



# ***CENTRUM HORNÍ BRÁNA***

*URBANISTICKÁ OTEVŘENÁ DVOUFÁZOVÁ PROJEKTOVÁ  
SOUTĚŽ O NÁVRH NA PROSTORY "POD NEMOCNICÍ"  
V ČESKÉM KRUMLOVĚ*

## OBSAH

<b>ÚVODNÍ SLOVO STAROSTY .....</b>	<b>5</b>
<b>ZÁMĚR.....</b>	<b>5</b>
<b>POROTA.....</b>	<b>6</b>
<i>Nezávislí členové.....</i>	<i>6</i>
<i>Závislí členové.....</i>	<i>7</i>
<b>PŘEDMĚT SOUTĚŽE.....</b>	<b>8</b>
<b>CÍL SOUTĚŽE A ZADÁNÍ.....</b>	<b>8</b>
<b>HISTORIE.....</b>	<b>12</b>
<b>NOVÝ ÚZEMNÍ PLÁN.....</b>	<b>20</b>
<b>PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN.....</b>	<b>26</b>
<b>DOPRAVA.....</b>	<b>30</b>
<i>Roční průměr denních intenzit dopravy (2016).....</i>	<i>36</i>
<i>Autobusová doprava.....</i>	<i>38</i>
<i>Hluková mapa.....</i>	<i>42</i>
<i>Záplavová území.....</i>	<i>42</i>
<b>MAJETKOVÁ MAPA ŘÚ.....</b>	<b>44</b>



## ÚVODNÍ SLOVO STAROSTY

Město Český Krumlov je jedním z nejnavštěvovanějších měst v České republice. Bohužel, interval návštěv velké části turistů činí jen několik hodin a turisté se zdržují ve velmi prostorově omezeném okruhu historického centra města, na zámku a v zahradách. Paralelně s turistickým městem však existuje také skutečný Český Krumlov, ve kterém žijí místní obyvatelé- město kde se pracuje, chodí do školy. Nejen že se tyto dva světy potkávají, ony se také doplňují- turistický ruch vytváří důležité pracovní příležitosti pro místní a je důležitou součástí města.

Myšlenka vytvořit v území nové lokální centrum byla utvářena dlouho a její vznik původně vzešel z nevhodného řešení křižovatky, kterou před lety inicioval krajský úřad. Město se po seznámení s touto stavební akcí začalo pokoušet hledat možnost dohody s krajem. Výsledkem je dohoda na vyhlášení této soutěže.

Prostor, který se zrodil z diskuse o nevhodné křižovatce, se časem rozšířil směrem k řece, směrem k Městskému divadlu i směrem k Městskému úřadu a nemocnici. Po tomto rozšíření jsme si uvědomili, že se nejedná o řešení pouhé křižovatky či otázky, zda je zde možné vyústit tunel nebo je lepší jej ponechat jako rezervu do budoucna. Především jsme si uvědomili, že se nacházíme na jedinečném místě, které se může stát novým lokálním centrem města.

Několikaměsíční přípravy zadání a diskuse, které jsme vedli, nás nakonec ujistily, že ideálním formátem bude vyhlášení dvoufázové urbanistické soutěže, jejíž první fáze bude ideová a bude hledat odpověď na podobu a funkci lokálního centra města s přihlédnutím k náročné dopravní situaci a plánovanou výstavbu tunelu, která se může zrealizovat, ale také nemusí.

Od soutěžících bychom chtěli obdržet dlouhodobou vizi města a společně s vítězem chceme hledat v rámci územní studie způsob, jak tuto vizi naplňovat.

## ZÁMĚR

Město Český Krumlov plánuje vytvořit nové lokální městské centrum, které občanům nabídne služby a funkce odpovídající rozvíjícímu se městu současnosti. Takové centrum, na jehož ploše vznikne smysluplná škála služeb a využitelných prostor, které historické jádro není schopno nabídnout. Město zde chce umístit funkce, které je v historické zástavbě centra města velice obtížné zajistit (z důvodu omezené dopravní obslužnosti, velikosti vnitřních prostor objektů, malé dimenze komunikací, komplikované morfologie místa...) a podpořit tak rozvoj periferních částí centra, jež mohou lépe reagovat na dynamický vývoj společnosti a jejích potřeb i ve smyslu společenského dění a běžného setkávání.

Při přípravě nového územního plánu byla vytipována řada míst, která mohou výše uvedené vlastnosti nabídnout. Jedním z nich je logické centrum městské části Horní Brána, kterým je prostor kolem autobusového nádraží, přilehlé křižovatky ulic Objíždková a Kaplická, včetně předpolí českokrumlovské nemocnice. Toto území v sobě obsahuje řadu komplikovaných míst, jejichž vyřešení s sebou nese provedení dalších, logicky navazujících kroků- ať už se jedná o samotnou křižovatku Objíždkové a Kaplické a její pěší prostupnost, křižovatku u vjezdu do nemocnice, rekonstrukci stávající budovy autobusového nádraží či její nahrazení novou budovou, vyřešení volné plochy nemocničního areálu podél Kaplické ulice, pěší propojení s historickým jádrem města a možné vyústění uvažovaného tunelu, jehož přínos pro město je více než diskutabilní. Řešení jednoho ovlivňuje návazně druhé, proto je potřeba toto komplikované území vnímat jako celek.

Požadovanými prioritami jsou prostupnost území pro pěší, efektivní dopravní řešení, integrace stávajících i navržených funkcí do funkční struktury města, s hustotou zástavby odpovídající významem řešenému území. Návrh území se bude muset umět vypořádat s variantou S i BEZ tunelu- to znamená prokázat plnohodnotné doplnění struktury zástavby a dopravní provázanost v případě, že dojde k zastavění předpolí portálu tunelu, a na druhé straně představit funkční návrh se zapojením portálu tunelu.

Město předpokládá vytvoření živé městské části nabízející celou řadu funkcí a širokou typologickou nabídku schopnou reagovat na aktuální potřeby města.

## POROTA



## Nezávislí členové

### **BORIS REDČENKOV**

Absolvent Fakulty architektury ČVUT v Praze. Spolu s Prokopem Tomáškem založili vlastní kancelář Atelier 69 – architekti, jejíž tým později doplnil Jaroslav Wertig. Mezi realizace A69 patří Sanatorium dr. Petáka ve Františkových Lázních, rekonstrukce pěší zóny v Chebu nebo obytný komplex Central Park v Praze. Vyučuje na Architectural Institute in Prague (ARCHIP) a vede ateliér na Fakultě architektury ČVUT v Praze.



### **ADAM GEBRIAN**

Architekt a propagátor architektury, absolvoval studium na Fakultě umění a architektury TU v Liberci, studoval také v Los Angeles a pracoval v Londýně či Paříži. V roce 2015 získal ocenění Architekt roku. Věnuje se zejména teoretické, kritické a mediální aktivitě. Podílel se na vzniku Centra architektury a městského plánování (CAMP). Všeobecné povědomí o architektuře šíří skrz vlastní pořady na Radiu Wave a na internetové televizi MALL.cz.



### **JANA MORAVCOVÁ**

Vystudovala architekturu na ČVUT. Než založila vlastní ateliér a stejnojmennou galerii Norm-a pracovala v nizozemském Rotterdamu a v Praze v kancelářích ADR či Ivan Kroupa architekti. Působila jako asistentka v ateliéru Architektura 2 na pražské UMPRUM.



### **ŠTEPÁN VALOUCH**

Architekturu studoval na pražském ČVUT. V roce 2007 spoluzaložil ateliér ov-a, jehož stavby pro firmu Lasvit nebo Slavonice byly nominovány na evropskou cenu za architekturu Miese van der Rohe. Sídlo Lasvitu v Novém Boru navíc v roce 2020 získalo Českou cenu za architekturu. Věnuje se také vyučování architektury - je vedoucím ateliéru Valouch-Stibral na ČVUT.



### **MARTIN ČERVINKA**

Studoval demografii na UK a ekonomii na UK a VŠE v Praze. Působí jako poradce při sekretariátu náměstka primátora hlavního města Prahy pro oblast územního rozvoje a územního plánování Petra Hlaváčka. Kromě jiného se zabývá otázkou dostupnosti bydlení, v tomto ohledu působí jako výzkumný pracovník Masarykova ústavu vyšších studií ČVUT. Od roku 2019 pracuje také jako zástupce ředitele Pražské developerské společnosti.



### **VÍTĚZSLAV DANDA - NÁHRADNÍK**

Absolvoval Fakultu architektury ČVUT, kromě toho studoval také v Braceloně. V roce 2010 spoluzaložil studio edit!, které se zabývá projekty různého měřítka od rezidenčních a komerčních staveb až po veřejné budovy. Pracuje jako odborný asistent v ateliéru Redčenko-Danda na ČVUT.

