

Oponentní posudek diplomové práce
JASELSKÁ ULICE V KOLÍNĚ
Bc. Vojtěch Malina

Oponent: Ing. Antonín Žižkovský
K lipám 292, 19000 Praha 9 Prosek

Posudek byl zpracován nad portfoliem formátu A3.

Úvod

Realizací jižního obchvatu silnice I/38 se město Kolín významně posunulo směrem k možnosti dotvoření cílového skeletu silniční a uliční osnovy. V současné době je město otevřenou dopravní laboratoří, která prožívá vývoj přirozené dělby dopravní práce mezi obchvatem a původní trasou průtahu. Aktuální jsou především dopravní průzkumy a modelování dopravních vazeb, ale zatím nejsou k dispozici ani solidní porovnávací údaje o profilových intenzitách a skladbě dopravního proudu.

Redistribuce tranzitní a nadoblastní dopravy může být v dalším vývoji ještě zesílena řadou provozně-organizačních opatření, ale hodnotný posun řešení může poskytnout „lege artis“ pouze urbanistický rozbor, který postihne městotvorné ambice rozvoje dotčeného městského prostředí.

S potěšením konstatuji, že předložená urbanistická studie nezůstává v tomto smyslu nic dlužná a že rozhodně nezjednodušila problematiku modernizace sledované trasy pouze na diskrétní úpravu profilů.

Analytická část a širší vztahy studie

Analytická část a širší vztahy studie jsou podány značně podrobně a v celoměstském rozsahu. Grafické přílohy zachycují oblast památkové rezervace a památkově významné stavby (2/5), rozložení objektů vybavenosti vzdělání a kultury (3/5), obchodní centra a plochy soustředěných parkovacích a garážovacích kapacit (4/5). Ve svém úhrnu tyto údaje dotvářejí vhodně obraz o celkové funkční, významové a dopravně motivační situaci.

Porovnání hranic zástavby v letech 1956 a 2010 (1/5) zachycuje značný plošný nárůst zastavěných ploch v návaznosti jižně od původní zástavby kolem bývalého průtahu silnice I/38. Pás (o délce rámcově 2,3 km a šířce 600 až 900 metrů) má kvalitně rozvinutou místní komunikační síť a je dnes prakticky provozně zavěšen na obchvatu silnice I/38 a radiálními úseky silniční sítě je provázán až na centrum města a na Zálabí.

Z výkresu limitů zástavby města podle aktuálního ÚP je dále zřejmé, že komunikační síť bude perspektivně doplněna i v rámci rezervních rozvojových ploch na severní straně obchvatu, ale uspořádání doplňkové sítě nezmění založený princip reprodukce vazeb automobilové dopravy.

Silniční a uliční síť zůstane uspořádána jako koncentrický rošt, jehož tektonické schéma je opakováno ve všech grafických přílohách analytické části studie v měřítku 1:10 000.

Zvolený postup návrhu dopravního řešení (viz přehled dopravních úprav 1:10 000) má zásadní oporu v rovině dopravně inženýrské analýzy, která důsledně hodnotí realizaci dopravních vazeb diferencovaně a postupně podle rozsahu, směru a účelu a v souvislosti s tím doporučuje zejména:

- přenos radiálních vnějších jízd ze směru ulice Pražská k historickému jádru a centru města, nikoli jako diametru průtahu, ale vedením po ulici Pražská a ul. Kmochova (zde jednosměrně dostředně) až k obvodové ulici historického jádra ul. Politických vězňů;
- přenos vnitrooblastních jízd ve směru západ východ po místních obslužných komunikacích, zejména pak v linii ulice Riegrova až k navazující Jaselské ulici. (tedy mimo stávající traverz na ulici Jaselská, který je navržen ke zrušení);
- respektování osy východního úseku ul. Jaselská jako významné součásti uliční sítě nejen pro propojení radiál ul. Žižkova a Havlíčkova, ale i pro distribuci obslužné dopravy do příčné sítě (ev. i pro vlastní obsluhu na podélně přidružených pásech, která nebyla ve funkční úrovni průtahu silnice I. třídy umožněna.

Celkový sledovaný obor cyklo dopravy (viz schéma cyklotras a cyklostezek - 1:10 000) vychází z platného generelu. Diplomant vhodně dokořpoval další zájmovou cyklotrasu pro západní sektor města na relaci sektor – historické jádro – hlavní vlakové a autobusové nádraží.

Celoměstský přehled stávající autobusové dopravy odpovídá stávající provozní osnově linek podle provozovatele a uvádí polohy funkčních zastávek včetně izochron jejich pěší dostupnosti podle normativu 5min chůze = 300 m. Upozorňuji, že ve výkresu je omylem vynesena izochrona 3 minuty dostupnosti. V každém případě však vychází pro zájmovou oblast rozbor nepříznivě – neobsloužené plochy dosahují rámcově rozlohu 2 x 350 x 350m. Rozvoj si postupně vyžádá doplnění další provozní linky podle celoměstského rozvojového generelu, který by měl rovněž revidovat celkovou úroveň provozních intervalů.

