

Dr hab. inż. arch. Jacek Kwiatkowski
Zakład Geografii Rozwoju i Planowania Przestrzennego
Instytut Studiów Regionalnych i Globalnych,
Wydział Geografii i Studiów Regionalnych
Uniwersytetu Warszawskiego

Recenzja

rozprawy doktorskiej mgr. inż. EUR. ENG. Piotra Pecenika
pt.: „Obsługa transportowa Śródmieścia Funkcjonalnego Warszawy w latach 1960-2015
na tle rozwiązań w innych miastach europejskich”

wykonana na zlecenie **Dziekana Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej**
Promotor: **prof. dr hab. inż. arch. Krystyna Guranowska-Gruszecka**

1. Podstawy recenzji i ogólna charakterystyka rozprawy

- *Ustawa z dn. 14. 03. 2003 r. (z późniejszymi zmianami) o stopniach naukowych i tytułach naukowych oraz o stopniach i tytułach w zakresie sztuki;*
- *Rozporządzenie Ministra Nauki i szkolnictwa Wyższego z dn. 30. 10. 2015 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora;*
- Umowa z dn. 15. 10. 2016 r. podpisana – na wniosek Rady Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej – przez dr inż. arch. Jerzego Grochulskiego, Prodziekana do Spraw Ogólnych WA PW;
- Egzemplarz rozprawy doktorskiej mgr. inż. EUR. ENG. Piotra Pecenika pt. **„Obsługa transportowa Śródmieścia Funkcjonalnego Warszawy w latach 1960-2015 na tle rozwiązań w innych miastach europejskich”**, Warszawa 2016-2017;

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska Pana mgr. inż. Piotra Pecenika liczy 202 strony wydruku, w tym 126 ilustracji, 66 tablic, 142 pozycje bibliograficzne. W części końcowej znajdujemy obok spisu tablic, ilustracji, wykazu literatury również aneks w języku angielskim LEVEL OF SERVICE (LOS), Highway Capacity Manual (HCM 2000). Praca powstała w Katedrze Projektowania Urbanistycznego i Krajobrazu Wiejskiego, Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. Krystyny Guranowskiej-Gruszeckiej.

2. Układ i struktura pracy, treść, zawartość rozdziałów, ocena i komentarze

Praca składa się ze wstępu, 4 części merytorycznych i wniosków. Częściom tym podporządkowane są liczne rozdziały – razem z podsumowaniem, bibliografią, spisami tablic, ilustracji oraz aneksem, jest ich aż 20.

Część I pracy zawiera rozdziały wstępne. Wprowadzenie autor rozpoczyna od krótkiego, kilkustronicowego rysu historycznego struktury komunikacyjnej Warszawy, sięgając aż do XIX w.

Następnie autor przedstawia uzasadnienie podjęcia tematu, w którym powołuje się na doświadczenia własne z ponad siedmioletniego okresu pracy w Biurze Planowania Rozwoju Warszawy w latach 1975-1982. Autor nie kryje tu pewnego sentymentu i próby osobistego rozliczenia się ze swoim dorobkiem zawodowym minionych 40 lat.

Następnie przedstawione zostały cel, zakres i zasadnicza hipoteza pracy. Autor wskazuje tu wyraźnie, że głównym celem jego pracy jest wartość dokumentacyjna i usystematyzowanie wiedzy na temat metod projektowania systemu transportowego oraz zaprezentowanie rozwiązań zastosowanych i proponowanych dla Warszawy w latach 1960-2015. Hipoteza badawcza zakłada ewolucję systemu transportowego Warszawy. W założonej tezie autor twierdzi, że priorytety rozwoju Warszawy, jak i miast Europy Zachodniej były zbieżne w latach 60-tych. W kolejnych latach drogi te zaczęły się rozchodzić, co paradoksalnie przyczyniło się do uniknięcia przez Warszawę wielkoprzestrzennych węzłów komunikacyjnych oraz barier w postaci przebiegu dróg ekspresowych w ścisłym centrum. Obecnie, rozwiązania takie, paraliżują integrację i rozwój wielu miast Europy Zachodniej i wymagają kosztownych modernizacji.

