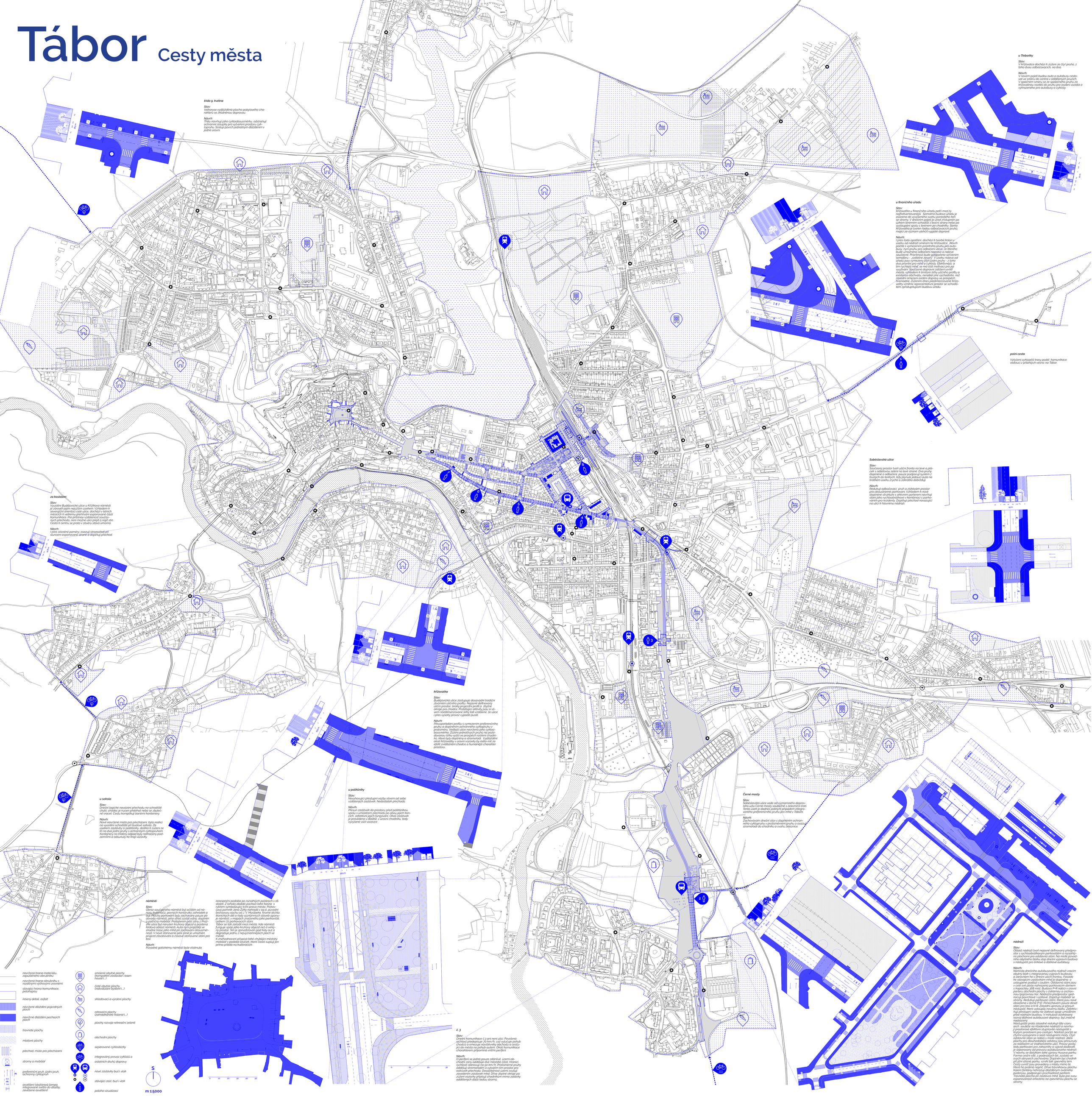
Tábor Cesty města



třída g. Švéhny

Stav:
Velkoryse vydlážděná plocha pobytového charakteru se ztíženou dopravou.

