

Łódź 21.12.2023r.

dr hab. Robert Sobański

Wydział Sztuk Projektowych

Instytut Architektury Wnętrz

Pracownia projektowania wnętrz w obiektach historycznych

Akademia Sztuk Pięknych

im. Władysława Strzemińskiego

w Łodzi

Recenzja dorobku projektowego, dydaktycznego oraz rozprawy doktorskiej przygotowanej przez Pana mgr inż. arch. Bartosza Jagielskiego, zatytułowanej: „Rola architektury miejsc obsługi podróżnych w projekcie i eksploatacji drogi szybkiego ruchu na przykładzie projektu koncepcyjnego modelowego założenia”.

Recenzja została przygotowana w związku z postępowaniem doktorskim w dziedzinie sztuki, w dyscyplinie sztuki plastyczne i konserwacja dzieł sztuki wszczętym dnia 27.11.2017r. przez Radę Wydziału Architektury i Wzornictwa Uniwersytetu Artystycznego w Poznaniu.

Wykaz otrzymanych dokumentów:

- portfolio liczące 155 stron, obsługa projektowa inwestycji 11 stron, życiorys, wykaz projektów oraz doświadczenia zawodowego.
- dysertacja doktorska licząca 429 stron,
- projekt koncepcyjny modelowego założenia – na przykładzie – Mop Podanin – 18 stron.

Analiza i ocena Pracy Doktorskiej

Wstęp

Wprowadzenie

Właściwą Rozprawę Dokorską rozpoczyna Wstęp, w którym Autor przytacza cytaty (trafnie) „Architecture is the will of an epoch translated into space” (Ludwig Mies van der Roche), definiując ogólne pojęcie architektury wyrażaną przez relację „idea teraźniejszości – przestrzeń”.

Uzasadnienie wyboru tematu i podjęcia badań

Trafnym i w pełni uzasadnionym zdobytym doświadczeniem zawodowym wyborem tematu wydają się być słowa Autora: „Temat pracy stanowi ukierunkowanie poszukiwań i jest następstwem osobistych obserwacji oraz doświadczeń autora - architekta, nabywanych podczas pełnienia koordynatora dokumentacji projektowej obiektów kubaturowych”. Potwierdzenie znajdujemy w przedstawionym przez Autora do oceny Portfolio.

Cel Pracy, teza, hipoteza

Autor precyzyjnie i we właściwy sposób określa cel główny, cele szczegółowe, a także tezę i hipotezę definiując obszar swych badań jako próbę redefinicji jakości funkcjonalno-użytkowo-estetycznej obiektu infrastruktury dróg szybkiego ruchu – Miejsca Obsługi Podróżnych /MOP/.

1. Określenie tematu badawczego

Przedstawienie problemu badawczego

Ten niewątpliwie ważny rozdział, trafnie definiuje Autor słowami: „... kumulowane w czasie i prowadzące do niemal patologicznej degeneracji estetyki, ładu przestrzennego i walorów krajobrazu pobudziły zainteresowanie projektantów i architektów wizualnym znaczeniem rozwiązań obiektów infrastrukturalnych.” Autor stawia sobie cel poszukiwań formalnych

i unikatowości rozwiązań w celu koniecznej /wg. Autora/ weryfikacji nowych i obiecujących idei.

1.2. Metody badawcze

Autor precyzyjnie wybiera i opisuje metody i narzędzia badawcze. Szczególnie interesująca jest „obietnica” Autora stworzenia modelu „...- projektu koncepcyjnego (tj. uproszczonego obrazu badanego fragmentu rzeczywistości, wyodrębnionego z otoczenia), tworzącego fizyczny układ elementów formalnych, logicznie i funkcjonalnie organizujących przestrzeń architektoniczną”.

1.3. Zakres badań

Zakres badań Autor prawidłowo dzieli na zakres problemowy, zakres przestrzenny i zakres czasowy, precyzyjnie zamykając w ten sposób cele i ramy przyszłych rozważań.

1.4. Dyscyplina naukowa

Nawiązując do urbanistyki, psychologii środowiskowej, kultury, estetyki i ekologii Autor świadomie definiuje Architekturę jako interdyscyplinarną dyscyplinę naukową, w której się porusza.

