

Tábor

Cesty města

diplomová práce

Karolína Koubová

at. Redčenkov | Danda

2018

fa ČVUT

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Karolína Koubová AR 2017/2018, ZS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) TÁBOR - CESTY MĚSTA (AJ) TABOR - URBAN STREETS	
JAZYK PRÁCE:	
Vedoucí práce:	Ing. arch. Boris Redčenkov Ústav: 15118 Ústav nauky o budovách
Oponent práce:	Ing. arch. Ivan Lejčar
Klíčová slova (česká):	Cesty, Tábor
Anotace (česká):	Převážně rovinatá krajina dosud podporovala expanzivní růst města a vznik aglomerace Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí. Její chod stojí z velké části na motorové dopravě. Veřejný prostor je tak stále více privatizován pod koly aut. Ambicí projektu je vytvořit podmínky motivující k využívání alternativních druhů dopravy a integrovat cyklisty a pěší, kteří mají v dnešním městě stále méně prostoru.
Anotace (anglická):	The predominantly flat countryside has so far supported the expansive growth and formation of the city and urban agglomeration Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí. The agglomeration is largely sustained by motor transport and thus the public space is increasingly suppressed under the wheels of cars. The ambition of the project is to create conditions motivating the use of alternative types of transport and to integrate cyclists and pedestrians who have less space in today's city.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Karolína Koubová

datum narození: 13. 4. 1993

akademický rok / semestr: 2017/18, zimní semestr

obor: Architektura a urbanismus

ústav: Nauky o budovách

vedoucí diplomové práce: Ing. arch Boris Redčenkov

téma diplomové práce: Mobilita a město

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Práce si klade za cíl, prostřednictvím plánu mobility, reagovat na současné problémy spojené s dopravou v rámci aglomerace Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí. Vytvořit vyvážený dopravní systém, zaměřený na alternativní druhy dopravy a zasadit se tak o udržitelný rozvoj města.

2/ stavební program

Práce bude zpracována v rozsahu od koncepčního plánu mobility v měřítku celé aglomerace, přes návrh regulace motorové dopravy až po následnou humanizaci dílčích prostorů.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Autorská zpráva

Schémata koncepce návrhu

Vizualizace

Situace /1:1000 - 2000/

Charakteristické půdorysy /1:100 - 500/

Řezy a pohledy vybraných částí

Lze upravit po dohodě s vedoucím DP.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu

Fyzický model

Portfolio /2x/

CD /2x/

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

12. 10. 2017 Karolína Koubová

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

12. 10. 2017 registrováno studijním oddělením dne

27 -10- 2017

12. 10. 17

Tábor, město založené na ostrohu a troskách původního hradiště, si držel svůj kompaktní půdorys až do částečného pádu městských hradeb a vybudování železnice. Rozvoj infrastruktury byl impulzem pro vznik nového města a nárůst počtu obyvatel v okolních vesnicích, které se postupně přimkly k Táboru. Za dob, kdy byl Tábor vojenským městem, vznikla další vrstva sídlišť na protilehlých koncích města. Pražské při kasárnách a Sídlíště nad Lužnicí dále od města na zelené louce. V 90. letech spolu s vybudováním dálničního sjezdu tato pomlka prorostla obchodní zónou. V současnosti vlivem expanzivního růstu města, který podporuje převážně rovinatá krajina, vznikla aglomerace Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí. Její chod dosud stojí převážně na motorové dopravě, pouze částečně na vlakové a velmi omezeně na cyklo-pěší. Počet obyvatel v rámci aglomerace dosahuje 47 090, přičemž tendence je spíše klesající.

o}

Husitský
15.století
3000 obyvatel



„Nové město“
1880
7.413 obyvatel



Tábor poválečný
1949
23 696 obyvatel



Tábor meziválečný
20.-30.léta



Tábor dnešní
2017
34.482 obyvatel



Koncept

návrhu

Převážně rovinatá krajina, doposud podporovala expanzivní růst města a vznik aglomerace Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí. Její chod stojí z velké části na motorové dopravě. Veřejný prostor je tak stále více privatizován pod koly aut. Ambicí projektu je vytvořit podmínky motivující k využívání alternativních druhů dopravy a integrovat cyklisty a pěší, kteří mají v dnešním městě stále méně prostoru. Současně kultivovat veřejná prostranství, která jsou dnes automobilové dopravě podřízena. Výsledkem má být k životu přívětivější a atraktivnější město.

1) strategie

1.1) stanovení hranic intravilánu

1.2) stanovení rozvojových ploch

1.3) krajina

2) diverzifikace

2.1) redukce osobní motorové dopravy

2.2) posílení vlakové dopravy a preference mhd

2.3) integrace cyklistů a pěších do provozu

3) humanizace

3.1) páteřní komunikace

3.2) náměstí

3.3) nádraží

č. 3

Soběslavská

Budějovická

Purkyňova

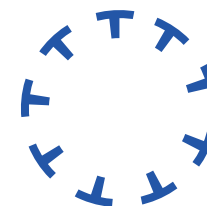
Třída 9. května

strategie
1}

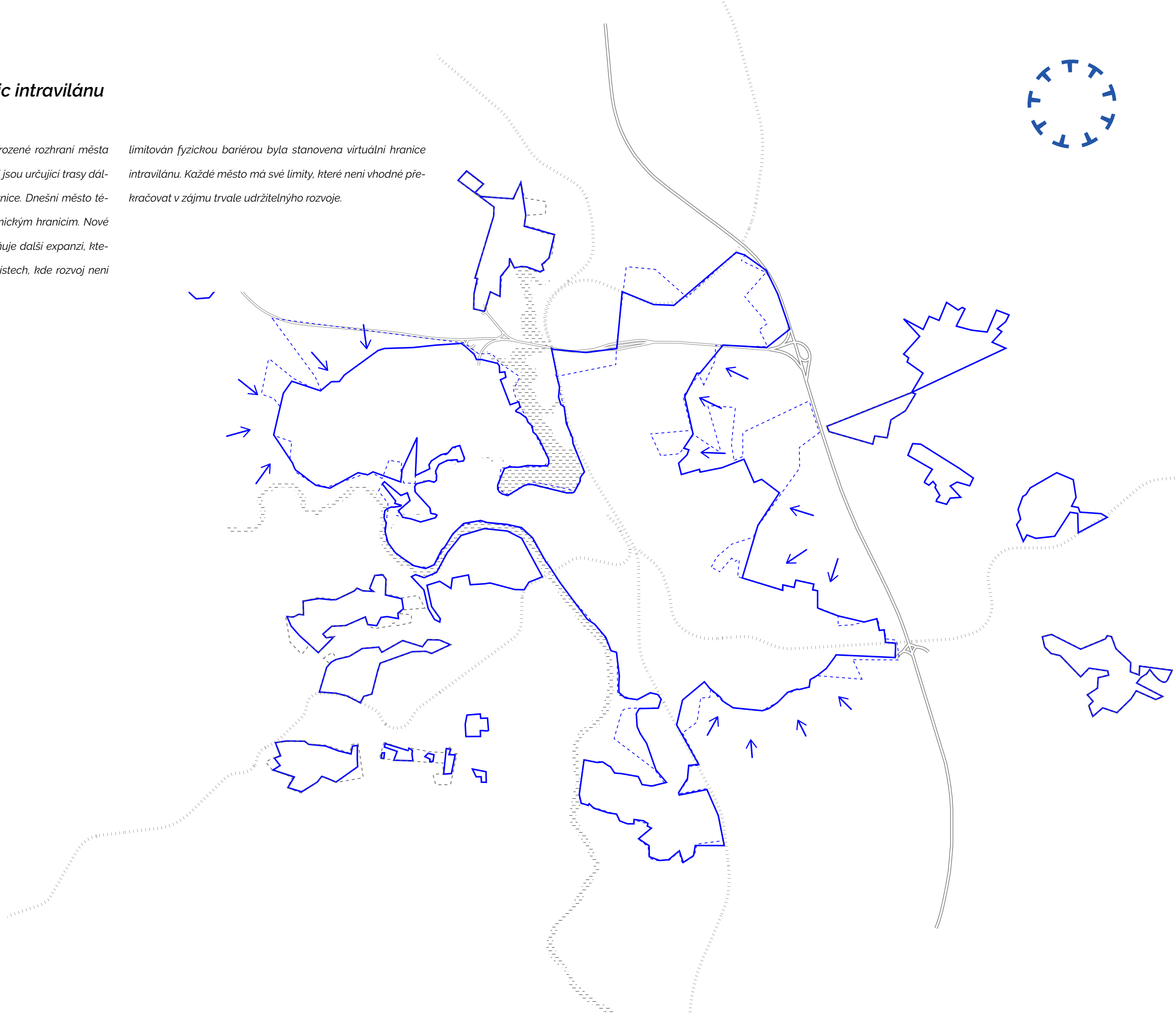
1.1} stanovení hranic intravilánu

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 přírodním i technickým hranicím. Nové vymezení v duchu koncentrace usměrňuje další expanzi, která by byla na úkor okolní přírody. V místech, kde rozvoj není

limitován fyzickou bariérou byla stanovena virtuální hranice intravilánu. Každé město má své limity, které není vhodné překračovat v zájmu trvale udržitelného rozvoje.



- návrh hranice intravilánu
- stávající hranice intravilánu
- dálnice
- silnice 1. třídy
- linie vlaku
- přírodní hranice - Jordán, Lužnice



1.2} stanovení rozvojových ploch

Bydlení:

Návrh počítá s dostavěním proluk v rostlé zástavbě typologií charakterem blízké typologii townhouse. Dále s rozvojem individuálního bydlení především v městské části Čelkovice, kvůli její dobré dostupnosti k centru města a službám. S dokončením půdorysu lokality na sv. Anně, v Čekanicích a na Horkách, které by potvrdilo jejich finální podobu a hranici. Největší příležitostí je brownfield bývalých kasáren s potenciálem transformace na novou čtvrť. Ta by nabízela například příležitost pro cohousing, tedy sdílené bydlení na principu družstevního vlastnictví, a tím konkurovat rozpinajícimu se individuálnímu bydlení na okraji města.

Výroba:

Návrh počítá s doplněním rezerv v dnešním průmyslovém obvodu a především navázání na plochy za silnicí č.19 u Čekanic, z důvodu dobrého napojení na dálnici bez nutnosti zátěže města tranzitní dopravou.

Rekreační zeleň:

Zahrádkářské kolonie zosobňují plynulý přechod z města do krajiny. V řadě míst tvoří hlukovou bariéru z přílehlé komuni-

kace.

Rozvojová plocha:

Území v blízkosti rybníku Komora a přilehlého sídliště nabízí velký potenciál k rozvoji rekreační zeleně za hranicí intravilánu. Pro obyvatelé nejlidnatější městské části Tábora tato lokalita supluje kontakt s přírodou, který je pro ně důležitý.

transformační a rozvojové plochy:

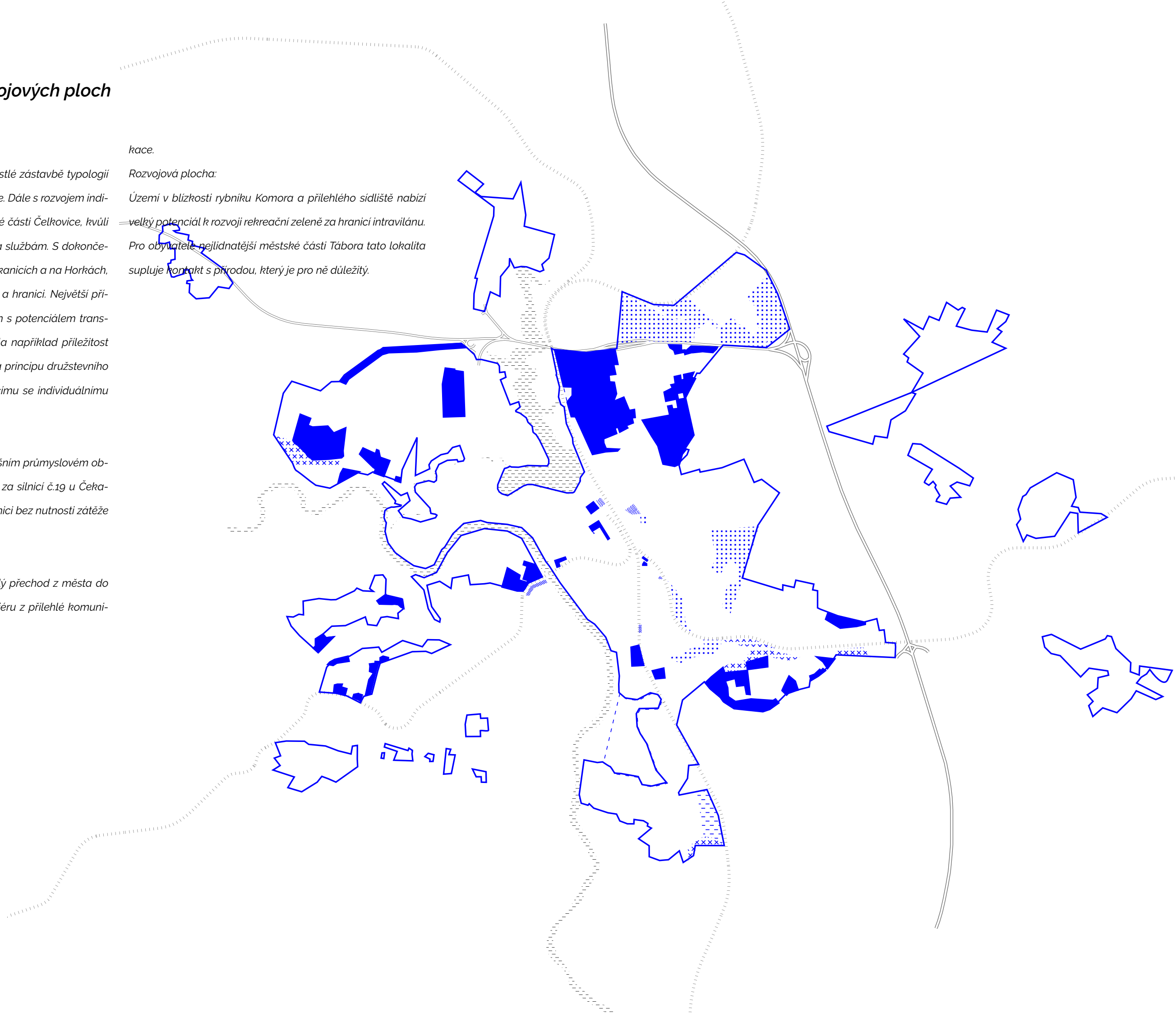
plochy bydlení

plochy výroby

plochy rekreační zeleně

plochy občanské vybavenosti

plocha rozvoje území



1.3 krajina

Tábor leží na rozhraní Třeboňské pánve a Vlašimské vrchoviny. Ostroh opanuje historické centrum, zbytek města se rozkládá na relativní rovině. Ikonickým a 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 rozestě vesnice do zemědělské krajiny, provázané hustou sítí lesních a polních cest. V územním plánu je vytyčen nový jižní

obchvat, pro odklonění tranzitní dopravy, procházející tímto územím. Bez zásadních proměn nově odlehčených komunikací, je řešení pouze krátkodobé a dlouhodobě spíše nevýhodné. Mimo to trasa přeložky nevratně změní dosavadní obraz a charakter místa. Pravý břeh oproti tomu určuje zurbanizovaná krajina srostlých měst, ani zde není patřičně se nadále rozvíjet na úkor krajiny.



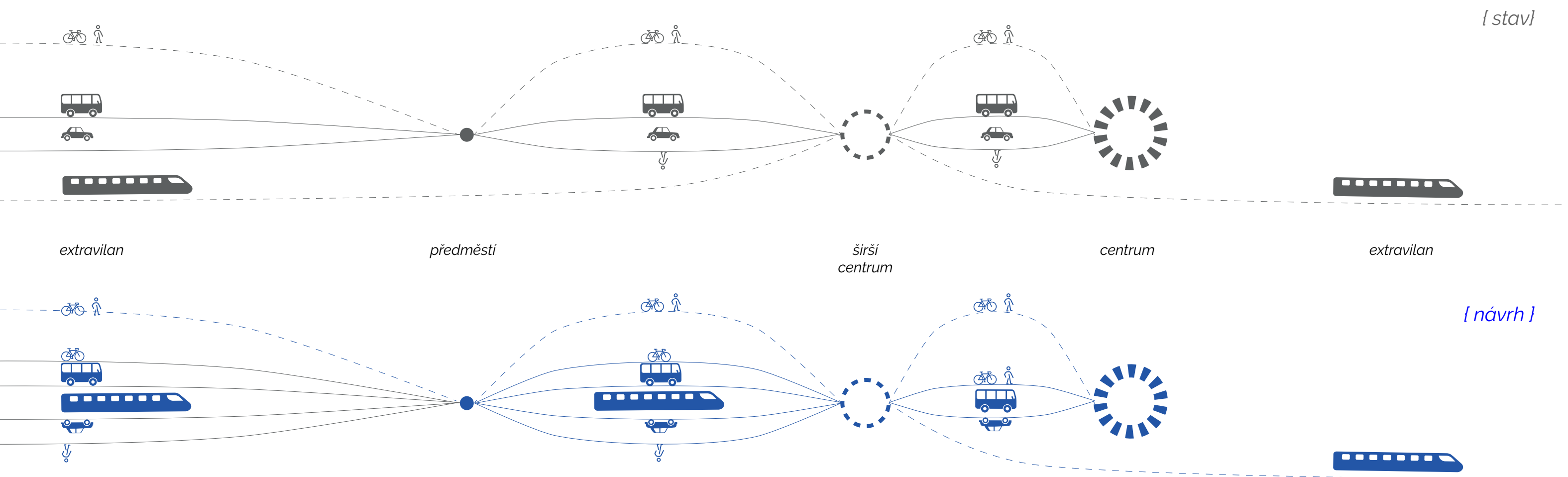
trasa rušeného záměru obchvatu

diverzifikace
2}

2.1} redukce osobní motorové dopravy

Tábor trápí obecně známé problémy, se kterými se potýká většina měst s přebujelými komunikacemi na svém okraji. Systém z tlustých do tenkých, způsobuje kolize uvnitř města. Jelikož povahu dopravy lze přirovnat slovy ing. Václava Maliny k vodě, kterou kam pustíte, tam se rozlije, musíme s ní tak zacházet. Přidání preferenčních pruhů pro autobusy, kterým dojde k omezení osobní dopravy, nezpůsobí nejen podle mého názoru kolaps a dopravní apokalypsu. Může

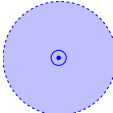
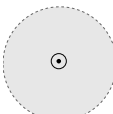


nastat chvilkové ochromení, které se ale rychle a přirozeně přizpůsobí novým podmínkám. Redukce automobilové dopravy je zamýšlena ve smyslu uvolnění prostoru pro různé druhy dopravy. Jelikož v kolonách stojí všechny dopravní prostředky, rozdílem je ale plocha, kterou zabírají v poměru k počtu převážených pasažérů. Městská hromadná doprava je tedy tím efektivnější a užívanější, čím větší výhodu získá nad automobilem.

