



## Posudek vedoucího diplomové práce

Diplomová práce: **Územní dopady systému vysokorychlostních tratí**

Diplomant: Jan BITTNER  
Vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.  
Konzultanti: doc. Ing. arch. Jakub Vorel, PhD  
Ing. arch. Veronika Šindlerová, PhD  
Oponent: doc. Ing. arch. Jakub Kynčl

Diplomová práce byla vypracována v modulu Prostorové plánování. Cílem práce bylo prověřit možnosti urbanistického řešení dopadu výstavby vysokorychlostních tratí (VRT) ve vybraných nácestných lokalitách v koridoru navrhované trati Praha – Brno.

Diplom využívá předchozí analytické práce z diplomního semináře, zkoumající urbanistická řešení v zázemí stanic VRT v evropských zemích, jejímž výstupem byla typologie těchto řešení podle vztahu stanice a města. Výběr území pro návrh v diplomu byl na základě diplomního semináře volen tak, aby bylo zjištěné typologické spektrum v co největší míře pokryto.

Zadání diplomu požadovalo, aby práce zjistila potenciály rozvoje v koridoru trati a aby na základě zjištěných potenciálů navrhla odpovídající územní změny v okolí tří plánovaných nácestných stanic: Vlašim (stanice na periferii města), Jihlava (stanice v centru města) a Humpolec – Pelhřimov (stanice mimo město). Návrh byl v souladu se zadáním vypracován paralelně v měřítcích regionu (celé spádové území stanice), města (interakce stanice se stávající strukturou města) a urbanistického detailu (okolí stanice, přilehlé veřejné prostranství).

Diplomant postupoval velmi systematicky. V analytické fázi diplomní práce pomocí GIS analýzy zkoumal změnu atraktivity ve spádovém území jednotlivých stanic vyvolanou lepší dostupností pracovních center metropolitního a regionálního významu (Praha, Brno, Jihlava) a vymezil spádová území jednotlivých stanic zejména ve vztahu na možnou dojížděku do těchto center. Zabýval se i připraveností obcí v tomto spádovém území na změny vyvolané výstavbou VRT. V navazující návrhové části reflektoval takto zjištěné vstupy do koncepcí rozvoje soustředěných do vybraných míst ve spádovém území s preferencí míst s dostatečným potenciálem pro potřebné vybavení infrastrukturami.

Koncepce se v jednotlivých návrhových prostorech zásadně liší. Ve Vlašimi se jedná o výrazný růst soustředěný do mezilehlého prostoru mezi stávajícím městem a stanicí doplněný růstem vybraných venkovských sídel v zázemí Vlašimi. V prostoru Humpolce se růst vyvolaný stanicí VRT soustřeďuje do měst Havlíčkova Brodu, Humpolce a Pelhřimova a částečně i do vybraných vesnic na jejich navrhované vlakotramvajové spojnici. V Jihlavě se transformuje a intenzifikuje urbanizované území v bezprostřední návaznosti na městské nádraží.

Míra plánovaného rozvoje vychází ze změny atraktivity zjištěné v analýze, její absolutní rozsah ale není explicitně od této analýzy odvozen. Namísto toho je v případě Vlašimi a Jihlavy navržen postup výstavby ve funkčně autonomních fázích. Koncepce rozvoje ve Vlašimi a Jihlavě je doložena schémata urbanistických struktur. Urbanistické koncepce aplikují koncept města krátkých vzdáleností a v případě Humpolce TOD (transit-oriented development) a usilují o vyváženost obytné a pracovní funkce v rámci pracovních regionů a o diverzitu forem bydlení.

K diskusi je enormní růst Vlašimi, jakkoliv je podpořen racionální argumentací o potenciálu města ve velmi dobré časové dostupnosti Prahy – nejen pro obytnou, ale i pro pracovní funkci. Legitimita takového míry rozvoje by byla podmíněna zásadní změnou politiky územního rozvoje ve prospěch suburbanizace koncentrované do měst na výkonných dopravních spojích jako aktivně prosazované alternativy dosavadního suburbanizačního prostorového vzorce. Zřejmě by takový přístup vyvolal i další infrastrukturní investice do tangenciálních dopravních napojení. Naopak minimální zásah do krajiny v případě Humpolce pokládám za mimořádně citlivý, jakkoliv se lokalita stanice nachází v sousedství komplexu velkých hal bezohledně posazených do krajiny (třeba do doby realizace stanice tyto haly zmizí).

Diplomant si téma územních dopadů vysokorychlostní trati vybral po konzultacích sám, s plným vědomím jeho neobvyklosti pro školu architektury a vlastně i jedinečnosti v podmínkách Česka. K řešení přistupoval na základě důkladné rešerše přístupů k řešení rozvoje území v zahraničí a dokázal pro ně využít všech poznatků získaných studiem modulu Prostorové plánování. Výsledný rozsah práce je



postupně nacházeným kompromisem mezi velkým územním rozsahem řešení a potřebou prokázat urbanistickou kvalitu navrhovaných koncepcí.

Hodnotu práce spatřuji především v koncepčním přístupu urbanisty – plánovatele k danému technickému řešení dopravní infrastruktury a v maximálním využití rozvojového potenciálu této infrastruktury.

Domnívám se, že takovýto přístup by se měl stát pravidlem při úvahách o vedení VRT a při vyhodnocování jejich variantního vedení (do zadání byla z pochopitelných důvodů vybrána pouze jedna z variant).

Zadání bylo podle mého názoru v plném rozsahu splněno. Odevzdaný diplomní projekt pokládám za vysoce inovativní a velmi kvalitně obsahově propracovaný v analytické i návrhové části, i po formální stránce.

Doporučuji diplomovou práci pana Jana Bittnera přijmout k obhajobě a navrhuji hodnotit ji jako výbornou (A).

V Praze dne 22. června 2020

Prof. Ing. arch. Karel MAIER, CSc.