

dr hab. inż. arch. Małgorzata Hanzl
Instytut Architektury i Urbanistyki
Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska
Politechniki Łódzkiej
al. Politechniki 6, 93-590 Łódź
malgorzata.hanzl@p.lodz.pl

Recenzja

Osiągnięć naukowych Pana dr inż. arch. Bartosza Kaźmierczaka
ubiegającego się o stopień doktora habilitowanego
w dziedzinie nauk technicznych w dyscyplinie architektura i urbanistyka

I. Podstawa recenzji.

Recenzję sporządzono w oparciu o następujące dokumenty formalne:

Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (These Dz.U. 2023 r. poz. 742, z późn. zm.)

Umowa o dzieło nr 0100/2025/162 z dn. 17.04 wraz z Anekssem z dn. 17.06.2025 zawarta pomiędzy Politechniką Poznańską, reprezentowaną przez dr hab. inż. arch. Agatę Gawlak, prof. PP - Dziekan Wydziału Architektury Politechniki Poznańskiej i recenzentką.

Podstawa opracowania była przekazana dokumentacja osiągnięć Kandydata (w wersji papierowej i cyfrowej) zawierające następujące elementy:

1. Autoreferat
2. Wykaz osiągnięć naukowych albo artystycznych
3. Dwie monografie wskazane jako zawierające opisy trzech osiągnięć naukowych podlegających ocenie: *Ład przestrzenny a TOD INDEX. Modelowanie rozwoju racjonalnych i harmonijnych struktur przestrzennych* oraz *Turystyka zrównoważona czynnikiem aktywizacji małych miast*

Należy docenić staranność i przejrzystość opracowanie dokumentacji postępowania habilitacyjnego¹.

¹ Z drobnymi zastrzeżeniami dotyczącymi organizacji zebranych materiałów.

II. Sylwetka habilitanta

Dr inż. arch. Bartosz Kaźmierczak od 2006 roku do dnia dzisiejszego jest zatrudniony w Zakładzie Urbanistyki (dawniej Zakład Urbanistyki i Planowania Przestrzennego), w Instytucie Architektury Planowania Przestrzennego na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej, do 2015 roku jako asystent a następnie adiunkt. Tytuł naukowy magistra inżyniera architekta uzyskał w 2002 r. na WA PP, promotor dr hab. inż. arch. Robert Aś, prof. nadzw.

Tytuł rozprawy doktorskiej: *Rozwój turystyki zrównoważonej jako czynnik aktywizacji małych miast Wielkopolski*, promotor dr hab. inż. arch. Ewa Cichy-Pazder, prof. nadzw.; rozprawa została wyróżniona.

Po uzyskaniu stopnia doktora dr inż. arch. Bartosz Kaźmierczak intensywnie rozwijał działalność naukową, ekspercką i dydaktyczną. Uczestniczył w projektach badawczych, w tym od 2018 roku występował jako ich kierownik. Był członkiem zespołów eksperckich zajmujących się organizacją warsztatów oraz edukacją w tematach związanych z waloryzacją i oceną jakości przestrzeni publicznych i rolą sztuki tamże. Prowadził ekspertyzy oraz doradztwo dla sektora publicznego i prywatnego. Intensywnie angażował się w działania dydaktyczne i organizacyjne na uczelni i poza nią - prowadził i koordynował programy edukacyjne dla dzieci i dorosłych. Całość jego dorobku - scharakteryzowanego poniżej cechuje interdyscyplinarność, zaangażowanie społeczne oraz innowacyjność.

Publikacje naukowe

Dorobek publikacyjny Habilitanta jest obszerny i został znacznie powiększony po obronie doktoratu. Ogólna liczba publikacji naukowych po obronie doktoratu wynosi 53, w tym 3 monografie - dwie indywidualne, poddane ocenie w ramach niniejszej recenzji, wydane nakładem Wydawnictwa Politechniki Poznańskiej oraz jedna, współautorska opublikowana przez Wydawnictwo Wydziału Nauk Socjologicznych Uniwersytetu im. A. Mickiewicza. Ponadto na dorobek publikacyjny składają się 14 rozdziałów w monografiach (w tym 5 w języku angielskim i 9 w języku polskim) oraz 36 artykułów naukowych (w tym 18 w języku angielskim i 18 w języku polskim). Wysoko oceniane według punktacji MEiN na przedstawionej liście są przede wszystkim artykuły w języku polskim, publikacje angielskojęzyczne o zasięgu wyraźnie międzynarodowym są reprezentowane w mniejszym stopniu.

Pewnym problemem przy ocenie był brak podziału w ramach Autoreferatu na dokonania zrealizowane przed i po osiągnięciu stopnia naukowego doktora. Ponadto w wykazie publikacji naukowych zabrakło punktacji MEiN (która znajduje się w raporcie przygotowanym przez OIN BPP) oraz udziału procentowego poszczególnych autorów, a także pojawiły się błędy w zakresie przyporządkowania pozycji do odpowiednich kategorii². Nie wpłynęło to na ostateczną ogólną pozytywną ocenę dorobku.

Publikacje habilitanta dotyczą zagadnień kompleksowego i interdyscyplinarnego podejścia do problematyki projektowania w skali miasta oraz regionu - od narzędzi analizy i zarządzania ładem przestrzennym, przez praktyki rewitalizacyjne po społeczne mechanizmy odnoszące się do użytkowania i współtworzenia przestrzeni publicznej.

Liczba cytowań według bazy Scopus 1, H-index 1, według bazy Google Scholar 61, H-indeks 4 (bez auto cytowań)- informacja z 04.2024, za Analiza dorobku naukowego wykonanego w Oddziale Informacji

² Publikacje: Kaźmierczak B., 2013, Rewitalizacja obiektów pokolejowych w Wielkopolsce - ujęcie systemowe [w:] Innowacyjne rozwiązania rewitalizacji terenów zdegradowanych, red. Jan Skowronek, Katowice, Polska Łędziny, Polska, Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych, Centrum Badań i Dozoru Górnictwa Podziemnego, s. 116-134. oraz Kaźmierczak B., Pazder D., 2015, Miejsce dziedzictwa we współczesnym świecie. Koegzystencja sztuki i technologii w przestrzeni publicznej miast [w:] Przeszłość dla przyszłości, red. A. Kadłuczka, J. Czechowicz, Seria Architektura, t.3, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, s.37-46. są w istocie rozdziałami w monografiach, a publikacja Kaźmierczak B., 2020, City mobility and complete public space in modern city: case study of the city centre of Poznan, Poland [w:] Arhitektura: sbornik naucnyh trudov, vyp. 13, s. 158-163. przynależy do kategorii artykułów.

Naukowej Biblioteki Politechniki Poznańskiej. To samo źródło podaje łączną liczbę punktów MNiSW/MEiN dla ogółu dorobku naukowego Habilitanta 1357,5.

Główne obszary tematyczne zidentyfikowane w przedstawionym wykazie publikacji to:

- Rola infrastruktury turystycznej jako czynnika aktywizacji ekonomicznej, poprawa jakości życia oraz narzędzia rozwoju lokalnego małych miast,
- Analizy percepcji, waloryzacja i rewitalizacja przestrzeni miejskiej,
- Rola sztuki w przestrzeni publicznej i jej potencjału dla kreowania aktywności społecznej,
- Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym, w tym kwestie edukacji przestrzennej,
- Metody modelowania struktur przestrzennych dla oceny ładunku przestrzennego.

Tematyka publikacji jest ściśle powiązana z innymi obszarami działalności Habilitanta, omówionymi pokrótce poniżej, w tym w szczególności z realizowanymi projektami badawczymi.

Udział w projektach badawczych

W zespole kierowanym przez dr hab. inż. arch. E. Cichy-Pazder, prof. ndzw., Habilitant uczestniczył łącznie w 10 projektów badawczych (9 statutowych, ostatni finansowany przez MNiSW). Projekty te obejmowały lata 2003–2011 i koncentrowały się na percepcji oraz atrakcyjności przestrzeni miejskich, waloryzacji przestrzeni, rewitalizacji oraz architektonicznych aspektach planowania miejskiego.

