

Program: Architektura a urbanismus, zaměření Urbanismus a územní plánování - FA ČVUT

Školitel: doc. Ing. arch. Irena Fialová

Short paper: Rehabilitace veřejných prostor města, zasažených vysokou intenzitou dopravy.

Předmětem výzkumu jsou malá města, ležící na hlavních trasách silniční sítě. Jejich veřejné prostory jsou často výrazně zatížené průjezdnou automobilovou dopravou. Takováto zátěž danému místu neprospívá nejen z pohledu životního prostředí a zdraví obyvatel, ale také si nárokuje množství zpevněných ploch. Plochy v podobě nadrozměrných nebo nadpočetných jízdních pruhů, odstavné a manipulační plochy, to vše v Českých městech nalezneme. Již obtížněji však hledáme možnosti, jak tyto plochy zmenšit na nezbytné minimum a veřejný prostor tak navrátit zpět obyvatelům města. Nejedná se o problém návrhový, ale o hledání metod a principů, jak pomoci tento stav zlepšit.

Stávající stav:

Veřejný prostor malých obcí a potenciální neúměrné zatížení automobilovou dopravou. Může se jednat o:

- Vysokou intenzitu průjezdné automobilové dopravy
- Neúměrnou šířku vozovky, jízdních pruhů (vůči stanovenému rychlostnímu limitu)
- Neúměrnou velikost křížení s vedlejšími komunikacemi
- Množství odstavných či manipulačních ploch
- Množství parkovacích ploch pro automobily
- Funkce související s provozem automobilů, nikoliv životem ve městě (např. čerpací stanice, myčky automobilů, autobazary, atd.)

Problematika:

Nastíněná problematika má vícero rovin. Na danou věc můžeme pohlížet jako na otázku:

- Bezpečnosti – při neúměrných šířkách komunikací, jízdních pruhů, je dlouhá vzdálenost pro přecházení, což platí zejména pro osoby se sníženou možností pohybu a orientace, malé děti a seniory, často také nalezneme chybějící komunikace pro pěší, podél takovýchto silničních tahů, případně absenci přechodů či míst pro přecházení, resp. umístění „ztracených spádů“ v podobě nadchodů a podchodů
- Finanční – větší, nežli nutné množství zpevněných ploch pro automobilovou dopravu generuje sekundární náklady na údržbu a opravy povrchů
- Ekologie – díky množství zpevněných ploch v centrech obcí, může docházet k malému vsaku srážkových vod (např. při stále častějších přívalových deštích), efektu „heat island“, dochází ke generování exhalací ve veřejném prostoru dopravou, která však není cílovou pro dané místo, atd.
- Nedostatek pozemků v centrech obcí – v některých případech mohou být pozemky využity např. pro zeleň, dětská hřiště, u větších území pak mohou být pozemky využity případně i pro výstavbu

Překážky při nalézání řešení:

Důležitým faktorem daného úkolu je složitost problematiky a to zejm. z pohledu:

- Majetkoprávního – pozemky jsou v majetku vícero subjektů (České republiky, kraje, města nebo obce), jejichž ambicí není stav věcí měnit
- Územního plánu – pozemky bývají často v plochách určených pro dopravní infrastrukturu, manipulační plochy, případně izolační zeleň, tedy jiné využití (zeleň, parková úprava, stavební pozemky) vyžaduje změnu územního plánu, která je časově a finančně náročná
- Času – snaha o nalezení řešení naráží na komplikovanost tématu, resp. Potřebný delší časový úsek na realizaci takového záměru

Generalizace – limity:

Jak bylo zmíněné na začátku, nejedná se ve většině případů o problém návrhový, ale o problém procesní. Zdánlivě jednoduché úpravy, které by v případě jednoho vlastníka bylo snadné realizovat, se tak stávají komplikované.

Pro uchopení tématu je potřeba na příkladech ukázat společné jmenovatele. A to nejen na straně negativních příkladů, tedy obcí s neřešeným dopravním problémem. Ale zejména na obcích, kde byla transformace veřejných prostor zdárně vyřešena.

