

Prof. dr hab. **Stanisław Koziarski**
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej
i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Opolski

Recenzja rozprawy doktorskiej mgra **Piotra Kosmowskiego**
pt. „**Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne czołowych dworców kolejowych w kontekście procesów demolowania i rewitalizacji. Studium wybranych przykładów w miastach europejskich**”

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska mgra **Piotra Kosmowskiego** pt. „**Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne czołowych dworców kolejowych w kontekście procesów demolowania i rewitalizacji. Studium wybranych przykładów w miastach europejskich**” powstała pod kierunkiem dr hab. **Sylwii Kaczmarek**, prof. UŁ w Pracowni Rewitalizacji Miast Instytutu Geografii Miast i Turyzmu Wydziału Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego. Praca liczy 204 stron wydruku komputerowego, w tym 22 tabele oraz 58 rycin, które zawierają zbiorcze autorskie mapki, schematy, wykresy i zdjęcia obejmujące układy dworców kolejowych w trzech wybranych lokalizacjach (Łódź Fabryczna, Lipsk Główny i Wiedeń Główny). W końcowej części pracy znajduje się również jeden załącznik w formie dwóch uogólniających zestawień tabelarycznych (s. 204). Praca ma przejrzysty i czytelny układ jednoznacznie prezentujący zawarte w niej treści.

Rozprawa składa się z 10 zasadniczych rozdziałów poprzedzonych wprowadzeniem i zakończonych obszernymi, bo aż 15 stronicowymi konkluzjami, które zawierają również syntetyczne podsumowanie oraz wnioski końcowe. Układ pracy jest dwudzielny. Pracę rozpoczynają bardzo dobrze skonstruowane pod względem merytorycznym rozdziały wstępne (1-6), w których zawarto wszystkie podstawowe dla rozprawy doktorskiej elementy. Przede wszystkim Autor dokładnie określił stawiany w rozprawie problem badawczy oraz dodatkowo uzasadnił jego podjęcie zarówno w oparciu o doniesienia literaturowe, jak i własne przemyślenia w tym zakresie. Doktorant precyzyjnie wyartykułował podstawowy cel badawczy rozprawy, jakim jest analiza uwarunkowań i konsekwencji przekształceń przestrzennych i funkcjonalnych terenów miejskich, które są rezultatem przebudowy czołowych dworców kolejowych w trzech wybranych miastach w Europie: Wiedniu w Austrii, Lipsku w Niemczech i Łodzi w Polsce. Kontekstem prowadzonych badań były procesy demolowania i rewitalizacji, które takim przekształceniom towarzyszą.

Na podstawie analizy pierwszej teoretyczno-przeglądowej części rozprawy Autor dochodzi do wniosku, że geograficzne badania nad przekształceniami obszarów monofunkcyjnych w miastach realizowane są w różnych ujęciach. Prowadzą je zarówno przedstawiciele m.in. geografii: miast, usług, przemysłu, osadnictwa i transportu, ale także innych dyscyplin jak: urbanistyka, architektura, budownictwo, socjologia, ekonomia i zarządzanie. Autor wykazał się więc dobrą znajomością tak zróżnicowanej literatury przedmiotu, a ta ze względu na zainteresowanie tytułowym tematem przedstawicieli różnych wspomnianych powyżej subdyscyplin, było zadaniem niełatwym. Jednakże z tego zadania Doktorant wywiązał się należycie, dokonując rzetelnej i dogłębnej analizy poglądów różnych autorów w tym zakresie. Niewątpliwie na dobrą znajomość literatury o charakterze multidyscyplinarnym pozytywny wpływ miało ukształtowanie się zainteresowań badawczych Doktoranta w środowisku naukowym „łódzkiej szkoły geografii miast” reprezentowanej przywołanymi również w pracy licznymi publikacjami profesorów, takich jak: S. Liszewski, M. Koter, A. Suliborski, czy S. Kaczmarek. Stąd zaprezentowane w przeglądzie piśmiennictwa pojęcia m.in. przestrzeni miejskiej, organizacji przestrzeni, struktury morfologicznej i funkcjonalno-przestrzennej miast stały się solidną podstawą teoretyczno-metodyczną dla koncepcji badawczej Doktoranta zawartej w pracy. Prezentowany przez Autora rozprawy przegląd literatury zawiera również szerokie omówienie źródłowe pojęcia „megaprojektów” i ich zróżnicowanych typów w postaci projektów flagowych i obszarowych. Tutaj Doktorant nie tylko przywołuje poglądy różnych autorów w tym zakresie, ale również prezentuje własne przemyślenia i celne wskazania dotyczące przekształceń zachodzących w miastach. Wiele miejsca w przeglądzie literatury poświęca Autor rozprawy tytułowym procesom rewitalizacji i demolowania miast. Z krytycznych uwag do przeglądu piśmiennictwa nasuwa się jedna drobna uwaga redakcyjna związana z pomijaniem przy prezentacji poglądów niektórych autorów ich inicjałów imion, co jest istotne zwłaszcza przy badaczach o tym samym nazwisku, vide: promotor rozprawy S. Kaczmarek i J. Kaczmarek. Reasumując, należy stwierdzić, że Doktorant wykazał się w pracy bardzo dobrą znajomością literatury przedmiotu, krytycznym do niej podejściem, a prezentowane w niej zagadnienia, stały się również inspiracją i dobrą podstawą teoretyczno-metodyczną do własnych badań zrealizowanych w pracy.

