

Dr hab. inż. arch. Jerzy Suchanek, prof. PP

Poznań, 17.10.2023

Politechnika Poznańska

Wydział Architektury

Ul. Jacka Rychlewskiego 2, 61-131 Poznań

RECENZJA

Pracy doktorskiej mgr inż. arch. Bartosza Jagielskiego pt: „Rola architektury miejsc obsługi podróżnych w projekcie i eksploatacji drogi szybkiego ruchu na przykładzie projektu koncepcyjnego modelowego założenia”

Recenzja została napisana na zlecenie prof. dr hab. Wojciecha Hory – Rektora Uniwersytetu Artystycznego im. Magdaleny Abakanowicz w Poznaniu; umowa z dnia 21 lipca 2023 r.

Przedmiotem recenzji jest rozprawa doktorska „Rola architektury miejsc obsługi podróżnych w projekcie i eksploatacji drogi szybkiego ruchu na przykładzie projektu koncepcyjnego modelowego założenia”, którą przygotował mgr inż. arch. Bartosz Jagielski. Promotorem pracy jest dr hab. inż. arch. Stanisław Sipiński, prof. UAP.

1. Charakterystyka pracy

Opiniowana praca doktorska liczy 429 stron A4 (407 stron bez bibliografii i spisu ilustracji i materiałów graficznych). Bibliografia obejmuje 299 pozycji, w tym 51 aktów prawnych i dokumentów urzędowych. Dysertacja zawiera 200 ilustracji, 9 tabel i 9 wykresów. Oddzielny tom stanowi załącznik pt. „Projekt koncepcyjny modelowego założenia – na przykładzie MOP Podanin”, zawierający 30 ilustracji w formacie A3, będących (użytecznymi) powiększeniami części wykresów i ilustracji z głównego tomu.

Rozprawa w zasadniczej części składa się z siedmiu rozdziałów poprzedzonych wstępem zawierającym tezę i hipotezę pracy.

W rozdziale pierwszym autor przedstawił problem badawczy, metody oraz zakres badań. Rozdział ten kończy akapit zatytułowany „Dyscyplina naukowa”, wskazujący powiązania metod badawczych autora z innymi dyscyplinami (np. psychologia).

Rozdział drugi „Systematyka podstaw problemowych”, zawiera m.in. opis stanu badań, wyjaśnienie podstawowych pojęć i definicji oraz przedstawienie zagadnień badawczych obejmujących m.in. zrównoważony rozwój w komunikacji, a także problemy estetyki i ładu przestrzennego w projektowaniu architektonicznym. W rozdziale tym umieścił autor także opis roli psychologii środowiskowej w projektach infrastrukturalnych oraz podrozdział poświęcony zarządzaniu procesem projektowym, obejmujący także zjawisko partycypacji społecznej w projektowaniu.

Trzeci rozdział to opis historii rozwoju obsługi podróżnych, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju tras szybkiego ruchu. Autor przedstawił w nim zarys rozwoju takich obiektów jak stacje paliw i budynki usług gastronomicznych i hotelowych.

Rozdział czwarty „Regulacje i standardy realizacji inwestycji drogowej”, poświęcono, poza aspektami legislacyjnymi, przede wszystkim, bardzo uważnemu rozpoznaniu potrzeb użytkowników, opartemu o publikowane badania i obserwacje własne Autora. Zawarto tu także porównanie systemów organizacji założeń MOP w 13 krajach Europy, Japonii, Korei Południowej, w Chinach i w Australii. Zestawienia zawarte w tym rozdziale usystematyzowano w tabelach, zawierających liczne autorskie komentarze i oceny. Część tych zestawień stanowią m.in. fotografie opisywanych elementów zagospodarowania Miejsc Obsługi Podróżnych. Rozdział kończą wytyczne dotyczące koniecznych zmian w programowaniu i zasadach realizacji tych obiektów.

W rozdziale piątym Autor przedstawia „Alternatywne podejście do projektowania MOP na świecie”. To bogaty opis przykładów nowych rozwiązań architektonicznych MOP na świecie, w aspekcie użytkowym i estetycznym. Zawarto w tym rozdziale także wytyczne dotyczące

kierunków rozwoju architektury MOP w kontekście przewidywanego rozwoju transportu kołowego oraz nowości technologicznych w budownictwie.

Rozdział szósty „Architektoniczne kształtowanie założeń przestrzennych Miejsca Obsługi Podróżnych w realizacji obiektów liniowych” zawiera oceny wybranych realizacji MOP (14 założeń) w trzech kategoriach (Efektywność w zakresie funkcji podstawowych, Środki techniczne i technologia a równoważenie rozwoju oraz Aspekty wizualne i kontekst estetyczny). W każdej kategorii wyróżniono po 4 kryteria, podlegające ocenie punktowej.

