

Prof. dr hab. Iwona Sagan
Uniwersytet Gdański
Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej

R e c e n z j a

rozprawy doktorskiej mgr **Piotra Kosmowskiego** pt. „**Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne czołowych dworców kolejowych w kontekście procesów demolowania i rewitalizacji. Studium wybranych przykładów w miastach europejskich**” wykonanej pod kierunkiem dr hab. Sylwi Kaczmarek, prof. UŁ na Wydziale Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego.

Uwagi wstępne

Recenzowana rozprawa obejmuje 204 strony tekstu, 58 rycin, 13 tabel i 1 załącznik. Spis literatury liczy 18 stron i zawiera ponad 320 pozycji bibliograficznych.

Konstrukcja pracy składa się z wprowadzenia, ośmiu rozdziałów strukturyzujących analizę oraz konkluzji. Wstęp ma charakter ogólnego wprowadzenia do tematu pracy. Autor kreśli historyczne i konceptualne tło badań poświęconych analizie zmian przestrzenno-funkcjonalnych miast spowodowanych przebudową czołowych dworców kolejowych na dworce przelotowe. Wstęp kończy krótki opis struktury pracy. Główny problem badawczy, wynikające z niego pytania badawcze oraz hipotezę badawczą Autor przedstawia w rozdziale drugim, będącym teoretycznym omówieniem przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych miast dokonanym na podstawie istniejącej literatury. Zdaniem recenzenta, dość nieoczywiste jest umieszczenie kluczowych dla autorskiej konstrukcji pracy treści w rozdziale ogólnoteoretycznym. Winny one być wyraźnie wyeksponowane, jeśli nie od razu we wstępie to w formie jednoznacznie odsyłającego do nich podrozdziału, na przykład otwierającego rozdział poświęcony procedurze badawczej. Zaproponowany przez Autora zapis w formie zakończenia rozdziału teoretycznego, co prawda wyróżnionego w tekście śródtytułem jako „Problem badawczy” ale nieobecnego w planie pracy nie pozwala czytelnikowi na łatwe dotarcie do treści fundamentalnych dla zamysłu koncepcji całej pracy.

Rozdział drugi poświęcony został dyskusji teoretycznej nad kierunkami zmian przestrzenno-funkcjonalnych współczesnych miast. Analiza obejmuje dyskusję nad pojęciem przestrzeni miejskiej, jej organizacją oraz współczesnym fenomenem megaprojektów

inwestycyjnych. W rozdziale trzecim Autor skupia się omówieniu historii kolei i budowy dworców kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem przedmiotu badania, czyli czołowych dworców kolejowych w Europie. Kolejny rozdział zawęża pole analiz teoretycznych do ewolucji terenów kolejowych na obszarach zurbanizowanych. Rozdział piąty poświęcony jest omówieniu charakteru i realizacji megaprojektów rewitalizacyjnych na obszarach kolejowych miast. W rozdziale szóstym przedstawiona została przyjęta przez Autora metoda badawcza. Analiza przemian struktur przestrzenno-funkcjonalnych miasta pod wpływem przebudowy ich dworców przeprowadzona została przy wykorzystaniu wielokrotnego eksplanacyjnego geograficznego studium przypadku z trzema jednostkami zanurzeniowymi, jak definiuje to Autor na podstawie literatury. Kolejne trzy rozdziały to mocno rozbudowane opisy trzech wybranych dworców czołowych: Wien Hauptbahnhof, Leipzig Hauptbahnhof i Łódź Fabryczna. Wewnętrzna struktura każdego z tych trzech rozdziałów jest jednakowa i obejmuje omówienie historii każdego z miejskich węzłów kolejowych, historii badanego dworca i wnioski sformułowane na podstawie tych opisów. Całość opracowania została podsumowana w rozdziale dziesiątym nazwanym „Konkluzje”.

Rozprawa jest spójna pod względem merytorycznym. Głównym, postawionym przez Autora problemem badawczym jest odpowiedź na pytanie w jaki sposób przebudowa czołowego dworca kolejowego realizowana jako megaprojekt rewitalizacyjny wpływa na strukturę przestrzenno-funkcjonalną miasta. Z tak sformułowanego pytania badawczego Autor wywodzi hipotezę zakładającą, że konsekwencje przestrzenno-funkcjonalne procesu przebudowy dworca czołowego realizowanej jako megaprojekt rewitalizacyjny zależą od trzech zasadniczych zmiennych: trybu prowadzenia megaprojektu, sposobu uzyskania przelotowości dworca oraz jego lokalizacji w przestrzeni miasta.

