

R E C E N Z J A

Monografii habilitacyjnej
„Przestrzenie parkingowe w urbanistyce współczesnych osiedli
mieszkańczych w Polsce. Planowanie, realizacja, przyszłość”
oraz dorobku
dr inż. arch. Agnieszki Szumilas jako podstawy postępowania habilitacyjnego

Podstawa formalna i merytoryczna recenzji:

- ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478, 619, 1630, 2141, 2232)
- dokumentacja wniosku przedstawiająca dorobek naukowy dr inż. arch. Agnieszki Szumilas oraz monografię „Przestrzenie parkingowe w urbanistyce współczesnych osiedli mieszkaniczych w Polsce. Planowanie, realizacja, przyszłość”

Zakres recenzji

Celem recenzji jest ocena czy kandydat do uzyskania stopnia doktora habilitowanego spełnił wymagania określone w art.219.1 *ustawy prawo o szkolnictwie wyższym i nauce*, z 20 lipca 2018 r.:

Stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która:

- 1) *posiada stopień doktora;*
- 2) *posiada w dorobku osiągnięcia naukowe albo artystyczne, stanowiące znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny, w tym co najmniej:*
 - a) *1 monografię naukową wydaną przez wydawnictwo, które w roku opublikowania monografii w ostatecznej formie było ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. a, lub*
 - b) *1 cykl powiązanych tematycznie artykułów naukowych opublikowanych w czasopismach naukowych lub w recenzowanych materiałach z konferencji międzynarodowych, które w roku opublikowania artykułu w ostatecznej formie były ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. b, lub*
 - c) *1 zrealizowane oryginalne osiągnięcie projektowe, konstrukcyjne, technologiczne lub artystyczne*

Zawodowa sylwetka habilitanta

Pani dr inż. arch. Agnieszka Szumilas ukończyła studia na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej w 2009 roku uzyskując tytuł zawodowy magistra inżyniera architekta broniąc pracy - *Koncepcja przekształceń urbanistycznych północnej części dzielnicy Fordon w Bydgoszczy*. W latach 2009 -2014 była uczestnikiem Studiów Doktoranckich na tym samym wydziale. W roku 2014 uzyskała stopień naukowy doktora nauk technicznych w dyscyplinie architektura i urbanistyka, broniąc na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej rozprawy zatytułowanej *Wpływ lokalizacji współczesnych obiektów handlowych na strukturę przestrzenną miast podregionu wrocławskiego* (promotorem był prof. Robert Masztalski, recenzentami prof. Nina Juzwa i prof. Eugeniusz Bagiński).

Działalność zawodowa habilitantki jest związana przede wszystkim z pracą na uczelni. Działalność naukowa jest w największym zakresie powiązana tematycznie z planowaniem przestrzennym, w szczególności problematyką parkingów i partycypacji. W ramach opracowania tej problematyki dr. Szumilas przygotowała kilkanaście publikacji, brała udział w kilku międzynarodowych zespołach badawczych (granty) oraz uczestniczyła w kilku konferencjach. Działania te miały charakter krajowy i międzynarodowy. Efektem prac była monografia poświęcona parkingom.

W ramach działalności zawodowej dr.Szumilas uczestniczyła w pracach zespołu opracowującego założenia reformy systemu planowania przestrzennego Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii. Prace dotyczyły opracowania standardów dydaktycznych. Habilitantka współpracowała też z jednostkami administracji publicznej we Wrocławiu. Pełniła rolę eksperta w zakresie planowania przestrzennego oraz uczestniczyła w przygotowaniu wniosków o pozyskiwanie grantów.

W 2014 roku dr. Szumilas rozpoczęła pracę na Politechnice Wrocławskiej na stanowisku asystenta w Zakładzie Urbanistyki. Od 2017 roku jest adiunktem, początkowo w Katedrze Urbanistyki i Procesów Osadniczych, a od 2022 roku w Katedrze Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej. Jest zatrudniona na stanowisku naukowo-dydaktycznym. Prowadzi zajęcia na studiach inżynierskich na kierunku Architektura i Urbanistyka oraz na studiach magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna. W sumie habilitantka prowadziła zajęcia z 23 przedmiotów. Była promotorem 4 prac magisterskich i 8 inżynierskich. Kilka projektów studenckich wykonanych pod jej opieką zostało nagrodzonych na różnych konkursach. Dr.Szumilas uczestniczyła również w kilku międzynarodowych projektach dydaktycznych. Przez 4 lata była opiekunem studenckiego koła naukowego. Była też współorganizatorem warsztatów studenckich. Kilukrotnie uczestniczyła w wizytach szkoleniowych organizowanych w ramach programu Erasmus.

