

**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 hrombou za dobou jezdou.

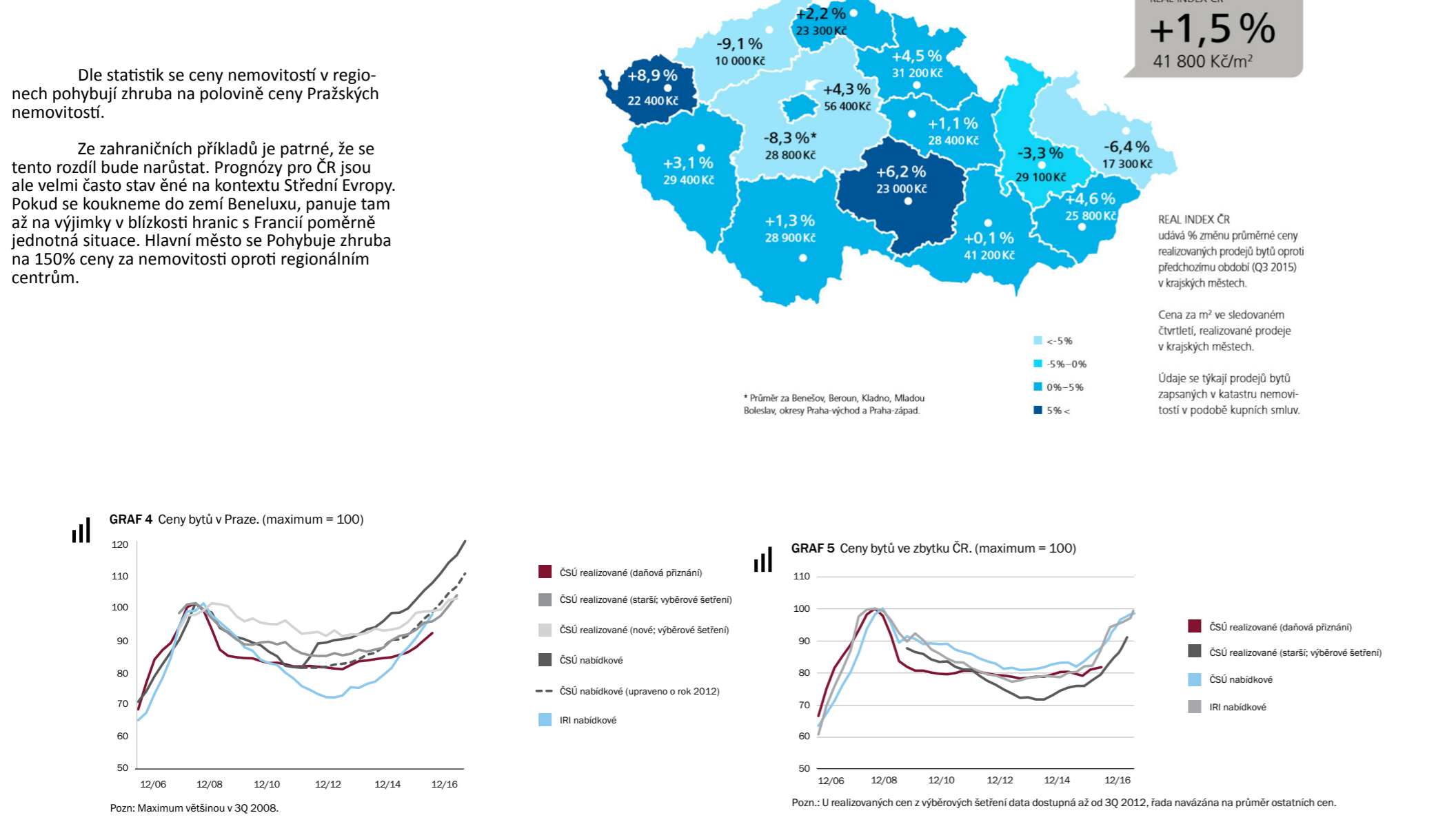
Město	Minimální vzdálenost od centra Prahy (km)	Číslo vlakových spojů denně	Číslo spojů v týdnu	Číslo spojů v měsíci	Věk vozidla	
Autonomoc	04	67	NE	1	Auto	
Benešov	03	50%	24	centrum	23	Auto
Č. Budějovice	03	50%	24	centrum	21	Vlak
Č. Budějovice	03	50%	131	centrum	124	Auto
Příbram	04	61	NE	1	Auto	
Beroun	05	34	ANO	37	Auto	
Střelčice	05	39	centrum	36	Auto	
Prácheň	05	69	centrum	39	Auto	
Slaný	06	40	ANO	37	Vlak	
Kladno	06	40	ANO	37	Vlak	
Č. Budějovice	08	29	ANO	34	Vlak	
Č. Budějovice	08	39	centrum	39	Auto	
Mladá Boleslav	09	41	centrum	41	Auto	
Mladá Boleslav	09	41	centrum	41	Vlak	
Mladá Boleslav	10	46	centrum	34	Auto	
Mladá Boleslav	10	46	centrum	34	Vlak	
Vlašákov	11	38	centrum	38	Auto	
Nymburk	11	48	centrum	42	Vlak	
Prostějov	11	41	centrum	40	Auto	
Čadca	11	37	centrum	40	Auto	
Kolín	11	54	centrum	36	Vlak	
Kladno	11	61	ANO	31	Vlak	