Uwagi ogólne merytoryczne

Podjęty w recenzowanej pracy temat porusza ważny, a wydaje się, że obecnie zapoznany problem znaczenia transportu kolejowego i jego infrastruktury dla funkcjonowania miast i kształtowania ich morfologii. Odziedziczone po okresie rozwoju miasta industrialnego układy komunikacji kolejowej w strukturach wewnętrznych miast stanowią nadal niezwykle ważny i węzłowy element infrastruktury miejskiej. Zależnie od ich charakteru i usytuowania pełnią one rolę czynnika wzmacniającego funkcjonalnie struktury miejskie albo wręcz przeciwnie stanowią poważne ograniczenie, barierę i element dezintegrujący struktury funkcjonalno-przestrzenne miasta, czego też recenzowana praca dowodzi.

Autor w swym badaniu zawęża problem do kwestii funkcjonalnej przebudowy dworców czołowych w dworce przelotowe. Problem ten jest niezwykle ciekawym, a nieposiadającym wielu opracowań szczególnie w polskim dorobku literaturowym zagadnieniem. Zatem ze wszech miar dobór tematu zasługuje na docenienie.

Wybrany w celu analizy problemu narzędziem badawczym jest studium przypadku. Studium przypadku bez wątpienia jest jednym z najefektywniejszych narzędzi badawczych w naukach społecznych. Dowodził tego swymi badaniami już lata temu David M. Smith, doskonale uzasadnia to Bent Flyvbjerg w swej fundamentalnej książce „Making social science matter”. Użycie studium przypadku jako metody badawczej wymaga jednak rygoru formalnego i jednoznacznego zdefiniowania poziomów i obiektów badawczych.

Na podstawie teoretycznego uporządkowania typów studiów przypadku zaproponowanego przez Roberta K. Yina, Autor wybiera na potrzeby realizowanej pracy wielokrotne eksplanacyjne geograficzne studium przypadku z trzema jednostkami zanurzeniowymi. W dyskusji metodologicznej Autor, powołując się na literaturę (s.62) wskazuje jak ważne jest w tej metodzie dobre opracowanie ram teoretycznych i prawidłowe opisanie procedury badawczej.

Przyjęta w pracy metodyka badawcza nie jest jednak dostatecznie spójna z techniką prowadzonego postępowania badawczego. Kluczowe w obranej metodzie jest zidentyfikowanie przypadku, a w ramach niego badawczo wyróżnionych tzw. jednostek zanurzeniowych. Tę logikę uszczegóławiania w kolejnych krokach perspektywy badawczej prezentuje zamieszczony w pracy schemat wyróżnionych przez Yina typów projektów badawczych opartych na przypadkach badawczych i zawartych w nich lub nie jednostkach zanurzeniowych (s.62). Z przeprowadzonej w pracy analizy nie wyłania się jednak jednoznaczny obraz co Autor określa jako przypadek badawczy a co jest jego jednostką zanurzeniową. Na stronie 65 stwierdza, że „Dla każdego z obiektów badawczych zgodnie z przedstawioną metodologią (wielokrotnego studium przypadku z replikacją teoretyczną) analizowano trzy jednostki zanurzeniowe: miasto, megaprojekt rewitalizacyjny, dworzec kolejowy”. Wcześniej w tym samym akapicie stwierdza zaś, że wybrane dworce stanowią obiekty badawcze. Zatem jednostka zanurzeniowa „dworzec kolejowy” nie może zawierać się w obiekcie badawczym, którym jest dworzec kolejowy. Nie jest też przypadkiem badawczym miasto, bowiem zostało ono zdefiniowane jako jednostka zanurzeniowa. W konstrukcji metodologicznej zdecydowanie brakuje jednoznacznego zdefiniowania co dla autora jest przypadkiem badawczym a co zanurzoną w nim jednostką badawczą. Autorski schemat

postępowania badawczego (s.59) również nie porządkuje sytuacji metodologicznej, bowiem zupełnie pomija obronę konstrukcję analizy, czyli trzech zawierających się w sobie jednostek zanurzeniowych, miasta, megaprojektu i dworca kolejowego jednoznacznie utożsamiając studium przypadku z wybranym dworcem. Metodologiczna klarowność postępowania badawczego jest tym trudniejsza do identyfikacji, że praktycznie poza rozdz.6, w którym Autor opisuje procedurę badawczą termin „jednostka zanurzeniowa” praktycznie niewykorzystywany, ani w tytułach kolejnych rozdziałów, ani w tekście analizy, ani nie jest przywoływany w konkluzjach.