W ramach pracy uczelnianej dr.Szumilas pełniła funkcję zastępcy kierownika zakładu i katedry. Była członkiem kilku komisji wydziałowych i Rady Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej. Brała udział w pracach przygotowawczych

do oceny jednostki przez Polską Komisję Akredytacyjną. Uczestniczyła również w różnych działaniach popularyzatorskich, m.in. warsztatach dla młodzieży i Festiwalu Nauki. Kilkakrotnie otrzymywała nagrody rektorskie.

Reasumując pracę zawodową dr. Agnieszki Szumilas można stwierdzić, że jest ona od początku związana z różnymi aspektami szeroko rozumianego planowania przestrzennego oraz procesami współczesnego rozwoju miast. Habilitantka zebrała doświadczenia, obejmujące przede wszystkim działalność naukowo-dydaktyczną, ale w pewnym zakresie również działania wykraczające poza pracę uczelnianą.

Ocena osiągnięcia naukowego /monografii i cyklu artykułów/

Dr inż. arch. Agnieszka Szumilas jako osiągnięcie naukowe stanowiące podstawę postępowania habilitacyjnego przedstawiła publikację zatytułowaną *Przestrzenie parkingowe w urbanistyce współczesnych osiedli mieszkaniowych w Polsce. Planowanie, realizacja, przyszłość*. Praca została wydana przez Oficynę Wydawniczą Politechniki Wrocławskiej w 2003 roku, liczy 135 stron. Praca została zrecenzowana przez Panią Annę Bazan-Krzywoszańską oraz Panią Magdalenę Belof. Publikacja formalnie może być podstawą starań o nadanie stopnia doktora habilitowanego zgodnie z zapisem art. 219 ust. 1. pkt 2b ustawy.

Zgodnie z tytułem pracy jej głównym tematem są parkingi w osiedlach mieszkaniowych w Polsce, przedstawiane na tle problematyki parkingów w skali europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem informacji o rozwoju parkingów na nowych osiedlach Wrocławia. Praca składa się z 7 rozdziałów oraz bibliografii.

Rozdział I, *Wstęp*, przedstawia kilka zagadnień wprowadzających do problematyki pracy. Publikację otwierają krótkie informacje na temat historii znaczenia samochodów w przestrzeni miejskiej. Następnie autorka uzasadnia wybranie tematyki badawczej, oraz dokonuje przeglądu literatury dotyczącej parkingów w polskich miastach. Rozdział zamyka przedstawienie celu i zakresu badań, m.in. opisane zostały 4 etapy badawcze, które przyjęto dla opracowania problematyki przedstawionej w publikacji.

Rozdział II jest zatytułowany *Wprowadzenie. Doświadczenia europejskich miast względem kształtowania przestrzeni parkingowych na terenach mieszkaniowych*. Rozdział zawiera charakterystykę wybranych aspektów polityki/przepisów dotyczących zapewniania miejsc parkingowych na obszarach miejskich, przede wszystkim w związku z inwestycjami. Przedstawiane zostały informacje dotyczące Niemiec, Szwecji i Czech. Punktem wyjścia jest teza oparta na analizach przeprowadzonych przez badaczy niemieckich i holenderskich, stwierdzająca że sposób organizacji – tym samym dostępność parkingów, ma bezpośredni wpływ na posiadanie i korzystanie z samochodu (s.27). Badania te określiły kilka wniosków kluczowych dla kształtowania miejskiej polityki parkingowej. Po pierwsze, zapewnienie miejsc postojowych trzykrotnie zwiększa prawdopodobieństwo posiadania samochodu. Po drugie, liczba podróży podejmowanych przez badane osoby nie jest związana z posiadaniem samochodu. Po trzecie, im dalej położony jest parking, tym maleje skłonność badanych osób do korzystania z samochodu. Suma tych wniosków może wskazywać, że polityka/przepisy dotyczące miejsc parkingowych umożliwiają kształtowanie charakteru ruchu miejskiego, w tym liczbę samochodów.