Obszar zainteresowań rozprawy koncentruje się na zagadnieniu przebudowy dworca czołowego na przelotowy w trzech wybranych miastach europejskich, realizowanych jako megaprojekty, które są elementem procesu rewitalizacji i procesu demolowania. Główny problem badawczy rozprawy został postawiony jasno i dobitnie, chociaż w sposób niezwykle

zwięzły i krótki wyartykułowany. W pracy przyjmuje on formę postawionego pytania: *w jaki sposób przebudowa czołowego dworca kolejowego realizowanego jako element megaprojektu rewitalizacyjnego wpływa na strukturę przestrzenno-funkcjonalną miasta?* Temu podstawowemu pytaniu towarzyszą trzy pytania szczegółowe, które zasadniczo strukturalizują dalszy tok postępowania analitycznego przyjętego przez Autora i precyzują kolejne etapy badawcze, które zrealizowano w drugiej części rozprawy. Niewątpliwą inspiracją podjęcia wspomnianych badań przez Autora, było rozpoczęcie przebudowy stacji czołowej Łódź Fabryczna (megaprojekt) i jej przygotowanie do spełniania funkcji stacji przelotowej w układzie węzła kolejowego aglomeracji łódzkiej, jako elementu projektowanej trasy szybkiej kolei (Y) Warszawa – Łódź Fabryczna – Ostrów Wlkp. – Wrocław / Poznań. Ze względu na skalę i jej wymiar finansowy można tą inwestycję zaliczyć właśnie do wspomnianych „megaprojektów” infrastrukturalnych w skali naszego kraju. Niejako na marginesie badań prowadzonych dla potrzeb pracy stanęło, więc istotne dla praktyki gospodarczej zagadnienie przekształceń terenów pokolejowych i ich wykorzystania do rozwoju obszarów rdzeniowych miast. Tego typu procesy występują – chociaż na mniejszą skalę – w wielu innych miastach Polski, więc ich podjęcie przez Doktoranta należy uznać za nowatorskie i wychodzące „naprzeciw” praktyce urbanizacyjnej i transportowej. Warto w tym miejscu wspomnieć, że podobnego typu zjawiska już wystąpiły w niektórych węzłach kolejowych zlokalizowanych na współczesnym terytorium Polski, m.in. miało to miejsce podczas budowy linii średnicowych we Wrocławiu pod koniec XIX w. i w Warszawie w okresie międzywojennym.

Po krótkim – jak już wspomniano – wyartykułowaniu problemu i hipotezy badawczej Autor przechodzi do trzech dobrze skonstruowanych rozdziałów przeglądowych, by w rozdziale szóstym ponownie powrócić do procedury badawczej przyjętej dla potrzeb rozprawy. Ta pewna nieciągłość w układzie formalnym rozprawy może wydawać się dyskusyjna, lecz być może był to zabieg celowy, a jej powód Autor spróbuje wyjaśnić podczas publicznej obrony.

Poniżej dla spójności wyводу recenzji, przytoczę, co zostało zawarte we wspomnianych trzech rozdziałach „rozdzielających” problem i hipotezę od procedury badawczej. I tak w trzecim rozdziale rozprawy Autor omówił zagadnienia związane z dworcami kolejowymi i terenami kolejowymi w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej miast europejskich w kontekście historycznym i morfologicznym. Zaprezentowano tam genezę powstania dworców oraz ich podział, a następnie szczegółowo omówiono dworce czołowe oraz przyczyny pozbawiania ich funkcji przelotowości.