2. Systematyka podstaw problemowych.

2.1. Stan badań. Materiał badawczy

2.2. Pojęcia podstawowe i definicje

2.3. Zagadnienia badawcze

W tym rozdziale Autor rozpoczyna od określenia stanu badań wskazując na brak opracowań traktujących wprost o roli „ architektury komunikacyjnej” przedstawiając jednocześnie, bardzo precyzyjnie, wybrany przez siebie materiał badawczy opisujący konkretne Miejsca Obsługi Podróżnych zarówno w Polsce, jak i za granicą przybliżając zarówno ich standardy jak i substandardy. W ocenie recenzenta wybór powyższych jest prawidłowy i wystarczający do

realizacji celów naukowo-badawczych Autora. Zdefiniowanie pojęć i zagadnień badawczych zamyka wstęp do rozważań zawartych w tym rozdziale.

2.3.1. Architektoniczne pryncypia projektowania założeń przestrzennych

Kolejnych kilkanaście podrozdziałów to wnikliwa analiza zagadnień badawczych z jakimi Autor postanowił się zmierzyć w swojej pracy. Definiując podstawowe architektoniczne pryncypia projektowania przestrzennego Autor min. wskazuje zarówno ponadczasowe rozważania Witruwiusza, Palladia czy Giediona, jak i współczesnych. Bardzo ciekawa (choć krótka) jest polemika Autora ze słowami A.P. Johnson'a zawarta w dziele „The Theory of Architecture. Concept, Themes & Practices”

„... myślenie praktyków na temat architektury ma raczej charakter theory-talk design-talk, rhetoric, czyli teoretyzowania w trakcie projektowania”, którą to teorię przez pryzmat własnych doświadczeń projektowych i realizacyjnych Autor podziela, co w opinii recenzenta stanowi o świadomości złożoności i niejednoznaczności procesów zachodzących w relacjach pryncypiów architektury i jej teorii. Zawarte w dalszej części rozważania Autora obejmujące powstały w połowie XX w. nurt nierozzerwalnie łączący Architekturę w aspekcie środowiskowym (teoria osobowości, teoria proksemiki i znaczeń komunikacyjno-kulturowych, teoria zrównoważonego rozwoju i wiele innych) w pełni wyczerpują temat, stanowiąc o gotowości Autora do podejmowania dalszej pracy badawczej.

2.3.1.1. Infrastruktura tras szybkich i autostrad

To wyczerpująca klasyfikacja dróg, stanowiąca drogę do wyodrębnienia systemów wymagających współwystępowania zaawansowanych rozwiązań w zakresie realizacji polityki transportowej takich jak: korona drogi, towarzyszące obiekty budowlane czy urządzenia techniczne.

2.3.1.2. Architektura komunikacyjna zintegrowana z drogami szybkiego ruchu

To w skrócie rozważania i swoisty (słuszny) postulat Autora potwierdzający konieczność humanizowania architektury zintegrowanej z drogami szybkiego ruchu poprzez świadome uzupełnianie o brakujące obiekty budowlane, podnoszenie jakości przestrzeni czy poszerzanie spektrum funkcji. Konieczność formalnego wyodrębnienia jej (architektury) tak

jak to się dokonało w przypadku architektury mieszkaniowej, przemysłowej czy innych, wydaje się być dla Autora ważne w procesie podnoszenia jakości przestrzeni MOP.

2.3.1.3. Czynniki kształtowania architektury krajobrazu

Autor świadomie kontynuuje poprzednią myśl słusznie wskazując na konieczność integracji nowych rozwiązań założeń infrastrukturalnych MOP jako zintegrowanych z istniejącym krajobrazem i nieinwazyjnych dla środowiska. Wyczerpująca lista uregulowań prawnych dopełnia i wyczerpuje temat.

