji

Dysertacja zawiera wiele elementów uzupełniających jej treści. Zamieszczone w rozprawie doktorskiej fotografie, rysunki, wykresy oraz tabele doskonale wzbogacają bądź uzupełniają jej wartość merytoryczną. Według formalnego wykazu, który znajduje się w spisie treści Doktorantka zamieściła jedną fotografię, 53 rysunki oraz 42 tabele. Ich jakość i czytelność ułatwiają śledzenie wywodów Doktorantki, umożliwiając tym samym lepsze jej zrozumienie. Uważam, że praca pod względem edytorskim wykonana została bardzo starannie.

Bibliografia obejmuje: 91 artykułów i monografii, 41 aktów i dokumentów prawnych oraz 45 źródeł internetowych. Sam dobór literatury przedmiotu badań oceniam pozytywnie. Nie mam również żadnych zastrzeżeń co do zasadności i poprawności jej wykorzystania.

Pozytywnie odnoszę się także do zastosowanego w rozprawie piśmiennictwa. Uważam, że styl Doktorantki jest bardzo komunikatywny, ułatwiający śledzenie i zrozumienie wywodów poświęconych zróżnicowanej nader często trudnej problematyce. Z pewnością na taki styl piśmiennictwa wpłynęło umiejętne wykorzystanie literatury przedmiotu badań. Dobrze oceniam również wykonanie w pracy przypisów.

5. Ocena merytoryczna pracy

Układ dysertacji oceniam pozytywnie. Uważam, że jest on logiczny i dlatego w przejrzysty sposób wyjaśnia przeprowadzone badania oraz umożliwia właściwe wyeksponowanie uzyskanych przez Doktorantkę wyników. Rezultaty badań zostały zawarte ogółem na 496

stronach rozprawy, na którą składają się: wstęp, spis treści, wykaz akronimów oraz skrótów polskich i obcych, założenia metodologiczne (zwyczajowo tzw. rozdział metodologiczny), pięć rozdziałów merytorycznych, zakończenie, bibliografia, spis fotografii, wykaz rysunków, spis tabel oraz wykaz załączników. Należy zauważyć, że zasadnicza część rozprawy obejmuje 292 strony. Natomiast praca zawiera aż 96 załączników.

Faktycznie rozprawę doktorską otwiera wstęp, w którym Doktorantka bardzo ogólnie wprowadziła w problematykę stanowiącą jej przedmiot. Krótko odniosła się do struktury dysertacji, a następnie scharakteryzowała zawartość treściową poszczególnych rozdziałów merytorycznych oraz zakończenia. Już w tym miejscu wyraźnie podkreśliła potrzebę dodatkowego zweryfikowania uzyskanych wyników, a także prowadzenia dalszych prac badawczych w niektórych kwestiach związanych z tematem jej pracy. Bardzo szanuję takie podejście Doktorantki, ponieważ wyraźnie wskazuje ono na pewną już dojrzałość Pani mgr Nikorowicz-Zatorskiej.

Rozdział pierwszy – **Założenia badawcze** – (s.25-60) – został scharakteryzowany w punkcie dotyczącym oceny warstwy metodologicznej. Nieuzasadnione zatem wydaje się ponowne analizowanie aspektów metodologicznych recenzowanej dysertacji.

W rozdziale drugim – **Instrumentarium pojęciowe w zakresie transportu lotniczego, infrastruktury lotniczej i bezpieczeństwa operacji lotniczych** – Doktorantka zbudowała (i uporządkowała) aparat pojęciowy, który następnie konsekwentnie wykorzystywała w swoich badaniach (s.61-101). Na tym etapie swój wysiłek badawczy skoncentrowała na określeniu głównych pojęć, takich jak: transport lotniczy, infrastruktura lotnicza oraz bezpieczeństwo operacji lotniczych. Warto zauważyć, że analizując infrastrukturę lotniskową nie tylko dokonała jej identyfikacji, ale również podzieliła ją na elementy liniowe i punktowe. Następnie starannie scharakteryzowała je, co znalazło odzwierciedlenie w poszczególnych podrozdziałach tego rozdziału. Godny podkreślenia jest fakt, że Doktorantka zaproponowała własną definicję operacji lotniczych, która brzmi: *operacją lotniczą jest odlot, przelot lub przylot, a także podejście niezakończone lądowaniem statku powietrznego* (s. 92). W trakcie publicznej obrony rozprawy doktorskiej proszę wyjaśnić na czym polega definiowanie, a także wymienić rodzaje definicji oraz wyjaśnić czym się powinny one charakteryzować, i na tej podstawie ocenić czy zaproponowana definicja jest prawidłowa?

