

## **Oponentní posudek diplomové práce Bc. Václava Brejšky „Koncepte rozvoje území Letiště – Kladno“**

### Úvod a popis návrhu

Práce vychází ze studie alternativního vedení železničního spojení Kladno- Praha vedeného přes letiště Václava Havla. Atraktivní obrazovou formou a ve stručných textech nám autor představuje v České republice zatím nepřiliš častou formu rozvoje osídlení podél nově budované kapacitní železnice. Autor přejímá dopravní řešení Kladenský železniční diametr firmy Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP) v jedné z navržených tras. Studii železničního spojení práce dále nekomentuje ani nerozvádí podrobnosti její případné realizace či dopady realizace této trasy ve městě Kladně, na letišti nebo v Praze. Práce rovněž neřeší dopad na obce ležící na stávajícím železničním spojení Kladno Praha na trati č.120. Alternativní vedení trasy zadalo město Kladno ke zpracování v roce 2015.

Autor si v úvodu práce klade několik dotazů, které chce prací zodpovědět, a to jaký potenciál alternativní vedení železnice pro region představuje, jak se region vypořádá se suburbanizací, kterou spojení vyvolá, dále jak by měla struktura osídlení na železnici reagovat a jaká bude podoba této struktury.

Autor nejprve analyzuje obce ve vytyčeném území mikroregionu mezi dálnicemi R6 a D7, letištěm Václava Havla a silnicí I/61. Autor konstatuje, že v obcích až na výjimku (Středokluky) neproběhl bouřlivý stavební vývoj a suburbanizace a stavební rozvoj se projevil okrajově, s výjimkou realizace skladů v blízkosti obcí Kněžves a Dobrovíz s velkým negativním dopadem na krajinu i strukturu obcí. Dále autor uvádí v demografické analýze počet obyvatel a hustotu osídlení zastavěného území jednotlivých obcí v přepočtu na hektar. Zároveň zmiňuje klíčovou mez hustoty, pod kterou již není možné obce efektivně obsluhovat veřejnou dopravou. Uvedené obce této hustoty v současné době nedosahují, nicméně železnice slouží primárně pro dopravu Kladenských do Prahy a obcím ležícím na trase slouží jako benefit. Dále autor uvádí v části širší vztahy, že v regionu je dominantní vztah mezi Kladnem a Prahou a také Kladnem a letištěm s množstvím pracovních příležitostí.

Za hodnoty přítomné v řešeném území považuje autor zejména charakter krajiny a zachovalá jádra obcí. Jako problémy uvádí autor dopravní bariéry v území (letiště, D7 a silnici I/61), neadekvátní zástavbu území sklady a v neposlední řadě nedostatečné vybavení území udržitelnou dopravní infrastrukturou.

V konceptu návrhu autor uvádí dva příklady tzv. Transit oriented development ve městech Helsinky a Kodaň, kde rozvojový projekt příměstské železnice zahrnoval též dostavbu a výstavbu sídel podél navržených tras. Jako zásady pro návrh uvádí autor transformaci a dostavbu současných sídel u nových zastávek vlaku v docházkové vzdálenosti a ve vysoké kvalitě prostředí.

V návrhové části postupuje autor od měřítka regionu až po detail náměstí v jedné z obcí (Dobrovíz). Pro region uvádí důležité parametry pro vznik železniční zastávky- hustotu obyvatel a jejich počet v dostupné vzdálenosti od vlaku. Nové zastávky jsou však přejaty ze studie CEDOP a autor je respektuje. Pro jednotlivé obce navrhuje autor rozvoj nové zastávky zjednodušeně vícepodlažní v blízkosti nových zastávek vlaku nebo nízkopodlažní ve vzdálenosti větší. Ve většině obcí je navržen růst zhruba o 250 obyvatel. Největší nárůst počtu obyvatel (zhruba o 6000 oproti stávajícím cca 500) je navržen pro obec Dobrovíz (a Hostouň), kterou autor dále uvádí v detailním návrhu.

Nová část Dobrovíže je vystavěna nad zahlobenou zastávkou železnice a na spojnici s původním jádrem obce kolem nového náměstí. Nová zástavba v enklávě v údolí potoka propojuje Dobrovíz s Hostouň.

Celkem zde má naleznout obydlí 6200 nových obyvatel. Na spojnici center obcí je několik menších veřejných prostor. Podlažnost zástavby graduje u stanice železnice. Zde se nachází i parkoviště P+R. Cílem návrhu je město krátkých vzdáleností, proto je parter i další podlaží při centrálních prostorech nového osídlení vybaveno prostory pro služby a pracovní příležitosti či občanskou vybavenost.

Detail návrhu náměstí a ulic v novém osídlení je navržen standartně pro takto velký rozsah práce, kde pro podrobnější řešení není prostor. Oceňuji, že autor považuje nejen v těchto prostor za důležitou vegetaci v uličním profilu.

#### Hodnocení a komentář

Celkově autor vybral velmi zajímavé téma, které je žebouh aktuální již několik desítek let zejména pro obyvatele Kladna. Chybějící kapacitní kolejové propojení na Prahu rezonuje u masý každodenně dojíždějících obyvatel největšího města Středočeského kraje. Odvážná nově navrhovaná trasa propojení by poskytla šanci dostat se velmi rychle na letiště i do centra Prahy, zřejmě za cenu dalších dlouholetých přípravy a vyšších vstupních investic. Myšlenku nové trasy však autor nehodnotí a v práci ji přejímá bez diskuze.

