

prof. dr hab. inż. arch. Bartosz M. Walczak

Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, Politechnika Łódzka

bartosz.walczak@p.lodz.pl

RECENZJA ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

Autor:

mgr inż. arch. Katarzyna Jasińska

Tytuł:

Podziemne stacje metra jako element miejskiej przestrzeni publicznej

Promotor:

prof. dr hab. inż. arch. Danuta Kłosek-Kozłowska

1. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach i tytułach naukowych oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki, Dz. U. nr 65 poz. 595 z późniejszymi zmianami (tekst jednolity na podstawie Dz. U. z 2017 r. poz. 1789).
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o Szkolnictwie Wyższym, Dz.U. 2005 nr 164 poz. 1365 z późniejszymi zmianami (tekst jednolity na podstawie Dz. U. z 2017 r. poz. 2183, 2201, z 2018 r. poz. 138, 398, 650, 730, 912, 1000, 1115).
- Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora, Dz.U. 2018 poz. 261.
- Ustawa z dnia 3 lipca 2018 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, Dz.U. 2018 poz. 1669 z późniejszymi zmianami.

- Pismo w sprawie powołania na recenzenta w przewodzie doktorskim na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej wraz z załączonym egzemplarzem rozprawy.

2. Charakterystyka pracy

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska podejmuje tematykę mieszczącą się w obszarze badawczym dyscypliny „architektura i urbanistyka”. Zagadnienia związane z kształtowaniem budowli podziemnych, ich powiązania z przestrzenią publiczną miast są niezwykle ważne i aktualne dla prawidłowego rozwoju środowiska zbudowanego jako miejsca życia coraz większej części szybko urbanizującego się społeczeństwa. Zwłaszcza ten aspekt humanistyczny jest dla Autorki szczególnie istotny, gdyż opiera ona swoje badania o analizę doświadczeń użytkowników.

Recenzowana rozprawa doktorska jest jednotomowym opracowaniem, napisanym w języku polskim, obejmującym 181 strony formatu A4 w miękkiej oprawie, zgodnie z zasadami obowiązującymi na Politechnice Warszawskiej.

Praca obejmuje streszczenie w językach polskim i angielskim, spis treści, część merytoryczną (składającą się z sześciu rozdziałów o zróżnicowanej objętości), bibliografię, załączniki, a także wykaz rysunków, fotografii i tabel.

Tekst główny pracy opatrzone odsyłaczami w układzie harwardzkim, a także 68 przypisami dolnymi o charakterze merytorycznym. Tekst dysertacji wzbogacony został o 28 rysunków, 13 fotografii oraz 16 tabel. Pracę uzupełnia pięć załączników, w tym katalog kart z charakterystyką 28 stacji warszawskiego metra, objętych badaniami. Bibliografia obejmuje 104 opracowania naukowe, 3 źródła niepublikowane, 14 źródeł internetowych oraz 5 innych.

W dziewięciostronicowym wstępie, otwierającym część merytoryczną rozprawy doktorskiej, Autorka wskazała problem badawczy, a następnie nakreśliła jego kontekst i zreferowała stan badań. Tu również zdefiniowane zostały pytania badawcze oraz teza, stanowiąca podstawę dowodu naukowego, przeprowadzonego pracy. Wstęp zamyka charakterystyka przyjętych metod badawczych oraz opis struktury pracy doktorskiej.

Główny trzon rozprawy stanowią cztery rozdziały, z których w pierwszym na 22 stronach Doktorantka skupia się na zagadnieniach związanych z aspektami

funkcjonalno-przestrzennymi obiektów podziemnych w oparciu przegląd literatury przedmiotu. Drugi rozdział, obejmujący 17 stron, w całości został poświęcony omówieniu metodyki badań. W kolejnym, 47-stronicowym rozdziale przedstawiony został przedmiot badań, a następnie wyniki zleconych badań kwestionariuszowych. W dalszej części rozdziału Autorka skonfrontowała pozyskane w toku wywiadów oceny użytkowników odnośnie poszczególnych stacji z ich charakterystyką przestrzenną w skali urbanistycznej i architektonicznej, ze szczególnym uwzględnieniem komfortu i bezpieczeństwa. Czwarty rozdział to autorska próba przełożenia wyników badań na wytyczne do projektowania obiektów podziemnych, zawartych na 14 stronach. Całość zamyka krótkie podsumowanie, w którym Autorka zrekapitulowała wyniki badań, skonfrontowała je z tezą oraz wskazała dalsze kierunki możliwych prac badawczych.

Objętość i struktura pracy mieści się w kanonie rozpraw doktorskich przygotowywanych w ramach dyscypliny „architektura i urbanistyka”.