Spośród metod zastosowanych w pracy naukowej autor wskazuje metody analizy źródeł, metodę porównawczą i metodę analityczną.

Część II opisuje historię planowania transportu ŚF Warszawy w latach 1960-1970. Autor przywołuje tutaj Plan Generalny Rozbudowy Warszawy z 1956 r. oraz wstępnie dość szczegółowo opisuje historyczne uwarunkowania polityki transportowej dla Warszawy (konkurs na Projekt Układu Komunikacyjnego Warszawy). Przedstawione zostały również zmiany widoczne w Kierunkowym Planie Ogólnym z 1961 r. (rozwijające układ rusztowy północ-południe, wschód-zachód). W rozdziale tym pojawiają się również szczegółowe prezentacje podsystemów transportu zbiorowego, wyszczególnione zostają tu tramwaje, autobusy, trolejbusy, koncepcje budowy metra, koleje dojazdowe, planowane i zrealizowane inwestycje drogowe oraz inwestycje w transporcie zbiorowym. Rozdział zamykają wnioski, dotyczące ruchu pasażerskiego jak i zagadnień parkingowych dla pojazdów indywidualnych.

Całość rozdziału zamyka model obsługi transportowej ŚF w latach 60-70-tych XX w. oraz analiza porównawcza z wybranymi miastami Europy Zachodniej.

Kolejne dwie części pracy (część III i część IV) poświęcone dwóm dziesięcioletnim okresom (1971-1980 oraz 1981-1990) postrzegane są przez recenzenta jako, najciekawszy fragment pracy, w tym aspekcie jego wartość dokumentacyjna, która precyzyjnie i szczegółowo orientuje całość dysertacji dla rozwinięcia części V oraz konkluzji w części wnioskującej.

W części III znajdujemy więc szczegółową analizę uwarunkowań historycznych, w tym politycznych i na ich tle rozwój systemu funkcjonowania procesów projektowania w Warszawie. Opracowanie autorskie diagramów i tabel z tego okresu pozwala zrozumieć współczesnemu czytelnikowi jak funkcjonował proces projektowania w systemie socjalistycznym PRL. Dowiadujemy się jak powstało BPRW, jaką rolę odgrywało w historii planowania przestrzennego naszego miasta. Następnie prezentowana jest koncepcja transportowa lat 1971-1980 w oparciu o funkcjonujące wówczas normatywy. Mamy również wyartykułowane różnice między normatywami obowiązującymi do roku 1976 i po roku 1976, różnice w nazewnictwie ulic używanych w tym okresie z podaniem ich odpowiedników współczesnych. Szczegółowo przedstawione zostały graficznie duże projekty studialne sporządzone w ramach prac BPRW, dotyczące ŚF Warszawy, chociaż dodać należy, nigdy nie zrealizowane. Przywołanie tych rozwiązań ma bez wątpienia dużą wartość historyczną. Każde z nich zasługuje na uzupełnienie odpowiednim opisem w części tekstowej pracy, którego niestety zabrakło. Autor rozwija natomiast dość szczegółowo opis rzeczywistych zmian w obrazie przestrzennym miasta według klucza chronologicznego oddawania poszczególnych inwestycji drogowych w latach 70-tych. Zdaniem recenzenta słuszny jest, wskazany przez autora, wewnętrzny podział tej części pracy na podokresy 1971-1976 i 1977-1979, które charakteryzują się istotnymi różnicami w polityce transportowej miasta i wynikającymi z nich konkluzjami (BPRW 1977 r.). Wtedy to właśnie po raz pierwszy, jak wspomina autor, pojawiła się idea ograniczenia dostępu samochodów osobowych do ŚF Warszawy. Autor wykazuje tutaj zarysowującą się rozbieżność ustaleń, gdzie stare tendencje często bezrefleksyjnie towarzyszyły nowym. Podkreśla on i wskazuje tutaj również swoją rolę w nowatorskich opracowaniach BPRW systemu transportowego ŚF w późnych latach 70-tych i na początku lat 80-tych (m.in. *Obwodnica śródmiejska Warszawy czy Ekspertyza do planu zagospodarowania przestrzennego ŚF w zakresie eliminacji ruchu tranzytowego*). W kolejnych rozdziałach pojawiają się szczegóły dotyczące systemu parkingowego, w tym konsekwencje nowego normatywu (z dn. 25 V 1971 r.) oraz rozwój podsystemów transportu

