



1 /	Zadání	1
2 /	Prohlášení diplomanta	2
3 /	Předmluva	3
4 /	Definice otázek	4
5 /	Analytická část	7
6 /	Interpretace	17
7 /	Formulace vize	19
8 /	Prověření varinant	20
9 /	Syntéza	27
10 /	Reflexe	43
11 /	Bonusy	45

letní semestr 2016_2017

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Matouš Loskot

datum narození: 25.9.1989

akademický rok / semestr: 2016-2017 / LS

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15121 Ústav prostorového plánování

vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

téma diplomové práce: Revitalizace přednádražního prostoru Tábor

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Přednádražní prostor v Táboře je součástí širšího městského centra. Díky vazbě na vlakové a autobusové nádraží se zde odehrává mnoho aktivit – vedle dopravních také obchodní, a sídlí zde i část městské administrativy. Park na Husově náměstí, které je osou přednádražního prostoru, slouží i denní rekreaci obyvatel.

Modernizace železniční tratě Praha – Tábor – České Budějovice a nová propojení přednádražního prostoru s Blaničským předměstím vytvářejí předpoklady pro revitalizaci celého prostoru kolem nádraží. Cílem diplomové práce je návrh možného urbanistického řešení včetně vhodných úprav veřejného prostoru v této lokalitě. Težšíštem návrhu bude vlastní přednádražní prostor, který bude dokumentován detailněji s návaznostmi na veřejný prostor okolních budov.

Předpokládá se formální dotvoření přednádražního prostoru, lepší zapojení nádraží do organismu města a prověření vztahu centrální části města a Blaničského předměstí. S tím je spojená aktualizace prostorových požadavků celého dopravního uzlu a prověření možnosti přemístění autobusového nádraží. Budou prověřeny a vyhodnoceny volné kapacity v území a doporučeno jejich využití.

2/ vymezení území

Nádražní terminál a přednádražní prostor, Husovo náměstí, blok v návaznosti na Husovo nám. vymezený ulicemi Valdenská, Jeronýmova a Šafaříkova se stávajícím autobusovým nádražím, nevyužívané dražní plochy na Blaničském předměstí přiléhající k ulici Vodňanského a Za výtopnou, popřípadě další plochy v okolí ulic Vodňanského a Blaničké.

3/ výstupy a měřítka zpracování

autorská zpráva

analytická část - SWOT, problémový výkres

širší vztahy

schémata koncepčních variant

urbanistická situace 1:1000

urbanistický detail 1:200-1:500

urbanistické řezy a pohledy 1:200-1:500

perspektivní pohledy - nadhled, z normálního horizontu

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu

model

portfolio

CD

Datum a podpis studenta

2.3.2017



Datum a podpis vedoucího DP

2.3.2017

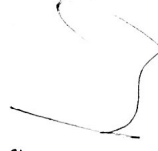


Datum a podpis děkana FA ČVUT

12.11.2017

registrováno studijním oddělením dne

2.6.16



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Matouš Loskot
AR 2016/2017, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: REVITALIZACE PŘEDNÁDRAŽNÍHO PROSTORU TÁBOR
(Č)

(AJ) REVITALIZATION OF RAILWAY STATION PUBLIC AREA IN TÁBOR

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc. Ústav: 15121

Oponent práce: Ing. arch. Martin Kraus

Klíčová slova
(česká):

Předmětem diplomové práce je revitalizace přednádražního prostoru v Táboře. Cílem práce je návrh možného urbanistického řešení včetně vhodných úprav veřejného prostoru před vlakovým a autobusovým nádražím, kde se propojují aktivity dopravní, obchodní a také administrativní. Jsou aktualizovány prostorové požadavky dopravního uzlu a v rámci přeměny je nádraží lépe zapojeno do organismu města.

The subject of the diploma thesis is the revitalization of railway station public area in Tábor. The aim of the thesis is to propose a possible urban solution including appropriate modifications of the public space in front of the train and bus stations, where transport, commercial and also administrative activities are connected. The spatial requirements of the transportation hub are updated and the station is better integrated into the city organism.

Anotace (anglická):

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 26. května 2017

podpis autora-diplomanta



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

CO JE PRO MĚSTO PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR?

Náměstí, Brána do města, Vizitika města?

Přednádražní prostor maloměstského nádraží není jen monofunkční plocha pro pěší transport. Jde o místo, kde se již od prvního příjezdu vlaku soustředí velká část městského života. Většina těchto prostorů v ČR je zanedbaná. Svému původnímu účelu (zejména obchodu) neslouží a jsou velmi často nelogicky ve správě státních drah. Jde ale o důležitý městský prostor, který by měl být spravován a udržován městem. A v neposlední řadě jde také o velmi lukrativní pozemky v centrech mnoha českých měst.

Tato diplomová práce zohledňuje budoucí vývoj ČR, Tábora, i samotné lokality okolo nádraží. Předkládané řešení je pak založeno na průniku dvou možných scénářů vývoje.

O nádražích : *„Je to vitální součást města, jedno z nejdynamičtějších míst, amalgám lidí.“*

Ing. arch. Akad. arch Jiří Klokočka

STĚŽEJNÍ OTÁZKY PRO NÁVRH PŘEDNÁDRAŽNÍHO PROSTORU JSOU :

Lokalita :

Jak bude vypadat Tábor v horizontu r. 2050?

Jaká bude jeho role v rámci ČR a regionu?

Jaký vliv na rozvoj Tábora má dálnice D3 a železniční koridor č. 4 ?

Detail :

Jaká je vazba nádraží na centrum?

Jaké funkce jsou z hlediska udržitelného rozvoje vhodné?

Je možné tyto funkce naplnit vhodnými stavebními typologiemi? (Zejména bydlení v oblasti železnice)

Jakou funkci má plnit přednádražní prostor, který je těžištěm lokality?

Pro zodpovězení těchto základních otázek je nezbytný pohled do měřítka celé Evropy. Zejména v západních zemích je možné najít zajímavé příklady řešení podobných prostorů v městech všech velikostí a významu.

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ V EVROPĚ

Vysokorychlostní tratě (VRT) se postupně rozšiřují od Západu do zbytku Evropy. První napojené město střední Evropy je Vídeň přes kterou směřují vlaky dál na Východ.

Napojit se na Evropskou síť VRT je pro ČR velkou výzvou.

Jaký vývoj je možné očekávat po propojení Prahy s Vídní a Berlínem?

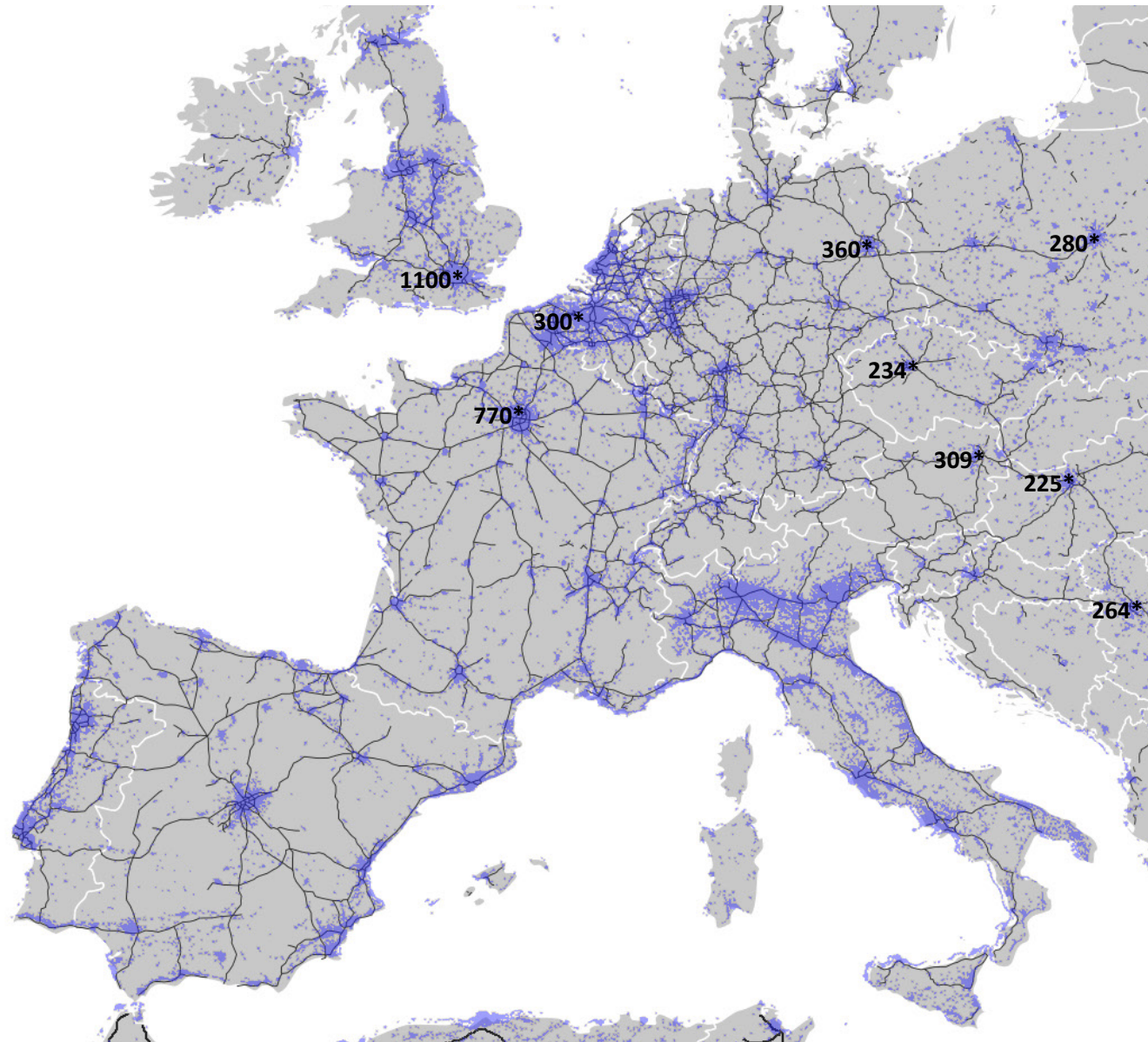


zdroj : Barnese Media

URBANIZACE EVROPY

V kontextu Evropy je nápadné prázdné místo na území ČR kde je hustota dálničních propojení podprůměrná. Oproti západoevrpským metropolím má ČR výhodu v krajině, která je často ve vysoce urbanizovaných zemích na ústupu.

Zajímavé je srovnání cen nemovitostí v hlavním městech Evropy. Pražské ceny se stále drží velmi nízko oproti kupříkladu Varšavě. Jako vysvětlení se nabízí nový železniční propojení Berlín - Varšava, které do jisté míry zvrátilo dramatický propad cen v roce 2008.



Dálniční síť v Evropě

Stav k 1.1.2016, ŘSD

———— Dálniční spojení

 Urbanizovaná krajina

* €/m²/rok - office rent price

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ V ČR

Železniční síť ČR má dlouhou tradici, což stejně jako v oblasti např. vysokorychlostního internetu nehraje velkou roli pro kvalitu poskytovaných služeb.

I tak skýtá velký potenciál zejména v podobě výstavby koridorů.

Traťové rychlosti zatím nedosahují evropského průměru pro VRT 200km/h.



Největší traťové rychlosti v ČR

- do 40 km/h
- 45 až 50 km/h
- 55 až 60 km/h
- 65 až 70 km/h
- 75 až 80 km/h
- 85 až 100 km/h
- 105 až 120 km/h
- 125 až 140 km/h
- 145 až 160 km/h

1 / 2 / 3 / 4 - číslo traťového koridoru

data dle stavu 6. 3. 2014 poslední aktualizace mapy: 6. 11. 2014

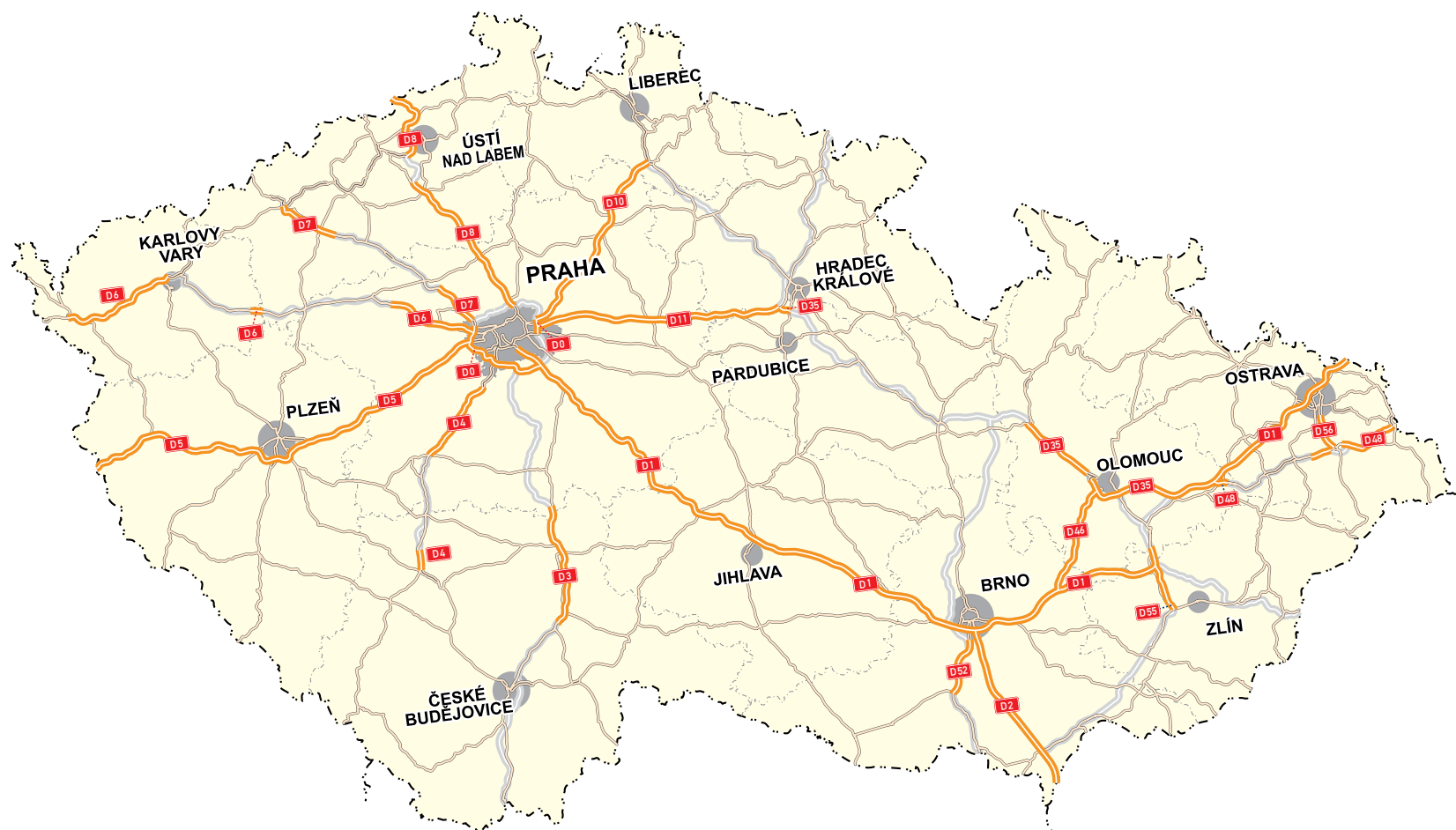
© Ing. Pavel Krýžek, Ph.D.

DÁLNIČNÍ SÍŤ V ČR

Dálniční síť v ČR je zdá se dostačující. Největší dopravní kolapsy zažívá neúplný Pražský vnější okruh.

Dalším deficitem je chybějící spojení Hradec Králové - Olomouc a také stále nedokončená D3 Praha - Linz.

Právě dálnice D3 naráží na problémy s povolováním nových úseků.



Dálniční síť ČR

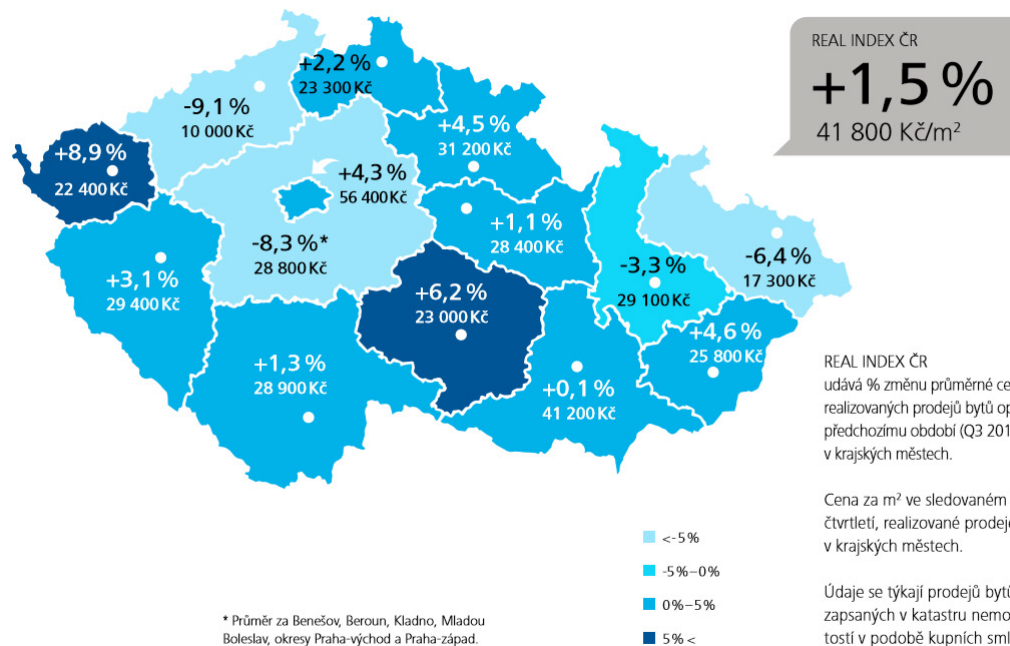
Stav k 1.1.2016, ŘSD

- Dálnice v provozu
- Dálnice - výhled

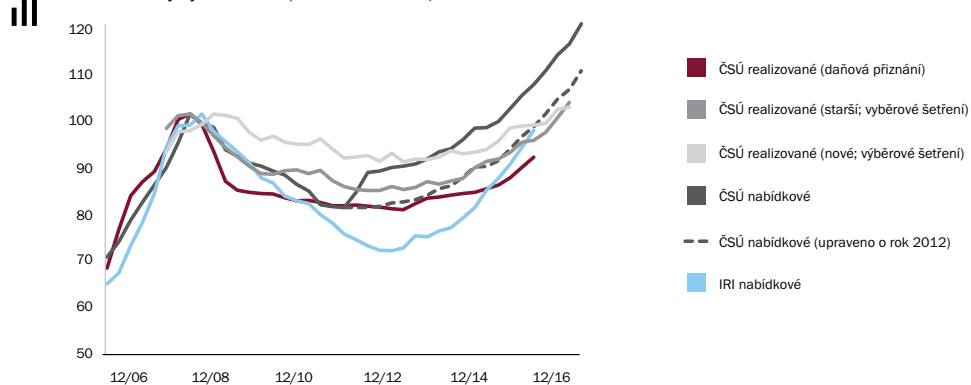
VÝVOJ CENY BYTŮ V ČR - dle ČSÚ a REAL INDEX ČR

Dle statistik se ceny nemovitostí v regionech pohybují zhruba na polovině ceny Pražských nemovitostí.