W 2012 roku, pod kierownictwem dr. hab. R. Asta, uczestniczył jako członek zespołu w projekcie realizowanym w Zakładzie Urbanistyki. Badania te dotyczyły wykorzystania interaktywnych technologii cyfrowych w procesie modelowania przestrzeni architektonicznej.

W latach 2013–2018 był członkiem zespołu kierowanego przez dr. hab. szt. Tadeusza Matuszewicza. Uczestniczył w sześciopiętowym cyklu projektów „Sztuka w przestrzeni miasta – obiektom”, prowadzonych w Katedrze Architektury, Malarstwa i Rzeźby. Badania koncentrowały się na roli obiektów artystycznych w kreowaniu i aktywizacji społecznej przestrzeni publicznych Poznania, oraz obejmowały analizy fizjonomiczno-semantyczne tych obszarów.

Od 2018 roku Habilitant realizuje już własne projekty badawcze jako kierownik tematu. Najpierw prowadził badania w ramach cyklu „Complete places i active inner city space” (2018–2021), w Instytucie Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa, na temat analizy i projektowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych w obszarach śródmiejskich. Następnie, w latach 2021–2022, realizował projekt „Współczesne metody planowania struktur osiedleńczych w kontekście zrównoważonego rozwoju”, dotyczący opracowania metod kształtowania układów osiedleńczych zgodnie z zasadami zrównoważonego planowania.

Ponadto po uzyskaniu stopnia doktora Bartosz Kaźmierczak uczestniczył w kilku krajowych i międzynarodowych projektach badawczych finansowanych w drodze konkursów. W latach 2012–2013 brał udział w projekcie „Create – Creative Regions” (Interreg IVC), realizowanym przez Urząd Miasta Poznania, pełniąc funkcję eksperta ds. zagadnień przestrzennych w Lokalnej Grupie Wsparcia ds. sektorów kreatywnych i współorganizując warsztaty dla lokalnych społeczności. W latach 2010–2011 był wykonawcą w międzyuczelnianym projekcie badawczym dotyczącym bilansu pilotażu rewitalizacji na poznańskiej Śródmieściu, realizowanym wspólnie przez Politechnikę Poznańską, UAM i Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu. Ponadto uczestniczył w konsorcjum projektów badawczo-rozwojowych UE (ERJU): Neutralny i atrakcyjny dworzec IDS+ oraz Smart TOD (Transit Oriented Development).

Obecnie uczestniczy w projekcie: „Zielony Uniwersytet Techniczny – Kampus Warta Politechniki Poznańskiej” (2024–2026), finansowanym w ramach konkursu na interdyscyplinarne granty rektorskie PP. Aktywnie angażuje się w pozyskiwanie nowych projektów (w ramach DUT, Horizon).

Wykłady oraz wystąpienia na konferencjach, staże naukowe, działalność jako recenzent

W latach 2011–2024 (czyli po doktoracie) Habilitant wygłosił około 60 wystąpień w tym 27 wykładów plenarnych i wystąpień na zaproszenie, co świadczy o jego uznanej pozycji w dziedzinie urbanistyki i planowania przestrzennego. Wystąpienia dotyczyły planowania przestrzennego, rewitalizacji i kształtowania tożsamości miejsca, partycypacji społecznej, ochrony dziedzictwa kulturowego oraz zagadnień transportu i mobilności (m.in. koncepcje TOD i miasta 15-minutowego). Występował zarówno w Polsce, jak i za granicą – w Niemczech, Hiszpanii, Białorusi oraz w Indiach (online). Do najważniejszych należą: wykład plenarny w Ministerstwie Rozwoju o projekcie „Wspólna nie znaczy niczyja” (2017), cykl wykładów dla studentów na KL School of Architecture w Indiach (2023) oraz referat wprowadzający w Komitecie Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN (2024).

Wystąpienia powiązane były z realizacją staży naukowych i wyjazdów studyjnych zarówno przed, jak i po uzyskaniu stopnia doktora. W 2005 roku, odbył wyjazd naukowy w Technische Universität Dortmund w ramach projektu badawczego dotyczącego turystyki i rekreacji jako czynników rozwoju polityki przestrzennej. Po uzyskaniu stopnia doktora realizował kolejne staże zagraniczne – w 2014 roku ponownie na TU Dortmund w ramach programu „Inżynieria wiedzy dla inteligentnego rozwoju” finansowanego z EFS. W 2019 roku jako Visiting Professor prowadził zajęcia warsztatowe z projektowania urbanistycznego na Belarussian National Technical University w Mińsku. W latach 2022–2023 w ramach programu Erasmus Plus „Staff Mobility for Teaching”, odbył staże dydaktyczne na uniwersytetach w Ljublanie (2022), Budapeszcie (2022), Volos w Grecji (2023), Rydze (2023) oraz ponownie w Dortmundzie (2023), prowadząc wykłady i warsztaty dotyczące planowania przestrzennego, rewitalizacji, odnowy miast oraz partycypacji społecznej.

Bartosz Kaźmierczak należy do komitetów redakcyjnych i rad naukowych czasopism międzynarodowych i krajowych. Wymienione w *Wykazie dorobku* czasopisma i platformy zagraniczne to EUSER – European Center for Science Education and Research – członek Editorial & Scientific Advisory Board oraz Reviewer Team (od 2018), European Journal of Social Science, Education and Research – recenzent (od 2019), European Journal of Interdisciplinary Studies – recenzent (od 2019), IRC – International Research Conference Series, Scientific and Technical Committee & Editorial Review Board on Urban and Civil Engineering w The World Academy of Science, Engineering and Technology (od 2020), Reviewer’s Committee of International Forum on Arts, Humanities and Social Sciences (od 2020), URP – Urban and Regional Planning (Science Publishing Group) – członek Editorial Board (2020–2022); czasopisma i instytucje krajowe: PUA – Przestrzeń, Architektura, Urbanistyka – recenzent (2024) Instytut Metropolitalny – członek (od 2020; organizacja pozarządowa, nie czasopismo, ale instytucja krajowa związana z działalnością naukową).

Ponadto Habilitant uczestniczył w pracach gremiów oceniających o charakterze naukowym i dydaktycznym: 2010–2011 – sekretarz konkursu TUP na Najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w Wielkopolsce, od 2022 – wiceprzewodniczący Uczelnianej Komisji Stypendialnej PP przyznającej Stypendium Naukowe Rektora oraz od 2024 – członek kapituły Nagrody Prezydenta Miasta Poznania Architectus civitatis nostrae.

Dorobek projektowy i artystyczny

Dorobek projektowy Habilitanta cechuje różnorodność skali i tematyki – od projektów urbanistycznych, przez kompleksowe adaptacje i wnętrza, po scenografie filmowe oraz umiejętność łączenia funkcjonalności z kreatywną formą. Działalność projektowa rozwijała się od początku lat 2000., przechodząc od projektów komercyjnych w kierunku udziału w dużych opracowaniach urbanistycznych, architektury mieszkaniowej oraz scenografii reklamowej. W latach 2002–2004 dominowały współprace przy realizacji obiektów komercyjnych, głównie stacji paliw, którym towarzyszył udział w pracach urbanistycznych, jak opracowanie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Kleczew (nagrodzone przez Rektora Politechniki Poznańskiej) oraz projekty rewaloryzacji historycznej zabudowy. Ważnym osiągnięciem była współautorska koncepcja urbanistyczna dla południowej części Śródky w

Poznaniu, wyróżniona w konkursie miejskim.

W latach 2010–2014 Habilitant intensywnie angażował się w projekty przestrzeni publicznych oraz brał udział w konkursach urbanistycznych, w tym kierował lub współtworzył projekty dotyczące rewitalizacji fragmentów Poznania – dzielnicy Wilda, ul. św. Marcin, ul. 27 Grudnia czy ul. Głogowskiej (za którą zespół zdobył II nagrodę).

W latach 2015–2018 portfolio projektowe wzbogaciło się o liczne realizacje wnętrz mieszkań i apartamentów, projekty adaptacji obiektów przemysłowych oraz udział w tworzeniu scenografii reklamowej – m.in. dla marki HiHybrid. Habilitant realizował kompleksowe koncepcje i projekty wykonawcze, często z pełnym nadzorem autorskim, przekształcając m.in. zabudowania magazynowe w Swarzędzu na funkcje mieszkaniowo-usługowe czy żłobek.