zbiorowego w omawianym okresie. Przywoływane w tym rozdziale przykłady zagraniczne mają charakter monograficzny i dokumentują (bardziej niż analizują) powszechną w tym okresie na Zachodzie tendencję do wprowadzania ruchu tranzytowego do centrum miasta. Jednocześnie autor wskazuje na pojawiające się w tym okresie pierwsze opracowania stref ruchu uspokojonego, dające priorytet dla ruchu pieszego.

W **części IV** pracy, obejmującej lata 1980-1990 autor sprawnie charakteryzuje uwarunkowania społeczno-polityczne kryzysu gospodarczego i jego konsekwencje dla obsługi transportowej Warszawy. W rozdziale tym przedstawione zostały podsystemy transportu indywidualnego, dalsze losy koncepcji Obwodnicy Śródmiejskiej i jej zmian z klasy Et do klasy Gt. Odnotowane zostały z precyzyjną chronologią zagadnienia parkingowe, kolejne inwestycje infrastrukturalne na obszarze ŚF. Istotne miejsce spośród podsystemów transportu zbiorowego zajęła budowa metra i związane z nią rozwiązania wariantowe, zestawienia i analizy z omawianego okresu. Szeroko omawiane są tu zwłaszcza opracowania BPRW i BP Metroprojekt.

Przykłady nowych rozwiązań w miastach Europy Zachodniej w tej części pracy, odnajdujemy bardziej znów jako diariusz planowanych i zrealizowanych zmian, niż analizę porównawczą, chociaż tak właśnie rozdział ten został zatytułowany (mamy tu na przykład odnotowane uruchomienie pierwszej linii szybkiego pociągu TGV na trasie Lyon – Paryż w 1982 roku). Konkluzją jest wskazanie wyraźnych priorytetów w tym okresie w miastach Europy Zachodniej dla komunikacji zbiorowej, w tym szynowej i szerzej elektrycznej.

Część V pracy, czyli lata 1990-2015 autor określa jako okres przekształceń i niekonsekwencji decyzyjnych. Pomimo uwolnienia się państwa z systemu centralnego sterowania i jednopartyjnego sprawowania władzy, autor zauważa szereg podjętych w tym okresie rozstrzygnięć w planowaniu miejskim jako systemowo niekorzystne dla rozwoju miasta, wskazuje tu chociażby bezwzględny priorytet w zamówieniach publicznych dla kryterium cenowego, czy marginalizację roli BPRW i jego komercjalizację w latach 1992-2000, - autor konkluduje - *Władze miasta na własne życzenie pozbawiły się organizmu, który mu służył i jak późniejsze lata pokazały był mu konieczny.*

Następnie autor szeroko omawia tutaj podsystem transportu indywidualnego i koncepcję parkingową dla ŚF Warszawy w warunkach wzrostu wskaźnika motoryzacji w latach 90- tych do 412 samochodów na 1000 M., czy program rozwoju tras rowerowych. Ukazane są również zmiany w podsystemach transportu zbiorowego, podział Miejskich Zakładów Komunikacyjnych na Tramwaje Warszawskie i Miejskie Zakłady Autobusowe oraz powołanie do życia ZTM (1992). Zarysowuje się w tym okresie (1993-1998) wyraźny 4 %

spadek udziału komunikacji zbiorowej w podróżach mieszkańców, co powoduje opisaną szeroko konieczność usprawnienia transportu zbiorowego.