**Co může přinést nové VRT spojení Praze a koridory regionům?**

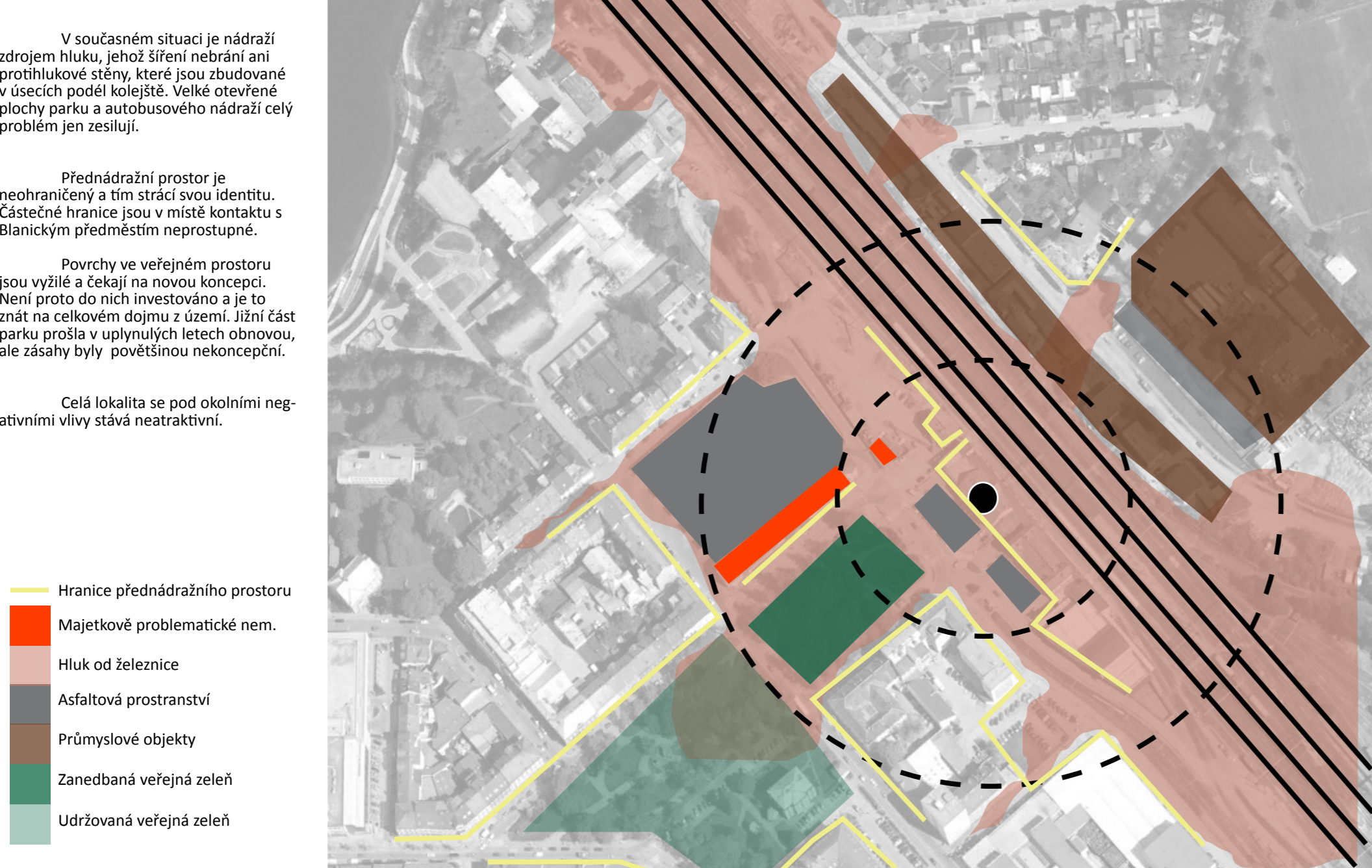
- 1) vznik nových firem a pracovních míst v blízkosti dálnice/nádraží** - Ne vždy však dojde ke genezi něčeho nového. Otázkou je taky jak to prospívá městu, zda není pouze disperzním centrem.
- 2) redistribuce, přesun aktivit** - Tento efekt byl vyvolán například vznikem nákupních center v Českých a Průhonických u Prahy. Zpočátku tam sice byly otevřeny nové obchody, jinde ale ty původní zkrachovaly (například samoobsluhy na Jižním Městě v Praze). Pracovní síla i zákazníci se přesunuli na předměstí.
- 3) „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 prací. 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)