Návrh:
Třídu navrhuji jako cykloobousměrku, odstraňuji ochranné sloupky pro vytvoření prostoru cyklopruhu. Sceluji povrch jednotným dláždděním v jedné úrovni.

za hostelem

Stav:
Vyústění Budějovické ulice u Křižíkova náměstí je zároveň jejím nejužším místem. Vzhledem k severojižní orientaci celé ulice, dochází v letních měsících k velkému přehřívání exponované části komunikace. Pro příšinou vzdálenost současných přechodů, není možné ulici pěšky a najít stín. Cesta k centru se proto v závěru stává umorna.

Návrh:
I přes stísněné poměry, osazuji stromořadí při slunecem exponované straně a dopřibíjuji přechod.

u sokola

Stav:
Dnešní logické navázání přechodu na schodiště chybí, chodec je nucen přebíhat nebo se zbytečně vracet. Cestu kompaluji bateriemi kontejnery.

Návrh:
Nové navržené místo pro přecházení, bylo reakcí na vyústění schodiště při budované sokolce. Za cílem zastávky U poštěnky, dochází k zúžení ze tří na dva jízdní pruhy s ochranným cyklopruhem. Kontejnery na tříděný odpad byly nahrazeny podzemními a odsunuty ke firmě vazovky.

náměstí

Stav:
Obraz současného náměstí byl očištěn od nánosu hvězdičců, pevných konstrukcí zahrádek a dal. Přechy parkovišť byly zachovány pouze po obvodu náměstí, jeho střed zůstal volný, doplněn o patřičný mobiliář. Prolazením pěší zóny z Pražské ulice byl narušen linuhoy objezd a posílena hlídová oblast náměstí. Auta nyní projíždějí ve shodné trase jako před zónou a umožněn průjezd zásobování a časové stanovené stání pro taxi.

Návrh:
Původně gotickému náměstí byla vlišnuta renesanční podoba po rozsáhlých požárech v 16. století. Z tohoto období pochází také kašna s rytířem symbolizující tržní právo města. Pisleovy poměrně Jana Žižky náměstí v 19.st. původní bronzovou sochu od J. V. Myslbeka. Kromě těchto ikonických dílů a řady významných staveb opanuje náměstí, v mapách znaceného jako parkoviště, celkem 72 parkovacích stání.
Tábor se tak zařadil mezi města, kde náměstí funguje spíše jako linuhoy objezd než-li veřejný prostor. Ten je zpravidlovaýzen pod hoky out a degraduje jedno z nejvýznamnějších ploch ve městě.
K zmehodnocení přispívá také chybějící městský mobiliář v podobě laviček. Které často suplují jen prima příběhů na hvězdičcích.

křižovatka

Stav:
Budějovická ulice zastupuje dosavadní tradiční zřvámění uličního profilu. Nejasné definovaný uliční prostor, úzké pnějezdní profil a zbytné okraje pro chodce. Probíhající aktivity jsou si vlivem nadstimenzované šířky tah vzdálené. Že ulice i přes vysoký provoz vypadá pustě.

Návrh:
Přesuporádání profilu s vymezením preferenčního pruhu a doplněním ochranného cyklopruhu v protisměru. Vedlejší ulice navrženy jako cykloobousměrka. Zúžení jednotlivých pruhů na požadovanou šířku vyšlo ve prospěch rozšíření chodníků, které byly doplněny o stromořadí. Vyzdáždění okolí křižovatky v úrovni vozovky by mělo mít za efekt zvděčtelnění chodce a humánnější charakter prostoru.

u poliklinky

Stav:
Nevyhovující přestupní vazby vůvem od sebe vzdálených zastávek. Nedostatek přechodů.

Návrh:
Přesun zastávek do prostoru před poliklinikou, spolu s umístěním přechodů po obou jejich koncích. zefektivní jejich fungování. Okraj zastávek je provedeno v dlažbě, v úrovni chodníku, tedy vyvýšené vůči vozovce .