Case Study: OSA Praha – ČB (E55 / D3):

Pro demonstraci různých fází vývoje vztahu průjezdné komunikace a malého města (obce) jsem si zvolil tři příklady, ležící na stejné trase. Vybranou komunikací je mezinárodní evropská silnice E55. Silnice vede ze švédského Helsingborgu, přes Českou republiku a trasu zakončuje po více nežli 3 tis. km v řeckém přístavním městě Kalamata. Naše území protíná severojižním směrem, kromě Ústí nad Labem, prochází Prahou a dále Tábořem a Českými Budějovicemi.

Posuzované obce jsou umístěny v úseku Benešov – Tábor. Tedy v místech, kde schází úsek budované dálniční sítě. Nově budovaná dálniční síť je ve směru Praha – České Budějovice označována jako D3 a v podstatě kopíruje trasu komunikace E55. Zásadní rozdíl je samozřejmě v tom, že tato dálniční síť neprotíná obce a města.

První z posuzovaných měst jsou Votice. Město leží v okrese Benešov a má necelých 5 tis. obyvatel. V minulosti zde byl vybudován obchvat, a tak při jízdě po E55 projíždíte zcela mimo území obce. Původní trasa průtahu je zaintegrovaná do struktury města. Nicméně při bližším pozorování ji lze stále rozpoznat, a to zejména díky šířce uličního profilu, resp. šířce komunikace a minimu zeleně. Dle katastru nemovitostí jsou pozemky pod komunikací v majetku města.

Druhou obcí jsou Olbramovice. Na trase komunikace E55 ji nalezneme na sever od Votic, tedy blíže ku Praze. Obec má přes tisíc obyvatel a správně spadá pod město Votice. Zde byl v minulém roce otevřen obchvat, a tak lze pozorovat postupnou transformaci veřejného prostoru, centra obce a Olbramovic jako celku. V současné chvíli je situace čerstvá a vyjma flexibilního autobazaru DAVI car, který pohotově vystavené automobily otočil směrem k nově otevřené komunikaci obchvatu, se v obci mnoho neudálo. Za zmínku stojí vlastnictví bývalého průtahu, který je dnes již na jedné straně zneprůjezdněn. Dle katastru

nemovitostí jsou pozemky v majetku České republiky s tím, že příslušnost hospodařit s majetkem státu náleží Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Poslední posuzovanou obcí je Miličín. Obec se nalézá na jih od Votic, stále však v okrese Benešov a ve Středočeském kraji. Velikost obce je necelých tisíc obyvatel. Co je však zásadní informací, že Miličín na svůj obchvat stále čeká, a tak je zde komunikace E55 vedena středem obce. Resp. trasa je lehce „vyhnuta“ na západ tak, že bylo v minulosti ušetřeno historické centrum, tvořené gotickým kostelem Narození Panny Marie a souborem několika zachovaných historických domů. Při kontrole majetkových poměrů je situace ještě zajímavější nežli u předešlých dvou příkladů. Průtah městem vlastní opět Česká republika (příslušnost hospodařit s majetkem státu náleží opět Ředitelství silnic a dálnic ČR). Avšak kromě vlastnictví přílehlých pozemků obcí, se zde ještě objevuje kolmé napojení komunikace ve vlastnictví Středočeského kraje. Ve hře jsou dvě varianty obchvatu města, nicméně bez podrobnější časové osy a také bez vlastnictví dotčených pozemků.

Ač nejsou obce zcela stejné velikosti, lze mezi nimi pozorovat určitou podobnost. Votice jsou samozřejmě díky obchvatu a vypořádání majetkových vztahů nejdále. Z pohledu veřejného prostoru je na místě pouze otázka fyzické rehabilitace bývalého průtahu, včetně návazností. Oproti tomu u Olbramovic lze následné kroky teprve očekávat. Stávající stav spíše odpovídá primární snaze o odklonění průjezdné dopravy s tím, že rehabilitace veřejných prostor bude krok další. Převody pozemků, včetně řešení stavu, v jakém budou navraceny, je něco, co lze očekávat v brzké budoucnosti. Miličín pak na svoji šanci teprve čeká.