Ze zahraničních příkladů je patrné, že se tento rozdíl bude narůstat. Prognózy pro ČR jsou ale velmi často stavěné na kontextu Střední Evropy. Pokud se koukneme do zemí Beneluxu, panuje tam až na výjimky v blízkosti hranic s Francií poměrně jednotná situace. Hlavní město se pohybuje zhruba na 150% ceny za nemovitosti oproti regionálním centrům.

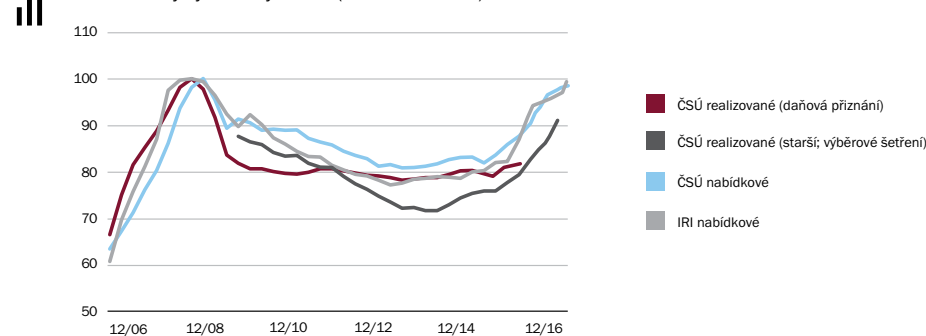


GRAF 4 Ceny bytů v Praze. (maximum = 100)



Pozn.: Maximum většinou v 3Q 2008.

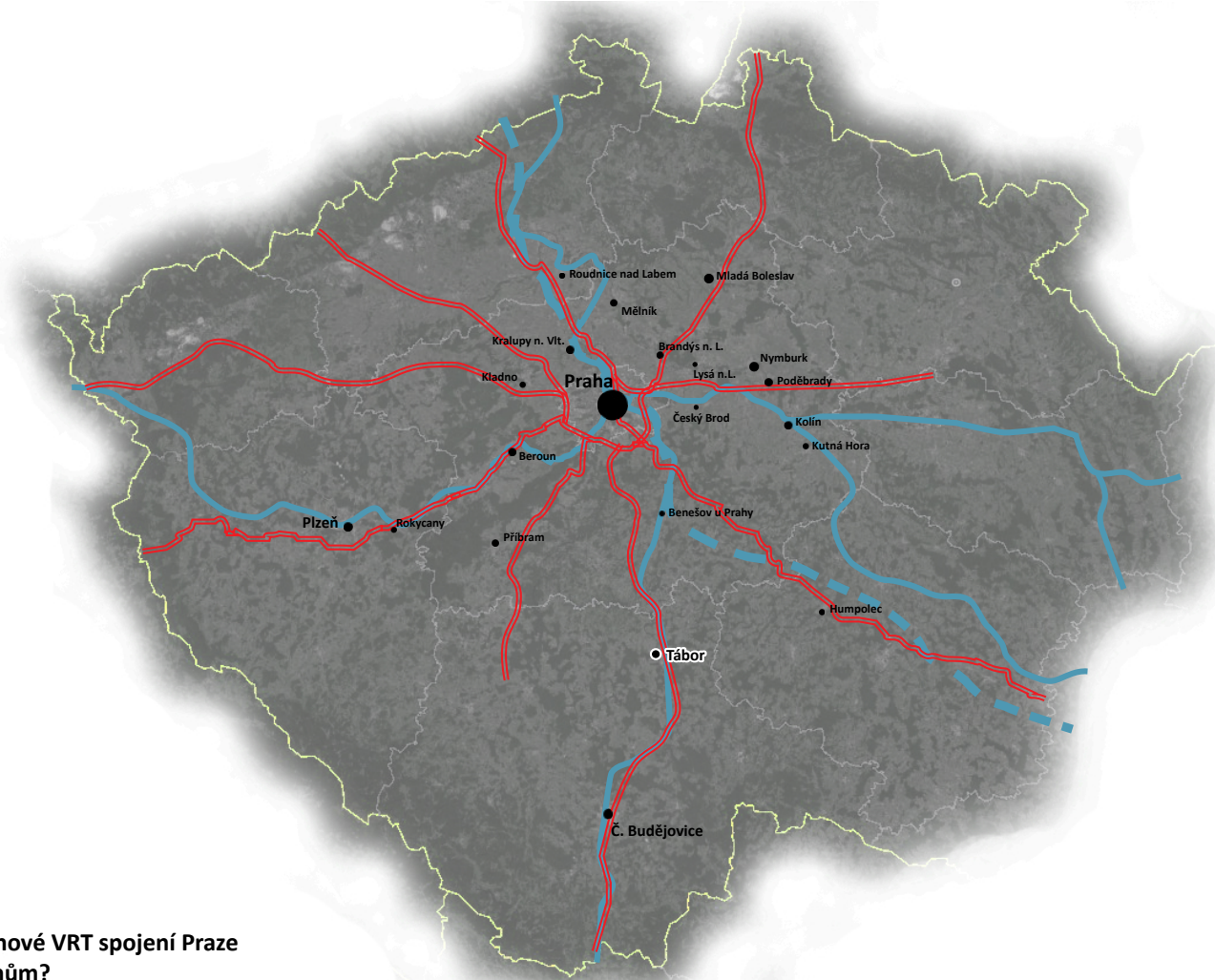
GRAF 5 Ceny bytů ve zbytku ČR. (maximum = 100)



Pozn.: U realizovaných cen z výběrových šetření data dostupná až od 3Q 2012, řada navázána na průměr ostatních cen.

DOSTUPNOST CENTRA PRAHY - vlak vs. automobil

Vybraná města představují „konkurenci“ pro Tábor. Tabulka níže odpovídá na otázku proč stále více lidí dává přednost pohodlí vlaku před honbou za dobou dojezdu.



Město	dostupnost z centra Prahy				Volba prostředku	
	dálnice kód	min.	přímý vlak výskyt min.	rychlejší prostředek	při zpoždění aut 30min	
Humpolec	D1	67	NE	x	Auto	Auto
Benešov	D3 - 70%	34	centrum	39	Auto	Vlak
Tábor	D3 - 50%	74	centrum	71	Vlak	Vlak
Č. Budějovice	D3 - 50%	111	centrum	124	Auto	Vlak
Příbram	D4	61	NE	x	Auto	Auto
Beroun	D5	34	ANO	37	Auto	Vlak
Rokycany	D5	59	centrum	76	Auto	Vlak
Plzeň	D5	69	centrum	79	Auto	Vlak
Kladno	D6	40	ANO	37	Vlak	Vlak
Kralupy n. Vlt.	D8	29	ANO	24	Vlak	Vlak
Roudnice n. L.	D8	39	centrum	49	Auto	Vlak
Mělník	NE	41	centrum	63	Auto	Vlak
Brandýs n. L.	D10	29	NE	x	Auto	Auto
Mladá Boleslav	D10	46	centrum	74	Auto	Vlak
Lysá n. L.	D11	38	centrum	38	Auto	Vlak
Nymburk	D11	48	centrum	42	Vlak	Vlak
Poděbrady	D11	41	centrum	50	Auto	Vlak
Český Brod	D11	37	centrum	40	Auto	Vlak
Kolín	D11	54	centrum	36	Vlak	Vlak
Kutná Hora	NE	61	ANO	51	Vlak	Vlak

Co může přinést nové VRT spojení Praze a koridory regionům?

- vznik nových firem a pracovních míst v blízkosti dálnice/nádraží** - Ne vždy však dojde ke genezi něčeho nového. Otázkou je taky jak to prospívá městu, zda není pouze dispečerským centrem.
- redistribuce, přesun aktivit** - Tento efekt byl vyvolán například vznikem nákupních center v Čestlicích a Průhonících u Prahy. Zpočátku tam sice byly otevřeny nové obchody, jinde ale ty původní zkrachovaly (například samoobsluha na Jižním Městě v Praze). Pracovní síla i zákazníci se přesunuli na předměstí.
- „odsávání“** - Může se stát, že nová komunikace nepřinese do slabších regionů nic pozitivního, naopak situaci v oblasti ještě zhorší, protože dosavadní aktivity z regionu ‚odsaje‘. Silná konkurence ze vzdálenějších míst zlikviduje drobné místní podnikatele a může dojít i k odlivu mozků, lidé začnou dojíždět do vyspělejšího centra za lepší a lépe placenou práci. Časem tam pak zůstanou,“ (RNDr. Miroslav Marada, Ph.D., z Přírodovědecké fakulty UK)
„Dopravní dostupnost, respektive nedostupnost, je důležitým tématem pro život společnosti. Největší odlehlostí trpí periferní, okrajové oblasti, jejichž obyvatelé se tak musejí vypořádávat s řadou problémů a různými negativními efekty včetně slabší možnosti participace na životě společnosti.“ (RNDr. Miroslav Marada, Ph.D., z Přírodovědecké fakulty UK)

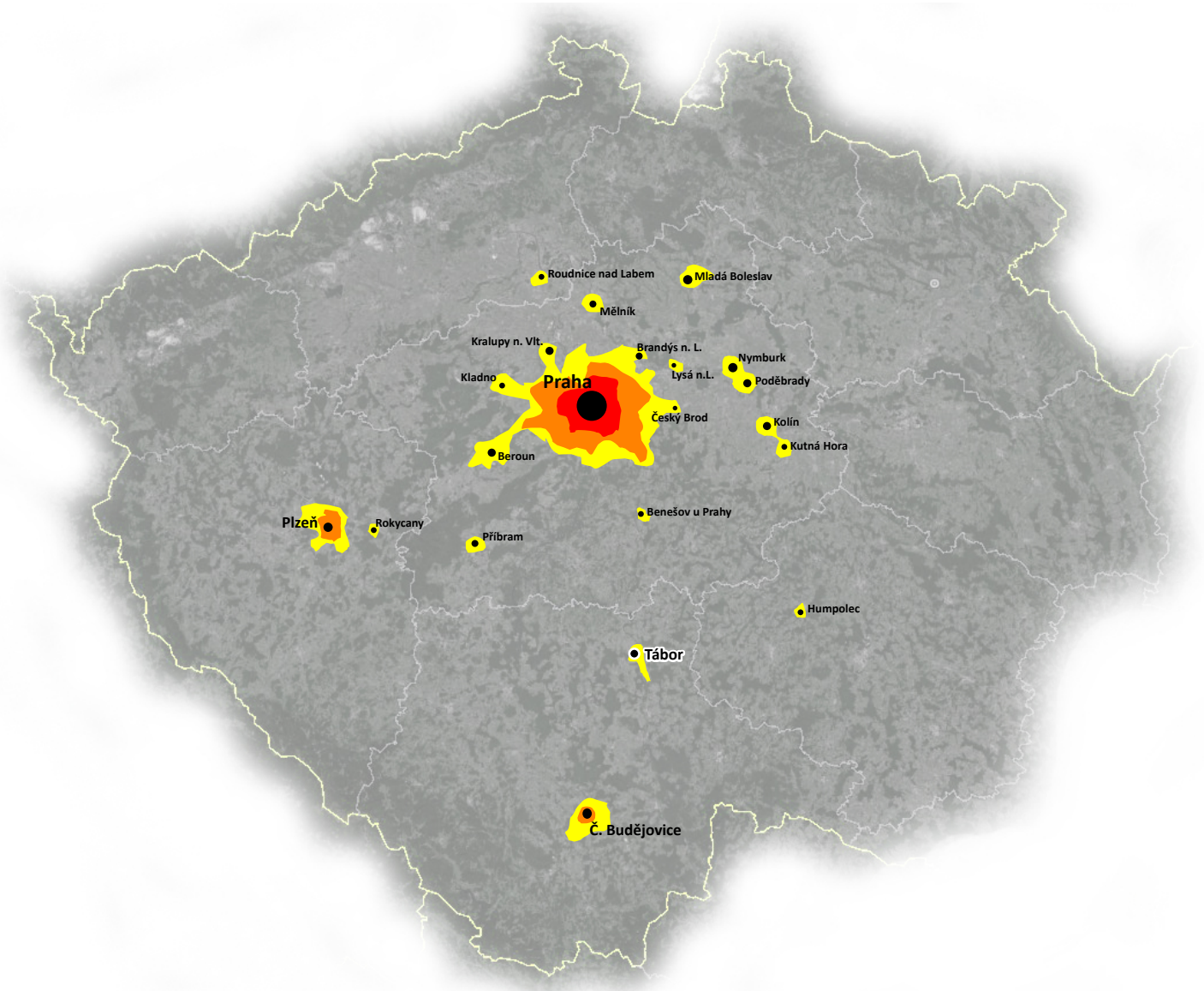
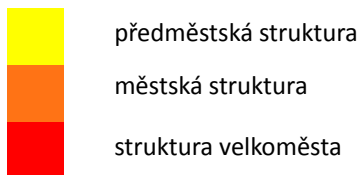
TYPY URBANISTICKÝCH STRUKTUR

- konkurenční města

Během analýz byla vytipována konkurenční města, která budou nadále posuzována mezi sebou s ohledem na různé scénáře rozvoje sídel v ČR.

Výsledné zobrazení není exaktním výsledkem geodemografické analýzy ale souhrnem výše hloubkových analýz z oblasti trendů obchodu s nemovitostmi, Vyjížděky za prací apod.

Tato analýza se bude opakovat pro každý z posuzovaných scénářů rozvoje. Aktuální zobrazení zachycuje současný stav



MĚSTO TÁBOR V REGIONU

Tábor je druhým nejlidnatějším městem i okresem v Jihočeském kraji (1. ČB)
Stejně tak hustu zalidnění má téměř jako ČB se 93tis. obyv.

Počet obyv.:

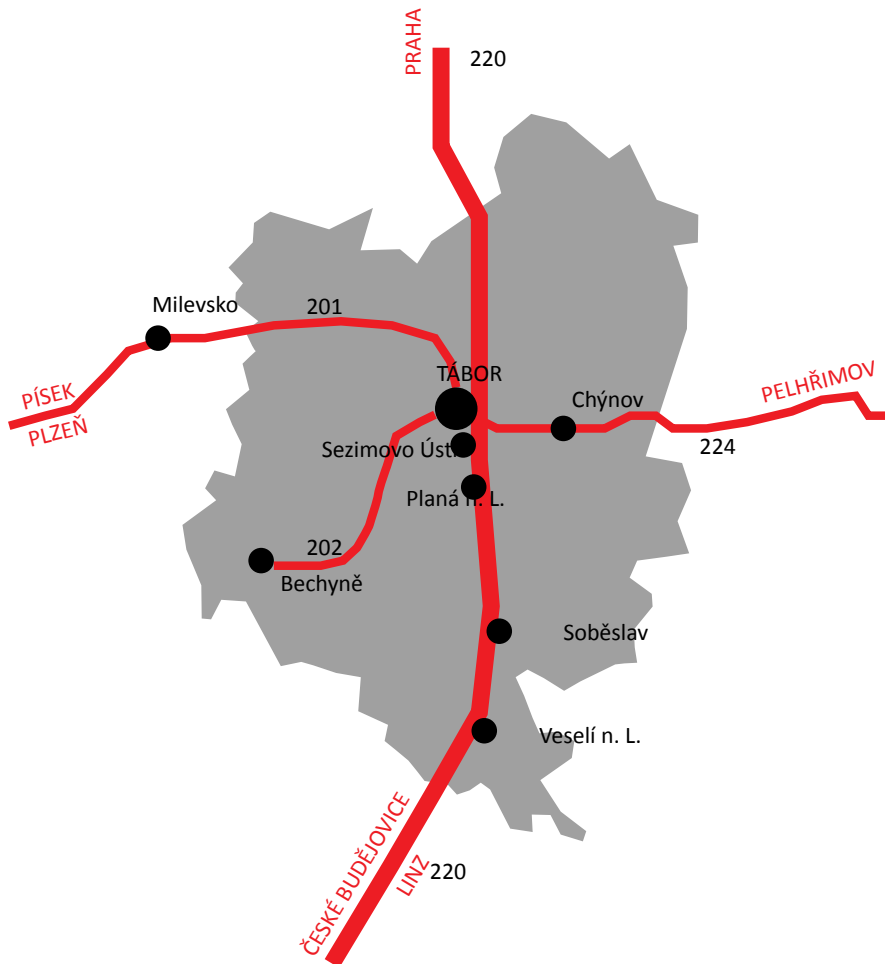
- město 34tis.
- aglomerace 51tis.
včetně Sezimova Ústí a Plané nad Lužnicí
- okres 109 tis.