Problem reprezentatywności wybranych przypadków badawczych Autor wyjaśnia na bazie założeń metodologii badań z wykorzystaniem studiów przypadku. Wyjaśnia on, że przyjęta procedura badawcza umożliwia uogólniające konkluzje i wnioski zarówno teoretyczne jak i praktyczne na podstawie przeprowadzonych analiz bez konieczności losowania badanych przypadków z większej ich liczby ani stosowania metod doboru próby. Fakt występowania badanego zjawiska w danym przypadku i możliwość zachowania kontekstu analizy są wystarczającymi warunkami doboru próby. Niemniej wybrane do analizy trzy przypadki nie umożliwiają w pełni zachowania analitycznych kontekstów, ponieważ stan realizacji megaprojektów, których elementem jest przebudowa dworców, jest różny. W Lipsku na obecnym etapie megaprojekt ogranicza się jedynie do przebudowy samego dworca. Zatem w kontekście analitycznego znika jedna z jednostek zanurzeniowych analizy czyli megaprojekt, gdyż jest on tożsamy z kolejną jednostką zanurzeniową czyli dworcem. Ponadto ranga trzech badanych dworców: wiedeńskiego, lipskiego i łódzkiego jest różna. O ile dwa pierwsze mają rangę europejskich węzłów kolejowych to Łódź takiej skali węzłem nie jest i brakuje jej połączeń międzynarodowych. Co prawda Autor stwierdza, że sam fakt wystąpienia przebudowy pod kątem zmiany charakteru dworca z czołowego na przelotowy był jedynym koniecznym warunkiem wyboru przypadku do analizy (s.68) to jednak w części syntetyzującej badania buduje wskaźniki stanowiące podstawę opisu formalnego i wnioskowania na podstawie cech wielkościowych miasta i dworca. Powyższe stwierdzenia nie mają na celu podważenie zasadności dokonanego wyboru dworców do badania, zwracają jedynie uwagę na konieczność szerszej dyskusji przesłanek stojących za doбором właśnie tych a nie innych studiów przypadków, której w pracy brakuje.

R.Yin w swym teoretycznym uporządkowaniu analiz opartych na studiach przypadków wyróżnia studia deskryptywne, eksplanacyjne oraz eksploracyjne Autor wybiera do swej analizy eksplanacyjny typ studium przypadku. Struktura pracy oraz proporcje

poszczególnych jej części nie w pełni oddają ten typ podejścia. Część deskryptywna studiów przypadku stanowi bowiem ok. 52% pracy podczas gdy część eksplanacyjną jedynie 1%. Ponadto część eksplanacyjna jest nieustrukturyzowana i przedstawiona jedynie w formie konkluzji końcowych w pracy. Zdecydowanie proporcje te są zachwiane. Struktura pracy i zawarta w niej treść odpowiada wobec powyższego raczej deskryptywnej niż eksplanacyjnej wielokrotnej analizie studium przypadku. Nie jest też przyjęte, aby w części podsumowującej całość opracowania dokonywać tabelarycznych zestawień na podstawie danych źródłowych, obliczać przyjęte do analizy porównawczej wskaźniki i prowadzić analizę badawczą. Zdecydowanie elementy te winny stanowić osobny i fundamentalny w kontekście metody badawczej rozdział pracy.

Uwagi merytoryczne szczegółowe

Rozdział 2 pracy poświęcony jest przekształceniom przestrzenno-funkcjonalnym współczesnych miast. Szczegółowo zostały w nim zdefiniowane pojęcia i omówione procesy najsilniej kształtujące struktury współczesnych miast. Na tym tle w rozdziale 3 Autor przedstawia pojawienie się i rozwój infrastruktury kolejowej w przestrzeniach miast. Treści opisowe wzbogacone są materiałem ilustracyjnym. Szczególną wartość dla podjętego tematu badawczego ma zawarta w tym rozdziale analiza przyczyn powstawania i kierunków ewolucji czołowych dworców kolejowych w miastach europejskich.

