OPONENTNÍ POSUDEK

Doktorská disertační práce Mgr. Bc. Jindřicha Felcmana

„Kompaktní město a volná krajina“

Školitel: Prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.
Studijní program: Architektura a urbanismus
Obor: Urbanismus a územní plánování

Oponentní posudek disertační práce byl zpracován na základě návrhu školitele Prof. Ing. arch. Karla Maiera, CSc. a pověření proděkana pro vědu výzkum a uměleckou činnost FAČRUT v Praze doc. Dr. ir. Henricha Achtena, Ph.D.

Zpracovatelka prohlašuje, že posudek zpracovála zcela samostatně, bez jakékolik spolupráce s dalšími osobami, bez jejich ovlivňování a přebruání názorů, zcela na základě svého odborného názoru, dlouhodobé zkušenosti se zpracováním, projednáním a implementací územně plánovacích dokumentací, kterými jsou především průběžně aktualizovaný Územní plán města Plzně z roku 1995 a Územní plán Plzeň (ÚPP) z roku 2016, dále územní plány menších obcí, regulační plány a územní studie.

V posudku se výrazným způsobem promítnula i osobní zkušenost s filosofií a metodikou územního plánování jak obecně, tak konkrétně ve výše uvedeném ÚPP, který pracoval mj. právě s principy kompaktního města a jeho krajinným zázemím.

Zcela automatickým předpokladem zpracování posudku bylo velmi podrobné prostudování disertační práce, k jednoduššímu vnímání pak přispěla velmi dobrá znalost jak Liberce, tak Pardubic.

Předmět práce, její přínosy

Nesporně velmi aktuální a již na první pohled zajímavý a k blížšímu prostudování „jákající” je zvolený předmět doktorské práce. Je to analýza vztahu mezi dvěma základními principy plošného rozvoje měst se zhruba 100 000 obyvatel, a to kompaktnost města (reprezentován efektivitou veřejné dopravy) jako princip první a kvalita prostředí města pro bydlení (reprezentován dostupností volné krajiny z území města) jako princip druhý. Vyváženost těchto principů vede k nalezení optimálního tvaru zastavěného území města, čili k jednomu z klíčových momentů územního plánování.

V současné době, kdy dochází v případech mnoha sídel a zpracování jejich územních plánů k „novému”, nesporně pozitivnímu přístupu k vnímání a utváření města ve smyslu jeho kompaktnosti a kdy pojmy, kterými jsou trvale udržitelný rozvoj, ochrana zemědělské půdy, dostupnost krajiněho zázemí, přestávají být neuchopitelnými deklaracemi, je přínos předmětné práce zcela zásadní.

Jak množství a především myšlenková hodnota vstupních informací a příkladů, tak především dílčí i konečné závěry jsou přínosné a argumentačně dobře použitelné v územně plánovací praxi. A to i u města poněkud většího, např. Plzně.
Metodologie práce, formální zpracování

Práce stanovuje základní východiska výzkumu, jednoznačně definuje cíl výzkumu, vychází z přesné pojmenování výzkumných otázek a hypotéz. Pomocí vědeckých analýz a syntéz dochází k vyhodnocení formulovaných hypotéz. Autor se opírá o pestrou použitou literaturu, konkrétní zdroje jednoznačně cituje.

Celá velmi obsáhlá práce je přehledně strukturována, je logicky rozčleněna do 5 základních částí - kapitol, které svým dalším podrobným členěním umožňují stále udržet přehlednost velkého počtu informací, úvah a závěrů. Tato skutečnost patří nespočtně ke kladům práce. Jednotlivé kapitoly mají logickou návaznost, myšlenkově graduují.

Poznámky k jednotlivým částem

1. Základní východiska průzkumu
2. Výchozí předpoklady
3. Dostupnost volné krajiny jako parametr určující kvalitu prostředí města
4. Analýza obsluhy města veřejnou dopravou ve vztahu k jeho geografickému tvaru
5. Závěrečná diskuse k výsledkům celého výzkumného projektu

1. Základní východiska průzkumu

Tato část obsahuje jasně a jednoznačně definovaný cíl výzkumu, stanovena základní struktura výzkumu. Je zcela přesná a formulována hlavní výzkumná otázka a z ní vyplývající hypotéza, stejně tak i otázka doplňující a z ní vyplývající doplňující hypotéza. Nechybí definice základních, pro výzkum klíčových, pojmu – volná krajina, kompaktnost města.
Kapitola je zřetelná, bez balastního textu, dává předpoklad vzniku kvalitní práce.

2. Výchozí předpoklady

Kapitola, která má víceméně edukativní charakter, je určitěm opakovaním historie urbanismu, je přiměřeně rozsáhlá a jistě nezbytná pro správné uchopení celého průzkumu. Možná by bylo zajímavé věnovat větší pozornost kapitole „Prostorová struktura českých středně velkých měst“. To může být námět na další navazující úvahy.