Zakres omówienia przykładów zagranicznych jest w tej części pracy najszerszy, liczy 20 stron i przekracza nawet nieznacznie liczbę stron poświęconą ŚF Warszawy w tym fragmencie pracy. Połowa zawartości tego podrozdziału poświęcona jest przemianom transportu zbiorowego tylko w Paryżu i Lyonie. W miastach tych, jak wskazuje autor, wyraźnie skryzjalizował się w tym okresie priorytet dla komunikacji zbiorowej nie tylko w Paryżu, ale w całej aglomeracji paryskiej, dzięki uruchomieniu na obszarze regionu Ile de France sieci tramwajowej dla dojeżdżających do pracy.

Na następnych stronach omówione zostały decyzje, plany i realizacje sieci transportowej w 3 miastach: Strasbourgu, Londynie i Sztokholmie. Na ich przykładzie autor zaznaczył między innymi problem opłaty pobieranej od użytkowników samochodów za wjazd do centralnej części miasta i jego konsekwencje.

Ostatnią **VI częścią** pracy jest część wnioskująca, która jest wyraźnie rozbudowana i liczy wraz z załącznikami aż 53 strony. W części tej autor, na podstawie przeprowadzonych analiz, przechodzi do weryfikacji określonych na początku tekstu hipotez. Zaznaczone zostają ich uzupełnienia i korekty. Materiał zgromadzony w pracy pozwala stwierdzić, konkluduje autor, że początek przemian na rzecz priorytetu dla transportu zbiorowego i pieszych w miastach Europy Zachodniej miał miejsce już w latach 60-tych XX wieku. Autor wyłowił również w procesie przygotowania pracy, charakterystyczny dwugłos dotyczący polityki transportowej dla Warszawy lat 70-tych, pomiędzy głosem środowiska praktyków, specjalistów, planistów miejskich (ograniczania akcesji) a głosem decydentów politycznych, którzy podtrzymywali wówczas jeszcze tendencje lat minionych, pełnej otwartości ŚF dla wszystkich pojazdów samochodowych.

Konkluzje te dotyczą również konstatacji na temat niskiej gęstości sieci ulicznej na obszarze ŚF Warszawy ($13,2 \text{ km} / 1 \text{ km}^2$) co powoduje niewydolność jej obsługi zarówno w funkcji parkingowej jak i komunikacyjnej.

W ostatniej części pracy pojawiają się też wyniki badań własnych autora - korelacji czasów przejazdu w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, samochodem osobowym (badania przeprowadzone były przez okres 5 dni – łącznie 20 pomiarów) oraz dla porównania obliczenie czasów przejazdu wszystkimi dostępnymi środkami komunikacji zbiorowej na wyznaczonych trasach ŚF na kierunkach pn-pd i wsch-zach.

Autor podsumowując zagadnienia ruchu pieszego wskazuje na utrzymujące się od lat zaniechania obsługi Placu Defilad komunikacją zbiorową. Przy omawianiu rozwoju sieci

metra zwraca uwagę na zbyt długie odległości pomiędzy przystankami oraz brak powiązań systemu metra z Dworcem Centralnym. (docelowo 2 linia nie ma takich powiązań nawet na etapie planowania).

W części wnioskującej pojawia się również, obok wskazanych zalet komunikacji szynowej i konieczności jej szerszego powrotu w strukturze komunikacyjnej miasta, co nie budzi zastrzeżeń, autorska propozycja zastąpienia ruchu autobusowego w osi Nowego Świata, Krakowskiego Przedmieścia i Alei Ujazdowskich liniami tramwajowymi. Autor zwraca uwagę na przeciążenie zabytkowego Traktu Królewskiego liczbą aż 96 autobusów miejskich w godzinach szczytu i związaną z tym emisją spalin. Proponuje zatem utworzenie ciągu pieszo tramwajowego pomiędzy ulicą Bagatela a ul. Stawki. Rozwiązanie to trudno jednak pogodzić z płynnością obsługi, z uwagi na konieczność wprowadzenia dwóch stacji przesiadkowych. Z tego tytułu jego realizacja byłaby możliwa wyłącznie jako forma alternatywna, na przykład obsługi ruchu turystycznego, przy jednoczesnej konieczności rozwiązania obsługi komunikacyjnej dla mieszkańców w inny sposób.

