

Prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD., Ústav urbanizmu a územného plánovania,
Fakulta architektúry a dizajnu STU v Bratislave

POSUDOK DIPLOMOVEJ PRÁCE

diplomantka : **Bc. Barbora Grísová**
názov práce: **Rajecká cyklomagistrála a rozvoj Rajeckej doliny**
vedúca DP : Ing. arch. Veronika Šindlerová, PhD.

Cieľom Zadania diplomovej práce je návrh trasy Rajeckej cyklomagistrály a jej vplyv na rozvoj Rajeckej doliny a súčasne návrh urbanistických krajinárskych zásahov s cieľom zvýšiť atraktivitu prostredia pre miestnych obyvateľov ako aj návštevníkov.

Význam rozvoja cyklistickej dopravy v súčasnej ekologickej situácii ako jednej z alternatív k automobilovej doprave uvádza autorka v Predhovore k práci. Tu je samozrejme dôležité spomenúť jej interakcie na verejnú hromadnú dopravu. V tomto predhovore by bolo možné spomenúť aj podobné trendy v zahraničí, ktoré by mohli slúžiť ako inšpiratívne riešenia aj pre túto prácu. Položím teda prvú otázku, ktoré riešenia doma (napr. cyklotrasa Spišská Belá – Tatranská Kotlina) alebo v zahraničí by mohli slúžiť ako príklad. Príklad návštevnosti tratí pozdĺž vodného diela Žilina vytvára predpoklady, že obyvatelia sú naladení na využívanie takýchto trás a ich okolitých priestorov, preto rozvoj cyklotrás je dôležitý pre vyššiu motiváciu obyvateľov využívať tieto spôsoby pohybu.

Práca začína rozsiahlou Analytickou časťou. V kapitole „Historický prehľad“ končí časová os v r.1948, absentuje podrobnejší vývoj územia za posledných 50 rokov, ktorý zásadne ovplyvnil súčasný stav územia. Oceňuje zaradenie dobových fotografií ale najmä výtvarných diel Th. Endera (, prostredníctvom ktorých vnímame historický obraz krajiny. Komentáre fotografií (v celej práci) by si ale žiadali hodnotiaci komentár. V tejto kapitole by k pochopeniu dynamiky zmien prospelo paralelné zaradenie obrázkov z tých istých stanovísk v súčasnosti. Analytická časť krajiny je zameraná na „mapové“ zachytenie javov (hranice chránených území a pod.) a na polohu krajinných atrakcií, pričom s ohľadom na cyklistickú trasu by bolo vhodné doplnenie aj o analýzu sklonitostí terénu a veternej situácie ako aj o zachytenie zaujímavých krajinných scenérií z plánovanej trasy, čo by bolo vhodným motívom pre umiestnenie cykloodpočívadiel. Podrobnejšie je rozpracovaná analýza dopravy. Tu bude potrebné sústrediť pozornosť na prestupové body medzi vlakovou, autobusovou HD a cyklo dopravou, keďže sa dá predpokladať že časť obyvateľov napr. v pohybe smerom do Žiliny využije kombinovaný spôsob dopravy. Pre dokumentáciu dostupností vybraných centier osídlenia alebo atrakcií by sa dala skonštruovať syntetická priestorová mapa izochrón všetkých druhov dopravy (vrátane návrhu nových cyklotrás), ktorá by priniesla zaujímavú informáciu v preferenciách obyvateľmi. Samozrejme tu budú obyvatelia rozlišovať pohyb za prácou a vybavenosťou od rekreačného, kde sa predpokladá že uprednostnia bicykel alebo kolobežku.

K mapke Hodnoty v území má len formálnu pripomienku k legende – javy navrhujem usporiadať podľa sídiel (Rajec má č.3,7,8,24,31, 33,34, 35, 39...). Podobne v legende Hlavné problémy v území pre vyššiu prehľadnosť by určite postačovalo ten istý jav aj keď na rôznych miestach označovať tým istým číslom.

Analytická časť končí podrobne sumarizovanou SWOT analýzou, ktorá je z pohľadu predmetu práce vyčerpávajúca.