K části analýzy lze snad jen doplnit, že za bariéru můžeme považovat i rychlostní silnici R6. Dále i přesto, že se práce pohybuje v teoretickém rámci, by bylo vhodné doplnit, proč podle autora nedošlo dosud v uvedené oblasti k silnějšímu nárůstu osídlení, přes blízkost pracovních příležitostí v Praze i relativně kvalitního dálničního napojení.

Hodnoty i problémy území jsou podle mého názoru pojmenovány správně. S některými z nich autor v návrhu pracuje, zatímco jiné jsou opominuty (problémy bariéry v území, nevhodná struktura zástavby - tyto problémy jsou však poněkud mimo cíle práce). Autor uvádí, že respektuje hodnoty charakteru krajiny i původní jádra obcí. V návrhu by proto podle mě mělo být lépe uvedeno, třeba schematem, jakým způsobem nové osídlení na krajinu reaguje. Totéž se týká autorem zmiňovaných dálkových pohledů přes rovinaté řešené území. Otázkou je vhodnost zvolené městské struktury zástavby vzhledem k hodnotě vesnické zástavby původních jader obcí, kdy nové městečko v Dobrovízi bude mnohem lidnatější než jádro staré, a jaký bude mezi částmi obce vztah.

Koncept hodnotím jako správný. Podrobněji by snad stálo za to uvést, nakolik mají být nově rozvinuté obce soběstačné například co se týče pracovních příležitostí či služeb, škol atp. a nakolik budou orientována dominantně na Prahu, případně na Kladno. Z toho by vyplynuly některé okolnosti pro navrhovanou strukturu zástavby.

V návrhu postrádám zdůvodnění čísla nárůstu počtu obyvatel pro jednotlivé obce. Kriterium typu zástavby (vícepodlažní či rodinné domy) dle vzdálenosti od stanice vlaku je pochopitelné. Argument zvýšení hustoty obyvatel na zastavěném území mi nepřipadá dostatečný.

K návrhu konkrétní struktury zástavby Dobrovíze a Hostouně bych doplnila, že v rámci široce pojaté práce autor zvládnul vytvořit obstojnou formu zástavby. Problémem celistvě navrhovaných čtvrtí může být určitá uniformita uspořádání objektů. V návrhu autor nerozvádí, jaké objekty občanské vybavenosti by takto velké osídlení přesně potřebovalo, což by v případě podrobnějšího návrhu bylo určitě vhodné. Otázkou zůstane, zda by město krátkých vzdáleností fungovalo ve formě tohoto nově vzniklého "satelitu" Prahy, v době fenoménu dojíždění kamkoli osobním automobilem (zde zejména nákupy, neboť do práce by asi většina skutečně využila železniční spojení na Prahu).

## Závěrečné hodnocení

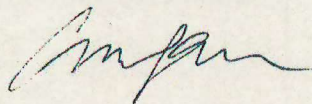
Celá práce se díky převzetí hotového železničního řešení dostává do teoretické situace, kdy by tato železnice byla realizována. Autor tak získává ideální výchozí pozici pro svůj návrh, kdy je omezován pouze polohou navržených stanic poblíž stávajících menších sídel. Autor neuvažuje stávající rozvojové či územní plány jednotlivých obcí, které samozřejmě s alternativní trasou železnice v současné době nepočítají. Pro přiblížení realitě by bylo podle mého názoru vhodné názory zástupců obcí znát, byť jen informativně, neboť se jedná o potenciální klienty celého projektu.

V závěru autor formou reflexe odpovídá na otázky z úvodu práce. Domnívám se, že odpovědi jsou evidentní, totiž že nové dopravní propojení přispěje k oživení a vzniku nové zástavby v obcích v okolí trati.

Odpověď na otázku, jak se region vypořádá se suburbanizací, asi nikdo nezná a autor na ní ani odpověď nenabízí. Snad jen u příkladů ze zahraničí, kde je zjevná úloha regionálních rozvojových plánů a kooperace obcí. Dále bych ocenila třeba slovní, ale širší úvahu o suburbanizaci obecně, zejména pak z hlediska vybavenosti obcí a suplováním vybavenosti ve městech Praze případně na Kladně. Rozložení nového osídlení, či spíše kriteria umístění nové zástavby jsou v práci podle mě správně pojmenována, nicméně bych ocenila zdůvodnění konkrétních čísel nárůstu počtu obyvatel. Struktura navržené zástavby by mohla být méně městská či rozmanitější, ale to pokládám pouze za drobný podnět.

Celkově práci hodnotím jako zdařilou, nabízí mnoho dalších otázek k řešení a snad též východiska pro dotčené obce, pokud by k realizaci alternativní trasy železnice v budoucnu došlo. Navrhuji hodnocení na výbornou.

V Kladně dne 4. 6. 2018



Ing. Arch. Anna Gamanová

Ing. arch. Anna Gamanová  
vá

Digitálně podepsal Ing. arch. Anna Gamanová  
Datum: 2018.06.07 19:55:07 +02'00'