

# POSUDEK OPONENTA ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

## I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Název práce:</b>	ČESKÉ BUDĚJOVICE DOBROVODSKÁ ULICE
<b>Jméno autora:</b>	Bc. Tereza Šimečková
<b>Typ práce:</b>	DIPLOMOVÁ PRÁCE
<b>Fakulta/ústav:</b>	FAKULTA STAVEBNÍ, studijní obor ARCHITEKTURA A STAVITELSTVÍ
<b>Katedra/ústav:</b>	11127 – KATEDRA URBANISMU A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ
<b>Oponent práce:</b>	Ing.arch. Pavel Koubek
<b>Pracoviště oponenta práce:</b>	Ing.arch. Pavel Koubek, urbanistická kancelář UK-24

## II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

<b>Splnění zadání</b>	<b>splněno</b>
<p><i>Posuďte, zda předložená závěrečná práce splňuje zadání. V komentáři případně uveďte body zadání, které nebyly zcela splněny, nebo zda je práce oproti zadání rozšířena. Nebylo-li zadání zcela splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně i příčiny jednotlivých nedostatků.</i></p>	<p>Diplomová práce plní úkoly specifikované a upřesněné v zadání z 12.2. až 21.2.2018 v celém rozsahu. Předmětem řešení je vybraná dílčí část předdiplomního projektu vymezená ze severu ulicí Vrbenskou, z východu ulicí Vodní, z jihu ulicí Plynárenskou a ze západu plochou nádraží České Budějovice. Úkolem je návrh obchodně obytného bloku včetně řešení parteru veřejného prostoru severně od navrhovaného bloku a návrh úpravy využití prostoru vlastního vnitrobloku. Diplomová práce je zaměřena na urbanistickou koncepci, regulační prvky, terénní úpravy, koncepci zeleně, systém dopravní obsluhy a zajištění nároků na dopravu v klidu a koncepci technické infrastruktury.</p> <p>Velmi dobře je navržena prostorová struktura navazující na charakter zástavby vnitřního města přiměřenou velikostí bloku i kompoziční provázanost podchodem nádraží s Lannovou třídou a centrem města. Velmi dobře je promyšlen a doplněn systém uliční sítě a technické obsluhy.</p> <p>Širší rozpracování by zasloužil bod stavebně technické řešení vybrané stavby.</p> <p>Přesto diplomová práce působí uceleně a konzistentně.</p>
<p><b>Kvalita analýzy konceptu, kvalita výsledné formy</b></p> <p><i>Posuďte úroveň výchozího konceptu a finálního architektonického/urbanistického řešení.</i></p>	<p><b>Velmi dobře - B</b></p> <p>Návrh prostorového řešení a struktury zástavby vychází z analytické fáze předdiplomního projektu. Rozbor území byl doložen problémovým výkresem, z něhož jsou patrné hlavní problémové jevy: územní sdružená bariera dopravních staveb – železnice, resp. plochy železničního nádraží a silničního koridoru Nádražní ulice. V současné době zajišťuje příčné překonání bariéry železnice silniční podjezd Rudolfovsou třídou severně mimo území řešené diplomovou prací. Pro pěší překonání železničního zhlaví je možné využít pěší lávku mezi ulicemi Mánesovou a Dobrovodskou – mimo území řešené diplomovou prací. Platný územní plán Českých Budějovic počítá se silničním podjezdem v ose propojení ulic Průmyslová - Dobrovodská a dále s pěším propojením od centra města podchodem v pokračování osy Lannovy třídy směrem k ulici Vrbenské.</p> <p>Zpracovatelka po vyhodnocení problémových jevů přejímá koncepci pěšího podchodu pod železničním nádražím, ale směrově jej upravuje tak, aby byl koordinován s navrhovanými plochami veřejných prostranství východně od plochy nádraží. Vzdálenost centrálního městského náměstí (cca 1,2 km) vede k úvaze sdružení pěší trasy s cyklostezkou. Současně již v předdiplomu zpracovatelka směrově upravila druhé sledované silniční propojení a směřuje jižní podjezd nádraží z ulice Mánesovy k ulici Vodní. Důsledky této směrové úpravy z hlediska přesměrování dopravních toků byly předmětem posouzení v předcházející fázi.</p> <p>Zpřesnění polohy podchodu pod nádražím je dáno navrhovanou koncepcí rozložení veřejných prostorů - náměstí a parku mezi ulicí Vrbenskou a polyfunkčním blokem za východním okrajem železnice. V diplomním projektu je pěší trasa přikloněna k severní hraně navrhovaného objektu. To zvyšuje atraktivitu jak pro nabídku nebytových</p>