Černé mosty

Stav:
Soběslavská ulice vede od významného dopravního uzlu Černé mosty souběžně s železniční tratí. Tento úsek je dodnes jediným případem integrovaného preferenčního pruhu pro mhd v Táboře.

Návrh:
Zachovávám dnešní stav s doplněním ochranného cyklopruhu v protisměrném pruhu a osazuji stromořadí do chodníku a svahu železnice.

nádraží

Stav:
Oblast nádraží tvoří nejasné definovaný předprostor s rychlodrážovým parkovištěm a rozsáhlými plochami pro odstavná stání. Na místě původního obytného bloku stojí dnešní výpravní budova s nástupiště pro linkové a dálkové autobusy.

Návrh:
Namísto dnešního autobusového nýdraží vracím obytný blok s integrovanou výpravní budovou a zarovnám ho s dnešním uličním frontou. Pozdě se stupeni zastávka MHD. Ke stupeni dnešní. Ve stupeni podlaží s loubem. Cestovní stání jsou v ulici své plošě nahrazena parkovacím domem s kapacitou 358 míst. Budova P+R nabízí v určení parteru obchodní plochy s čekárnou a uschovnou bajcovnou fest. Nádražní předprostor sjednocují povrchové i výškové. Doplňuji mobiliář se stromy. Redukuji parkovací stání, které jsou nové obsažena v domě P+D. Ponechávám pouze deset stání pro taxi a K+R. Zásadní úpravou je přesun nástupišť, které ustoupily novému bloku. Zefektivňují přestupní vazby na vlakové spoje umístěním před nádražní budovu. V minulosti ocelovany názvy dálkové autobusové dopravy, byl možné nadsazený.
Nástupiště proto zásadně nedruhují dle vzoru arch. soutěže na Kladenské nádraží a navrhuji prostorové efektivní stupňovité nástupiště s širokým prostorem pro cestující. Nádraží počítá se čtyřmi vystupními a šesti nástupními místy. Čtyři odstavná stání se nabízí v místě nádraží, další plochy pro dlouhodobější odstavy jsou přesunuty za nádražím ve Voděranského ulici. Provaz pošty, tedy parkování pro zákazníky a výjezd dodávek, je separovaný od provozu autobusového nádraží. V návrhu se dotýkám také úpravy Husova parku. Forma cestní sítě, z padesátých let, zůstala ve svých obrysech zachována. Doplňuji byť chodník při jižní straně parku, vzniklí tak zpevněný lem. Cesty umíří jsou provedeny v místu mimo té, které ho protíná naprič. Dříve travnatovou plochu lemem fontány nahrazuji dlážděným oválného půdorysu, podporujíci průchodnost parkem. Travnatá plocha při zastávce mhd, byla pro svou expanovanost omezena na zpevněnou plochu se stromy.

u finančního úřadu

Stav:
Křižovatka u finančního úřadu patří mezi ty nejhelventovanější. Samotná budova úřadu je osazena do vyvýšeného svahu porostlého keři se stromy. V dnešním pojetí je úřad přístupněn po užitím terénním schodišti z boční strany nebo po vystoupání spolu s tenínem po chodníku. Sama křižovatka je tvořena radlou odbočovacích pruhů, mající za význam ulehčit vyjezdu dopravě.

Návrh:
I přes řadu opatření, dochází k tvorbě kolon v úseku od nádraží směrem ke křižovatce. Návrh počítá s vymezením prioritního pruhu pro autobusy, nyní pruhu pro odbočení vlevo. Je kterého bude umožněno odbočení napravo a nalevo současně. Prioritnost bude podpořena seřízením semaforu - „světelné závory". V úseku nalevo od úřadu jsou vymazány čtyři jízdní pruhy - z toho dva prioritní pro mhd a cyklisty. Efektivnější, a tím rychlejší mhd, se má stát motivací pro její využívání. Současné dopravní zatížení uvnitř města, vzhledem k limitům šířky uličního profilu a existence obchvatu, nenabízí jiné východisko, než zápodní omezení osobní dopravy ve prospěch hromadné. Zúžením dnes předimenzované křižovatky vzniklne reprezentativní prostor se schodištěm zpřístupňujícím budovu úřadu.

u Třeboňky

Stav:
V křižovatce dochází k zúžení ze čtyř pruhů, z toho dvou odbočovacích, na dva.

