

Dr hab. Dariusz Sokołowski, prof. UMK  
Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej  
Uniwersytet Mikołaja Kopernika  
w Toruniu

Toruń, 24 listopada 2020.

**Ocena**  
**rozprawy doktorskiej mgr Weroniki Dragan**  
**pt. „Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych kolejowych**  
**ośrodków granicznych Polski”**

Przedstawiona do oceny rozprawa doktorska jest opracowaniem bardzo obszernym, liczącym 421 numerowanych stron. Ze względów technicznych została ona podzielona na dwa tomy. Tom pierwszy, o objętości 253 stron, zawiera trzy rozdziały, w tym podstawowy materiał tabelaryczny i ilustracyjny; na tom drugi składa się ostatni, czwarty rozdział, wszystkie niezbędne spisy oraz aneks, w skład którego wchodzi 48 załączników – w większości plany miejscowości opracowane przez Autorkę na podstawie źródeł kartograficznych, a także archiwalne plany miejscowości i stacji kolejowych. Zasadnicza część pracy, pomijając spisy, obejmuje 301 stron, w tym zawiera się 67 rycin oraz 3 tabele. Wykaz literatury obejmuje 568 pozycji, w większości polskiej, ale również zagranicznej, głównie anglo- i niemieckojęzycznej. Znaczny udział tej ostatniej jest uzasadniony ze względu na bogatą literaturę przedmiotu dostępną w tym języku oraz liczne materiały źródłowe pochodzące sprzed drugiej wojny światowej, a także z okresu zaborów.

Realizacji celów pracy oraz weryfikacji hipotez badawczych, został podporządkowany układ rozprawy. Składa się na nią wstęp, poprzedzony 4,5-stronicowym streszczeniem w języku angielskim, oraz cztery numerowane rozdziały; całość kończy podsumowanie w wnioski końcowe. Część wstępna ma logiczną konstrukcję: zawiera informacje dotyczące przedmiotu badania i celów pracy, sformułowanie problemu badawczego, uzasadnienie podjęcia tematu, hipotezy badawcze, omówienie zakresu przestrzennego i czasowego opracowania, informacje o materiałach źródłowych, metodach badawczych oraz strukturze pracy.

**Strukturę pracy** należy uznać za spójną i logiczną, odpowiadającą podejmowanej problematyce badawczej. Poszczególne rozdziały są jednak mocno zróżnicowane pod względem objętości (pierwszy liczy 22 strony, drugi – 40, trzeci – aż 167, czwarty – 39).

Pierwszy rozdział zawiera przegląd teorii i koncepcji badawczych z zakresu geografii osadnictwa, geografii transportu oraz urbanistyki, które w większym bądź mniejszym stopniu nawiązują do procesów i uwarunkowań rozwoju miejscowości pogranicza oraz kształtowania się ich wewnętrznych struktur przestrzennych. Druga część tego rozdziału jest w zasadzie przeglądem literatury dotyczącej stanu badań nad układami przestrzenno-urbanistycznymi miejscowości 'kolejowo-granicznych', a także przeglądem (mając na uwadze sposób ujęcia źródeł bliższe realiów wydaje się określenie tej części mianem katalogu) materiałów źródłowych wykorzystanych w badaniach.