## Závislí členové



### **JOSEF HERMANN**

1. místostarosta města Český Krumlov



### **ONDŘEJ BUSTA**

městský architekt Českého Krumlova



### **PETR HORNÁT**

Vedoucí odboru regionálního rozvoje, územního plánu a stavebního řádu, Krajský úřad Jihočeského kraje



### **MIROSLAV REITINGER**

jednatel Českokrumlovského rozvojového fondu



### **DALIBOR CARDA - NÁHRADNÍK**

starosta města Český Krumlov



### **VOJTĚCH REMĚŇ - NÁHRADNÍK**

ředitel Nemocnice Český Krumlov

## PŘEDMĚT SOUTĚŽE

Předmětem soutěže je zpracování urbanisticko-architektonického, ideového řešení nového lokálního centra města Českého Krumlova.

## CÍL SOUTĚŽE A ZADÁNÍ

Celková rozloha řešeného území je cca 10 ha. Základním požadavkem soutěže je stanovit optimální využití a uspořádání řešeného území pro vytvoření nového lokálního centra, které přinese této části města prokrvení městským životem s možností osazení funkcí občanské vybavenosti. Město Český Krumlov chce pomoci této soutěže nastartovat vznik nového, urbanisticky hodnotného společenského centra s vazbou na autobusové nádraží, nemocnici a parkovací dům, a vytvořit prostor pro vznik dalších možných služeb s pozitivním vlivem na město a život v něm.

Cílem soutěže je získání takového návrhu, který městu bude sloužit jako základní materiál pro následnou územní studii a poslouží k posuzování vlastních i soukromých investičních záměrů, a také urbanistické rozvaze o této části města v kontextu užších i širších urbánních vztahů a města jako celku.

Tato územní studie bude v novém územním plánu podmínkou pro rozhodování o změnách v území.

## HLAVNÍM ÚČELEM POŘÍZENÍ SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU A NÁSLEDNÉ ÚZEMNÍ STUDIE JE:

- zlepšit kvalitu, pěší průchodnost a funkčnost lokality,
- zvýšit její atraktivitu pro obyvatele města,
- přinést definici využití oblasti a urbánní struktury,
- ukázat možnosti vytvoření přirozeného lokálního centra,
- prověřit hranice zastavitelných ploch,
- nastavit vhodnou skladbu městských funkcí, občanské vybavenosti a případných regulativů území,
- využít prázdné plochy ve městě,
- vyřešit pohyb pěších a automobilové dopravy - přinést způsob ideálního a snadného dopravního napojení pěších na centrum města z prostoru od nemocnice,
- zvážit tvar a typ křižovatky a nalézt řešení, jak do prostoru lokality umístit kvalitní, plnohodnotné veřejné prostranství užívané především chodci

Podstatné je zohlednění spolupůsobících širších vztahů, vnějšího kontextu, kterým jsou vizuální a provozně funkční návaznosti, například průhledy do vzdálenějšího okolí nebo vzdálenější provozně funkční vazby, poloha v ochranném pásmu městské památkové rezervace, nebo případná existence či neexistence vyústění silničního tunelu.

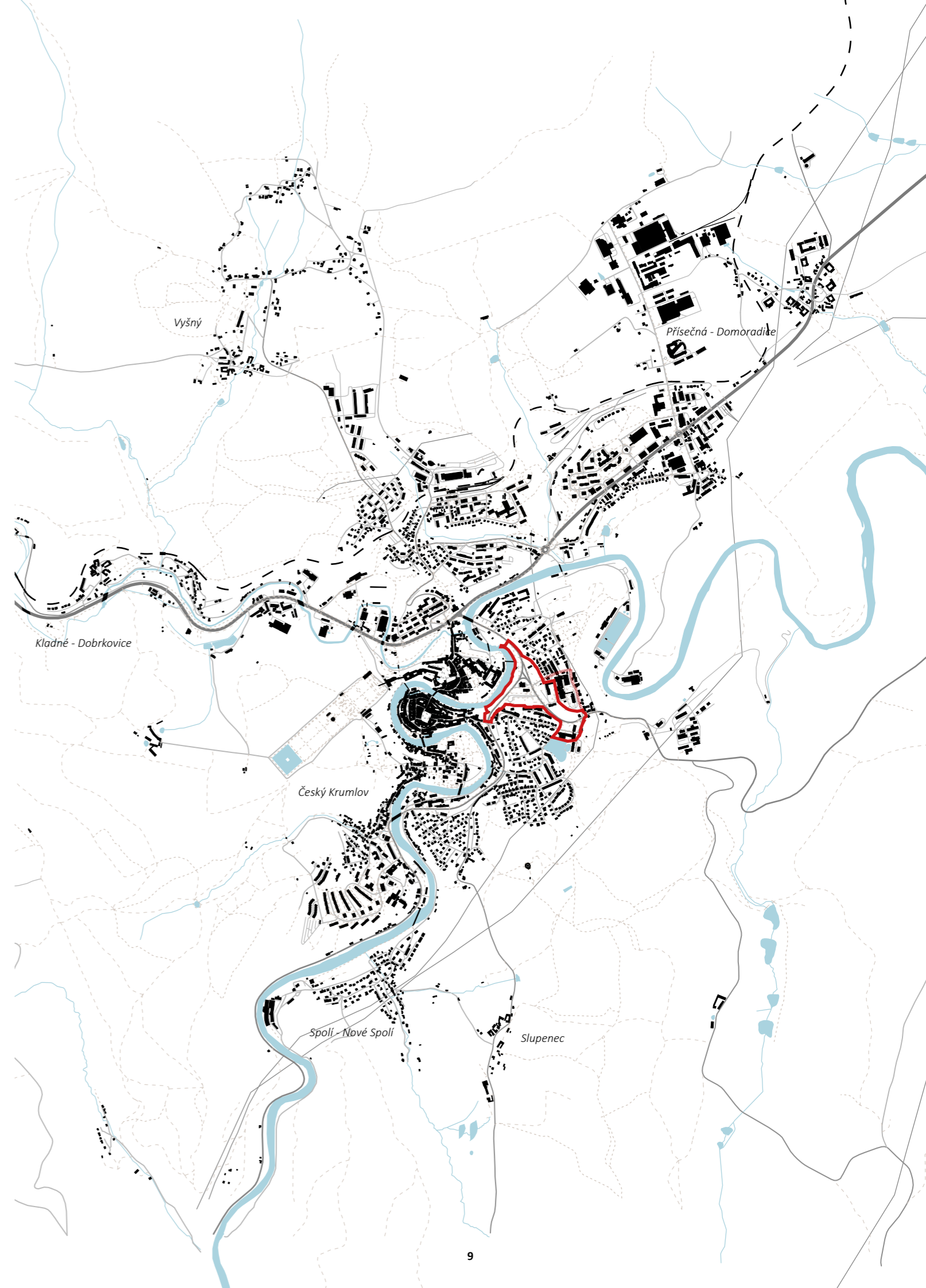
Návrh by měl vytvořit urbanistickou koncepci lokality s prostorovým uspořádáním jednotlivých funkčních ploch a řešení veřejné infrastruktury. Je potřeba nalézt vyvážené řešení, které bude přijímáno obyvateli území.