## POSUDEK OPONENTA ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

prostorů vybavenosti, které jsou situovány při severní a západní straně přízemí nového bloku, tak i pro chodce. Současně autorka navrhuje k této frekventované pěší trase přesunout i zastávky MHD. V návrhu úpravy parteru však není vyznačena v předchozí fázi zmiňovaná cyklostezka – případný odklon trasy není z grafiky zřejmý.

Jako protiváha rušné frekventované pěší trasy podél severní strany bloku je navržen na trojúhelníkové ploše až k Vrbenské ulici park s převážně travnatým povrchem s naznačenou cestní sítí s vodopropustnou povrchovou úpravou. Systém cestních sítí působí – zejména z nadhledu – poněkud schematicky. Z dekorativně pojatého směřování cest není patrné, zda vycházejí (např. výrazné mlatové úhlopříčné trasy) z předpokládané vyšší frekvence pohybu, nebo jestli mají pouze členit travnatou plochu, která bude celá pochozí. Je třeba upozornit, že zatravněné plochy vymezené příliš ostrými úhly okrajů trpí nejvíce výrazným sešlapem. Z uvedených příkladů mobiliáře je patrné, že sezení pro relaxaci se předpokládá nejspíš v místech pergol, na okrajích vložených zvýšených trvalkových záhonů nebo volně v trávě. S rostoucím podílem počtu stárnoucí populace je vhodné také ve větší míře uvažovat s mobiliářem k sezení s opěradly i s područkami. Dále je k zamyšlení, jestli by na druhé straně měla relaxační plocha parku (tam, kde je to vhodné) nabízet i další prvky pro aktivnější relaxaci – venkovní fitness nebo streetworkoutová hřiště.

Návrh objemového řešení obytného bloku v základních rysech navazuje na koncepci předdiplomu. V diplomním projektu je zpřesněn do podrobnosti dispozic. Polouzavřený blok se objemem i strukturou zástavby velmi blíží klasickým blokům širšího jádra města. Dispozice obytných podlaží jsou správně vypracovány specificky pro každé křídlo bloku – s ohledem na orientaci místností ke světovým stranám. Objemové a výškové rozčlenění nejvyššího patra východního a západního křídla objektu velmi dobře zjemňuje jeho hmotu a dává stavbě i okolí drobnější měřítko a živost. Navíc poskytuje nabídku bytů s nadstandardní plochou střešních teras. Bohužel v detailu měřítko 1:200 není přiložena dispozice 4.NP, z níž by bylo lépe patrné přiřazení teras k jednotlivým bytům.

Odstavná stání automobilů obyvatel jsou v počtu 242 míst zajištěna v garážovém prvním nadzemním podlaží bloku. Dalších cca 19 stání je třeba pokrýt na venkovních plochách. Celkovou potřebu 261 stání pro byty i vybavenost zpracovatelka dokládá výpočtem dle normových požadavků.

### **Provozní řešení, kvalita prostorových vazeb**

### **Uspokojivě - D**

*Posuďte kvalitu dispozičního a provozního řešení. Vyjádřete se k prostorovému řešení.*