Wykorzystane źródła zasługują na dużą uwagę ze względu na ich bogactwo i różnorodność, a co za tym idzie, należy docenić ogromny nakład pracy oraz dostrzec trudności, jakie Doktorantka musiała pokonać w celu uzyskania do nich dostępu. Cytowana literatura obejmuje bardzo liczne pozycje, jednak ma ona na ogół charakter przyczynkarski (brakuje opracowań syntetyzujących i porównawczych) i to spowodowało konieczność sięgnięcia po różnorodne źródła pierwotne. Należą do nich opracowania kartograficzne (mapy i plany), szkice techniczne i architektoniczne (głównie dworców i linii kolejowych) oraz różnorodne materiały piśmiennicze. Do tych ostatnich Autorka zaliczyła prace o tematyce krajoznawczej (relacje z podróży, przewodniki, historyczne monografie regionalne), urbanistycznej (akta, wspomnienia, pamiętniki, dzienniki), funkcjonalno-statystycznej (m.in. przewodniki, czasopisma, księgi adresowe, monografie regionalne i miejskie, kroniki), a także społecznej (monografie, czasopisma). W badaniach dotyczących czasów współczesnych wykorzystano głównie materiały planistyczno-dokumentacyjne jednostek państwowych oraz samorządów lokalnych. Wykorzystane w dysertacji informacje pozyskano z 27 Archiwów Państwowych, a kilkuletnią kwerendą objęto łącznie ponad 1000 jednostek archiwalnych zawartych w wielu zespołach archiwalnych, m.in. w aktach miast, linii kolejowych, dyrekcji kolejowych, powiatów, czy notariuszy. Informacje o wykorzystanych źródłach znajdują się we wstępie pracy, ale końcowa część rozdziału pierwszego jest ich uzupełnieniem, obejmującym m.in. wykazy map i planów oraz jednostek archiwalnych, wraz z podaniem ich sygnatur. W moim odczuciu stanowi to pewien dysonans w czytaniu sprawnie napisanego tekstu. Po pierwsze, informacje o źródłach powinny się znaleźć w jednym miejscu, po drugie – umieszczenie tabeli 1, zawierającej prawie 4-stronicowe zestawienie zespołów archiwalnych objętych kwerendą, a także bardzo liczne szczegółowe odniesienia z numerami akt zamieszczone w „przeglądzie materiałów źródłowych” w zasadniczym tekście wydaje się zbędne. Przeniesienie tabeli i odsyłaczy do aneksu zmniejszyłoby nieco objętość głównego tekstu i poprawiłoby jego czytelność.

W rozdziale drugim omówiono kolejno proces kształtowania granic Polski, następnie proces formowania się sieci kolejowej, w końcu, obydwie wymienione elementy kształtujące przestrzeń, rozpatrywane są z punktu widzenia ich znaczenia miastotwórczego. Dwie pierwsze części tego rozdziału mają charakter historyczny, natomiast trzecia, zawierająca przegląd modelowych ujęć granicy państwowej i transportu kolejowego, jest bardziej ogólny i zawiera między innymi odniesienia do koncepcji teoretycznych.

Najbardziej obszerny rozdział trzeci, obejmujący ponad połowę zasadniczej objętości pracy, posiada, według deklaracji Autorki, charakter empiryczno-teoretyczny. Jest to stwierdzenie nieprecyzyjne, z uwagi na określone proporcje między tymi składnikami (empiryczny wielokrotnie przeważa nad teoretycznym). Pierwszą część rozdziału poświęcono uwarunkowaniom i specyfice kształtowania się kolejowych ośrodków bramnych. Poszczególne graniczno-kolejowe miejscowości przyporządkowano do odpowiadających im imperiów europejskich i przeanalizowano ich rozwój do momentu wybuchu I wojny światowej.

Omówienie rozwoju stacji przygranicznych oraz tworzonych w związku z ich powstaniem miejscowości, zostało omówione bardzo szczegółowo, niekiedy – wydaje się – nawet zbyt szczegółowo i ze względu na spójność pracy mniej znaczące treści można byłoby pominąć (np. niektóre opisy literaturowe). Jest to jednak wrażenie subiektywne i bardziej 'humanistycznie' nastawieni czytelnicy mogą mieć inną opinię. W tej części opracowania brakuje niekiedy map (które są w załącznikach); wzbogacenie jej o wizualizację rozwoju przestrzennego omawianych miejscowości ułatwiłoby percepcję niektórych fragmentów tekstu. Jest to również odczucie subiektywne, dotyczące wyłącznie strony redakcyjnej i żadnym stopniu nie umniejsza ono poznawczych walorów tego rozdziału. Opracowanie map jest od strony graficznej bardzo dobre i wzbogaciłoby tekst główny w stopniu co najmniej równym niektórym zamieszczonym fotografiom i rycinom. Prawdopodobnie powodem przeniesienia tych map do aneksu był zamiar ograniczenia objętości rozdziału trzeciego, który i bez nich ma ogromne rozmiary.