Návrh:
V novém pojetí budou auta a autobusy cestovat ve směru do centra v oddělených pruzích. V opačném směru se ze společného pruhu za křižovatnou rozdělí do pruhu pro osobní vozidla a vyhrazeného pro autobusy a cyklisty.

za kostelem

Stav:
Dnešní komunikace č.3 ani není ulicí. Povolená rychlost předepisuje 70 km/h, což sytiuje pohyb chodců a omezuje návštěvníky obchodů a cestujíci do města na pohyb autem. Okraj komunikace charakterem připomíná vnitřní periferii.

Návrh:
O periferii se jedná pouze zdánlivě, území obchodní zóny odděluje dvě městské části. Hranici rychlosti stanovuji na 50 km/h. Protisměrné pruhy oddělují stromořadím a vytvořím tím prostor pro ostrůvek přechodu. Dosažitelnost území zvyšuji zavedením zastávek mhd. Dříve zbytné okraje po zúžení vozovky připojují chodníkům mimo zastávky oddělených další řadou stromů.

Soběslavská ulice

Stav:
Současný prostor tvoří uliční fronta na levé a plácek s nálešovou zelení na levé straně. Dva pruhy doplněné o odbočení, pouze podporují systém z tlustějších do tenčích, kdy plynule jedoucí auta na hrdlením úseku zrychlí a zdrželo dobrzdují.

Návrh:
Redukuji odbočovací pruh a zisťovám prostor pro obousměrné parkování. Vzhledem k nově doplněné struktuře s aktivním parterem navrhuji stání jako rychloobrážťové v kombinaci s parkovaním pro rezidenty. Doplňuji přechod navazující na ulici k hlavnímu nádraží.

Černé mosty

Stav:
Soběslavská ulice vede od významného dopravního uzlu Černé mosty souběžně s železniční tratí. Tento úsek je dodnes jediným případem integrovaného preferenčního pruhu pro mhd v Táboře.

Návrh:
Zachovávám dnešní stav s doplněním ochranného cyklopruhu v protisměrném pruhu a osazuji stromořadí do chodníku a svahu železnice.

polní cesta

Vytyčení cyklopěšší trasy podél komunikace vedoucí z přilehlých vesnic na Tábor.

křižovatka u finančního úřadu

Stav:
Obraz současného náměstí byl očištěn od nánosu hvězdičců, pevných konstrukcí zahrádek a dal. Přechy parkovišť byly zachovány pouze po obvodu náměstí, jeho střed zůstal volný, doplněn o patřičný mobiliář. Prolazením pěší zóny z Pražské ulice byl narušen linuhoy objezd a posílena hlídová oblast náměstí. Auta nyní projíždějí ve shodné trase jako před zónou a umožněn průjezd zásobování a časové stanovené stání pro taxi.

Návrh:
Původně gotickému náměstí byla vlišnuta renesanční podoba po rozsáhlých požárech v 16. století. Z tohoto období pochází také kašna s rytířem symbolizující tržní právo města. Pisleovy poměrně Jana Žižky náměstí v 19.st. původní bronzovou sochu od J. V. Myslbeka. Kromě těchto ikonických děl a řady významných staveb opanuje náměstí, v mapách znaceného jako parkoviště, celkem 72 parkovacích stání.
Tábor se tak zařadil mezi města, kde náměstí funguje spíše jako linuhoy objezd než-li veřejný prostor. Ten je zpravidlovaýzen pod hoky out a degraduje jedno z nejvýznamnějších ploch ve městě.
K zmehodnocení přispívá také chybějící městský mobiliář v podobě laviček. Které často suplují jen prima příběhů na hvězdičcích.

