

dr hab. inż. arch. Michał Stangel
Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego
Wydział Architektury Politechniki Śląskiej
ul. Akademicka 7
44-100 Gliwice

Gliwice, dn. 31.01.2023 r.

Recenzja rozprawy doktorskiej pt.
Kontekst krajobrazowy otoczenia linii kolejowych w kształtowaniu
wizerunku Wrocławia

Autor: mgr inż. arch. Piotr Węgrzynowicz

Promotor: dr hab. inż. arch. Alina Drapella-Hermansdorfer, prof. PWr

Dyscyplina naukowa: Architektura i urbanistyka

1. Podstawa opracowania recenzji

Recenzja została sporządzona na podstawie zlecenia Przewodniczącego Rady Dyscypliny Naukowej Architektura i Urbanistyka Politechniki Wrocławskiej, prof. dr hab. inż. arch. Rafała Czernera, z dn. 28 listopada 2022 r. Przy jej opracowaniu kierowano się także opisem wymogów jakie spełniać winna rozprawa doktorska, zawartymi w ustawie o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2003 r.

2. Temat, cel, tezy i metoda pracy

Tematem i celem rozprawy doktorskiej pana mgr inż. arch. Piotra Węgrzynowicza jest autorska identyfikacja i charakterystyka krajobrazów obszarów zlokalizowanych w otoczeniu linii kolejowych we Wrocławiu oraz wykazanie ich potencjału w kształtowaniu wizerunku miasta, w kontekście jego współczesnych wyzwań. Temat jest niewątpliwie ważny i aktualny w warunkach polskich.

Prawidłowo sformułowano cel pracy, którym jest *stworzenie zestawu rekomendacji do zarządzania terenami w otoczeniu obszarów kolejowych we Wrocławiu*. W oparciu o cel główny autor sformułował cztery cele pomocnicze.

Autor nie sformułował tezy rozprawy, natomiast hipotezę badawczą sformułowano prawidłowo (choć być może dla czytelności można było ją rozbić na dwie lub trzy odrębne hipotezy).

Autor określa zastosowane metody badawcze jako: kwerendę literatury i aktów prawnych, mapy mentalne, wywiad środowiskowy (ankiety), transekt urbanistyczny, analizy GIS oraz studia indywidualnych przypadków. Przyjęte metody są właściwe pod kątem zamierzonego celu badawczego.

Generalnie dysertacja stanowi ciekawe, oryginalne, autorskie ujęcie, odpowiednie dla pracy doktorskiej, konsekwentnie rozwinięte w przeprowadzonych badaniach.

3. Forma i struktura pracy

Rozprawa doktorska jest jednotomowym opracowaniem o objętości 159 stron. W pracy wyodrębniono 7 rozdziałów, w tym rozdział 1 – wprowadzenie; pięć rozdziałów merytorycznych, w których przedstawiono autorskie ujęcie zagadnienia; oraz rozdział 7 – podsumowanie. Merytorycznie przyjęta struktura pracy jest prawidłowa i odpowiada swoją treścią określonej w założeniach problematyce.

Punktem wyjścia dysertacji jest usystematyzowanie wiedzy stanu na podejmowany temat. Na tym tle autor charakteryzuje otoczenie linii kolejowych we Wrocławiu w ujęciu krajobrazowym, definiuje i omawia pojęcie "krajobrazu przygranicznej pustki", a następnie opisuje poszukiwanie krajobrazów przygranicznej pustki wzdłuż linii kolejowych we Wrocławiu, według przyjętych, autorskich kryteriów. W kolejnym rozdziale przedstawiono przykłady zagospodarowania krajobrazów wzdłuż linii kolejowych z innych miast. Następnie lakonicznie przedstawiono problematykę kształtowania wizerunku miasta.

Przyjęta struktura obejmuje zarówno sformułowanie celu badań i ich metodologii, obecnego stanu wiedzy z dziedziny stanowiącej przedmiot pracy jak i szczegółowe rozważania związane z postawionym problemem naukowym. Jednocześnie w części podsumowującej przedstawiono wnioski potwierdzające postawioną hipotezę badawczą. Autor uczynił to w sposób wyczerpujący. Rozprawa w pełni odpowiada przyjętemu tematowi i spełnia cechy rozprawy doktorskiej.