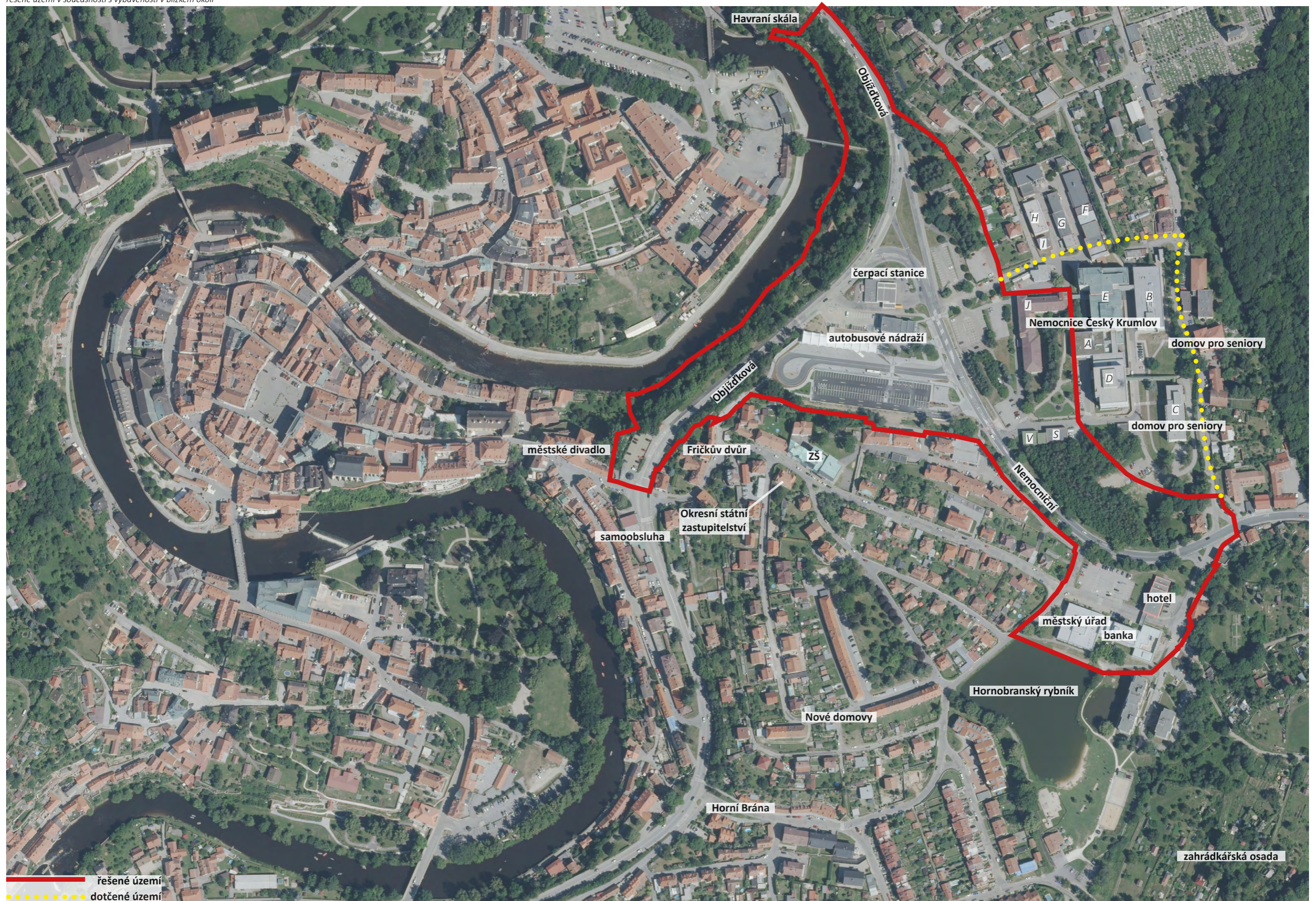
### POŽADAVKY MĚSTA

- profesionální dopravní řešení křižovatky Nemocniční x Objížďková s ohledem na předpokládané změny dopravních toků, zapojení a funkce stávající/nové budovy autobusového nádraží v území, řešení uličních profilů v území, podoba veřejných prostranství, zastavitelné plochy a objemy nových objektů

### POŽADAVKY NEMOCNICE ČESKÝ KRUMLOV

- v severní části pozemků Nemocnice počítá s rozšířením parkovacích ploch pro provoz nemocnice,
- Budova E, nacházející se ve střední části areálu, by v budoucnu měla být odstraněna a na jejím místě je výhledově plánován parkovací dům - jedná se o vstupní část do areálu a je žádoucí zde zachovat poměrné zastoupení zeleně. Jižní část areálu by měla být ponechána jako klidová část.
- vjezd a výjezd z areálu by měl zůstat zachován. Problematické je zejména odbočování z hlavní silnice do areálu a vyjíždění ve směru na Kaplici. Tato problematika se také výrazně dotýká provozu Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje umístěného v areálu nemocnice.







Čísařské povinné otisky Stabilního katastru

ZDOI: <https://ags.cuzk.cz/archiv/?start=lms>

## HISTORIE

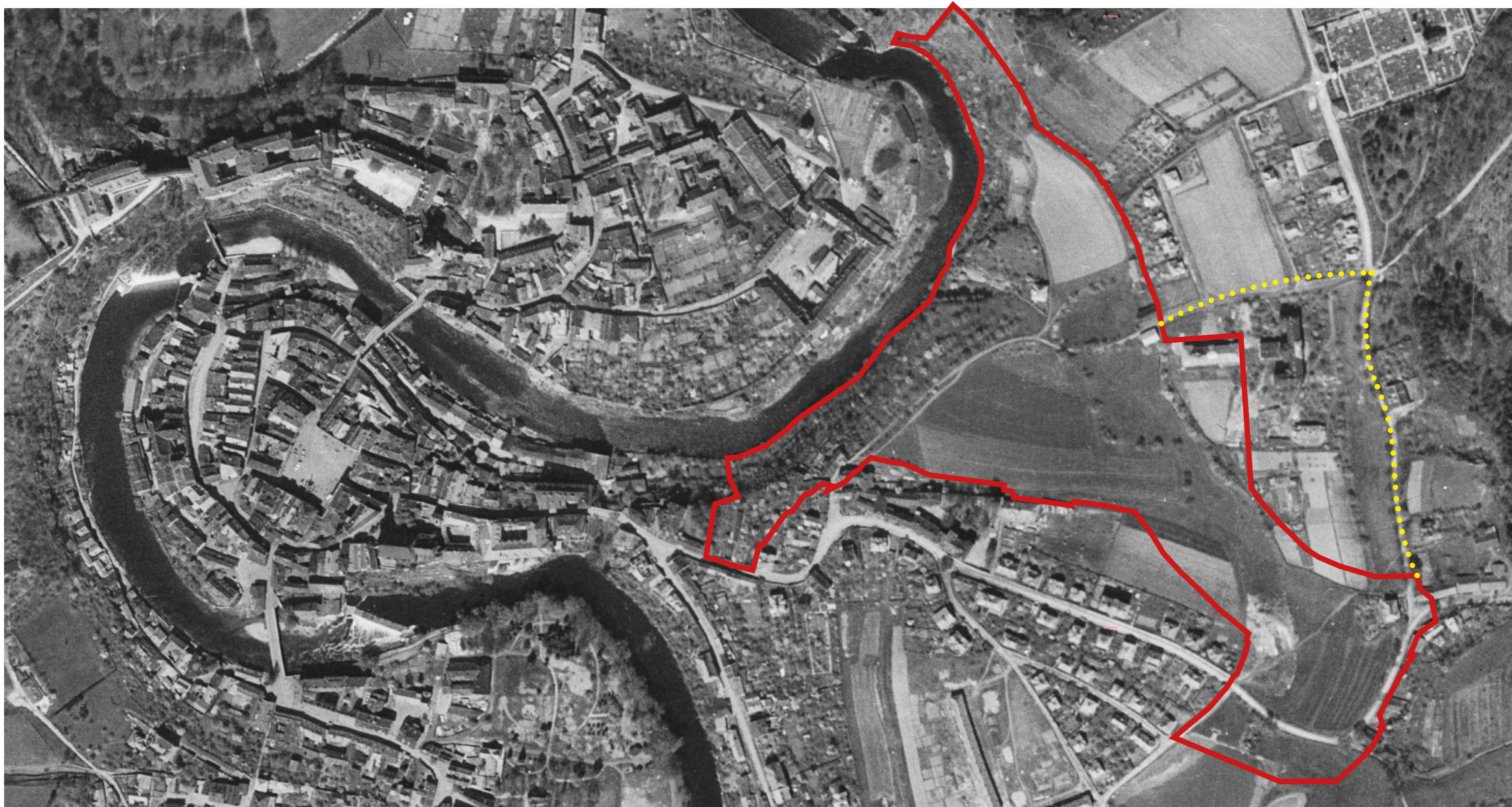
V minulosti se na daném území nacházela především pole. Ve 14. století byl v okolí jedinou významnější stavbou pouze soubor domů, pravděpodobně gotického původu, který tehdy nesl jméno Kojíškův dvůr. Od 17. století je pak znám pod názvem Fričkův dvůr.<sup>1</sup> Byl tvořen několika obytnými a hospodářskými budovami.

V 17. století byl prodán městu a později po částech rozprodán několika majitelům, čímž na jeho místě vznikly domy č. p. 4-19.<sup>2</sup>

V polovině 20. století však musely hospodářské budovy, část původního svahu i polí dvoru ustoupit nové komunikační trase Objíždňová. Do dnešních dnů se tak dochovaly jen domy č. p. 4, 5, 6 a 7.

<sup>1</sup> [https://encyklopedie.ckrumlov.cz/mesto\\_objekt\\_hb4-7/](https://encyklopedie.ckrumlov.cz/mesto_objekt_hb4-7/)

<sup>2</sup> [https://encyklopedie.ckrumlov.cz/mesto\\_objekt\\_hb4-7/](https://encyklopedie.ckrumlov.cz/mesto_objekt_hb4-7/)



1949

ZDROJ: <https://ags.cuzk.cz/archiv/?start=lms>

Objížďová ulice byla v letech 1959- 1964<sup>3</sup> vybudována jako jeden z prvních městských obchvatů v jižních Čechách. Vznikla podle návrhu architekta Řezníčka a jejím účelem bylo odlehčit historickému centru od autobusů, jelikož tou dobou projížděla veškerá hromadná doprava skrz jádro města na tehdejší autobusové nádraží na náměstí Svornosti.

Stavbě silnice muselo ustoupit 93 původních domů.<sup>4</sup> Terénní zářez Objížďkové ulice do příkrého svahu se společně s budovou autobusového nádraží, areálem nemocnice a panelovou budovou městského úřadu dodnes výrazně projevují na panoramatu města.