Odnosząc się do stanu faktycznego, muszę zauważyć, że definicja ta została wyraźnie skoncentrowana na kolejnych etapach i parametrach technicznych lotu wykonywanego przez statek powietrzny. Przekonuje mnie teza, że autorska definicja Doktorantki umożliwi łatwiejsze

wytypowanie możliwych ryzyk. Zidentyfikowanie tych ryzyk na każdym etapie lotu pozwala na zaproponowanie działań zaradczych, których inkorporacja do systemu bezpieczeństwa pozwoli na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Rozważania w tym rozdziale zakończone zostały trafnymi wnioskami odnoszącymi się do poszczególnych, wspomnianych na wstępie tego rozdziału pojęć.

Rozdział trzeci – **Lokalizacja portów lotniczych w świetle prawa lotniczego** – zawiera interesujące analizy międzynarodowych i krajowych przepisów regulujących organizację i funkcjonowanie transportu powietrznego (s.103-129). Szczególny nacisk Doktorantka położyła tu na wyeksponowanie kwestii (zagadnień) dotyczących organizacji przestrzennej lotnisk w zakresie wykorzystania i zagospodarowania stref okołolotniskowych. W rozdziale tym Doktorantka dokonała porównania stopnia szczegółowości badanych dokumentów krajowych i międzynarodowych.

Rozdział ten Doktorantka zakończyła adekwatnymi do jego treści wnioskami. Niektóre z nich wydają się wręcz oczywiste i nie wnoszą nic nowego do systemu wiedzy o bezpieczeństwie transportu lotniczego. Chodzi tu głównie o konieczność przestrzegania i inkorporowania do narodowych systemów prawnych poszczególnych zaleceń ICAO. Zgadzam się natomiast z konkluzją Doktorantki wskazującą na fakt, że niedostosowywanie się rodzimej legislacji do wytycznych tej organizacji (ICAO) skutkuje wykluczeniem z udziału w światowym rynku lotniczym. Uzasadniona również wydaje się uwaga odnosząca się do poważnego obniżenia poziomu bezpieczeństwa transportu lotniczego w Polsce z powodu niewydolności polskiego systemu legislacyjnego. Trafna jest także konkluzja dotycząca stref buforowych, które obecnie ograniczają się do wydzielonych powierzchni niezbędnych do funkcjonowania utwardzonych dróg wokół terenów lotniska. Zgadzam się także ze stanowiskiem, że szkody powstałe w okresie braku odpowiednich przepisów regulujących wykorzystanie terenów bezpośrednio przylegających do obszarów lotnisk będą bardzo trudne do zrekompensowania.

Rozdział czwarty – **Lokalizacja portów lotniczych w świetle przepisów gospodarki nieruchomościami** – obejmuje 46 stron (s.129-175). W rozdziale tym Doktorantka przedstawiła wyniki badań dotyczących zidentyfikowania uwarunkowań i czynników determinujących sposób usytuowania przestrzennego cywilnych lotnisk kontrolowanych w Polsce. Oczywiście badania te zostały przeprowadzone przez wzgląd na sposób wykorzystania i zagospodarowania terenów pozostających w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska. W rozdziale tym znalazły się również rezultaty diagnozy zagadnień z zakresu gospodarki przestrzennej ujętych w prawie lotniczym. Doktorantka jednoznacznie stwierdziła, że nadawane wyszczególnionym organom