křižovatka u finančního úřadu

Stav:
Křižovatka u finančního úřadu patří mezi ty nejhelventovanější. Samotná budova úřadu je osazena do vyvýšeného svahu porostlého keři se stromy. V dnešním pojetí je úřad přístupněn po užitím terénním schodišti z boční strany nebo po vystoupání spolu s tenínem po chodníku. Sama křižovatka je tvořena radlou odbočovacích pruhů, mající za význam ulehčit vyjezdu dopravě.

Návrh:
I přes řadu opatření, dochází k tvorbě kolon v úseku od nádraží směrem ke křižovatce. Návrh počítá s vymezením prioritního pruhu pro autobusy, nyní pruhu pro odbočení vlevo. Je kterého bude umožněno odbočení napravo a nalevo současně. Prioritnost bude podpořena seřízením semaforu - „světelné závory". V úseku nalevo od úřadu jsou vymazány čtyři jízdní pruhy - z toho dva prioritní pro mhd a cyklisty. Efektivnější, a tím rychlejší mhd, se má stát motivací pro její využívání. Současné dopravní zatížení uvnitř města, vzhledem k limitům šířky uličního profilu a existence obchvatu, nenabízí jiné východisko, než zápodní omezení osobní dopravy ve prospěch hromadné. Zúžením dnes předimenzované křižovatky vzniklne reprezentativní prostor se schodištěm zpřístupňujícím budovu úřadu.

nádraží

Stav:
Namísto dnešního autobusového nýdraží vracím obytný blok s integrovanou výpravní budovou a zarovnám ho s dnešním uličním frontou. Pozdě se stupeni zastávka MHD. Ke stupeni dnešní. Ve stupeni podlaží s loubem. Cestovní stání jsou v ulici své plošě nahrazena parkovacím domem s kapacitou 358 míst. Budova P+R nabízí v určení parteru obchodní plochy s čekárnou a uschovnou bajcovnou fest. Nádražní předprostor sjednocují povrchové i výškové. Doplňuji mobiliář se stromy. Redukuji parkovací stání, které jsou nové obsažena v domě P+D. Ponechávám pouze deset stání pro taxi a K+R. Zásadní úpravou je přesun nástupišť, které ustoupily novému bloku. Zefektivňují přestupní vazby na vlakové spoje umístěním před nádražní budovu. V minulosti ocelovany názvy dálkové autobusové dopravy, byl možné nadsazený.
Nástupiště proto zásadně nedruhují dle vzoru arch. soutěže na Kladenské nádraží a navrhuji prostorové efektivní stupňovité nástupiště s širokým prostorem pro cestující. Nádraží počítá se čtyřmi vystupními a šesti nástupními místy. Čtyři odstavná stání se nabízí v místě nádraží, další plochy pro dlouhodobější odstavy jsou přesunuty za nádražím ve Voděranského ulici. Provaz pošty, tedy parkování pro zákazníky a výjezd dodávek, je separovaný od provozu autobusového nádraží. V návrhu se dotýkám také úpravy Husova parku. Forma cestní sítě, z padesátých let, zůstala ve svých obrysech zachována. Doplňuji byť chodník při jižní straně parku, vzniklí tak zpevněný lem. Cesty umíří jsou provedeny v místu mimo té, které ho protíná naprič. Dříve travnatovou plochu lemem fontány nahrazuji dlážděným oválného půdorysu, podporujíci průchodnost parkem. Travnatá plocha při zastávce mhd, byla pro svou expanovanost omezena na zpevněnou plochu se stromy.