Pewne zastrzeżenie może budzić tytuł najdłuższego podrozdziału pracy (3.2, 95 stron), w którym, według deklaracji Autorki, omówiono „kształtowanie i identyfikację układów przestrzenno-urbanistycznych ośrodków granicznych Austro-Węgier, Rosji i Niemiec w wyniku lokalizacji dworca kolejowego do 1939 r.". W niemal wszystkich przypadkach charakterystyka obejmuje okres od drugiej połowy XIX wieku do początków XX wieku; w zasadzie nieprzekraczalną cezurą jest rok 1914. Jedynym wyjątkiem, gdzie mowa jest o okresie międzywojennym, jest Zbąszynek – z oczywistych względów (osada utworzona w

latach 1923 i nast.). W tym kontekście tytuł wydaje się być nieprecyzyjny. Warto odnotować, że końcowa część tego podrozdziału nadaje badaniom pewien kontekst międzynarodowy, przez charakterystykę (zob. mapa na ryc. 54) miejscowości graniczno-kolejowych położonych na terenie innych państw europejskich (położonych wzdłuż granic Austro-Węgier).

Ostatnia część rozdziału trzeciego (3.3. „Próba typologii układów przestrzenno-urbanistycznych ośrodków granicznych ukształtowanych w wyniku oddziaływania transportu kolejowego”) jest próbą syntezy badań nad kształtowaniem się układów przestrzenno-urbanistycznych kolejowych miejscowości granicznych. Zawiera ona m.in. ujęcie modelowo-typologiczne, które ogranicza się do ogólnych odwołań do koncepcji teoretycznych, głównie sprowadzających się do rozpatrywania badanych jednostek jako miast-wrót. W tym kontekście, mając na uwadze deklarowane wcześniej ujęcie empiryczno-teoretyczne – rozdział trzeci (jako całość) pozostawia pewien niedosyt. Również ostatni podrozdział (3.3) ma w dużej mierze charakter opisowy, gdzie kolejno omawiane są zagadnienia obejmujące: ludność miasta granicznego, genezę układu przestrzennego, typy stacji kolejowych, relacje między infrastrukturą techniczną i rozwojem funkcjonalno-przestrzennym miejscowości, układy urbanistyczno-przestrzenne, model funkcji oraz modele przestrzenne. Elementy typologii związane z charakterystyką poszczególnych wymienionych wyżej zagadnień, mają przeważnie formę opisową, co nie sprzyja spojrzeniu syntetyzującemu. Warto byłoby najważniejsze informacje wypunktować, a także częściej posługiwać się obrazem graficznym, ułatwiającym zrozumienie omawianych modeli/wzorców/typów lub je porządkującym. Niektóre z nich przedstawiono w postaci graficznej, ale grafiki odnoszące się do tej – bardzo ważnej – części pracy, są nieliczne (ryc. od 60 do 65), poza tym nie zawsze wiadomo, czy dany model odnosi się do wszystkich badanych jednostek (uniwersalność), czy występują też inne wzorce/modele rozwoju (np. ryc. 64). Brakuje też przyporządkowania poszczególnych jednostek do określonych modeli bądź wariantów tych modeli, co powinna zawierać typologia.

Mimo pewnych niedostatków, rozdział trzeci ma przede wszystkim ogromną wartość dokumentacyjną. Imponuje liczba wykorzystanych źródeł, a jego zawartość może być doskonałym źródłem informacji dla przyszłych badaczy kolejnictwa i rozwoju miejscowości nadgranicznych.