2.3.2. Koncepcja i rys założeń zrównoważonego rozwoju

2.3.2.1. Założenia zrównoważonego rozwoju a wytyczne ochrony środowiska

2.3.2.2. Równoważenie rozwoju transportu

2.3.2.3. Kryteria zrównoważonego rozwoju w projektach i eksploatacji dróg

2.3.2.4. Edukacja wobec zrównoważonego rozwoju

Powyższe rozdziały w sposób usystematyzowany i wyczerpujący i co nie bez znaczenia trafny, definiują i wartościują zrównoważony rozwój w obszarach będących w sferze zainteresowań Autora. Świadomość złożoności problematyki stanowi zdanie Autora (ze wskazaniem na słowa „poszukiwanie” i „próbę”):

„W świetle rosnących wymagań stawianych wobec MOP i rosnącej liczby uczestników ruchu drogowego, poszukiwanie nowych form przestrzennych i rozwiązań funkcjonalnych jawi się jako naturalna konieczność. Jest też implikowana postępowaniem technicznym dokonywanym stale na innych polach, a poniższe opracowanie stanowi próbę omówienia roli architektów we współczesnym, wciąż ewoluującym procesie projektowym i realizacyjnym tras szybkich.”

2.3.3. Estetyka i ład przestrzenny w projektowaniu architektonicznym

2.3.3.1. Estetyczne i wizualne aspekty założeń infrastruktury drogowej

Ta część pracy stanowi kolejny już w pełni kompletny zbiór teorii i rozważań dotyczących zarówno Estetyki w pojęciu ogólnym, jak i odnoszącym się do projektowania architektonicznego w odniesieniu do założeń infrastruktury drogowej. Wielowątkowość w tak trudnej dyskusji dotyczącej Estetyki czy Piękna jest bez wątpienia wartością dodaną pracy.

2.3.3.2 Skuteczność przekazu i komunikacji wizualnej

To ciekawy dających do myślenia zbiór teorii (w tak przebudźcowanym dzisiaj świecie), których kwintesencją wydaje się londyńska budka telefoniczna autorstwa architekta Gilesa Gilberta Scotta z 1924 r. wyłoniona drogą konkursu zrealizowanego przez Royal Fine Art. Comission.

2.3.4. Doktryny psychologii środowiskowej a realizacje i projekty infrastrukturalne

2.3.4.1. Determinanty przestrzeni a zachowania społeczne

2.3.4.2. Otoczenie a redukcja stresu i zmęczenia

2.3.4.3. Rola terenów rekreacji i form wypoczynku

2.3.4.4. Tradycja i nowoczesność w ujęciu kulturowym

Psychologię środowiska i związane z tym tematem Autor celnie definiuje cytatem

T. Tomaszewskiego z 1976r. Psychologia:

- środowisko to „względnie trwały układ elementów otoczenia człowieka, ważnych dla jego życia i zachowania się”.

Wyróżnienie natomiast przestrzeni na osobistą i fizyczną wyznaczającą wzajemną zależność pierwszej otwiera drogę do dalszych rozważań i wniosków zawartych w powyższych rozdziałach.

2.3.5. Zarządzanie procesem projektowym

2.3.5.2. Partycypacja społeczna w kształtowaniu założeń infrastrukturalnych

2.3.5.3. Kształtowanie świadomości komunikacyjno-transportowej

Treść powyższych rozdziałów związanych z procesem projektowym w ogóle, jak i w kontekście kształtowania i realizacji założeń infrastrukturalnych, w tym partycypacji społecznej w pełni potwierdza doświadczenie zawodowe (praktyczne) Autora w tym obszarze.

3. Obsługa podróżnych w rozwoju infrastruktury drogowej

3.1. Rozwój infrastruktury drogowej determinantą potrzeb społecznych

3.1.1. Geneza zjawiska – od antyku po wiek XIX

3.1.2. Dziedzictwo pozyskane przez automobilistów

3.1.3. Rozwój sieci dróg o ruchu przyspieszonym

3.1.4. Fenomen komunikacyjny tras szybkich

3.2. Ewaluacja założeń i progresja form miejsca obsługi podróżnych

3.2.1. Tradycja ery przedmotoryzacyjnej

3.2.2. Forma obsługi podróżnych konsekwencją transformacji transportu

3.2.2.1. Powstanie i rozwój stacji paliw

3.2.2.2. Adaptacje i modyfikacje obiektów noclegowych

3.2.2.3. Ewolucja punktów gastronomicznych

3.2.2.4. Powrót do koncepcji zintegrowanych miejsc obsługi podróżnych

Podsumowanie - wnioski wynikające z historii

Rozdział 3 to swoista podróż w przeszłość, pełna trafnych, wyczerpujących przykładów w aspekcie globalnym tematycznie ściśle związanych z tematyką rozprawy poczynając od antyku aż do teraźniejszości i logicznych wniosków formułowanych przez Autora.