3. Ocena źródeł i stanu wiedzy o obszarze związanym z tematyką rozprawy

Co do oceny źródeł, formalnie oceny pozytywnej, recenzent zauważa jednak nieobecność w bibliografii, wielu kluczowych pozycji i autorów w dziedzinie urbanistyki, w tym zwłaszcza profesorów WA PW: Jana Macieja Chmielewskiego *Teoria Urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast.* czy Krzysztofa Domaradzkiego *Przestrzeń Warszawy – Tożsamość miasta a urbanistyka*, czy wreszcie Andrzeja Gawlikowskiego *Ulica w strukturze miasta*, Nie znajdujemy również w pracy całego szeregu publikacji Macieja Nowakowskiego takich jak: *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910-2010)*; *Centrum miasta*; *Kształtowanie centrum miasta w świetle teorii i praktyki*, czy *Komunikacja a kształtowanie centrum miasta*. Nie ma również niektórych uznanych twórców międzynarodowych jak choćby Jana Gehla *Życie między budynkami*, czy *Miasta dla ludzi*.

Brakuje również niektórych istotnych opracowań z zakresu tematyki transportu , w tym zwłaszcza A. Jędraszko *Zarządzanie mieszkalnictwem i planowanie komunikacji przez samorząd terytorialny w Niemczech na przykładzie Stuttgartu*, oraz W. Suchorzewskiego *Inżynieria ruchu drogowego – teoria i praktyka*, J. Wesołowskiego *Miasto w ruchu, przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*, *Transport miejski, ewolucja i problemy, współczesne* czy A. Zalewskiego, *Wpływ infrastruktury rowerowej na przekształcenia przestrzeni publicznej miast i aglomeracji. Infrastruktura rowerowa w klasyfikacji dróg miejskich*, *Uspokojenie ruchu jako zagrożenie urbanistyczne*.

Należy zwrócić uwagę na nieobecność w pracy również kilku oczywistych i kluczowych dokumentów dla tego typu dysertacji naukowej, takich chociażby jak: *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, (Dz.U.nr 43/1999), czy *Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025* Ministerstwa Infrastruktury (W-wa 2005), czy wreszcie *Polityka transportowa dla miasta stołecznego Warszawy* (Uchwała Rady Miasta Warszawy nr XXVI/193/95).

Nie znajdziemy również w pracy dokumentów UE na temat zrównoważonego systemu transportowego takich choćby jak: V Program Środowiskowy na rzecz działań w kierunku zrównoważonego rozwoju (2000), „Biała Księga” w sprawie przyszłego rozwoju wspólnej polityki transportowej (Removing the Legal Obstacles to the Use of the Ecu– Commission White Paper for the Council, Komisja Europejska, Bruksela 1992) czy „Zielona Księga” Komisji Europejskiej z grudnia 1995 dotycząca zewnętrznych kosztów transportu (Green Paper – Towards Fair and Efficient Pricing in Transport Policy – Options for Internalising the External Cost of Transport in the European Union), podobnie nie znajdziemy „Białej Księgi” 2001 (White Paper,- European Transport Policy for 2010, time to decide.) i podobnie „Białej Księgi” 2009 na temat strategii zrównoważonego rozwoju transportu w polityce Unii Europejskiej.

Stan wiedzy w obszarze tematu badań potraktowany został nader zdawkowo przez autora, gdyż poświęcił tej kwestii zaledwie 13 wierszy w pracy liczącej 202 strony. Nie mamy jednoznacznie wskazanej metodologii przy konstrukcji i wykonaniu badań własnych autora, powoduje to, że nie mamy jasności co zostało zapożyczony z dostępnych źródeł, a które z badań przeprowadził samodzielnie autor.

4. Ocena merytoryczna rozprawy – uwagi

Na początku należy zaznaczyć, że wybór tematyki „Obsługi transportowej Śródmieścia Funkcjonalnego Warszawy” chociaż zamknięty dość sztywnym przedziałem czasowym 1960-2015, uważam jako recenzent za niezwykle ważny, a nawet można powiedzieć kluczowy dla zrozumienia współczesnych problemów funkcjonowania naszego miasta. Stąd potrzeba powstania takiej pracy jest bezsporna i nie budzi zastrzeżeń.