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

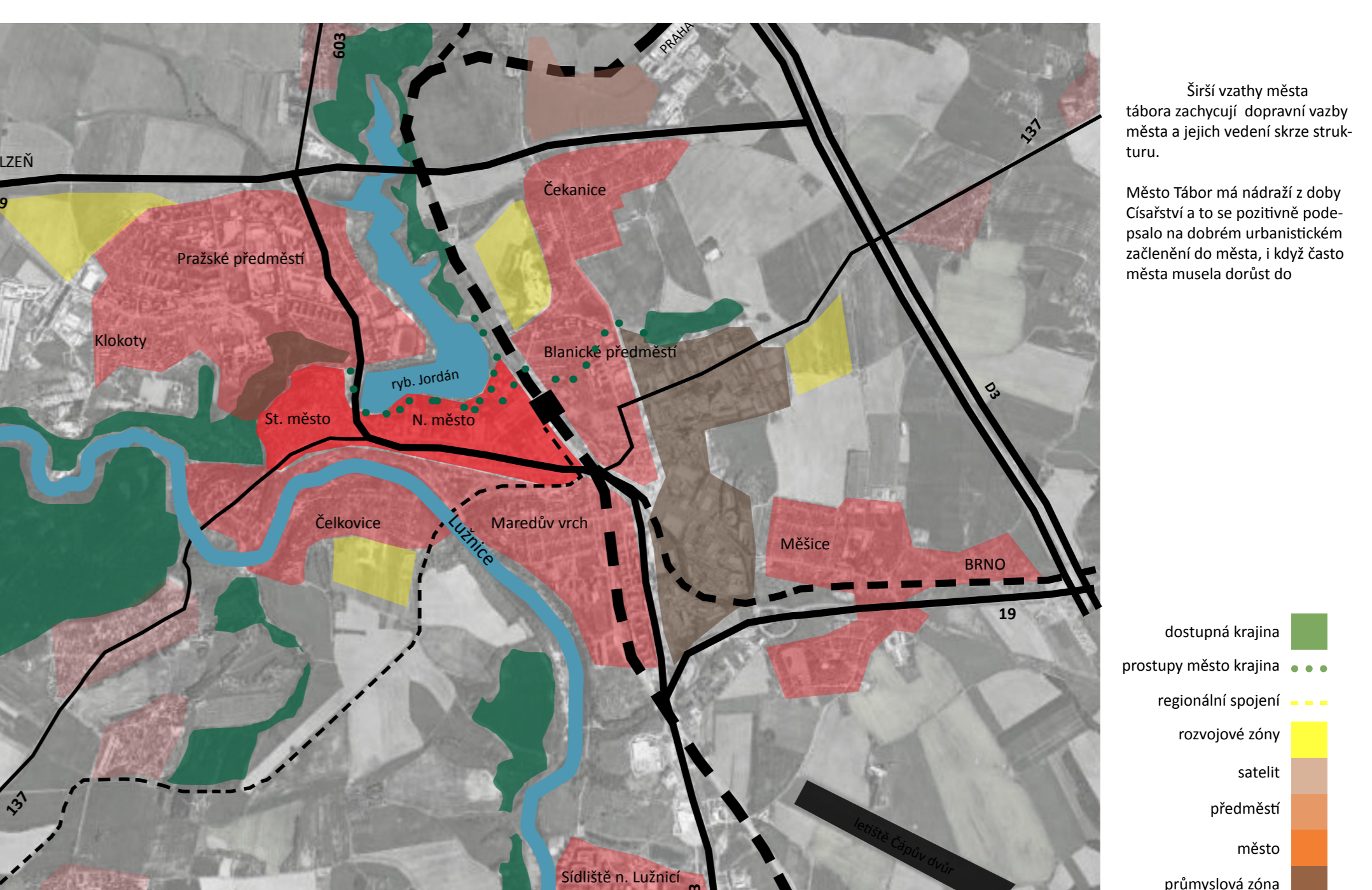
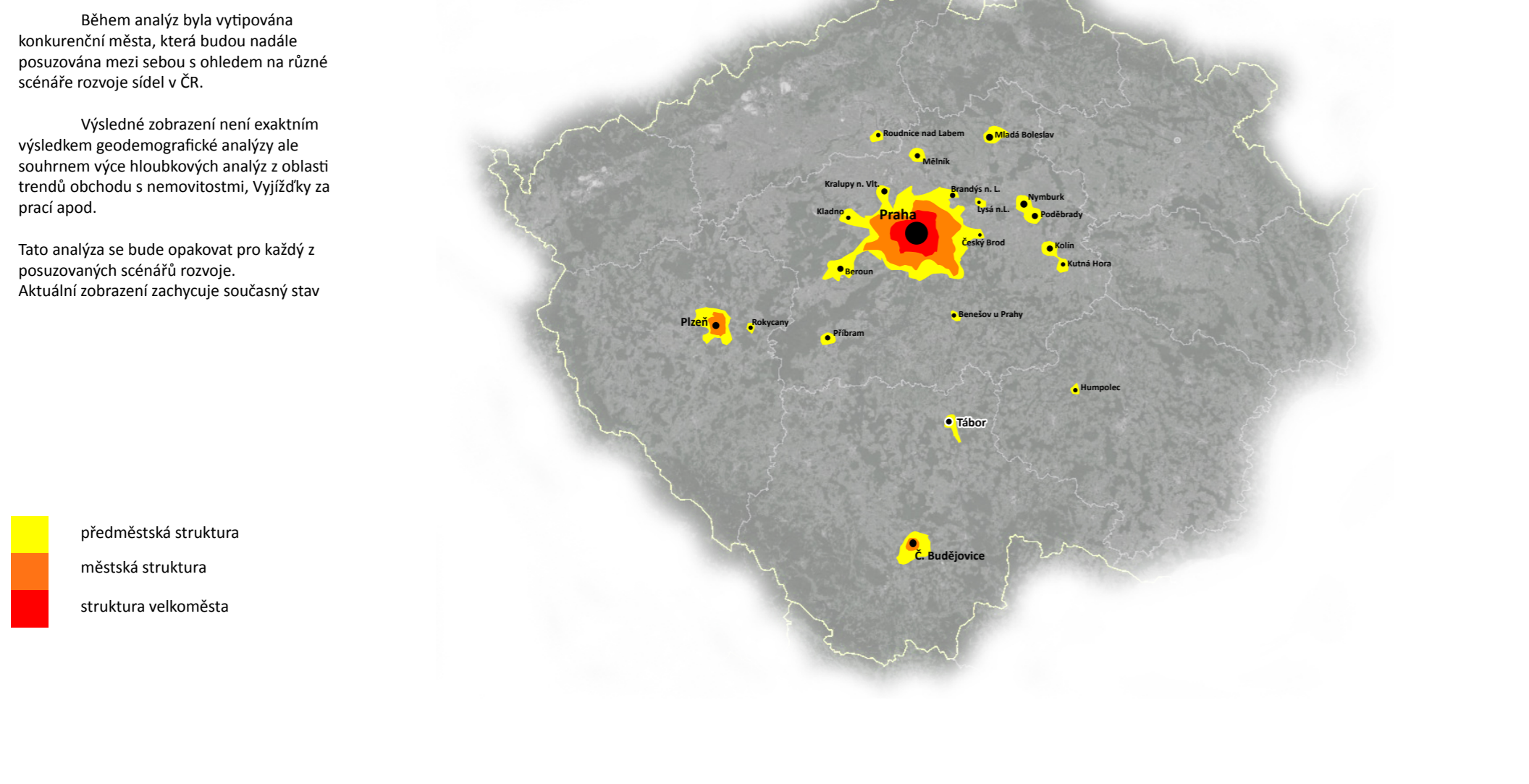