Czwarty rozdział poświęcono ewolucji terenów kolejowych na obszarach zurbanizowanych. Nakreślono w nim charakterystykę procesu demolowania terenów kolejowych z wyróżnieniem typów obszarów, jakie mogą podlegać temu procesowi oraz opisano proces ich rewitalizacji, analizując jego złożoność i wieloaspektowość.

W piątym rozdziale omówiono zagadnienie uwarunkowań realizacji megaprojektów rewitalizacyjnych realizowanych na terenach kolejowych w różnych miastach na świecie. Wskazano tam także na trzy możliwe do zastosowania podejścia do realizacji wielkoskalowych przedsięwzięć.

W szóstym rozdziale – zamykającym pierwszą część pracy – Autor przedstawił przyjętą procedurę analityczną, ze szczególnym uwzględnieniem metody wielokrotnego studium przypadku z jednostkami zanurzeniowymi, która stała się główną metodą empiryczną wykorzystywaną w rozprawie w celu weryfikacji przyjętych założeń teoretycznych.

Doktorant w sposób umiejętny posłużył się w rozprawie metodą badawczą opartą o studium przypadku. W tym celu przywołał i precyzyjnie opisał na podstawie literatury jej założenia teoretyczne. Przywołana teoria pozwoliła mu wybrać odpowiedni dla potrzeb pracy typ studium przypadku z trzema jednostkami zanurzeniowymi, zwłaszcza poprzez korzystanie z wielu źródeł oraz zalecaną w metodzie ostrożność w wykorzystaniu danych ze stron internetowych. Zastosowaną procedurę badawczą doktorant przedstawił na autorskim schemacie blokowym wzorowanym na tego typu układach stosowanych w elektronice lub informatyce, gdzie w odpowiednich blokach ujął studia teoretyczne, trzykierunkową „empirię” obejmującą podstawowe dla badań stacje kolejowe: Wiedeń Główny, Lipsk Główny i Łódź Fabryczną. W przypadku tych trzech stacji, Autor dodatkowo zastosował również znane z elektroniki „sprzężenie zwrotne”, cofające badania celem uszczegóławiania i uzupełniania zbieranych danych. Ten blok badawczy określony w pracy „empirią” doprowadził Doktoranta do raportów z poszczególnych przypadków wspomnianych powyżej stacji. Układ „blokowy” zastosowanej procedury badawczej zamyka rozbudowany do czterech pozycji blok wyników.

Precyzyjnie rozpisaną procedurę badawczą Autor rozprawy umiejętnie wdrożył do charakterystyki „megainwestycji” polegającej na przebudowie dotychczasowych stacji czołowych w węzły przelotowe, jak to się już stało w przypadku dworców kolejowych we Wiedniu i Lipsku i znajdującego się w trakcie przebudowy stacji Łodzi Fabrycznej. Badania tych trzech stacji zostały w pracy przeprowadzone w sposób powtarzalny i zaprezentowane w trzech dobrze skonstruowanych acz obszernych, występujących po sobie rozdziałach nr 7 (Studium przypadku Wiedeń: budowa Wien Hauptbahnhof), 8 (Studium przypadku Lipsk:

przebudowa Leipzig Hauptbahnhof) i 9 (Studium przypadku Łódź: przebudowa dworca Łódź Fabryczna). W pierwszej kolejności opisano w nich rozwój i przekształcenia przestrzenne układu urbanizacyjnego miasta. W dalszej części, w sposób konsekwentny ukazano rozwój historyczny linii kolejowych zmierzających do wspomnianych stacji czołowych. W końcowej fazie natomiast opisano „megaprojekty infrastrukturalne”, których celem było wspomniane powyżej przekształcenie opisanych stacji czołowych w stacje przelotowe. W końcowej części znalazła się charakterystyka procesów demolowania i rewitalizacji terenów w sąsiedztwie dworca. Każdy z tych trzech omawianych rozdziałów kończą syntetyczne wnioski ze studium przypadku. Tym trzem powtarzalnym, jeśli chodzi o układ treści rozdziałom, towarzyszą dobrze dobrane mapki m.in. form użytkowania terenu, przekształceń sieci kolejowej w sąsiedztwie wspomnianych stacji oraz schematów realizacji megaprojektów przekształcających dotychczasowe stacje czołowe w przelotowe. Dodatkowo w rozdziałach tych Doktorant zamieścił autorskie fotografie wykonane podczas prowadzonych badań terenowych ilustrujące kształt architektoniczny zrealizowanych budynków dworcowych.