W okresie 2019–2023 obok projektów architektury i wnętrz uczestniczył w projektach scenograficznych, w tym w realizacji scenografii dla marki Nico Toys, wykorzystywanych w kampaniach reklamowych w USA i Wielkiej Brytanii, emitowanych m.in. w sieciach Walmart i Smyths Toys oraz projekt do filmu reklamowego Dickie Toys. Równolegle współpracował z biurem KGA Architekci przy modernizacji historycznej zabudowy w Swarzędzu oraz innych projektach architektonicznych.

Ponadto Habilitant angażował się w działania artystyczne, kuratorując i współtworząc interaktywne wystawy oraz prezentacje dotyczące badań przestrzeni miejskiej i projektowania społecznego – m.in. instalację „MAD City for People” podczas Poznań Design Days, prezentację osiągnięć naukowców i studentów w Centrum Nauki i Sztuki w Łodzi oraz cykliczne wystawy podczas Poznań Design Festiwal, gdzie pełnił rolę współautora i kuratora. Jego działania jako kuratora i twórcy wystaw łączą badania naukowe, eksperymenty artystyczne oraz popularyzację wiedzy o przestrzeni publicznej.

Działalność organizacyjna

Habilitant angażuje się aktywnie w działalność organizacyjną w tym w organizację wydarzeń naukowych i branżowych, początkowo, przed uzyskaniem stopnia doktora, głównie w charakterze członka komitetów organizacyjnych oraz sekretarza konferencji i seminariów, m.in. w wydarzenia naukowe Wydziału Architektury Politechniki Poznańskiej oraz projekty dotyczące przestrzeni publicznych i rewitalizacji obszarów śródmiejskich. Po uzyskaniu stopnia doktora, pełnił rolę współorganizatora i prowadzącego sesje oraz warsztaty, zarówno w ramach krajowych, jak i międzynarodowych inicjatyw, takich jak UN-Habitat Urban Thinkers Campus. Kontynuował także pracę jako sekretarz seminariów branżowych.

Habilitant należy do Towarzystwa Urbanistów Polskich, Oddział Poznań (od 2006, 2007–2009 członek Zarządu). W latach 2010–2015 był prezesem Zarządu Oddziału Poznańskiego Stowarzyszenia Forum Rewitalizacji, a od 2015 roku w Zarządzie Głównym. Od 2015 roku jest również członkiem Poznańskiego Think Tanku – kolegium eksperckiego powołanego przez Prezydenta Miasta Poznania jako niezależny komitet doradczy ds. wdrażania Strategii Rozwoju Miasta. Od 2021 roku należy do Scholars Academic and Scientific Society, a od 2022 roku pełni funkcję Senior Fellow of Global Urban Development w ramach EDIT Poznań Group.

Działalność konsultacyjna i ekspercka

Bartosz Kaźmierczak uczestniczył w realizacji licznych ekspertyz, koncepcji i opracowań merytorycznych dla administracji publicznej, instytucji samorządowych, NGO oraz biznesu, obejmujących urbanistykę, kształtowanie przestrzeni publicznych, rewitalizację, edukację przestrzenną oraz innowacyjność w gospodarce. Ekspertyzy te dotyczą zarówno makroskali planowania publicznego, jak i mikroskali projektowania przestrzeni i analiz innowacyjnych rozwiązań gospodarczych. Był między innymi współautorem metodologii oceny waloryzującej inwestycje urbanistyczne i architektoniczne dla

Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (2013), wykorzystanej w publikacji „Wspólna przestrzeń – wspólne dobro” (2014). W roku 2016 uczestniczył w przygotowaniu ekspertyz i opinii o innowacyjności dla projektów inwestycyjnych: ASTEX – Puczyńscy Tynki, kleje, farby, Metal-System Sp. z o.o., EcoGigant. Opinie zawierały ocenę zastosowanych rozwiązań w kontekście wzrostu innowacyjności i konkurencyjności przedsiębiorstwa. Zlecenia realizowane były w ramach Politechniki Poznańskiej.

Brał udział w przygotowaniu koncepcji organizacji ruchu i zagospodarowania przestrzeni publicznych dla: ul. św. Marcina w Poznaniu (2013), fragmentu obszaru Wildy (2013–2014), ul. 27 Grudnia w Poznaniu (opracowanie 2013, publikacja 2016). Działania te były połączone z angażowaniem mieszkańców i prowadzeniem konsultacji społecznych – w latach 2014–2023 brał udział w licznych warsztatach i procesach planistycznych (m.in. Strefa św. Marcina, Plac Kolegiacki, „Odmień swoje podwórko”, rearanżacja centrum Buku), oraz w przygotowaniu raportów i rekomendacji dla władz miejskich. Brał również czynny udział w organizacji warsztatów dla przedsiębiorców na Śródcie (2019, 2020).

Wyraźnie rysującym się elementem aktywności Habilitanta jest komponent edukacyjny co potwierdza np. prowadzenie warsztatów studenckich „Urban renewal – cities in transition” (EGEA, 2017); uczestnictwo w programie REVIPOWER (Warszawa 2018). Ponadto opracował i prowadził warsztaty dla dorosłych w ramach projektu „Re-wita Stare Koryto Warty 3” (Fundacja Made in Art, 2017), a także przygotował program ramowego seminariów „Kształtowanie jakości życia w mieście (gminie)” (TWP, 2018). Uczestniczył również w projektach i działaniach edukacyjnych dotyczących przestrzeni publicznych (2014–2018), w tym koordynował merytorycznie i pełnił rolę eksperta w programie „Wspólna, nie znaczy niczyja” dla Urzędu Miasta Poznania (2014). Jest współautorem książki edukacyjnej *, „Wspólne nie znaczy niczyje, czyli o podwórkach i ulicach coś dla dziecka i rodzica”* (2014) promującej Kartę Przestrzeni Publicznej (2009) oraz był redaktorem prowadzącym książki *, „Wspólna nie znaczy niczyja”* (NCK, 2016).

Habilitant aktywnie angażuje się w działania planistyczne na szczeblu lokalnym – pełni funkcję członka Miejskiej Komisji Architektoniczno-Urbanistycznej w Turku (od 2015) oraz w Poznaniu (2015–2019).

Ponadto dr Bartosz Kaźmierczak jest autorem wynalazku „Teleskopowe narzędzie scenograficzne” (PAT 2335), opracowanego w IAUiOD, WA PP, zgłoszonego w 2021 r., pozytywnie zaopiniowanego w 2022 r. i będącego w procedurze przyznawania patentu.

Działalność dydaktyczna

Dr Bartosz Kaźmierczak prowadzi zajęcia dydaktyczne od 2002 roku z szeregu przedmiotów dotyczących urbanistyki, rewitalizacji, planowania przestrzennego, projektowania partycypacyjnego i kształtowania przestrzeni publicznych, obejmujące zarówno wykłady, ćwiczenia projektowe, jak i seminaria dyplomowe na studiach inżynierskich, magisterskich i podyplomowych, głównie na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej oraz w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

Jest promotorem licznych prac dyplomowych (ponad 140) i projektów studenckich wyróżnionych w konkursach współorganizowanych wspólnie z władzami miast Poznań, Kostrzyń, Międzychód i innych.

W pracy dydaktycznej łączy teorię z praktyką, realizując m.in. warsztaty projektowe (Urban renewal – EGEA 2017, REVIPOWER 2018), projekty studenckie oraz zajęcia terenowe we współpracy z instytucjami i społecznościami lokalnymi. Lektura obszernego podrozdziału 6.1 Autoreferatu dotyczącego Osiągnięć Dydaktycznych Habilitanta nie pozostawia wątpliwości co do zaangażowania i innowacyjności proponowanego podejścia. Realizowane zajęcia dydaktyczne są ponadto blisko powiązane tematycznie z pozostałymi dziedzinami aktywności.