(powyższy spis treści, potwierdzony tekstem, jest zdaniem recenzenta, wystarczającym potwierdzeniem)

4. Regulacje i standardy realizacji inwestycji drogowej

4.1. Legislacyjne podstawy współczesnych rozwiązań systemowych

4.1.1. Struktura i podział obowiązujących aktów prawnych

4.1.2. Analiza wymagań prawnych dotyczących MOP

4.1.3. Zasady równoważenia rozwoju a założenia inwestycji autostradowych

Powyższe rozdziały zawierają prawdopodobnie wszystkie regulacje prawne określające standardy w procesie realizacji inwestycji drogowych bezsprzecznie wzbogacając/potwierdzając świadomość Autora w aspekcie poruszanej problematyki.

4.2. Potrzeby użytkowników infrastruktury drogowej

4.2.1. Zakres obecnej realizacji potrzeb

4.2.2. Wskazanie przyszłych potencjalnych potrzeb

4.2.3. Weryfikacja doświadczeń i spostrzeżeń z opinią społeczną

Tu Autor skupia uwagę na ważny aspekt, a mianowicie na potrzebach użytkowników MOP. Rozróżniając różnorodność i złożoność potrzeb kolejny raz postuluje o konieczność większej humanizacji obiektów tak właściwej ludzkiej naturze. Wnioski z obserwacji obecnej realizacji potrzeb, w tym brak poczucia bezpieczeństwa, niedobór miejsc parkingowych czy niepełna obsługa potwierdzają tylko powyższy postulat. Wykorzystując doświadczenia dzisiejszych użytkowników (opinią publiczną) Autor definiuje przyszłe, mogące potencjalnie wystąpić potrzeby.

4.3. Wgląd w systemowe praktyki realizacyjne MOP stosowane na świecie

4.3.1. Specyfikacja celów systemowej realizacji i utrzymania założeń MOP

4.3.2. Zasady rozlokowania założeń systemowych

4.3.3. Zakres oferowanych udogodnień i podział założeń na strefy funkcjonalne

4.3.4. Systemy organizacji założeń MOP w różnych krajach

4.3.5. Przestrzenne komponenty infrastruktury MOP

4.3.6. Niedostatki i ryzyka dysfunkcyjności Miejsc Obsługi Podróżnych

4.3.7. Wpływ inicjatyw prywatnych na podnoszenie kultury podróżowania

To kilka rozdziałów zawierających wnikliwą analizę systemowych praktyk w procesie realizacji MOP na świecie oraz obowiązujących regulacji i aktów prawnych. Autor skupia się także na problematyce związanej z lokalizacją badanych założeń systemowych w aspekcie narastającego postępu motoryzacji i zmiennych (rosnących potrzeb) użytkowników. Efektem jest precyzyjne zdefiniowanie wymaganej oferty współczesnych Miejsc Obsługi Podróżnych w zakresie świadczonych usług. Interesujące wydają się schematy szczegółowych rozwiązań dotyczących rozmieszczenia stref funkcjonalnych na MOP wariantując i definiując poszczególne, różnorodne rozwiązania funkcjonujące na świecie. Szczególnie ważne informacje zawarte zostały przez Autora w rozdziale 4.3.5. stanowiącym o przestrzennych komponentach infrastruktury MOP z bogatą i szczegółową infografiką dotyczącą zagadnień ruchu kołowego, jak i pieszego, poprzez szeroko rozumianą obsługę podróżnych, w tym bezpieczeństwa, kończąc na obsłudze higieniczno-sanitarnej. Wnioski zawarte w rozdziale 4.3.6. wskazujące na niedostatki i ryzyka dysfunkcyjności Miejsc Obsługi Podróżnych wraz z badaniem wpływu inicjatyw prywatnych na podnoszenie kultury podróżowania w opinii recenzenta w pełni wyczerpują temat.