W ostatnim, siódmym rozdziale zawarto „Wytyczne do realizacji architektonicznych założeń miejsc obsługi podróżnych istotne w omawianych obszarach funkcjonowania społeczno-przestrzennego”. Wytyczne te przedstawiono w trzech obszarach: planistycznym, proceduralnym i realizacyjnym, w tekście oraz w formie schematów i planów. Rozdział ten zawiera także opis koncepcji modelowego założenia MOP, w założeniu autora zawierająca postulowane zmiany.

Pracę zamykają wnioski, w których wykazano zasadność postawionej tezy oraz wskazano kierunki dalszych badań.

2. Ocena merytoryczna pracy

2.1. Ocena doboru tematu pracy

Zagęszczająca się sieć dróg ekspresowych, przy nieustannym, bezplanowym rozprzestrzenianiu się zabudowy mieszkaniowej i usługowej wymaga zupełnie nowego podejścia do projektowania Miejsc Obsługi Podróżnych. Autor dysertacji zauważył możliwości kryjące się w opóźnieniach ich realizacji w stosunku do budowy dróg. Architektura Miejsc Obsługi Podróżnych w tych warunkach mogłaby być projektowana zgodnie z nowymi założeniami programowymi. Rola architektury MOP w zmieniającym się systemie komunikacji jako elementu środowiska, w trakcie dramatycznych przeobrażeń, to ważny i aktualny temat.

2.2. Teza pracy

Teza wskazująca na istotną rolę architektury MOP w procesie poprawy przestrzeni publicznej (czynnik „harmonizujący”), jest oparta na hipotezie, która zakłada poprawę „przestrzennej organizacji założeń infrastruktury przyautostradowej” (str. 13) dzięki „implementacji alternatywnych koncepcji projektowania architektonicznego”. Zgodnie z tą hipotezą „projektowanie budynków (...) cechuje dojrzałe podejście” jeśli „kształtuje zachowania i wrażliwość odbiorcy ...” Zarówno teza, jak i hipoteza, odnosząc się do ważnych zadań architektury, zawierają sugestie raczej spodziewanych, chociaż nieoczywistych rozwiązań poruszanych problemów.

2.3 Metody badawcze i struktura pracy

Metody badawcze opisane i zastosowane w dysertacji należy uznać za właściwe dla opisanego problemu badawczego. Poza często stosowanymi metodami analizy i krytyki piśmiennictwa i metodą monograficzną, autor zastosował także metodę obserwacyjną w stosunku do wybranych aspektów projektowania architektonicznego a także metodę badania dokumentów. Tę ostatnią zastosował dzięki szczególnym doświadczeniom zawodowym związanym z obsługą inwestycji związanych z drogami szybkiego ruchu. Na szczególne uznanie zasługują zestawienia ocenianych założeń i poszczególnych obiektów architektury MOP z komentarzami – obserwacjami autora. Analizy 14 założeń, poprzedzone porównaniem systemów obsługi podróży na świecie oraz przeglądem najnowszych rozwiązań technicznych, doprowadziły autora do opracowania koncepcji modelowego założenia MOP. W podsumowaniu przedstawiono także kierunki dalszych badań w trzech aspektach: I Uwarunkowania formalno-prawne, II Oczekiwania społeczne związane z zachowaniem i reakcją użytkowników, III – Parametry rozwiązań techniczno-ekonomicznych. W ostatnim z wymienionych zawarto zapowiedź badań „nad skorelowaniem rozwoju sieci MOP z trwającą rozbudową infrastruktury niskoemisyjnych środków transportu i wsparciem multimodalnego transportu.” Ten kierunek wydaje się szczególnie interesujący także w zakresie rozwoju urbanistycznego.

3. Uwagi ogólne i krytyczne

W rozdziale 4 (podrozdział 4.2.3., str. 197-200 przedstawiono wyniki ankiety internetowej przeprowadzonej przez Autora, dotyczącej potrzeb podróżnych. W ankiecie uzyskano 72 Odpowiedzi na 10 pytań. Nie zaprzeczając wartości stawianych tam pytań, należy stwierdzić, że to zbyt mała ilość, żeby można było uznać wyniki tej ankiety za istotne dla przeprowadzonych badań, przy dobowym obciążeniu jednej autostrady w Polsce liczonym w dziesiątkach tysięcy samochodów.