Podstawowe wątpliwości budzi jednak podział pracy na przyjęte arbitralnie okresy historyczne. O ile w pierwszej fazie pracy okresy dziesięcioletnie dadzą się jeszcze skorelować ze zmianami politycznymi, a w konsekwencji ze zmianami w polityce

transportowej miasta, o tyle ostatni okres lat 1991-2015, czyli czasy po transformacji systemowej zostały potraktowane zbyt powierzchownie.

Jednym z podstawowych mankamentów pracy jest brak uwzględnienia w omawianym kluczu chronologicznym momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej, co miało fundamentalne znaczenie dla zmiany polityki transportowej i otworzyło możliwości korzystania z funduszy europejskich.

Jednocześnie rozstrzygnięcia II wojny światowej były zasadnicze dla zmian w zagospodarowaniu funkcjonalno-przestrzennym, również ŚF Warszawy. Pominięcie (z założenia) w pracy obu tych niezwykle istotnych dat (rok 1945 i 2004) i ich konsekwencji powoduje, że nie mamy do czynienia z pracą przeglądową (jak byśmy oczekiwali), obrazującą zarówno przyczyny jak i skutki kluczowych wydarzeń w najnowszej historii miasta i kraju. Byłoby to również doskonale uzasadnienie dla, jakże celowego w przypadku tej pracy, odniesienia się do wszystkich koncepcji, planów ogólnych zagospodarowania przestrzennego czy Studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy.

W ostatnim omawianym okresie 1991-2015 autor przedstawia swoją wizję obsługi transportowej ŚF w formie propozycji nieopartej niestety żadnymi danymi liczbowymi, czy analizą realności jej wdrożenia, a szkoda.

Autor ocenia obsługę transportową obszaru tylko za pomocą gęstości sieci ulicznych i dostępnością przystanków transportu zbiorowego. Nie znajdujemy jednak wskaźników oceny obsługi transportowej, w tym pracy przewozowej dla obszaru – relacji wskaźników komunikacyjnych do stanu zagospodarowania obszaru w poszczególnych okresach badawczych i porównania ich z innymi miastami europejskimi.

W pracy nie ma odniesienia zarówno do idei zrównoważonego rozwoju, jak i dokumentów Polityki Transportowej w Polsce, czy w Unii Europejskiej (Transportation Green Paper Sustainable Mobility UE 2009).

Nie znajdujemy również w pracy odniesienia do wyników Kompleksowych Badań Ruchu (KBR) dla Warszawy, które już od lat 70-tych ubiegłego wieku prowadzone są w miarę systematycznie co 5-6 lat. Umożliwiają one ocenę zmian w potrzebach transportowych i obsłudze transportowej w zakresie przestrzennym, ilościowym i podziału zadań przewozowych na przestrzeni lat.

Autor przedstawia w swojej pracy szereg modeli przestrzennych obsługi transportowej ŚF, jednak schematy te pomimo dużej syntezy nie są dostatecznie czytelne i jednoznaczne,

brakuje w nich chociażby odniesienia do linii przebiegu Wisły, która jest fundamentalna dla struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.

Dobór przykładów zagranicznych odpowiedzialnych za drugą część tematu, czyli rozwiązania w innych miastach europejskich jest dość kontrowersyjny. Jedynie dwa miasta, Paryż i Lyon, zresztą jakże różnej skali, powtarzają się zawsze. W kolejnych rozdziałach, za każdym razem pojawiają się inne miasta w tej grupie (poza wspomnianymi Paryżem i Lyonem). Mamy zatem w II części pracy: Reims, Birmingham, Londyn, w kolejnej: Reims, Belgrad, Amsterdam i Monachium, w IV części: Nantes, Grenoble i Hanower i w V części: Strasburg, Sztokholm i Londyn.

