

dr hab. inż. arch. Renata Gubańska
Katedra Architektury Krajobrazu
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
ul. Grunwaldzka 55
50-357 Wrocław

Wrocław, 06 lutego 2023 r.

RECENZJA ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

mgr. inż. Piotra Węgrzynowicza

**pt. „Kontekst krajobrazowy otoczenia linii kolejowych
w kształtowaniu wizerunku Wrocławia”**

napisanej pod kierunkiem dr hab. inż. arch. Aliny Drapelli-Hermansdorfer, prof. uczelni

1. Podstawa recenzji

Niniejszą recenzję rozprawy doktorskiej autorstwa mgr. inż. Piotra Węgrzynowicza opracowano na podstawie pisma prof. dr. hab. inż. arch. Rafała Czernera – Przewodniczącego Rady Dyscypliny Naukowej Architektura i Urbanistyka Politechniki Wrocławskiej z dnia 28 listopada 2022 r. (W1/4020/98/2022).

Przewód doktorski mgr. inż. Piotra Węgrzynowicza został wszczęty w oparciu o Ustawę z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. z 2014 r., poz. 1852) oraz Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 30 października 2015 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. z 2015 r., poz. 1842) (W1/4020/98/2022).

Rozprawę doktorską przygotowaną przez Pana mgr. inż. Piotra Węgrzynowicza należy ocenić zdecydowanie pozytywnie. Stanowi dowód, że Autor biegle orientuje się w problematyce dotyczącej zagadnień infrastruktury kolejowej, opanował warsztat projektowania i prowadzenia badań naukowych, a podjęty temat i problem badawczy są aktualne i istotne dla rozwoju nauki w dyscyplinie architektura i urbanistyka.

2. Ogólna charakterystyka rozprawy

Recenzowana praca doktorska składa się z siedmiu rozdziałów (wprowadzenia, pięciu rozdziałów merytorycznych, podsumowania), wykazu bibliografii i źródeł internetowych oraz

spisów rycin, tabel i załączników. Całość liczy 135 stron maszynopisu i 10 załączników graficznych (w tym formularz ankiety oraz zestawienie wytypowanych do rozważań obiektów w formie tabelarycznej). Wybrane treści dysertacji oraz pozyskane wyniki badań zestawiono w 30 tabelach i na 23 rycinach, zaopatrzonych we właściwe podpisy i komentarze. Bibliografia obejmuje 225 pozycji, w tym monografii, artykułów naukowych, referatów w materiałach konferencyjnych; natomiast netografia – 37 odniesień do stron internetowych. Praca jest dobrze udokumentowana i wyróżnia ją starannie opracowana szata graficzna.

Autor przyznaje, że ostateczny wpływ na wybór tematu badań miał czynnik krajobrazowy (RD, s. 8), po wcześniejszym zapoznaniu się ze współczesnymi procesami, ideami urbanistycznymi oraz pilną potrzebą przystosowania obecnych miast do zmian klimatycznych.

Ważnym kryterium recenzji rozprawy doktorskiej jako pracy naukowej jest założona hipoteza badawcza i postawione w pracy cele. Hipotezę sformułowano następująco: *Występowanie bariery przestrzennej w postaci linii kolejowej powoduje powstanie efektu przygranicznej pustki w krajobrazach z nią sąsiadujących. Zasadniczym celem dysertacji jest stworzenie zestawu rekomendacji do zarządzania terenami w otoczeniu linii kolejowych we Wrocławiu. Główny cel rozprawy został uszczegółowiony o cztery cele pomocnicze: 1) wytypowanie najważniejszych elementów ekspozycji krajobrazowej otoczenia obszarów olejowych, 2) ustalenie kryteriów służących wyznaczeniu krajobrazów przygranicznej pustki, 3) identyfikację krajobrazów przygranicznej pustki, 4) opracowanie katalogu dobrych praktyk gospodarowania krajobrazami wzdłuż linii kolejowych* (RD, s. 14).

Realizując założone cele Doktorant przeprowadził przegląd literatury, korzystał z metody map mentalnych (*mental imagery*), sondażu diagnostycznego w formie wywiadów i ankiet, transektu urbanistycznego (*urban transect*) oraz wykonał analizę danych przestrzennych wykorzystując do tego celu Geograficzny System Informacji (GIS). Do opracowania katalogu dobrych praktyk pomocna okazała się metoda indywidualnych przypadków (*case studies*).

Recenzowana praca zawiera 7 rozdziałów. W rozdziale pierwszym wytłumaczono przyczynę podjęcia tematu, zdefiniowano podstawowe pojęcia, podano przedmiot i cel badań oraz hipotezę badawczą i zakres pracy. Omówiono zastosowane w pracy metody badawcze oraz podano źródła danych wykorzystanych w analizach. Przeprowadzono przegląd literatury, tak polskich, jak i zagranicznych badaczy. Odwołano się również do opracowań powstałych na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej.