Jevy vyplývající ze Strategického plánu Města Tábor :

Zvýšená migrace lidí za prací.
Vlivem migrace se každý rok odstěhuje přibližně 100 lidí.

Zvýšená migrace lidí za vzděláním.
Od roku 2005 nesídlí ve městě Jihočeská Univerzita, její katedra cestovního ruchu byla přemístěna do ČB.
Stejně tak byly přemístěny Bakalářské obory strojní a elektrotechnické fakulty ČVUT. V současné době není v Táboře žádná VŠ.

Leží na křižovatce cest Praha - Linz a Brno - Plzeň

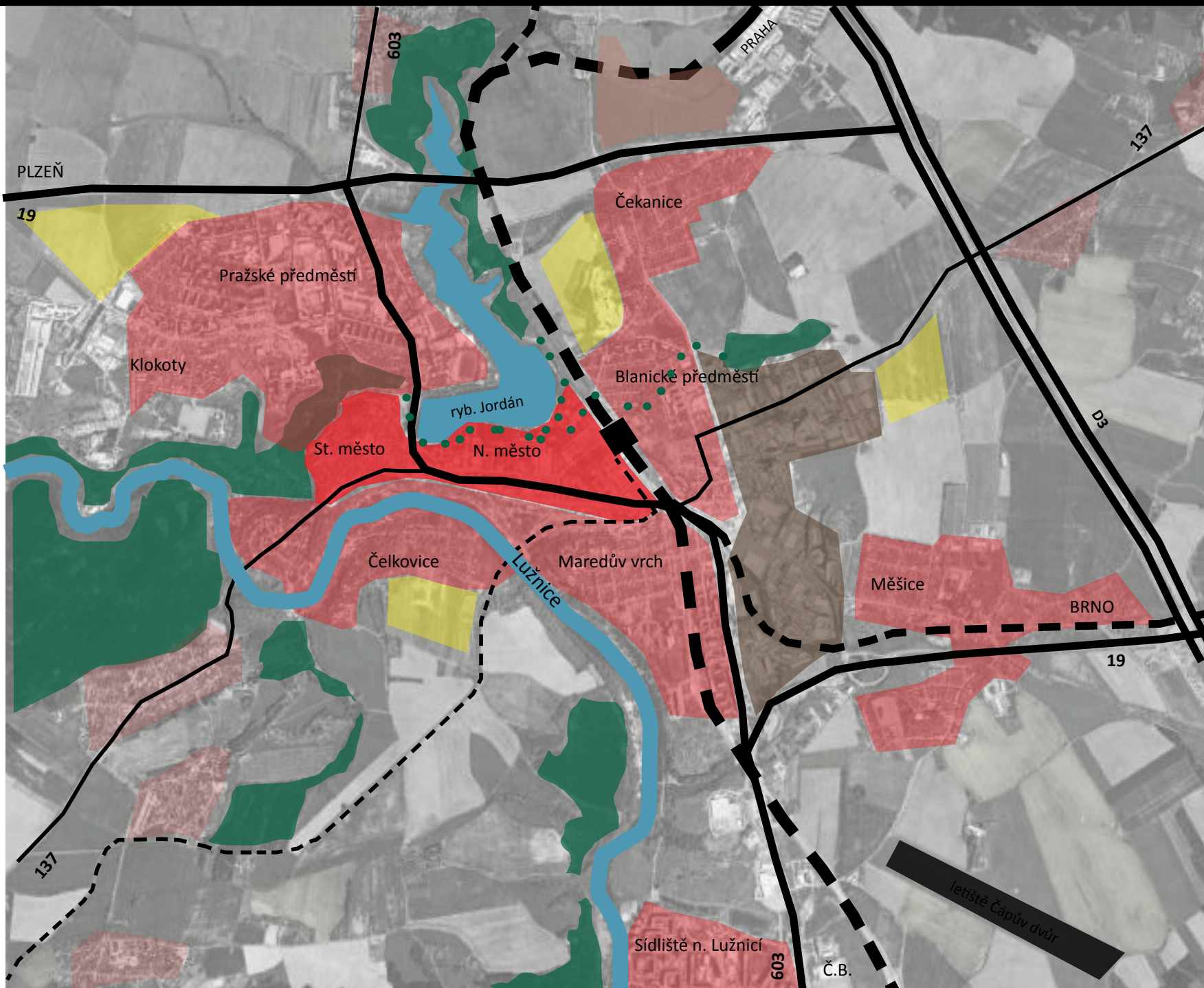




VÝKRES ŠIRŠÍCH
VZTAHŮ

Širší vzťahy města
tábora zachycují dopravní vazby
města a jejich vedení skrz struk-
turu.

Město Tábor má nádraží z doby
Císařství a to se pozitivně pode-
psalo na dobrém urbanistickém
začlenění do města, i když často
města musela dorůst do

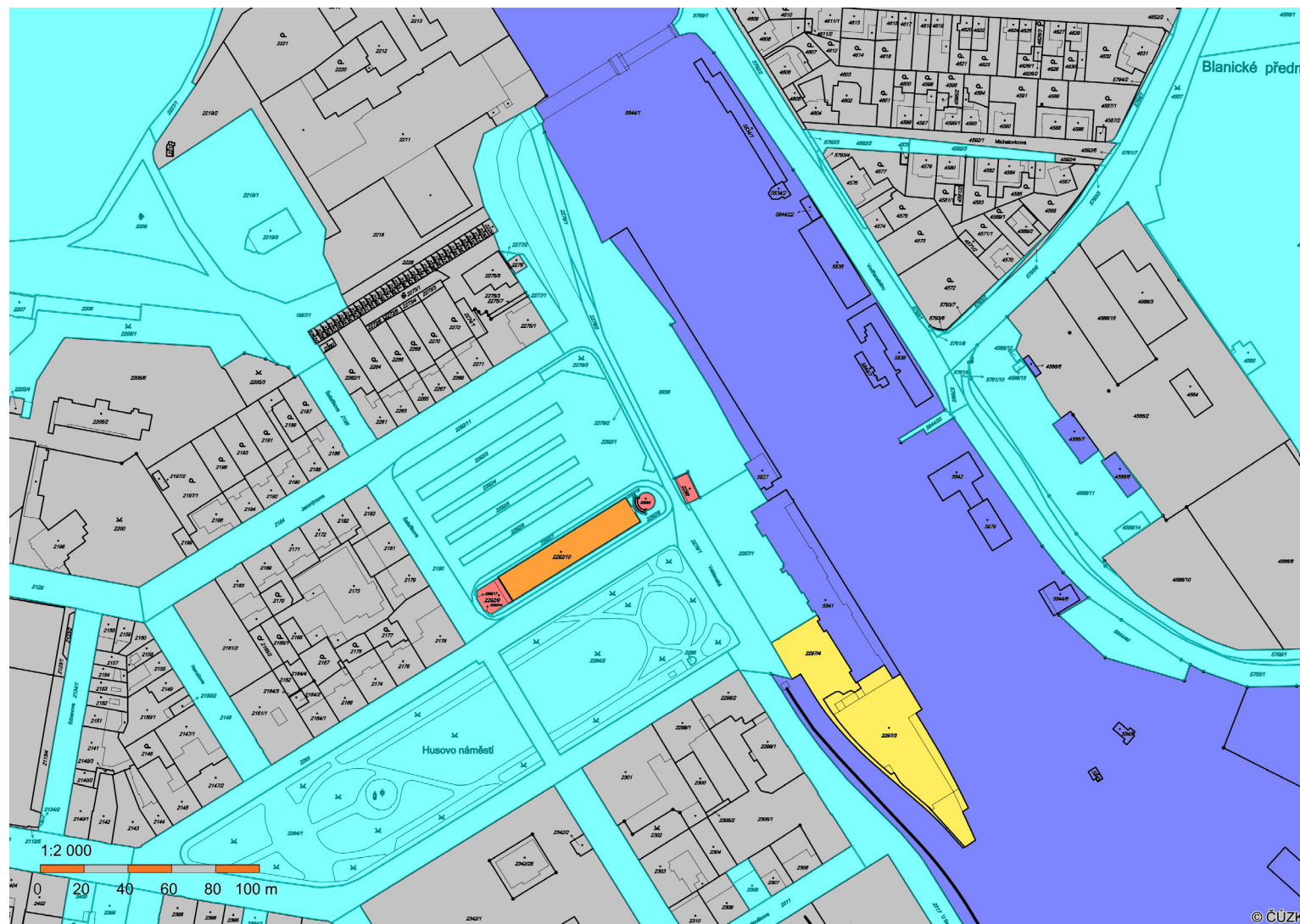


- dostupná krajina 
- prostupy město krajina 
- regionální spojení 
- rozvojové zóny 
- satelit 
- předměstí 
- město 
- průmyslová zóna 

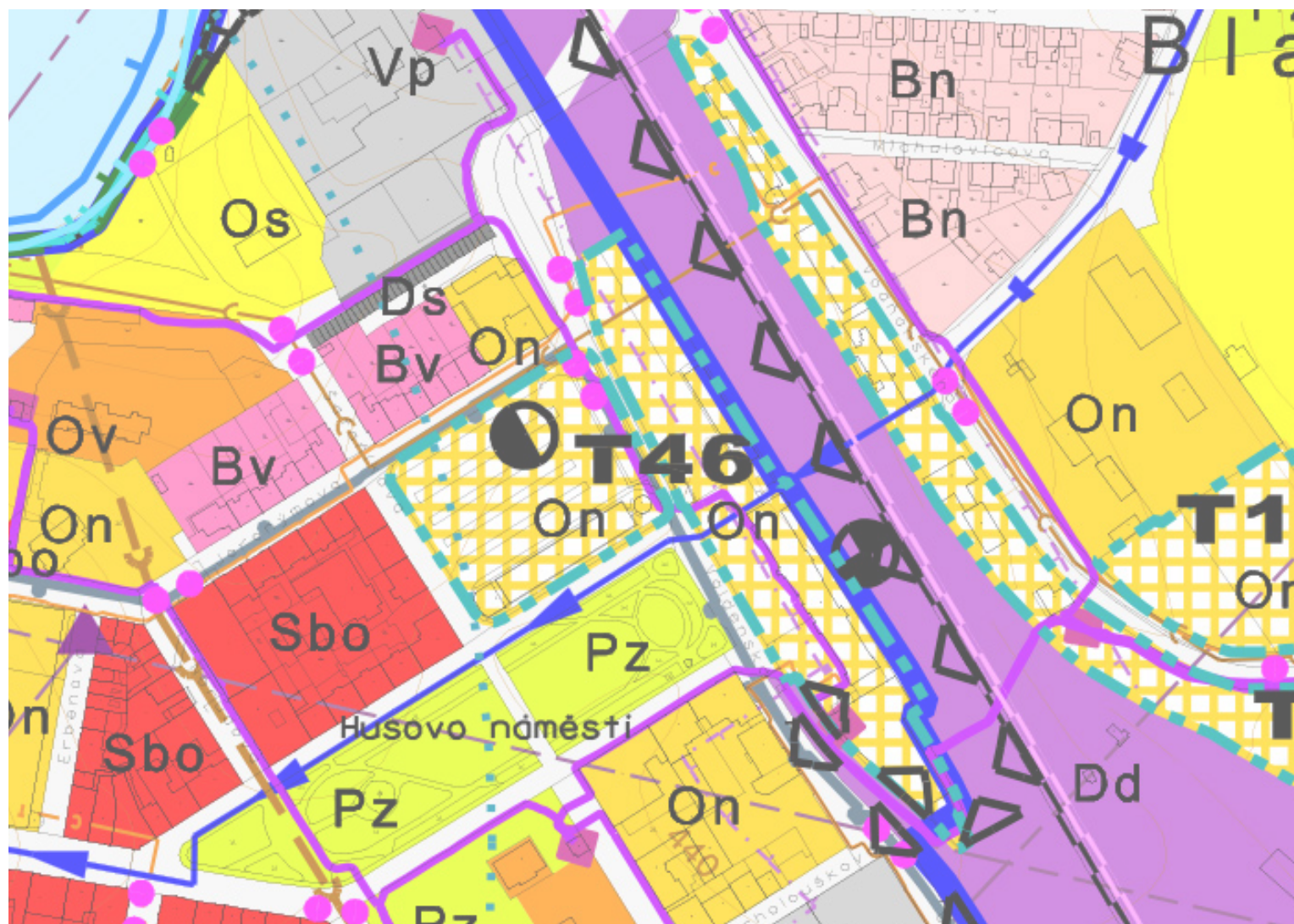
MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Majetková situace v řešeném území je velmi čitelná díky vysokému podílu ploch ve vlastnictví státu a města. Taková vlastnická struktura je velkým potenciálem pro rozvoj.

Výjimkou a tedy drobnou brzdou rozvoje jsou nešťastně privatizované objekty autobusového nádraží, které jinak jednoduchou situaci mírně zesložitují.



ÚZEMNÍ PLÁN



Z hlediska územního plánu je lokalita řešená adekvátně současným potřebám města. Podél železnice jsou soustředěny služby a ÚP Tábor počítá s rozvojem v této lokalitě. Tomu odpovídá i výšková regulace, která je v rozvojových územích stanovena na 4NP a ustupující podlaží.

a. hlavní využití:

zařízení pro obchodní prodej, komerční služby, administrativa, ubytování, stravování, obchod, tržnice, soukromá víceúčelová kulturní centra, soukromá sportovní zařízení - fitcentra, tělocvičny, hřiště ..., pozemky související dopravní a technické infrastruktury a veřejných prostranství

b. přípustné využití: stavby, zařízení a související činnosti a děje občanské vybavenosti lokálního charakteru, parkovací stání, odstavná stání a garáže pro potřeby vyvolané přípustným využitím území budou řešena na vlastním pozemku, drobná sadovnická a parková architektura např. altán, kryté sezení, lavičky, zeleň parková, plochy pro oddech, či slunění, obslužné komunikace, pěší cesty

Rozvojové oblasti

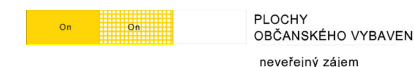
- v přednádražním prostoru – T 46 dopravní terminál a zařízení sloužící pro odbavení cestujících
- v lokalitě při ul. Vožická x Vodňanského T 47 parkoviště, parkovací dům
- lokalita T 48 – podmínkou je vyřešení adekvátního dopravního napojení lokality

c. podmíněně přípustné využití:

- ubytování majitele, správce – v případě splnění hygienických limitů hluku

d. nepřípustné využití:

- supermarkety- obchodní řetězce se sortimentem potravin nad 500m2 prodejní plochy
- prodejní plochy nepotravinářského sortimentu nad 1000m2
- výroba, sklady
- zemědělská výrobní činnost
- jakékoli činnosti, které by mohly být nebo jsou v rozporu s přípustnými způsoby využití
- **podmínky prostorového uspořádání**
- výška zástavby s ohledem na okolní zástavbu
- podmínkou je zajištění ploch parkování na vlastním pozemku (či jinak v dostupné vzdálenosti)
- na každé 2ha plochy je součástí plocha veřejného prostranství – veřejné zeleně (občanské vybavení slučitelné s účelem veřejného prostranství) o rozloze minimálně 1000m2.



PROBLÉMOVÝ VÝKRES

V současné situaci je nádraží zdrojem hluku, jehož šíření nebrání ani protihlukové stěny, které jsou zbudované v úsecích podél kolejí. Velké otevřené plochy parku a autobusového nádraží celý problém jen zesilují.

Přednádražní prostor je neohrazený a tím stráčí svou identitu. Částečné hranice jsou v místě kontaktu s Blanickým předměstím neprostupné.

Povrchy ve veřejném prostoru jsou vyžilé a čekají na novou koncepci. Není proto do nich investováno a je to znát na celkovém dojmu z území. Jižní část parku prošla v uplynulých letech obnovou, ale zásahy byly povětšinou nekoncepční.

Celá lokalita se pod okolními negativními vlivy stává neatraktivní.

-  Hranice přednádražního prostoru
-  Majetkově problematické nem.
-  Hluk od železnice
-  Asfaltová prostranství
-  Průmyslové objekty
-  Zanedbaná veřejná zeleň
-  Udržovaná veřejná zeleň



pozitivní SILNÉ

negativní SLABÉ

zevnitř

- Malé město - komfort malých docházkových vzdáleností
- Železniční spojení - zastavují zde expresní vlaky Praha - Tábor - ČB - Linz
- Dostupnost aktivit pro denní rekreaci obyvatelstva.
- Kulturní akce nadregionálního významu (hudební festivaly, MS cyklokross,
- Turisticky atraktivní město - Staré město, nádrž Jordán, botanická zahrada, Bechyňská dráha, gastronomická lokalita
- Velké pozemky v okolí nádraží vhodné k výstavbě - majetková struktura, ÚP

- Malé město - nedostatek pracovních příležitostí
- žádné VŠ - odliv inteligence
- nedostupnost některých služeb
- Spojení Praha, ČB - nevyužitý potenciál trati - dojezdové časy by měly být po dokončení posledních úseků koridoru cca o 20% kratší.
- Město drahé pro život - ceny za energie, vodu, odpad jsou jedny z nejvyšších v ČR

PŘÍLEŽITOSTI

HROZBY

z venku

- D3 a železniční koridor po dokončení - příliv zahraničních investorů
- v Praze za 60min.
- v ČB za 30min.
- dostupnější pro turisty
- Velké množství rozvojových ploch v rámci městské struktury - Kasárna, nádraží
- Výstavba u nádraží - dostupnost služeb pro všechny obyvatele regionu
- reprezentativní fce nádraží - První dojem z města.
- Husův park - zlepšení průchodnosti
- zvýšení bezpečnosti
- Osa centrum - nádraží - Protáženík nádraží s vazbou - lepší přístup, orientace
- Historické hodnoty města - Lepší propagace města - Muzeum Františka Křížka
- Blanické předměstí - zlepšení vazby na lokalitu za nádražím

- D3 a železniční koridor - odliv pracujících do Prahy a ČB
- velkosklady u dálnice bez pozitiv pro místní obyv.
- Město drahé pro život - odliv obyvatel
- potíže obyvatel v důchodu
- Snižování hustoty města (rozšířením hranic, odlivem obyvatel)
- snižováním hustoty rostou náklady na údržbu městské infrastruktury
- negativní vliv na kvalitu veřejných prostorů.