III Opinia dotycząca monografii habilitacyjnej

Habilitant przedstawił do oceny ogółem trzy osiągnięcia zawarte w dwóch monografiach naukowych: *Ład przestrzenny a TOD Index – Modelowanie rozwoju racjonalnych i harmonijnych struktur przestrzennych* oraz *Turystyka zrównoważona czynnikiem aktywizacji miast*. Druga pozycja książkowa została przygotowana na podstawie opracowanej i obronionej pod opieką dr hab. inż. arch. Ewy Cichy Pazder, Prof. PP rozprawy doktorskiej. Stąd zaliczenie tej drugiej pozycji do dorobku habilitacyjnego wydaje się kwestią dość dyskusyjną. Recenzent poddaje tę kwestię pod dyskusję podczas obrad Komisji Habilitacyjnej. Z tego też względu podstawowa ocena dotyczy dwóch pierwszych osiągnięć i zawierającej je monografii. Druga z pozycji książkowych została pokrótce streszczona i oceniona, i zważywszy na jej wcześniejszą ocenę Recenzent nie widzi potrzeby poddawania jej kolejnej szczegółowej analizie.

1. Ocena ogólna

Przedstawiona do oceny monografia zatytułowana: *Ład przestrzenny a TOD Index – Modelowanie rozwoju racjonalnych i harmonijnych struktur przestrzennych* łączy podejście teoretyczne do planowania przestrzeni ze studiami praktycznymi. Monografia liczy ogółem 285 stron, w tym liczne ryciny - zdjęcia oraz mapy, plany i grafiki wyjaśniające i uzupełniające omawiane w tekście treści. Wydanie jest bardzo starannie opracowane, zaś język pracy klarowny i niemal wolny od pomyłek. Całościowa struktura pracy jest przejrzysta i klarowna, autor prowadzi czytelnika od części wstępnej przez założenia teoretyczne dotyczące obu istotnych dla pracy zagadnień do części praktycznej. Bibliografia liczy ogółem ponad 600 pozycji³.

Habilitant wskazuje dwa osiągnięcia naukowe prezentowane w niniejszej publikacji:

OS.1. Autorska zintegrowana metoda oceny i programowania rozwoju zabudowy zgodnej z paradygmatem dostępności transportowej i wymogami ładu przestrzennego polegająca na ocenie porównawczej potencjału wdrożeniowego w zakresie Transit Oriented Development w odniesieniu do ładu przestrzennego obejmującego ład funkcjonalny, morfologiczny i fizjonomiczny.

OS.2. Autorska metoda delimitacji obszarów zwartej zabudowy (HDBA - High Density Building Area) wykorzystująca dane geoinformatyczne i pozwalająca na określenie gęstości zaludnienia gmin dla terenów zabudowanych, a nie powierzchni całej gminy.

Proponowana w pracy metodologia pozwala na identyfikację mechanizmów kształtowania racjonalnych, harmonijnych struktur miejskich poprzez próbę integracji zagadnień ładu przestrzennego i dostępności transportowej. Co za tym idzie, dwie podstawowe składowe systemu zagospodarowania, które w sposób systemowy zostały poddane analizie to sieć transportu publicznego i organizacja zagospodarowania przestrzeni. Autor trafnie zwraca uwagę na niedostatek krajowych opracowań poświęconych tematyce Transit Oriented Development. Podkreśla szczególnie brak analiz, które łączyłyby zagadnienia dotyczące sposobu zagospodarowania i planowania przestrzeni z przestrzennymi aspektami rozwoju sieci transportowych. Olbrzymią wartością pracy jest podkreślenie roli bezpośredniego sąsiedztwa przystanków transportu publicznego jako lokalnych centrów i zwrócenie uwagi na konieczność zaistnienia relacji przestrzennej węzłów transportu i mobilności i przestrzeni publicznych dla prawidłowego funkcjonowania osiedli. Analiza dostępności transportowej bazuje na strategii urbanistycznej Transit Oriented Development (TOD), której podstawowymi założeniami są zwiększenie dostępności transportowej oraz efektywne wykorzystanie przestrzeni wokół węzłów transportu publicznego (stacji kolejowych i przystanków transportu zbiorowego). Rozprawa szczegółowo definiuje parametry TOD Index, oraz następnie wykorzystuje uprzednio zdefiniowane parametry dla analizy możliwości wdrożenia strategii TOD oraz dla oceny jej wpływu na strukturę miasta w kontekście zrównoważonego rozwoju.

³ Tutaj recenzent wyraża drobną wątpliwość czy wszystkie pozycje powinny być zawarte w końcowej bibliografii, z uwagi na zastosowanie harwardzkiego stylu cytowania. Szczegółowa treść w uwagach redakcyjnych.

Kolejną niewątpliwą wartością przedstawionej do oceny pracy jest podjęcie starań w kierunku obiektywizacji podejmowanych w ramach procesu planistycznego decyzji w odniesieniu do kategorii ładu przestrzennego. Kategoria ta jak wiemy, z racji braku mierzalnych lub choćby wyraźnie zdefiniowanych kryteriów oceny, bywa niejednokrotnie pomijana przy realizacji opracowań planistycznych. Szczególnie jeśli, z czym niestety mamy w praktyce często do czynienia, w procesie planistycznym dominują interesy prywatne czy polityczne. Ponadto recenzent uważa za wartościowe rozważania dotyczące aksjologicznych cech ładu przestrzennego i ich związków z zagadnieniami percepcji. Obok powyższych, na docenienie zasługuje koncentracja uwagi na obszarze metropolitalnym jako na skali właściwej dla planowania rozwoju.

Autor podjął próbę zdefiniowania czym jest ład przestrzenny opierając się na dwóch podstawowych kategoriach: racjonalności i harmonii. Ich rola w kształtowaniu ośrodków osadniczych została poddana analizie dla trzech skal: regionalnej, ponadlokalnej oraz lokalnej. Dla każdej z tych skal określone zostały odrębne zestawy czynników, które definiują z jednej strony ład przestrzeni, z drugiej dostępność. Zaproponowana zintegrowana metoda oceny i programowania rozwoju zagospodarowania terenu zabudowy została następnie wykorzystana dla badania studium przypadku Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania (MOFP) oraz kolejno - dla skal bardziej szczegółowych - wschodniej części tegoż obszaru i dla skali lokalnej - wybranych trzech gmin miejskich.

Dzięki temu czytelnik jest w stanie prześledzić kolejne kroki podejmowane w ramach procesu analizy i waloryzacji ładu przestrzeni ((cech racjonalności i harmonijności struktur miejskich) oraz potencjału TOD. Następnie bazując na przeprowadzonych zobiektywizowanych analizach autor formułuje rekomendacje praktyczne i teoretyczne. Trzeba zaznaczyć, że oba proponowane narzędzia mogą okazać się cenne dla praktyki planistycznej.

Jednocześnie jednak, w ocenie recenzenta terminologia zastosowana dla określenia poszczególnych skal badania (OS1) jest dyskusyjna i nie do końca potrzebna - wystarczyłoby odniesienie do zakresu przestrzennego (nawet jeśli nazewnictwo zostało wcześniej wykorzystane przez Kozłowski, Bielska, Koziński, Brzezińska-Rawa i in. (2016, s. 22–23)) . Podczas gdy skala najszersza - obszaru metropolitalnego - angażuje przede wszystkim analizę funkcjonalną (choć również odnosi się do problematyki demograficznej, ekonomicznej i społecznej), i tutaj można się z autorem zgodzić co do terminu skala ładu funkcjonalnego. Oraz w skali lokalnej przedmiotem oceny są de facto zagadnienia percepcji - zatem termin skala ładu fizjonomicznego można przyjąć jako właściwy, nawet jeśli pomija część elementów, które są przedmiotem percepcji. Recenzent jest zdania, że skala ponadlokalna niesłusznie została nazwana skalą ładu morfologicznego. Jest to błędne jako że morfologia urbanistyczna jest to dyscyplina badawcza skupiająca się na analizie fizycznej formy, struktury i rozwoju przestrzeni miejskich (Oliveira, 2022, p. 1). Jest zatem pojęciem szerszym i dotyczy analiz w każdej z omawianych skali.

Zaproponowane metody cechują się nowatorskim podejściem i warte są docenienia oraz kontynuacji. Rezultatem ich zastosowania jest przejrzysta klasyfikacja jednostek osadniczych MOFP oraz rekomendacje wspierające kształtowanie ładu przestrzennego poprzez przemyślane planowanie zabudowy. Mogą stać się źródłem wartościowych rekomendacji projektowych. Uwaga recenzenta dotyczy stosowanego nazewnictwa poszczególnych parametrów będących przedmiotem pomiarów w ramach kolejnych kroków stosowania narzędzi. Terminy są w ocenie recenzenta dość mylące i momentami może to wprowadzać potencjalnego w błąd. Recenzentka sugerowałaby ich uproszczenie przy próbie dalszego stosowania, popularyzacji narzędzia czy jego komercjalizacji.