3 <https://www.denarchitektury.cz/program/podel-objizdkove-ulice/>

4 <https://www.denarchitektury.cz/program/podel-objizdkove-ulice/>

pohled na Fričkův dvůr a město před demolicí dvoru a stavbou autobusového nádraží

ZDROJ: [https://encyklopedie.ckrumlov.cz/cz/mesto\\_objekt\\_hb4-7/](https://encyklopedie.ckrumlov.cz/cz/mesto_objekt_hb4-7/)





stavba Objížďkové ulice

ZDROJ: <https://krumlovskybaraky.cz/seznam-baraku/autobusove-nadrazi/>



pohled na Objížďkovou ulici a Nové domovy z úseku pod Rožmberskou ulicí

ZDROJ: <https://www.denarchitektury.cz/program/podel-objizdkove-ulice/>



Objížďková ulice a stavba autobusového nádraží v roce 1966

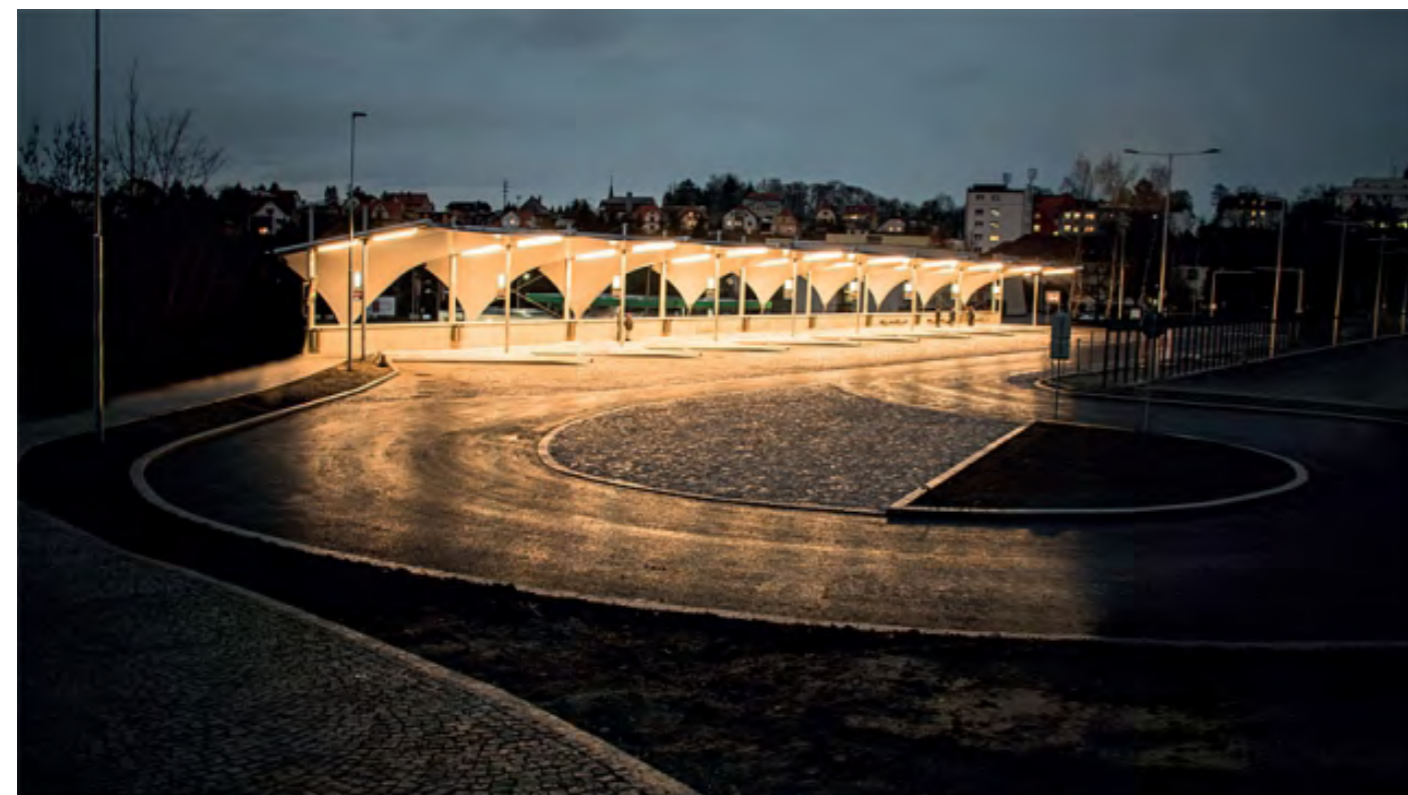
ZDROJ: <https://ags.cuzk.cz/archiv/?start=lms>

Autobusové nádraží vznikalo ve stejné době jako ulice Objížděková, tedy v letech 1963-1966, a do provozu bylo uvedeno počátkem roku 1967.<sup>5</sup> Svému účelu pak sloužilo následujících 50 let, až do roku 2019, kdy bylo zrekonstruováno podle projektu architektonického studia A8000. Jeho plocha i počet autobusových stání byla zmenšena a nástupiště nově získala zastřešení.

5 <https://krumlovskybaraky.cz/seznam-baraku/autobusove-nadrazi/>



autobusové nádraží v 60. letech



autobusové nádraží po dokončení rekonstrukce v roce 2019 ZDROJ: <https://tvstav.cz/clanek/5687-prestupni-terminal-cesky-krumlov-prosel-zdarilou-modernizaci>

V roce 1911 byla na Horní Bráně otevřena nová nemocnice Františka Josefa I. s kapacitou 50 lůžek. Budova původní nemocnice zde stála ještě dlouho, až do 80. let, kdy byla úplně zbourána a nahrazena současnou budovou. Mezitím se okolní nemocniční areál postupně rozrůstal o další části a pavilony (dnes má nemocnice kapacitu 250 lůžek).<sup>6</sup>

6 <https://krumlovskybaraky.cz/seznam-baraku/nemocnice/>

Další budovou v lokalitě je městský úřad, který sídlí v bývalém sídle KSČ, postaveném v letech 1976- 1978 podle projektu architekta Bohumila Böhma z budějovického Stavoprojektu. Budova stojí na hrázi Hornobranského rybníka a jedná se o prefabrikovanou skeletovou konstrukci.<sup>7</sup>

7 <https://krumlovskybaraky.cz/seznam-baraku/mestsky-urad/>



areál nemocnice na začátku 70. let

ZDROJ: <https://krumlovskybaraky.cz/seznam-baraku/nemocnice/>



městský úřad od Hornobranského rybníku

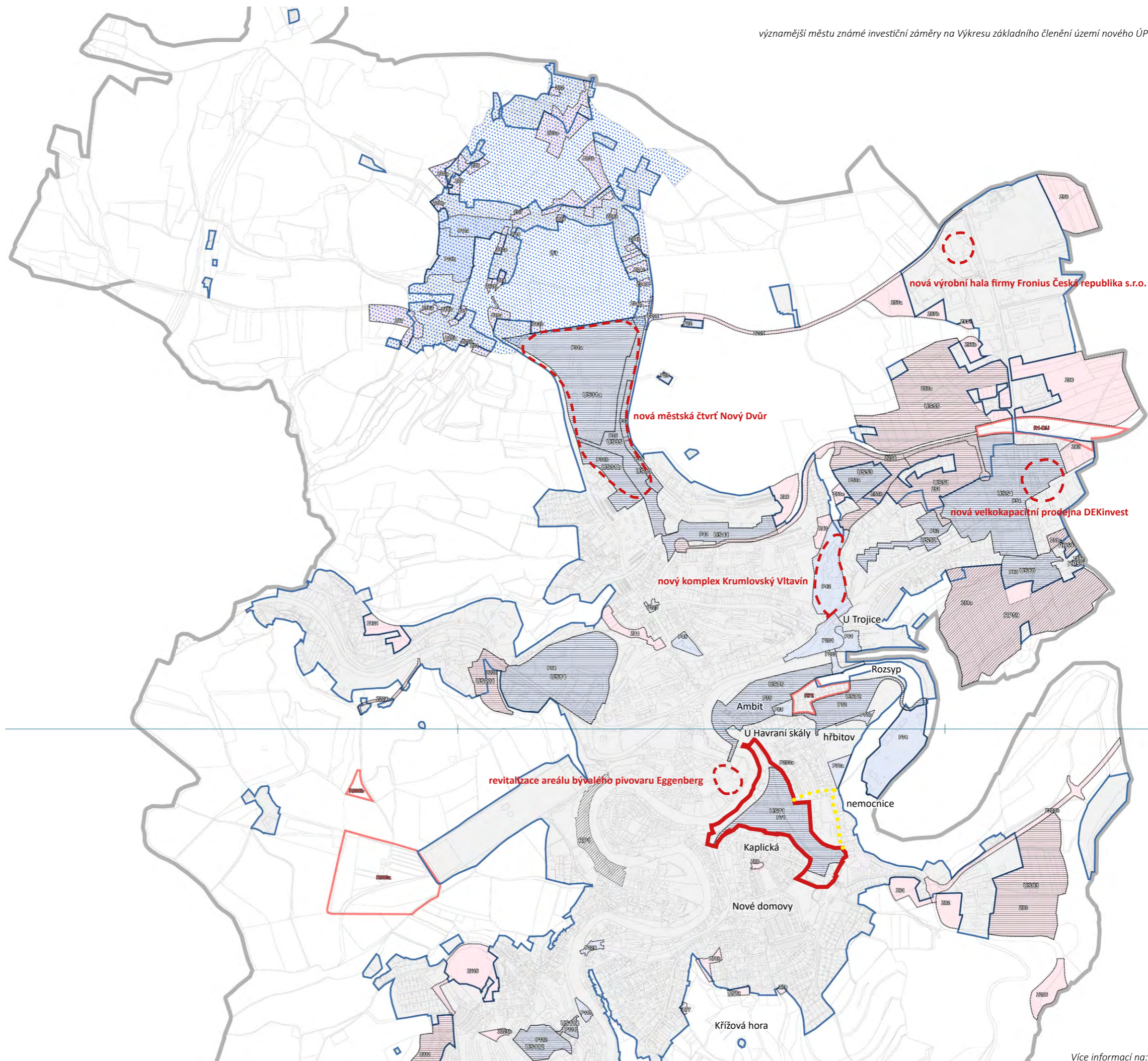
ZDROJ: <https://krumlovskybaraky.cz/seznam-baraku/mestsky-urad/>