Trudno przeprowadzić analizę porównawczą używając do tego celu za każdym razem innego przykładu w zależności od postawionego problemu. Prędzej już możemy mówić o studium przypadków (*case study*). Autor tłumaczy zastosowaną powyżej zasadę brakiem odpowiednich przykładów dla całego badanego okresu, które dawałyby pełne spectrum porównawcze, względem rozwoju transportu Warszawy. W ten sposób jednak pozbawia się on istotnych wniosków naukowych. Dla uściślenia, należałoby tym samym użyć w tytule innej formuły na przykład: *Obsługa transportowa Śródmieścia Funkcjonalnego Warszawy w latach 1960-2015 w kontekście wybranych rozwiązań europejskich*.

W nawiązaniu do przedstawianych przykładów francuskich warto zwrócić uwagę na nieobecność w pracy informacji o podziale zadań przewozowych a dane te są łatwo dostępne chociażby w publikacjach CETUR i CERTU w omawianym okresie.

Praca balansuje pomiędzy monografią historyczną a dysertacją analityczno-porównawczą, z wyraźnym jednak punktem ciężenia w kierunku monografii. Być może konsekwentne utrzymanie się w tej pierwszej konwencji i podporządkowanej jej całej późniejszej konstrukcji pracy (co pomimo wyraźnych tendencji ostatecznie jednak nie nastąpiło), okazałoby się lepsze dla całości wyводу.

5. Wartości naukowe dysertacji

Jako najbardziej charakterystyczną cechę i wartość naukową autorskiej koncepcji rozprawy doktorskiej Pana mgr. inż. EUR. ENG. Piotra Pecenika, recenzent zauważa jej wartość dokumentacyjną w przedmiotowym dyskursie *Obsługi transportowej Śródmieścia Funkcjonalnego Warszawy*, dotyczącą minionych okresów historycznych, zwłaszcza lat 70-tych i 80-tych. Praca zawiera nie tylko liczne opracowania studialne z tego okresu, tabele i diagramy, ale ponadto opatrzona jest wieloma informacjami (różnej rangi), które jednak w całości oddają dość precyzyjnie charakter minionej epoki, dla młodego pokolenia już przecież

historyczny i często informacyjnie, zwłaszcza w profilu specjalistycznym, czy branżowym, mało dostępny.

Słabszą stroną pracy jest natomiast część analityczno-porównawcza, która potraktowana jest w pracy, zdaniem recenzenta, jedynie jako warstwa ilustracyjna dla tendencji zarysowanych w obsłudze transportowej ŚF Warszawy.

6. Ocena strony redakcyjnej rozprawy

Strona redakcyjna pracy zasadniczo jest poprawna, zawiera układ chronologiczny, któremu podporządkowane są poszczególne rozdziały i części. Praca jest bogato ilustrowana, zawiera (jak już wspomniano) 66 tablic i aż 126 ilustracji. Spisy tablic i ilustracji pozbawione są wszakże odniesienia do źródeł (źródła te są tylko wymienione pod poszczególnymi ilustracjami w tekście).

Spis treści i bibliografia nie budzą zastrzeżeń, dyskusyjne jest natomiast, wprowadzenie poprzedzającego spis treści wyszczególnienia poszczególnych części pracy z komentarzami w formie konkluzji – wyraźnie konkuruje ono ze spisem treści i nie ma bezpośredniego nawiązania do numeracji tam zastosowanej (numeracja poszczególnych części pracy całkowicie odbiega od numeracji rozdziałów i stron zamieszczonych w spisie treści). Również pojawienie się obok tytułu, krótkich konkluzji charakterystyczne jest dla opracowań popularno-naukowych, a w naukowych powinno mieć miejsce w części wnioskującej.

Podobnie, w zakończeniu części tekstowej, zamieszczenie zdjęć licznych schematów węzłów drogowych w dużych miastach i metropoliach Europy i świata, bez jakiegokolwiek komentarza i klucza wyboru, nie ma zastosowania w praktyce naukowej, a tym samym nic nie wnosi do konstrukcji pracy.