Autorka przedstawia również informacje na temat przepisów dotyczących parkowania w wybranych krajach. W szczególności doświadczenia angielskie pokazują, że „polityka parkingowa” na przestrzeni czasu uległa istotnej ewolucji, a przy jej pomocy może kształtować nawyki użytkowania (i posiadania) samochodu. Przedstawiono również koncepcje budowania osiedli mieszkaniowych bez samochodów oraz statystyki ilustrujące ograniczenie liczby posiadanych samochodów w wybranych krajach. Rozdział zakończyły wnioski, że „polityka parkingowa” nie musi być skuteczna, a na przykład ograniczanie liczby miejsc parkingowych nie musi prowadzić do zmniejszenia liczby samochodów.

Rozdział III zatytułowany *Rozwój motoryzacji w Polsce i jego konsekwencje dla urbanistyki*, przedstawia kilka relacji pomiędzy motoryzacją o rozwojem miast. W krótkich (kilkustronicowych podrozdziałach) autorka przedstawia uwagi i informacje na temat wzrostu liczby samochodów w powojennej Polsce - początkowo było ich mało, a potem stopniowo ich liczba wzrastała. Kolejna uwaga dotyczy rozrastania przestrzennego miast, czego konsekwencją była rozbudowa sieci dróg i zwiększanie ich przepustowości. Dalej autorka zwraca uwagę na wielkie znaczenie jakie dla rozwoju indywidualnej motoryzacji w Polsce miało rozpoczęcie w 1971 roku produkcji fiata 126p. Konsekwencją tego zjawiska był wzrost zapotrzebowania na parkingi w nowobudowanych osiedlach. Następnie przedstawiono normatywy budowy parkingów oraz narastanie związanych z nimi problemów, gdy po roku 1989 (zmian ustroju) gwałtownie wzrosła liczba samochodów.

Rozdział IV został zatytułowany *Standardy parkingowe jako podstawa planowania*. W pierwszej części rozdziału autorka przedstawia krótką charakterystykę badań zespołu, który analizował politykę parkingową polskich miast. W wyniku tych badań wyodrębniono trzy grupy miast, na podstawie zakresu formalnych dokumentów określających polityki parkingowe. Badania te zostały podsumowane stwierdzeniem, że w miastach powyżej 20 tys. mieszkańców brakuje parkingów, co skutkuje wprowadzaniem regulacji parkowania, przede wszystkim wprowadzaniem stref płatnego parkowania. W dalszej kolejności przedstawiono generalne zapisy dotyczące parkowania wprowadzone w czterech polskich miastach – Warszawie, Krakowie, Łodzi i Wrocławiu, sformułowane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Przywoływane są również informacje dotyczące rozwoju indywidualnej motoryzacji w Polsce, na tle innych krajów europejskich. Z danych tych wynika, że Polska zajmuje bardzo wysokie 3 miejsce w Europie - blisko 660 samochodów na 1000 mieszkańców (średnia w Europie wynosi 560) (s.59). Co istotne w największych aglomeracjach ta liczba jest znacznie większa, w Warszawie sięga 800 samochodów na 1000 mieszkańców.

Analizy obejmują tzw. wskaźnik parkingowy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Analizy zapisów w 5 polskich aglomeracjach – Warszawa, Łódź, Poznań, Kraków, Wrocław – pozwalają stwierdzić zmiany tego wskaźnika na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat. Stwierdzono m.in. że wskaźnik ten jest różny, oscyluje wokół 1 stanowiska na 1 mieszkanie. Co istotne ma tendencję malejącą – mniej parkingów na mieszkanie (s.61-63). Dokonano też analizy wskaźnika parkingowego w podziale na grupy - w zależności od jego wysokości wydzielono 5 grup i dokonano tej analizy dla 5 miast. Dane te doprowadziły do dosyć oczywistego wniosku, że wyższy wskaźnik był w osiedlach peryferyjnych (s.64).

Dokonano też wyboru informacji dotyczących wytycznych realizacji parkingów w mpzp. Wybór obejmował informacje zebrane w 5 grupach; kształtowanie zieleni,

obszary o zmniejszonym wskaźniku, bilansowanie potrzeb parkingowych poza obszarem inwestycji, bilansowanie miejsc postojowych, określanie wskaźnika minimalnego. Każdy z tych aspektów został pokrótce omówiony. Autorka stwierdzała, że sumaryczna ocena zapisów parkingowych jest trudna. Jako pozytywne zjawisko uznaje wzrost liczby tych zapisów. Autorka podkreśla, że zapisy dotyczą zarówno minimalnej jak i maksymalnej liczby miejsc przypadających na mieszkanie (s.74). Generalnie nie są formułowane wnioski wskazujące w jakim kierunku powinny podążać te regulacje.