Omówienie oraz szczegółowa ocena/uwagi dotyczące treści poszczególnych rozdziałów

Część pierwsza - badania teoretyczne

We wstępie do rozprawy (**rozdział 1**) autor omawia wyzwania stojące przed współczesnym planowaniem przestrzeni, podkreślając przy tym znaczenie zrównoważonego rozwoju jako kluczowego paradygmatu planowania na szczeblu globalnym (Agenda 2030), europejskim i krajowym. Wśród wyzwań współczesności

podkreśla znaczenie problemu chaosu przestrzennego w Polsce — wobec gwałtownie rozwijającej się suburbanizacji, rozproszonej zabudowy i kryzysu planowania.

Rozdział wprowadza kluczowe dla recenzowanej pracy pojęcia, którymi są: ład przestrzenny - definiowany w różnych skalach - oraz Transit Oriented Development (TOD) — idea powiązania planowania urbanistycznego z dostępnością transportu zbiorowego. Autor formułuje trzy hipotezy badawcze dotyczące związku ładu przestrzennego z potencjałem węzłów transportu publicznego. Proponuje zintegrowaną, interdyscyplinarną metodologię dla analizy przestrzeni w trzech skalach: regionalnej, ponadlokalnej oraz lokalnej. Bazując na przeglądzie stanu badań argumentuje, że w polskich warunkach brakuje narzędzi łączących ocenę ładu przestrzennego z dostępnością transportu publicznego. Identyfikuje lukę badawczą dotyczącą narzędzi do oceny ładu przestrzennego powiązanego z dostępnością transportową w polskiej praktyce planistycznej oraz określa cel i zakres rozprawy.*

Cennym uzupełnieniem części wstępnej recenzowanej pracy byłby Słownik stosowanych pojęć i terminów; przykładowo terminy kompensacyjno kumulacyjne modele rozwojowe (str. 22) lub narzędzia generatywne (str. 23) wyjaśnione są dopiero w dalszych rozdziałach rozprawy, zaś używane również wcześniej.

Uwagi szczegółowe

W części wstępnej pracy brakuje odniesienia do definicji TOD sformułowanej przez Petera Calthorpe.

Str 10 - Na wstępie znajduje się informacja o tym że strategia TOD “jest bliska” założeniom Nowej Urbanistyki - co jest niezbyt ściśle- jako że jest to jedna z głównych strategii promowanych przez Kongres Nowej Urbanistyki, a Prof. Peter Calthorpe jest jednym z czołowych przedstawicieli tego ruchu.

Str.21 - Autor pisze że treść hipotezy 1 jest de facto założeniem pracy – to sformułowanie wymaga korekty ponieważ badanie powinno stanowić weryfikacji hipotezy, a nie bazować na hipotezie jako na założeniu.

Recenzent ma pewne wątpliwości dotyczące stosowanych pojęć: przyjęta metoda bazuje na dwóch zestawach paradygmatów: pierwszy z nich to ład przestrzeni i dostępność transportowa, drugi - racjonalność i harmonijność. Być może należałoby rozważyć czy w obu tych przypadkach użycie słowa paradygmat jest konieczne. Przy czym niekiedy autor używa zamiennie pojęć paradygmat dostępności i wymogi ładu przestrzennego

Stan badań wymienia znaczną ilość pozycji literaturowych przyporządkowując je do zidentyfikowanych przez autora kategorii. Wskazane kategorie jednak nie zawsze określają podstawowy zakres tematyczny omawianych pozycji. Jednocześnie, podczas gdy w sposób oczywisty taka lista nie może być pełna, jednak może należałoby pokusić się o próbę ustrukturyzowania poszczególnych zbiorów autorów i pozycji literaturowych. Szczególnie że niektóre z wymienionych pozycji to dzieła klasyczne, stanowiące rdzenny element wiedzy w ramach danej dyscypliny, a niektóre reprezentują niedawne prace badawcze, zarówno krajowe jak i zagraniczne.

Autor słusznie wskazuje na lukę w opracowaniach rodzimych w literaturze dotyczącej TOD, w tym w szczególności na brak literatury dotyczącej powiązań pomiędzy sposobem zagospodarowania i planowania przestrzeni a przestrzennymi aspektami rozwoju sieci transportowych. W literaturze zagranicznej identyfikacja tego rodzaju luki w badaniach wydaje się nieco dyskusyjna. Choćby z tego względu, że sama koncepcja TOD, tak jak zostało to oryginalnie zdefiniowany przez Petera Calthorpe, zakłada powiązanie rozwoju zabudowy z rozwojem transportu publicznego.

Rozdział 2 omawia rolę ładu przestrzennego jako kluczowego przejawu zrównoważonego rozwoju osiedli. Główne wątki rozdziału dotyczą teoretycznych podstaw ładu przestrzennego i jego wieloaspektowych analiz w różnych skalach – od regionalnej po lokalną. Zakres merytoryczny tej części pracy obejmuje definicje i aspekty pojęcia ład, czynniki wpływające na ład przestrzeni oraz wyzwania praktyczne związane z poprawą funkcjonowania praktyki planistycznej w Polsce.

Zarys problematyki planowania przestrzennego w Polsce (podrozdział 2.1) zaczyna się od wprowadzenia do zagadnień prawnych, w tym przede wszystkim od kwestii roli i umocowania prawnego obszaru metropolitalnego, poprzez przegląd uwarunkowań historycznych rozwoju regionalnego w Polsce, do omówienia kolejnych dokumentów mających regulować planowanie w skali regionalnej. Autor wskazuje na systemowe niedoskonałości, brak koordynacji i rosnący chaos przestrzenny. Podkreśla, że miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i studia u.i k. z.p. często realizowane są wyłącznie w zakresie wymaganym przez przepisy, co powoduje rozproszenie zabudowy, suburbanizację, zwiększone koszty infrastruktury i utratę jakości życia.

W ramach omówienia zmian wprowadzonych w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w 2023 r. (str.30) brakuje wzmianki o roli strategii gminnej i komponencie kierunkowym dotychczasowych studiów u.i k.z.p.g. Tymczasem ta zmiana w uwarunkowaniach prawnych w istotny sposób zmienia możliwości i procedury formułowania kierunków zmian przestrzennych dla gmin, a także związków międzygminnych.

W podrozdziale 2.2 autor podejmuje próbę zdefiniowania pojęcia ładu przestrzenny. Bardzo interesujące rozważania na temat aksjologicznych cech ładu przestrzennego i jego powiązań z zagadnieniami percepcji zasługują na uwagę i docenienie. W dalszej części autor kontynuuje omówienie kwestii prawnych, konkretnie przedstawia kontekst stosowania pojęcia ładu przestrzenny w różnych dokumentach, a następnie trafnie podsumowuje toczącą się dyskusja na temat braku normatywnego zdefiniowania, czym jest ład przestrzenny.

W ramach uwag szczegółowych trzeba zauważyć, że wprowadzając zagadnienie przestrzeni postrzeganej jako sekwencja widoków (str.31) należałoby zdaniem recenzenta w pierwszej kolejności zacytować Gordona Cullen'a autora koncepcji *serial vision*; autor odwołuje się do tego autora w dalszej części rozdziału.

Wskazując na grupę autorów (*część badaczy* - str.31), którzy definiują przestrzeń jako kategorię aksjologiczną, należałoby przytoczyć nazwiska tychże autorów.

Omawiając czynniki ładu przestrzennego (podrozdział 2.3) autor podsumowuje toczącą się dyskusja na ten temat. W dalszej części dokonuje Przeglądu polskiego piśmiennictwa na temat ładu w tym ładu przestrzeni.

Dalej (w podrozdziale 2.4) autor charakteryzuje dokumenty planistyczne na szczeblu regionalnym ze szczególnym odniesieniem do poziomu metropolitalnego pod kątem ich przydatności do realizacji ładu przestrzennego w tej skali. Następnie analizuje procesy suburbanizacji w regionach podmiejskich oraz ich różnorakie konsekwencje opierając się o przegląd literatury rodzimej na ten temat.