Ostatni, czwarty rozdział, ma konstrukcję podobną do poprzedniego (najpierw część empiryczno-opisowa, następnie – według deklaracji Autorki – część teoretyczna); inaczej jednak ukształtowane są relacje objętościowe między poszczególnymi częściami: dysproporcja na korzyść pierwszej jest niewielka. Pierwsza część zawiera przegląd stanu

zagospodarowania przestrzennego oraz projektów rewitalizacji dawnych dworców granicznych wraz z ich otoczeniem – informuje zatem, jak jest. W drugiej części („Omówienie ścieżek i perspektyw przekształceń współczesnej przestrzeni przydworcowej”), nawiązano do wątku zabytkowych dworców kolejowych, jako dziedzictwa międzynarodowego. Rozważania Autorki, w nawiązaniu do określonych koncepcji zagospodarowania, prowadzą m.in. do konkluzji – jak może być. Określone sugestie mogą być wykorzystane, przez decydentów, w gestii których leży zagospodarowanie obiektów kolejowych oraz ich otoczenia, jako pewne ogólne wskazówki, co do możliwości rozwoju i zagospodarowania obiektów. W tej części dysertacji tkwi pewien potencjał aplikacyjny. Rozdział kończy zestawienie pięciu realizowanych w praktyce schematów rozwoju, do których przyporządkowano konkretne dworce kolejowe wraz z ich otoczeniem. Zestawienie to ma zatem cechy typologii.

Ostatnią częścią pracy jest „Podsumowanie i wnioski”. Część ta została przeoczona w spisie treści. Najważniejszym jej składnikiem jest ustosunkowanie się do hipotez oraz do problemu badawczego. W przypadku tej konkretnej dysertacji ma on szczególnie ważne znaczenie, ponieważ zastosowany przez Autorkę zestaw metod nie zawierał ujęcia matematyczno-statystycznego, które pozwala na sformalizowany sposób weryfikacji hipotez. Tutaj poszczególne hipotezy zostały ujęte jako wnioski z przeprowadzonej analizy dokumentacyjnej i ich weryfikacja wymagała komentarza autorskiego. W konkluzji – ich weryfikacja była pozytywna. Kończące dysertację wnioski ujęto w formie punktów, przez co ta część pracy zyskała na przejrzystości.

Jako **przedmiot badań** określono układy przestrzenno-urbanistyczne miejscowości rozwijających się w wyniku jednoczesnego oddziaływania granicy państwowej i transportu kolejowego. Analizę przestrzeni kształtujących się ośrodków typu miast-wróć oparto na dwóch różnych podejściach, z których jedno nawiązuje do założeń geografii osadnictwa, natomiast drugie opiera się na mikroanalizie przestrzeni urbanistyczno-architektonicznej. Implikuje to dwa odmienne sposoby badania relacji przestrzennych między poszczególnymi elementami: genetyczno-analityczny oraz diagnostyczno-planistyczny. Wieloaspektowy sposób wyjaśniania procesów przestrzennych, w tym miastotwórczych, powiązано z występowaniem czynników przyrodniczych, urbanistycznych, funkcjonalnych oraz społecznych i gospodarczych, z uwzględnieniem m.in. roli przemysłu, migracji, a nawet różnorodności kulturowej miejscowości granicznych.

**Cel pracy** ujęto jako „określenie trajektorii przemian struktury przestrzennej dawnych miejscowości granicznych, dla których równorzędnym czynnikiem miastotwórczym stała się

budowa stacji kolejowej” oraz „określenie zmiany rangi badanych miejscowości w sieci osadniczej regionu przygranicznego na tle rozwoju linii kolejowych”. Wyróżniono ponadto cztery cele szczegółowe: cel poznawczy („określenie struktury funkcjonalno-przestrzennej i dynamiki jej przemian w odniesieniu do miejscowości pełniących funkcje granicznych ośrodków transportu kolejowego w Polsce w latach 1842-1939”, oraz „próbę typologii zinwentaryzowanych układów pod kątem ich indywidualnych cech przestrzennych”); cel metodyczny („zastosowanie archiwalnych materiałów kartograficznych, pisanych i ikonograficznych do ukazania rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej dawnych granicznych miejscowości kolejowych oraz przemian układów przestrzenno-urbanistycznych tych ośrodków”); cel aplikacyjny („zastosowanie uzyskanych wyników w różnego typu opracowaniach planistycznych i programach rewitalizacji, mających na celu zachowanie dziedzictwa terenów przydworcowych”); a także cel uzupełniający („próba określenia ścieżek postępowania samorządów lokalnych i zarządców infrastruktury kolejowej wobec dawnych graniczno-kolejowych terenów stacyjnych i przystacyjnych”).