Celkový přehled nově navržených hmot zástavby 1:10 000 zahrnuje zástavbu podél komunikačních ramen ul. Pražská (západ) a Kmochova (západ), dále podél prodloužené části ulice Riegrova a podél ulice Žižkova (mezi ulicemi Jaselská a Čechovy sady). Celkově je možno doporučené polohy a jejich účinek hodnotit jako kvalitní městotvorný počín.

Závěrečné grafické přehledy (schéma propustnosti 1:10 000) ilustrují strukturální obraz města v současném stavu a podle předpokladů návrhu.

Podrobné řešení návrhu

Diplomant řešil v jednotném měřítku situačních podkladů 1:1000. V celém zájmovém území je možno posuzovat přiměřenost návrhu v daných podmínkách metodicky jednotně - porovnáním situací současného a navrženého stavu, podle odpovídajícího axonometrického záběru a podle listu s funkčním a provozním rozbohem. Čtveřice návrhových výkresů jsou označeny jako pracovní listy č. 1-6 (podle kladu listů uvedeného v celkovém přehledu 1:4000).

Územní záběr návrhu je dostatečně široký, aby bylo možno posuzovat organizaci provozu na přilehlé komunikační síti a promítnout souvislosti s ostatní pouliční dopravou zejména cykloprovozem a MHD podle širších vztahů. Doporučení jednosměrného provozu je voleno uvážlivě a všeobecně správně s ohledem na respektování hlediska bezpečnosti.

Soustředěná pozornost byla věnována především řešení pěšího provozu a zeleně i celkové kultivaci městského parteru a prostředí. Nově navržené hmoty vhodně dotvářejí stávající zastavovací formace a návrh vytvořil zcela nové regulační možnosti vlivem korekce dopravní sítě. Postup zastavovacích rozvah je ilustrován kvalitním porovnávacím rozbohem.

Předložené návrhy hodnotím celkově pozitivně. K jednotlivým částem pouze poznamenávám některá doplnění k provozní argumentaci uvedené již v předchozím komentáři k analýze a širším vztahům.

List 1,2,3 – část severozápadní Pražská - Kmochova

- řešení parteru zeleně i nové zástavby je typologicky příznivé, dopravní obsluha je umožněna, ale objekty vyžadují vlastní garáže (obrys není vyznačen);

- profil ulice Pražská (západní rameno) je nutně trojpruhový a to z dopravních důvodů, profil ulice Kmochova je dvoupruhový (dostředně jednosměrný)

List 3,4,5 – část střední Nová Riegrova

- odvážná demolice průtahu ve střední části v úseku Kmochova až ke křižovatce s ulicí Legerovou (v celkové délce rámcově 550m) s dotvořením přirozené komunikační osnovy propojením na novou Riegrovu ulici (dvoupruhově), s nutným rozšířením před křižovatkou.

- celkové řešení doporučuji jako správné a vhodné.

- dopravní obsluha je umožněna, všechny navržené zastavovací hmoty vyžadují garážovací stání (obrys nevyznačen).

List 5,6 – část jihovýchodní Jaselská

- řešení je soustředěno na dvoupruhový obousměrný profil s cyklotrasou při jižní straně a na umístění vzrostlé zeleně, která ve vícenásobných řadách limituje profil vozovky pod 7 m šířky. Vzhledem k umožněnému napojení přilehlých obslužných komunikací (včetně kapacitního povrchového parkoviště 155 stání mezi ulicemi Jaselskou a V Opletkách) je problematické odbočování vozidel vlevo;

- s ohledem na uvedené a potřebnou funkční úroveň komunikace doporučuji ověřit dále variantu s odbočovacími pruhy, případně i variantu uspořádání s průběžnými třemi jízdními pruhy (a to i za cenu určitého omezení zeleně.

Závěr

Zpracování diplomní práce naplňuje požadavky zadání co do rozsahu i hloubky a bezesbytku splňuje cíle zadání. Elaborát je kvalitně strukturován, má vysokou odbornou úroveň a prokazuje nejen zobrazovací schopnosti řešitele, ale i schopnost komplexního přístupu k analýze i návrhu.

Práci doporučuji k obhajobě, protože přesvědčivě splňuje požadavky na udělení odpovídajícího akademického titulu.

Pro město je výstup předložené studie hodnotným vstupním podkladem pro řešení předmětné problematiky.

Návrh výsledné známky doporučuji **Výborně**.

V Praze dne 10.6. 2015

Ing. Antonín Žižkovský