K analytickej časti mám ešte poznámku s ohľadom na územnoplánovacie podklady. Bolo by určite vhodné konfrontovať tému ako je vyjadrená v územnoplánovacej dokumentácie Žilinského samosprávneho kraja a územných plánov obcí v dotknutom území (pričom je

možné že niektoré keďže majú menej ako 2000 obyvateľov takú povinnosť zo zákona mať nemusia, čo je iste odborné nesprávny pohľad zákona 50/1976 SR). Práca len poukazuje na potrebu spracovávať územnoplánovacia dokumentáciu mikroregiónov, ako to v ČR cíti aj „Rekodifikace veřejného stavebního práva“ (MMR ČR 2018, str.17).

Návrhová časť prináša návrh riešenia cyklistických trás v území rajčianskeho mikroregiónu. Vedenie popri trase železnici považujem z dôvodov uvedených v správe za pragmatické, vedeniu po existujúcich komunikáciách by som sa snažil čo najviac vyhnúť. Moje osobné aj keď dávnejšie skúsenosti z Holandska u mňa vyvolávajú pozitívne spomienky práve preto, že v mimosídelskom prostredí majú trasy vlastné teleso. Oceňujem koncepciu, ktorá umožňuje tvorbu okruhov z jedného bodu. Malý, stredný a veľký okruh z toho istého východzieho miesta je výhodná ponuka pre rôzne záujmy a podmienky užívateľov (rodiny s malými deťmi a pod.). Mapa cyklookruhov – na ktorých by mali byť aj prírodné alebo civilizačné atraktivity – by túto myšlienku podrobnejšie dokumentovala.

V kapitole priority autorka správne diferencuje rôzne záujmy pre použitie bicykla (za prácou, rekreáciou) a to v dvoch zásadných smeroch – v smere z obcí do sídelných centier (Rajca, Rajeckých Teplíc ale najmä Žiliny) a pre obyvateľov Žiliny a ostatných sídiel najmä smerom do rekreačnej krajiny. Okrem obyvateľov berie ohľad aj na návštevníkov Rajeckej doliny, ktorí nech už prídu akokoľvek a za akýmkoľvek cieľom (kúpele...), môžu vďaka bohatej sieti cyklotrás spoznávať kultúrne hodnoty a prírodné krásy regiónu. V návrhu cyklotrás je preto potrebné akcentovať realizáciu odpočívadiel tak, aby súčasne ponúkli aj výhľady na krajinu (mapa str.92). Za dôležité považujem, aby cyklotrasy boli vybavené aj zariadeniami servisu bicyklov.

Na str.78 je potrebné si v tabuľke uvedomiť dopad sezónneho charakteru problematiky. Preto bude dôležitý rozvoj bodov 1.2.4 a 1.2.5. Marketingová kampaň bude úspešná vtedy, ak ponuka HD bude založená na vysokom komforte, ponuka cyklotrás na kvalite (pohodnosť, bezpečnosť) a súčasne doplnená o bikesharing. Podľa mapky na str.95 sú stanice zdieľaných bicyklov navrhnuté len v trase hlavnej trasy, občan napr. z Kuneradu na ceste do Rajeckých Teplíc za nákupmi, odдыхom, školou, vlakom...môže použiť len svoj bicykel. Časť urbanistické detaily sa obmedzuje na ideové riešenia niektorých lokalít na cyklotrase (zhodou okolností sa otázkou parkoviska zaoberal aj autor tohto posudku v rámci súťaže na kúpeľné centrum, 2003, spoluautor J.Lalík). V odbore končiacom titulom Ing.arch. by bola namieste vyššia ambícia na podrobnosť riešenia 1-2 detailov. Trasa pretína mnohé lokálne komunikácie - zaujímavý by bol detail križovatky a bezpečného priechodu cyklistickej cesty cez automobilovú komunikáciu.

Vlastný dizajnmanuál môže samozrejme prispieť k identifikácii a orientácii v priestore. Ukážka v závere práce je autorstvom diplomantky ?

Práca splnila podmienky zadania, je adjustovaná na výbornej grafickej úrovni. Vzhľadom na niektoré pripomienky ju hodnotím v zmysle klasifikačnej stupnice Studijného rádu FA ČVUT v Praze čl.11 ods.1 a čl. 17 ods.1 známku B „velmi dobře“, 88 bodov.

V Bratislave, 6. júna 2021