VARIANTY NÁVRHU

SCHÉMA ROZVOJE MĚST

VAR.1

- vlaková doprava

Při hledání správného řešení jsem následoval dva scénáře:

VAR.1

Scénář první sleduje predikci vývoje měst dříve analyzovaných na základě příkladů převážně Belgických měst jako Mechelen, Kortrijk, Husselt a další. Tato města jsou obdobně jako Tábor napojena na kapacitní dopravní síť mezi většími městy. Všechny bez výjimky se posílili svou funkcí, centra regionu.

VAR. 2

Druhý scénář se zabývá rozvojem měst na základě doby dojížděky automobilem. Tento způsob dopravy s sebou přináší jiné priority cestovatele a tedy velmi často i jiné uvažování při výběru bydlení.

Obě varianty počítají s výrazným posílením významu Prahy v rámci Evropy

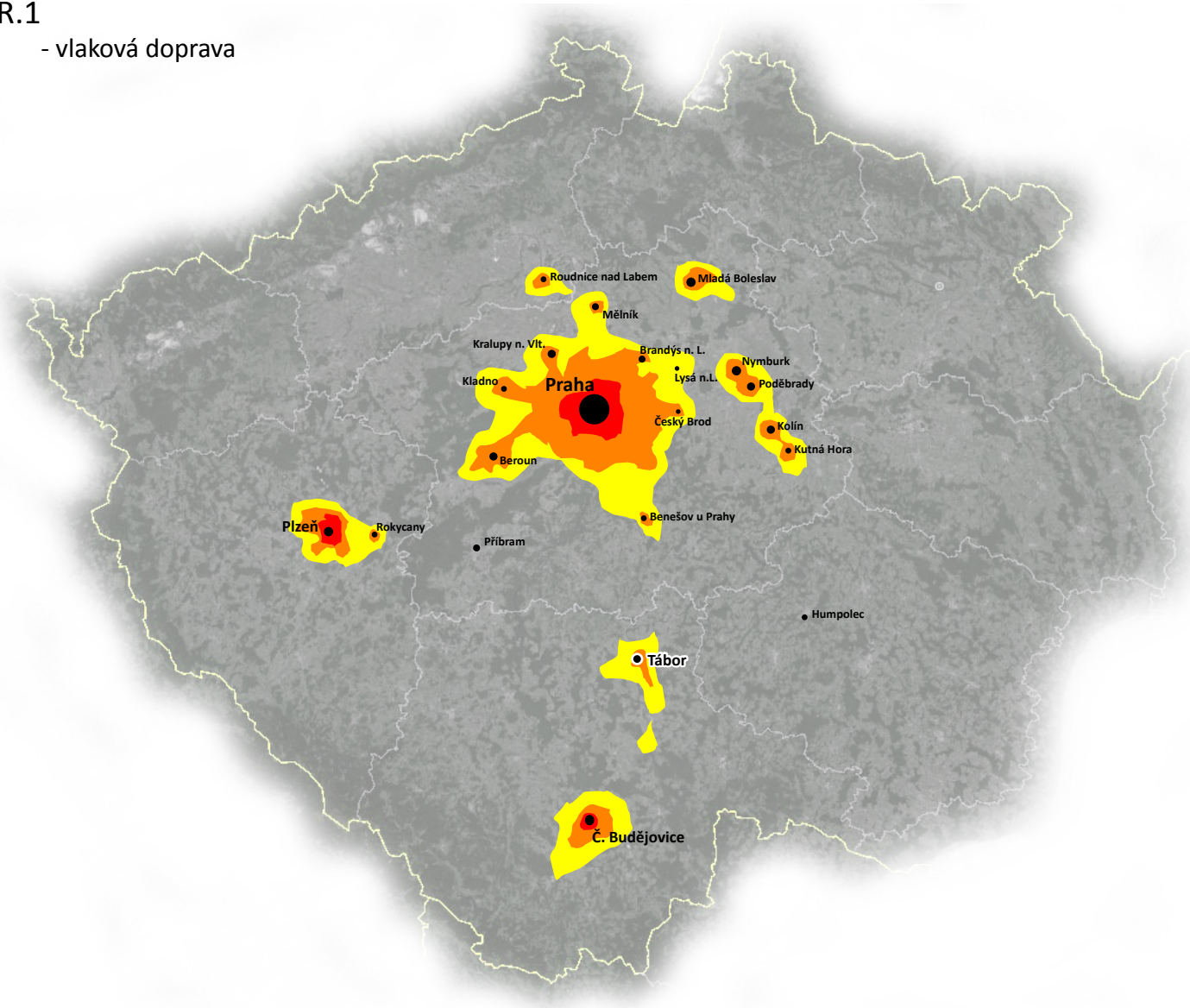
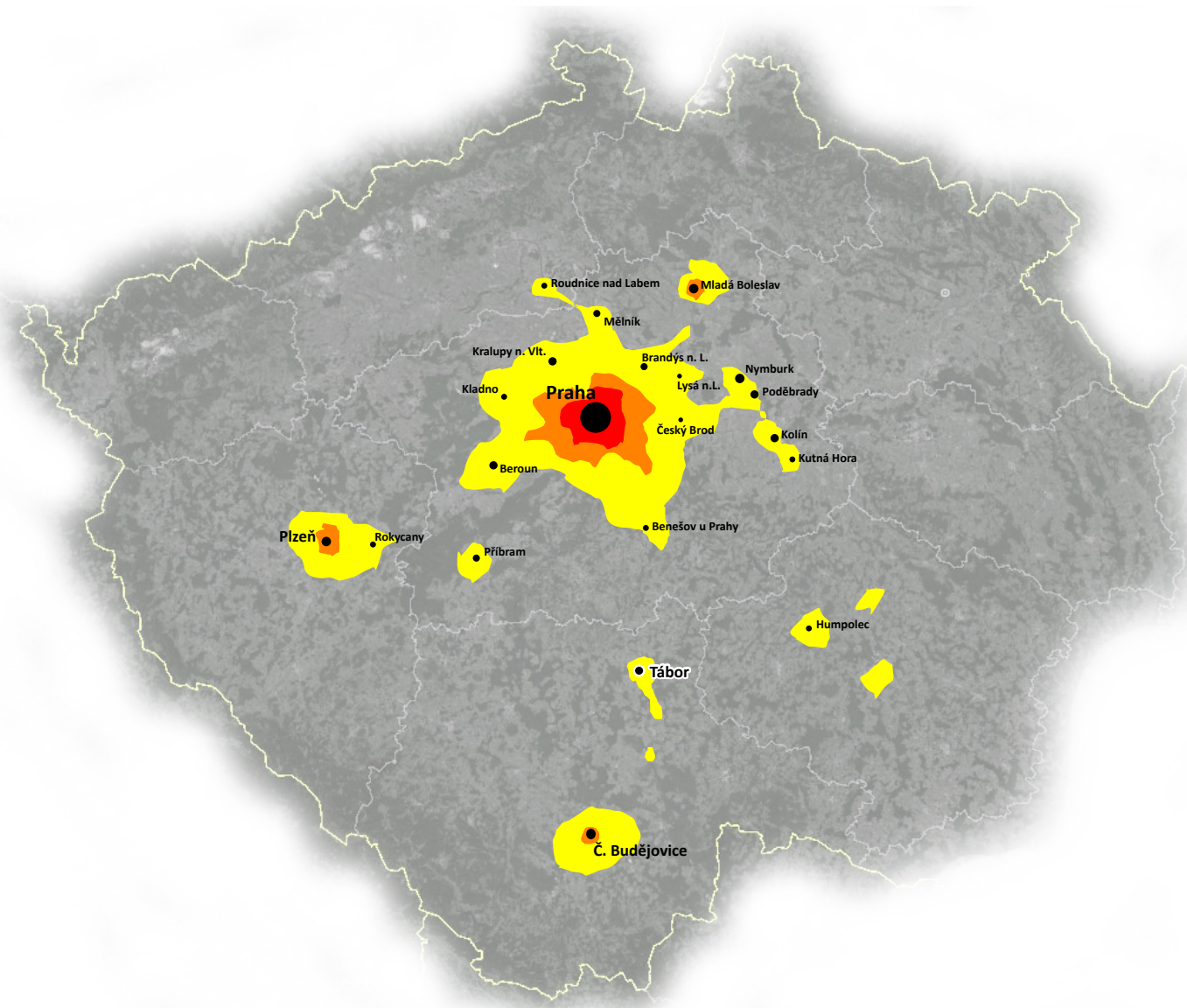


SCHÉMA ROZVOJE MĚST
VAR. 2

- silniční doprava



Tato dvě schémata vycházejí z analýz počtu obyvatel v městech s nově zbudovanou dálnicí / železnicí.

Zatímco v případě vlakové dopravy nehraje zásadní roli vzdálenost, ale spíše dojezdové časy po železnicích, v případě automobilové dopravy hraje vzdálenost roli zásadní. Tomu pak odpovídá různá strategie rozvoje sídla.

Z výtípaných měst se rozrůstají ta s nejlepší dostupností do centra Prahy.

předměstská struktura

městská struktura

struktura velkoměsta



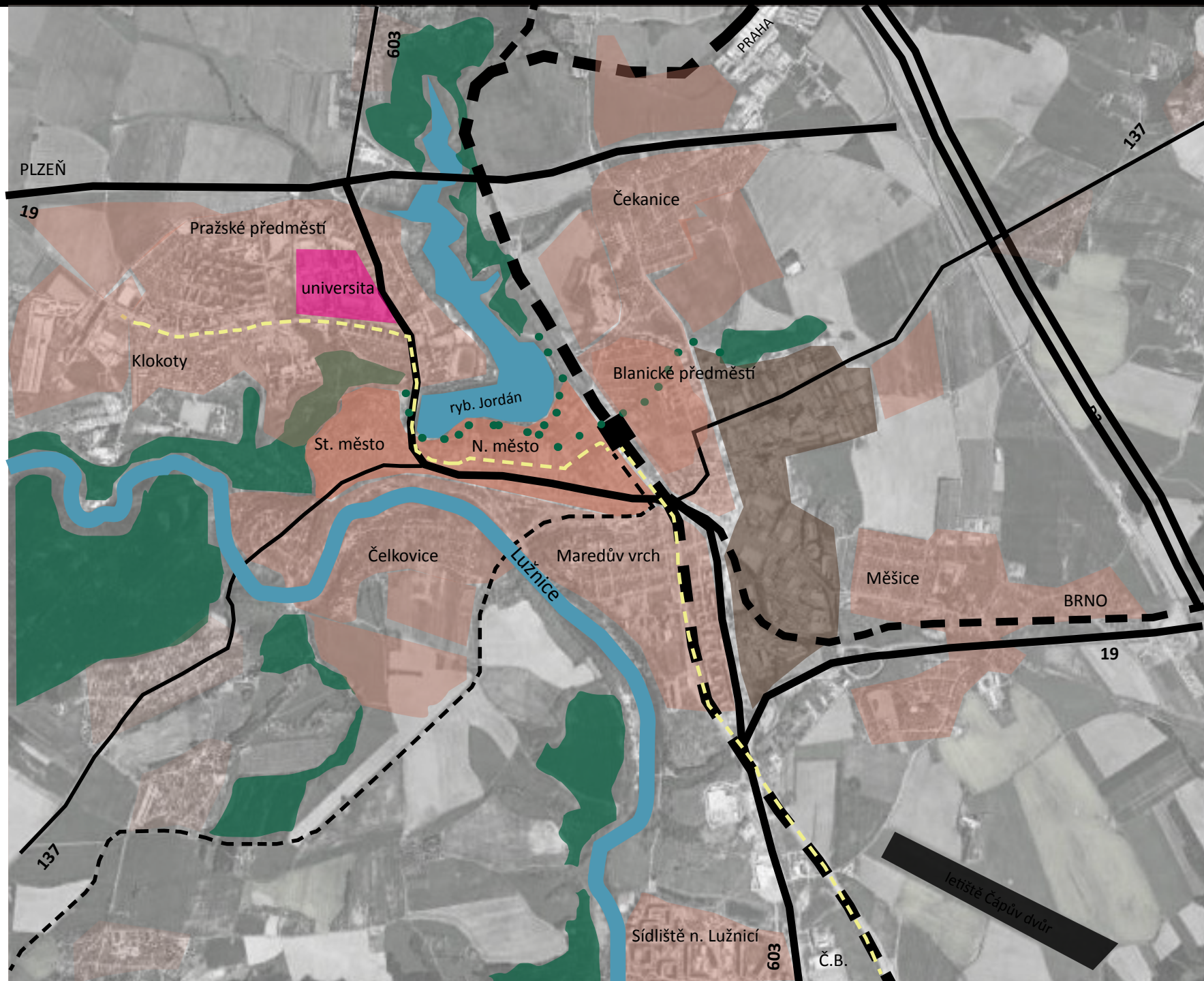
ŠIRŠÍ VZTAHY VAR. 1

Město Tábor posiluje funkci centra regionu a plně zastavělo volné kapacity v rámci městské zástavby včetně rozvojových oblastí na okraji města.

Navýšení počtu obyvatel pro rok 2050 je pro tuto variantu 150%.

To s sebou přináší nové funkce do celého města. Malé regionální město s výborným dopravním napojením na hlavní město se může stát např. městem universitním.

Rozvíjející se město také posiluje administrativně a nabízí tak více pozic pro vysokoškolsky vzdělané pracovníky.





ŠIRŠÍ VZTAHY VAR. 2

Město Tábor stagnuje a dochází k odsávání obyvatel do větších měst.

V roce 2050 je podle tohoto scénáře v Táboře pouhých 80% současného počtu obyvatel.

Město ale zaplňuje své vnitřní kapacity, zrušilo rozvojové oblasti na okraji města

- dostupná krajina
- prostupy město krajina
- regionální spojení
- campus
- satelit
- předměstí
- město
- průmyslová zóna

KONCEPT

VAR. 1







Koncept je ve variantě 1 zaměřen na rozvoj nového centra které z důvodu větších prostorových požadavků "roste" za trať do oblasti Blanického předměstí.

Pro správné vyznění tohoto přístupu bylo nutné maximálně zvýraznit propojení obou lokalit v nové centrum.

Komunikační propojení je v případě překonání kolejiště velmi náročné. Proto se koncepce zaměřuje na propojení vizuální, pomocí průhledů rámovaných nově vzniklou zástavbou.

Nově zformované centrum je doplněno zástavbou vyšší hustoty umožňující umístění všech funkcí nezbytných pro vyvážené fungování města v dostatečné kapacitě.

Ve veřejném prostoru došlo ke zformování přednádražního prostoru a jeho doplnění o menší veřejné prostory lokálního významu.

-  Těžiště lokality
-  Vizuální propojení
-  Posílení osy prostoru
-  Zpevněné hranice přednádražního prostoru
-  Nově upravené veřejné prostory
-  Majetkově problematické nem.
-  Hluk od železnice
-  Asfaltová prostranství
-  Doplnění zástavby
-  Veřejná zeleň
-  Veřejná zeleň vyšší kvality





KONCEPT

VAR.2

Koncept druhé varianty je do velké míry postaven na stejném návrhovém přístupu jako koncept první.

Sdílí s prvním konceptem přístup ke zformování přednádražního prostoru i jeho napojení na hlavní třídu spojující lokalitu s historickým centrem.

Druhá varianta přináší umírněný přístup, který maximálně zachovává stávající zástavbu a v případě jejího doplňování se více soustředí na proveditelnost z hlediska technického i ekonomického.

Výrazné odchýlení od první varianty je potom v definování vztahu Nového města a Blanického předměstí. Tyto dvě lokality zůstávají oddělené a snaží se maximálně těžit z odlišnosti charakteru obou městských částí. Nové město plní svou funkci obchodně administrativního centra města, zatímco Blanické předměstí se soustředí na zkvalitnění životního prostředí pro obyvatele v sousedství železnice.