navržená hrana materiálu, zapuštěného obrubníku
navržená hrana obrubníku s rozdílnými výškovými úrovněmi
stávající hrana komunikace, pološkopisu
řešený detail, asfalt
navržené dláždění pojezdných ploch
navržené dláždění pochozích ploch
travnaté plochy
mlatové plochy
přechod, místo pro přecházení
stromy a mobiliář
preferenční pruh, jízdní pruh, ochranný cyklopruh
osvětlení ústážová lampa, integrované světla do dlažby, zavěšené osvětlení
smíšené obytné plochy (komplexní zástavba\, townhouse\...)
čisté obytné plochy (individuální bydlení\...)
skladovací a výrobní plochy
rekreační plochy (zahradnářské kolonie\...)
plochy rozvoje rekreační zelené
obchodní plochy
separované cyklostezky
integrovaný provoz cyklistů a ostatních druhů dopravy
nové zastávky bus\ vlak
stávající zast. bus\ vlak
poloha vizualizací
S
m 1:5000

01 Město

Prevážné rovinatá krajina, dopravuil podporovala expanzivní růst města a vznik aglomerace Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí. Její chód stojí z velké části na motorové dopravě. Veřejný prostor je tak stále více privatizován pod holý out. Ambiciózní projektu je vytvořit podmínky motivující k využívání alternativních druhů dopravy a integrovat cyklisty a pěší. Které mají v dnešním městě stále menší postavu. Současné kultivovat veřejná prostranství, která jsou dnes automobilové dopravě podřízena. Výsledkem má být ti životu přívětivější a atraktivnější město.

1/ Strategie

1.1/ stanovení hranic intravilánu

Linie Lužnice a nádrž Jordán tvoří přirozené rozhraní města a krajiny. Pro východní a severní hranici jsou určující trasy dálnice, komunikace 1. třídy a stopa železnice. Dnešní město téměř dorostlo ke svým přirodním i technickým hranicím. Nové vymezení v duchu koncentrace usměrňuje další expanzi. Která by byla na ukor ohoisy přírody. V místech, kde rozvoj není limitován fyzickou bariérou byla stanovena vizuální hranice intravilánu. Každé město má své limity. Které nemohou překračovat v zájmu trvale udržitelného rozvoje.

1.2/ stanovení rozvojových ploch

Bydlení
Návrh počítá s dostatečním prostoru v rostlé zástavbě typologií charakteristickém blízké typologii townhouse. Jedná se o rozvojem individuálního bydlení jednodušší v jižní části. Umístěné v blízkosti Tábora dostupnější k centrů, obchodu a službám. S dokončením páteřovýzu kolektivy na sv. Anně, v Čekanicích a na Horkách. Které by potvrdilo jejich finální podobu a hranici. Největší příležitostí je brownfield bývalých hospitals s potenciálem transformace na novou čtvrť. Tu by nabízela například příležitost pro cohousing. tedy sdílené bydlení na principu družstevního vlastnictví a tím konkurovat rozpínajícímu se individuálnímu bydlení na okraji města.
Výroba
Návrh počítá s doplněním rezerv v dnešním průmyslovém obvodu a zřídlovém navázání na plochy za silnicí č.19 u Čeřanic, z důvodu dobrého napojení na dálnici bez nutnosti zátěže města tranzitní dopravou.
Rekreační zeleň
Zahradnářské kolonie zosobřují plynulý přechod z města do krajiny. V řadě měst tvoří hukovou bariéru z přilehlé komunikace.
Rozvojová plocha
Území v blízkosti výrobku Komora a přilehlého sídliště nabízí velký potenciál k rozvoji rekreační zeleně za hranicí intravilánu. Pro obyvatele nejdinatější městské části Tábora tato lokalita supluje hortolát s přírodou, který je pro ně důležitý.