3. Ocena formalna pracy

Opracowanie zostało dobrze złożone, starannie wydrukowane i oprawione. Materiał ilustracyjny, chociaż stosowany oszczędnie, został tak dobrany i umieszczony w tekście aby całość była bardziej komunikatywna. Autorka nie uniknęła jednak w tym względzie drobnych niedociągnięć. W szczególności, zaskakujące jest zamieszczenie monochromatycznych fotografii wobec jednoczesnego stosowania wielobarwnych wykresów i schematów. W rezultacie cierpi na tym wspomniana komunikatywność, zwłaszcza gdy ilustracje odnoszą się do zagadnień plastycznych, takich jak sztuka publiczna, czy rozwiązania oświetleniowe stosowane w obrębie części stacji objętych badaniami (fot. 10).

Znacznie większe zastrzeżenia budzi jednak strona edytorska pracy, zdradzająca, że przed drukiem zabrakło ostatniej korekty. W rezultacie, w tekście występują drobne, ale liczne usterki.

W całym tekście pracy zwraca uwagę brak dbałości aby nie zostawiać „sierotek” na końcach linii, na niektórych stronach wielokrotnie (np. na s. 19 aż 6 razy). Dość dużo jest także „literówek”, np.: „miejsach” zamiast „miejscach”, „przestrzonności” zamiast

„przestronności”; „stacjaich” zamiast „stacjach” (s. 38); czy wreszcie „w inicjatywy” zamiast „z inicjatywy” (s. 82).

Praca jest napisana prawidłowym językiem z zastosowaniem naukowego stylu, fachowej terminologii, ale bez żargonu zawodowego. Trzeba jednak zauważyć, że zdarzają się niezręczne sformułowania, np.: w odniesieniu do realizacji budowli podziemnych nie powinno się stosować czasownika „wznosić”, który wedle definicji słownika PWN oznacza „unieść w górę, umieścić coś wyżej” lub „wybudować coś dużego, wysokiego” (s. 13). odnotować należy również nieprecyzyjność sformułowań, która może mieć wpływ na percepcję wyników badań, czego przykładem może być, że Autorka uznaje, iż 35,7% obiektów (czyli ponad jedna trzecia!) to „nieliczne stacje” (s. 75).

W zakresie stosowania aparatu naukowego, uwagę zwracają błędy w danych bibliograficznych w odsyłaczach, np.: na s. 14 (Carmody i Sterling, 1993), a także błędy w numeracji ilustracji i ich zawartości, np.: z tekstu na s. 73 wynika, że rysunki 12 i 13 są zamienione. Natomiast z podpisu rysunku 15 wynika, że zamienione zostały schematy c i d (s. 79). Z kolei odsyłacze do innych fragmentów rozprawy są nieliczne i zbyt lakoniczne. Podawanie samych numerów fotografii, bez numerów stron, utrudnia ich lokalizację w tekście i zmusza czytelnika do bardzo uciążliwego kartkowania całej pracy.

Wskazane wyżej usterki, chociaż irytujące, nie wpływają negatywnie na ogólny – pozytywny – odbiór pracy. W większości przypadków nie rzutują one na ocenę merytoryczną. Zatem należy ocenić, że Doktorantka w stopniu zadowalającym opanowała warsztat pisanie tekstów o charakterze naukowym.

4. Ocena merytoryczna pracy

Praca jest kompletna, a jej zasadnicza konstrukcja nie budzi zastrzeżeń – we wstępie zostały wskazane tezy pracy, a w końcowej części Autorka wskazuje na wynikające z przeprowadzonych badań wnioski, które mają te tezy podtrzymać. Sama teza jest prawidłowo sformułowana jako twierdzenie, ale mogłaby być nieco mniej oczywista w swoim wydźwięku.

Podjęta tematyka nie była do tej pory w Polsce przedmiotem badań, tym bardziej w tak kompleksowym ujęciu. Spojrzenie Autorki na kształtowanie obiektów

warszawskiego metra wykracza poza ramy architektury i urbanistyki, uwzględniając zagadnienia z zakresu psychologii, co sprawia, że recenzowana dysertacja nabiera cech interdyscyplinarnego opracowania naukowego. Podejście uwzględniające doświadczenie użytkowników (ang. *user experience* - *UX*) jest nowatorskie, przynajmniej na gruncie dyscypliny „architektura i urbanistyka”, podobnie jak zastosowanie rozbudowanej metody badań społecznych – w tym przypadku ankietowych, co było możliwe dzięki pozyskaniu grantu badawczego NCN Preludium. W tym kontekście na podkreślenie zasługuje także, że rozprawa doktorska jest wynikiem projektu badawczego, na realizację którego środki pozyskano w drodze konkursu, co wśród architektów nie należy do częstych przypadków.