3. Dostupnost volné krajiny jako parametr určující kvalitu prostředí města

Tato první „jádrova“ kapitola výzkumu je věnována jednomu ze dvou hlavních principů - dostupnosti volné krajiny - vedoucích k optimalizaci vývoje hrance zastavěného území. Jako taková je kapitola pojata naprosto vyčerpávajícím způsobem (v pozitivním slova smyslu), a to jak v části teoretické rešerše a východisek, tak především v části, která je věnována provedené analýze dostupnosti volné krajiny pro obyvatele českých středně velkých měst (Liberec, České Budějovice, Olomouc, Pardubice). Srovnání dostupnosti, patrné z grafického zobrazení, jasně prokázalo, že nejen samotná velikost, ale i tvar města může (a zcela jistě tak činil) ovlivnit parametr dostupnosti volné krajiny.
Je velmi dobře, že autor práce v této kapitole nezapočínal na zcela zásadní věc, kterou je charakter zástavby (urbanistická struktura). Kapitola je pojata naprosto komplexně, dlouhé závěry jsou formulovány jasně, v zásadě jsou nezopochybnitelné, byť se nejedná o závěry konečné.

4. Analýza obsluhy města veřejnou dopravou ve vztahu k jeho geografickému tvaru

Tuto část považuji zpracovatelka opONENTNÍHO POSUDKU osobně za nejzajímavější (aniž by tím byla jakkoliv snížena hodnota ostatních částí), právě pro určitý protiklad kompaktnosti města vůči městu v krajině. Pro aktivně praktikujícího urbanistu jsou maximálně zajímavé části, které se věnují efektivitě veřejné dopravy jako klíčového bodu kompaktnosti města. Do této části zcela jistě patří jak teorie „TOD“, tak (už téměř notoricky známý kodaňský „FINGER – plan“. Ostatně Kodaň je inspirací jak v tomto případě rozvoje podél linek kapacitní železniční dopravy, tak v případě cyklistické dopravy a řešení veřejných protranství.

Výsledky obsáhlé rešerše potvrzují skutečnost, že je mnohdy přeceňován vliv populární hustoty na podíl cestujících veřejnou dopravou. Už jen tento moment, společné s akcentací dosažitelnosti cíle dojížděcí a především vlivem dostupnosti zastávek, si zasluží publicity a šíření do povědomí těch, kteří města navrhují!

5. Závěrečná diskuze k výsledkům celého výzkumného projektu

Závěrečná diskuze snad nemohla přinést ve vyhodnocení jiný výsledek, než potvrzení jak hlavní, tak vedlejší hypotézy.

V tuto chvíli je nutno konstatovat, že celý výzkum měl správnou gradaci, se závěry nelze než souhlasit.

Co je podstatné: Jedná se o příspěvek ke kvalitativnímu posunu „české“ teorie urbanismu, který se zabývá různými formami suburbanzace. Co je však z pohledu zpracovatelky opONENTNÍHO POSUDKU daleko důležitější, je přínos pro praxi, konkrétně pro vymezení nových zastavitelných ploch. Zde je možné nalézt v práci / výzkumu cenné argumenty na otázky typu „proč právě tady ne, proč naopak (pokud je to potřebné) právě tady ano...“.

Závěrečné hodnocení práce

Závěrem lze konstatovat jedině, ovšem zcela zásadní:

Cíl výzkumu, definovaný v části 1, tedy koncipovat a aplikovat metodu, pomocí které je možné vyhodnotit optimální formy plošného rozvoje středně velkých měst, byl naplněn, a to způsobem skutečně kvalitním, invenčním a co je podstatné, způsobem použitelným nejen pro teoretické účely, ale i pro praktickou tvorbu územních plánů. V tom vidí zpracovatelka opONENTNÍHO POSUDKU – aktivní autorka územních plánů - hlavní přínos.

Metoda spočívající ve vyvažování dvou parametrů, reprezentujících do určité míry protichůdné principy k formování plošného rozvoje města, byla zvolena správně, po rozpracování, ověření a vyhodnocení pak vedla k žádoucím výsledkům. Prověřena byla hypotéza modelu radiačního modelu plošného rozvoje města jako modelu optimálního pro dosažení vyváženého vztahu mezi – zjednodušeně – dostupností krajiny na straně jedné a kompaktnosti města na straně druhé. Tato hypotéza se ukázala být správnou.

Postřeh pod čarou: Závěry, platící pro města velikosti okolo 100 000 obyvatel, platí (při určitých geomorfologických a krajinářských předpokladech) i pro města ponekud větší (jistě ne pro metropolitní aglomerace). Zcela jistě však pro Plzeň, která má jak krajině předpoklady říčních údolí „svých“ 4 (5) řek, tak radiačně okružní komunikační systém, vycházející z trasování původních tereziánských silnic. Při studiu doktorské práce
si zpracovatelka oponentního posudku průběžně „promítala“ závěry výzkumu na Plzeň a s radostí konstatuje, „že to funguje“. Bylo by přijemné v rámci dialogu při obhajobě práce se dotknout právě i tohoto momentu.

Výrovná a vzájemně myšlenkově provázaná je část textová a grafická, i když – vzhledem k charakteru práce – musí být logicky grafická část přizpůsobena jak velikosti, tak vlastní formou.


Jak bylo již výše řečeno, práci je možno považovat za přínosnou jak v poloze teorie urbanismu a územního plánování, tak především v poloze vlastní územně plánovací praxe, Doporučuji práci prezentovat širší odborné i laické veřejnosti.

Práci hodnotím jako výbornou, doporučuji ji k obhajobě a po jejím úspěšném obhájení pak doporučuji Mgr. Bc. Jindřichu Felcmanovi udělit titul „Ph.D“. 

Ing. arch. Irena Králová,  
Plzeň, 30. listopadu 2018

autorizovaný architekt ČKA 02 736

[Stažený oznámení daný autorizovaným architektem]