1.3/ hrajína

Tábor leží na rozhraní Třeboňské pánve a Vlašimské vrchoviny. Ústrh opanuje historické centrum, zbytek města se rozhlašuje na relativní rovině ikonickým o určujícím pro jeho tvar jsou vodní prvky v podobě nádrže Jordán a řeky Lužnice. Výrazný tok dělí svým korytem území na dva typy. Na pravém břehu rozeseté vesnice do zemědělské krajiny, provázené hustou sítí lesních a polních cest. V územním plánu je vytyčen nový silní obchvat, pro odlehčení tranzitní dopravy, procházející tímto územím. Bez zásadních proměn nové odlehčených komunikací, je řešení pouze hrádkadabe a dlouhodobé spíše nevýhodné. Mimo to trasa přelezlity neveřejné změny dosavadní obraz o charakter města. Pravý břeh oproti tomu určuje zurbanizovaná krajina sezdílých měst, ani zde není patřičné se nadále rozvíjet na ukor krajiny.

2/ Diverzifikace

2.1/ redukce dopravy

Tábor trápí velmi známé problémy, se kterými se pod na velikou okrají. Sídlení z tlustých do tenkých, způsobuje fosize uvnitř města, velkost povrhu dopravy (ze přírovnat slovy trg. Václava Malýry k vodě. Kterou tkam puštěn. Tam se nazlje, musíme s ní tak zacházet. Přidání preferenčních pruhů pro autobusy. Kterým dojde k omezení osobní dopravy, nezpůsobí nejen podle mého názoru kolaps a dopravní opolaxgosu. Může nastat chvíčkové ochromení. Které se ale rychle a přinazené přizpůsobí novým podmínkám. Redukce automobilové dopravy je zamýšlena ve smyslu uvolnění prostoru pro různé druhy dopravy. Jelikož v kolaném stojí všechny dopravní prostředky, rozdílem je ale plocha. Kterou zabírají v poměru k počtu převezených pasažérů. Městská hromadná doprava je tedy tím efektivnější a užívanější, čím větší výhodu získá nad automobilem.

2.2/ posílení vlakové dopravy a prefer. mhd

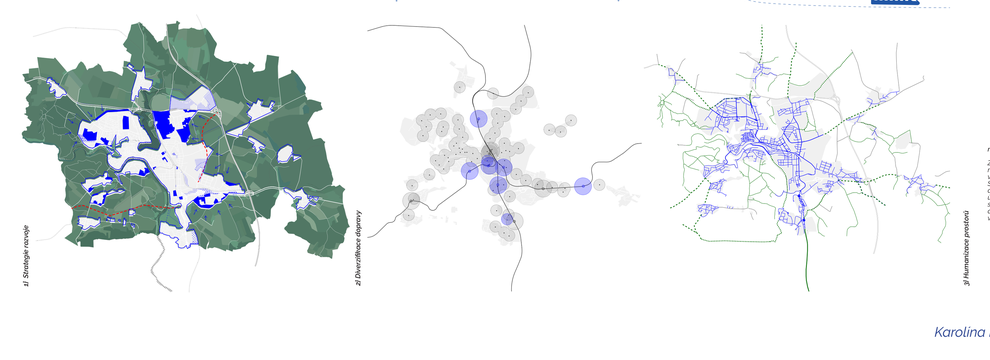
Hustá síť mhd s přímou návazností na regionální vlakovou dopravu je nejdůležitější pro uspěšné fungovaní aglomerace. Četnost spojů je dvojnásobné posílena oproti současnosti. Razíšení nabídky má dvojčlející motivovat k využití primeárských vlaků. Které doplněním zastávek na předmětší eliminují nadbytečné přesuny po městě daším dopravním prostředkem.