Recenzent wyraża wątpliwość odnośnie dostępności warstwy granic wydzielających poszczególne jednostki funkcjonalne opisujące np. zwartą zabudowę (str.47-48) – np. klasyfikacja funkcjonalna w ramach danych udostępnionych przez Copernicus, albo klasyfikację pokrycia terenu wykonaną na podstawie zdjęć satelitarnych Sentinel-2 (2004). Ten punkt w ocenie recenzenta wymagałby nieco obszerniejszej dyskusji, która nota bene toczy się od dłuższego czasu, porównaj np. Hanzl (2012).

Ponadto w podrozdziale zabrakło odniesienia do aktualnych przepisów mających służyć bilansowaniu podaży terenów mieszkaniowych w planach ogólnych.

W podrozdziale 2.5 autor podejmuje rozważania na temat morfologii miasta, prowadząc czytelnika od podejść geografów szkoły Conzenowskiej, przez badaczy reprezentujących podejście konfiguracyjne i prace Roberta Kriera do prac badaczy rodzimych, w tym autorów piszących o kompozycji urbanistycznej, aż po Form Based Codes i nową urbanistykę. Wywód ten zyskałby jeśli zostałby uzupełniony klarowną strukturą wydobywającą główne szkoły i podejścia badawcze w ramach badań morfologicznych, z uwzględnieniem ich prekursorów i specyfiki - recenzent poleca pozycje traktujące na ten temat: Oliveira (2022) oraz Kropf (2017). Dalej autor pisze o roli koncepcji miasta zwartego jako modelu współczesnej urbanizacji. Następnie omawia kolejno rolę centrów i możliwe sposoby rozmieszczenia usług, postulując jednocześnie potrzebując

regulacji ich rozmieszczenia. Podrozdział kończy postulat stosowania standardów urbanistycznych z uwzględnieniem w szczególności parametrów regulujących wskaźniki urbanistyczne.

Podrozdział 2.6 Traktuje o różnych podejściach do percepcji przestrzeni w skali miejsca oraz zespołu urbanistycznego. Zebrane w tym podrozdziale wątki wskazują na pogłębioną wiedzę autora w tym zakresie. Podobnie jak poprzednio, wskazane byłoby uporządkowanie zgromadzonych, bardzo skądinąd interesujących treści według nieco bardziej czytelnej struktury tematycznej.

W podrozdziale 2.7 autor dokonuje przeglądu metod analizy fizjonomii urbanistycznej. Przedstawione bardzo interesująca analiza jest wnikliwa i wskazuje na pogłębioną znajomość tej problematyki.

Jednocześnie jednak, w ocenie recenzenta, wywód nie jest wolny od błędów, poniżej:

Przede wszystkim, recenzent nie zgadza się z zaproponowanym przyporządkowaniem badaczy do kategorii epistemologicznej i normatywnej. Jest ono niezgodne z przyporządkowaniem autorstwa Gauthier & Gilliland (2006), których podejście jest powszechnie przytaczane w literaturze przedmiotu. Niektórzy z autorów i publikacji przypisanych przez autora do kategorii deskryptywnych są powszechnie uznawani za reprezentujących podejście normatywne lub mieszane.

Ponadto zaproponowany w podrozdziale 2.7 przegląd wybranych metod oceny wartości wizualnej przestrzeni jest dość ogólny i miejscami dyskusyjny – nie zawsze główny temat przyporządkowany np. obszernej pozycji książkowej jest jej głównym wątkiem a znaczna część wymienionych tematów się powtarza. Wskazane byłoby skorygowanie przeglądu w oparciu o nieco bardziej czytelną strukturę tematyczną.

W ocenie recenzenta razi przy wprowadzeniu metody *serial vision* podanie jako źródła artykułu Ozimek, Ozimek (2009) (str. 69 ocenianej książki), jako, że metoda *serial vision* jest autorską koncepcją Gordona Cullena (1961) - o czym zresztą autor pisze w kolejnych zdaniach. Nota bene książka Cullena ukazała się w 1961 roku, w roku 1971 ukazało się wydanie w miękkiej oprawie; wydawcą był Architectural Press (nie Routledge).

Dość kontrowersyjna jest ocena przez autora (str. 74) jednostek administracyjnych jako poziomu agregacji danych. Podobnie opinię na temat narzędzi GIS (również str. 74) nacechowane są daleko idącą subiektywnością.

Rozdział 3 wprowadza zagadnienia związane z Transit Oriented Development, wyjaśnia jakie są kluczowe cechy tej strategii, oraz jej mierniki, a także przedstawia przykłady wdrożenia. W rozdziale autor omawia wpływ tego podejścia na podnoszenie jakości życia oraz na kształtowanie harmonijnej i racjonalnej kompozycji przestrzennej miast i regionów.

Podrozdział 3.1 otwiera omówienie różnic znaczeniowych pomiędzy pojęciami mobilności i dostępności. Podczas gdy prezentowany wywód jest merytorycznie słuszny, wątpliwość recenzenta dotyczy sposobu definiowania mobilności przez autora. Zdaniem recenzenta sposób rozumienia mobilności w tym porównaniu różni się od tego przyjętego np. w dokumentach Unii Europejskiej gdzie mobilność miejska definiowana jest jako: „*Mobilność miejska to wdrażanie systemów transportu publicznego, aktywnej mobilności (ruch pieszego i rowerowy), zeroemisyjnej logistyki miejskiej, nowoczesnych węzłów przesiadkowych oraz cyfrowych rozwiązań mających na celu zwiększenie dostępności i jakości życia w miastach przy jednoczesnej redukcji negatywnego wpływu na środowisko, bezpieczeństwo i przestrzeń publiczną.*” (Komisja Europejska, 2021).

Autor natomiast definiuje mobilność jako „*łatwość przemieszczania się*” (powołując się na Weibull, 1980 oraz Bieda, 2013); mobilność zdaniem autora dotyczy głównie systemu transportowego i odnosi się do technicznego oraz organizacyjnego ułatwiania przemieszczania się osób lub towarów. W ocenie recenzenta krótka dyskusja na temat ewolucji pojęcia mobilności byłaby tutaj wskazana.

W kolejnym podrozdziale (3.2) autor wyjaśnia pojęcie TOD. Czyni to w sposób wyczerpujący uwzględniając metody charakteryzowania oraz różne głosy w dyskusji na ten temat.

W opinii recenzenta natomiast brakuje podkreślenia na wstępie, że autorem koncepcji TOD jest Peter Calthorpe (1993) oraz obszerniejszego mówienia oryginalnych wyjaśnień autora na jej temat, warto byłoby również może wspomnieć o wcześniejszej koncepcji tegoż autora, a mianowicie Pedestrian Pocket (Calthorpe, 1989).

W podrozdziale 3.3 autor zebrał kompleksowy i pełne zbiór metod opisujących czynniki wpływające na potencjał implementacji strategii TOD, uwzględniając przy tym w szczególności możliwości stosowania analiz ilościowych i charakterystyki czynników tychże analiz.

Ostatnim z podrozdziałów części teoretycznej (3.4) autor przedstawia trzy przykłady referencyjne – dwa ze stanu Waszyngton w USA (budowa stacji metra York Avenue i jej wpływ na przekształcenia dzielnicy NoMa; zmiany wynikające z budowy linii metra w Arlington) oraz przykład dotyczący wdrożenia strategii TOD na poziomie regionu w Seulu w Korei Południowej. Każdy z przytoczonych przykładów reprezentuje inną skalę. Wszystkie potwierdzają że strategia TOD oferuje olbrzymie możliwości pozytywnych przekształceń struktur miejskich w różnych uwarunkowaniach i skalach. W przeglądzie brakuje przykładów rodzimych.

Część druga pracy Badania praktyczne.

Rozdział 4 służy wprowadzeniu uwarunkowań planowania regionalnego dla wybranego studium przypadku. Przedmiotem charakterystyki są czynniki wpływające na procesy planistyczne, uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne oraz analiza realizacji strategii rozwoju przestrzennego dla konkretnego regionu.