# NOVÝ ÚZEMNÍ PLÁN<sup>8</sup>

V současné době probíhá pořizování nového územního plánu, který se právě nachází ve fázi po společném jednání.<sup>9</sup> Jeho znění je stále v procesu návrhu a není pro soutěžící závazné. Soutěžící se dle svého uvážení mohou novým územním plánem inspirovat, či se proti němu vymezit. Kurzívou jsou v následujícím textu vyznačeny citace z návrhu nového územního plánu.

Nový územní plán čtvrtí Horní Brána vnímá společně s autobusovým nádražím a jeho okolím jako možný **reprezentativní vstup do města**. Velká část řešeného území spadá do **přestavbové plochy P71**.

významnější města známé investiční záměry na Výkresu základního členění území nového ÚP

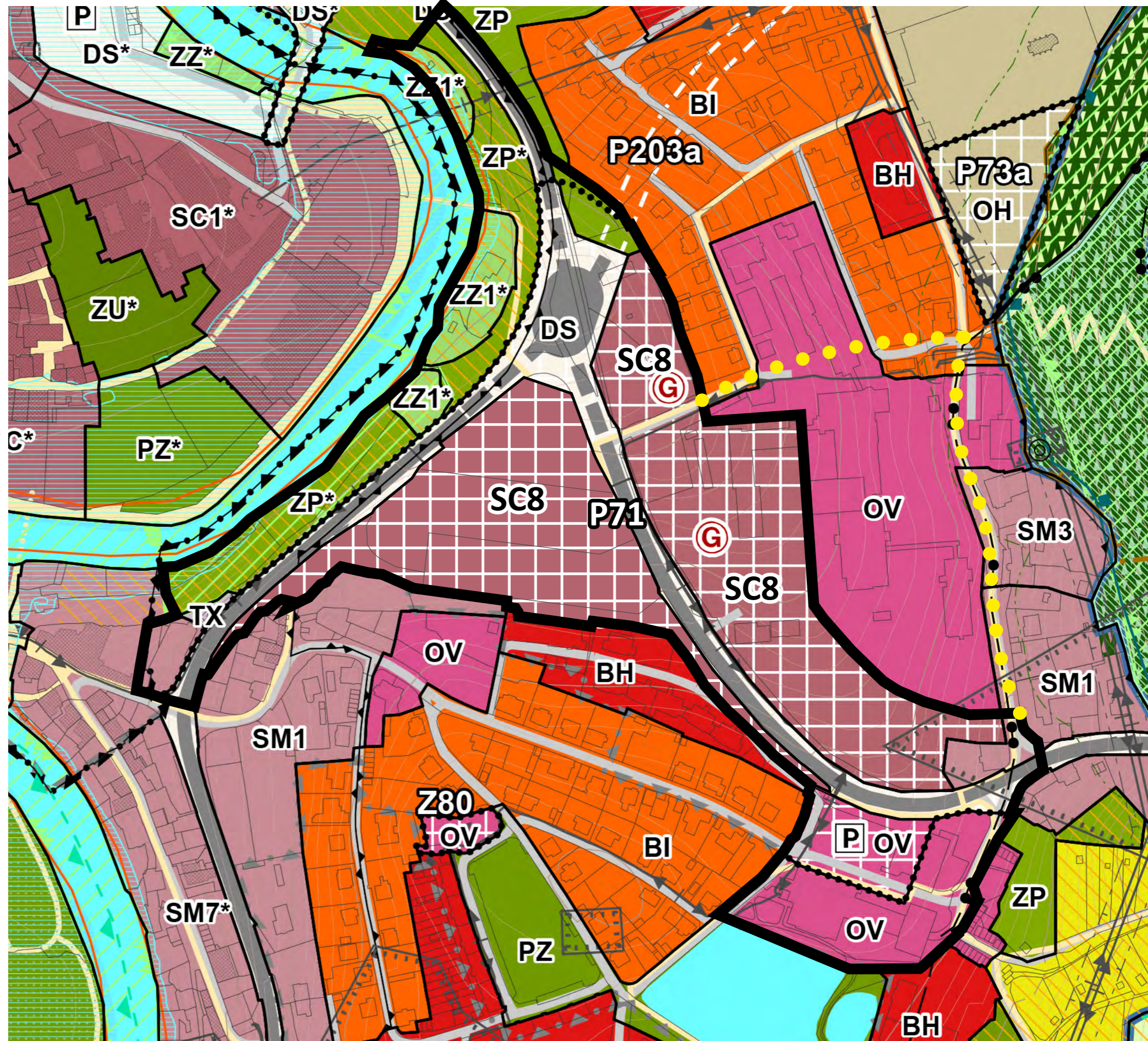


- Nové domovy stávající místní oblasti města
- řešené území
- dotčené území
- významnější investiční záměry známé městu
- zastavitelná plocha
- plocha přestavby
- územní rezerva
- rozhodování o změnách podmíněno zpracováním územní studie

<sup>8</sup> <https://www.ckrumlov.cz/cz/uzemni-planovani-mesta/>  
<sup>9</sup> <https://www.ckrumlov.cz/cz/novy-uzemni-plan/>



stav	návrh	
Plochy s rozdílným způsobem využití (RZV)		
		BI - bydlení individuální
		BH - bydlení hromadné
		RZ - rekreace - zahrádkové osady
		OV - občanské vybavení veřejné
		PZ - vybraná veřejná prostranství s převahou zeleně - lokální park
		ZU - zeleň - parky a parkově upravené historické zahrady
		ZZ - zeleň - zahrady a sady
		ZZ1 - zeleň - zahrady a sady - v exponovaných polohách
		ZZ2 - zeleň - zahrady a sady - v exponovaných polohách - Bylinková zahrada
		ZP - zeleň přírodního charakteru
		SM - smíšené využití obytné městské
		SM1 - smíšené využití obytné městské - v dosahu omezujících vlivů
		SM7 - smíšené využití obytné městské - Objížďková
		SC - smíšené využití obytné centrální
		SC1 - smíšené využití obytné centrální - Latrán
		SC8 - smíšené využití centra specifické-Horní Brána
		DS - doprava silniční
		WT - pozemky vodních ploch a toků
Překryvné prvky		
		NRBC - nadregionální biocentrum
		NRBK - nadregionální biokoridor
Doprava		
		silnice II- třídy
		silnice II- třídy - tunelový úsek
		místní obslužná komunikace
		pěší trasa
		cyklotrasa
Limity v území		
Přírodní		
		aktivní zóna záplavového území
		záplavové území s periodicitou 100 let
		poddolované území
		nezastavitelné plochy přírodních horizontů
Kulturní		
		památkově chráněné objekty
		městská památková rezervace
		městská památková zóna