4.4. Pola obserwacji i kluczowe kryteria projektowe w krajowych realizacjach Miejsc Obsługi Podróżnych

4.4.1. Ogląd wybranych Miejsc Obsługi Podróżnych zrealizowanych w Polsce

4.4.2. Zdefiniowanie kierunku przemian

4.4.3. Komentarz do krajowej praktyki realizacyjnej MOP

Podsumowanie

W swych badaniach Autor powraca do Polski. W sposób usystematyzowany i merytorycznie właściwy dokonuje klasyfikacji i wartościowania istniejących rozwiązań. Efektem powyższych

są trafnie sformułowane przez Autora wnioski co do zmiany wymagań kontraktowych, a także formuły realizacyjnej poprzez pozytywnie rozumianej standaryzacji.

5. Alternatywne podejście do projektowania MOP na świecie

5.1. Czy użyteczna struktura może być piękna? Koncepcje estetyczne MOP na świecie

5.1.1. Totalna identyfikacja wizualna a kultywowanie lokalnej tradycji

5.1.2. Ekspozycja walorów krajobrazowych a strefowanie enklawy

W powyższych Autor analizuje alternatywne podejścia do projektowania MOP na świecie na wybranych, zrealizowanych przykładach. Szczególnie ciekawe wydaje się wykazanie na niebezpieczeństwa i jak pisze „pułapki” dla systemów i regulacji dążących do mocarstwowego podkreślenia terytorialnej kontroli, często prowadzącej bezrefleksyjnych zapożyczeń wzorców wywodzących się z lokalnej kultury i cech tradycji budowlanych prowadzących do braku stylistycznej spójności, a co za tym idzie ich (obiektów) niskim walorem estetycznym. Porównując dwa podejścia polegające na systemowej unifikacji Miejsc Obsługi Podróżnych z akcentowaniem unikalności lokalizacji i zindywidualizowanej architektury Autor świadomie nie wskazuje skuteczniejszego modelu realizacyjnego, szanując odmiennność pryncypiów i potrzeb komunikowania poprzez różnorodną tożsamość kulturową danej społeczności. Ważnym elementem tej części rozprawy jest badanie jakości rozwiązań architektonicznych MOP w konfrontacji z istniejącym krajobrazem, podkreślając bezwzględną konieczność podkreślanie walorów krajobrazu. Prezentowane wybrane przez Autora przykłady potwierdzają powyższą tezę.

5.1.3. Konsolidacja usług i udogodnień a rentowność utrzymania i eksploatacji MOP

5.1.4. Redefinicja elementów infrastruktury drogowej: skalowalność, multiplikacja, nowe funkcje

5.2. Wizje rozwoju i przyszłości transportu kołowego

5.2.1. Obszary wymagające wypracowania nowych rozwiązań

5.2.2. Partycypacja innowacji technicznych a usprawnianie funkcjonalności

5.2.2.1. Wpływ pojazdów autonomicznych na Miejsca Obsługi Podróżnych

5.2.2.2. Napęd elektryczny a odnawialne źródła energii

5.2.3. Wypracowanie zasad dla idei postawulacji obiektów

5.2.4. Innowacyjne technologie dla rozwoju budownictwa autostradowego

Podsumowanie

W rozdziałach tych przedstawione zostały analizy i trafnie sformułowane wnioski związane z rentownością realizowanych założeń z koniecznością redefinicji wybranych elementów i wprowadzeniem nowych funkcji. Zaprezentowane wizje rozwoju wraz z wykazaniem obszarów wymagających nowych rozwiązań uwzględniających min. alternatywne źródła energii czy innowacyjne technologie wyczerpują w opinii recenzenta ten obszar badań.

6. Architektoniczne kształtowanie założeń przestrzennych Miejsca Obsługi Podróżnych w realizacji obiektów liniowych

6.1. Waga projektowania architektonicznego Miejsc Obsługi Podróżnych funkcjonalnie zintegrowanych z drogą szybkiego ruchu

6.2. Klasyfikacja oceniająca wybranych realizacji MOP w wyodrębnionych aspektach projektowych

Podsumowanie

Rozdział stanowi podsumowanie części teoretycznej badań. Prawidłowa konstrukcja oraz logika powyższych w pełni w opinii recenzenta potwierdza gotowość Autora do podjęcia prac projektowych (projekt koncepcyjny) w zakresie badanego obszaru.