Rozdział czwarty dotyczy kierunków ewolucji terenów kolejowych na obszarach zurbanizowanych. Autor kreśli w nim tło przemian historycznych prowadzących do sytuacji rewitalizacji i przekształceń dworców kolejowych, które to procesy są zasadniczym tematem badania. W rozdziale tym brakuje szerszej dyskusji o zmianach w roli i znaczeniu transportu kolejowego w systemach transportowych tak w skali regionalnej jak i wewnątrzmięskiej. Rewitalizacja terenów pokolejowych oraz przebudowa i zmiana funkcji wielu dworców jest bowiem następstwem tych procesów. Przebudowa dworców czołowych w przelotowe wydaje się być jednym z ostatnich aktów transformacji miasta przemysłowego, którego obsłudze podporządkowane były przede wszystkim dworce czołowe, w miasto postindustrialne, w którym to funkcja obsługi ruchu pasażerskiego, dobrego skomunikowania centrum miasta z miejską i regionalną siecią transportową staje się naczelnym zadaniem. Całość analiz zawartych w pracy dobrze to ilustruje, zatem warto by było problem ten wyeksponować w analitycznej dyskusji. Ponieważ tytuł rozdziału odwołuje się do ewolucji terenów kolejowych a nie jedynie dworców, warte zauważenia byłyby formy rewitalizacyjnych przekształceń

liniowych elementów układu, które jak Autor słusznie zauważa zwykle stanowią w strukturze przestrzennej miasta barierę nawet po zaniku funkcji transportowej. Innowacyjne rozwiązania takie jak słynna już Manhattan High Line czy Promenade Plantée w Paryżu przełamują to ograniczenie.

Rozdziały od siódmego do dziewiątego, będące szczegółowymi opisami trzech badanych przypadków stanowią najbardziej rozbudowaną część pracy. Zachowany w każdym przypadku porządek narracji prezentuje podstawowe cechy miasta, jego ewolucję jako węzła kolejowego, historię budowy badanego dworca oraz proces jego demolowania i rewitalizacji. Całość analizy zamykają wnioski ze studium przypadku. Ta część dostarcza bardzo interesującego materiału faktograficznego do analiz. Dowodzi ona dobrej znajomości zarówno literaturowej badanych przypadków jak i przeprowadzenia wnikliwych studiów terenowych. Zgromadzony materiał dostarcza bogatej informacji umożliwiającej wieloaspektową analizę problemu.

Podrozdziały opisujące w każdym badanym przypadku procesy demolowania i rewitalizacji mają fundamentalne znaczenie w kontekście tematu pracy. Autor w tym ujęciu konceptualnym wykorzystuje zaproponowane przez S. Kaczmarek podejście analityczne wyróżniające z procesu rewitalizacji proces demolowania. Traktowany jest on jako radykalne narzędzie rewitalizacyjnych przekształceń. Bez wątplenia jest to podejście interpretacyjne ukazujące zmienioną w stosunku do tradycyjnej perspektywę badawczą procesów rewitalizacyjnych. Ujęcie to wymaga jednak szczególnie precyzyjnej interpretacji. Pojawia się bowiem pytanie czy wstępny etap rewitalizacji, związany z koniecznym usunięciem elementów infrastrukturalnych w celu realizacji prac rewitalizacyjnych, jest procesem demolowania czy też immanentnym etapem procesu rewitalizacji, którego kolejnym etapem jest budowanie. Czy w procesach rewitalizacji możliwe jest zidentyfikowanie procesów demolowania niebędących konieczną składową procesów zmiany i budowy, a będących osobnym aktem destrukcji niewynikającym z inżynierii rewitalizacyjnej? Czy zatem w wypadku zajmowania się jedynie koniecznymi dla prac rewitalizacyjnych wyburzeniami, czyli procesem demolowania w wąskim znaczeniu, wyróżnienie osobnej kategorii procesów demolowania pozostaje w pełni konceptualnie uzasadnione i konieczne. W sytuacji wyróżnienia przez Autora procesu demolowania, czytelnik oczekuje bardziej pogłębionej analizy m.in. w odniesieniu do następującego po nim procesu budowania.

Z punktu widzenia konkludującej oceny realizowanych projektów rewitalizacyjnych brakuje w części syntetyzująco-podsumowującej eksplanacyjnej interpretacji wad i zalet

stosowanych rozwiązań. Na przykład dyskusja takich kwestii jak planowane a faktyczne koszty realizacji megaprojektu, które niemal zawsze są dalece rozbieżne, koszty środowiskowe realizacji megaprojektu, preferencje społeczne wyboru określonych rozwiązań rewitalizacyjnych typu estakady kolejowe lub tunele średnicowe, efektywność realizowanych inwestycji w zakresie integracji tkanki miejskiej itp. wzbogaciłyby walor poznawczy i aplikacyjny pracy.