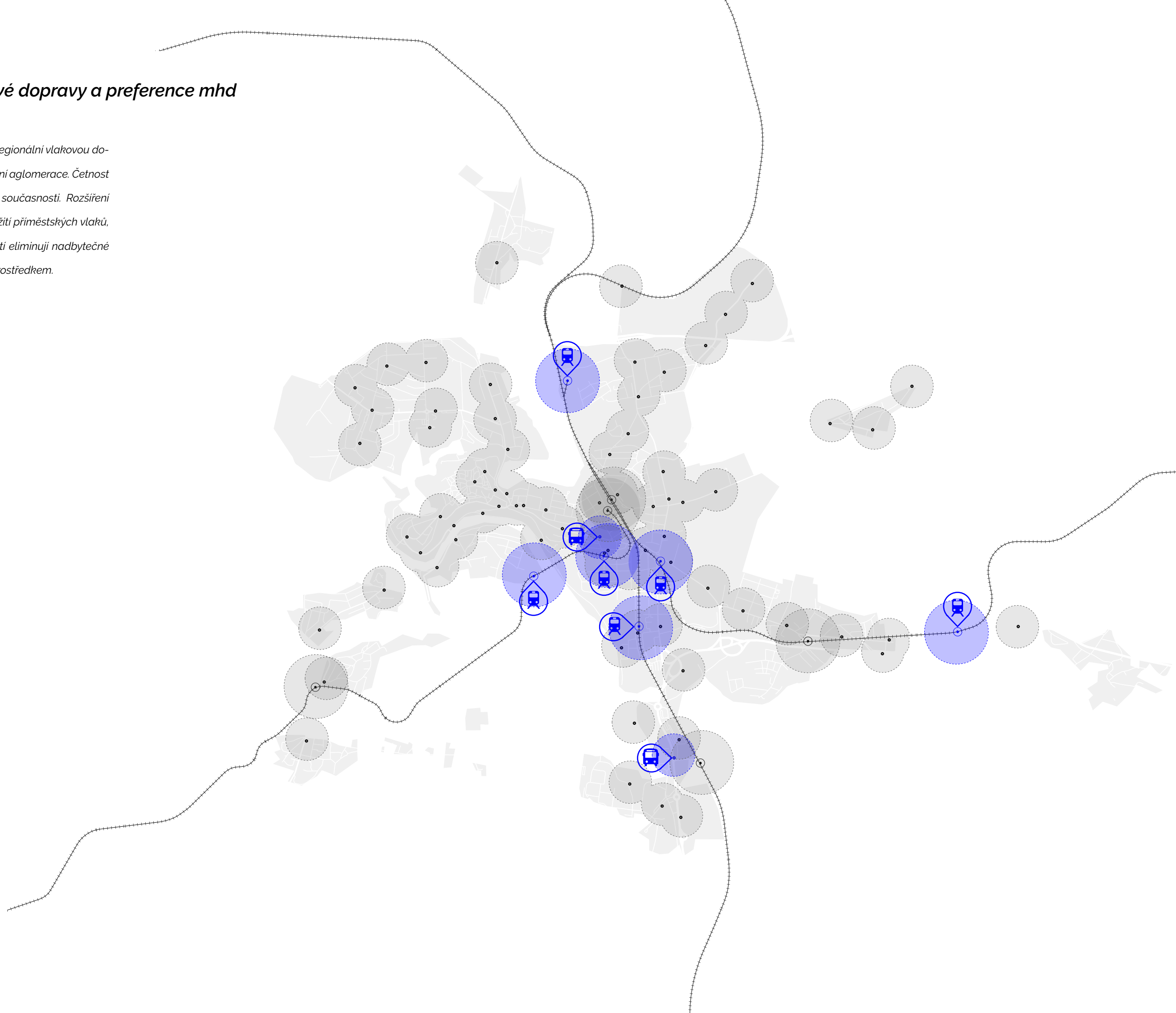


2.2} posílení vlakové dopravy a preference mhd

Hustá síť mhd s přímou návazností na regionální vlakovou dopravu je nezbytná pro úspěšné fungování aglomerace. Četnost spojů je dvojnásobně posílena oproti současnosti. Rozšíření nabídky má dojíždějící motivovat k využití příměstských vlaků, které doplněním zastávek na předměstí eliminují nadbytečné přesuny po městě dalším dopravním prostředkem.

dostupnost vlakových zastávek a mhd:

-  navržená vlaková zastávka, $r = 600\text{ m}$
-  stávající vlaková zastávka, $r = 600\text{ m}$
-  navržená zastávka mhd, $r = 400\text{ m}$
-  stávající zastávka mhd, $r = 400\text{ m}$



2.3} integrace cyklistů a pěších do provozu

Pohyb mezi městy na kole nebo pěšky je dnes považován spíše jako rekreační. Turistické stezky kolem řeky, 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 nejkratší a topograficky nejvýhodnější cestou. Na dopravně zatížených komunikacích nebo tam, kde to prostředí nedovoluje, souběžnou stezkou

separovanou stromořadím nebo po rozšířené krajnici. V intravilánu integrovaně s vozidly, vyhrazeným/ochranným jízdním pruhem nebo preferenčním pruhem mhd.

integrace cyklistů do provozu:

preferenční pruh mhd + cyklisté

vyhrazený/ochranný cyklopruh

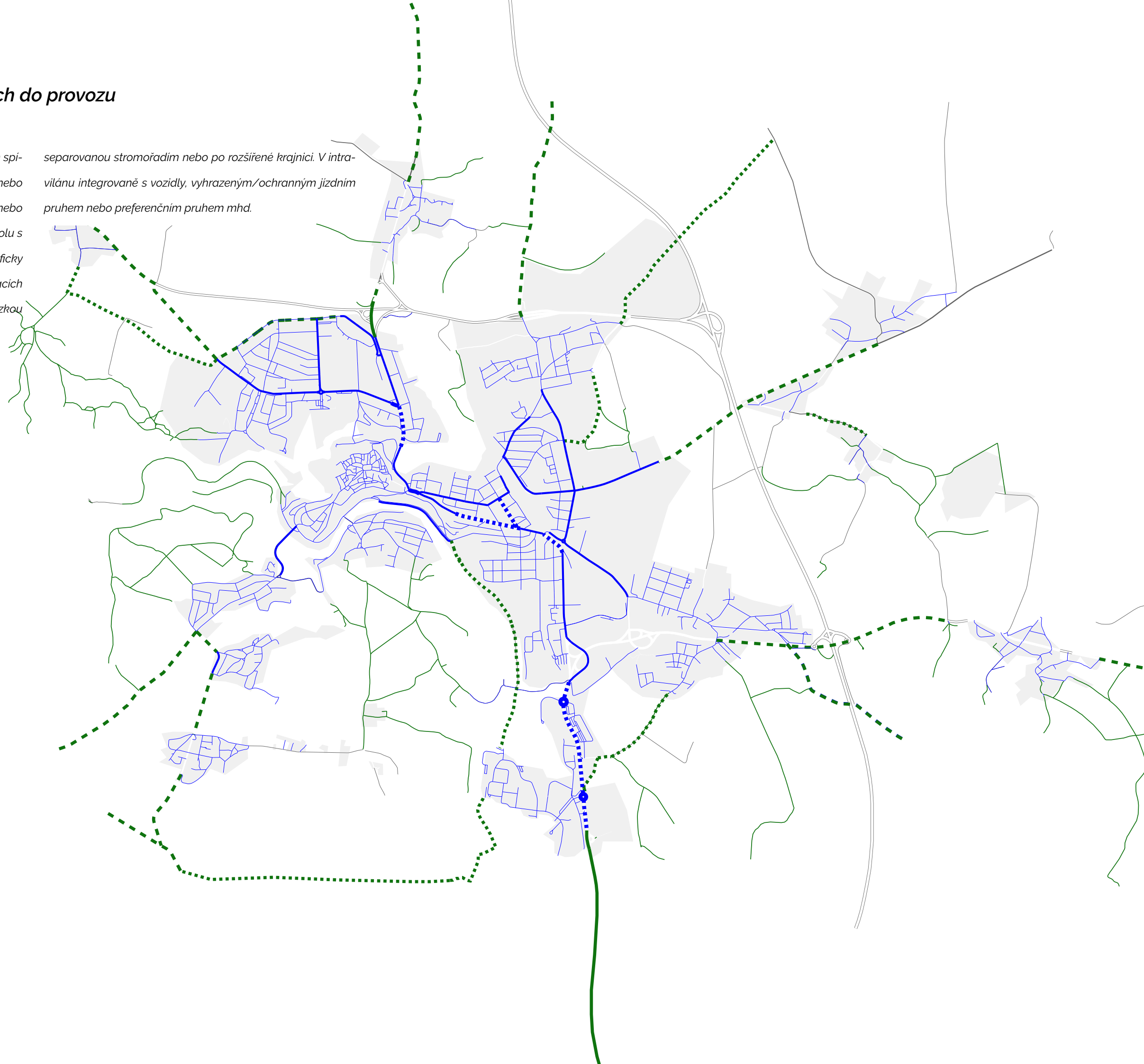
integrace s ostatními vozidly

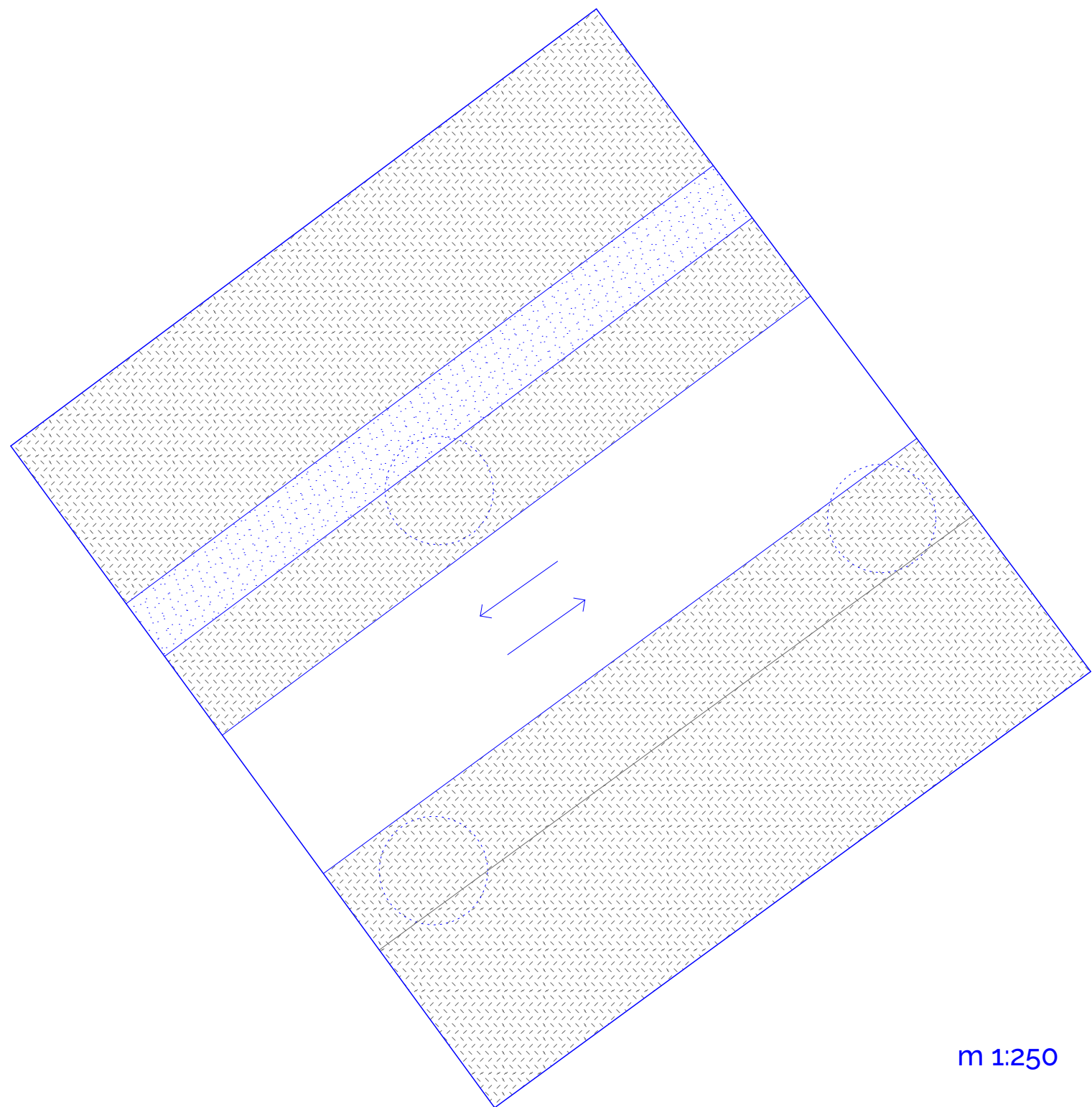
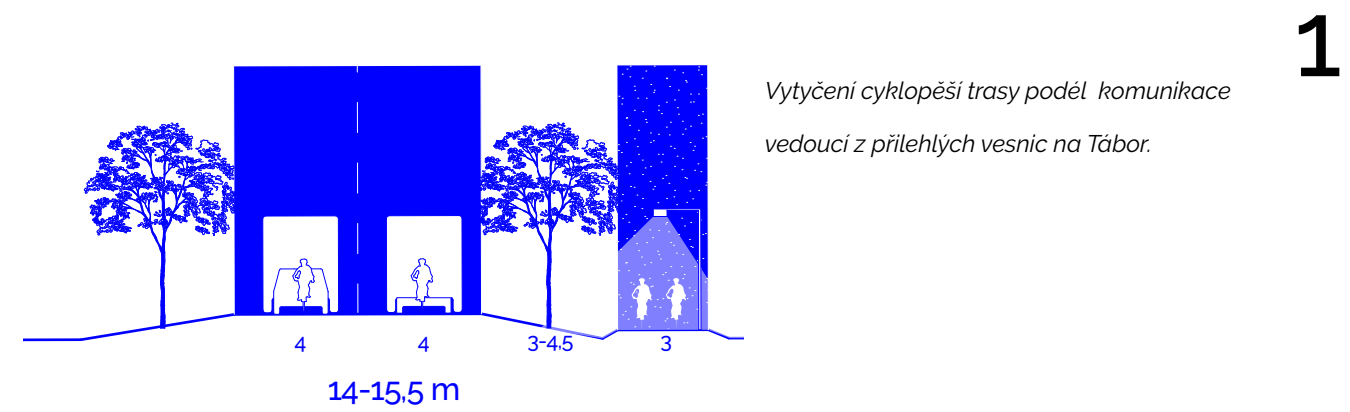
integrace s ost. voz. + rozšířená krajnice

souběžná cyklopěší stezka

separovaná cyklostezka

integrace s ostatními vozidly





humanizace
3}

3.1 páteří komunikace

legenda k řešeným detailům:

navržená hrana materiálu, zapuštěného obrubníku

navržená hrana obrubníku s rozdílnými výškovými úrovněmi

stávající hrana komunikace, polohopisu

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 (stožárová lampa, integrované světlo do dlažby, zavěšené osvětlení)

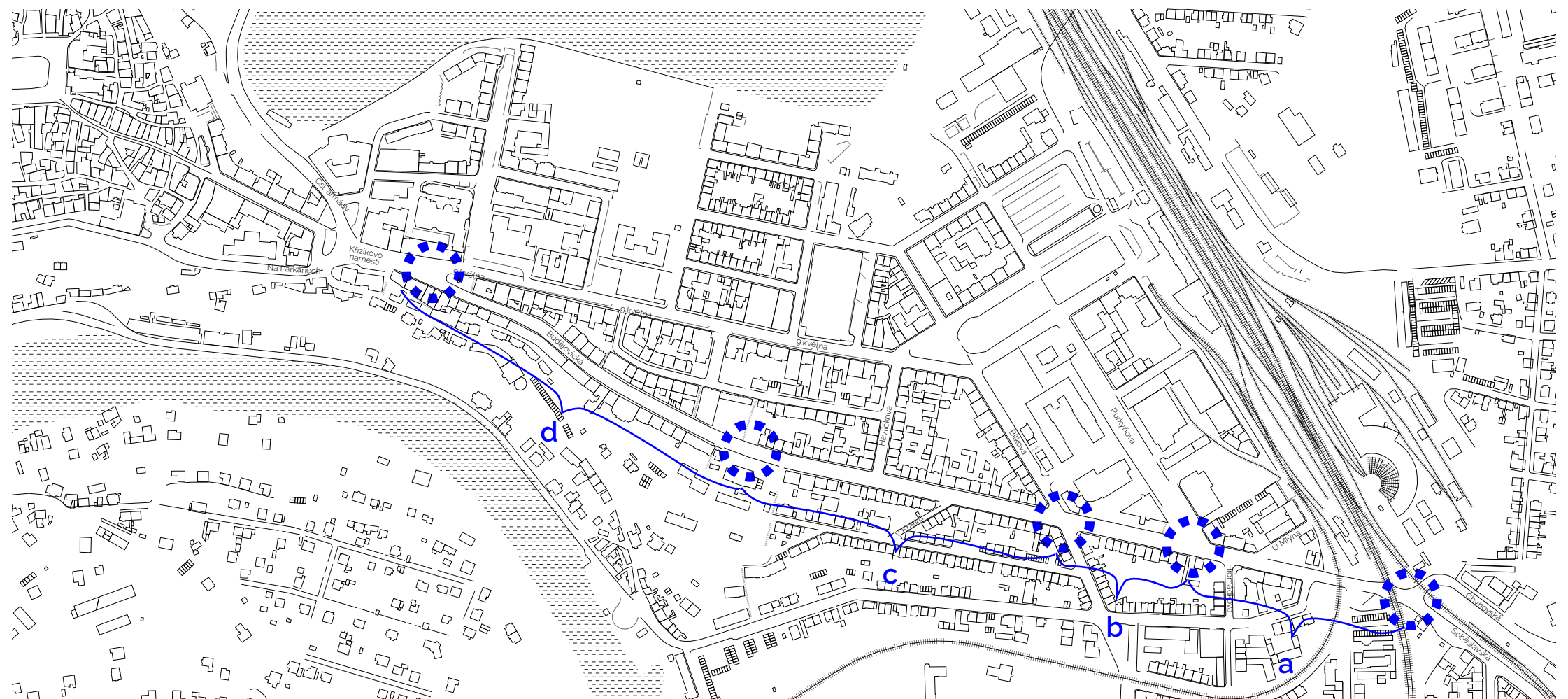
Obchodní zóna mezi centrem a Sídlištěm nad Lužnicí má charakter vnitřní periferie. Odtržení od zbytku města umocňuje špatné propojení, které je omezeno na motorovou dopravu. Pěší propojení naznačuje několik linií vyšlapaných v trávě. Dále vede cesta mořem asfaltu. Páteří komunikace Soběslavská a na ni navazující Budějovická ulice, zhmotňují spíše než reprezentativní předměstí, zadní trakt města. Jejich nehostinnost, která se projevuje se vysokou fluktuací obchodů a vysokým podílem volných ploch, je důsledkem dopravní zátěže, absence zeleně a mobiliáře. Fasády zanesené smogem překrývá vrstva poutačů a propagačních letáků. Z domů se tak často stávají pouhé nosiče reklamy a z jejich velikosti lze soudit, že cílí na zánik projíždějící v autech. Proluky a slepé štíty se tak stávají příležitostí pro další banner, místo toho, aby byly vyplněny novou zástavbou.

Nejdetailnější zpracování návrhu připadá na Budějovickou ulici, která i přes fungující obchvat dodnes nezměnila svou podobu. Návrh reflektuje přirozené sevření mezi dvěma klíčovými uzly: Křížkovým náměstím a Černými mosty, které vybíjí k zúžení a přeuspořání profilu ve prospěch mhd a cyklistů.

Zbytečné okraje nahradily velkorysý chodník s mobiliářem a stromořadím po obou stranách. Příčné vazby podpořilo doplnění řady přechodů a míst pro přecházení. Vzhledem k existenci vyhrazených pruhů a ke kontextu historické zástavby, není nutné navrhovat ostrůvek. K zobytnění prostoru přispívá předláždění kostkou - v úrovni komunikace na místech parkování a tam, kde dochází k pohybu chodců, tedy na přechodech a zastávkách. Kultivace uličního prostoru přispívá k zhodnocení budov, které ho obklopují. Návrh proto počítá s doplněním stávající struktury o novou vrtsvu. Kultivují zákoutí, vytvářím prostory pro zastavení. Ulice by neměla fungovat jen jako průjezdní koridor. Zásadní složkou návrhu jsou lidé, kteří jsou v současném pojetí ulice diskriminováni. Seřízení semaforů, přehlíží přítomnost chodců a překonání silnice napříč se stává záležitostí několika minut. Neproporcionality čekání vs. přecházení si člověk uvědomí až v porovnání s časem vymezeným pro přechod, 5 sekund, ve výjimečných případech 15 sekund. Cílem by bylo přiblížení se barcelonskému systému, 30 s přecházení 60 s stání (tedy jízda aut).

Ulice je pomyslně rozdělena do čtyř částí. Část A (Černé mosty - křižovatka u finančního úřadu) je rozdělena do dvou jízdních pruhů s ochranným cyklopruhem. Oboustranné parkování je zastoupeno rychloobrátkovým a rezidenčním. Část B (kříž. u fin. úřadu - křižovatka u Třeboňky) nabízí díky velkorysému profilu čtyři jízdní pruhy, z toho dva jsou preferenční s prioritou pro mhd, cyklisty a zaregistrované taxi. Parkování při jedné straně a novou zastávku mhd na straně druhé. Část C (křižovatka u Třeboňky - zastávka U polikliniky) přeuspořádává ze tří jízdních pruhů na dva jízdní a preferenční pruh. Protisměrný pruh je opět doplněn o ochranný cyklopruh. Parkování pro rezidenty a rychloobrátkové při jedné straně, při druhé mimo dobu stanovenou pro preferenční pruh (17-6, 10-14:00). V poslední části D (zastávka u polikliniky - Křížkovo náměstí) bylo zachováno původní členění (2 j.p.) s přidáním ochranného cyklopruhu. Parkování rozmístěno oboustranně dle možnosti šířky profilu.