W rozdziale drugim skupiono się na ujęciu krajobrazowym otoczenia linii kolejowych we Wrocławiu. Omówiono wpływ kolei na rozwój miasta w przeszłości i przedstawiono plany rozbudowy węzła kolejowego. Następnie zaprezentowano obiekty definiujące krajobraz kolejowy. Na podstawie opisanych badań (niezwykle aktualnych, ponieważ przeprowadzonych w latach 2018-2021), wskazano główne *elementy ekspozycji krajobrazowej znajdujących się na styku obszarów kolejowych i otoczenia* oraz określono jego walory.

Rozdział trzeci to próba zdefiniowania krajobrazu przygranicznej pustki oraz jego identyfikacja we Wrocławiu. Identyfikację przeprowadzono o wcześniej założone kryteria, które wyznaczono na podstawie rozważań wybranych przestrzeni w kontekście przystosowania do zmian związanych z efektem cieplarnianym.

Przedmiotem rozdziału czwartego są rozważania analityczne, mające na celu *zidentyfikować krajobrazy przygranicznej pustki*. Wprowadzenie stanowi wyczerpujące wyjaśnienie zastosowanych metod badawczych. Każda z analiz przedstawia odrębne kryterium, którego parametry zostały doprecyzowane. Wyniki poszczególnych analiz zaprezentowano w formie wykresów, map oraz tabel.

Rozdział piąty zawiera przykłady dobrych praktyk w formie katalogu. Pozytywne przykłady zagospodarowania najbliższego sąsiedztwa wzdłuż wybranych linii kolejowych zapisano jako karty obiektów, grupując je w zależności od sposobu ich przekształceń: nieczynne, czynne tereny kolejowe oraz układy liniowe.

W rozdziale szóstym omówiono praktyki i elementy wpływające na kształtowanie wizerunków miast. Jako metody kształtowania wizerunku miasta podano m.in. systemy identyfikacji wizualnej, strategii wizerunkowej, wspomniano o planach iluminacji czy też znaczeniu wyróżników krajobrazowych. Natomiast jako przykłady konsekwentnego działania wskazano Strategię Marki Szczecin Floating Garden 2050 project czy też wdrożenie uchwały krajobrazowej w Krakowie.

Rozdział siódmy stanowi podsumowanie podjętych rozważań. Wnioski końcowe zebrano w formie *rekomendacji do zarządzania terenami w otoczeniu obszarów kolejowych*. Podkreślono znaczenie proponowanych zmian na percepcję wybranych przestrzeni Wrocławia.

Po głównych rozdziałach dysertacji umieszczono spis bibliograficzny, rycin, tabel, źródeł internetowych oraz załączników graficznych. Całość opracowania cechuje logika i przejrzystość argumentacji.

3. Uwagi i sugestie do pracy

Wybór tematyki badawczej jest trafny i istotny tak ze względów poznawczych, jak i prawdopodobną aplikacyjność jej wyników.

Poniżej wypunktowano uwagi i sugestie, które nasunęły się podczas lektury niniejszej rozprawy:

- 1) W temacie pracy użyto wyrażenia *Kontekst krajobrazowy*, a *czynnika krajobrazowego* w uzasadnieniu podjęcia tematu i z tego względu odczuwa się brak szerszego odniesienia do krajobrazu w przedstawionych rozważaniach (uwaga dotyczy przede wszystkim rozdziału 2).
- 2) Podrozdział 2.2. omawiający wpływ infrastruktury kolejowej na krajobraz należy uzupełnić o mapę pokazującą rozkład tras kolejowych we Wrocławiu, ale ze zróżnicowaniem na linie czynne i wyłączone z użytkowania, ponieważ ich stan generuje potencjalne zagospodarowanie (co ma bezpośredni wpływ na wynik celu głównego pracy). Na mapie powinna znaleźć się lokalizacja obiektów kolejowych opisanych na stronach 41-43 (zastanawia wybór tylko kilku obiektów, Wrocław ma ich zdecydowanie więcej, a rozważania dotyczą tego miasta).
- 3) Autor opisując wybrane obiekty (np. s. 41-43) wspomina o ich walorach wizualnych, niepowtarzalnej i wyjątkowej architekturze, dbałości o detal architektoniczny – stwierdzenia są uzasadnione, jednak powinna być dołączona dokumentacja fonograficzna.
- 4) W podrozdziale 2.3. – omawiającym elementy bezpośrednio wpływające na percepcję krajobrazów kolejowych i 2.4. – charakteryzującym otoczenie linii kolejowych (rozważania w obu przypadkach dotyczą Wrocławia), zabrakło analizy dokumentacji fotograficznej podkreślającej aspekt krajobrazowy.
- 5) Dokumentacja fotograficzna powinna pojawić się w zestawieniu tabelarycznym (załącznik 9b).
- 6) Zdaniem Recenzentki dokumentacja fotograficzna zobrazowałaby pojęcie krajobrazu, w tym przypadku kolejowego (Doktorant przytacza kilka definicji na s. 9-10) i wyeksponowała jego elementy składowe (które wpływają na jego specyfikę), a to oznacza, że krajobraz nie jest „pusty”. Z tego względu Recenzentka ma duże wątpliwości w odniesieniu do wyrażenia *krajobraz przygranicznej pustki*. Może warto zastanowić się nad „krajobrazem opuszczonych / zaniechanych przestrzeni” lub po prostu „krajobrazem porzuconym” albo „krajobrazem zaniechanym” za Zbigniewem Myczkowskim i Krzysztofem Wielgusem (RD, s. 62).