Autor rozpoczyna (w podrozdziale 4.1) od omówienia oraz krytyki poszczególnych dokumentów strategicznych oraz polityk rozwoju województwa wielkopolskiego i MOFP. W szczególności wskazuje słusznie na brak wskaźników definiujących zagospodarowanie przestrzenne wyrażonych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego dla wyznaczonych tamże stref jako na element uniemożliwiający weryfikację ustaleń dokumentów w skali lokalnej. Następnie (podrozdział 4.2) autor porównuje uwarunkowania i prognozy rozwoju demograficznego zestawiając je z chłonnością terenów przewidzianych do urbanizacji w dokumentach planistycznych poszczególnych gmin.

W podrozdziale 4.3 autor omawia ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego dla MOFP w zakresie powiązania struktury osadniczej i planowania systemów transportu zbiorowego w tym w szczególności rozwoju kolei.

Recenzent nie ma uwag do tej części pracy, przedstawiona analiza dowodzi pogłębionej znajomości prezentowanej problematyki.

Rozdział 5 zawiera prezentację praktycznego narzędzia wspierającego ocenę i racjonalne programowanie zabudowy i zagospodarowania w obszarze MOFP, zgodnie z zasadami dostępności transportu publicznego, w tym w szczególności kolei, i wymogami ładu przestrzennego.

Na wstępie (w podrozdziale 5.1) autor definiuje szczegółowo przyjęte i zastosowane w dalszej części pracy metody obliczeń dla poszczególnych skal badania z wykorzystaniem proponowanego narzędzia.

W podrozdziale 5.2 zawarte są opisy szczegółowych metod pracy z danymi. Proponowane metody są innowacyjne i zasługują na docenienie. Efektem jest czytelna klasyfikacja jednostek osadniczych MOFP i rekomendacje dotyczące kształtowania ładu przestrzennego poprzez racjonalne programowanie zabudowy

Metodologia dostarcza cennych wskazówek dla projektowania. Chociaż recenzentka nie jest przekonana co do stosowania mocno skomplikowanego i mogącego mylić nazewnictwa poszczególnych parametrów.

Recenzent nie rozumie znaczenia oraz potrzeby zastosowania wyrażenia “w sposób ekspercki” (str. 135) znaczenie zdania bez tego określenia wydaje się pozostawać identyczne, chyba że w tym konkretnym przypadku wyrażenie to oznaczać ma manualne przyporządkowanie ośrodków do odpowiednich systemów.

Podrozdział 5.3 zawiera systematyczną analizę gmin MOFP pod kątem ich predyspozycji do wdrażania strategii zrównoważonego rozwoju opartego na dostępności transportu zbiorowego.

Drobna uwaga do przeprowadzonej analizy (strony 150 – 151). Z punktu widzenia planowania brak infrastruktury kolejowej w danej miejscowości bądź w bezpośrednim sąsiedztwie nie powinien być elementem wykluczającym jej rozwój jako węzeł TOD ponieważ po pierwsze kolej można doprowadzić, po drugie można rozwijać transport autobusowy.

Podrozdział 5.4 przedstawia metodykę oceny układów osadniczych MOFP w skali ponadlokalnej, uwzględniając zarówno parametry transportowe (kolejowe) jak i cechy rozmieszczenia zabudowy.

Następnie w podrozdziale 5.5. autor podejmuje analizę relacji pomiędzy jakością infrastruktury transportowej (przede wszystkim dostępnością kolei) a jakością i racjonalnością zagospodarowania przestrzennego w najbliższym otoczeniu stacji kolejowych i w centrach miejscowości.

Doceniając innowacyjność prezentowanych treści i propozycji metodologicznych, recenzent zastanawia się dlaczego zastosowano metodę SVF (str. 199-201), która wydaje się wymagać znacznego nakładu czasu, zamiast np. oprogramowania depthmap dla oceny parametru isovist. Recenzent zastanawia się na ile dostępna jest możliwość automatyzacji tego rodzaju procedury oceny, zważywszy na dobór punktów wykonania zdjęć na podstawie oceny eksperckiej - czyli *de facto* w sposób manualny, subiektywny.

Odnosząc się do propozycji projektowej w wybranej jako przykład miejscowości Środa Śląska (str. 233-234): dla uzyskania koncentracji zabudowy w pobliżu sieci transportu o roli uzupełniającej – czyli autobusów - warto także zastanowić się nad możliwością zmiany lokalizacji przystanków autobusowych, aby zapewnić mieszkańcom wygodniejszy dostęp do komunikacji.

Następująca synteza badań porównawczych (podrozdział 5.6) – pokazuje, jak za pomocą zobiektywizowanych metod można diagnozować potencjał rozwojowy gmin w kontekście dostępności transportu i ładu przestrzennego oraz jak wykorzystywać proponowane metody dla programowania zabudowy.

Rozdział zamykają wnioski (podrozdział 5.7) odnośnie tego jak proponowane metody oceny i modele rozwojowe mogą wspierać programowanie racjonalnego rozwoju jednostek osadniczych na przykładzie MOFP, jednocześnie rekomendując strategie dla gmin i wskazując na potrzebę skorelowania polityki transportowej i przestrzennej dla uzyskania struktur miejskich zgodnych z paradygmatem zrównoważonego rozwoju.

W rozdziale 6 autor dokonuje syntetycznego podsumowania autorskiej metody oceny i programowania rozwoju zabudowy w oparciu o wymogi dostępności transportowej oraz ładu przestrzennego, analizowane na przykładzie MOFP (Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania). Następnie autor dokonuje weryfikacji hipotez badawczych postawionych na początku pracy oraz podsumowuje przedstawione wcześniej reguły i modele rozwoju oraz rekomendacje projektowe. Pracę zamyka omówienie możliwych zastosowań praktycznych uzyskanych wyników oraz ich przydatności w planowaniu przestrzennym na poziomie gminnym, jak i regionalnym.

Uwagi szczegółowe:

Obszerny fragment tekstu z rozdziału piątego znalazł się na początku rozdziału szóstego.

Ogólne uwagi o charakterze redakcyjnym - do wzięcia pod uwagę przy kolejnym wydaniu pracy

1. Przytaczając źródła książkowe należy podać stronę lub strony, z których pochodzi cytat lub do której odnosi się odwołanie.
2. Przytaczając autora, którego słowa zostały zaczerpnięte z pracy innego autora (czyli przy cytowaniu „z drugiej ręki”) należy w tekście podać jedynie nazwisko autora pierwotnego, a po nim „cyt. za” i nazwisko autora, którego praca była faktycznym źródłem informacji. Uwaga wynika z opisanych powyżej niedostatków wyjaśnień dotyczących prekursorów pewnych nurtów (TOD, serial vision). W bibliografii sporządzonej zgodnie z wymogami stylu harwardzkiego umieszcza się tylko źródło wtórne, którego bezpośrednio używaliśmy.
3. Zasady prawne i licencyjne ograniczają wykorzystanie obrazów SV do publikacji elektronicznych, nie zezwalając na wykorzystanie w publikacjach drukowanych. Tego rodzaju obrazy mogą być wykorzystane w celach referencyjnych, np. cytowanie informacji/opisu bez reprodukcji obrazu. Zalecane jest wtedy zawarcie odniesienia do źródła bez umieszczania faktycznego obrazu. Jeśli wykorzystanie obrazu jest konieczne wymagane jest uzyskanie odpowiedniej zgody
4. Niektórym cytowaniom (np. str. 61) brakuje początkowego apostrofu.
5. Zamieszczone w pracy zdjęcia, szczególnie te wykonywane przez autora, niewątpliwie wzbogacają wywód. Szkoda jedynie że w podpisach brakuje nazw konkretnej lokalizacji przytoczonych na fotografiach obiektów i np. nazwiska projektantów prezentowanych przestrzeni publicznych. Jednocześnie nie zawsze, przynajmniej w ocenie recenzenta, podpisy odnoszą się do charakteru przestrzeni prezentowanych na zdjęciach np. Rycina 2.17

Pozycje literatury wykorzystane w recenzji

Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.

Calthorpe, P., & Kelbaugh, D. (1989). *The Pedestrian Pocket Book: A New Suburban Design Strategy*. Princeton Architectural Press.

Gauthier, P., & Gilliland, J. (2006). Mapping urban morphology : a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban form. *Urban Morphology*, 10(1), 41–50.