**PROBLÉMOVÝ VÝKRES**



	pozitivní SILNÉ	negativní SLABÉ
<b>zvenitř</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malé město - komfort malých docházkových vzdáleností</li> <li>Železniční spojení - zastavují zde expresní vlaky Praha - Tábor - ČB - Linz</li> <li>Dostupnost aktivit pro denní rekreaci obyvatelstva</li> <li>Kulturní akce nadregionálního významu (hudební festivaly, MS cyklokross, Turistické atrakční město - Staré město, nádrž Jordán, botanická zahrada, Bechyňská dráha, gastronomická lokalita</li> <li>Velké pozemky v okolí nádraží vhodné k výstavbě - majetková struktura, ÚP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malé město - nedostatek pracovních příležitostí</li> <li>žádáné VS - odliv inteligence</li> <li>nedostupnost některých služeb</li> <li>Spojení Praha, ČB - nevyužitý potenciál trati - dojezdové časy by měly být po dokončení posledních úseků koridoru cca o 20% kratší</li> <li>Město drahé pro život - ceny za energie, vodu, odpad jsou jedny z nejvyšších v ČR</li> </ul>
<b>zvenku</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D3 a železniční koridor po dokončení - příliv zahraničních investorů</li> <li>v Praze za 60min.</li> <li>v ČB za 30min.</li> <li>dostupnější pro turisty</li> <li>Velké množství rozvojových ploch v rámci městské struktury - Kasárna, nádraží</li> <li>Výstavba u nádraží - dostupnost služeb pro všechny obyvatele regionu</li> <li>reprezentativní face nádraží - První dojem z města.</li> <li>zlepšení průchodnosti</li> <li>zvýšení bezpečnosti</li> <li>Protahání nádraží s vazbou - lepší přístup, orientace</li> <li>Historické hodnoty města</li> <li>Blanický předměstí</li> <li>zlepšení vazby na lokalitu za nádražím</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D3 a železniční koridor - odliv pracujících do Prahy a ČB</li> <li>veľkoklady u dálnice bez pozitiv pro místní obyv.</li> <li>Město drahé pro život - odliv obyvatel</li> <li>potřeba obyvatel v důchodu</li> <li>Snižování hustoty města (rozšířením hranic, odlivem obyvatel)</li> <li>snížování hustoty rostou náklady na údržbu městské infrastruktury</li> <li>negativní vliv na kvalitu veřejných prostorů.</li> </ul>
	<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	<b>HROZBY</b>

**TYPY URBANISTICKÝCH STRUKTUR - konkurenční města**



VAR 1.

Scénář první studuje predikci vývoje měst dříve analyzovaných na základě příkladů převážně Belgických měst jako jsou 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.

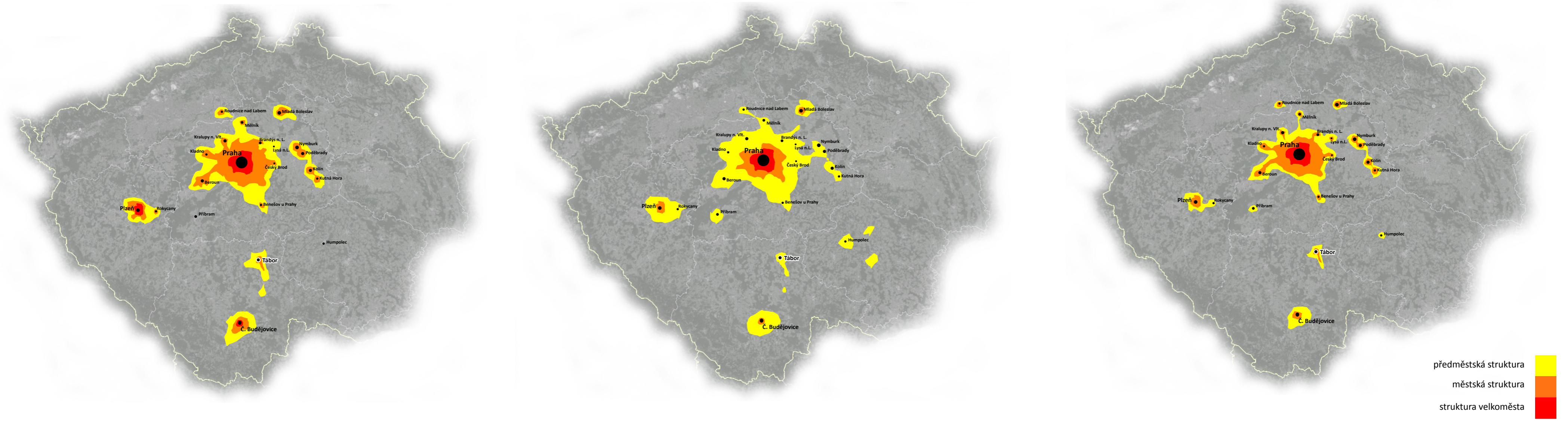
Druhý scénář se zabývá rozvojem měst na základě doby dojíždky automobilem. Tento způsob dopravy s sebou přináší jiné priority cestovatele a tedy velmi často i jiné uvažování při výběru bydlení.