"Automobil učinil město protismyslným, neboť paralyzuje jeho hlavní výhody plynoucí z vysoké koncentrace obyvatelstva na malé ploše." Keller, 1997

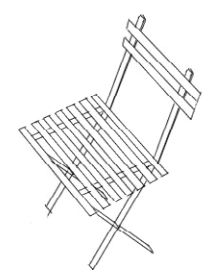


zóny mobiliáře

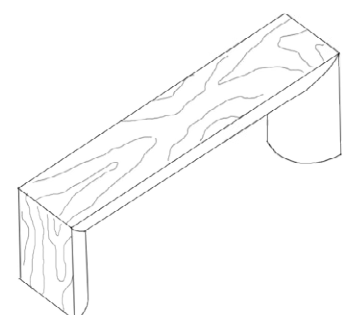


Veřejný prostor je vybaven nábytkem. Ten v mnoha případech neodpovídá významu dané lokality. Prvky mobiliáře jsou zásadní pro utváření charakteru a iniciují pobytové užívání místa. Jejich podoba je proto přímo závislá na konkrétním prostředí.

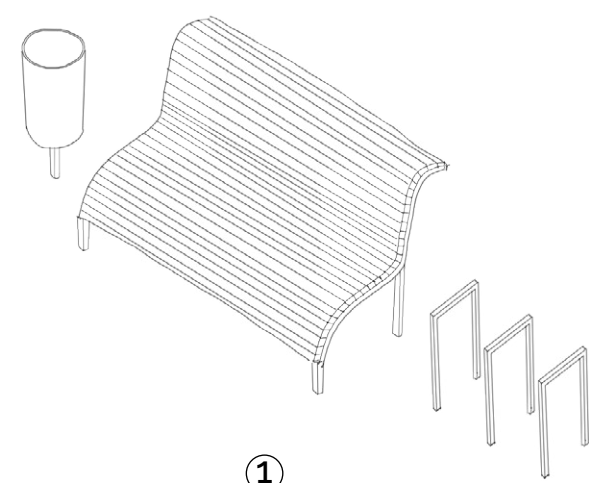
Tábor byl rozdělen na tři základní skupiny: centrum / předměstí / krajina. Zvláštní skupinou je dočasný/ sezónní mobiliář: předzahrádky/ venkovní slavnosti /koncerty/...



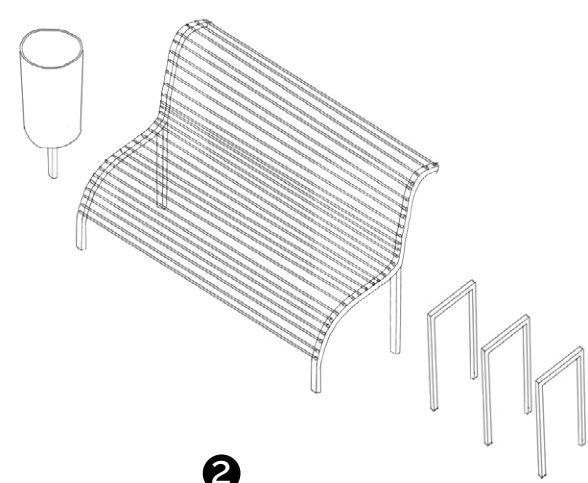
4



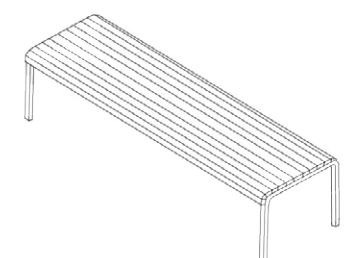
3



1



2



- ① centrum + lokální centrum
- ② širší centrum + předměstí
- ③ krajina
- 4 dočasný mobiliář



Stav:

Dnešní komunikace č.3 ani není ulicí. Povolená rychlost předepisuje 70 km/h, což vylučuje pohyb chodců a omezuje návštěvníky obchodů a cestující do města na pohyb autem. Okolí komunikace charakterem připomíná vnitřní periferii.

Návrh:

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



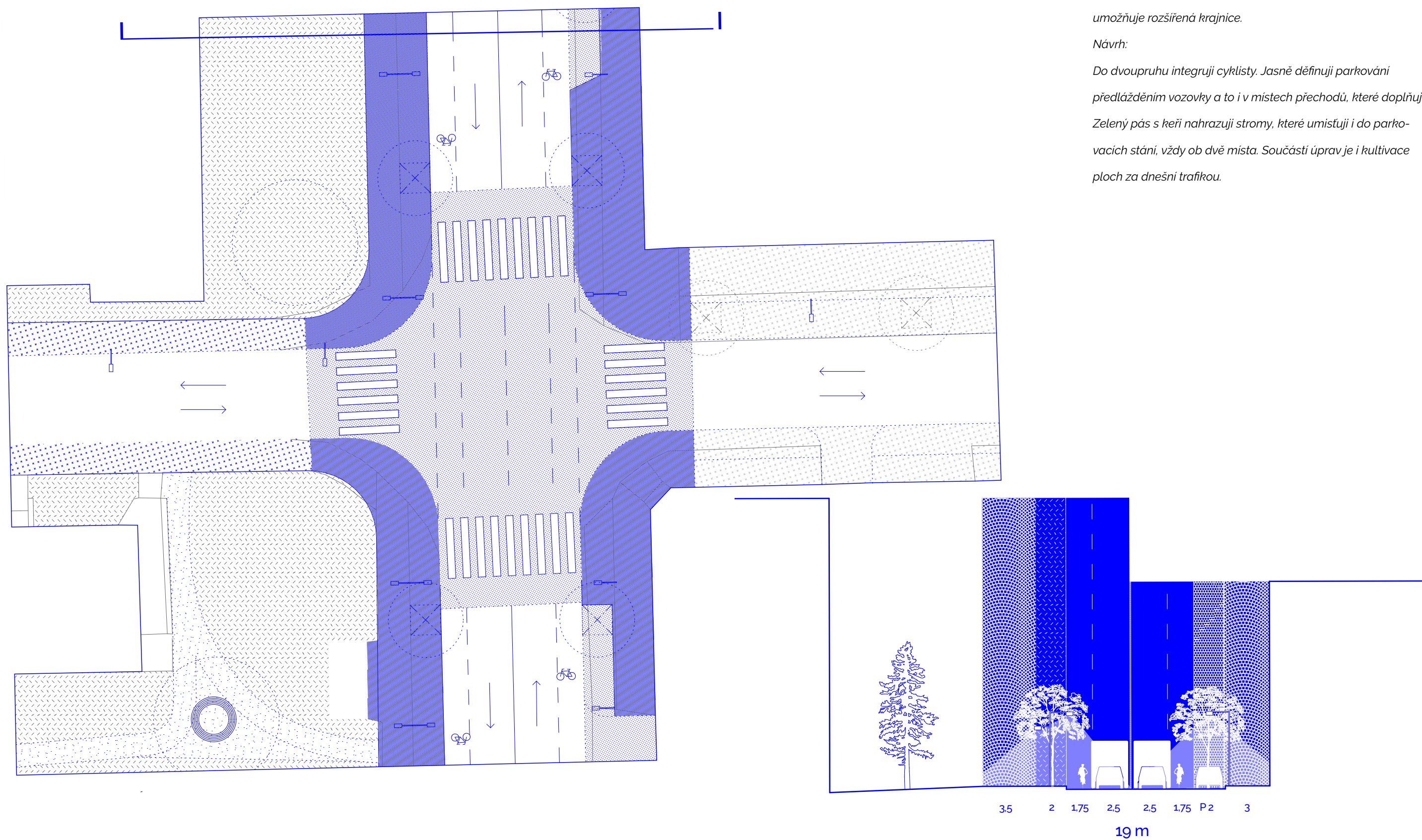
Soběslavská

Stav:

Pro další úsek Soběslavské ulice je charakteristická jasně definovaná uliční čára při jedné straně a ustoupená vysokopodlažní zástavba na straně druhé. Jednostranné parkování dnes umožňuje rozšířená krajnice.

Návrh:

Do dvoupruhu integrují cyklisty. Jasně děfinují parkování předláždáním vozovky a to i v místech přechodů, které doplňují. Zelený pás s keři nahrazují stromy, které umísťují i do parkovacích stání, vždy ob dvě místa. Součástí úprav je i kultivace ploch za dnešní trafikou.



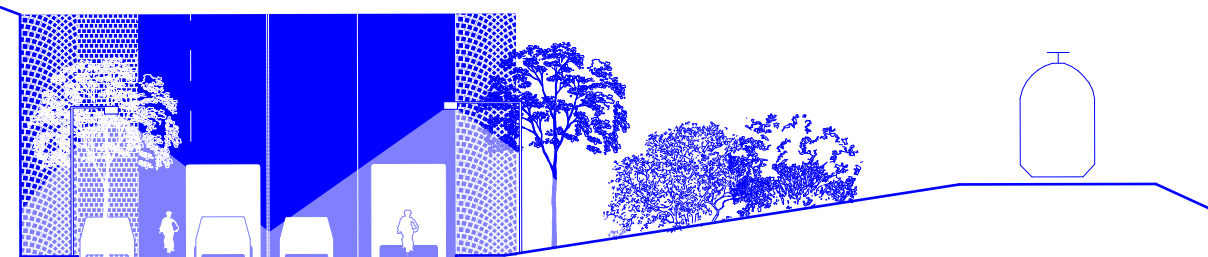
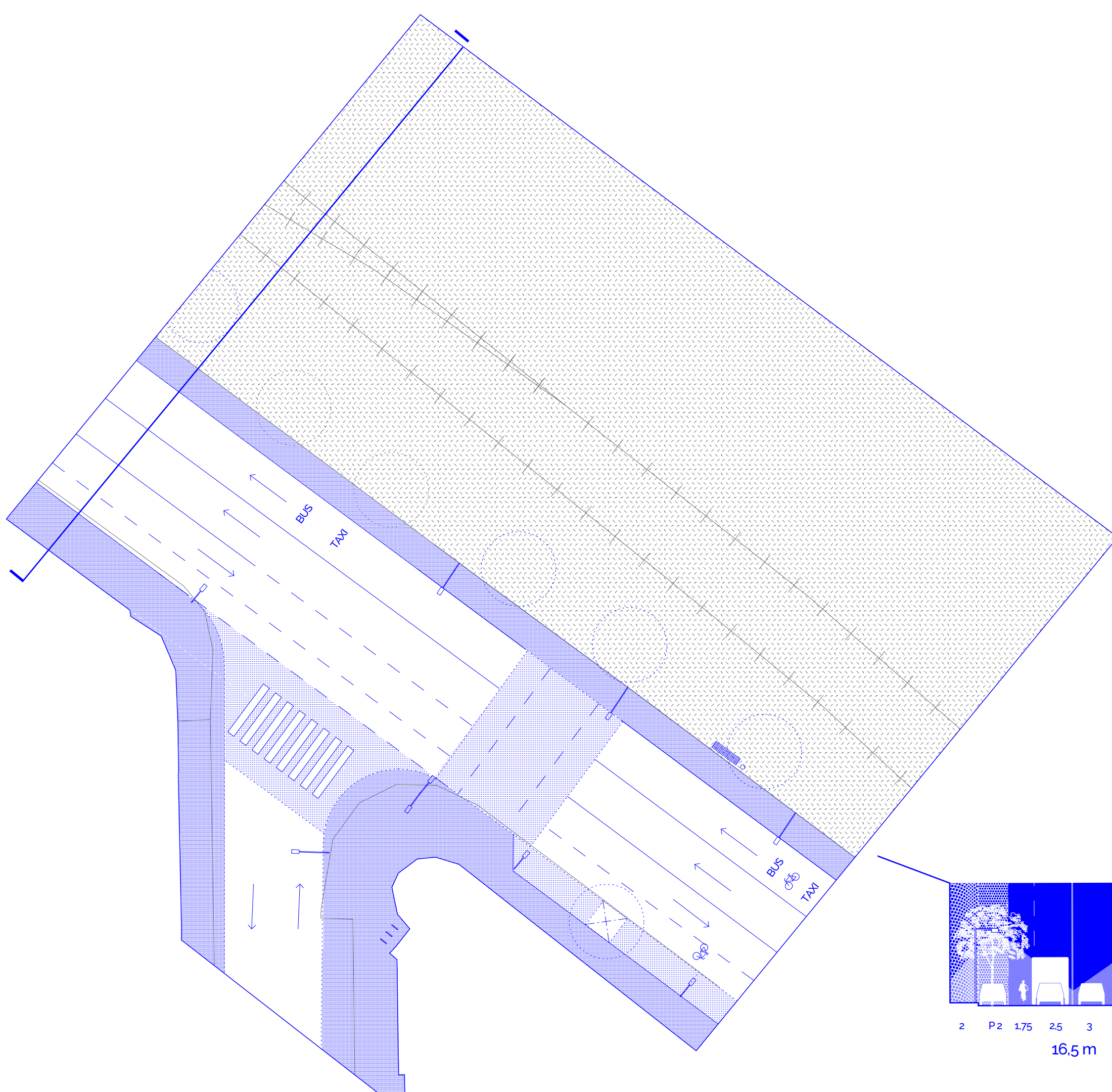
Soběslavská - černé mosty

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 osazují stromořadí do chodníku a svahu železnice.



2 P2 1,75 2,5 3 3,25 2

16,5 m

m 1:250



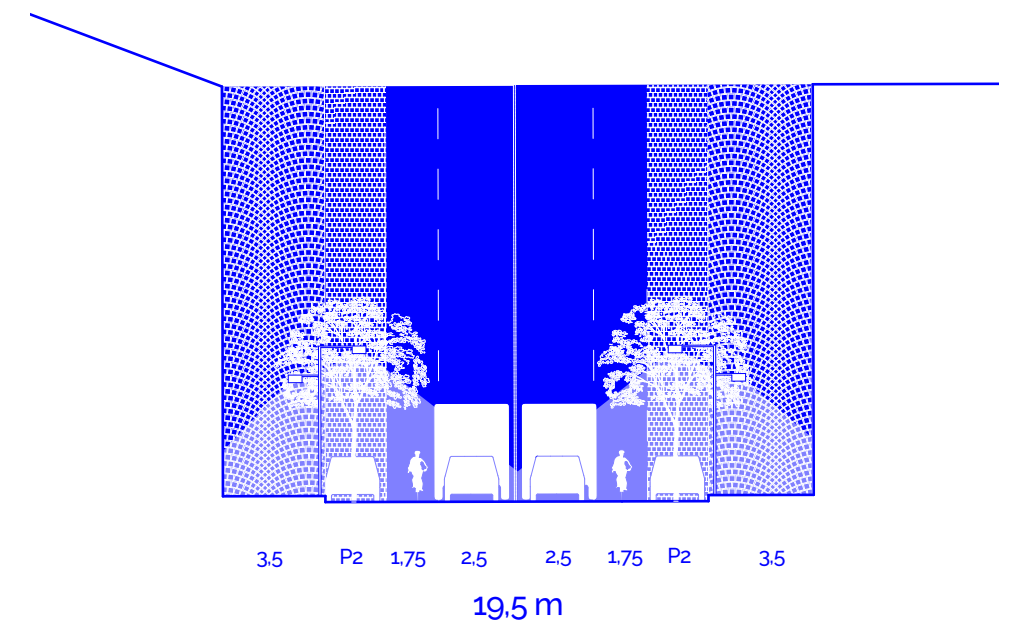
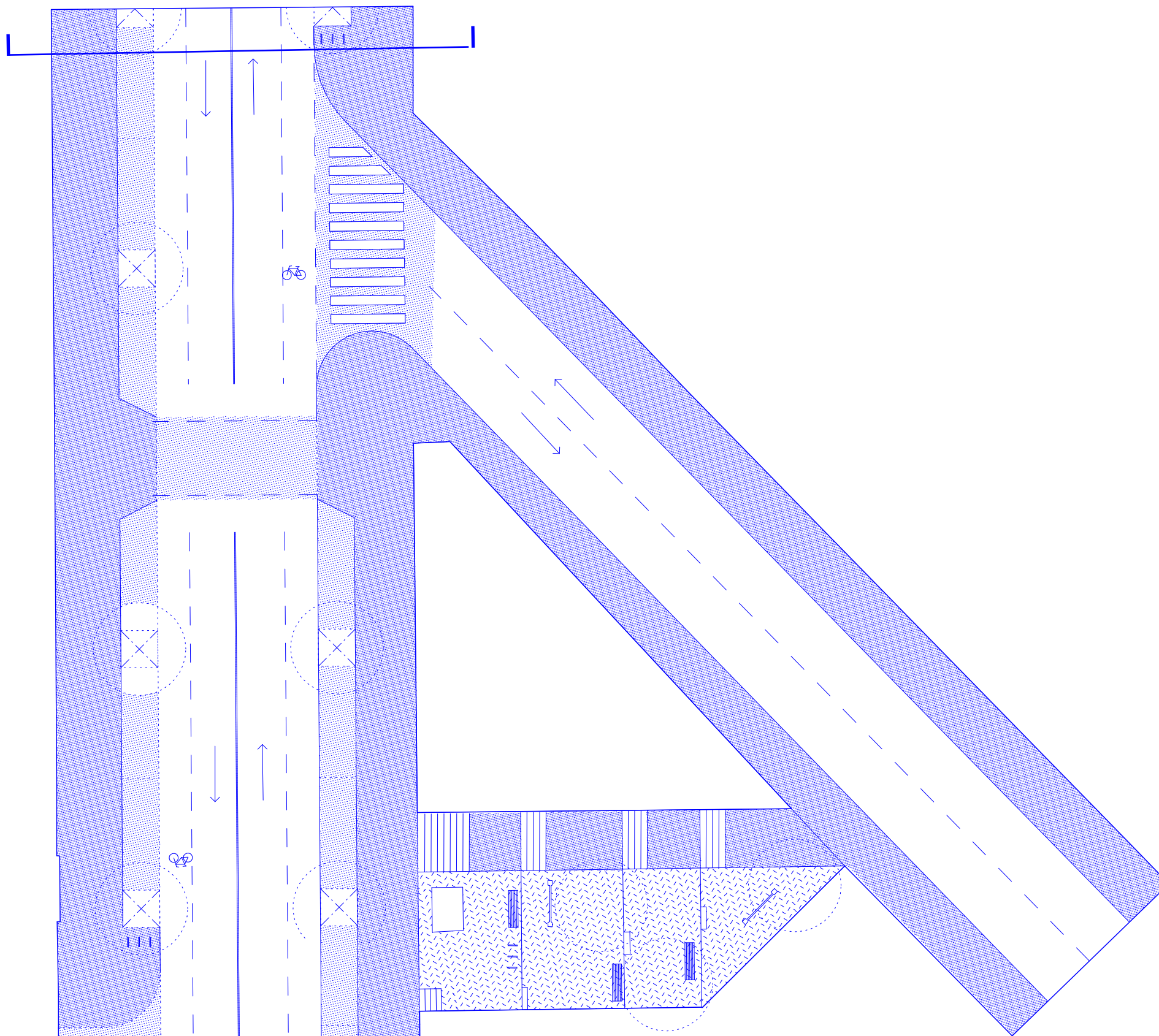
a. Černé mosty

Stav:

Současný prostor tvoří uliční fronta na levé a plácek s náletovou zelení na levé straně. Dva pruhy doplněné o odbočení, pouze podporují systém z tlustých do tenkých, kdy plynule jedoucí auta na krátkém úseku zrychlí a zakrátko dobrzdí.