Trzeba jednak odnotować też pewne niedociągnięcia. Po pierwsze, można dostrzec niedostatki w zakresie przeglądu literatury przedmiotu, a także w formułowaniu głównej idei stanowiącej podstawę badań. Dotyczy to w szczególności definicji kluczowych dla tematyki pracy terminów, a przede wszystkim wyjaśnienia, jak Autorka rozumie przestrzeń publiczną. Bowiem nie jest to jednoznaczne i oczywiste: czy stacja metra to przestrzeń publiczna, czy obiekt użyteczności publicznej? Sama Doktorantka ma z tym problem. Raz pisze o kształtowaniu „przestrzeni podziemnej” (s. 17), a kiedy indziej o „grupie budowli jakimi są podziemne stacje metra” (s. 19). Najtrafniejsze określenie pojawia się w pracy na s. 45, gdzie Autorka wspomina o „elementach poszerzających przestrzeń publiczną”. W tym kontekście, warto wspomnieć, że o przenikaniu się przestrzeni otwartej z budynkami we współczesnych miastach bardzo ciekawie pisze Dorota Wantuch-Matla w pracy *Przestrzeń publiczna 2.0: miasto u progu XXI w.* i szkoda, że tej publikacji zabrakło wśród dzieł cytowanych w recenzowanej dysertacji.

Kolejny wątek istotny dla rozważań podjętych w recenzowanej rozprawie, który nie został uwypuklony, to relacja między przestrzenią a miejscem, w szczególności zaś problem postrzegania obiektów związanych z transportem zbiorowym, przemieszczaniem się dużych mas ludzkich, jako „nie-miejsc” (fr. *non-lieu*, ang. *non-place*), co jest przedmiotem badań przynajmniej od początku lat 90. XX w., kiedy termin ten wprowadził do literatury przedmiotu francuski antropolog Marc Augé (*Nie-Miejsca: wprowadzenie do antropologii nadnowoczesności*). Być może należało się także odnieść do koncepcji „krajobrazów codziennych” (Weronika Wiśniewska, 2002). Jest to o tyle ważne, że opierając swoje badania na ankiecie sprawdzającej doświadczenia

użytkowników, nie można zapomnieć o ważnej kwestii, czyli przyzwyczajania się ludzi do otaczającej ich rzeczywistości, która w wyniku tego procesu przestaje oddziaływać na świadomość mieszkańców, stając się jedynie niezauważalnym („przezroczystym”) tłem dla ich codziennych aktywności.

Natomiast w kontekście zagadnień związanych z bezpieczeństwem zabrakło wątków odnoszących się do zagrożeń terrorystycznych, dobrze nakreślonych np. w monografii autorstwa Artura Jasińskiego *Architektura w czasach terroryzmu: miasto – przestrzeń publiczna – budynek*. Autorka nie skorzystała również z wyników projektu COST TU 1203, który w całości był poświęcony wdrażaniu metod CPTED do projektowania w krajach europejskich (co ważne, liderką projektu była prof. Clara Cardia – swego czasu studentka, a następnie asystentka Oskara Newmana). Wśród publikacji stanowiących pokłosie tego projektu znalazły się zalecenia odnośnie kształtowania infrastruktury transportowej: Irina Matijosaitiene (red.), *Crime Prevention, Transport and Mobility*, 2016.

Jak już wcześniej wspomniano, problematyka poruszana w recenzowanej dysertacji jest skomplikowana i wieloaspektowa. Rzutuje to na obszerność i złożoność zgromadzonego materiału, który trudno było opanować nawet samej Autorce. O czym może świadczyć, że niektóre rozwiązania projektowe, omawiane w dysertacji wzajemnie się wykluczają. Przykładem może być kwestia oświetlenia podziemnych pomieszczeń. Na s. 27 Doktorantka podkreśla, że niedostateczne natężenie światła wpływa negatywnie na komfort użytkowników, a ograniczona widoczność ma także związek z obniżonym poczuciem bezpieczeństwa (s. 30) zaś na s. 38, w przypisie 27 sugeruje, że stosowanie zmiennego natężenia światła (czyli jego zmniejszanie wieczorem) ma pozytywny wpływ na osoby przebywające w podziemnych stacjach.

Raz jeszcze należy podkreślić, że na uznanie zasługuje metodyka wielokryterialnej analizy zgromadzonych danych i informacji o poszczególnych obiektach, umożliwiająca ich pogrupowanie pod kątem wyników istotnych dla założonego celu badań. Poszczególne aspekty badawcze zostały zilustrowane różnego typu wykresami i diagramami. Szkoda, że Autorka nie dodała również zestawień fotografii obrazujących analizowane zagadnienia przestrzenne (np.: strefy wejściowe do stacji, które są najlepiej oceniane), co pozwoliłoby czytelnikom lepiej zrozumieć prezentowane wyniki badań.