FUNKČNÍ SCHÉMA

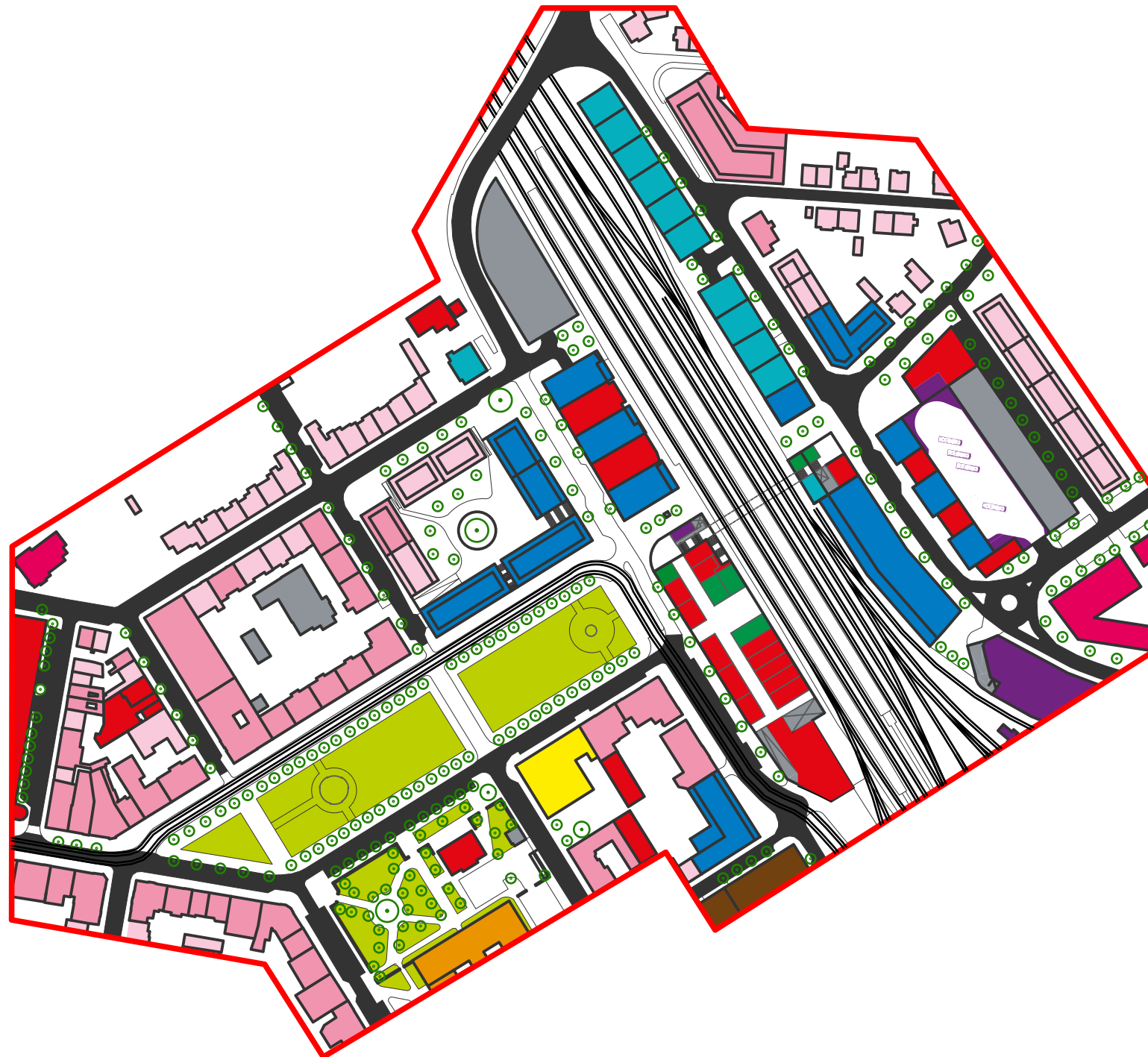
VAR. 1

Přednádražní prostor je v této variantě koncipován jako otevřený prostor zvýrazňující nově nabitý význam lokality.

Je zde soustředěno Administrativní centrum Regionu, odkud odjíždí vlaky do Prahy každých 20min a doba jízdy je 40min.

Na ose prostoru je umístěno nádraží s obchodní galerií.

Autobusové nádraží bylo přesunuto do prostoru za nádražím a dochází tak k přerůstání městského centra za kolejště



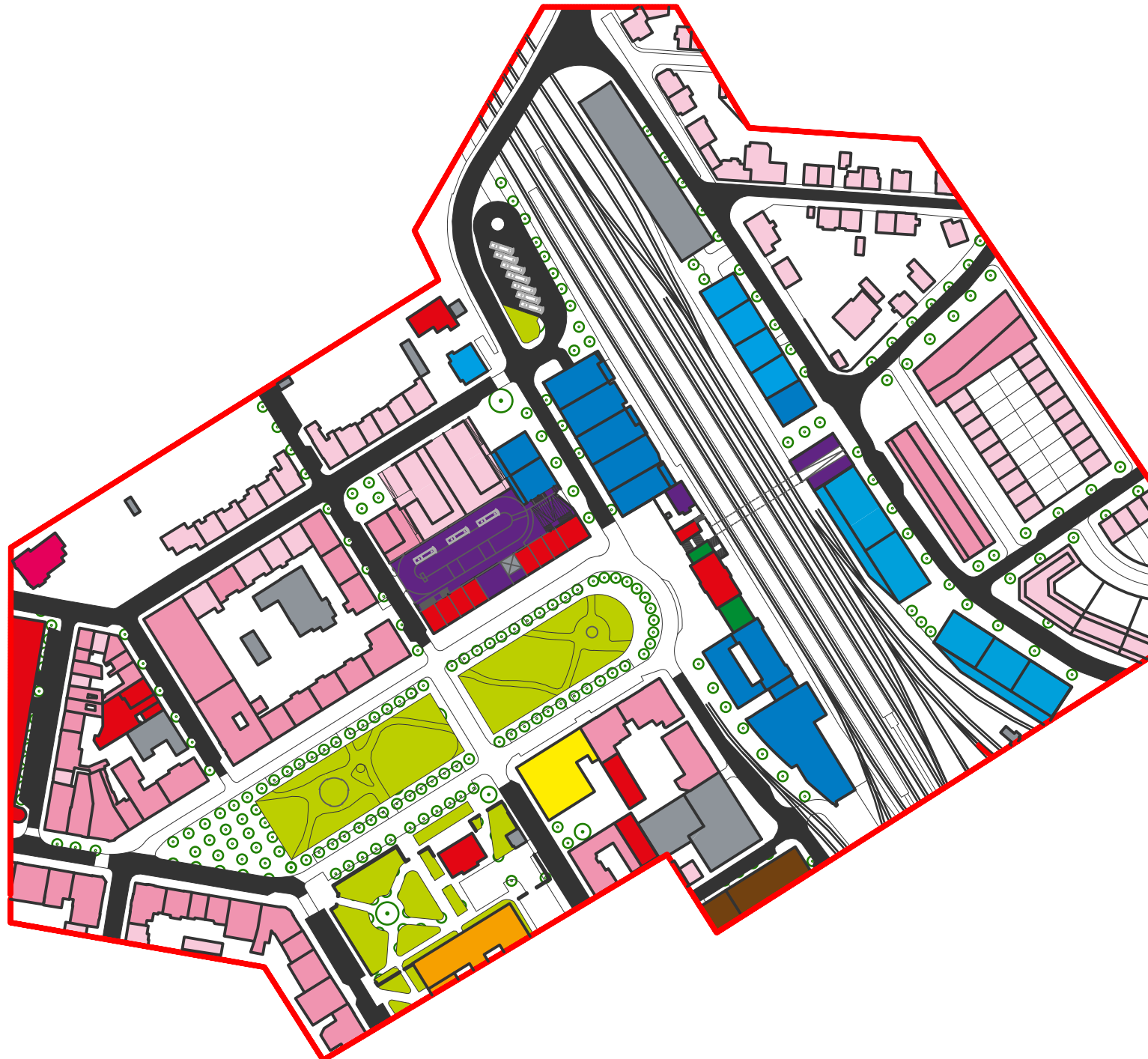
FUNKČNÍ SCHÉMA

VAR. 2

Přednádražní prostor je v koncipován dle původní podoby Husova náměstí(dříve Riegrova sady).

Nová budova nádraží je nově zakončením osy prodloužené pěší zóny z ulice 9. Května.

Autobusové nádraží je redukováno ale setrvává na stejném místě. Odstavování Autobusů je přesunuto ke kolejišti .



komerce	
bydlení	
bydlení s obch. parter	
školské stavby	
dopravní stavby	
kanceláře s obch. parterem	
kanceláře	
komerce - stravování	
zeleň veřejná	
ubytování	
kancelář - úřad	
průmysl. objekty	
parkování, TI	

PODÍL FUNKCÍ V LOKALITĚ

- bydlení
- komerce
- administrativa
- ubytování
- parkování
- hromadná doprava
- komerční parter

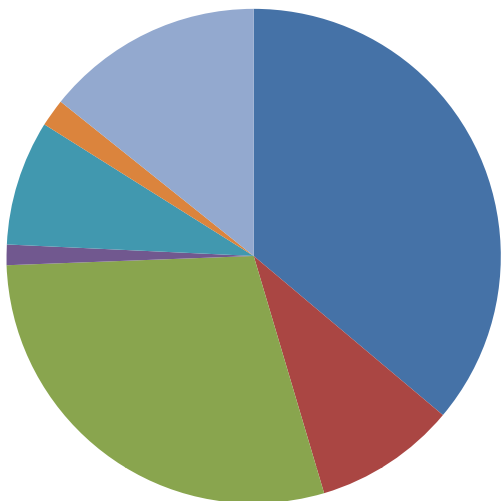
Kombinací variací obou variant vzniká vyvážený mix funkcí.

Výsledný návrh nejlépe odpovídá charakteristice kulturního satelitu. Město, které funguje jako satelit Prahy a soustředí se proto na svou funkci volnočasovou a rekreační.

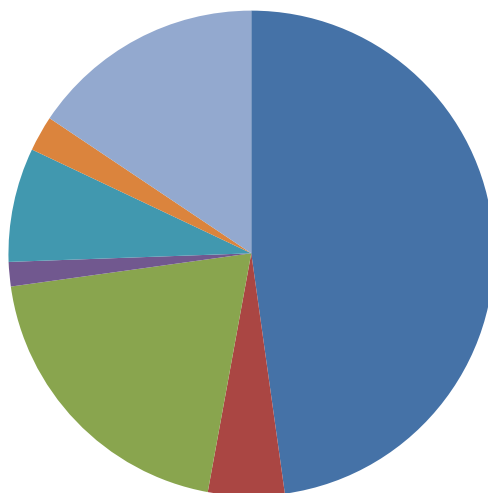
HPP po funkcích

	Var. 1	Var. 2	Syntéza
bydlení	54 353	59 127	63 215
komerce	13 954	6 280	2 610
administrativa	43 649	24 680	30 506
ubytování	2 006	2 006	2 006
parkování	12 317	9 398	13 593
hromadná doprava	2 713	2 910	2 884
retail- parter	21 451	19 320	20 184

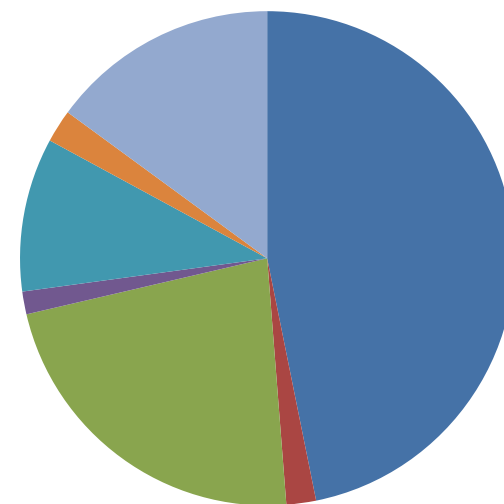
VAR 1.



VAR 2.



NÁVRH



VÝŠKY ZÁSTAVBY



VAR 1.



VAR 2.



NÁVRH



POČET OBYVATEL V BLOCÍCH



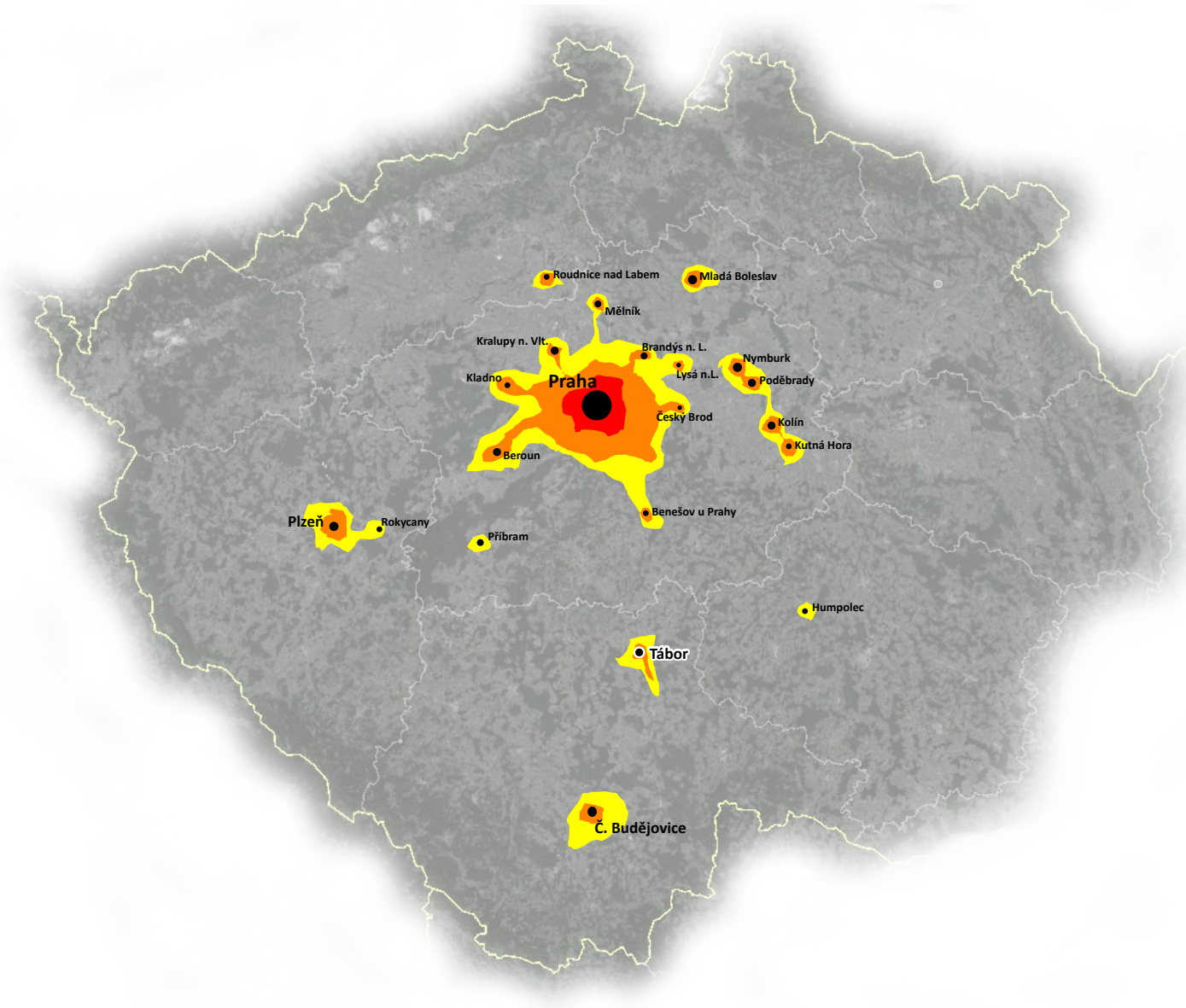
SCHÉMA ROZVOJE MĚST

Výsledný návrh je tvořen rozvojového schématu kombinujícího oba principy rozvoje městských sídel. Princip urbánního rozvoje na základě vzájemných dostupností městských center realizovaný především vlakovou dopravou a princip suburbánního rozvoje spojený s rozrůstáním měst do krajiny na základě dostupností z okrajových částí měst do centra. Druhý princip je realizován především automobilovou dopravou.

V případě predikce na rok 2050 není možné ignorovat ani jeden z těchto přístupů.

Výsledná syntéza dává oběma variantám stejnou pravděpodobnost a výsledek je tedy založen na aritmetickém průměru hodnot pro jednotlivá sídla.

Grafické zobrazení ilustruje průnik obou principů, nicméně není možné z něho zpětně odečítat konkrétní data.

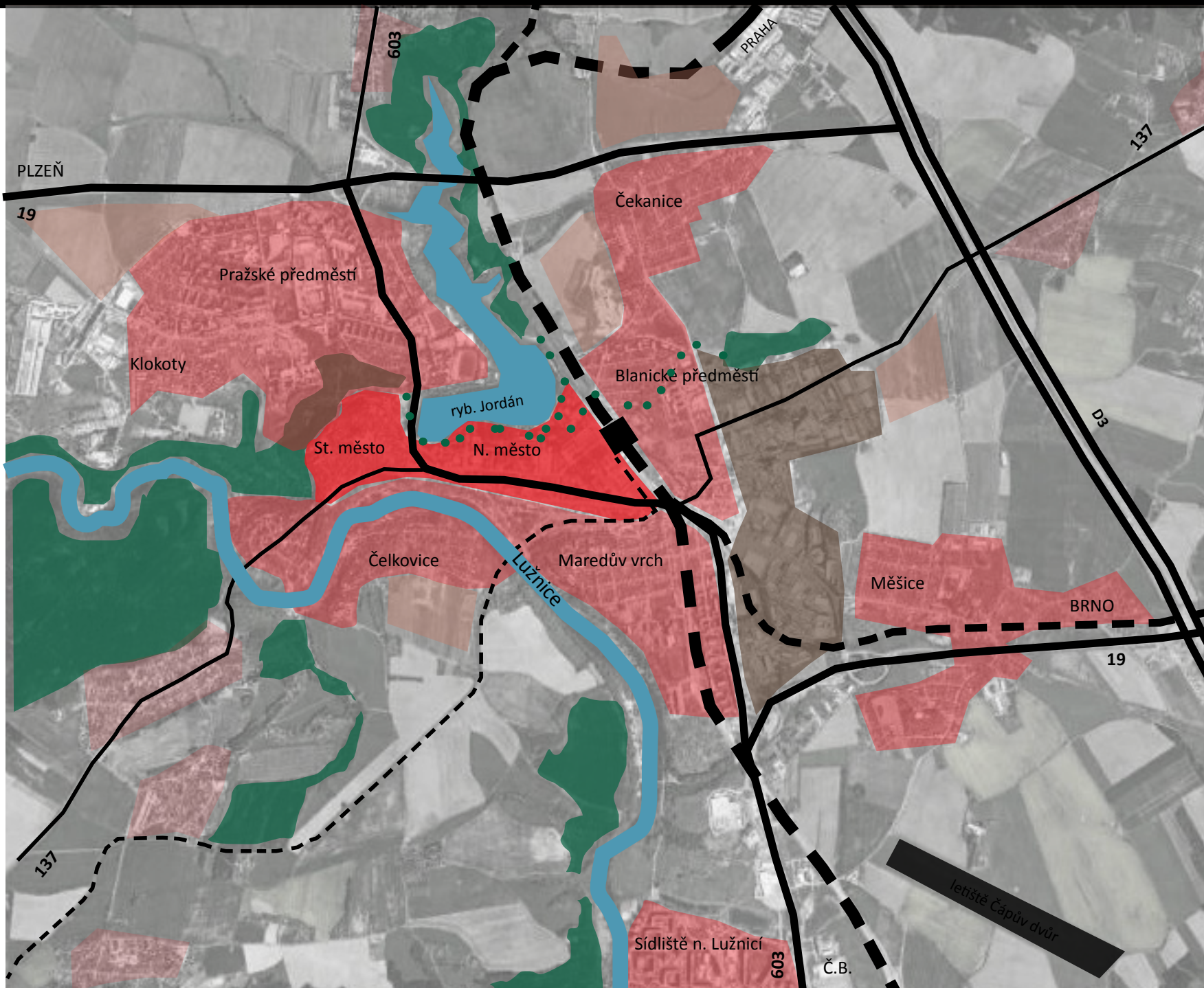
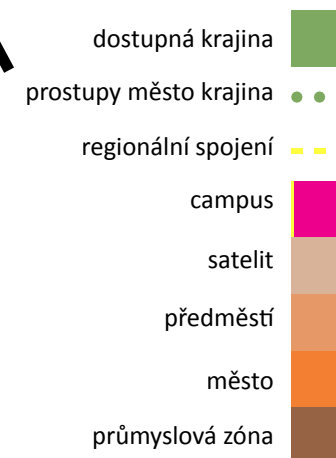


ŠIRŠÍ VZTAHY

Na základě syntézy dvou variant demografické predikce vznikla výsledná varianta představující vývoj do roku 2050 s mírným růstem obyvatelstva na 120% současného stavu.