Powyższe sformułowanie celów szczegółowych reprezentuje – z jednej strony – ujęcie bliskie klasycznemu, szczególnie z punktu widzenia ich nazwania (poznawczy, aplikacyjny, metodyczny...), z drugiej jednak strony, z takim ujęciem celów można częściowo polemizować. Po pierwsze, brakuje sformułowania celu teoretycznego, a odniesienia do różnych koncepcji badawczych, w tym także licznych teorii lokalizacji działalności gospodarczej, kształtowania sieci osadniczej, czy rozwoju komunikacji, zajmują w pracy ważne miejsce: stanowią one główną część pierwszego rozdziału, a pozostałe trzy posiadają liczne odniesienia do tych koncepcji. Po drugie, czy określenie celu metodycznego, jako: „zastosowanie archiwalnych materiałów kartograficznych, pisanych i ikonograficznych do ukazania rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej dawnych granicznych miejscowości kolejowych oraz przemian układów przestrzenno-urbanistycznych tych ośrodków;” jest wystarczające? Ograniczenie go tylko do zastosowania określonych materiałów (jakkolwiek imponujących pod względem ich różnorodności i ilości), z pominięciem kwestii metod przetwarzania tych informacji oraz wnioskowania na ich podstawie – wydaje się zawężeniem ujęcia. Realizację celu aplikacyjnego oraz celu uzupełniającego, który jest jego rozwinięciem, trudno ocenić na etapie czytania pracy, ale – jak zaznaczono wcześniej – ostatni rozdział zawiera pewne wskazówki ogólne, które mogą być realizowane w praktyce planistycznej.

Podjęty w pracy **problem badawczy** wiąże się z założeniem, że lokalizacja miejscowości w sąsiedztwie kolejowej stacji granicznej posiada (czy, bardziej precyzyjnie: posiadało w przeszłości) określony potencjał miastotwórczy, który może się przejawiać w

postaci tworzenia specyficznych układów przestrzenno-urbanistycznych. Autorka postawiła pytania badawcze, z których pierwsze dotyczyło ewentualnego istnienia efektu synergii dwóch badanych czynników w rozwoju zurbanizowanych układów przestrzenno-funkcjonalnych, oraz zachowania się tych układów w sytuacji zaniku oddziaływania czynnika lokalizacji przygranicznej. Na tej podstawie zostały postawione trzy **hipotezy badawcze**:

1) Układ przestrzenno-urbanistyczny ukształtowany w wyniku oddziaływania stacji kolejowej zależy od genezy ośrodka oraz barier ograniczających jego rozwój przestrzenny. Za bariery w tym wypadku uważa się granice: państwową, fizyczno-geograficzną oraz infrastrukturalną (linię kolejową wraz z zabudowaniami), od których zależeć będzie również specyfika struktury przestrzennej danej miejscowości.

2) Granica polityczna może oddziaływać pośrednio na strukturę przestrzenną miejscowości poprzez ukształtowanie się funkcji związanych z jej obsługą oraz bezpośrednio w przypadku, gdy stanowi barierę morfologiczną, niejednokrotnie nakładającą się na barierę o charakterze fizyczno-geograficznym.

3) Rozbudowana infrastruktura kolejowo-graniczna po zaniknięciu czynnika miastotwórczego stanowi wyzwanie dla decydentów w procesie jej późniejszej rewitalizacji. Ponadto spuścizna dawnych funkcji granicznych i pejoratywnie odbieranej mocarstwowości niesie niejednokrotnie duży ładunek historyczno-emocjonalny dla lokalnej społeczności.