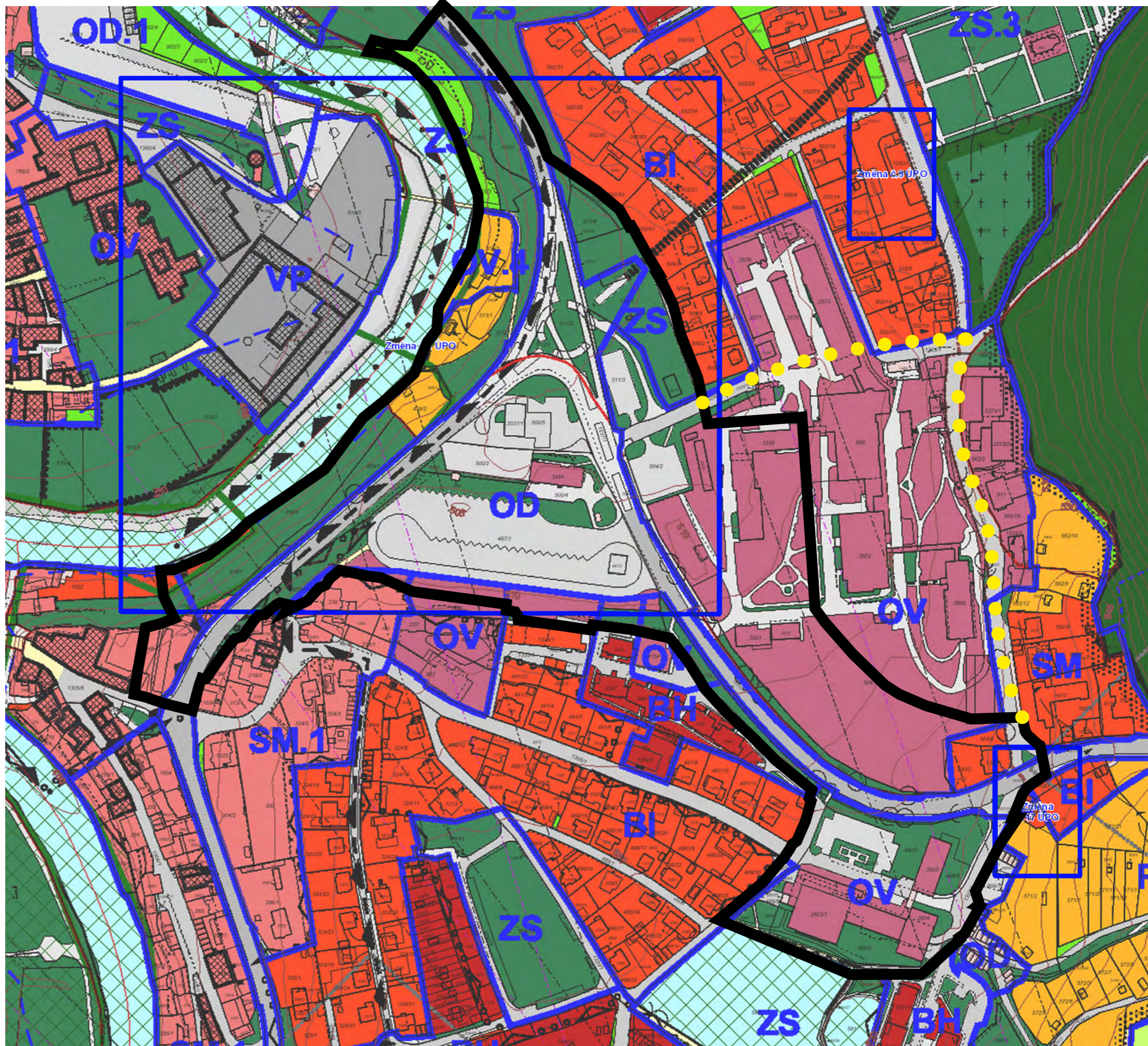
# PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN OBCE<sup>10</sup>

Platný územní plán obce nabyl účinnosti v květnu 2006. V období mezi lety 2006- 2020 prošel několika změnami. Soubor změn č. 01 se mimo jiné týkal přímo řešeného území, kdy byl regulativ plochy (obslužná zóna – dopravní vybavenost – OD) upraven o rozšíření funkcí umožňujících situování dopravně turistického terminálu s parkovištěm a zařízením pro ubytovací, stravovací, obchodní a další služby – na specifické využití s regulativem OD.2.

V současnosti je tato verze územního plánu vnímána jako zastaralá a soutěžící ji nemusí považovat za závaznou.

Koordinační výkres platného územního plánu - úplné znění po změnách č. 4, 5, 7, 6, 1, 2, 13, 12, 11, 14, 9, 8, 17, 15 a 22

stav	návrh
	BH - bydlení hromadné
	BI.(x) - bydlení individuální / specifické
	SC.(x) - smíšené využití - centrální specifické
	SM.(x) - smíšené využití - městského typu specif.
	OV.(x) - obslužná sféra - občanská vybavenost sp.
	OD - dopravní vybavenost / specifická
	RZ - rekreace - individuální specifická - zahrádkáři
	ZS.(x) - zeleň sídelní - veřejná / specifická
<b>Limity v území</b>	
<b>Kulturní</b>	
	národní kulturní památka
	kulturní památka
	hranice městské památkové rezervace (MPR)
	ochranné pásmo MPR
	ochranné pásmo MPR s diferenciováním režimem
	hranice městské památkové zóny
<b>Přírodní</b>	
	národní přírodní rezervace (NPR)
	záplavové území (inundace) Q100
<b>Doprava</b>	
	silnice II. třídy
	silnice III. třídy
	místní komunikace
	tunelové trasy silničních komunikací



<sup>10</sup> <https://www.ckrumlov.cz/cz/uzemni-planovani-mesta/>



# DOPRAVA

Řešené území je obsluhováno silnicí **II/157** procházející územím na východní straně (**ulice Nemocniční**) a silnicí **II/160 (ulice Objíždková)** uzavírající jeho západní západní hranici.

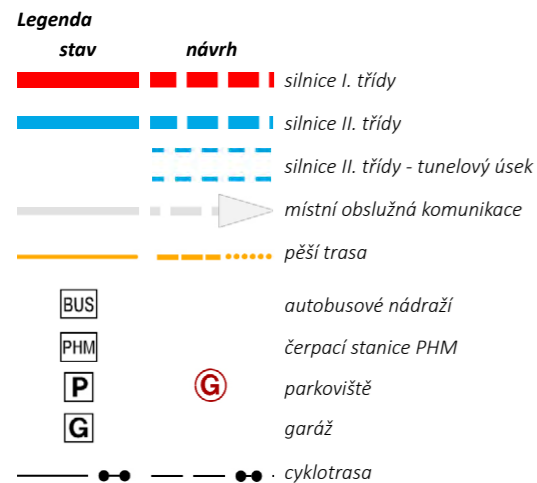
Do křižovatky těchto dvou silnic pak v návrhu na nový ÚP ústí tunelový úsek (P203a) vedoucí z jižního předmostí nového mostu U Trojice (P202).

Nový územní plán tuto křižovatku vymezuje společně s dalšími záměry ve vazbách na trasu silnice II/157 (mezi které patří také dlouhodobě připravovaná revitalizace areálu Ambit; dále záměr nového mostu P202- Most U Trojice- Ambit; nové propojení vedoucí z jižního předmostí mostu U Trojice k předmostí Porákova mostu P75- Ambit Objíždková - most Pivovar; či nová propojovací trasa Z203b- Východní obchvat...), jejichž cílem je dle ÚP *zvýšení výkonnosti základního komunikačního systému města jako celku, vytvoření příležitosti pro efektivní přerozdělení současných komunikačních zátěží a také zajištění plné funkčnosti systému i v případě mimořádných situací.*

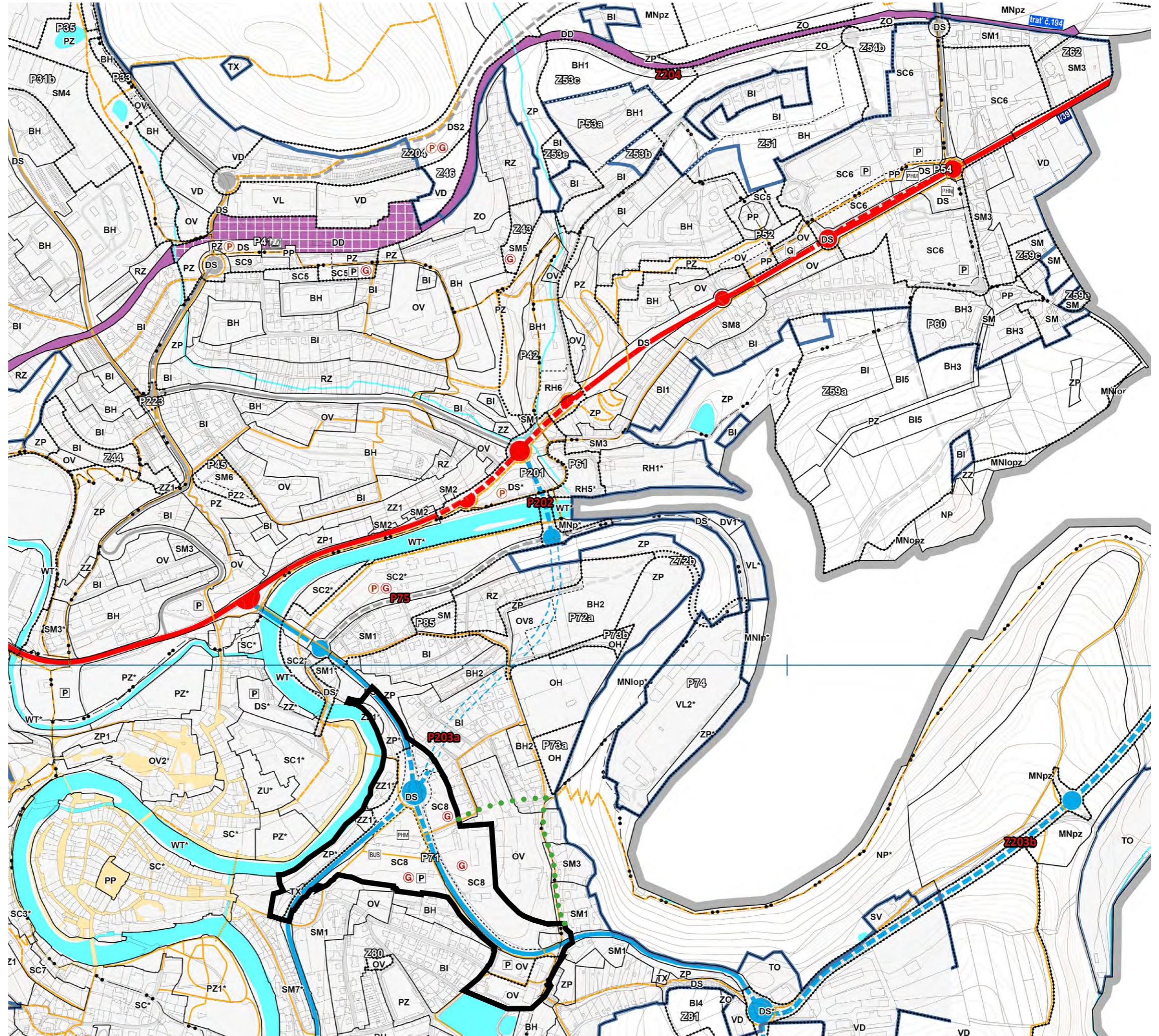
Křižovatka v zamýšlené podobě může být nicméně vnímána jako problematická. Toto dopravní řešení sice umožňuje plynulejší a bezpečnější průjezd motorových vozidel, pro pěší je však nevhodná, jelikož způsobí prodloužení obchodních tras. Rozlehlost křižovatky znamená, že se může stát těžko prostupnou bariérou v území, čímž je v rozporu s cíli územního plánu v této lokalitě.