Doktorant wykazał się w pracy zdecydowaną dyscypliną formalną, zwłaszcza w prezentowaniu treści w trzech głównych rozdziałach badawczych opracowania dotyczących poszczególnych studium przypadków. Konsekwencja Autora jest dostrzegalna zwłaszcza w powtarzalnym układzie tytułów podrozdziałów i wypełnianiu ich treścią, mapkami, tabelami i wykresami. W każdym studium przypadku dworców w Wiedniu, Lipsku i Łodzi odnajdziemy, więc m.in.: 1. ewolucję węzła kolejowego, 2. budowę nowych stacji przelotowych, 3. charakterystykę procesów demolowania i rewitalizacji podczas przebudowy omawianych dworców. Jedyne odstępstwo odnajdujemy przy okazji charakterystyki dworca Łódź Fabryczna, gdzie jego przebudowa na dworzec przelotowy jest w początkowej fazie i się jeszcze nie dokonała. Autor – we wspomnianych rozdziałach - trzyma się precyzyjnie zarówno przyjętego układu treści, jak i porównywalnej objętości tekstowej.

Doktorant – jak już wspomniano – wykazał się bardzo dobrą znajomością literatury przedmiotu, której pełne zestawienie odnajdujemy w końcowej części pracy w postaci bibliografii. O obszerności zgromadzonego materiału literaturowego zaświadcza liczba prawie 20 stron maszynopisu (s. 182-200) obejmującego notki bibliograficzne tych pozycji. Mocną stroną pracy jest także tradycyjne podejście Doktoranta do bardzo zróżnicowanej jak już wspomniano, literatury przedmiotu. Autor stroni od opracowań internetowych, a wykazane w zestawieniu adresy 9 portali internetowych, służą mu jedynie jako źródło aktualnych danych statystycznych.

Recenzowana praca doktorska ma charakter opisowego studium z dobrze skonstruowaną i konsekwentnie realizowaną warstwą metodyczną dotyczącą studium przypadku trzech dworców kolejowych zlokalizowanych w Wiedniu, Lipsku i Łodzi. Pod względem merytorycznym prezentowane w pracy treści lokują rozprawę na pograniczu geografii miast, transportu i urbanistyki. Problematyka przekształceń struktury funkcjonalno-przestrzennej obszarów rdzeniowych aglomeracji pod wpływem realizacji megaprojektów infrastrukturalnych mających usprawnić ich obsługę komunikacyjną jest dziś zagadnieniem niezwykle istotnym, ze względu na duże znaczenie praktyczne i często podejmowane próby usprawnienia układów transportowych miast. Pewien niedosyt może budzić ograniczone wykorzystanie w pracy programów komputerowych z zakresu systemów informacji przestrzennej, chociaż we wstępie o ich wykorzystaniu wspomniano (m.in. ArcGIS na s. 60). Doktorant jednakże bardziej zaufał sprawdzonym i lepiej poznanym klasycznym metodom i wskaźnikom statystycznym, chociażby poprzez zastosowanie w pracy metody standaryzacji danych, czy zamieszczonym w załączniku tabelarycznym obliczeniom wskaźnika Perkala.

Z nielicznych uwag krytycznych odnoszących się raczej do podziału treści, a nie analiz merytorycznych, wskazałbym, przesunięcie wyliczeń wspomnianego wskaźnika Perkala zestawionych w dwóch tabelach załącznika (Z1 i Z2) do rozdziału, gdzie go opisywano. Wydaje się, że to przesunięcie nie zakłóciłoby zbytnio wyводу konkluzji, a zlikwidowałoby zagubiony na końcu pracy załącznik.

Z uwag natury technicznej wspomniałbym także o problemie czytelności niektórych map opracowanych na podkładzie rastrowym zdjęć satelitarnych zaczerpniętych z Google Maps np. ryciny nr 24, 26, 27, 28, 37, 38, 42, 56 i 57. Natomiast rysunkom sporządzonym przez samego Autora, nawet w prostym programie graficznym, jakim jest Corel Draw, nie można nic zarzucić; są czytelne, dobrze skonstrastowane, z właściwą kolorystyką i znakami umownymi, a ich przekaz graficzny nie jest zakłócony nadmiarem szczegółów. Praca napisana jest dobrym językiem, bez błędów natury stylistycznej i trudno w niej doszukać się nawet drobnych literówek, co świadczy o uważnej pracy korektorskiej Autora przy ostatecznej redakcji tekstu.