Pierwsza hipoteza ma charakter bardzo ogólny i można ją odnieść do każdego miasta, czy innego ośrodka działalności, które rozwija się przestrzennie w warunkach fizycznych ograniczeń. Oczywiście jest dostosowywanie się kierunków rozwoju zabudowy do istniejących barier, przynajmniej w początkowych etapach rozwoju jednostki. Tylko nieliczne z nich, z reguły największe i najzasobniejsze, mają zdolność pokonywania progów urbanistycznych (warto byłoby odwołać się w tym miejscu do teorii Bolesława Malisza), co wiąże się ze skokowym wzrostem kosztów. Niewielkie na ogół miejscowości rozwijające się wokół stacji kolejowych nie mają takiego potencjału, ani potrzeb. Powyższa hipoteza nie wnosi zatem nic nowego do naszej wiedzy o kształtowaniu układów zabudowy, a jedynie potwierdza dotychczasową wiedzę na przykładach jednostek posiadających określony zestaw cech (granic, barier). Jednocześnie postawienie tej hipotezy dało Autorce pretekst do gruntownego zbadania rozwoju badanych miejscowości w ujęciu historyczno-przestrzennym. Przyniosło to znakomity efekt końcowy. Prawdziwość hipotezy drugiej również została zweryfikowana pozytywnie, natomiast sformułowanie hipotezy trzeciej jest mało konkretne. Powinna się ona skupić nie tyle na kwestii „wyzwania dla decydentów”, ile na wdrożonych rozwiązaniach. Jej sformułowanie powinno umożliwić weryfikację w postaci odpowiedzi na pytania: czy, w ilu

przypadkach oraz w jakim stopniu, zagospodarowanie obiektów dawnej infrastruktury kolejowej zakończyło się powodzeniem, bądź fiaskiem. Druga część tej hipotezy wydaje się niepotrzebna, tym bardziej, że wykazanie istnienia jakiejś niechęci społeczeństwa do zagospodarowywania dawnych obiektów luźno kojarzonych z mocarstwowością państw zaborczych (taką sugestią implikuje cytowane sformułowanie), jest słabo udokumentowane.

Kilka uwag należy odnieść do redakcyjnej strony dysertacji. Przy swojej okazałej objętości praca jest wykonana bardzo estetycznie, a na szczególnie wysoką ocenę zasługuje jej strona graficzna. Błędy pisowni, takie, jak 'literówki', czy błędy polegające na pominięciu słowa są bardzo nieliczne, co świadczy o dużej staranności przygotowania tekstu. Kilka takich przykładów jednak odnotowano, jak na s. 54: „Rozwój pierwszych linii kolejowych na ziemiach Polski przypada na politycznego podziału jej terytorium przez trzy imperia europejskie”, czy na s. 169: „W 1910 r. w Katowicach posiadały 43 tys. mieszkańców...”. W kilku przypadkach odnotowano też niepoprawnie sformułowane zdania, których wymowa jest dość zabawna z punktu widzenia empirycznego: „na Półwysep Bałkański stopniowo wkraczała Turcja (Państwo Osmańskie), która zajęła etniczne ziemie rumuńskie, a w połowie XVI w. ziemie węgierskie, tworząc Bizancjum oraz Stambuł” (s. 47), „Poza Polską dawne graniczne dworce kolejowe mieszczą się na terenie dzisiejszego Obwodu Kaliningradzkiego należącego do Rosji, Litwy, Ukrainy, Czech, Rumunii, Serbii i Włoch” (s. 202).

Podsumowując wnioski dotyczące oceny rozprawy doktorskiej mgr Weroniki Dragan pt. „Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych kolejowych ośrodków granicznych Polski”, należy stwierdzić, że:

- **problem badawczy** został sformułowany prawidłowo, natomiast cele pracy i hipotezy badawcze należałoby ująć w nieco inny sposób; najważniejszy walor ocenianej rozprawy ma charakter empiryczny – jest nim zgromadzenie w jednym miejscu i uporządkowanie dużego zasobu wiedzy, która wcześniej była mocno rozproszona nie tylko w publikacjach, ale także w archiwach, różnorodnych źródłach pisanych itp.;