W kontekście wyżej wspomnianych badań społecznych należy jednak zauważyć, że w treści pracy zabrakło bardzo klarownego rozgraniczenia między tym, gdzie kończy się prezentacja materiału uzyskanego w wyniku zleconych firmie zewnętrznej ankiet, a gdzie zaczyna się ich autorska analiza. Można to tylko dedukować na podstawie podpisów pod wykresami, diagramami i tabelami, gdzie jest zaznaczone, iż są to opracowania własne Autorki.

Zapoznając się z wynikami tak rozbudowanych badań można było się spodziewać równie obszernych i pogłębionych wniosków i idących w ślad za nimi rekomendacji / zaleceń / wytycznych do zastosowania w toku dalszych prac projektowych nad kolejnymi stacjami metra w Warszawie. Wydaje się, że Autorce zabrakło odwagi i ta część dysertacji jest nieco słabsza od pozostałych. Wnioski zostały napisane zbyt miękko, a układ tekstu ciągłego sprawia, że trudno przełożyć je na konkretne wskazówki i zalecenia dla osób odpowiedzialnych za przygotowanie inwestycji, projektowanie nowych obiektów, czy też zarządzanie już istniejącymi stacjami metra.

Zabrakło też wytycznych zmierzających nie tylko do wskazania konkretnych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych, ale do wdrożenia metod projektowych opartych na metodzie *Design Thinking* (DT) – co wydawałoby się naturalną konsekwencją wykorzystania zgromadzonej wiedzy na temat doświadczeń użytkowników. Wydaje się, że UX i DT mają przyszłość także w dziedzinie architektury i urbanistyki, chociaż największą barierą jest tutaj prototypowanie i testowanie, co oczywiście w jakimś stopniu można rozwiązać z wykorzystaniem technologii VR.

Rozdział zamykający recenzowaną rozprawę, który miał w założeniu stanowić rekapitulację obserwacji poczynionych w toku badań oraz odniesienie do tezy, został napisany nieco zbyt lakonicznie. Niemniej jednak podstawowy wymóg – czyli sprawdzenie prawdziwości tezy – został spełniony.

Pomimo wskazanych wyżej braków i usterek, wartość merytoryczną dysertacji doktorskiej Pani Katarzyny Jasińskiej należy ocenić wysoko.

5. Wnioski końcowe

Reasumując, zawartość merytoryczna recenzowanej dysertacji doktorskiej Pani mgr inż. arch. Katarzyny Jasińskiej jest zgodna z tytułem. Autorka podjęła temat ważny i aktualny. Całość jest interesująca i dobrze ustawiona pod względem

metodologicznym. Teza pracy oraz pomocnicze pytania badawcze zostały sformułowane poprawnie i logicznie. Autorka podejmuje próbę dowiedzenia tez w oparciu o przeprowadzone badania, co jest podstawowym zadaniem stojącym przed każdym doktorantem. Z zadania tego wywiązała się w stopniu zadowalającym. Największymi atutami pracy są jej interdyscyplinarny charakter; konsekwentne przeprowadzenie badań w oparciu o rozbudowaną metodykę, a także fakt, że uzyskane wyniki – po odpowiednim przerehabilitowaniu i rozszerzeniu – mają potencjał aplikacyjny.

Wymienione w recenzji uwagi polemiczne i krytyczne nie obniżają końcowej oceny pracy, która, co należy podkreślić, posiada dużą wartość poznawczą.

Praca jest kompletna, stanowi **oryginalne rozwiązanie problemu naukowego** oraz **wykazuje ogólną wiedzę teoretyczną Kandydatki w danej dyscyplinie naukowej**, a także **umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej** (art. 13.1. Ustawy o stopniach i tytułach naukowych...).

W związku z powyższym, po zapoznaniu się z treścią dysertacji Pani mgr inż. arch. Katarzyny Jasińskiej pt. *Podziemne stacje metra jako element miejskiej przestrzeni publicznej*, wykonanej na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. Danuty Kłosek-Kozłowskiej, stwierdzam, że spełnia ona wszystkie wymogi stawiane na wyższych uczelniach rozprawom doktorskim w świetle przepisów Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach i tytułach naukowych oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki, Dz. U. nr 65 poz. 595 z późniejszymi zmianami (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 1789) i niniejszym wnioskuję o jej dopuszczenie do obrony publicznej.


prof. dr hab. inż. arch. Bartosz M. Walczak

22 września 2023