Návrh:

Redukuj odbočovací pruh a získávám prostor pro oboustranné parkování. Vzhledem k nově doplněné struktuře s aktivním parterem navrhuji stání jako rychloobrátkové v kombinaci s parkováním pro rezidenty. Doplnuji přechod navazující na ulici k hlavnímu nádraží.



b. finanční úřad

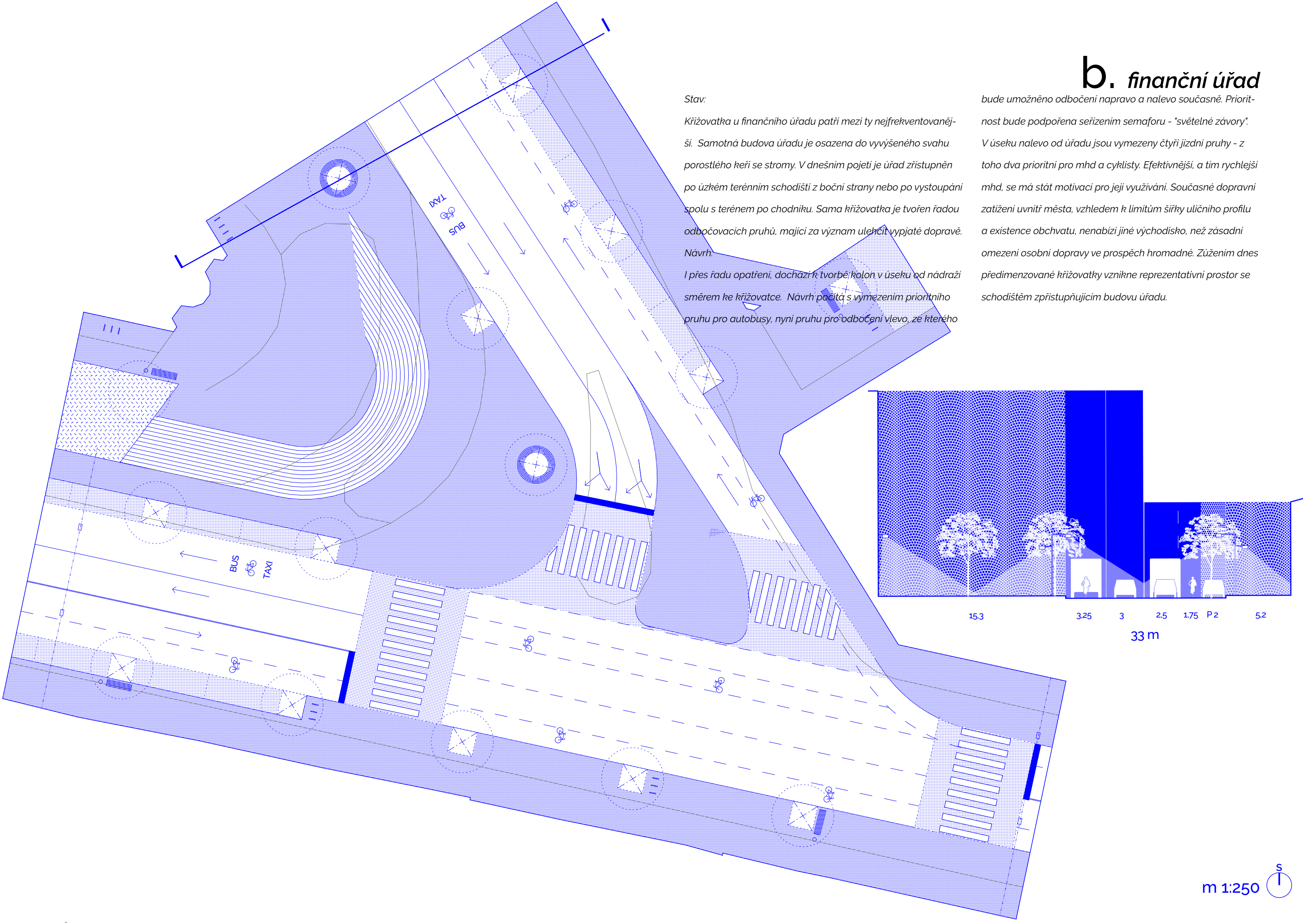
bude umožněno odbočení napravo a nalevo současně. Prioritnost bude podpořena seřazením semaforu - "světelné závory". V úseku nalevo od úřadu jsou vymezeny čtyři jízdní pruhy - z toho dva prioritní pro mhd a cyklisty. Efektivnější, a tím rychlejší mhd, se má stát motivací pro její využívání. Současné dopravní zatížení uvnitř města, vzhledem k limitům šířky uličního profilu a existence obchvatu, nenabízí jiné východisko, než zásadní omezení osobní dopravy ve prospěch hromadné. Zúžením dnes předimenzované křižovatky vznikne reprezentativní prostor se schodištěm zpřístupňujícím budovu úřadu.

Stav:

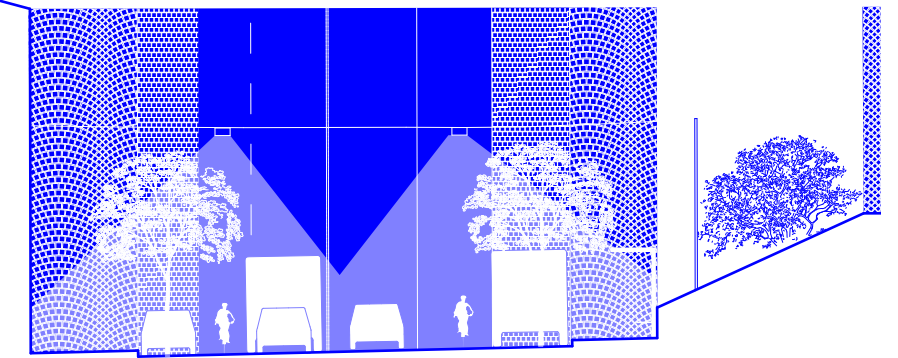
Křižovatka u finančního úřadu patří mezi ty nejfrekventovanější. Samotná budova úřadu je osazena do vyvýšeného svahu porostlého keři se stromy. V dnešním pojetí je úřad zřístupněn po úzkém terénním schodišti z boční strany nebo po vystoupení spolu s terénem po chodníku. Sama křižovatka je tvořena řadou odbočovacích pruhů, mající za význam ulehčit vyjíždě dopravě.

Návrh:

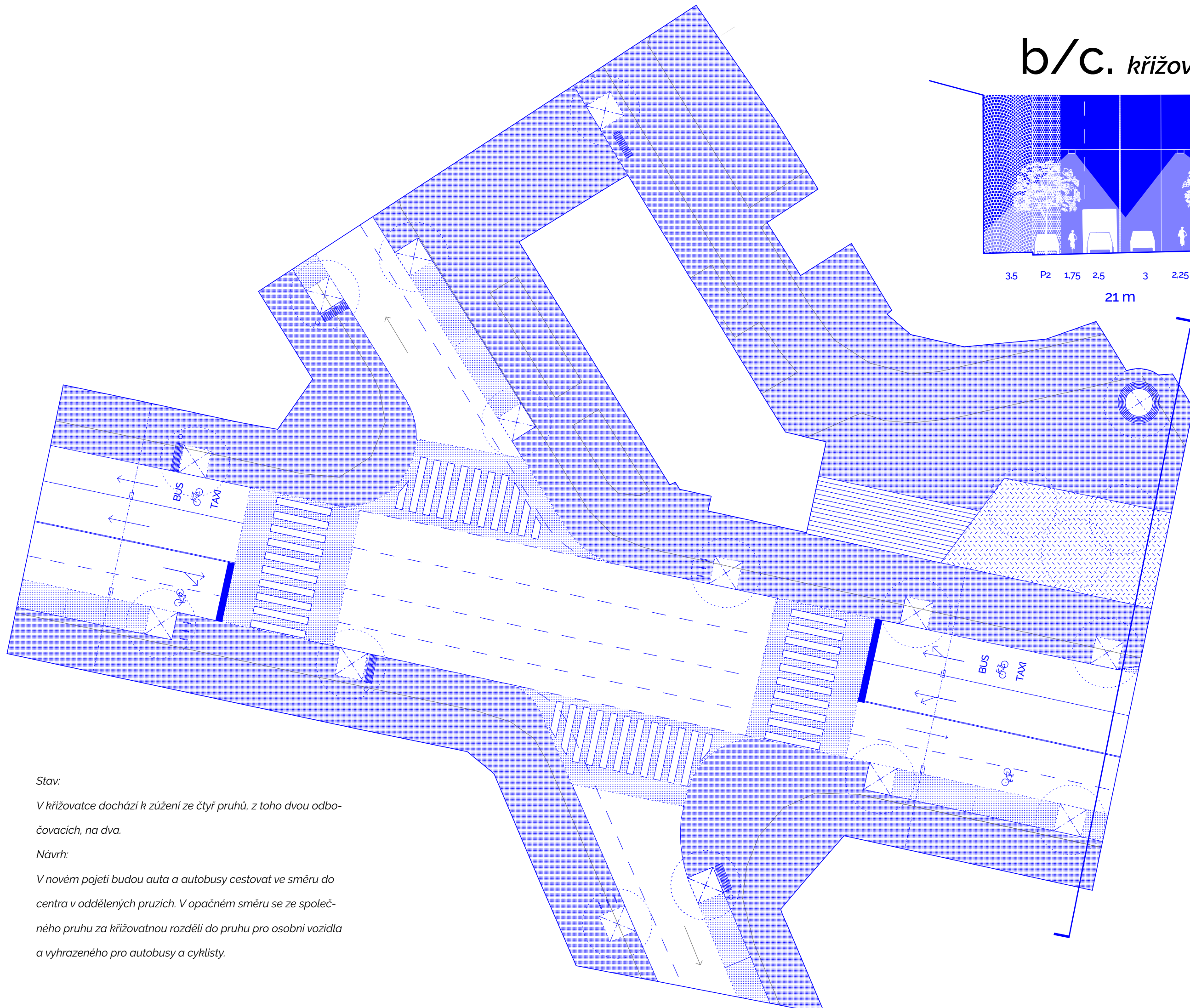
I přes řadu opatření, dochází k tvorbě kolon v úseku od nádraží směrem ke křižovatce. Návrh počítá s vymezením prioritního pruhu pro autobusy, nyní pruhu pro odbočení vlevo, ze kterého



b/c. křižovatka u Třeboňky



3.5 P2 1.75 2.5 3 2.25 Z3 3
21 m



Stav:

V křižovatce dochází k zúžení ze čtyř pruhů, z toho dvou odbočovacíh, 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 křižovatkou rozdělí do pruhu pro osobní vozidla a vyhrazeného pro autobusy a cyklisty.

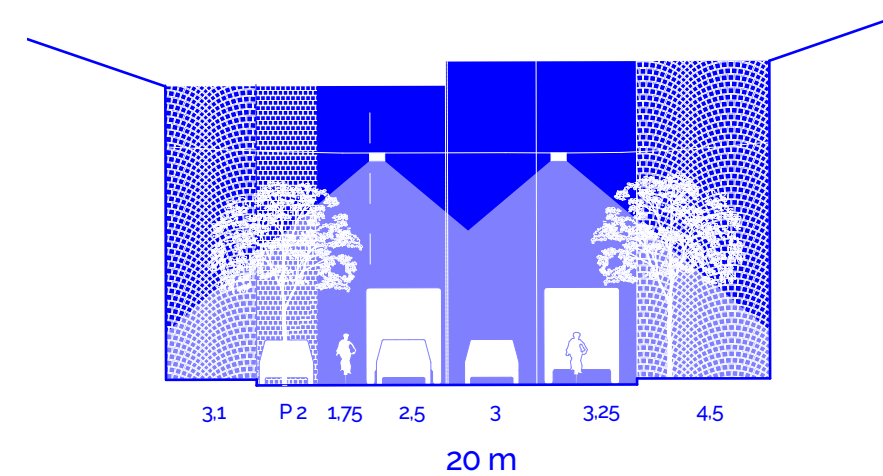
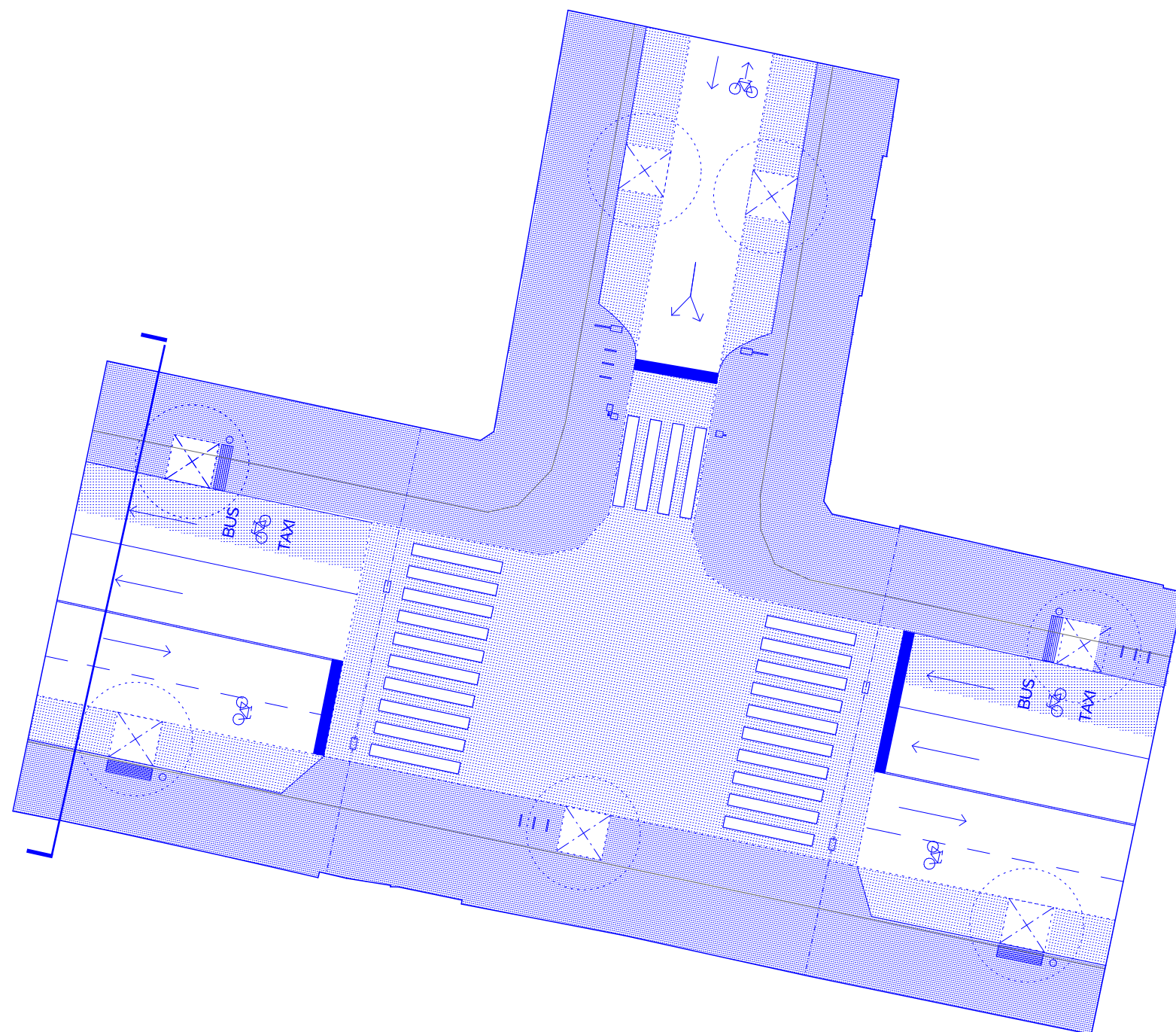
C. křižovatka

Stav:

Budějovická ulice zastupuje dosavadní tradiční ztvárnění uličního profilu. Nejasně definovaný uliční prostor, široký průjezdní profil a zbytné okraje pro chodce. Probíhající aktivity jsou si kvůli naddimenzované šířce tak vzdálené, že ulice i přes vysoký provoz vypadá pustě.

Návrh:

Přeuspořádání profilu s vymezením preferenčního pruhu a doplněním ochranného cyklopruhu v protisměru. Vedlejší ulice navržena jako cykloobousměrka. Zúžení jednotlivých pruhů na požadovanou šířku vyšlo ve prospěch rozšíření chodníků, které byly doplněny o stromořadí. Vydláždění okolí křižovatky v úrovni vozovky by mělo mít za efekt zviditelnění chodce a humanější charakter prostoru..



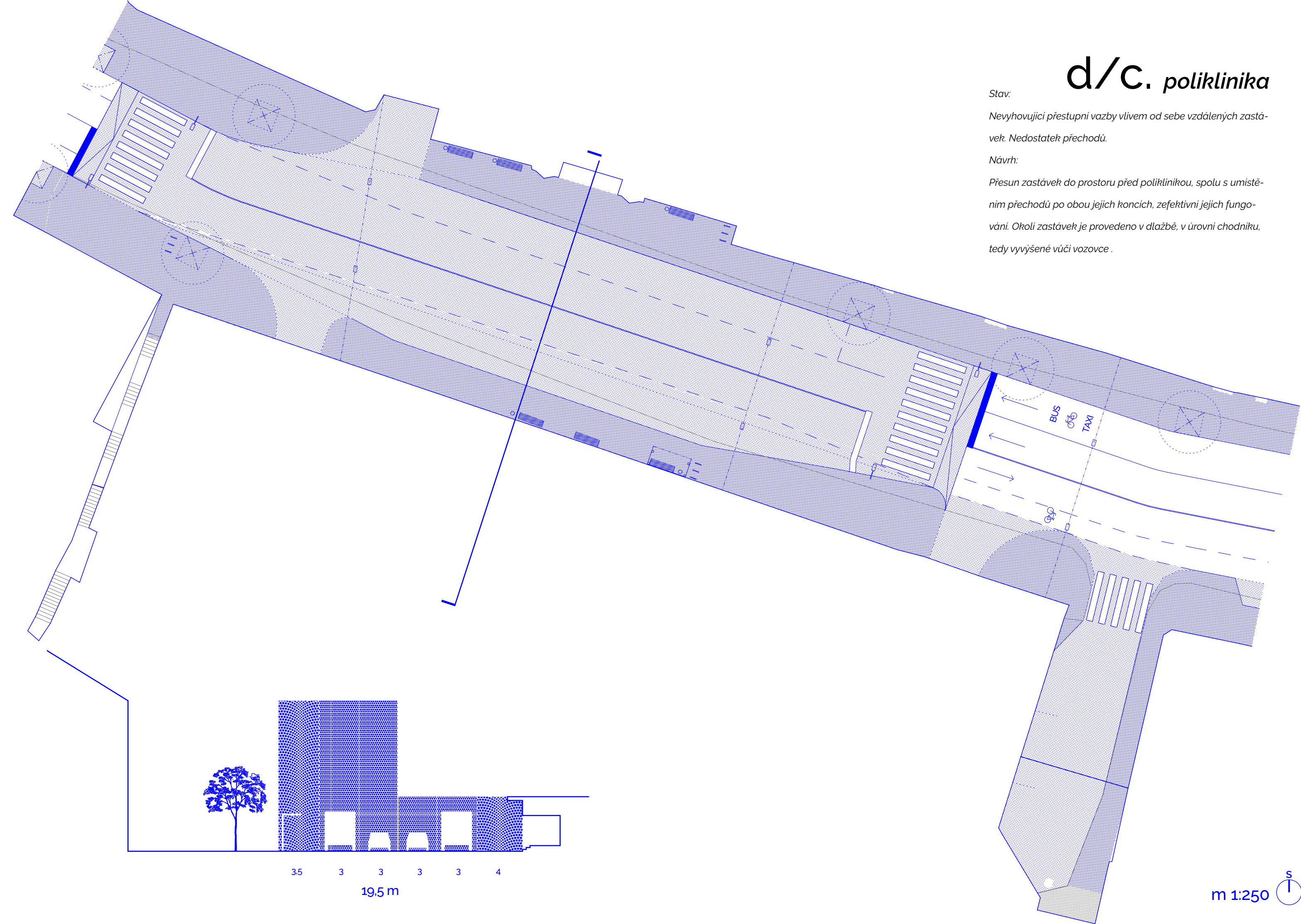
d/c. poliklinika

Stav:

Nevyhovující přestupní vazby vlivem od sebe vzdálených zastávek. Nedostatek přechodů.