W powyższym zastrzeżeniu utwierdza zdanie: *Opisywane obszary charakteryzuje niejednoznaczność, a potencjał dostrzegany w zaistniałej pustce utożsamiany jest z obecnością zieleni.* W ujęciu krajobrazowym wypowiedź ta stanowi pewnego rodzaju sprzeczność, pomimo wcześniej podjętej próby logicznego wyjaśnienia pojęcia *pustki* (s. 62-63).

- 7) Dwie pozycje książkowe mogą stanowić cenne dopełnienie treści historycznych związanych z koleją na terenie Wrocławia. Pierwsza z nich dotyczy kolei na Śląsku (Jerczyński, M. i Koziarski, St. (1992). *150 lat kolei na Śląsku*. Opole – Wrocław: Instytut Śląski w Opolu), druga natomiast kolei wąskotorowej we Wrocławiu (Gołaszewski, J., Jerczyński, M., Pol, T. i Zajfert M. (2010). *Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894-1991*. Poznań: KOLPRESS).
- 8) Pracę napisano z dużą starannością i trudno doszukać się w niej większych błędów edycyjnych: brak przecinków, używanie dużej i małej litery dla tych samych określeń (np. s. 50 i s. 51). Przeszkadza jednak powtarzający się błąd ortograficzny w nazewnictwie załączników graficznych (po skrócie nr nie stawiamy kropki), który należy skorygować podczas przygotowania do publikacji.

Recenzowana dysertacja wymagała od Autora przeprowadzenia starannych, samodzielnych obserwacji w terenie. Ich zestawienie otwiera drogę dla dalszych, bardziej pogłębionych badań nad obecnym stanem zachowania i zagospodarowania tak nieczynnych, jak i nadal działających linii kolejowych, czy też możliwościami ponownego zagospodarowania szczególnie tych wyłączonych z ruchu obiektów. Może ona stanowić materiał poznawczy, wyjściowy do dalszej pracy naukowej Doktoranta lub następnych badaczy.

4. Podsumowanie i wniosek końcowy

Poczynione w recenzji sugestie i uwagi krytyczne nie podważają walorów poznawczych opracowania oraz nie mają wpływu na pozytywną ocenę rozprawy doktorskiej autorstwa mgr. inż. Piotra Węgrzynowicza, która stanowi samodzielne rozwiązanie przedstawionego w niej problemu badawczego. Za oryginalne i twórcze należy uznać:

- udowodnienie na podstawie przeprowadzonych analiz terenowych i badań, że linia kolejowa stanowiąca techniczną barierę przestrzenną, ma zdecydowany wpływ na specyficzne zagospodarowanie przestrzeni znajdujących się w bezpośrednim jej sąsiedztwie;
- udowodnienie, że ww. czynniki prowadzą w konsekwencji do niekorzystnej percepcji omawianej grupy obiektów;
- wskazanie najczęściej występujących elementów w otoczeniu linii kolejowych;

- ustalenie kryteriów, według których wybierano obiekty badawcze oraz przeprowadzono ich identyfikację;

- opracowanie katalogu wytycznych *do zarządzania terenami w otoczeniu obszarów kolejowych* (RD, s. 13), który posiada potencjał aplikacyjny.

Autor w swoich badaniach podjął się istotnego i aktualnego zagadnienia tak ze względu na znaczenie poznawcze, jak i praktyczne. Wykazał się szerokim zakresem wiedzy teoretycznej. Trafnie określił cele związane z analizą problemu oraz przyjął odpowiednie metody badawcze. Określone na początku rozprawy cele zostały osiągnięte. Doktorant wykazał się dobrą znajomością przedmiotu badań, analitycznym i krytycznym spojrzeniem na postawiony problem, co wskazuje na umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Uważam, że rozprawa doktorska Pana mgr. inż. Piotra Węgrzynowicza pt. „Kontekst krajobrazowy otoczenia linii kolejowych w kształtowaniu wizerunku Wrocławia” stanowi twórczy wkład do nauki z zakresie architektury i urbanistyki oraz spełnia warunki zawarte w Ustawie z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. z 2014 r., poz. 1852). Stawiam zatem wniosek o przyjęcie rozprawy doktorskiej do dalszych etapów procedury ubiegania się o stopień naukowy doktora w dyscyplinie architektura i urbanistyka.

Wrocław, 06 lutego 2023 r.

Beata Gubinska.....