Na základě tohoto vývoje se pak struktura města zásadně nemění, ale doplňují se jak volné kapacity uvnitř města, tak rozvojové rezervy v okrajových částech.

Město se z hlediska strategií zaměřuje na kvalitu životního prostředí pro obyvatele, kteří generují kupní sílu a rozvíjí tak ekonomiku města zejména v oblasti služeb.














KONCEPT NÁVRH

Koncept výsledného návrhu vychází zejména z umírněné varianty 2.

V oblasti nového města ale přebírá hustoty nové zástavby z progresivnější varianty 1.

Koncept přináší umístění autobusového nádraží v těsné blízkosti nového železničního terminálu a podrobněji se zabývá stávajícími nádražními budovami, pro které hledá jak vhodné vyznění zejména ve vztahu k přednádražnímu prostoru, tak nové využití.

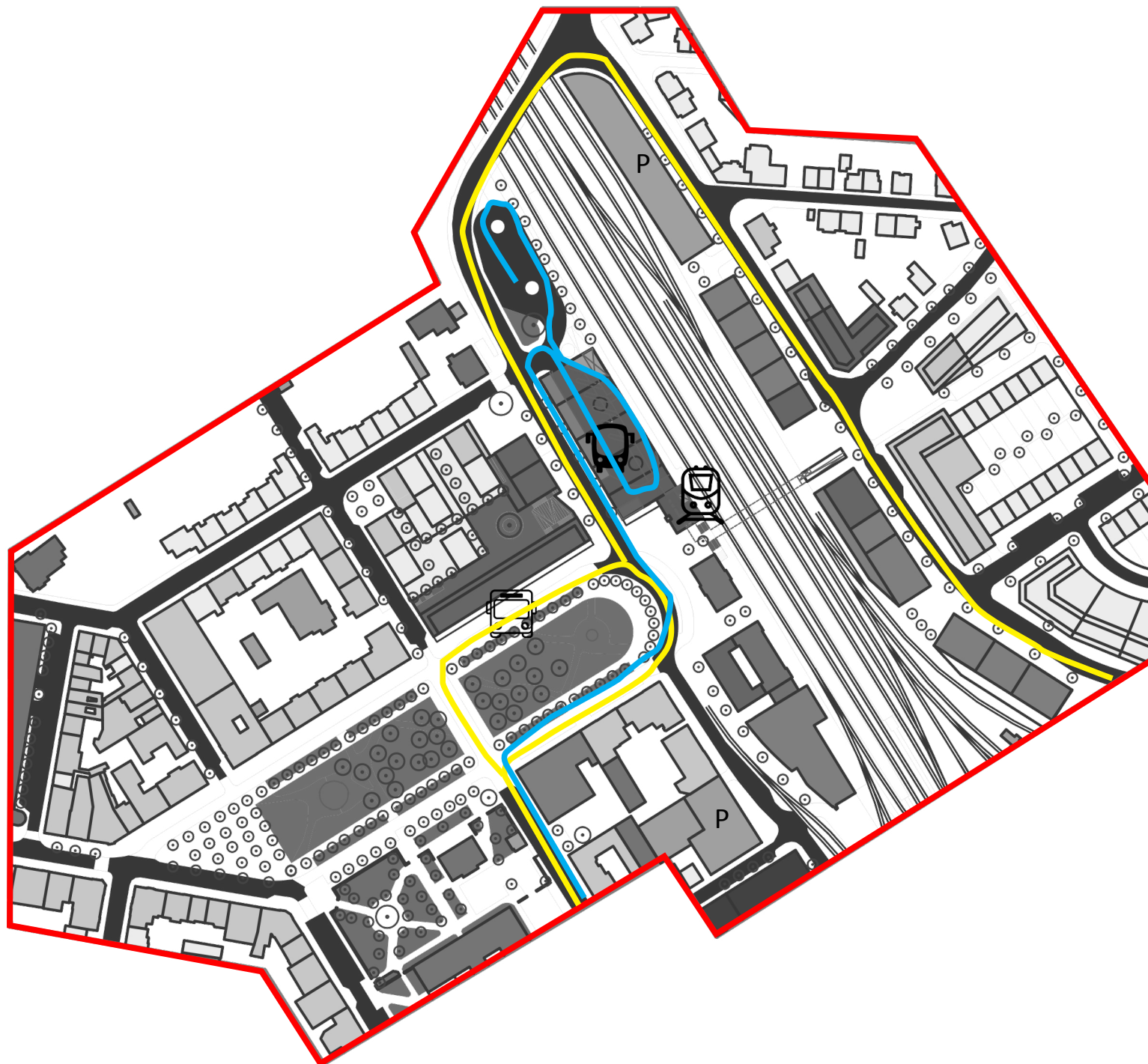
-  Těžiště lokality
-  Vizuelní propojení
-  Posílení osy prostoru
-  Zpevněné hranice přednádražního prostoru
-  Nově upravené veřejné prostory
-  Majetkově problematické nem.
-  Hluk od železnice
-  Asfaltová prostranství
-  Doplnění zástavby
-  Veřejná zeleň
-  Veřejná zeleň vyšší kvality



DOPRAVNÍ SCHÉMA

Dopravní fungování předprostoru se výrazně nemění oproti stávajícímu stavu, pouze doprava v klidu je soustředěna do parkovacích domů s celkovou kapacitou 403 automobilů.

Nová zástavba má odparkování řešeno vždy v rámci objektu. Výjimkou je řadová zástavba Blanického Předměstí, kde je odpovídajícím způsobem upraven profil přilehlých ulic.



Linkové autobusy ———
MHD ———

FUNKČNÍ SCHÉMA

Výsledný návrh je výstupem syntézy pracovních variant a z každé si bere přístupy vhodnější k aplikaci právě v případě města Tábor.

Charakterově je blíže návrhu se scénářem stagnace, ale zejména v okolí přednádražního prostoru a k němu přilehlých bloků je inspirován hustotou rozvoje scénáře.

Od výrazného propojení s Blanickým předměstím je tedy upuštěno.

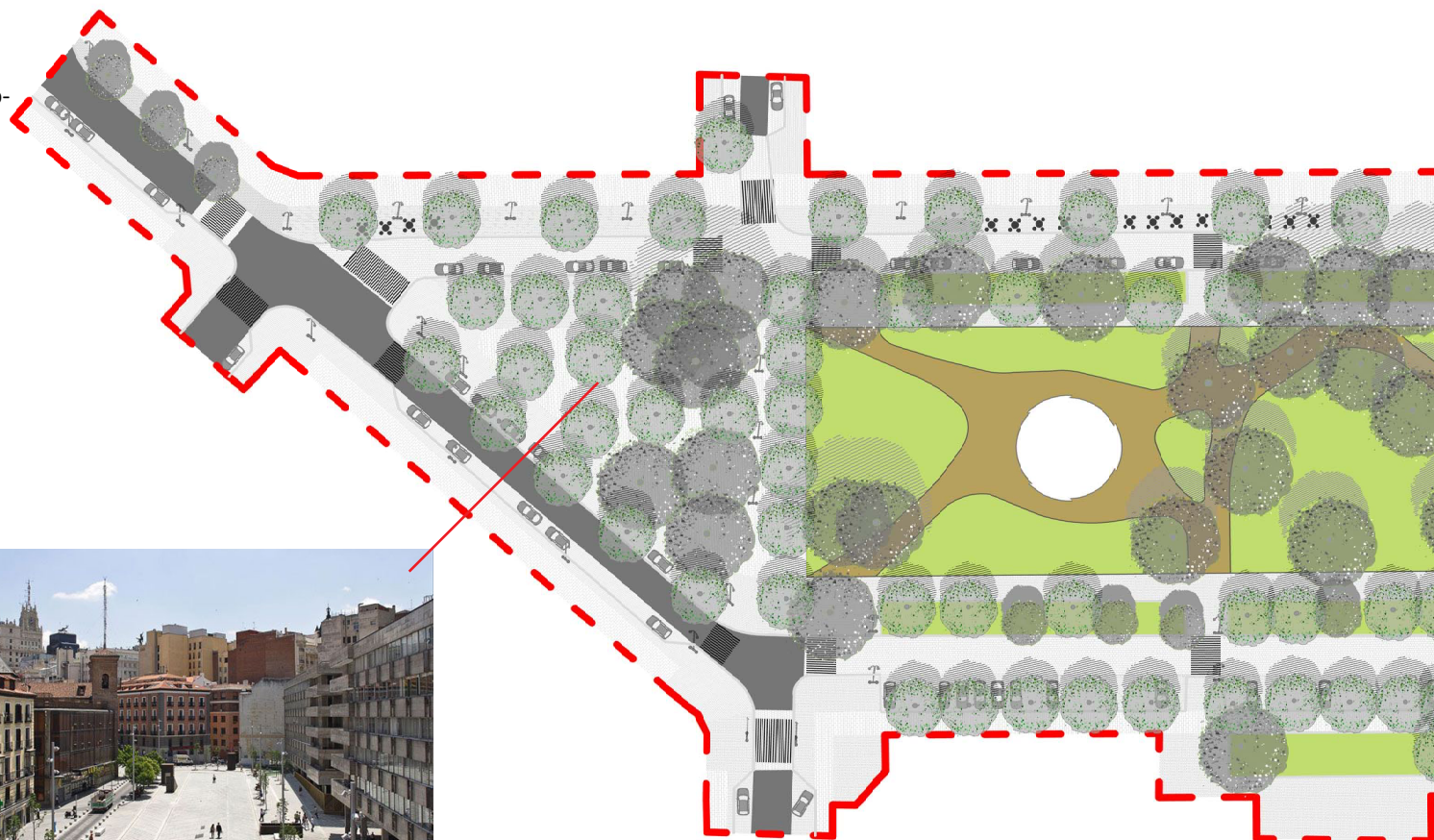
- komerce
- bydlení
- bydlení s obch. parter
- školské stavby
- dopravní stavby
- kanceláře s obch. parterem
- kanceláře
- komerce - stravování
- zeleň veřejná
- ubytování
- kancelář - úřad
- průmysl. objekty
- parkování, TI

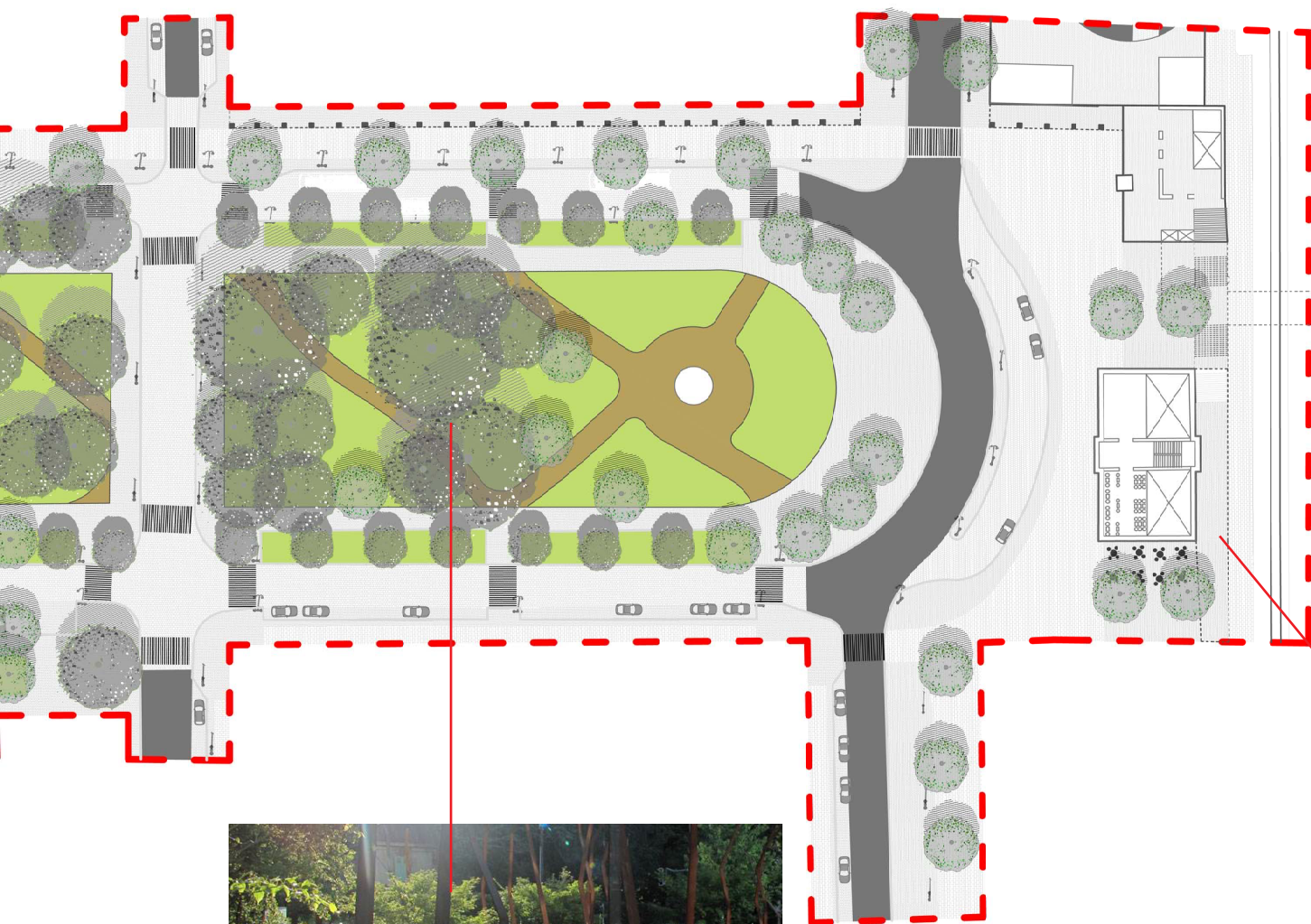




PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR

Prostor Husova náměstí je stejně jako ve Var.2 pojednán jako odkaz na původní Riegrovy sady, šlo o klasický park konce 19.století navržený k rodinným promenádám po cestě na vlak a zpět do města. S drobnou aktualizací ve formě nahrazení mlatových povrchů dlažbou ve výrazně exponovaných místech





NÁDRAŽÍ



Nádražní budova je zachována jako Info centrum, nebo muzeum dráhy Fr. Křižíka.

“A tak jsme se téměř se slzou v oku podívali na reinkarnované někdejší drážní budovy ve Švýcarsku, italských Tyrolích, východoněmeckém Sasku, západoněmeckém Porúří či v Rakousku. Tam všude se totiž takovéto objekty oživily. Tu jako zázemí pro historické tratě, tu ‘jenom’ jako kavárny, galerie, divadla, koncertní sály, knihovny, penziony, turistická informační centra a podobně. Dokonce už mají i svůj terminus technicus – Kultur Bahnhof.”

(Ing. arch. Karel Hájek, PhD., FSV ČVÚT v Praze)





MULTIFUNKČNÍ BLOK

Urbánní blok bývalého autobusového nádraží je řešen jako kombinace bytových a kancelářských domů na jednotném konstrukčním rastru 8x8 m. Díky tomu je možné celý vyvýšený vnitroblok podparkovat bez nutnosti složitých spodních staveb.