Obě varianty počítají s výrazným posílením významu Prahy v rámci Evropy

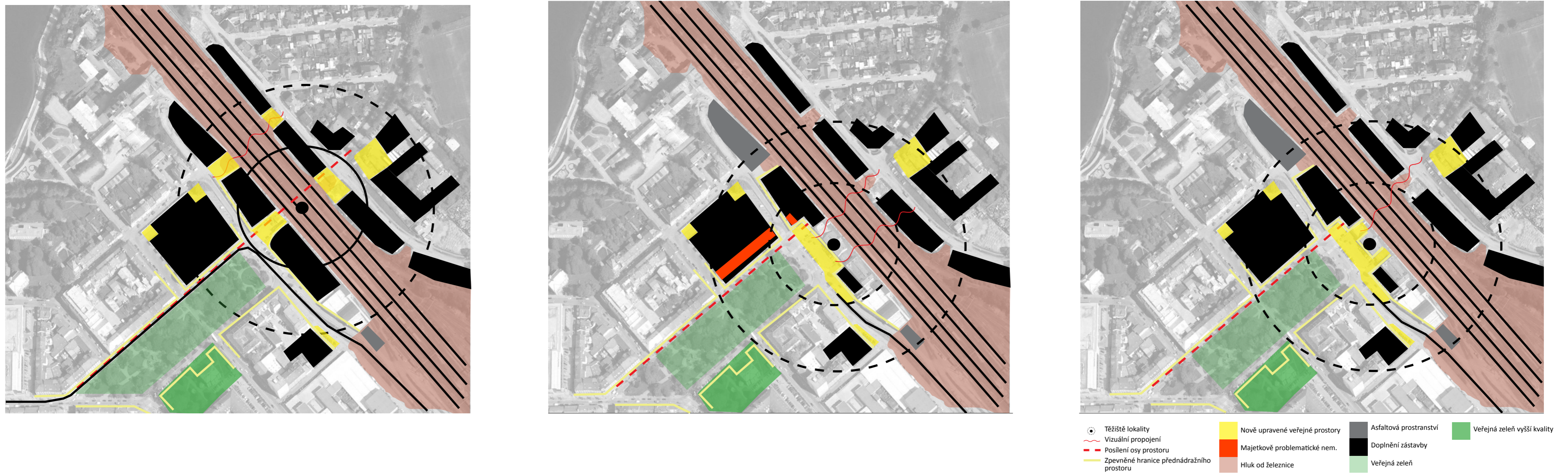
SYNTÉZA

Výsledný návrh je tvořen prolnutím návrhových principů obou scénářových variant. Výsledkem tohoto prolnutí je město s pozitivní strategií rozvoje a očekávaným přírůstkem obyvatel do roku 2050 v hodnotě 50%.

Město je v tomto případě plně propojené s přílehlou aglomerací Tábor, Sezimovo Ústí, Planá n. L.



KONCEPT



VÝŠKY ZÁSTAVBY



PODÍL FUNKCÍ V LOKALITĚ

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

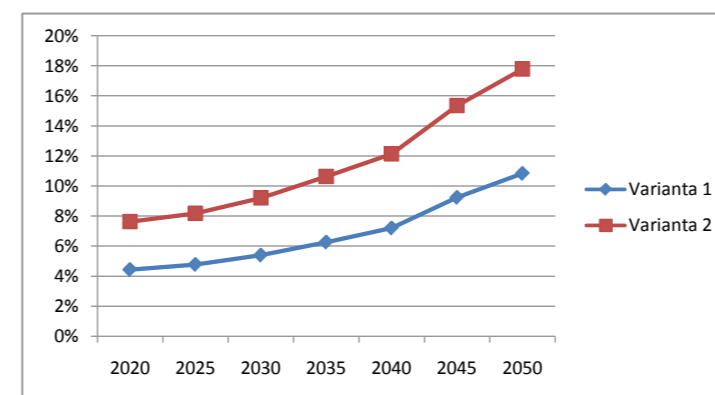
Kombinací variant obou variant vzniká vyvážený mix funkcí. Výsledný návrh nejlépe odpovídá charakteristice kulturního satelitu. Město, které funguje jako satelit Prahy a soustředí se proto na svou funkci volnočasovou a rekreační.

HPP po funkcích

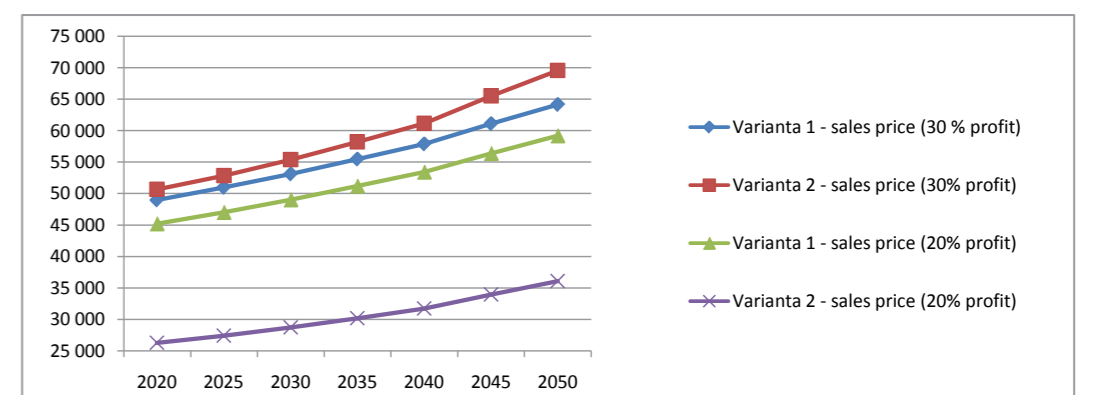
	Var. 1	Var. 2	Syntéza
bydlení	54 353	59 127	63 215
komerce	13 954	6 280	2 610
administrativa	43 649	24 680	30 506
ubytování	2 006	2 006	2 006
parkování	12 317	9 398	13 593
hromadná doprava	2 713	2 910	2 884
retail- parter	21 451	19 320	20 184

EKONOMICKÁ ANALÝZA

Podíl ceny pozemku na celkových nákladech - Z grafu vyplývá odhad rozvoje mezi léty 2030 a 2035.