Analizowana praca doktorska ma również niezaprzeczalny walor poznawczy, gdyż prezentuje niezwykle interesujące dla czytelnika dane odnośnie rozwoju terytorialnego, zmian w strukturze przestrzennej czy ludnościowej analizowanych miast, a szczególnie najbliższej Autorowi – Łodzi. Prezentowane dane ujęto w formę syntetycznych wizualizacji graficznych takich jak mapki, wykresy czy uogólniające tabele, wsparte rzetelnym opisem tekstowym wynikającym z prowadzonych badań literaturowych i terenowych we wszystkich

analizowanych ośrodkach. Dobrym pomysłem było również umieszczenie w konkluzjach syntetycznych tabel zestawiających m.in. dane ludnościowe, parametry techniczne i ważniejsze wskaźniki charakteryzujące badane dworce miejskie.

Reasumując, do podstawowych walorów recenzowanej rozprawy należy zaliczyć przede wszystkim: istotność i aktualność podjętej problematyki badawczej, dogłębność szeroko prowadzonych studiów literaturowych, solidność szczegółowej kwerendy materiałów źródłowych i ich weryfikacja badaniami terenowymi, bardzo dobry – zrozumiały dla czytelnika komunikatywny i spójny obraz pracy – napisanej poprawnym i bardzo dobrym pod względem stylu językiem, pozbawiony w zasadzie błędów stylistycznych tekst rozprawy, logiczność wyводу, przejrzysty - pomimo stosunkowo dużej liczby (10) rozdziałów - układ pracy, konsekwentny i powtarzalny rozkład treści rozdziałów badawczych, pomysłowo prezentowane na własnych mapach i wykresach wyniki badań, czytelne i jednoznaczne w odbiorze schematy układów sieci kolejowej analizowanych miast oraz liczny (zgromadzony w ogólnej znaczącej liczbie 58 rycin) materiał graficzny – w większości autorsko sporządzony zgodnie z regułami wizualizacji. Moim zdaniem recenzowana praca doktorska wnosi godny zauważenia wkład w poznanie szczegółowych przekształceń w układzie urbanizacyjno-przestrzennym miast budujących stacje przelotowe. Niewątpliwym walorem pracy jest całościowe przedstawienie problematyki przekształcania terenów pokolejowych na przekładzie trzech dużych ośrodków miejskich, co świadczy o dobrym warsztacie badawczym Autora rozprawy. Umiejętna i twórcza prezentacja wyników prowadzonych przez Autora badań wynika również z jego bardzo dobrej współpracy zarówno z promotorką rozprawy, o czym zaświadcza chociażby fakt uczestnictwa Doktoranta w pracach nad grantem kierowanym przez Panią Profesor, czego liczne przykłady odnajdziemy zarówno w tekście rozprawy, czy informacjach zamieszczonych w notkach bibliograficznych dołączonej do pracy literatury. Ważne dla praktyki rewitalizacji terenów pokolejowych w miastach są wskazane celne autorskie rekomendacje odnoszące się do tych zagadnień. Problematyka ta jest szczególnie istotna ze względu na narastające w ostatnim czasie zjawisko braku terenów inwestycyjnych w centrach miast naszego kraju.

Biorąc pod uwagę to wszystko, co przedstawiłem powyżej wyrażam przekonanie, że przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska mgra **Piotra Kosmowskiego** pt. **„Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne czołowych dworców kolejowych w kontekście procesów demolowania i rewitalizacji. Studium wybranych przykładów w miastach europejskich”** spełnia wymogi ustawowe stawiane tego typu opracowaniom i może być podstawą do przeprowadzenia dalszych czynności przewidzianych przepisami, a związanych z uzyskaniem przez doktoranta stopnia doktora w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.

Poza tym mając na uwadze wspomniane w recenzji walory poznawcze, metodyczne i praktyczne rozprawy proponuję jej opublikowanie w skróconej wersji książkowej.

Opole, dnia 30 listopada 2019 r.

/ Stanisław Koziarski /