Rozdział 5 ma tytuł *Parking w oczach mieszkańców Wrocławia. Analiza źródeł prasowych*. Jest to interesująca prezentacja materiałów prasowych na temat parkingów – jest to zatem forma przedstawienia opinii publicznej na ten temat. Kwerenda miała objąć blisko 6500 numerów gazet wrocławskich wydawanych na przestrzeni lat 70, 80., 90. Analizowane artykuły dotyczyły szeroko rozumianego problemu parkowania, ze szczególnym uwzględnieniem parkingów w nowych osiedlach mieszkaniowych. Analizowany okres podzielono na trzy dekady, w ramach których wskazano po kilka problemów, które można uznać za wiodące czy charakterystyczne dla danego okresu. Opisy poszczególnych dekad są fragmentaryczne i skrótowe – 3-5 stron (z ilustracjami). Na zakończeniu rozdziału jest przedstawiona próba podsumowania. Obejmuje ono wskazanie obszarów o których pisano w kolejnych dekadach, zmianę podejścia do posiadania i parkowania samochodów, i określenie typologii form parkingów charakterystycznych dla poszczególnych dekad.

Rozdział 6 nosi tytuł *Przestrzeń parkingowa wybranych osiedli mieszkaniowych Wrocławia*. Zgodnie z tytułem jest to krótka charakterystyka 3 wybranych dużych osiedli Wrocławia, zbudowanych w II połowie 20 wieku. Na szkicach pokazano lokalizacje parkingów na poszczególnych osiedlach, z podziałem na okres realizacji. Podsumowano też liczbę miejsc parkingowych na poszczególnych osiedlach. Poza tym w sposób całościowy (dla całego Wrocławia) przedstawiono charakterystykę parkingów. W tej części pracy przedstawiono i omówiono kilka informacji o charakterze statystycznym.

Prace zamyka rozdział VII *Zakończenie*. W tej części pracy autorka w kilku krótkich podrozdziałach formułuje stwierdzenia podsumowujące problematykę parkingów. Przede wszystkim z perspektywy kilku dekad dzieli rozwój parkingów na trzy zasadnicze okresy – Intensyfikacji, Optymalizacji i Minimalizacji. Nazwy nadane poszczególnym okresom odzwierciedlają charakter objętych nimi okresów. Autorka stwierdza, że od początku XXI wieku wkroczyliśmy w okres Minimalizacji – czyli poszukiwania na wiele sposobów możliwości ograniczenia miejsc parkingowych. Druga konkluzja sprowadza się do stwierdzenia, że wraz ze wzrostem liczby samochodów wzrastało zainteresowanie parkingami, m. in. tworzono coraz więcej przepisów na ten temat. Trzecie stwierdzenia dotyczą pewnych tendencji w kształtowaniu parkingów w strefach mieszkaniowych. Tu kluczowe wydaje się stwierdzenie oceniające obecną sytuację - w obecnym budownictwie mieszkaniowym deweloperzy przypasują miejsca parkingowe do mieszkań i po prostu je sprzedają (kupujący mieszkania nie mają wyboru). Czwarta konkluzja dotyczy stosunku mieszkańców do parkingów. Relacja ta zmienia się. Jednak samochód jest na tyle ważny, że lokatorzy nadal oczekują zapewnienia miejsc parkingowych. Przy okazji autorka proponuje typologię parkingów w poszczególnych okresach czasu, zależną przede wszystkim od liczby samochodów. Ostatnia część zakończenia jest kilkustronicowym zestawieniem potencjalnych problemów i możliwych kierunków rozwoju sytuacji. Autorka nie formuje jednak jednoznacznych prognoz ani propozycji,

poza stwierdzeniami o możliwym rozwoju transportu publicznego czy samochodów autonomicznych.

Pracę zamyka zestawienie ponad stu pozycji bibliograficznych, kilkudziesięciu artykułów w prasie lokalnej oraz kilkudziesięciu dokumentów planistycznych.