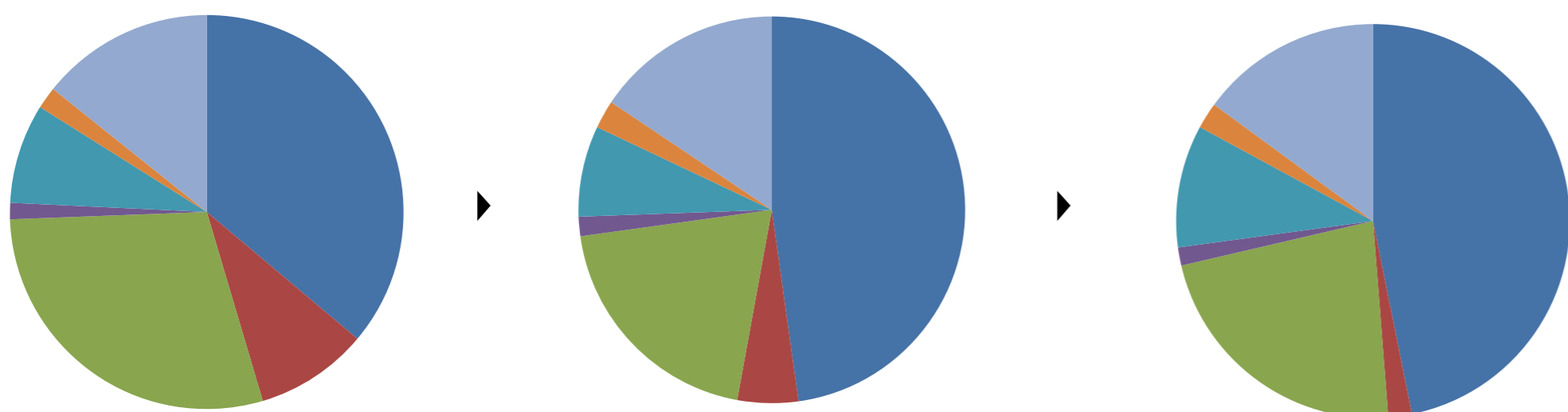
Prodejní ceny za 1m² čisté podlažní plochy - Porovnání variant při 2 různých IRR. - V roce 2050 se ceny nemovitostí v Táboře dostanou na Dnešní ceny pražských nemovitostí



VAR 1.

VAR 2.

NÁVRH

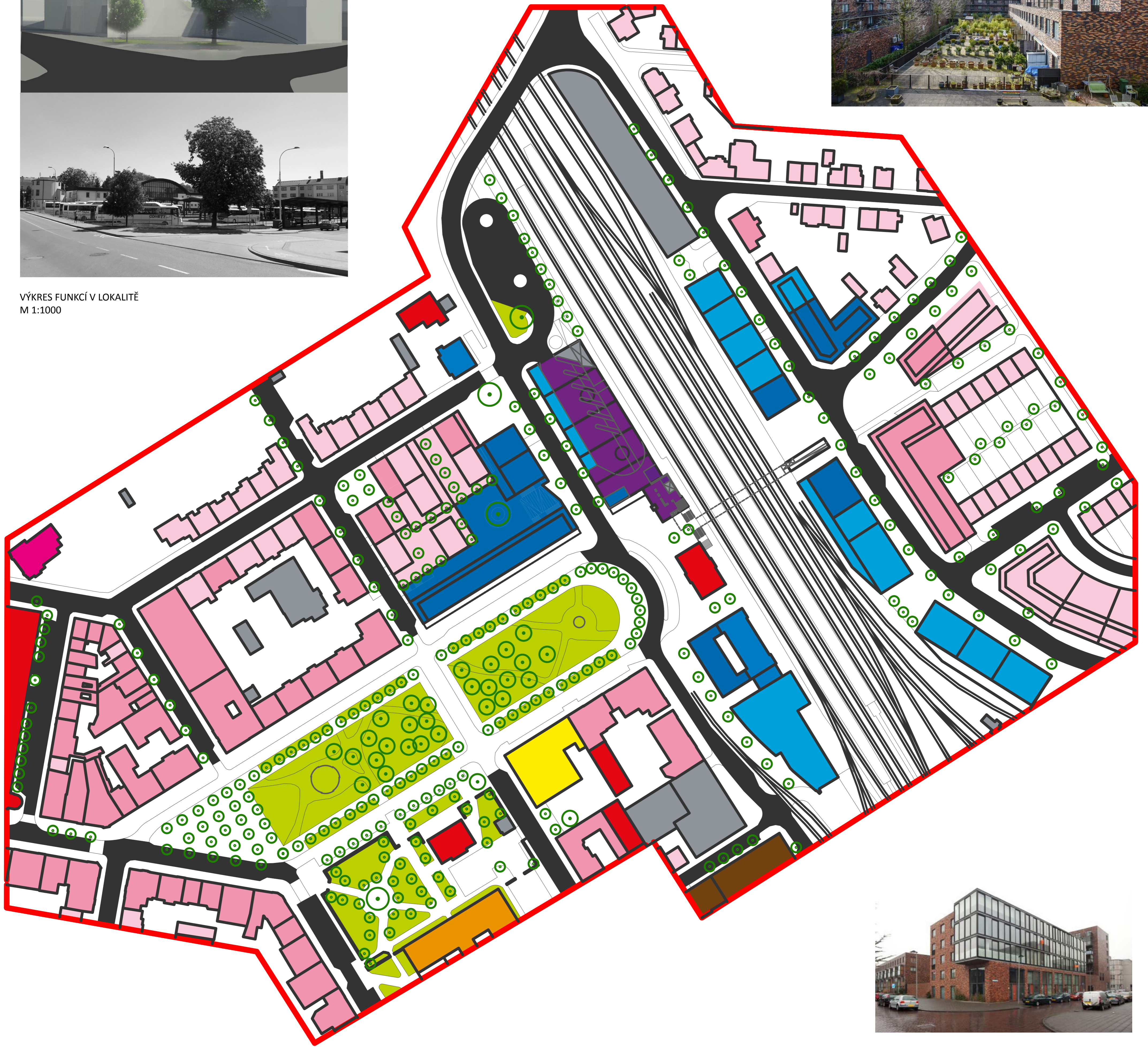


construction date	study - Block 9			prices per sqm		development				
	vymera	GFA high	GFA low	construction	land	ACQ cost	C1	total 1	C2	total 2
2020	8 000	17 560	9 860	27 000	2 500	22 000 000	474 120 000	496 120 000	266 220 000	288 220 000
2025	8 000	17 560	9 860	28 000	2 800	24 640 000	491 680 000	516 320 000	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%