4. Ocena wartości naukowej oraz uwagi merytoryczne do zawartości pracy

Podjęta tematyka jest ważna i interesująca, ma charakter zarówno teoretyczny jak i aplikacyjny i wiąże się z zagadnieniami istotnym dla współczesnego warsztatu projektowego i twórczych poszukiwań urbanistycznych i krajobrazowych wobec wyzwań zrównoważonego rozwoju miast. Podjęte autorskie zadanie identyfikacji i charakterystyki krajobrazów obszarów zlokalizowanych w otoczeniu linii kolejowych we Wrocławiu oraz wykazanie ich potencjału w kształtowaniu wizerunku miasta jest niewątpliwie wartościowe i stanowi o wartości poznawczej pracy – zwłaszcza, w wymiarze aplikacyjnym, zastosowania wniosków z badań jako wytycznych czy wskazówek do zagospodarowania przedmiotowych terenów. Praca jest ciekawa i wartościowa; czyta się ją z zainteresowaniem.

Punktem wyjścia do podjętych badań jest poprawnie opracowany stan badań i osadzenie podejmowanej tematyki w szerszym kontekście problematyki krajobrazu, infrastruktury kolejowej i jej otoczenia oraz kształtowania wizerunku miasta. Jako że autor wielokrotnie przywołuje później zagadnienie naturalnej sukcesji roślinności, być może zabrakło zasygnalizowania tego wątku; w tym z odwołaniem do np. prac Krzysztofa Rostańskiego dot. naturalnej sukcesji roślinności na terenach zdegradowanych i nieużytkowanych. Pomijając tą drobną uwagę, wprowadzenie do podejmowanej tematyki opracowane jest solidnie, a stan badań jest dobrze zarysowany dla osadzenia dysertacji w kontekście aktualnej wiedzy.

Wartościowe pod względem naukowym są rzetelnie przeprowadzone autorskie badania w zasadniczej części dysertacji, przedstawione w kolejnych rozdziałach.

Zawarta w rozdziale drugim charakterystyka kształtowania się sieci kolejowej i węzła kolejowego we Wrocławiu jest prawidłowa; podobnie jak charakterystyka elementów krajobrazu typowych dla kolei oraz wskazanie elementów ekspozycji krajobrazowej na styku obszarów kolejowych i otoczenia.

Wartościowa jest podjęta próba definicji krajobrazu przygranicznej pustki oraz opisanie znaczenia tych krajobrazów w kontekście adaptacji terenów miejskich do zmian klimatycznych. Stanowi ona właściwe tło dla ustalenia kryteriów identyfikacji krajobrazów przygranicznej pustki we Wrocławiu.

Opis zasadniczych badań zawarty w rozdziale czwartym sporządzono rzetelnie i wyczerpująco, z prawidłowym opisem metodologii oraz przedstawieniem wyników analiz w formie graficznej i tabelarycznej.

Mam wrażenie, że niewystarczająco ujęto zagadnienie własności terenów. Rycina 19 *Mapa własności działek w odległości 100 metrów od granic obszaru kolejowego* jest

praktycznie nieczytelna. Brakuje informacji o różnicy szerokości terenów kolejowych i ewentualnych konsekwencjach dla możliwości przekształceń. Wyjaśnienia wymagałoby stwierdzenie, że *Wszystkie wyznaczone krajobrazy posiadają korzystną strukturę własnościową umożliwiającą podjęcie działań na szczeblu publicznym.* (s. 92).

Interesująca jest charakterystyka przykładów gospodarowania krajobrazami wzdłuż linii kolejowych z innych miast; przy czym warto byłoby podczas obrony dowiedzieć się, czy autor miał okazję zapoznać się z któryś z przykładów osobiście? (brak autorskich fotografii; tylko źródła internetowe).

Modny przykład nowojorskiego Highline wydaje się nie pasować do tematu - którym są istniejące linie kolejowe (?) - a jeżeli autor chciał wspomnieć też o zagospodarowaniu linii zamykanych, to myślę, że trzeba to było zrobić w sposób bardziej kompleksowy, jako osobny wątek pracy.

W kontekście późniejszego wniosku końcowego, że *Właściwym wydaje się powołanie organu dedykowanego zarządzaniu krajobrazami przygranicznej pustki, który będzie koordynować podejmowane działania* - czy autor znalazł gdzieś na świecie takie kompleksowe podejście do zarządzania i koordynacji omawianymi obszarami i krajobrazami?

Szkoda, że rozdział szósty, w którym opisano działania w krajobrazie kształtujące wizerunek miast, jest tak krótki (trzy strony!) i tak ogólny. Na tym etapie pracy należałoby temat rozwinąć pełniej, a przykłady dobrać tak, by nieco więcej wspólnego z tematem pracy (pisanie o wieży Eiffel'a w Paryżu, piramidach w Gizie czy Statule Wolności w Nowym Jorku niewiele wnosi tu do podejmowanego zagadnienia).