7. Wytyczne do realizacji założeń Miejsc Obsługi Podróżnych istotne w omawianych obszarach funkcjonowania społeczno-przestrzennego

7.1. Podwyższenie poziomu obsługi przez zmianę wymagań dla nowych realizacji

Na podstawie badań i wyników analiz, a także własnej praktyki realizacyjnej Autor postuluje i definiuje racjonalizacje i wdrożenia projektowe dla MOP. Na szczególną uwagę zasługują ilustracje 177 str.374, 178 str.375 i 179 str.376 przedstawiające w czytelne i precyzyjne schematy podziału stref obsługi podróżnych z uwagi na szczególne potrzeby grup

użytkowników, koncepcję równomiernego rozwoju w aspekcie frekwencji użytkowników i obłożenia MOP kończąc na schematach określających wpływ zmiany rozwiązań projektowych na komfort użytkowania MOP. Należy też dodać (wyprzedzająco), że powyższe i pozostałe schematy/projekty zawarte w tym rozdziale stanowią opracowanie własne Autora rozprawy.

W dalszych badaniach Autor wskazuje główne płaszczyzny efektywnych działań procesu projektowego takich jak: planistyczną jako opracowanie strategii rozwoju regionów, proceduralną określającą ramy prawne uwarunkowań przetargów publicznych oraz realizacyjną. W tej ostatniej Autor trafnie formułuje zbiór zaleceń i wskazań jako uzupełnienie tzw. „dobrych praktyk”.

7.2. Koncepcja modelowego założenia MOP – opcja potencjalnego wdrożenia

Ten rozdział to ukoronowanie prowadzonych przez Autora badań, analiz i prawidłowo formułowanych wniosków. We wstępie czytamy:

„W modelowym projekcie autor przedstawia nową koncepcję miejsca obsługi podróżnych. Zaproponowane rozwiązania zostały dostosowane do polskich realiów, co winno ułatwić ich pilotażowe wdrożenie na ograniczoną skalę i przetestowanie wpływu zmian na efektywność działania MOP. Celem pozostaje podniesienie poziomu świadczonej obsługi oraz poprawa zadowolenia odbiorców przy utrzymaniu porównywalnego budżetu inwestycji. Pozytywne rezultaty eksperymentu pozwoliłyby bezpiecznie zmodyfikować obowiązujące wymagania realizacyjne oraz ukonstytuować pilotażowe rozwiązania jako obligatoryjne wytyczne do projektowania przyszłych układów przestrzennych MOP.”

Konkluzja

Po szczegółowej analizie treści zawartych w przedstawionej do oceny rozprawie doktorskiej oraz w powyższym rozdziale (7.2.) obejmujących kompletną dokumentację projektową modelowego MOP Podanin, wykraczającą znacząco poza ramy koncepcji architektonicznej, z pełną odpowiedzialnością potwierdzam wysoką jakość merytoryczną i intelektualną prezentowanego przez Autora opracowania Dzieła.

Stwierdzam, że praca doktorska Pana Bartosza Jagielskiego, zatytułowana „Rola architektury miejsc obsługi podróżnych w projekcie i eksploatacji drogi szybkiego ruchu na przykładzie projektu koncepcyjnego modelowego założenia,, jest autorskim projektem

z zakresu architektury, który jako taki, w pełnej rozciągłości odpowiada wymaganiom określonym w art. 13, ustawy z dnia 14.03.2003 roku (Dz.u. z 2017 r. poz. 1789 ze zm.) o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki.

Dorobek projektowy, osiągnięcia dydaktyczne oraz przedstawiona rozprawa doktorska w pełni uprawniają ich autora do otrzymania stopnia naukowego, o który się ubiega.

Tym samym, składam wniosek do Rady ds. Stopni Uniwersytetu Artystycznego w Poznaniu, o przyjęcie rozprawy doktorskiej i dopuszczenie jej do publicznej obrony oraz popieram nadanie Panu Bartoszowi Jagielskiemu stopnia doktora sztuki, w dyscyplinie sztuki plastyczne i konserwacja dzieł sztuki.

Z wyrazami szacunku

dr hab. inż. arch. Robert Sobański, prof. uczelni