VÝKRES FUNKCÍ V LOKALITĚ  
M 1:1000



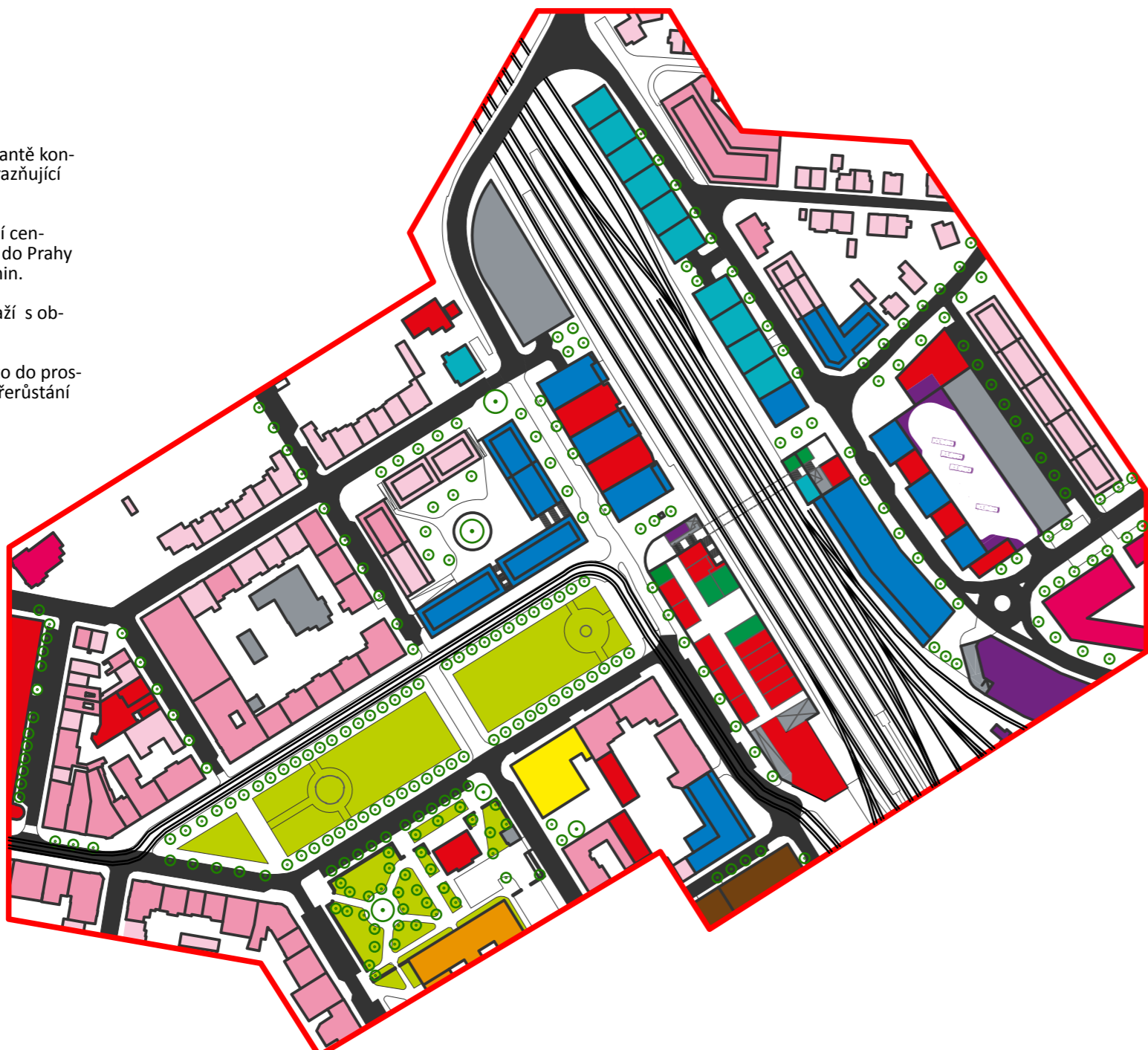
FUNKČNÍ SCHÉMA  
VAR. 1 M 1:2000

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 kolejíště

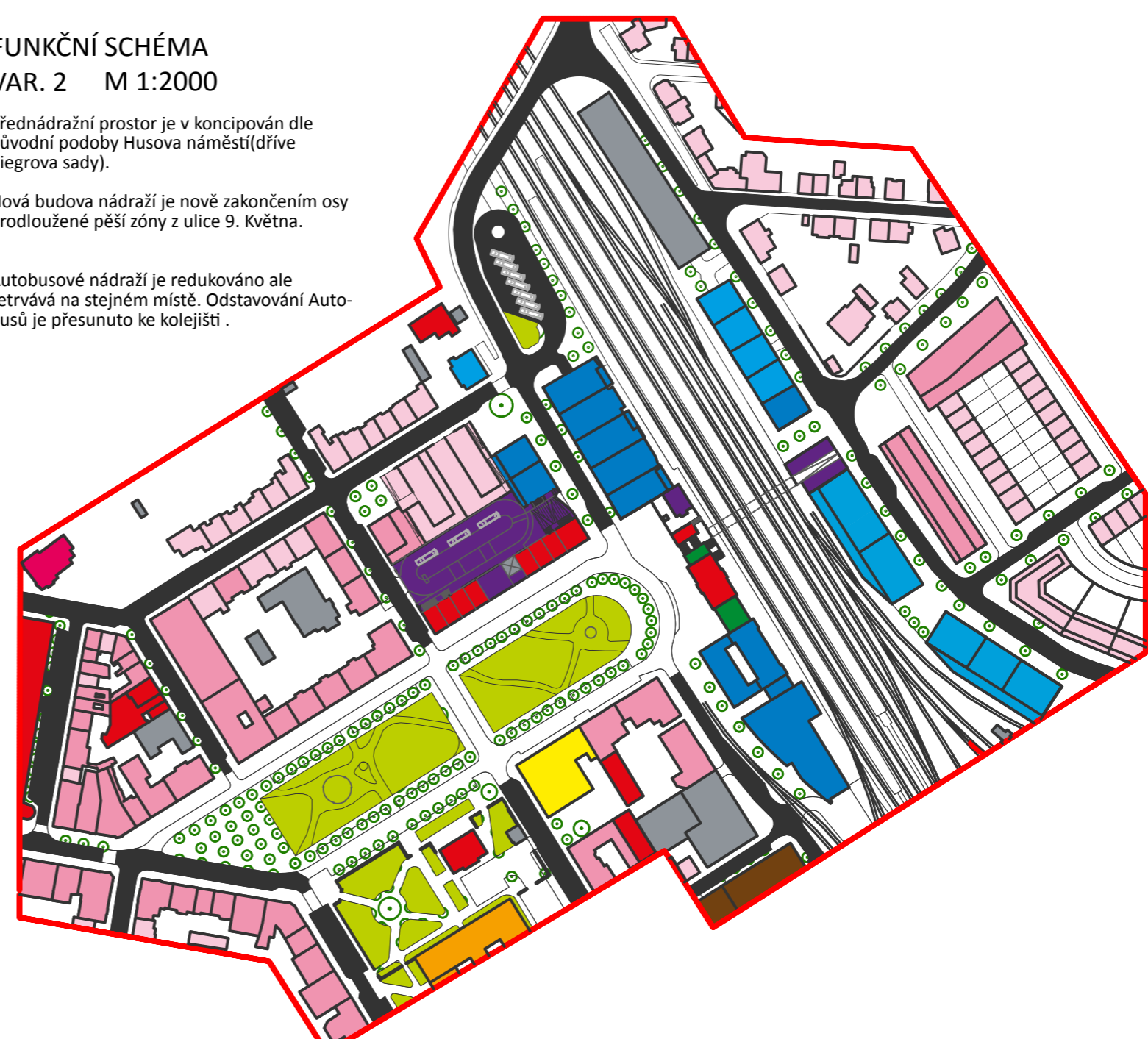


FUNKČNÍ SCHÉMA  
VAR. 2 M 1:2000

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 kolejíšti.



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