Na koniec pracy prawidłowo przedstawiono syntezę badań oraz wnioski z wykazaniem poprawności postawionej hipotezy.

Wartościowym efektem pracy są autorskie rekomendacje do zarządzania terenami w otoczeniu obszarów kolejowych we Wrocławiu oraz omówienie potencjału "krajobrazów przygranicznej pustki" w kształtowaniu wizerunku miasta.

Wartościowe i ważne w kontekście wyzwań klimatycznych są sugestie odnośnie rozwiązań zielono-błękitnej infrastruktury na omawianych terenach oraz kształtowania liniowych elementów pasm ekologicznych i dróg rowerowych. Może warto byłoby rozwinąć ten wątek o możliwość wykorzystania terenów wzdłuż kolei dla kształtowania "korytarzy ekologicznej mobilności" (rowery, rowery elektryczne, urządzenia osobistej mobilności) i "autostrad rowerowych".

Po słusznych i ciekawych wnioskach końcowych, myślę natomiast, że niepotrzebne jest podejmowanie "polemiki" z własną pracą i wprowadzanie na ostatnich stronach pobocznych

wątków, takich jak wrocławskie krasnale. Bardzo trafnie natomiast w zakończeniu zarysowano perspektywy dalszych badań, przenoszenia zawartych w pracy przemyśleń na inne miasta oraz perspektyw społecznego i ekologicznego wymiaru podejmowanej problematyki.

Podsumowując, niezależnie od uwag w recenzji, zawarty w pracy materiał pozwala na stwierdzenie iż Autor bardzo dobrze porusza się w omawianej problematyce, zdając sobie sprawę z jej złożoności. Autor w swoich badaniach oparł się na samodzielnie przeprowadzonych badaniach źródłowych, analizach i samodzielnie formułowanych wnioskach. Podjęty temat został dobrze przełożony na cele i hipotezę pracy, przyjęte metody badawcze odpowiadają w pełni charakterowi badań, a zakres pracy jest w pełni zgodny z wymogami stawianymi przed rozprawami doktorskimi.

5. Uwagi redakcyjne

Praca jest opracowana na dobrym poziomie. Zaletą dysertacji jest przystępny język, dzięki czemu czyta się ją z zainteresowaniem; dlatego praca mogłaby być zrozumiała i interesująca nie tylko dla wąskiego kręgu naukowego, ale i dla szerokiego grona osób zainteresowanych współczesną urbanistyką i zagadnieniami krajobrazu miejskiego.

Zaskakujący i niezrozumiały jest brak większej ilości autorskich fotografii - w całej pracy znalazła się tylko jedna fotografia - Ryc. 9 Dzika roślinność porastająca dawne torowisko w okolicy Dworca Głównego we Wrocławiu. A przecież omawiane zagadnienia byłyby charakteryzowane dużo kompletniej, gdyby zostały lepiej zilustrowane. Czy autor miał okazję zapoznać się z prezentowanymi miejscami i obszarami osobiście? A jeśli tak, to dlaczego nie wykonał lub nie wykorzystał własnych fotografii?

Dysertacja została starannie przygotowana pod względem edytorskim. W pracy dostrzec można nieliczne, drobne błędy stylistyczne.

Nie budzi zastrzeżeń warsztat naukowy pracy – autor dobrze posługuje się odniesieniami literaturowymi, przypisami i bibliografią, która liczy 225 publikacji oraz osobno kilkadziesiąt źródeł internetowych.

6. Wnioski końcowe

Recenzowana rozprawa doktorska pana mgr inż. arch. Piotra Węgrzynowicza pt. *Kontekst krajobrazowy otoczenia linii kolejowych w kształtowaniu wizerunku Wrocławia* jest

zgodna z przyjętymi standardami dla pracy doktorskiej w naukach technicznych, dyscyplinie naukowej architektura i urbanistyka. Rozprawa spełnia kryteria stawiane przed rozprawami doktorskimi i prezentuje wysoki poziom naukowy.

Przeprowadzając swój wywód Autor rozprawy wykazał się wiedzą teoretyczną jak i ukazał naukowy charakter swoich badań. Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska spełnia wymogi zgodnie z Ustawą o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki. Niniejszym stawiam wniosek o przyjęcie recenzowanej pracy jako rozprawy doktorskiej i dopuszczenie jej do publicznej obrony na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej.

Handwritten signature in blue ink, reading "Michał Hanysz".