Polouzavřený blok bytových domů je sestaven ze čtyřpodlažních schodišťových sekcí s garážovým podlažím a nabídkou nebytových prostorů vybavenosti v přízemí. Zvolená koncepce garážového podlaží po celé délce vnitřní strany prvního nadzemního podlaží objektu však neumožňuje přímý vstup do vnitrobloku z jednotlivých domovních sekcí. Z bytů v druhém nadzemním podlaží je zpřístupněna ozeleněná střecha garáže – z návrhu však není zcela zřejmé, jestli se předpokládá, že plocha střechy garáže bude rozčleněna a užívána vždy jen uživateli přílehlého bytu. Řešení přímé dostupnosti celého prostoru vnitrobloku ze všech domovních sekcí na obvodu by bylo možné v případě, že by garáže byly situovány do prvního podzemního podlaží (v přízemí by tak mohla vzniknout nabídka dalších nebytových prostorů – administrativy nebo provozoven s čistým provozem) – nebo pokud to např. z důvodu geologie podloží není možné jen za cenu podstatné úpravy dispozic druhého nadzemního podlaží, pravděpodobně snížení počtu bytů nebo alespoň zmenšení plochy některých bytů tak, aby bylo možné z každého schodiště zpřístupnit střechu garáží a dále terénními úpravami i vnitřní nižší část vnitrobloku. Skutečnost, že vnitroblok není přímo přístupný pro obyvatele jednotlivých domů totiž přece jen nabídku jeho využití jako polosoukromého prostoru poněkud komplikuje.

Z provozního hlediska vzniká dále otázka, jestli vnitroblokem musí příčně projít místní obslužná komunikace v kategorii C – jestli by totiž nebylo možné mezi vjezdy do garáží ji zcela přerušit nebo upravit na kategorii D. Tím by prostor vnitrobloku získal ještě intimnější klidový charakter a přitom by nemuselo dojít ke zrušení pěší nebo cyklistické trasy.

# POSUDEK OPONENTA ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

<b>Kvalita technického řešení</b> <i>Posuďte správnost volby a návrhu technického řešení.</i>	<b>Uspokojivě - D</b>
Stavebně technické řešení konstrukce objektu není podrobněji dokumentováno ani posáno. Z výkresů dispozic a řezů podrobněji rozpracovaného objektu a vzhledem k tvaru jeho půdorysu je možné pouze odvodit, že se pravděpodobně předpokládá monolitická železobetonová konstrukce s armovanými stropy a rovnou zčásti pochozí střechou. Zpracovatelka bude případně představu stavebně technického řešení komenmtovat.	

<b>Úplnost, srozumitelnost a grafická úroveň práce</b> <i>Vyjádřete se k úrovni zpracování závěrečné práce, posuďte věcné, jazykové a obrazové kvality práce, vyjádřete se ke grafickému zpracování práce.</i>	<b>Dobře - C</b>
Předložené výkresy jsou vcelku dobře srozumitelné a sdělné – i když jejich popis a textový doprovod je zcela minimální. Ve výkresech dispozic není uvedeno označení místností; díky schematickému zákresu zařízení interiéru v detailech 1:200 jsou však dispozice srozumitelné. Verbální vyjádření je velmi stručné; formou shrnujícího komentáře však dokumentuje přístup a východiska autorky ke zpracování diplomové práce. Namísto podrobnějšího popisu koncepce autorka spoléhá na vypovídací kvalitu a úplnost legend v grafických přílohách. Zmíněná stručnost však v zásadě neohrožuje čitelnost a srozumitelnost výkresů.	

### III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

*Shrňte aspekty závěrečné práce, které nejvíce ovlivnily Vaše celkové hodnocení. Uveďte případné otázky, které by měl student zodpovědět při obhajobě závěrečné práce před komisí.*

K přínosům diplomové práce patří vyváženost pojetí základní koncepce přestavby území, napojení na hlavní pěší spojnicí s centrem města a vymezení veřejných prostorů. Podstatná je správná kompoziční rozvaha a struktura navrhované dostavby s užitím klasických skladebných forem: bloku, náměstí, parku, vnitrobloku a dále stanovená hladina zástavby. Velmi dobře je dopracováno objemové ztvárnění polouzavřeného bloku i řešení veřejných a polosoukromých prostranství. Jistým problémem zůstává otázka propojení prostoru vnitrobloku s jednotlivými sekcemi bytových domů a jeho zpřístupnění pro obyvatele – a další otázky, které také vyžadují komentář autorky:

- nezbytnost příčného vedení místní obslužné komunikace kategorie C vnitroblokem
- užití veřejného prostoru parku – otázka pochozích travnatých ploch / míra a vhodnost vybavení mobiliářem pro relaxaci nebo aktivní relaxaci
- doplnění a zpřesnění údajů ke stavebně technickému řešení polyfunkčního objektu

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm - **dobře - C**

Datum: 11.06.2018

Podpis: Ing.arch. Pavel Koubek