ŘEZOPHLED SEVER  
M 1:500



NOVÁ NÁDRAŽNÍ BUDOVA



HISTORICKÉ VZORY - PARK

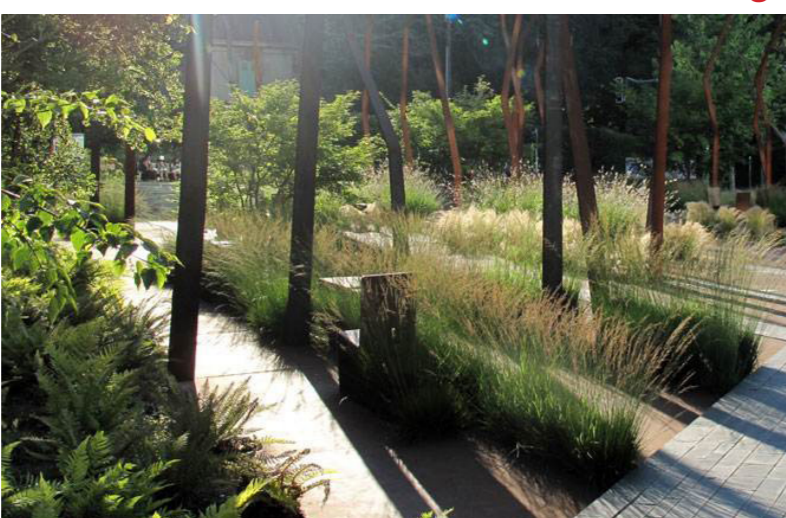


4

MODERNÍ VZORY - PARK



7



5



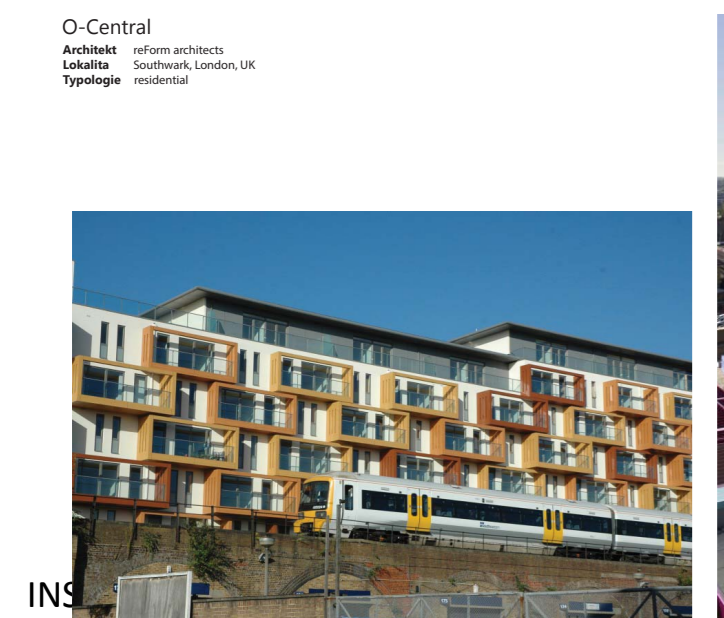
4



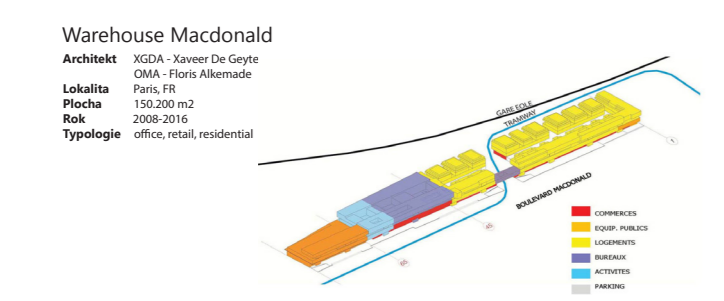
1



2



INS



DETAIL PŘEDNÁDRAŽNÍHO PROSTORU  
VÝKRES A ŘEZOPHLEDY  
M 1:500