państwa możliwości podejmowania decyzji w zakresie wyrażania zgody na lokalizację obiektów, które mogą zakłócić bezpieczeństwo operacji lotniczych, jest obarczone stosunkowo wysokim ryzykiem. Z dużym zaangażowaniem (dużą pieczołowitością) Doktorantka oceniła realizację zapisów prawa lotniczego w aspekcie lokalizacji lotnisk na podstawie wyników badań własnych. Procedurę badawczą słusznie podzieliła na pięć etapów. Wyniki, jakie uzyskała umożliwiły jej udzielenie odpowiedzi na szczegółowy problem badawczy dotyczący wpływu zagospodarowania przestrzeni wokół lotniska na bezpieczeństwo operacji lotniczych oraz zweryfikowanie hipotezy wyjaśniającej, że obecnie marginalizuje się korelację zachodzącą pomiędzy sposobem zarządzania terenami przylotniskowymi a bezpieczeństwem operacji lotniczych (s.139). Wysoko oceniam zaproponowany przez Doktorantkę autorski wskaźnik bezpieczeństwa operacji lotniczych stanowiący efektywne narzędzie kontroli i kształtowania poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych. Przy pomocy tego wskaźnika potwierdziła hipotezę roboczą twierdzącą, że: *obecnie nie dostrzega się korelacji pomiędzy bezpieczeństwem operacji lotniczych a lokalizacją lotnisk w przestrzeni fizycznej oraz organizacją zagospodarowania przestrzeni w sąsiedztwie lotnisk*. Jest to kolejny wkład własny do rozwoju systemu wiedzy w dziedzinie bezpieczeństwa transportu lotniczego, a tym samym i nauk o bezpieczeństwie. Rozdział Doktorantka zakończyła w mojej ocenie trafnymi konkluzjami. Mimo wszystko nasuwa się pytanie: Jakie działania należałoby podjąć w zakresie organizacji przestrzeni w bezpośredniej bliskości lotniska i jakie podmioty powinny być w to zaangażowane, aby uniknąć rozwiązań z gatunku post factum?

Rozdział piąty – **Ocena wpływu zagospodarowania przestrzennego na bezpieczeństwo transportu lotniczego** – liczy 49 stron (s.177-226) i obejmuje wyniki rozważań naukowych dotyczących zidentyfikowania zależności zachodzących pomiędzy bezpieczeństwem operacji lotniczych, a użytkowaniem terenów znajdujących się w ramach stref okołolotniskowych. W rozdziale tym Doktorantka przeprowadziła rozważania wybranych wypadków lotniczych, których jedną z przyczyn był czynnik środowiskowy. Dokonała także oceny operacji lotniczych na podstawie wyników badań własnych. Do poznania stanowiska pilotów dotyczącego wpływu zagospodarowania przestrzennego na bezpieczeństwo operacji lotniczych oraz zweryfikowania hipotezy głównej Doktorantka wykorzystała ankietę przeprowadzoną w gronie pilotów. Ankietowani mieli udzielić odpowiedzi na następujące pytania: *Czy piloci doświadczali iluzji lotniczych oraz dezorientacji przestrzennej?* oraz *Czy występowanie tych zjawisk uzależnione jest od posiadanej licencji samolotowej oraz wielkości nalotu ogólnego?*

Dokonana przez Doktorantkę analiza wyników ankiety pozwoliła jej na sformułowanie tezy, że im niższa posiadana przez pilota samolotowa licencja tym częstsze doświadczenie iluzji

lotniczych oraz dezorientacji przestrzennej. Bardzo ważne znaczenie w aspekcie prowadzonych badań, w mojej ocenie ma konkluzja wyraźnie wskazująca, że doświadczenie operacyjne oraz całkowity nalot nie są w stanie uchronić pilota przed doświadczeniem iluzji lotniczych.

Rozdział szósty – **Propozycje rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo transportu lotniczego w Polsce** – dotyczy wypracowanych przez Doktorantkę propozycji rozwiązań przestrzennych, których wdrożenie do praktyki lotniczej powinno zwiększyć poziom bezpieczeństwa ruchu lotniczego w Polsce. Rozdział ten liczy 37 stron (s.227-264). W mojej ocenie jest to najważniejszy, bo najbardziej twórczy rozdział w niniejszej rozprawie doktorskiej. Doktorantka zaproponowała w nim zmiany w zakresie lokalizacji lotnisk, a także propozycje w zakresie lokalizacji infrastruktury lotniczej.

