

Oponentní posudek k bakalářské práci
STUDIE DOPRAVY V OBLASTI VYMEZENÉ
KOMUNIKACEMI I/9, II/608 a II/101

Autor bakalářské práce:	František Hruban
Vedoucí bakalářské práce:	Doc. Ing. Josef Kocourek Ph.D.
Autor oponentního posudku:	Ing.arch Ing. Tomáš Lohniský
Datum:	01/2022

Předmětem oponentního posudku je bakalářská práce Františka Hrubana Studie dopravy v oblasti vymezené komunikacemi I/9, II/608 a II/101 zpracované pod vedením Doc. Ing. Josefa Kocourka Ph.D. v roce 2020 a 2021.

Práce řeší závažnou problematiku dopravní zátěže a nedostatků dopravní sítě ve vymezené oblasti. Jedná se o komplexní problematiku skládající se z různých aspektů, která má závažné dopady ve smyslu ohrožení lidských životů či značné environmentální zátěže. Pro obyvatele žijící v daném území se jedná o velice aktuální téma. Pro dotčené orgány i samosprávy by jeho řešení mělo být jednou z hlavních priorit a to jak z hlediska okamžitých opatření tak i dlouhodobých koncepčních řešení.

Práce je velice racionálně a smysluplně strukturovaná. Od popisu obecných opatření a jejich procesů se přes rozsáhlou analytickou část dostává k návrhu konkrétních opatření.

V úvodní pasáži je zdařile definován základní problém nadměrné dopravní zátěže a jejich vlivů na území. Oponent považuje za důležitý aspekt vytěsnění chodců a cyklistů z komunikační sítě. Tento jev by mohl být mezioborově zkoumán z hlediska společenského a zdravotního. Do oblasti financování výstavby komunikací lze pak mezi možné investory zařadit i soukromé subjekty, které dopravní síť nadměrně zatěžují a jsou schopny za určitých podmínek na projektech participovat. Tento případ se může konkrétně týkat např. kamenolomu, kterému obec umožní navýšit roční objem těžby až po vybudování obchvatu.

V kapitole věnované konkrétním opatřením řeší autor opatření typu obchvat, rekonstrukce průtahu či místní úprava provozu. Jejich popis je komplexní a vyčerpávající. Z hlediska územně plánovacích procesů je třeba podotknout, že pro umístění obchvatu není nutný zásah do ZUR a že rozvaha ve věci vlastnických vztahů probíhá spíše před vydáním rozhodnutí.

V kategorii rekonstrukce si oponent cení zahrnutí estetických hodnot a ochrany charakteru sídla v rámci dopravních staveb. Na níže v textu uvedené dostavbě kruhového objektu v Postřížíně je patrné, že se projekčního procesu architekt neúčastnil a že některé zásahy, jako například protihluková stěna v centru obce, mohou být z hlediska kvality veřejného prostoru značně kontraproduktivní. V následující kapitole zabývající se zpoplatněním komunikací je velice správně označen jako možný důvod přetížení komunikací nižších tříd v absenci plošného poplatku.

U posledního z uvedených opatření – Místní úpravy provozu je opět detailně popsán proces. Specifikou dále řešené oblasti je rozdělení území do dvou správních celků, které mají odlišné dopravní inspektoráty. Jak ukázaly některé procesy v letech 2015-2018, chrání jednotlivé složky především obce ve vlastní působnosti a nalezení shody na komplexním řešení pro celé území není jednoduché. Obecně lze konstatovat, že selhává role krajského orgánu a že by bylo potřeba, aby byl výrazně proaktivnější a především pro jednotlivé správní celky zachovával rovný přístup.

Výčet opatření by se dal z hlediska dlouhodobých koncepčních řešení rozšířit o možnosti budování dalších kapacitních komunikací trasovaných mimo lidská sídla s důrazem na minimalizaci zásahu vlivu na životní prostředí a fragmentaci krajiny. Takovým příkladem je plánovaný aglomerační okruh vedený paralelně s železnicí Kralupy-Neratovice. Zajímavé by bylo i posouzení vlivu navigačních systémů na rozložení dopravního zatížení a případné možnosti zásahu do těchto systémů. U těchto dvou případných opatření je evidentní, že přesahují náplň zadané práce a oponent je uvádí pouze jako související.