Velikost jednotlivých celků umožňuje etapizaci výstavby a nezávislé fungování každé z částí včetně parkingu.



současný stav





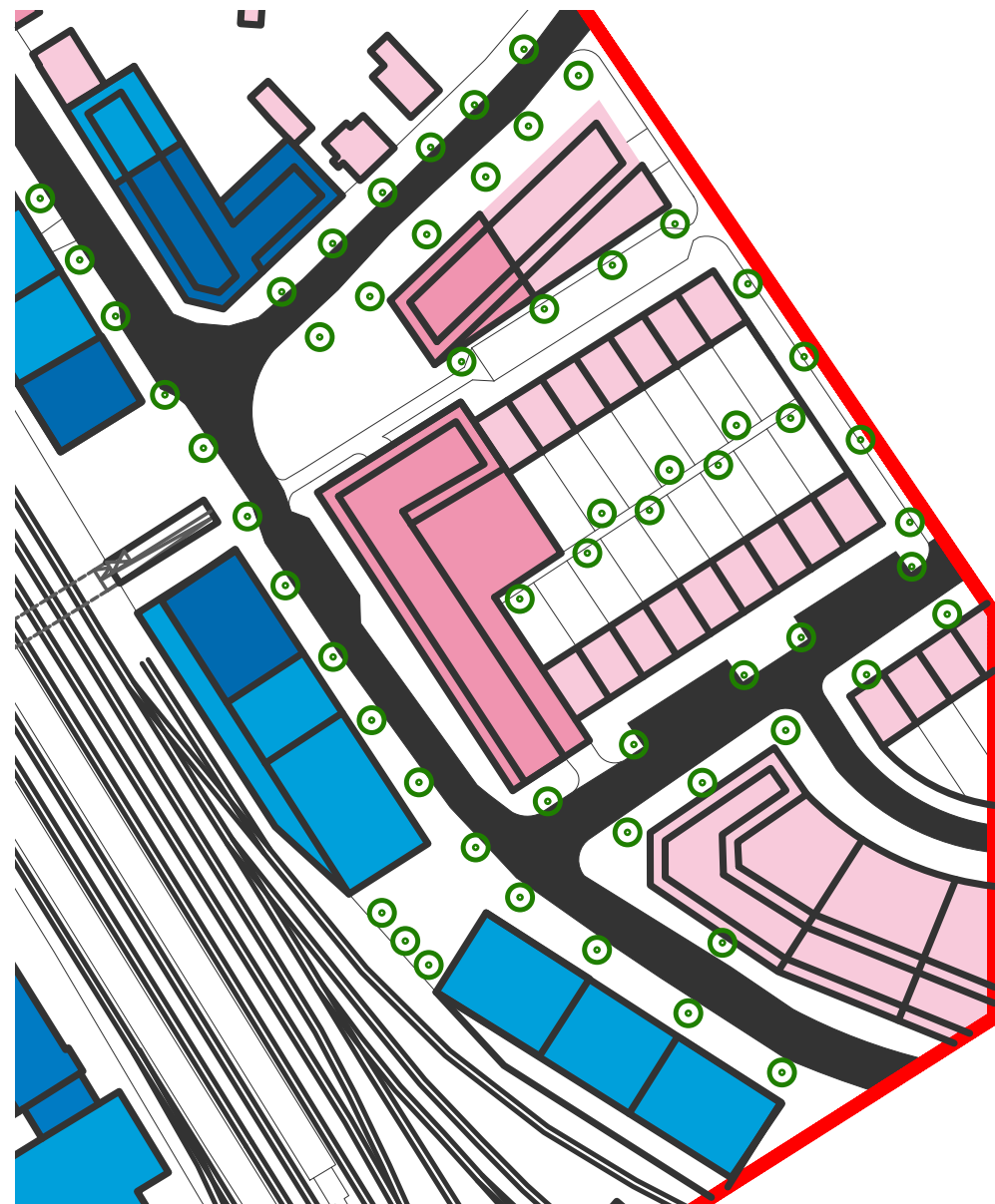
Hmotové řešení

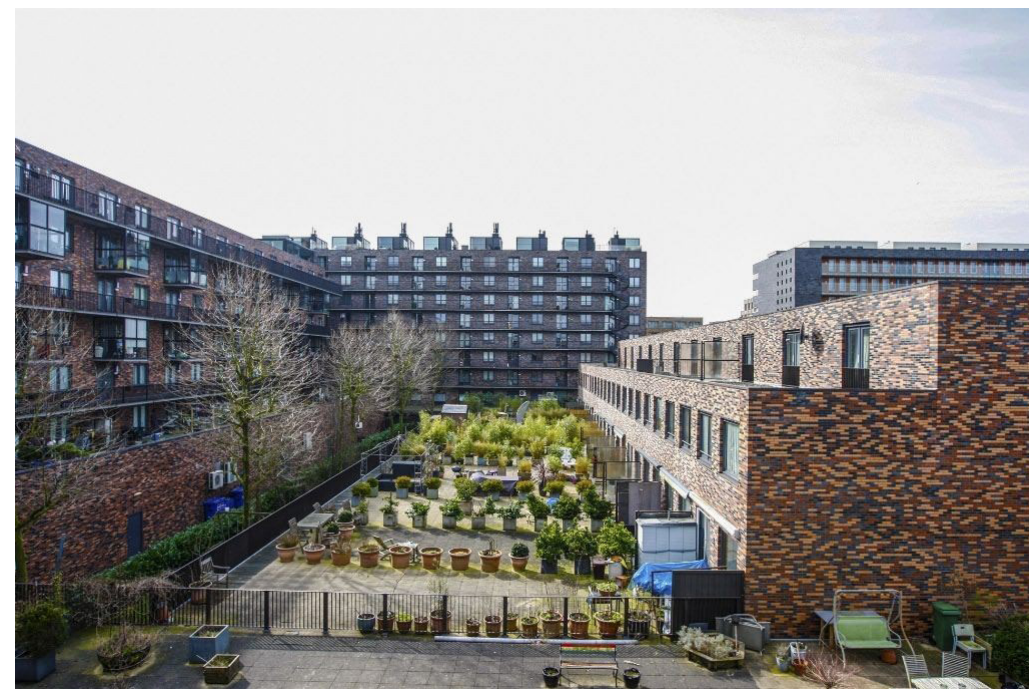
RESIDENČNÍ BLOK

Residenční blok Blanického předměstí je inspirován nizozemskou architektonickou školou, konkrétně projektem města Rotterdam okolo náměstí Witteveenplein



současný stav





Rotterdam Witteveenplein

Závěrem bych chtěl jako autor kriticky zhodnotit celou diplomovou práci:

Co se týká urbanistické koncepce, výsledného řešení a bilancí lokality dopadl z pohledu autora projekt dobře. Stejně tak pozitivně hodnotím výsledné řešení detailu parteru.

Co nicméně zůstává otázkou je realizovatelnost celého projektu, zejména jakým způsobem bude financován. K tomuto účelu jsem vypracoval ekonomickou analýzu pro výstavbu Multifunkčního bloku o ploše 8000 m². Analyzuji obě varianty, syntéza je v tomto případě velmi srovnatelná s Var 1.

První analýza směřuje k odpovědi na otázku :

„Pokud se realizuje, tak v jakém časovém horizontu?“

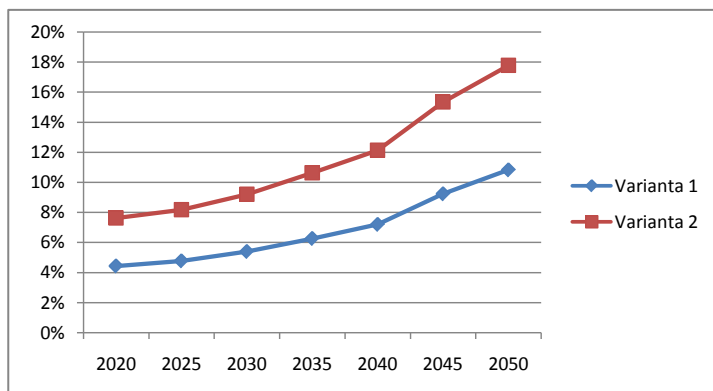
Druhá analýza pak ukazuje prostý fakt, že běžný komerční developer, který by mimo Prahu nerealizoval projekt s nižším IRR než 30% není pro tento typ developmentu vhodným partnerem.

Pořád jsou tu ale možnosti komunitního financování, které například pro variantu 2 nabízí velmi zajímavé výsledky.

EKONOMICKÁ ANALÝZA

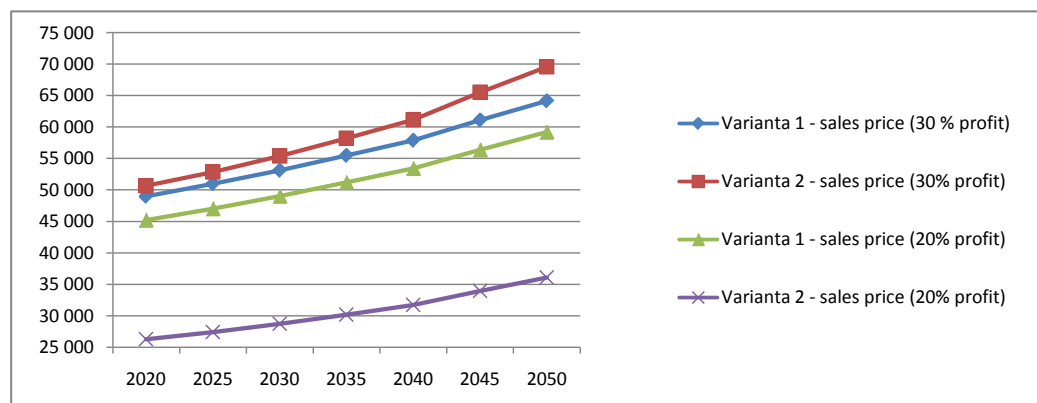
Podíl ceny pozemku na celkových nákladech

- Z grafu vyplývá odhad rozvoje mezi léty 2030 a 2035.

Prodejní ceny za 1m² čisté podlažní plochy

- Porovnání variant při 2 různých IRR.

- V roce 2050 se ceny nemovitostí v Táboře dostanou na Dnešní ceny pražských nemovitostí



construction date	study - Block 9			prices per sqm		development				
	vymera	GFA high	GFA low	construction	land	ACQ cost	C1	total 1	C2	total 2
2020	8 000	17 560	9 860	27 000	2 500	22 000 000	474 120 000	496 120 000	266 220 000	288 220 000
2025	8 000	17 560	9 860	28 000	2 800	24 640 000	491 680 000	516 320 000	276 080 000	300 720 000
2030	8 000	17 560	9 860	29 000	3 300	29 040 000	509 240 000	538 280 000	285 940 000	314 980 000
2035	8 000	17 560	9 860	30 000	4 000	35 200 000	526 800 000	562 000 000	295 800 000	331 000 000
2040	8 000	17 560	9 860	31 000	4 800	42 240 000	544 360 000	586 600 000	305 660 000	347 900 000
2045	8 000	17 560	9 860	32 000	6 500	57 200 000	561 920 000	619 120 000	315 520 000	372 720 000
2050	8 000	17 560	9 860	33 000	8 000	70 400 000	579 480 000	649 880 000	325 380 000	395 780 000

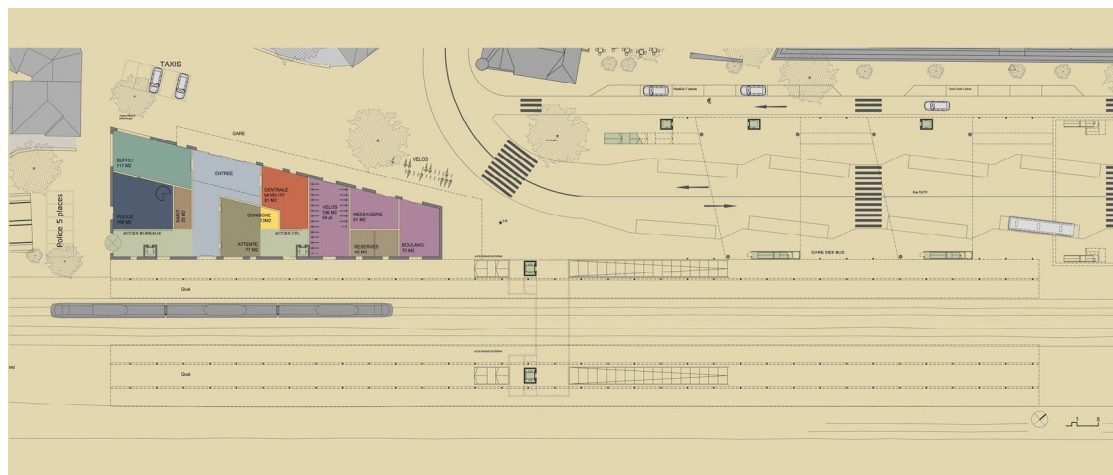
construction date	exit		exit		nett sales 30% IRR		nett sales 20% IRR		ACQ cost / total cost	
	30% IRR 1	30% IRR 2	20% IRR 1	20% IRR 2	prices 1	prices 2	prices 1	prices 2	1	2
2020	644 956 000	374 686 000	595 344 000	345 864 000	48 972	50 667	45 205	26 262	4%	8%
2025	671 216 000	390 936 000	619 584 000	360 864 000	50 966	52 865	47 045	27 400	5%	8%
2030	699 764 000	409 474 000	645 936 000	377 976 000	53 133	55 372	49 046	28 700	5%	9%
2035	730 600 000	430 300 000	674 400 000	397 200 000	55 475	58 188	51 207	30 159	6%	11%
2040	762 580 000	452 270 000	703 920 000	417 480 000	57 903	61 159	53 449	31 699	7%	12%
2045	804 856 000	484 536 000	742 944 000	447 264 000	61 113	65 522	56 412	33 961	9%	15%
2050	844 844 000	514 514 000	779 856 000	474 936 000	64 149	69 576	59 215	36 062	11%	18%

DALŠÍ INSPIRACE - NÁDRAŽÍ

LA GARE D'ETTELBRÜCK

Lieu : Ettelbrück, Luxembourg
 Projet en cours : 2010
 Surface : 5500 m²
 Volume : 22'000 m³

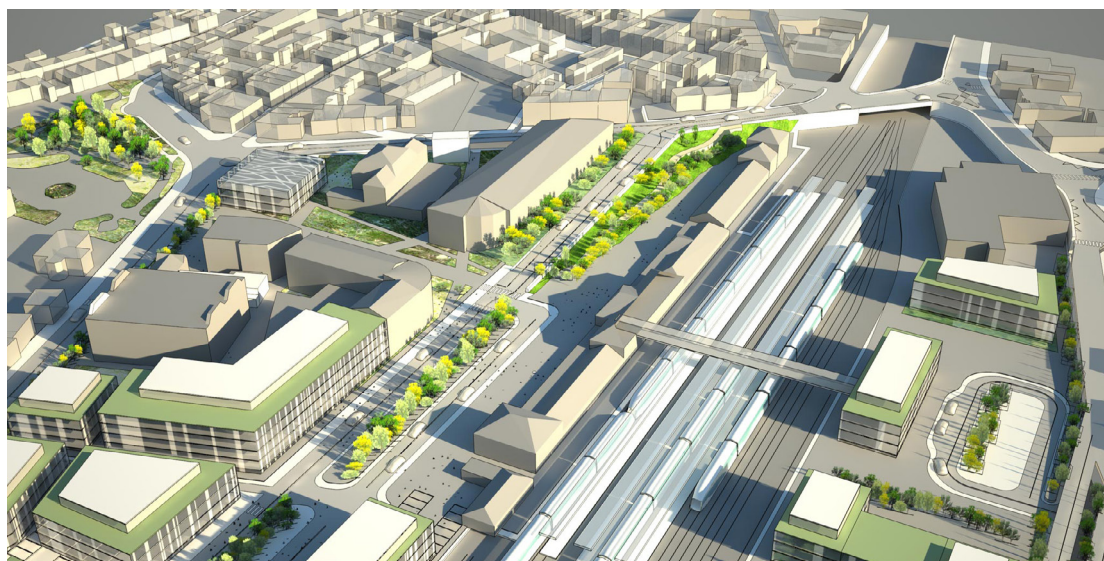
Projekt Nádraží malého měřítka s Pekárnou a kavárnou.
 Dále parkovací dům s autobusovým nádražím v parteru. Doplňkově administrativa



LA GARE DE CHAUMONT

Lieu : Chaumont, France
Projet en cours :
2010
Surface : 57500 m²

Nádražní čtvrť



DALŠÍ INSPIRACE - NÁDRAŽÍ BELGIE

Lijn Brussel-Leuven



Dumyslné řešení kolostavu
Detail dlažby okolo nádraží

Gent-Sint-Pieters



Sídlo GIV (katastr, GIS)
Parter - autobus nádraží
Silný akcent vstupu

Namur



Autobusové nádraží na střeše
Rychlé spojení
Residenční budovy a parkhaus
Vedle nádraží pak z jedné strany
administrativa, z druhé obchodní
centrum

QUADRIO

Architekti CIGLER MARANI
Lokalita Praha
Plocha 51.000 m²
Rok 2014
 Obchodní dům / Kancelář / Ubytování



PARIS

Architekti J.-C. Quinton
Lokalita rue Jeanne Chauvin, Paris
Plocha ? m²
Rok 2012
Housing units and nursery