Hanzl, M. (2012). Incorporating the analyses of urban form into the geocomputational modelling: The morphological approach. In *GEOProcessing 2012: The Fourth International Conference on Advanced Geographic Information Systems, Applications, and Services* (Vol. c)

Komisja Europejska. (2021). Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów: Nowe ramy UE dotyczące mobilności miejskiej (COM(2021) 811 final). Strasburg, 14 grudnia 2021.

Kozłowski, L., Bielska, B., Koziński, G.J., Brzezińska-Rawa, A., & in. (2016). *Ład przestrzenny w województwie kujawsko-pomorskim. Diagnoza z założeniami programu jego kształtowania*. Toruń: UMWKP – WNoZi UMK.

Kropf, K. (2017). *The handbook of urban morphology*. Chichester, West Sussex, UK: Wiley.

Oliveira, V. (2022). *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities* (2nd ed.). Cham: Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-92454-6>

2. Opinia dotycząca monografii *Turystyka zrównoważona czynnikiem aktywizacji małych miast metody WID*

Habilitant wskazuje jedno osiągnięcie naukowe jako zawarte w niniejszej publikacji:

OS.3. Autorska metoda kierunkowania rozwoju turystyki zrównoważonej w oparciu o istniejące walory turystyczne, stan istniejącej bazy turystycznej oraz zasięg dostępności transportem kolejowym (AIA - Assets, Infrastructure, Accessibility).

Przedstawiona monografia Bartosza Kaźmierczaka opracowana na podstawie przygotowanej pod opieką dr hab. inż. arch. Ewy Cichy Pazder, Prof. PP rozprawy doktorskiej zatytułowanej *Rozwój turystyki zrównoważonej jako czynnik aktywizacji małych miast Wielkopolski* i wydana nakładem Wydawnictwa Politechniki Poznańskiej w 2018 r. liczy 113 stron plus Bibliografia i Streszczenie w języku angielskim. Pozycja ta poświęcona jest zagadnieniom rozwoju turystyki zrównoważonej jako czynnika aktywizacji małych miast Wielkopolski. Autor skoncentrował się na połączeniu aspektów planowania przestrzennego, ochrony dziedzictwa oraz polityki rozwoju lokalnego, proponując autorską metodę delimitacji obszarów predysponowanych do takiego rozwoju. Metoda ta (WID) opiera się na analizie walorów przyrodniczych (głównie wody powierzchniowe - rzeki) i kulturowych, istniejącej infrastruktury oraz dostępności komunikacyjnej, a jej zastosowanie możliwe jest w trzech skalach – od regionalnej, przez powiatową, po lokalną.

W pracy wykazano, że niewykorzystane lub nieczynne linie kolejowe oraz sieć szlaków wodnych mogą stać się osiami tzw. korytarzy innowacyjnego rozwoju turystyki zrównoważonej, łączącymi hierarchiczną strukturę ośrodków innowacyjności turystycznej – głównych, terenowych i lokalnych. Na przykładach miast Międzychód i Wągrowiec przeprowadzono szczegółowe analizy funkcjonalno-przestrzenne, wyznaczając strefy inwestycyjne oraz proponując kierunki rozwoju, takie jak turystyka wodna, uzdrowiskowa, agroturystyka czy turystyka kulturowa.

Autor podkreślił wagę integrowania planowania przestrzennego z działaniami partycypacyjnymi, angażującymi lokalne społeczności w proces przygotowania strategii rozwoju, oraz konieczność powiązania tego z promocją lokalnego dziedzictwa i ochroną tożsamości miejsca. Zaprezentowana metoda ma charakter uniwersalny – może wspierać tworzenie dokumentów planistycznych, kształtować politykę regionalną, określać profil turystyczny miejscowości oraz wskazywać optymalne lokalizacje inwestycji w strukturze miejskiej.

Wnioski z rozprawy wskazują, że turystyka zrównoważona, planowana w sposób skoordynowany i wykorzystujący lokalny potencjał, może stać się istotnym impulsem dla rozwoju społeczno-gospodarczego małych miast, jednocześnie chroniąc ich unikalne wartości kulturowe i przyrodnicze.

Odnosząc się do proponowanej w książce *Turystyka zrównoważona czynnikiem aktywizacji małych miast metody WID*, recenzentka docenia dostrzeżenie walorów nieczynnych szlaków kolejowych i szlaków wodnych i ich uwydatnienie jako swoistego rusztu infrastruktury turystycznej. Tego rodzaju podejście pozwala na zobiektywizowanie oceny i jej należyte przedstawienie w ramach procesu planistycznego. Pozwala również na trwałe wpisanie uczestnictwa społecznego w wybrane, uprzednio zdefiniowane fazy procesu planistycznego. Jednocześnie recenzentka ma wątpliwości dotyczące pominięcia roli lub może, innymi słowami, wątpliwości dotyczące możliwości uzupełnienia metody o szlaki piesze i rowerowe, które właściwie planowane i zaopatrzone w odpowiednią infrastrukturę również mogą i stają się elementem rozwoju turystyki lokalnej. Ponadto, analizując możliwości lokalizacji infrastruktury turystycznej Autor nie brał pod uwagę innych, poza wskazanymi w proponowanej metodzie, elementów zagospodarowania przestrzeni (krajobrazu i jego fizjonomii, a w szczególności uwarunkowań środowiskowych, np. stosunków wodnych, czy obecności osuwisk - przy delimitacji obszarów wskazanych do zabudowy). Nie poddał również dyskusji przyczyn dla których lokalne samorządy wybranych do analizy miejscowości w opracowywanych m.p.z.p. i, ówczynie, studiach uwarunkowań, nie przeznaczają części wskazanych terenów na cele infrastruktury turystycznej czy rozwoju mieszkalnictwa. W ocenie recenzenta, przy obecnym

przyspieszonym rozwoju analiz GIS oraz zastosowaniu do tychże analiz metod AI, proponowana metodologia ma szansę stać się podstawą do wypracowania narzędzia cyfrowego analiz, ale powinna zostać uzupełniona o wymienione powyżej elementy.

IV. Podsumowanie oceny pracy habilitacyjnej i ocena końcowa

W ocenie recenzentki autorska monografia *Ład przestrzenny a TOD Index – Modelowanie rozwoju racjonalnych i harmonijnych struktur przestrzennych oraz Turystyka zrównoważona czynnikiem aktywizacji miast.* stanowi odpowiedź na zdefiniowany problem badawczy, a wyznaczone w niej cele zostały zrealizowane. Uwagi polemiczne recenzenta w kwestiach merytorycznych nie podważają jej wartości naukowej. Recenzent wyraża nadzieję, że staną się inspiracją do dalszego zgłębiania prezentowanych treści i będą pomocne przy kolejnych wydaniach recenzowanej książki.

Obie przedłożone prace są to wartościowe pozycje, które wzbogacają rodzimą literaturę przedmiotu. Wypracowane metody, które zostały wskazane jako osiągnięcia pracy winny być dalej rozwijane oraz popularyzowane. Struktura obu prac, opracowanie graficzne i aparat naukowy są utrzymane na bardzo dobrym poziomie, z pewnymi uwagami, które nie ujmują poprawności i mogą być skorygowane.

Obszerny i zasługujący na docenienie dorobek Habilitanta charakteryzuje interdyscyplinarność, zaangażowanie w różnorodne działania dla sektora publicznego, prywatnego i NGO, a także znaczny udział w projektach o charakterze partycypacyjnym i edukacyjnym i wykorzystujących elementy pracy warsztatowej. Cenne jest również zaangażowanie w działania dydaktyczne i edukacyjne. We wszystkich obszarach podlegających ocenie Habilitant wykazał się znacznym i znaczącym dorobkiem.

Mając na uwadze powyższe, uznaję, że dorobek naukowy dr. inż. arch. Bartosza Kaźmierczaka oraz przedstawione przez niego osiągnięcia spełniają kryteria określone w ustawie Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z dnia 20 lipca 2018 r. Kandydat wnosi istotny, oryginalny wkład w rozwój dyscypliny architektura i urbanistyka. W związku z tym rekomenduję dopuszczenie Kandydata do kolejnych etapów postępowania habilitacyjnego.

Margareta Hurl