Návrh:

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



35 3 3 3 3 4

195 m

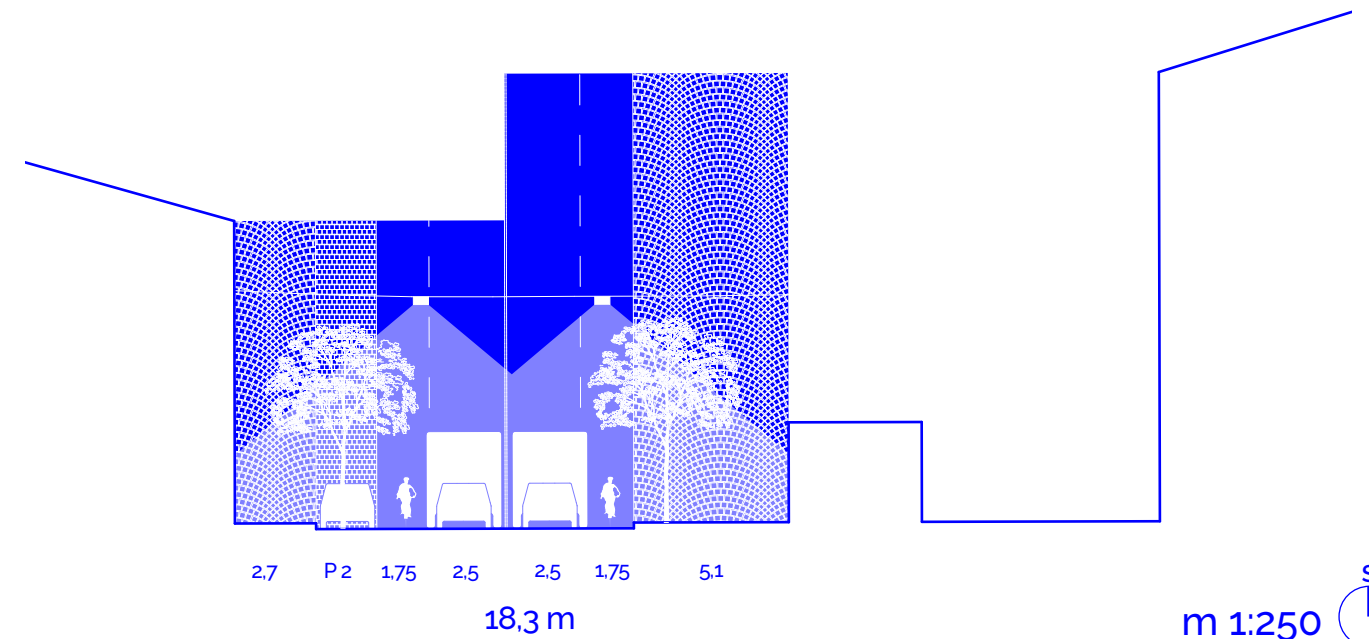
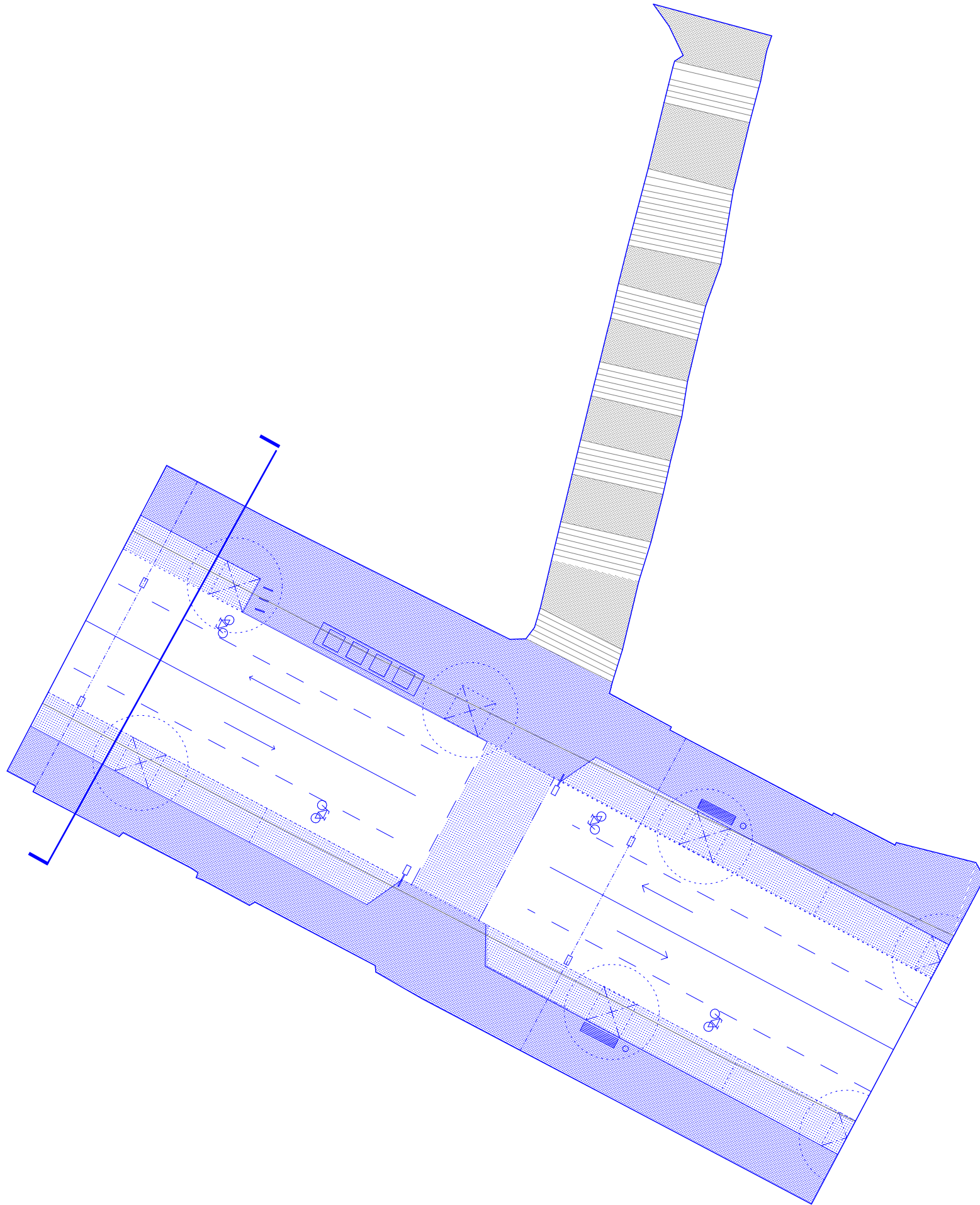
m 1:250 

Stav:

Dnešní logické navázání přechodu na schodiště chybí, chodec je nucen přebíhat nebo se zbytečně vracet. Cestu komplikují bariérní kontejnery.

Návrh:

Nově navržené místo pro přecházení, bylo reakcí na vyústění schodiště při budově sokola. Za úsekem zastávky U polikliniky, došlo k zúžení ze tří na dva jízdni pruhy s ochranným cyklopruhem. Kontejnery na tříděný odpad byly nahrazeny podzemními a odsunuty ke kraji vozovky.



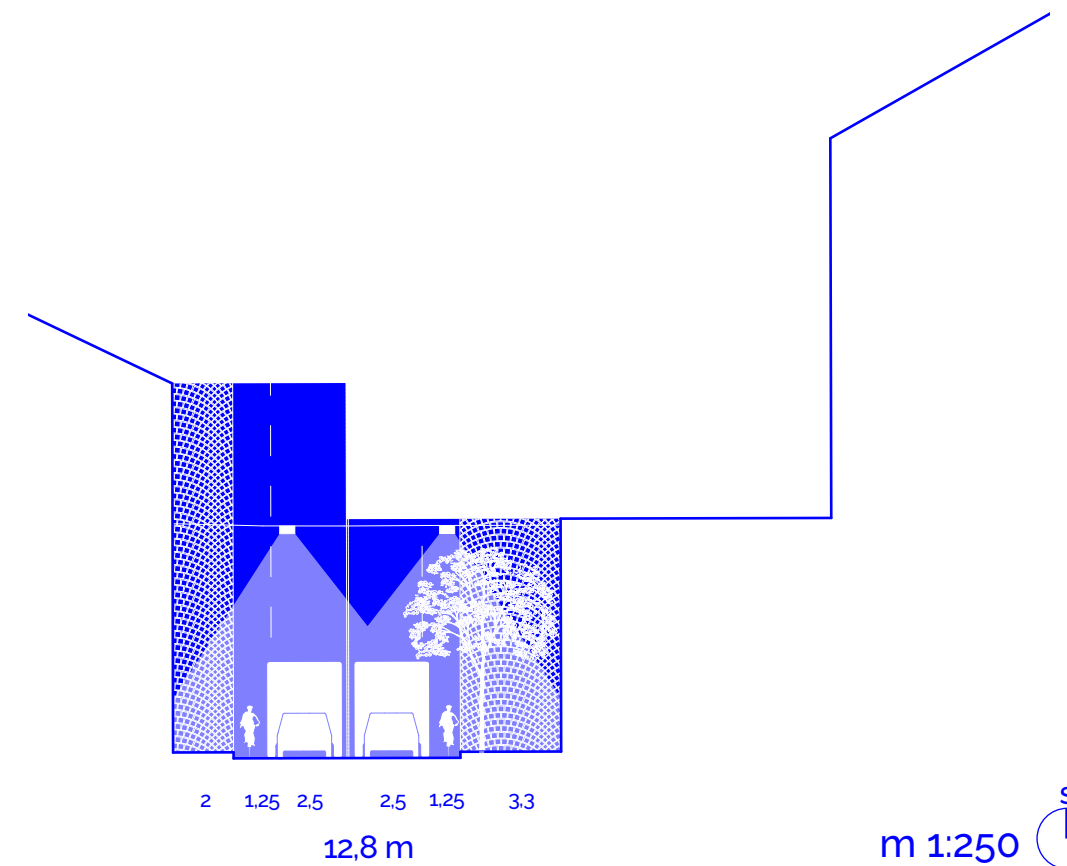
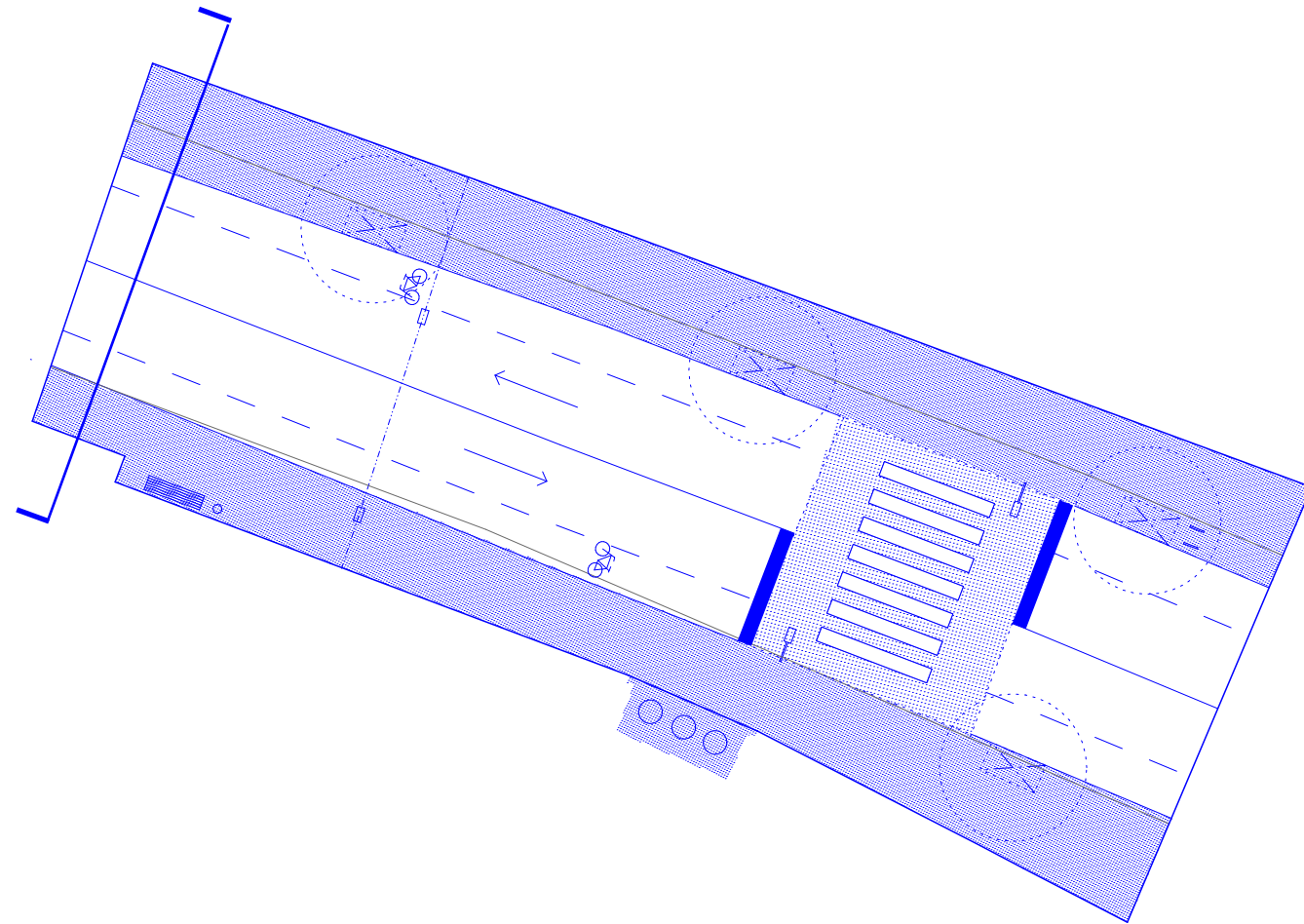
d. za kostelem

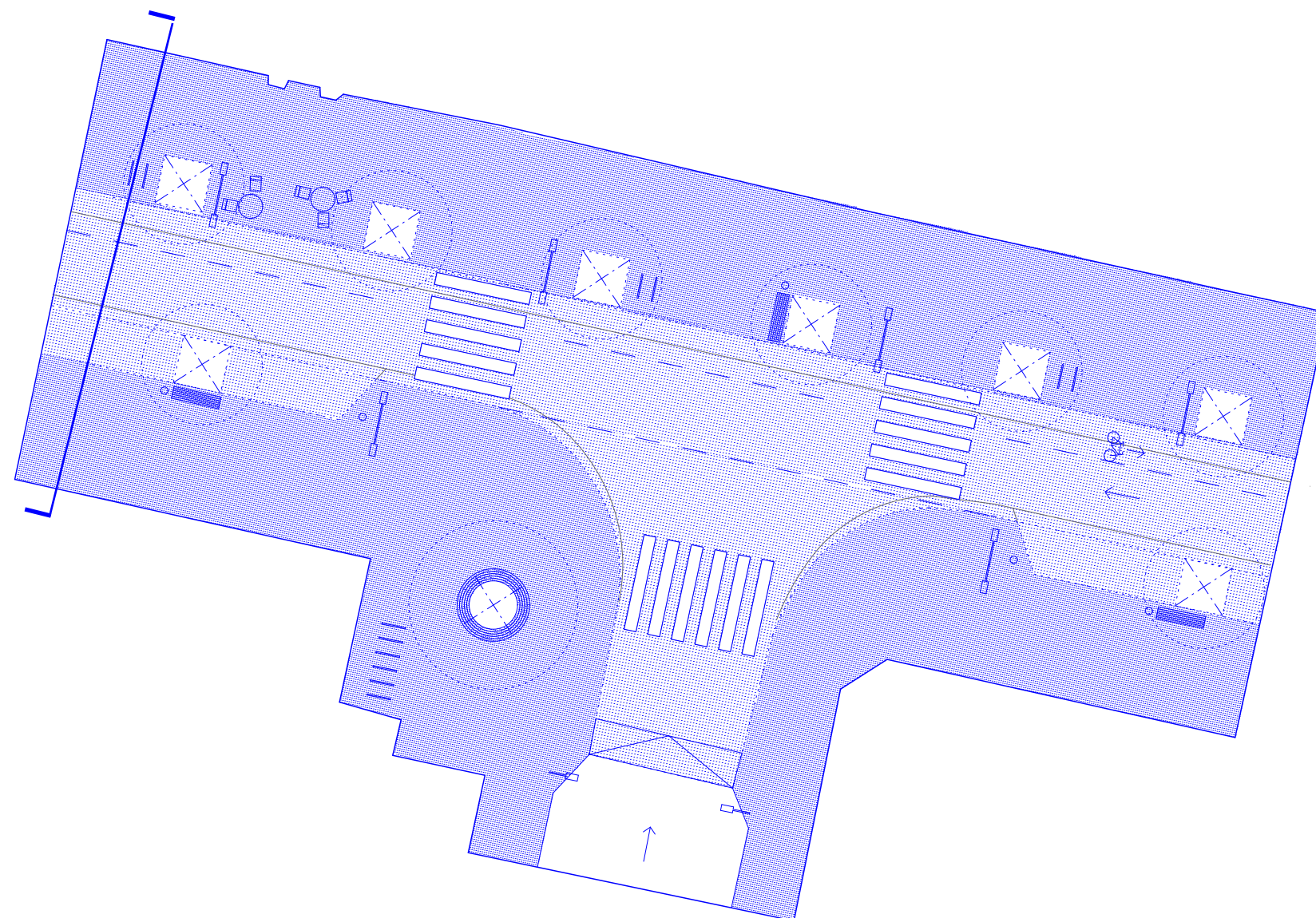
Stav:

Vyústění Budějovické ulice u Křížikova náměstí je zároveň jejím nejužším úsekem. Vzhledem k severojižní orientaci celé ulice, dochází v letních měsících k velkému přehřívání exponované části komunikace. Pro přílišnou vzdálenost současných přechodů, není možné ulici přejít a najít stín. Cesta k centru se proto v závěru stává úmorná.

Návrh:

I přes stísněné poměry, osazují stromořadí při sluncem exponované straně a doplňují přechod.



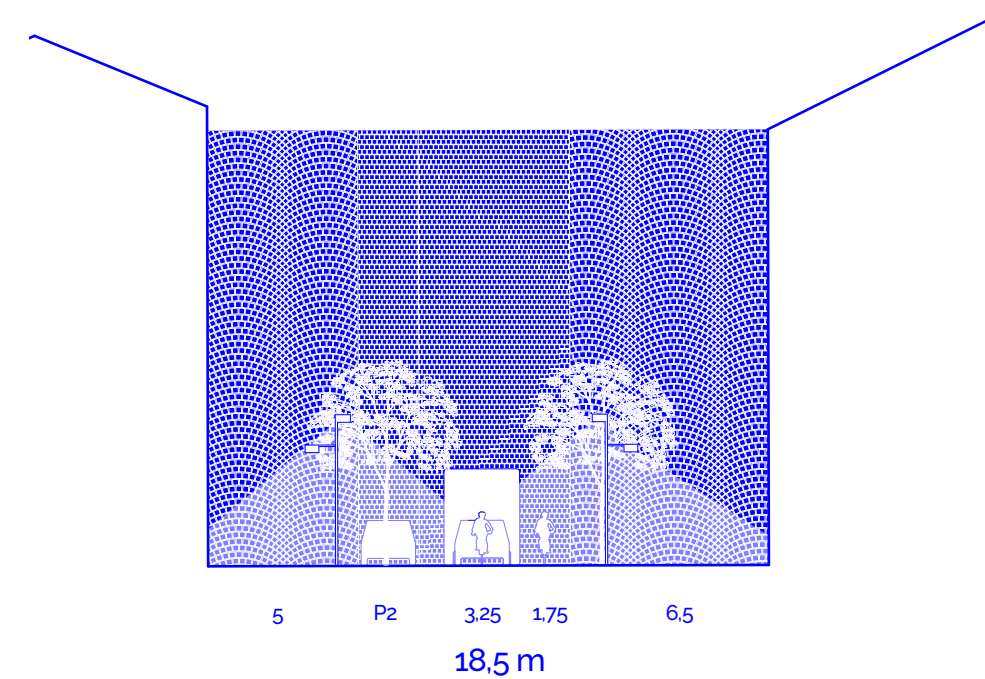


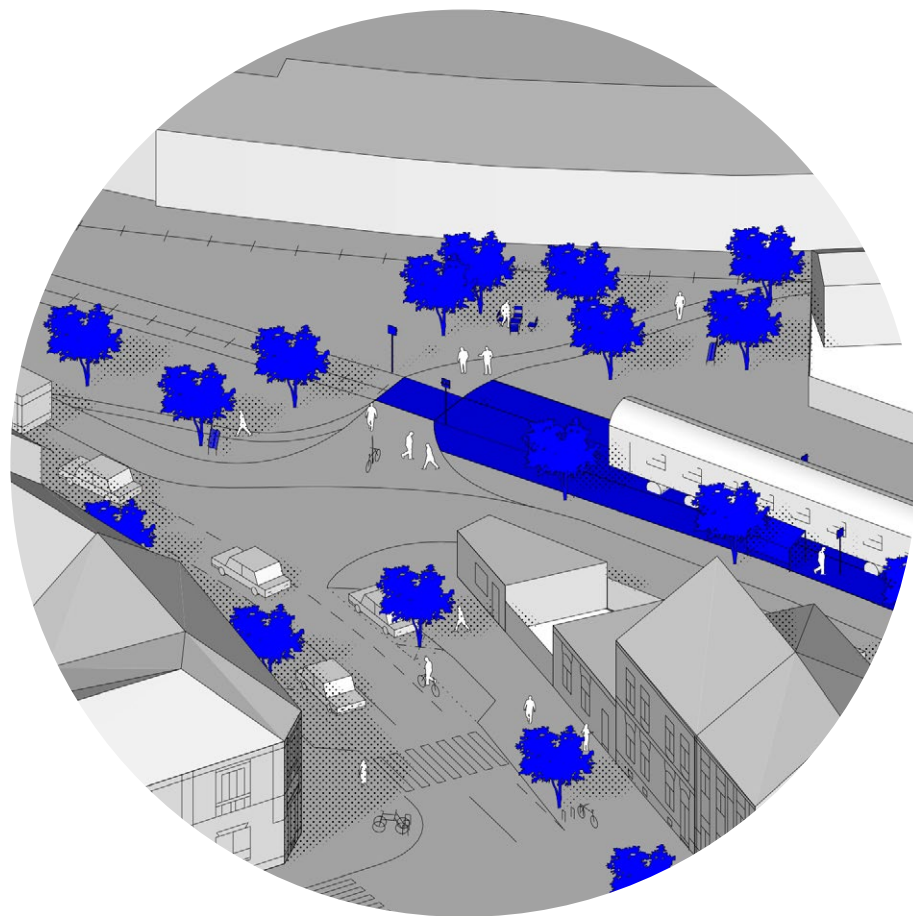
Stav:

Velkoryse vydlážděná plocha pobytového charakteru se zklidněnou dopravou.