Na stronie 201 autor zarzuca bierność organom państwa w rozpoznawaniu potrzeb użytkowników tras szybkich a równocześnie odwołuje się wielokrotnie do wyników ankiet Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z kilku kolejnych lat (2017, 2020, 2021), dotyczących potrzeb podróżnych;

Zdaniem recenzenta nie są przekonujące propozycje Autora dotyczące ochrony akustycznej:

„... ekranowanie przed hałasem mogą zapewniać nasadzenia zieleni.” (str. 351); „buforowanie terenu MOP przez nasadzenia zieleni wzdłuż całego projektowanego założenia, oddzielając je akustycznie i wizualnie od korony drogi szybkiego ruchu;” (str. 380), także na ilustracji 179.3 (str. 376) „wprowadzenie wysp zieleni izolującej akustycznie”. Zieleń słabo izoluje akustycznie (w większym stopniu rozprasza niż tłumi), szczególnie w zakresie pasm niskiej częstotliwości w przypadku zieleni liściastej.

Na stronie 388, zawarto opis konstrukcji modułowych: „... modułarna konstrukcja obiektu, oparta na siatce 6,0 x 6,0m. Niewielki rozpiętości pozwolą sprawnie zwieźć potrzebne moduły (ułatwiony transport).” Czy Autor ma na myśli transport modułów przestrzennych o wymiarach w rzucie 6,0 x 6,0m?

W bogatej i na ogół dobrze dobranej bibliografii zabrakło kilku ważnych pozycji dotyczących historii transportu w Polsce (np. Dohnalowa T. „Rozwój transportu w Wielkopolsce 1815-1914, Zimowski L. „Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich”);

4. Uwagi formalne

Praca jest zredagowana poprawnie i ma dobry poziom graficzny, jednak zawiera dość dużo błędów literowych (96), a na stronie 17 powtórzono cały akapit ze strony 16 (8 ostatnich wierszy). Pewną przeszkodę w pełnej akceptacji treści sprawia język pracy oparty na obcojęzycznych wyrazach (które można zastąpić polskimi), a także zawierający pojęcia wymagające wyjaśnień (np. czym są „alternatywne koncepcje projektowania architektonicznego”?). Ze względu na specyficzną strukturę pracy – włączenie koncepcji architektonicznej jako elementu wnioskowania - część ostatnia – wnioski (str. 403) wydaje się zbyt lakoniczna w porównaniu z poprzedzającymi ją rozdziałami.

W pracy znalazło się kilka niefortunnych sformułowań:

- „coraz bardziej powiązana ze sobą gospodarka” (str. 177)
- „niedobór potrzebnych udogodnień to najpoważniejszy mankament obsługi podróżnych wzdłuż tras szybkich. Przybiera on formę niewybudowanych założeń...” (str. 258)
- „Pierwsze nowo wybudowane obiekty posiadają pokoje fitness, pralnie dla kierowców i odrębne pokoje noclegowe dla kobiet pracujących w tej profesji.” (str. 320)
- „Skuteczność projektu weryfikują trzy główne obszary, konsolidujące przedmiotowe potrzeby – łatwe lub trudne do jednoznacznego zdefiniowania.” (podkreślenie J.S.).

Na stronie 49 autor cytuje zdanie dotyczące jednej z publikacji Ericha Fromma, bez podania źródła cytatu.

Na stronie 173, Autor przytacza opinię „wielu badaczy automobilizmu” o przyczynach popularności stylistyki retro, nie podając nazwiska żadnego z badaczy.

Na stronie 346, zawarto bardzo nieprecyzyjny, jak na pracę naukową opis parametrów materiału budowlanego: „... pomimo małej gęstości substancja jest dość odporna na ściskanie i wytrzymuje zaskakująco duże obciążenia.” (podkreślenie J.S.).

5. Wnioski końcowe i konkluzja

Uważam, że przedłożona do recenzji praca jest wartościowa ze względu na wybór tematyki oraz bardzo wnikliwe badania przeprowadzone przez Autora. W pracy tej przedstawiono także interesujący punkt uczestnika procesu inwestycyjnego. Między innymi dzięki takiemu podejściu i odpowiednio dobranej metodyki pracy należy uznać twórczy wkład Autora w rozwój dyscypliny. Mimo pewnych mankamentów pracy, związanych z rozproszeniem opisu badań i szerokim spektrum przekazanej wiedzy, często z innych dyscyplin nauki i sztuki, cele pracy zostały osiągnięte. Autor wykazał się umiejętnością organizowania i prowadzenia badań naukowych oraz logicznym wnioskowaniem, co jest widoczne szczególnie w doborze obiektów do próby badawczej oraz badanych czynników. Interesujące obserwacje zawarte w zestawieniach zostały umiejętnie wykorzystane przez Autora do tworzenia wniosków, służących udowodnieniu tezy.

Biorąc powyższe pod uwagę uważam, że przedłożona przez mgr inż. arch. Bartosza Jagielskiego rozprawa doktorska pod tytułem: Rola architektury miejsc obsługi podróżnych w projekcie i eksploatacji drogi szybkiego ruchu na przykładzie projektu koncepcyjnego modelowego założenia” spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. „Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1668). Wniosuję o przyjęcie rozprawy i dopuszczenie jej do publicznej obrony.