W tabelarycznych zestawieniach parametrów opisujących miasto i inwestycje dworcowe warto byłoby niektóre z przyjętych cech wyrazić w formie względnej, ułatwiającej porównania jak np. w charakterystyce badanych miast obok bezwzględnej liczby ich ludności podać jaki ona stanowi procent ogółu ludności miejskiej w danym kraju; w opisie sieci kolejowej miast zamiast bezwzględnej liczby pasażerskich przystanków podać ich liczbę na 1 km linii kolejowej w mieście albo liczbę mieszkańców; odnieść wielkość budżetu realizowanej inwestycji i wkładu miasta do wielkości całego budżetu miasta. Zwiększenie liczby miar względnych, umożliwiających analizę porównawczą jest tym istotniejsze, że badane miasta nie stanowią ze względu na rangę i wielkość porównywalnego zbioru.

Zdaniem recenzenta zgromadzony materiał i jego opracowanie tworzą podstawy do znacznie śmielszych wniosków, aniżeli te zaproponowane przez Autora. Analiza przekształceń struktury przestrzennej trzech miast, będących konsekwencją realizacji megaprojektów zmieniających funkcjonalność dworców czołowych i jak określa to Autor „zszywających” uprzednio zdeintegrowaną tkankę miejską, upoważnia do teoretycznych uogólnień. Analiza zmian funkcji i znaczenia dworców czołowych na tle zmian struktury funkcjonalnej i bazy ekonomicznej miasta daje podstawy do stwierdzenia, że przebudowa dworców czołowych jest jednym z finalnych elementów transformacji miasta z industrialnego w miasto postindustrialne.

Uwagi formalne

Recenzowana praca nie budzi zasadniczych zastrzeżeń od strony formalnej. Nie mniej nie jest wolna od drobnych niedociągnięć takich jak pojawiające się błędy literowe i stylistyczne (np. s.20, 46, 168, i in.).

Ponieważ strona ilustracyjna stanowi równoprawny do tekstu wymiar analityczny pracy jej jakość jest niewątpliwie ważna. Niska jakość niektórych rycin powoduje ich nieczytelność (ryc. 4, 5, 45, 56 i in.). Zamiana prezentowanych na tych rycinach zdjęć z

serwisu google na np. proste schematy ilustrujące przykłady rozwiązań zdecydowanie podniosłoby walor ilustracyjny i interpretacyjny pracy.

Długie ciągi wyliczanych autorów, na których prace powołuje się Autor, obejmujące listę na przykład 17 pozycji (np. s. 138-139) nie spełniają swojej funkcji. Należałoby raczej dokonać kategoryzacji tego zestawienia prac w oparciu o wybrane cechy, ważne z punktu widzenia omawianego problemu.

Uwagi końcowe

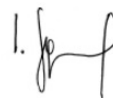
W podsumowaniu recenzji stwierdzam, że opiniowana dysertacja wnosi oryginalny wkład w badanie procesu przekształceń struktur przestrzennych i funkcjonalnych miast. Należy docenić podjęcie przez Autora ważnego, a rzadko opisywanego problemu wpływu śródmiejskich dworców kolejowych na kształtowanie się struktur miejskich. Sposób zaprezentowania podjętego w pracy problemu sprawia, że może stać się ona źródłem inspiracji badawczej i interpretacyjnej do dalszych prac i analiz, a bez wątpienia jest to zawsze cenny efekt prowadzonych badań naukowych.

Liczne uwagi recenzenta mają na celu wyeliminowanie różnego rodzaju niedociągnięć, błędów i braków w pracy w kontekście przyszłej jej publikacji.

Pan mgr Piotr Kosmowski przedstawiając niniejszą pracę wykazał się posiadaniem rozległej wiedzy teoretycznej na badany temat, umiejętnością samodzielnego formułowania problemów naukowych, znajdowania sposobu ich analizy, a tym samym prowadzenia pracy naukowej.

Stwierdzam, że recenzowana rozprawa odpowiada kryteriom merytorycznym i formalnym, jakie spełniać powinna praca doktorska, określonym w art. 13 Ustawy z dnia 14.03.2003 r. o stopniach i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki oraz w Rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 15.01.2004 r.

W związku z powyższym, stawiam wniosek o przyjęcie rozprawy zatytułowanej „Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne czołowych dworców kolejowych w kontekście procesów demolowania i rewitalizacji. Studium wybranych przykładów w miastach europejskich” jako pracy na stopień naukowy doktora oraz dopuszczenie Pana mgr Piotra Kosmowskiego do publicznej obrony.



Gdańsk, 25 listopada 2019 r.