Pomimo zauważalnej troski o przejrzystość pracy (wyodrębnienie poszczególnych części pracy stroną tytułową, zdefiniowany autorsko nagłówek i stopka) - redakcja poszczególnych stron, (zwłaszcza tych z ilustracjami) jest dość nieprecyzyjna, pozbawiona jednolitego klucza systemowego, dotyczy to zwłaszcza ich kompozycji, ale również kwestii odstępów i adiustacji tekstu czy zawartości rozdziałów. Przykładami takiego stanu rzeczy mogą być chociażby rozdział 1.2.2 *Cel pracy*, w którym znajdujemy tylko jedno zdanie (!), a omówienie stanu badań (1.5) zajmuje (jak już wspomniano) zaledwie 13 wierszy – jest to tym bardziej zaskakujące, że opracowań naukowych poświęconych obsłudze transportowej miast w warunkach polskich, w tym również Warszawy jest naprawdę bardzo dużo. Niedopuszczalna jest również konstrukcja rozdziału 1.3 *Logiczny proces pracy*, gdzie pojawia się diagram pozbawiany jakiegokolwiek komentarza, analizy czy wyjaśnień, diagram ten jest jedyną

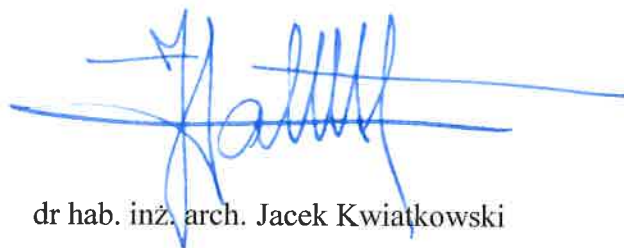
zawartością wspomnianego podrozdziału. Pojawiają się całe strony wypełnione jedynie ilustracjami, zawierające na przykład fotografie poszczególnych typów autobusów, współczesnego taboru miejskiego w Warszawie (str. 122 ilustracja 69), pozbawione na kolejnych stronach komentarza, czy jakiegokolwiek analizy danych i ich możliwości transportowych, tym samym niewiele wnoszą one do samej dysertacji naukowej.

Również pod względem językowym, praca budzi pewne zastrzeżenia, zdarzają się liczne błędy interpunkcyjne i literowe, a niektóre sformułowania noszą znamiona kalek językowych, zwrotów, używanych w innych krajach. Chociaż styl autora wskazuje niejednokrotnie na jego duże doświadczenie praktyczne w omawianej powyżej tematyce, kiedy to powołuje się na przykład na opracowania własne, sporządzone w omawianym okresie, to jednak nadużywa on nazbyt często licznych kolokwializmów, skrótów myślowych i nieuprawnionych uogólnień (na przykład str. 108, 171, 177), które osłabiają naukowy wymiar i wymowę pracy.

7. Wnioski końcowe

W ogólnej ocenie recenzenta przedstawioną do oceny dysertację Pana mgr. inż. Piotra Pecenika pt. *„Obsługa transportowa Śródmieścia Funkcjonalnego Warszawy w latach 1960-2015 na tle rozwiązań w innych miastach europejskich”*, pomimo wskazanych wcześniej mankamentów można uznać jako oryginalną i samodzielną pracę naukową, spełniającą wymagania stawiane rozprawom doktorskim w art. 13 ust. 1 *Ustawy z dn. 14. 03. 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (z późniejszymi zmianami)* [Dz. U. nr 65 z dn. 16. 04. 2003 r., poz. 595]. Praca stanowi nowe ujęcie tematu, autor wykazał się wiedzą w przedmiotowej kwestii kształtowania miejskich układów komunikacyjnych. Podstawy teoretyczne pracy i warsztat naukowy zaprezentowane przez autora, spełniają kryteria stawiane kandydatom do uzyskania stopnia doktora nauk technicznych w dyscyplinie architektura i urbanistyka.

W związku z powyższym stawiam wniosek o dopuszczenie Pana mgr. inż. Piotra Pecenika do publicznej obrony przed Radą Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej.



dr hab. inż. arch. Jacek Kwiatkowski

Warszawa 14.03.2017