Reasumując można stwierdzić, że praca stanowi całościowe zebranie i skrótowe przedstawienie różnych aspektów i uwarunkowań związanych z parkowaniem. Zawiera szereg stwierdzeń, które tworzą obraz tego problemu. Jednocześnie zakres udokumentowania i przedstawienia poszczególnych zagadnień jest dosyć skromny jak na standardy pracy naukowej przedstawianej jako monografia habilitacyjna.

Pewne wątpliwości recenzenta budzą wnioski wynikające z przytaczanych danych, gdyż otwierają pole do bardzo różnych interpretacji. Z jednej strony badania z wybranych najbogatszych zachodnich miast mogą wskazywać możliwość wsparcia polityką parkingową tendencji od ograniczenia liczby samochodów. Jednak w pracy nie rozważono wystarczająco problemu, czy te procesy można przenieść do polskiej rzeczywistości. Jeżeli bowiem ten mechanizm w Polsce nie działa (jeszcze?), to ograniczenie parkingów może prowadzić np. do obniżania statusu czy funkcjonalności obszarów staromiejskich. Takie problemy powinny być postawione i rozważone wyraźniej. Generalnie można też uznać, że konieczne jest głębsze przeanalizowanie możliwych negatywnych konsekwencji ograniczenia liczby parkingów i możliwości parkowania. Ograniczenie dostępności parkowania może bowiem w polskich warunkach nie doprowadzić do ograniczenia samochodów, ale do zajęcia coraz większych przestrzeni publicznych w sposób chaotyczny, wręcz je paraliżujący (vide kraje południa). Analiza tego problemu wydaje się bardzo potrzebnym podsumowaniem pracy mającej za główny cel opisanie polityki parkingowej w Polsce – i mającej „przyszłość” w tytule.

Ocena dorobku /istotnej aktywności naukowej lub artystycznej/

Pani dr A.Szumilas w autoreferacie przedstawiła opis działań, tworzących jej dorobek naukowy, badawczy i dydaktyczny.

Zestawiając dorobek habilitantka wskazała, że dorobek naukowo-badawczy po doktoracie obejmuje 1 monografię naukową (przedstawioną jako habilitacyjną), 2 rozdziały w monografiach, 11 artykułów naukowych w czasopismach (5 samodzielnych), 10 wystąpień konferencyjnych (3 samodzielne). W sumie około połowy tych dokonań ma charakter wieloautorski.

W dokumentacji podsumowano sumaryczną wartość punktową wszystkich publikacji, która wynosi (po doktoracie) 456 pkt. (punktacja MNiSW). Liczba cytowań Google Scholar wynosi 43 (autocytowań 16), Indeks Hirscha 1 (według Web of Science) i 5 (według Google Scholar). Przedstawiony poziom punktacji publikacji (wyrażony w punktach MNiSW) w stosunku do liczby zadeklarowanych 28 publikacji należy uznać za skromny.

Dorobek dr A.Szumilas obejmuje również udział w zespołach realizujących granty. Zostały wskazane 2 realizowane granty w ramach programu Horyzont, 2 granty finansowane przez NCN, 1 grant finansowany przez NCBR, 1 przez FNP oraz 3 międzynarodowe granty o charakterze dydaktycznym (pkt. 2.10.1). Aktywność habilitantki w zespołach grantowych można uznać za znaczącą.

Habilitantka zebrała doświadczenia dydaktyczne, prowadząc bardzo wiele przedmiotów na Wydziale Architektury PWr. Uczestniczyła też w różnych działaniach zawodowych związanych z jej wykształceniem.

Podsumowując dorobek naukowy i zawodowy dr A.Szumilas można stwierdzić, że jest wystarczający jako podstawa postępowania habilitacyjnego. Habilitantka spełnia też formalne wymogi posiadania stopnia doktora, niezbędne do uzyskania habilitacji.

Konkluzja

Na podstawie oceny osiągnięcia naukowego w formie monografii habilitacyjnej „*Przestrzenie parkingowe w urbanistyce współczesnych osiedli mieszkaniowych w Polsce. Planowanie, realizacja, przyszłość*” oraz dorobku zawodowego dr inż. arch. Agnieszki Szumilas, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478, 619, 1630, 2141, 2232), stwierdzam, że są one wystarczającą podstawą do kontynuacji przewodu habilitacyjnego w celu nadania kandydatowi stopnia doktora habilitowanego.

B. Sygaj