Návrh:

Třidu navrhují jako cykloobousměrku, odstraňují ochranné sloupky pro vytvoření prostoru cyklopruhu. Scelují povrch jednotným dlažděním v jedné úrovni.



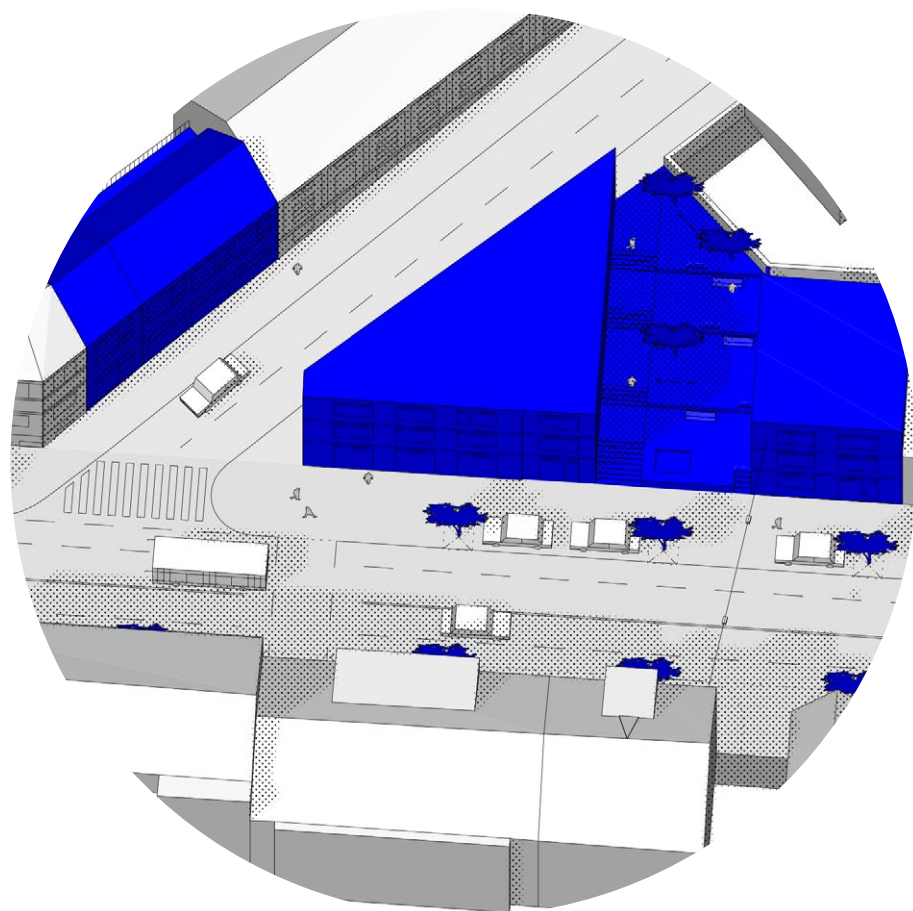
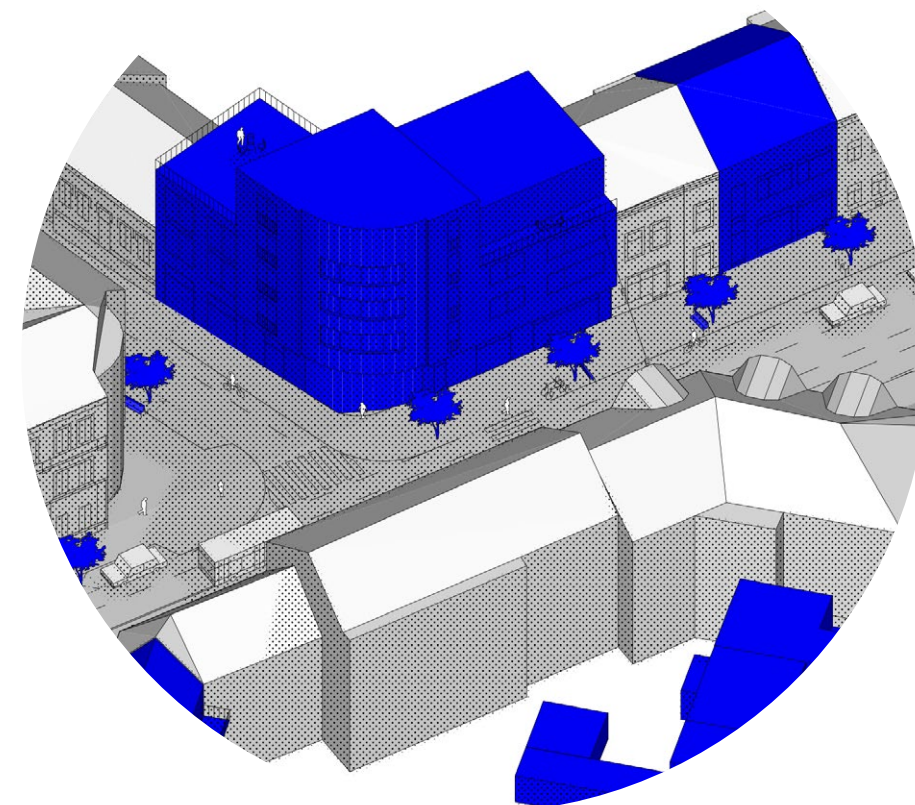


přechod železnice

Zkratku k supermarketu prozrazuje výrazná ryha v travnaté ploše, ztrácející se za nízkým objemem skladů. Nově navržená cyklopěší trasa vede ve stopě bývalé vlečky. Přechod je zabezpečen světly a závorou. V návaznosti na přechod byla doplněna zastávka příměstského vlaku na trase Tábor - Smyslov.

nároží

Zpevňují a oživují exponované nároží jedné z nejfrekventovanějších křižovatek v Táboře. Stává se protiváhou k dosud dominantní budově finančního úřadu. Slepé zdi a reklamu zastoupil aktivní obchodní parter a ploché střechy s převyšnou věží nabídlý exkluzivní výhled.

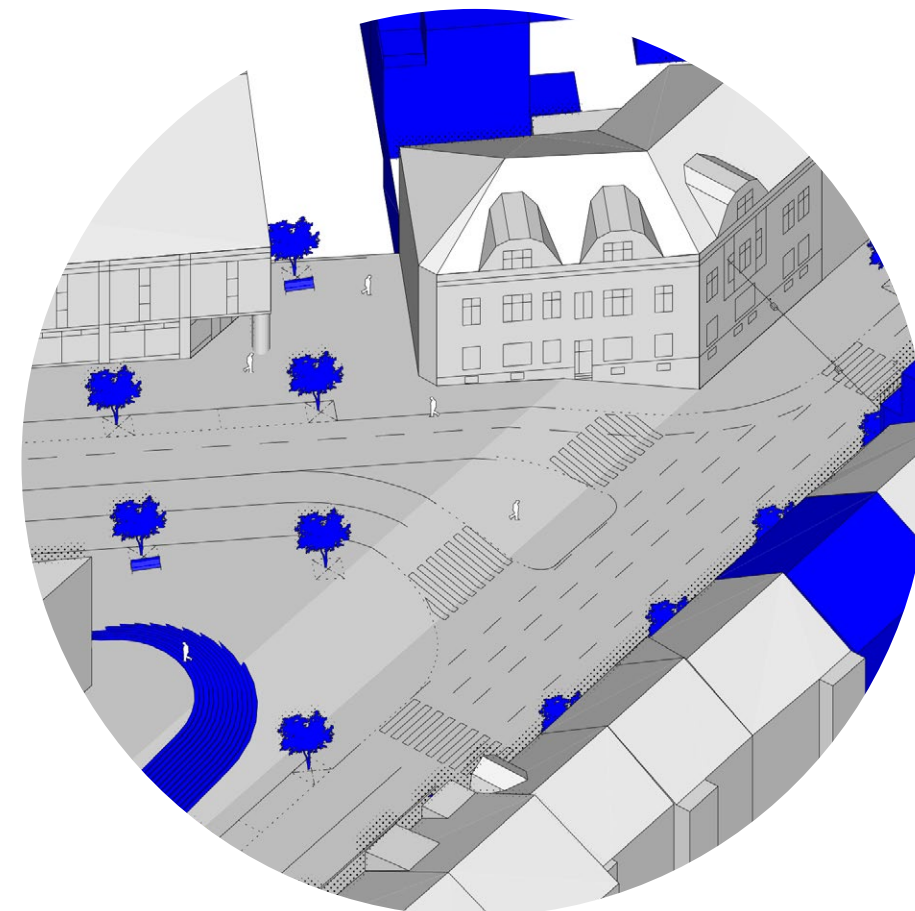


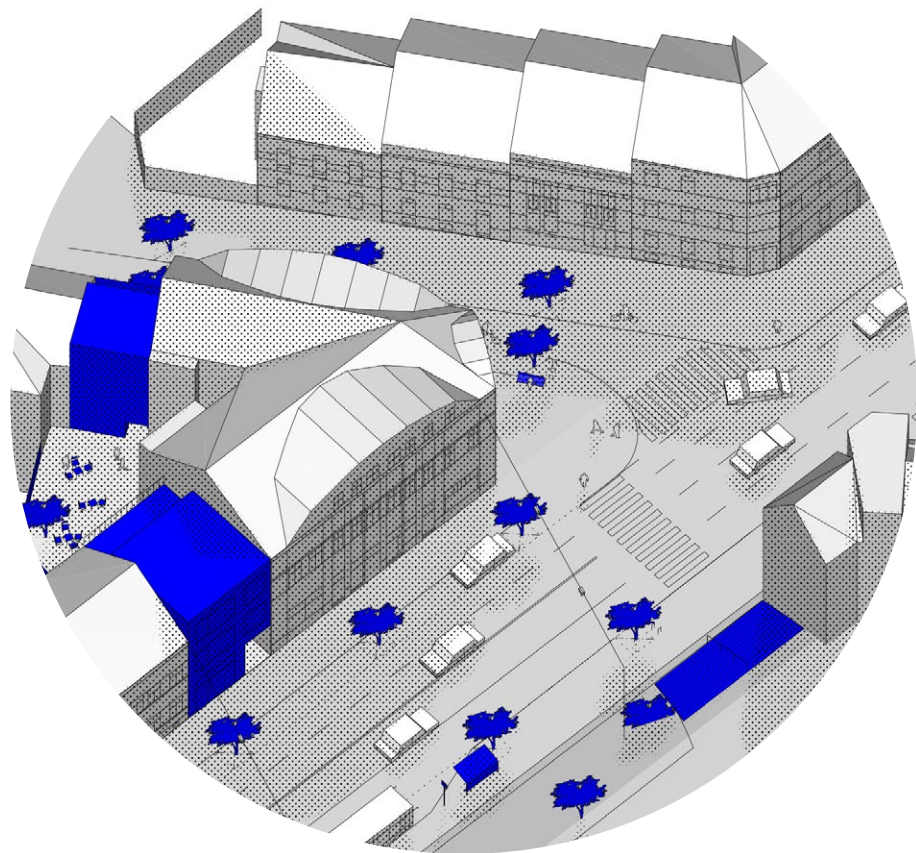
nároží a proluka

Dnešní podobu parčíku nahradila dostavba nárožního domu, svírajícím terasovité schodiště s rodinným domem navazujícím na stávající strukturu. Prostor je příležitostí k odpočinku nebo zkrácení si cesty k nádraží. Protější dům navazuje na dosud nedokončený blok a jeho slepé fasády.

křižovatka u finančního úřadu

Doprava si ukrajuje stále více z veřejného prostoru. Proto po redukci naddimenzovaných pojezdých ploch, vznikl prostor pro reprezentativní schodiště k městským úřadům a stromořadí lemující komunikaci.



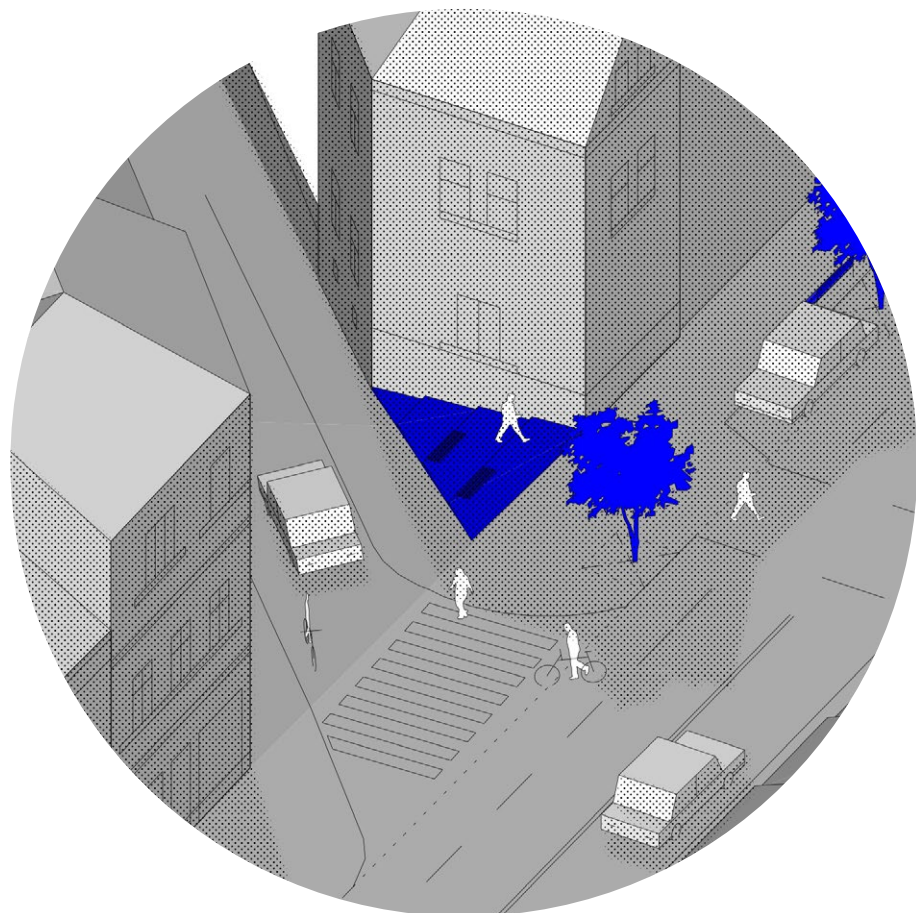
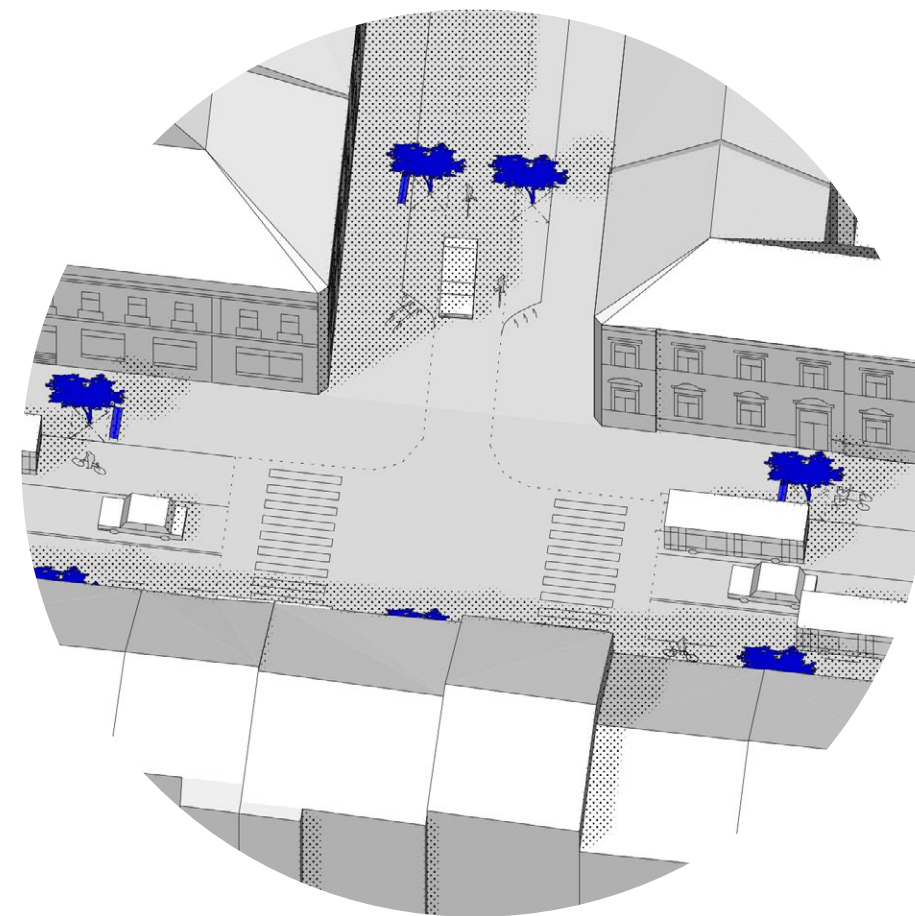


průchod Třeboňka

Doplnění struktury protilehlými objemy se dvorem a průchodem, nabízí prostor například pro provoz letního bistra a dětského hřiště. Nebo pouhou zkratku při cestě městem navazující na protější terénní schodiště při nově navržené zastávce mhd.

*[17:00-6:00, 10:00-14:00]
křižovatka s preferencí mhd*

Preferenční pruh mhd a cyklisty, zefektivňuje dobu ztrávenou při cestě do zaměstnání nebo do školy.