V kapitole Metodika omezování těžké nákladní dopravy je velice zásadní uvedení zákonného určení jednotlivých tříd komunikací pro jednotlivé typy dopravy. Z této definice je zřejmé, že některé komunikace druhé třídy danou funkci příliš neplní a je na zváženu, jestli by změna tříd mohla vést k odklonění tranzitní dopravy mimo sídla. Kapitola metodiky dále podrobně uvádí příklady dopravních opatření a postupu orgánů. Ve spojení s konkrétními doporučeními v navazující části práce se může stát dobrým manuálem pro jednotlivé zásahy v území.

V kapitolách věnovaným charakteristice území a analýze dopravně-inženýrských podkladů je nutno vyzdvihnout kvalitu a rozsah práce se vstupními daty. Uvedený statistický výčet přehledně zobrazuje problémová místa a identifikace rizik je ideálním podkladem pro návrh opatření. Jako drobnou korekci by bylo vhodné pouze uvést, že obrázky zobrazující plánované záměry v území a soutisk územních plánů nevychází z Územního plánu města Odolena Voda, ale z podkladů Sdružení obcí Koridoru D8.

Pro zlepšení situace v řešené oblasti je hlavní váha práce v závěrečných kapitolách, kde jsou opět velice detailně popsána opatření pro vybraná místa i koncepce nákladní dopravy pro celou oblast. Při aplikaci doporučených řešení by bezesporu byly naplněny krátkodobé cíle zvýšení bezpečnosti. Pro nebezpečná zúžená místa bez chodníků je pak otázkou, zda má bezpečnost chodců vyšší prioritu než plynulost dopravy a zda by místa neměla být o chodníky doplněna a řešena jako obousměrná jednopruhá s užitím značek P7 a P8. U některých opatření je pak lehce diskutabilní počet navrhovaných dopravních značek do tak již značkami naplněného prostoru komunikací a je otázkou, která opět přesahuje rozsah dané práce, zda jsou řidiči schopni vnímat tak velký počet zákazů, příkazů a upozornění.

Jako za zcela zásadní lze pak považovat návrh na uzavření vnitřní části zájmové oblasti pro TND nad 12 tun a využití náhradních tras po jejím obvodu. Tento návrh je pak doplněn konkrétním rozvržením místních úprav na jednotlivých komunikacích. Toto opatření by prakticky bez nákladů zvýšilo bezpečnost v území a zastavila by se i rychlá degradace komunikačních těles, která nejsou na tyto zátěže koncipované. Na druhou stranu by bylo potřeba zvýšit bezpečnost křižovatek na objízdné trase a to především na I/9 a II/608. Statistika nehodovosti uvedená v práci je pro tyto komunikace velice nelichotivá již při současném stavu. Jako podpůrný argument pro opatření by bylo v případném jeho projednání zajímavé uvést součty obyvatel v sídlech na jednotlivých větvích uvnitř i po

obvodu oblasti. Komunikace I/9 například díky již hotovému obchvatu Líbeznic zasahuje pouze malou část Neratovic, zatímco II/101 a II/522 vede přímo centry Obříství, Chlumína, Vojkovic a Odoleny Vody.

ZÁVĚR

Předloženou práci považuji za velmi kvalitní a komplexní. Domnívám se, že by mohla být pro řešení dané problematiky přínosná a že by se s ní měli seznámit dotčené obce, KSÚK, policejní inspektoráty, odbory dopravy a především odbor dopravy Středočeského kraje, který by měl koncepční zásahy nadmístního významu primárně řešit.

Pro celkové řešení zátěže vyvolané automobilovou dopravou by byla vhodná analýza osobní automobilové dopravy, případně posouzení vlivu vybudování MUK na D8 v Odoleně Vodě a části aglomeračního okruhu Úžice-Neratovice. V ideálním případě provedená s přesahem novým stavbám městské hromadné dopravy typu tramvajové napojení oblasti (na již projektovanou větev Kobylisy – Sedlec). Jak již bylo několikrát uvedeno výše, přesahují tyto analýzy, rozvahy a návrhy značně rozsah zadané práce.

Drobné odchylky či upozornění výše v textu se týkají spíše správních či územně-plánovacích procesů a nemají vliv na obsah či kvalitu práce. Jako známku navrhuji A - výborně.

V Praze 7.1.2021

Ing.arch Ing. Tomáš Lohniský