V nastíněné podobě křižovatka postrádá řešení širších urbanistických vazeb a celý prostor degraduje na ryze dopravní zástavbu, pěšky těžko prostupnou, typickou spíše na periferiích měst než v sousedství historických center. Toto řešení zvyšuje motivaci obyvatel města přepravovat se přes lokalitu motorovou dopravou spíše než pěšky, což dopravě v místě paradoxně může ve výsledku ještě více přitížit. Už v současné době totiž 85% dopravy v řešeném území tvoří obyvatelé Českého Krumlova, kteří se přesunují z jedné části města do druhé auty. Čtvrť Horní Brána má však díky své cenné poloze v protiváze panoramatu historického centra města větší potenciál než být pouhým dopravním uzlem.

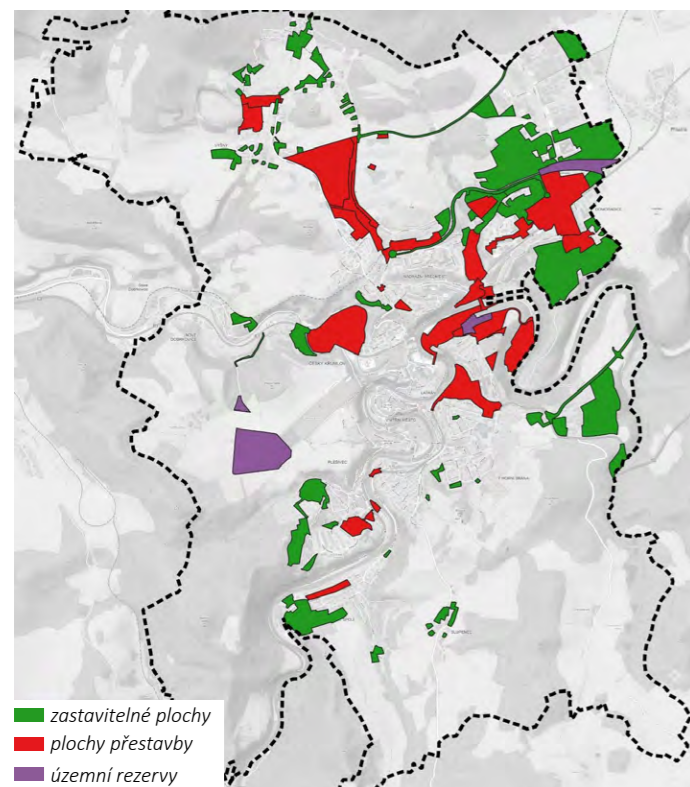
Město si nechalo zpracovat dopravní model, porovnávající některé způsoby rozvoje dopravní infrastruktury města v různých kombinacích pro stav dopravy uvažovaný v roce 2035. Vzniklo tak několik možných scénářů, které jsou popsány níže. Pro potřeby tohoto zadání zde uvádíme pouze ty, týkající se přímo zadaného území, tedy scénáře 1, 2, 3, 5 a 6.



řešené území s plánovanou křižovatkou a dalšími záměry ve vazbách na trasu průj. úseku silnice II/157 na poslední verzi Hlavního výkresu koncepce dopravy nového územního plánu



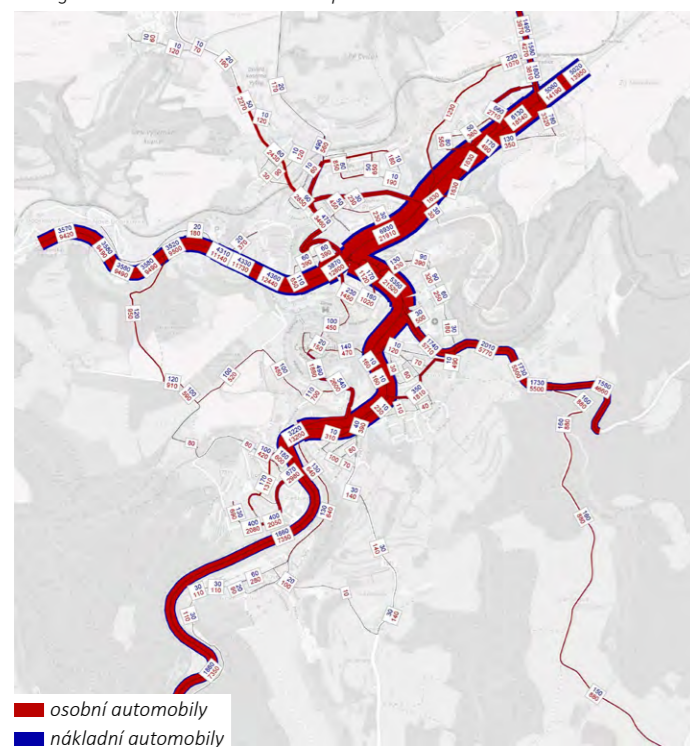




Očekávaný vývoj počtu obyvatel podle návrhu nového ÚP

obec, část obce	Katastrální území – lokalita	Počet obyvatel 2019	Počet obyvatel 2035
Domoradice	Přísečná-Dom. – Tovární – U Liščí		
	Přísečná-Dom. – Mír II, III + jih	2335	3675
Horní Brána	Český Krumlov	2262	2483
Latrán	Český Krumlov	791	738
Nádražní Předměstí	Český Krumlov		
	- Jitona	2906	3012
Nové Dobrkovice	Kladně-Dobrkovice	144	148
Nové Spolí	Spolí – Nové Spolí	580	769
Plešivec	Český Krumlov	3081	2841
Slupenec	Slupenec	94	104
Vnitřní Město	Český Krumlov	276	267
Vyšný	Vyšný sever		
	Vyšný kasárna	512	3222
<b>Český Krumlov</b>		<b>12981</b>	<b>17259</b>

kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 1



**Scénář 1 – Existující síť (křižovatky Domoradice a U Trojice přestavěny na průsečné SSZ)**

Do roku 2035 dojde s největší pravděpodobností k nárůstu dopravy na celém území města a zejména na již v dnešní době ve špičkách přetíženém průjezdním úseku silnice I/39. To lze očekávat vlivem dalšího nárůstu automobilizace a mobility obyvatelstva.

Kromě toho dojde k přetížení komunikací způsobených naplňováním rozvojových ploch zejména na severu města. Například dojde k významnému přetížení třídy Míru a ulice Na Svahu po realizaci přestavby areálu bývalých kasáren na obytnou čtvrť pro více než 2 tisíce obyvatel.

**Scénář 2 – Existující síť + tunel (P203a)**

Výstavba tunelu mezi křižovatkou U Trojice a křižovatkou pod nemocnicí je v mnoha ohledech radikálním řešením dopravní situace ve městě. Jedná se nejen o obrovskou investiční akci, ale i následný provoz tunelu je finančně náročný. Zároveň se benefity tunelu uplatňují jen na části přetížené sítě: na I/39 mezi křižovatkou U Trojice a Porákovým mostem a na II/157 mezi I/39 a nemocnicí. Na nejzatíženější úsek silnice I/39 mezi sídlištěm Mír a křižovatkou U Trojice nemá tunel vliv. Dalším pozitivním efektem je přesun části dopravy z třídy Míru do vhodnější ulice Na Svahu. Tato ulice se spolu s tunelem stane logickou trasou spojující Nádražní předměstí s jihem města.