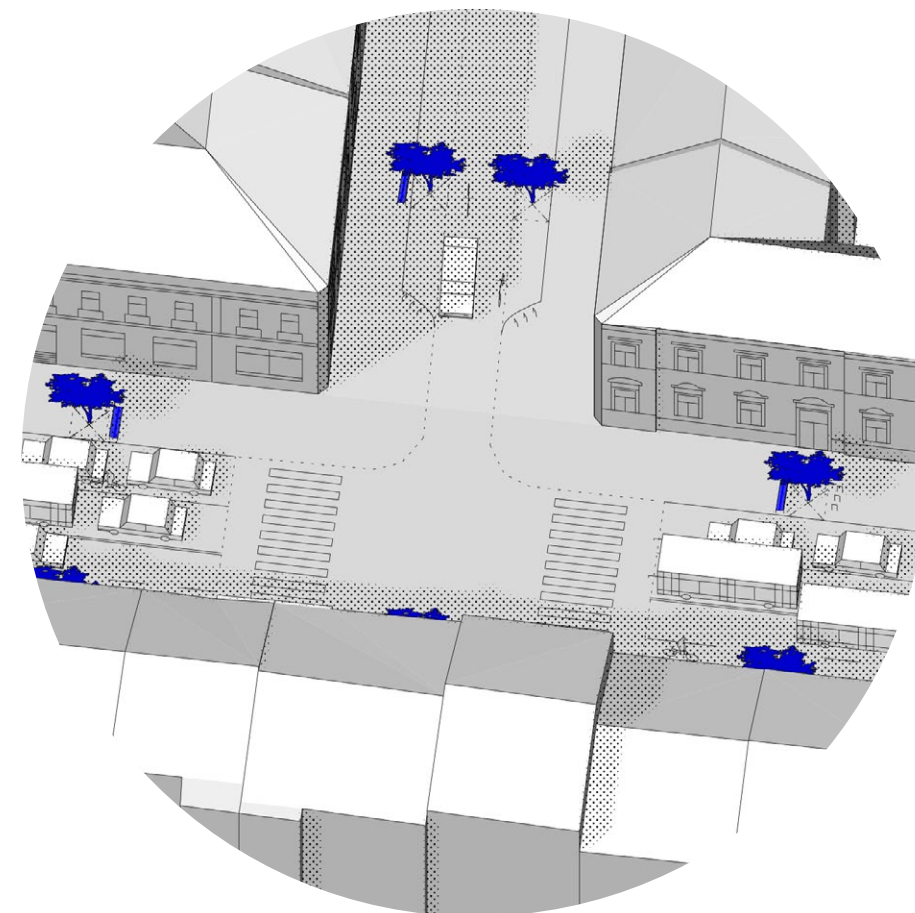


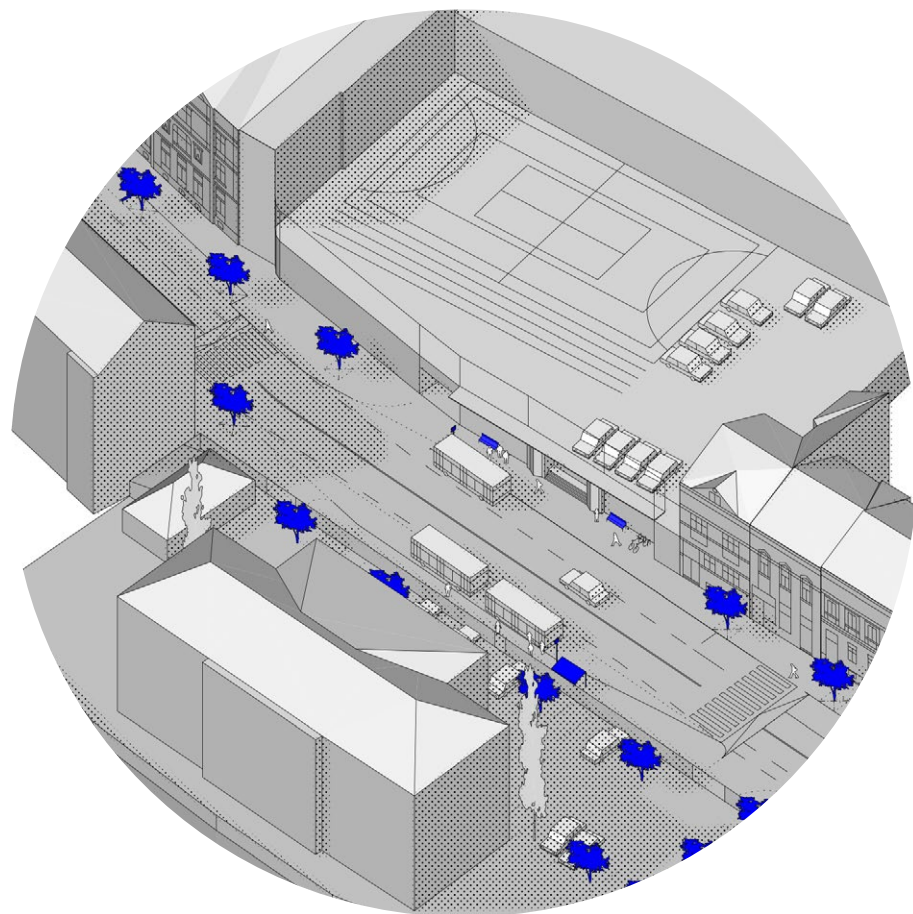
schody

Jezdecké schody překonávající mírně stoupající terén, nahradily dnešní neprostopný záhon.

*[6:00-10:00, 14:00-17:00]
křižovatka s parkováním*

Mimo ni funguje jako podélné parkování s prostorem pro vyhrazený cyklopruh.



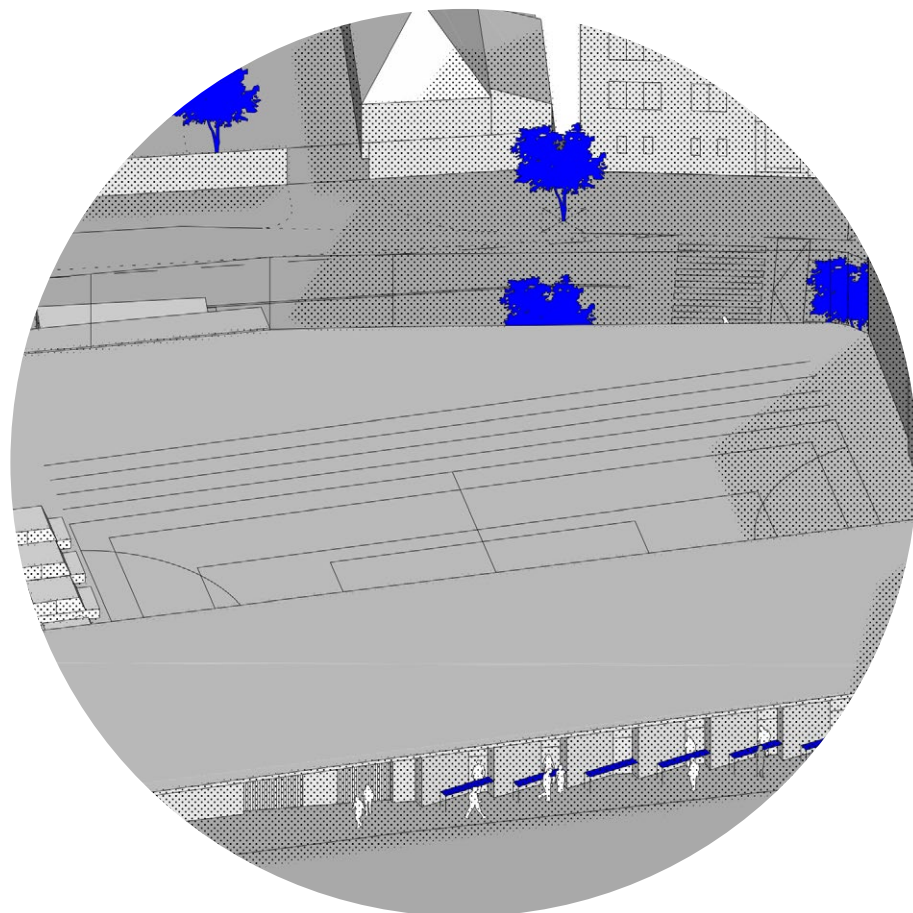
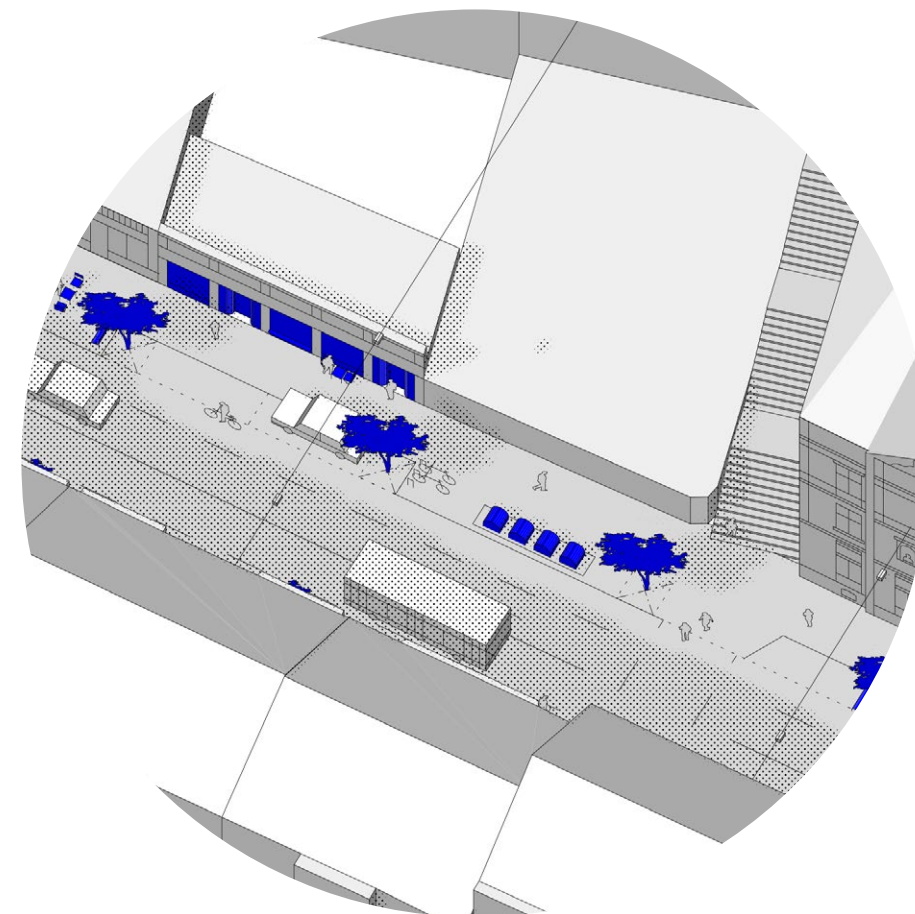


zastávka mhd - poliklinika

Sdružení zastávek mhd s přechody po obou koncích, zajišťují dobré přestupní vazby. Navíc jejich umístění reflektuje také příčné vazby ve směru do města průchodem v tržnici a z centra po schodech při poliklinice.

oživený parter

Nízký objem domů nechává vyniknout dominantě kostela. Dřívější garáže postupně převrstvují nové funkce. Auta nahrazují lidé a služby plnící jejich potřeby. Poslení články garáží ustoupí drobnému obchodu a úzký chodník nahradí rychloběhové parkování s mobiliárem a stromy.

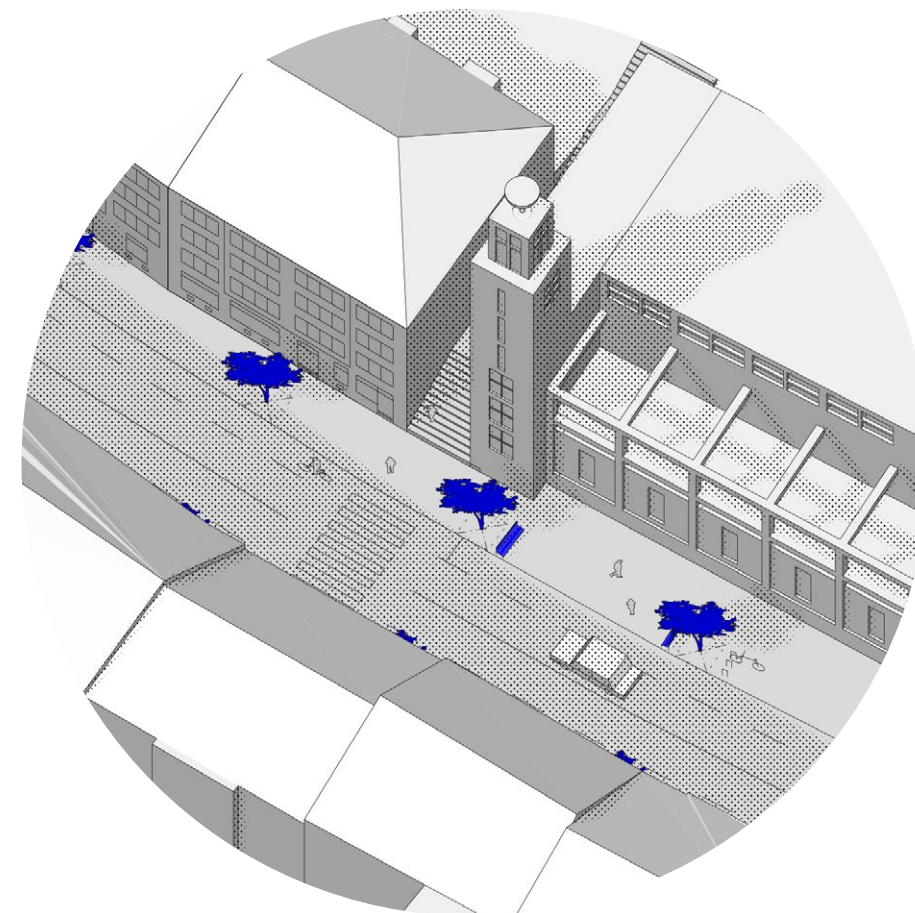


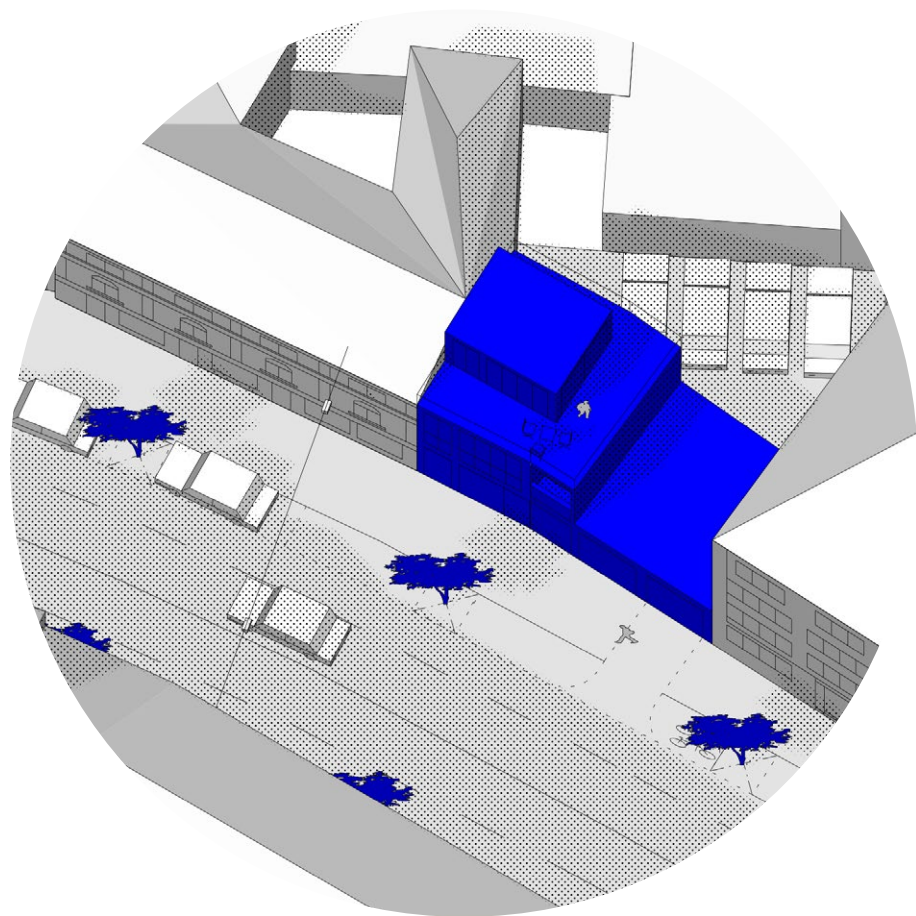
oživení tržnice

V minulosti oblíbená tržnice, podle které nese název i přidružená stavba s obchodní pasáží, dnes zeje prázdnotou. Znovu oživení by doplnilo nabídku dnes žádaných trhů na náměstí a nabídlo stále zázemí pro prodejce.

přechod u kostela

Na sevřené schodiště ústící z třídy 9. května a ulice Farského navazují plynule přechodem.



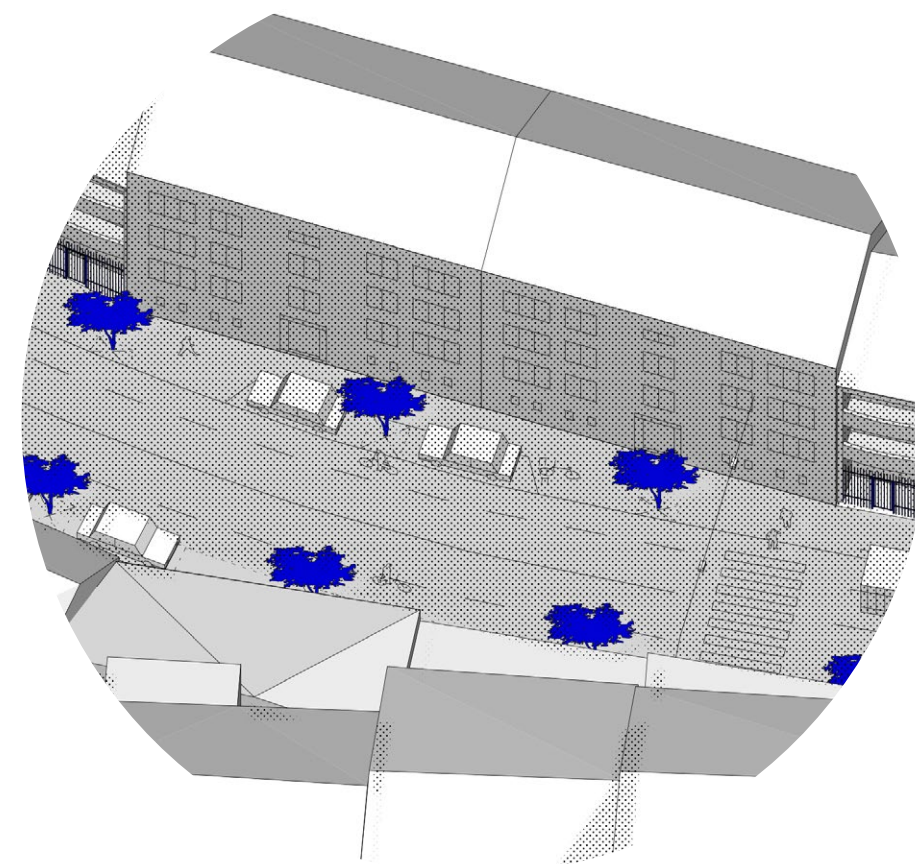


proluka

Pomlku v celistvé zástavbě, vystřídá dům se dvorem. Rozčleněn do stupňovitě klesajícího objemu, umožňuje osvětlení sousedního domu.

mříže

Návrh doprovází třeba i drobné zásahy v podobě uzavření popelnic za mříže.



2. č.3

před





3. Soběslavská

před



3. Soběslavská

po



4. u finančního úřadu

před



4. u finančního úřadu

po



5. Budějovická

před



5. Budějovická

po



6. u sokola

před



6. u sokola

po



7. proluka za kostelem

před



7. proluka za kostelem

po



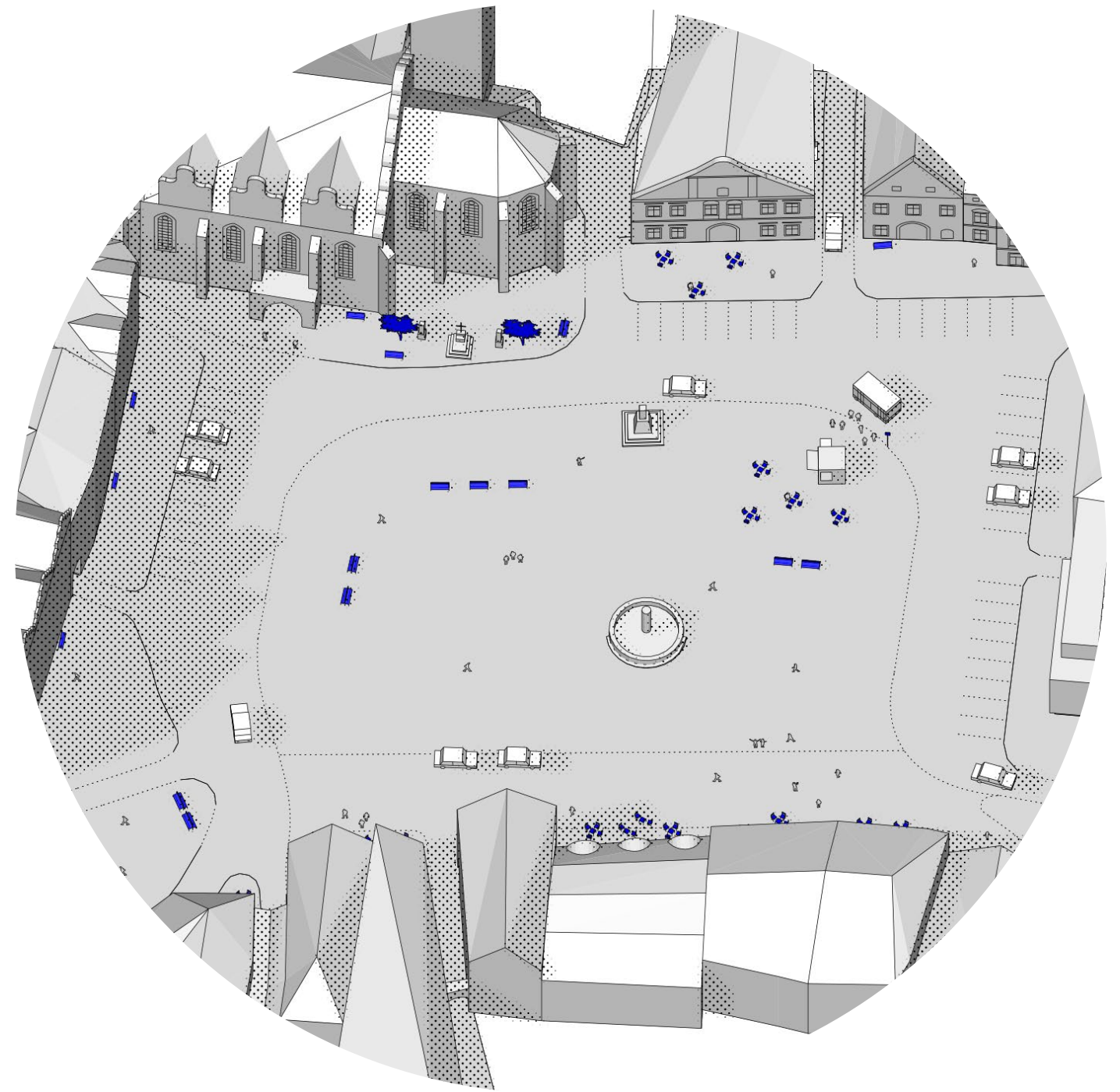
3.2} náměstí

Původně gotickému náměstí byla vtisknuta renesanční podoba po rozsáhlých požárech v 16. století. Z tohoto období pochází také kašna s rytířem symbolizující tržní práva města. Piskovcový pomník Jana Žižky nahradil v 19.st. původní bronzovou sochu od J. V. Myslbeka. Kromě těchto ikonických děl a řady významných staveb opanuje náměstí, v mapách značeného jako parkoviště, celkem 72 parkovacích stání.