NEW YORK

Architekti 10 developers
Lokalita New York
Plocha 105.200 m²
Rok 2014-2020

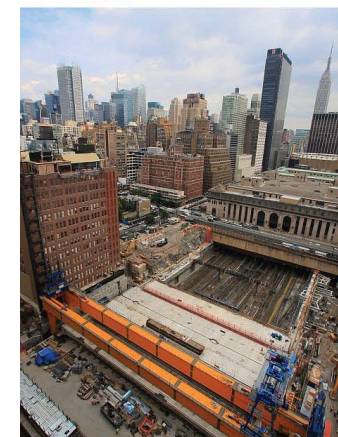
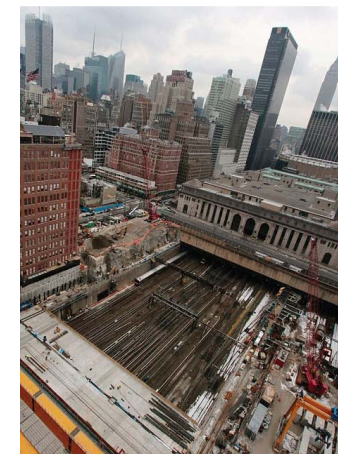
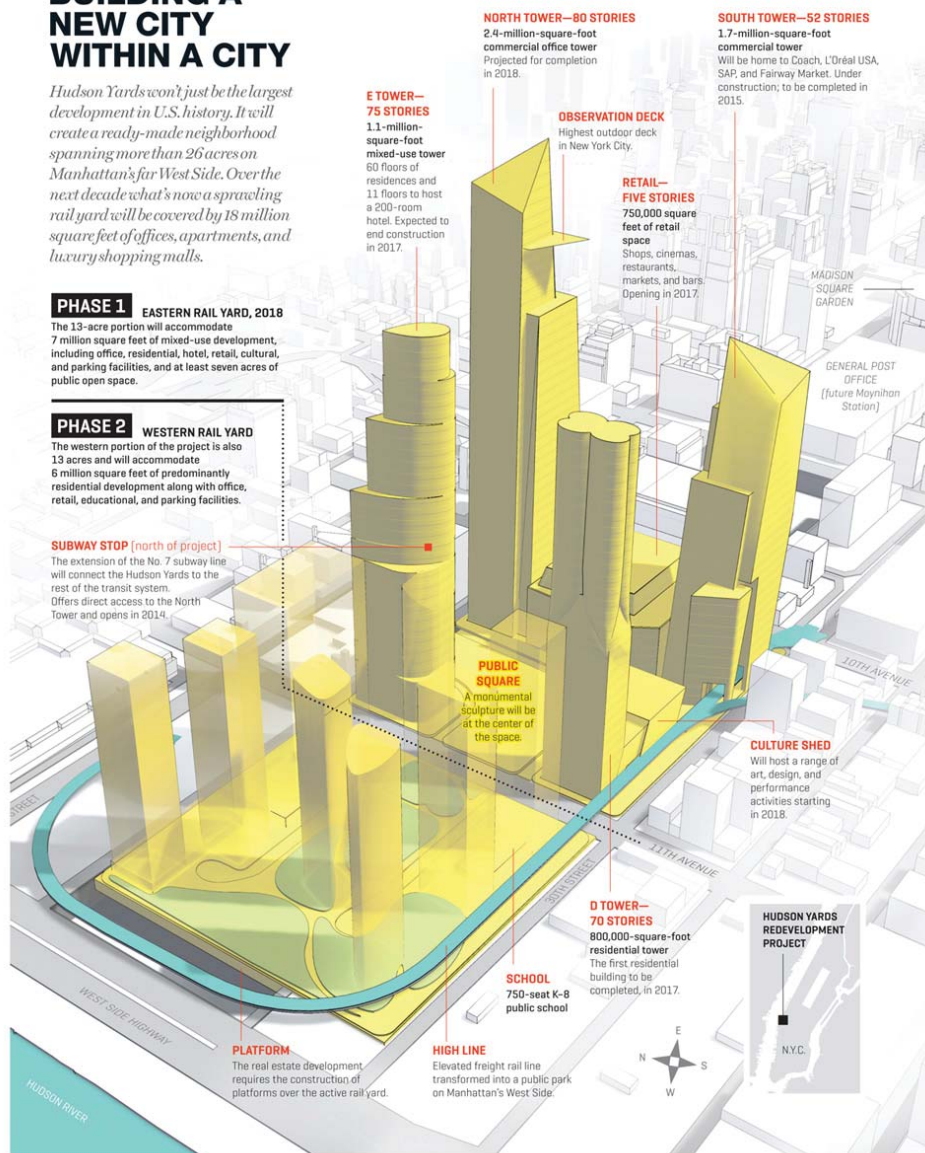
BUILDING A NEW CITY WITHIN A CITY

Hudson Yards won't just be the largest development in U.S. history. It will create a ready-made neighborhood spanning more than 26 acres on Manhattan's far West Side. Over the next decade what's now a sprawling rail yard will be covered by 18 million square feet of offices, apartments, and luxury shopping malls.

PHASE 1 EASTERN RAIL YARD, 2018
 The 1.3-acre portion will accommodate 7 million square feet of mixed-use development, including office, residential, hotel, retail, cultural, and parking facilities, and at least seven acres of public open space.

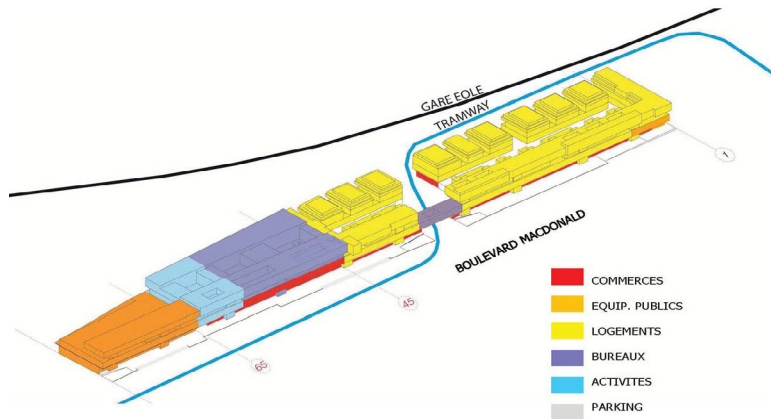
PHASE 2 WESTERN RAIL YARD
 The western portion of the project is also 1.3 acres and will accommodate 6 million square feet of predominantly residential development along with office, retail, educational, and parking facilities.

SUBWAY STOP (north of project)
 The extension of the No. 7 subway line will connect the Hudson Yards to the rest of the transit system. Offers direct access to the North Tower and opens in 2014.



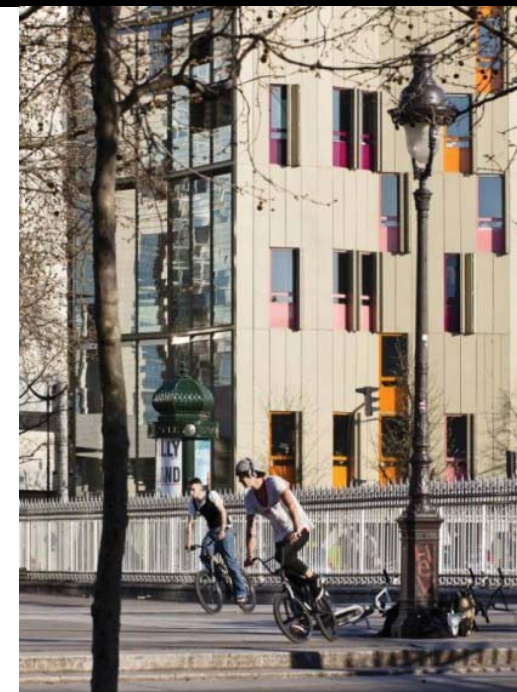
Warehouse Macdonald

Architekt XGDA - Xaveer De Geyter
 OMA - Floris Alkemade
Lokalita Paris, FR
Plocha 150.200 m²
Rok 2008-2016
Typologie office, retail, residential



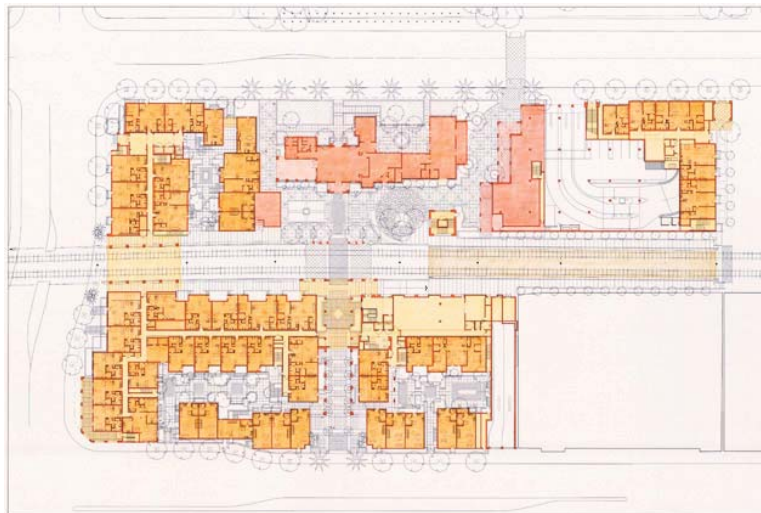
ILOT BISCORNET

Architekti BP Architectures
Lokalita Paříž
Plocha 1409 m²
Rok 2011
Obchody / Ubytování



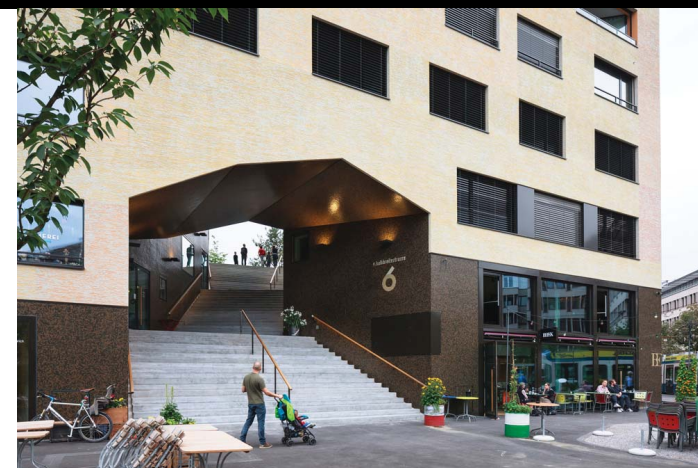
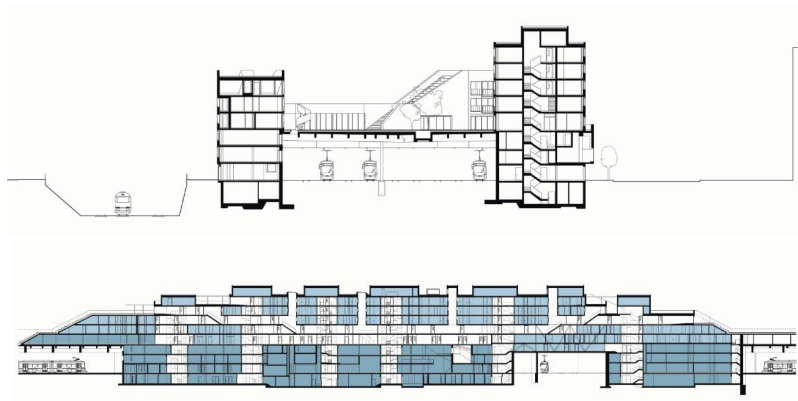
DEL MAR STATION TRANSIT VILLAGE

Architekti MP ARCHITECTS
Lokalita Pasadena, California
Plocha 13 800 m²
Rok 2003
Typologie retail, residential (347 apartments), parking



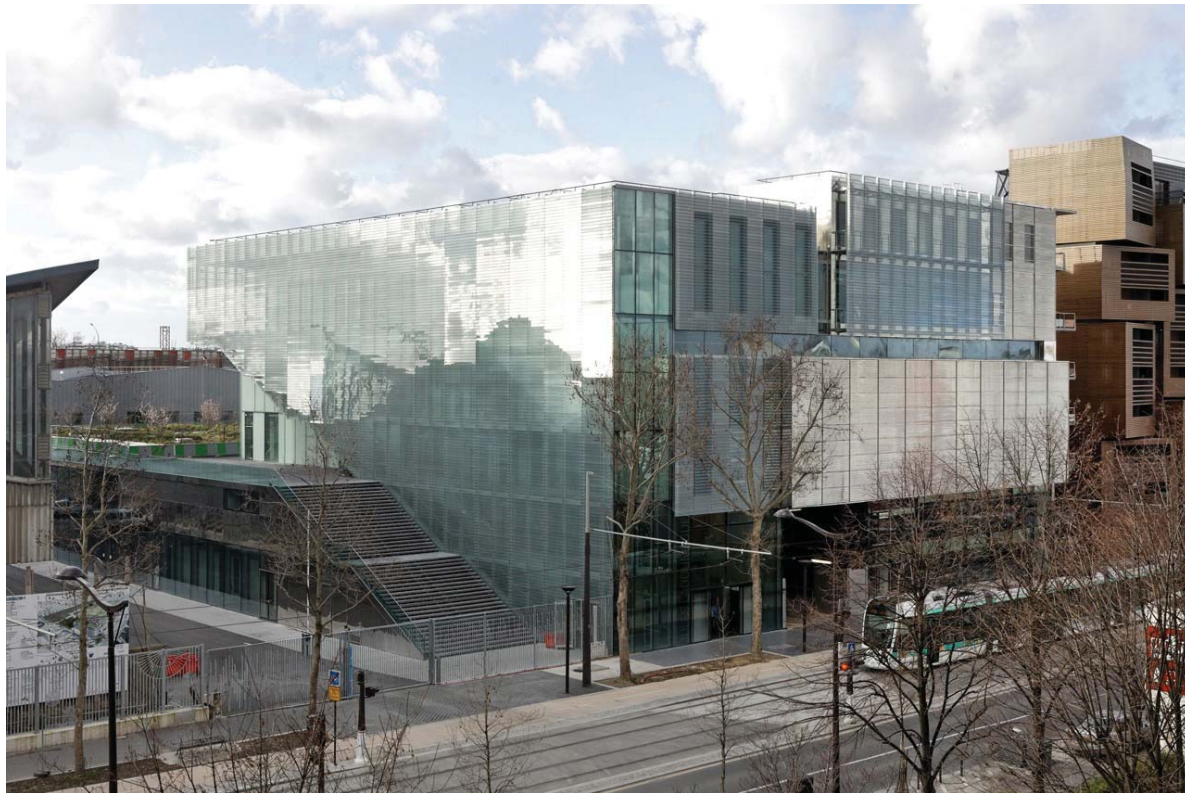
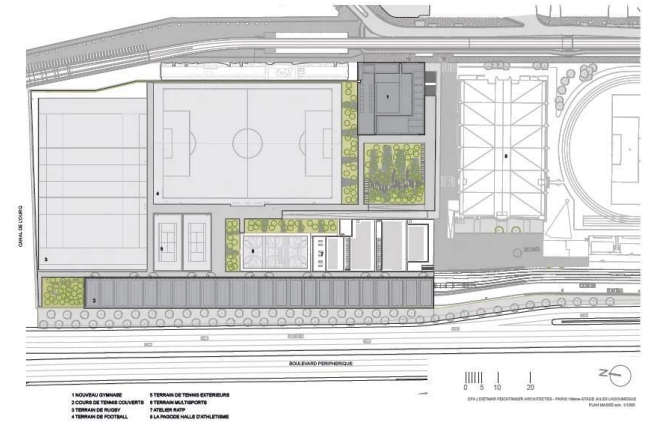
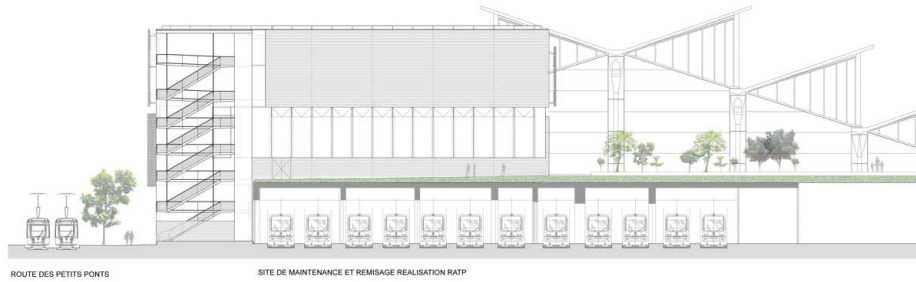
genossenschaft kalkbreite

Architekt Müller Sigrist Architekten
Lokalita Zurich
Plocha ? m²
Rok 2012-2014
Typologie retail, residential, office, culture, parking



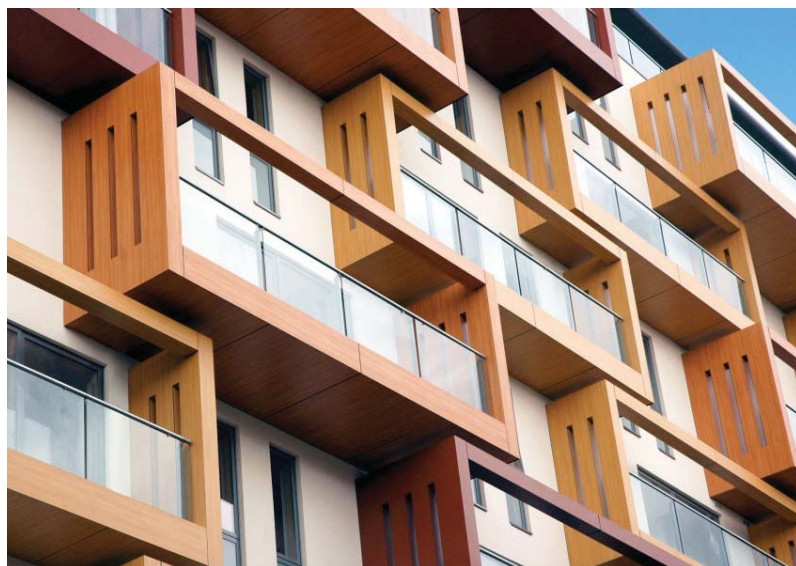
Sport Centre Jules Ladoumegue

Architekt DFA/Dietmar Feichtinger Architectes
Lokalita 39P Route des Petits Ponts, 75019 Paris, France
Plocha 10 516 m²
Rok 2014
Typologie Sport center



O-Central

Architekt reForm architects
Lokalita Southwark, London, UK
Typologie residential



Na závěr bych rád poděkoval za podporu mé rodině, přátelům a všem mým konzultantům v čele s prof. Ing. arch. Karlem Maierem.

další konzultanti :

- doprava - Ing. Jan Turek
- landscape - doc. Ing. Matouš Jebavý, Ph.D.
- development - Ing. arch. Jan Ludvík
- architektura - Ing. arch. Kateřina Němcová
- Ing. arch. Martin Koiš
- finance - Ing. Dominika Loskotová

Tuto práci věnuji své dceři Elfrídě Pilar

Matouš Loskot