Godny podkreślenia jest kompleksowy program naprawczy przeznaczony dla cywilnych lotnisk kontrolowanych w Polsce. Zgadzam się ze stwierdzeniem Doktorantki, że program ten może być również z powodzeniem implementowany w całości (lub tylko jego część) dla lotnisk niekontrolowanych oraz lądowisk. Program ten bazuje na najważniejszych elementach i czynnikach kształtujących bezpieczeństwo operacji lotniczych. Warto podkreślić, że w swojej propozycji Doktorantka uwzględniła także zmienne ekonomiczne, społeczne oraz lokalne uwarunkowania.

Rozdział ten podobnie, jak poprzednie Doktorantka zakończyła stosownymi wnioskami. W pełni uzasadniony wydaje się między innymi wniosek wskazujący na czynniki determinujące powodzenie projektu reorganizacji przestrzeni okołolotniskowych, który słusznie ukierunkowany jest na podniesienie poziomu bezpieczeństwa transportu lotniczego. Zdaniem Doktorantki wspomnianymi czynnikami są jasno określone cele oraz docelowa wizja lotniska, a także funkcja, jaką ma spełniać w regionie.

W zakończeniu Doktorantka podzieliła się interesującymi refleksjami z przeprowadzonych badań. Refleksje te odnoszą się zarówno do samego procesu, jak i uzyskanych rezultatów. Wyniki te wyraźnie wskazały między innymi na liczne odstępstwa i niezgodności pomiędzy literą prawa a powszechną praktyką zagospodarowania przestrzeni okołolotniskowej. Opracowany wskaźnik bezpieczeństwa operacji lotniczych, który faktycznie jest narzędziem analitycznym zdaniem Doktorantki umożliwi stworzenie długofalowych programów naprawczych dla poszczególnych lotnisk w Polsce. Słuszna wydaje się konstatacja, że w konsekwencji zastosowania tych programów zachodzi możliwość przywrócenia ładu przestrzennego terenów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska.

Doktorantka jednoznacznie stwierdziła, że wszystkie sformułowane na wstępie badań hipotezy robocze zostały pozytywnie zweryfikowane, a to z kolei umożliwiło rozwiązanie głównego problemu badawczego, i osiągnięcie założonego na wstępie badań celu. W pełni podzielam samoocenę Doktorantki. W trakcie publicznej obrony dysertacji proszę o doprecyzowanie kierunku, bądź kierunków przyszłych badań oraz ich uzasadnienie.

6. Ocena kwalifikacyjna i wniosek końcowy

Podsumowując, uważam, że recenzowaną dysertację można śmiało uznać za istotny wkład w rozwój wiedzy w dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie. Jestem przekonany, że praca ta stanowi interesujący materiał poznawczy nie tylko dla teoretyków, ale także praktyków zajmujących się problematyką bezpieczeństwa transportu lotniczego. Jednakże w trakcie publicznej obrony rozprawy doktorskiej proszę Doktorantkę o ustosunkowanie się do wykazanych i zaznaczonych w tekście recenzji wątpliwości lub konkretnych pytań.

Reasumując, rozprawa doktorska nt. „Usytuowanie przestrzenne lotnisk jako element kształtujący bezpieczeństwo transportu lotniczego w Polsce” opracowana przez mgr Katarzynę Nikorowicz-Zatorską spełnia wymogi formalne przewidziane dla prac naukowych (ustawa z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki, Dz.U. 2003 nr 65, poz. 595 z późn. zm.). Uwzględniając zatem wszystkie pozytywne uwagi, wnioskuję o dopuszczenie recenzowanej rozprawy doktorskiej do dalszego postępowania w przewodzie doktorskim przez Radę Dyscypliny Nauk o Bezpieczeństwie Federacji Uczelni Wojskowych.