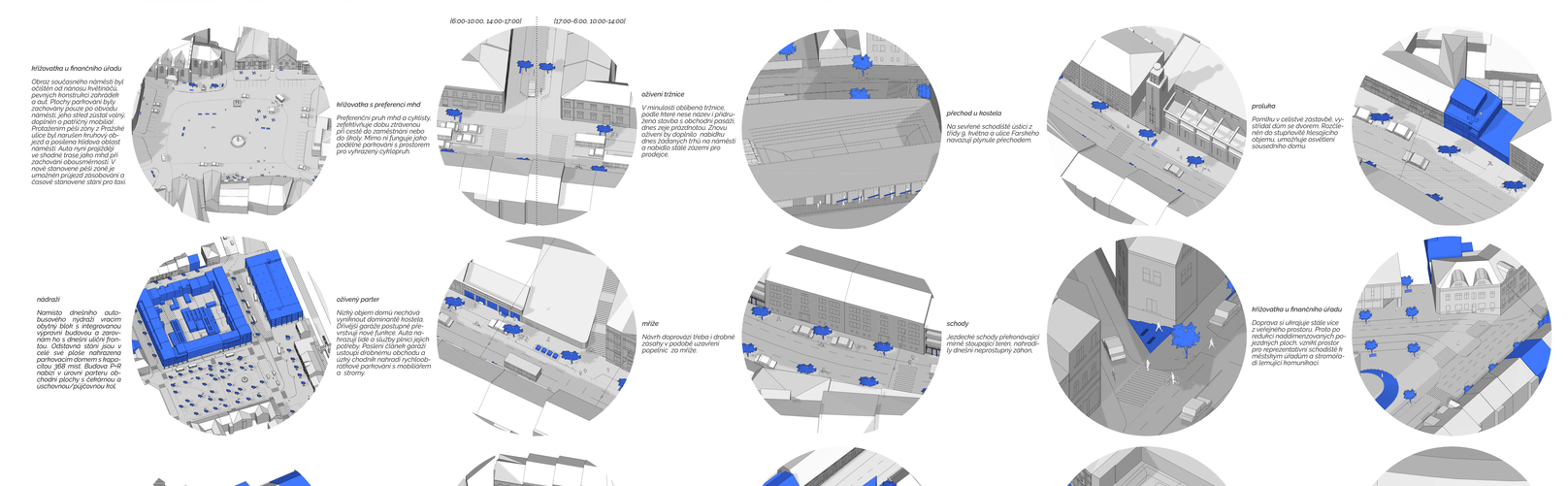
2.3/ integrace pěších a cyklistů do provozu

Pohyb mezi městy na tele nebo pěšky je dnes považován spíše jako rekreačín. Turistické stezky fosleim tlity, lesem nebo polem, mají nepopíratelný význam. Při cestování za prací nebo do školy. by ale měla existovat možnost pohybovat se spolu s ostatními dopravními prostředky. tou nejlepší a topograficky nejvýhodnější cestou. Na dopravné zatížených komunikacích nebo tam, kde to prostřeik nedovoluje, souběžnou stezkou separovanou stromořadím nebo po rozšířené linajnci. V intravilánu integrované s vozidly, vyhrazeným/ochranným jízdním pruhem nebo preferenčním pruhem mhd.

3/ Humanizace

Východní zóna mezi centrem a Sídlištěm nad Lužnicí má charakter vnitřní periferie. Odtržení od zbytku města umocňuje špatné propojení, které je omezeno na motorovou dopravu. Pěší propojení neznačuje nikoděl tím vyšlapaných v trávě. Dále veké cesta mořem asfaltu. Pošlemi Soběslavské ulice. Jediná ta má v rozvojové studii Tábor 2040 zmínku a spíše než nápomocná představuje zadělávání na problémy nehodnímod. Která se projevuje se vysokou fluktuací obchodů a vysokým podílem volných ploch, je důsledkem dopravní zátěže, absence zelené a mobiliáře. Fasády zanesené smogem přetěžená vrstva poutačů a propagačních letáčků. Z domů se tak často stávají pouhé nosiče reklamy a z jejich veličnosti Um soudě, že cíli na zaříznáhy projíždějící v autech. Prolulity a slepé tůby se tak stávají příležitostí pro další banner, místo toho, aby byly vyplněny novou zástavbou.
Nejdetailnějši zpracování návrhu připadá na Budějovickou ulici. Která i přes fungující obchod dodnes nezměnila svou podobu.





Karolina Koubová \ diplomová práce \ at. Redčenkov Danda - Ing. arch. Boris Redčenkov \ FA ČVUT \ zs 2017-2018