- **struktura pracy** jest logiczna; kolejne rozdziały konsekwentnie zmierzają do osiągnięcia postawionych celów;

- **przyjęta metodologia badań** – etap pozyskiwania danych, ich różnorodność i ilość wykorzystanych źródeł należy ocenić bardzo wysoko, jest to przykład klasycznej 'mrówczej' pracy badawczej, z jakimi to pracami w ostatnich latach spotykamy się coraz rzadziej; wartość dokumentacyjna pracy jest trudna do przecenienia; jednocześnie na etapie wnioskowania można byłoby pewne kwestie poprawić, dotyczy to zwłaszcza dopracowania niektórych typologii;



- **dobór, znajomość, analiza i interpretacja źródeł** – na wysokim poziomie, konstatacja dotyczy nie tylko materiałów składających się na dokumentacyjną wartość opracowania, ale także dobrego rozeznania Autorki w literaturze przedmiotu, w tym również w zakresie koncepcji teoretycznych;

- **umiejętność poprawnego i przekonującego przedstawienia wyników** – wnioskowanie – na dobrym poziomie; na wyróżnienie zasługuje strona graficzna opracowania, z dużą liczbą map, których opracowanie było bardzo pracochłonne, a także estetycznie wykonanymi wykresami;

- **zwięzłość, jasność i poprawność redakcyjna** – posługiwanie się językiem i terminologią naukową jest prawidłowe, pewne zastrzeżenia można mieć do zwięzłości pracy, którą w znacznym stopniu usprawiedliwia jej specyficzny charakter (duży udział części dokumentacyjnej); liczba uchybień redaktorskich, w postaci niejasnych sformułowań, 'literówek' itp. jest bardzo mała; pod tym względem praca wypada bardzo dobrze;

- **oryginalność i nowatorstwo rozprawy** – zaletą pracy jest wykorzystanie i skompilowanie wielu zróżnicowanych źródeł informacji.

Konkludując, pracę doktorską Pani mgr Weroniki Dragan pt. „Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych kolejowych ośrodków granicznych Polski” oceniam wysoko. W świetle przytoczonych wyżej argumentów stwierdzam, że elementy pozytywne rozprawy zdecydowanie przeważają nad jej niedostatkami. Rozprawa prezentuje istotne walory naukowe, przede wszystkim pod względem poznawczym. Na wysoką ocenę zasługuje też solidne rozpoznanie i osadzenie problematyki badawczej w historycznych i współczesnych koncepcjach teoretycznych, dotyczących kształtowania się układów komunikacyjnych, struktury sieci osadniczej i struktury przestrzennej miejscowości. Praca posiada także pewne walory aplikacyjne. Koncepcja badań oraz układ rozprawy są na ogół przejrzyste, ujęcie tematu rzeczowe, a przedstawienie wyników i wnioski – dojrzałe i w większości istotne. Pracę cechuje bardzo staranna szata graficzna. Całość rozprawy dowodzi, że mgr Weronika Dragan posiada odpowiednie umiejętności i jest w pełni przygotowana do prowadzenia prac badawczych.

Na tej podstawie stwierdzam, że przedłożona mi do recenzji rozprawa doktorska mgr Weroniki Dragan pt. „Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych kolejowych ośrodków granicznych Polski” spełnia warunki określone w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. Nr 65, poz. 595, z późn. zm.) oraz Rozporządzenia MNiSW z dnia 22

września 2011 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodach doktorskich, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. Nr 204, poz. 1200). Upoważnia mnie to do wysunięcia wniosku o **dopuszczenie mgr Weroniki Dragan do dalszych etapów przewodu doktorskiego.**

Ze względu na wniesiony przez Doktorantkę wkład pracy oraz zakres wykonanych badań wnoszę do Rady Naukowej Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Wydziału Nauk Przyrodniczych Uniwersytetu Śląskiego o **wyróżnienie** przesłanej do oceny rozprawy doktorskiej.

Toruń, 24 listopada 2020.

Dariusz Sokołowski