Tábor se tak zařadil mezi města, kde náměstí funguje spíše jako kruhový objezd než-li veřejný prostor. Ten je zprivatizován pod koly aut a degraduje jednu z nejvýznamnějších ploch ve městě. K znehodnocení přispívá také chybějící městský mobiliář v podobě laviček, které často supluji jen prkna přibitá na květináčích.



Obraz současného náměstí byl očištěn od nánosů květináčů, pevných konstrukcí zahrádek a aut. Plochy parkování byly zachovány pouze po obvodu náměstí, jeho střed zůstal volný, doplněn o patřičný mobiliář. Protažením pěší zóny z Pražské ulice byl narušen kruhový objezd a posílena klidová oblast náměstí. Auta nyní projíždějí ve shodné trase jako mhd při zachování obousměrnosti. V nově stanovené pěší zóně je umožněn průjezd zásobování a časově stanovené stání pro taxi.



3.3} nádraží

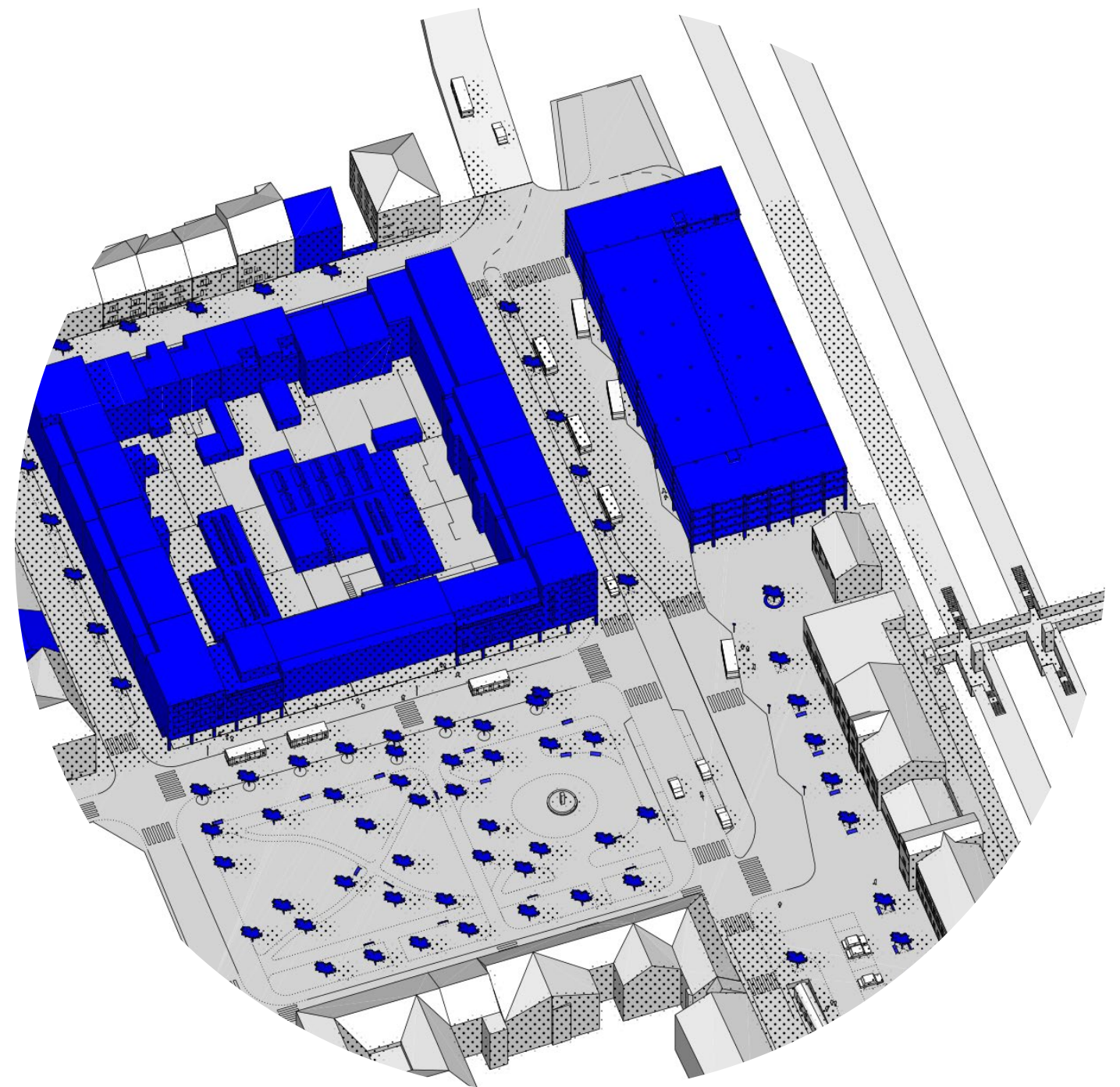
Oblast nádraží tvoří nejasně definovaný předprostor s rychloobrátkovým parkovištěm a rozsáhlými plochami pro odstavná stání. Na místě původního obytného bloku stojí dnešní vypravní budova s nástupištěm pro linkové a dálkové autobusy.

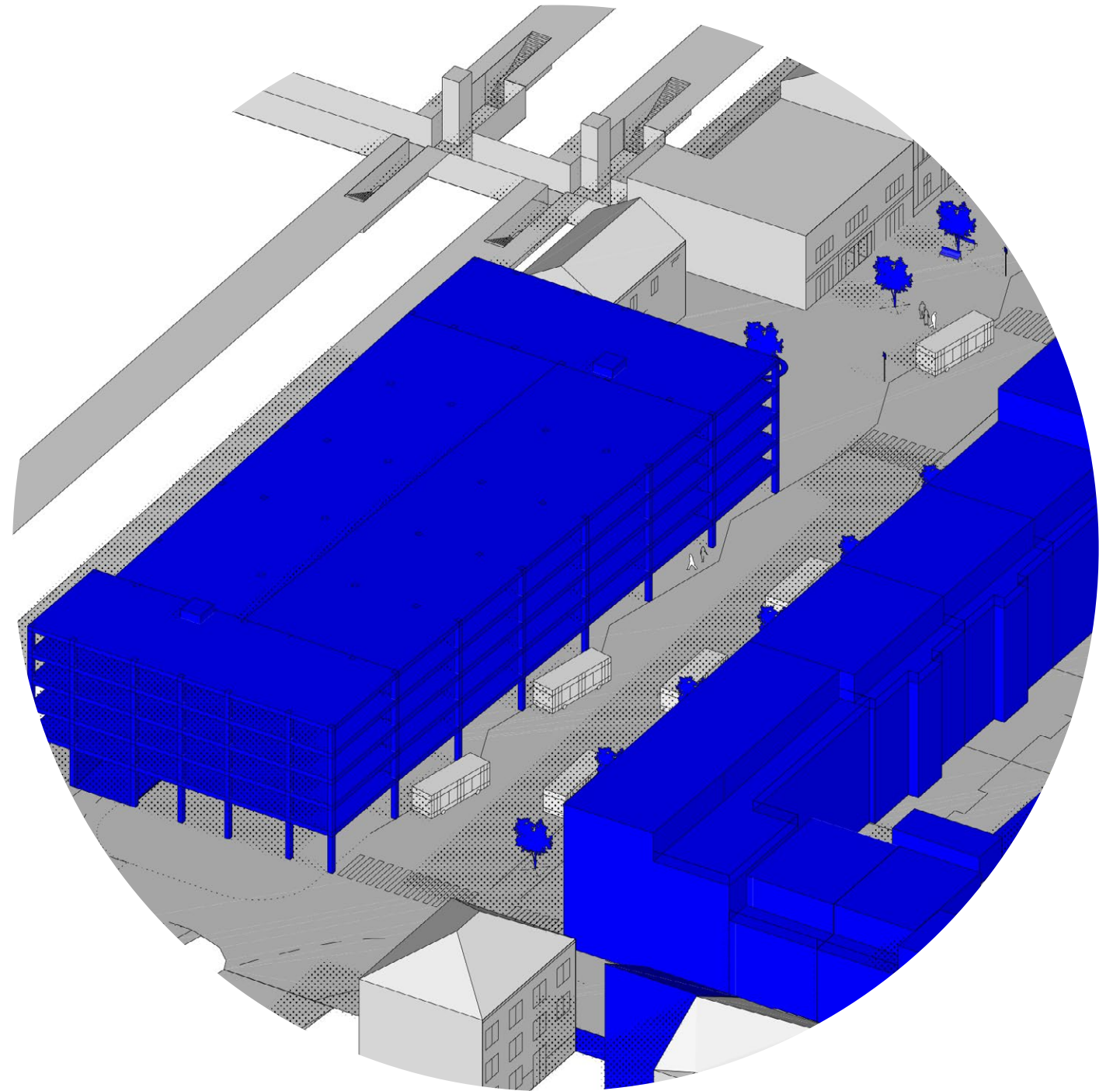
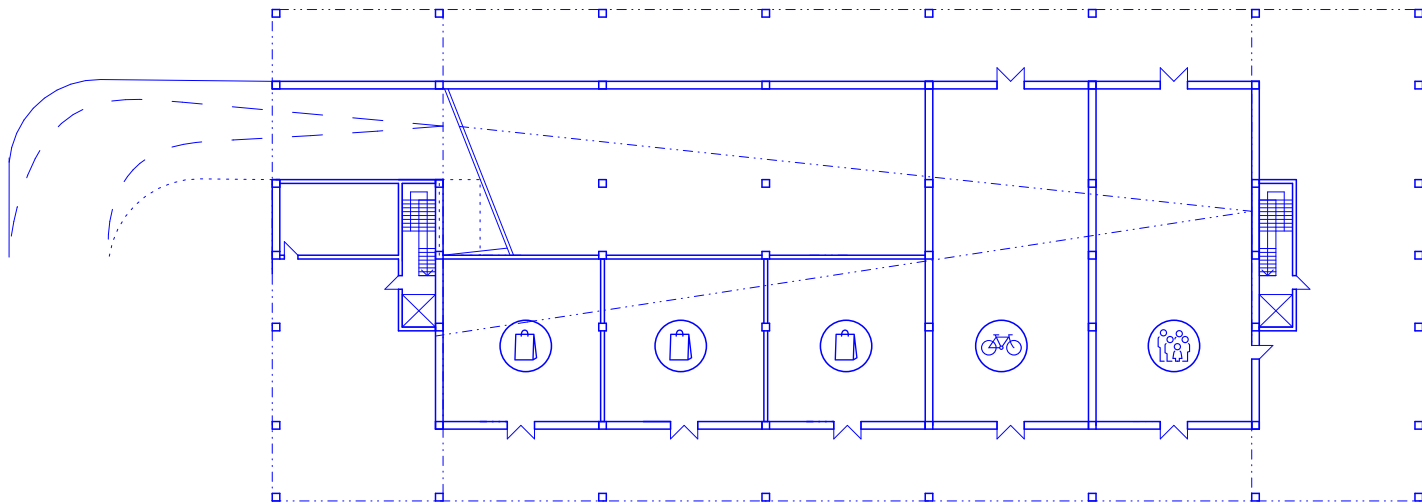
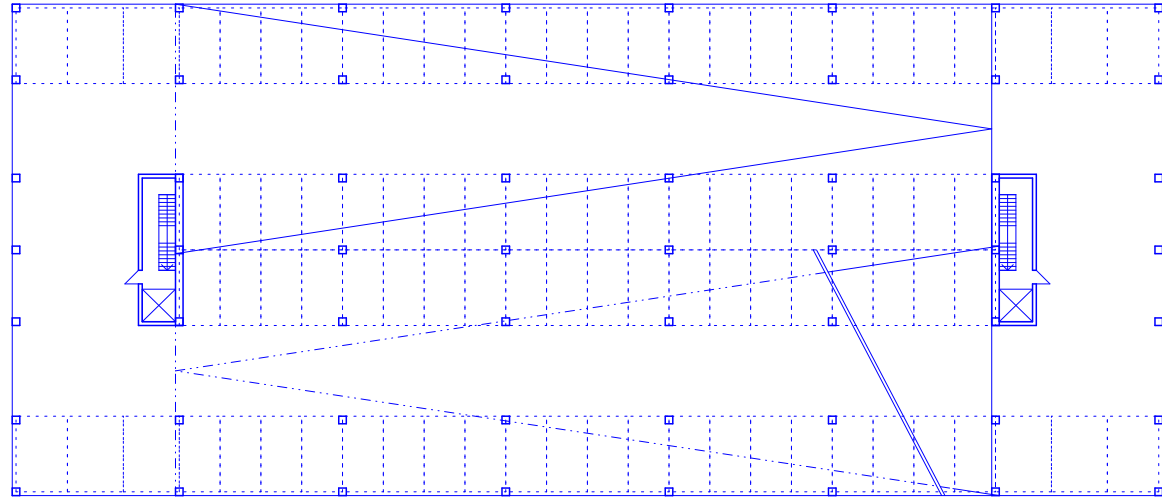




Namísto dnešního autobusového nádraží vracím obytný blok s integrovanou výpravní budovou a zároveň ho s dnešní uliční frontou. Fasáda ke stávajícím zastávkám mhd je doplněna o ustoupené podlaží s loubím. Odstavná stání jsou v celé své ploše nahrazena parkovacím domem s kapacitou 368 míst. Budova P+R nabízí v úrovni parteru obchodní plochy s čekárnou a úschovnou/půjčovnou kol. Nádražní předprostor sjednocují povrchově i výškově. Doplní mobiliiář se stromy. Redukuji parkovací stání, která jsou nově obsažena v domě P+D. Ponechávám pouze deset stání pro taxi a K+R. Zásadní úpravou je přesun nástupišť, které ustoupily novému bloku. Zefektivňuji přestupní vazby na vlakové spoje umístěním před nádražní budovu. V minulosti očekávaný rozvoj dálkové autobusové dopravy, byl značně nadsazený. Nástupiště proto zásadně redukuji (dle vzoru arch. soutěže na Kladenské nádraží)

a navrhuji prostorově efektivní stupňovité nástupiště s krytým prostorem pro cestující. Nádraží počítá se čtyřmi výstupními a šesti nástupními místy. Čtyři odstavná stání se nabízí v místě nádraží, další plochy pro dlouhodobější odstavy jsou přesunuty za nádražím ve Vodňanského ulici. Provoz 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. Doplněn byl chodník při jižní straně parku, vznikl tak zpevněný lem. Cesty uvnitř jsou provedeny v mlatu mimo té, která ho protíná napříč. Dříve trávnickovou plochu kolem fontány nahrazení dlážděným oválného půdorysu, podporující průchodnost parkem. Travnatá plocha při zastávce mhd, byla pro svou exponovanost omezena na zpevněnou plochu se stromy.





- +150 
- +368 

8. nádraží

před



8. nádraží

po



GEHL, Jan. *Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6*

HLAVÁČEK, Dalibor, ed. *Architektura a ekologie. V Praze: ČVUT, Fakulta architektury, 2013. ISBN 978-80-01-05255-6.*

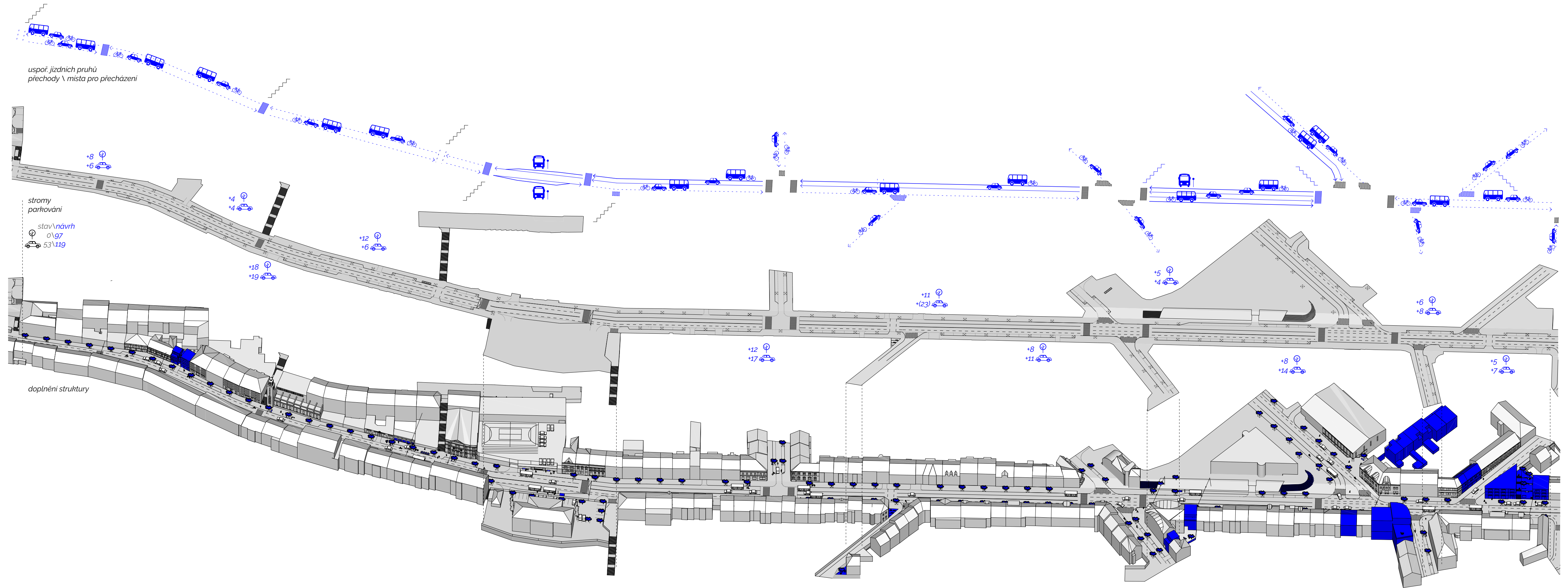
KOUCKÝ, Roman aj. *Duch plánu. Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-08-0*

LEJČAR, Ivan. *Příměstská železnice - páteř veřejné dopravy v aglomeracích. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2010. ISBN 978-80-254-8087-8.*

STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: [současné městské strategie]. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, c2014. ISBN 978-80-86863-47-4.*

Navrhování komunikací pro cyklisty: TP [technické podmínky] 179. Cach, 2017/09

Děkuji rodině a Matějovi za podporu a nekonečnou trpělivost. Místostarostce města Tábora Michaele Petrové za vyslyšení a zprostředkování podkladů, za jejich zaslání Ivetě Nesrovnalové. Ivanu Lejčarovi a Tomáši Cachovi za konzultace a cenné rady stran dopravy. Za podněty a inspirativní vedení děkuji vedoucímu práce Borisi Redčenkovi.



uspoř. jízdních pruhů
přechody \ místa pro přecházení

stromy
parkování
stav\ návrh
0\97
53\119

doplnění struktury