**Scénář 5 – Existující síť + tunel (P203a) + komunikace Nad Trati (Z204)**

Tunel a komunikace Nad Trati se vzájemně vhodně doplňují. Každá ze staveb způsobuje odlehčení jiného úseku silnice I/39 a při realizaci obou je odlehčen celý úsek od Domoradice až po Porákov most. Komunikace Nad Trati navíc v podstatě anuluje přetížení ulice Na Svahu, do které natahuje dopravu tunel.

**Scénář 3 – Existující síť + východní obchvat (Z203b)**

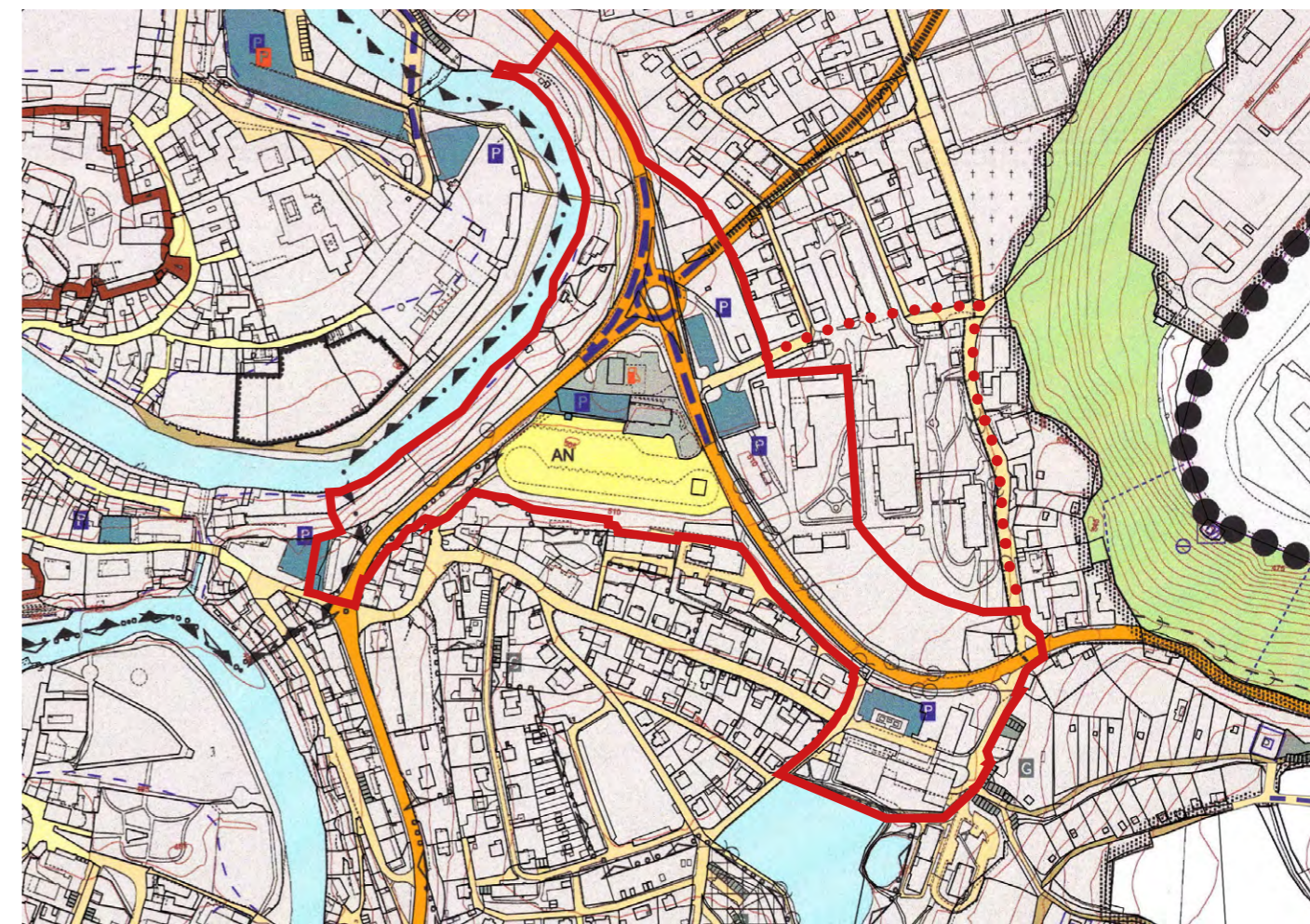
Východní obchvat je do jisté míry alternativa tunelu, jelikož i tunel plní částečně funkci východního obchvatu/tangenty. Stejně jako v případě tunelu se jedná o investičně náročnou stavbu, jelikož je součástí obchvatu most přes údolí Vltavy. Obchvat se částečně nachází na katastru sousední obce Přísečná.

Na rozdíl od tunelu odlehčuje silnici I/39 v delším úseku – od začátku města v Domoradicích až po Porákov most, ale zároveň je vzhledem k odsazené poloze minimálně využíván pro vnitroměstské cesty. Zatížení obchvatu je stejné jako snížení intenzity na I/39 v případě obchvatu nižší než u tunelu.

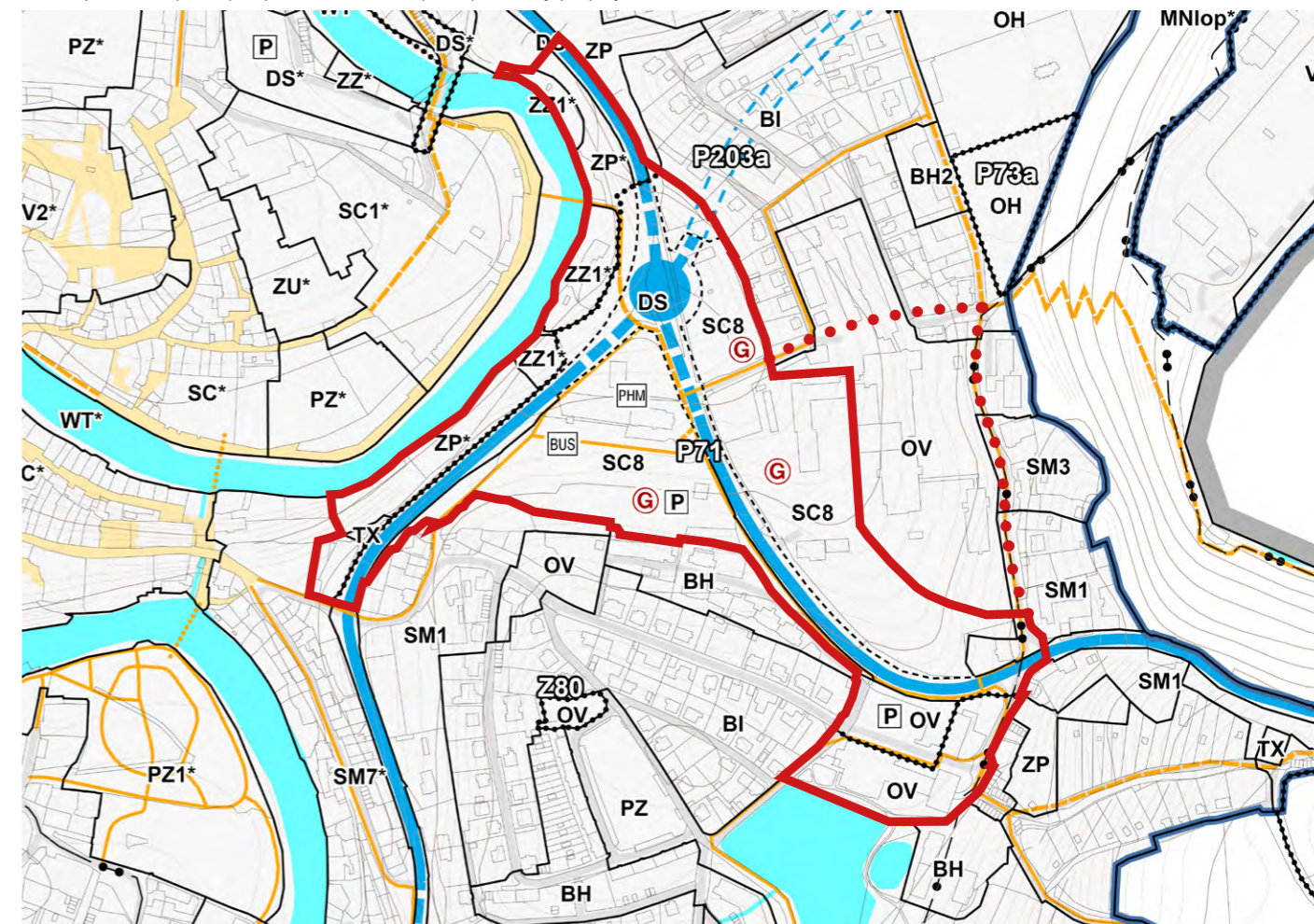
Dalším efektem je odvedení průjezdné dopravy z jednosměrné ulice U Trojice ve směru z města ven. Tato tranzitní doprava se do ulice natahuje v důsledku vyčerpání kapacity silnice I/39 a po jejím odlehčení se na ni vrací zpět.

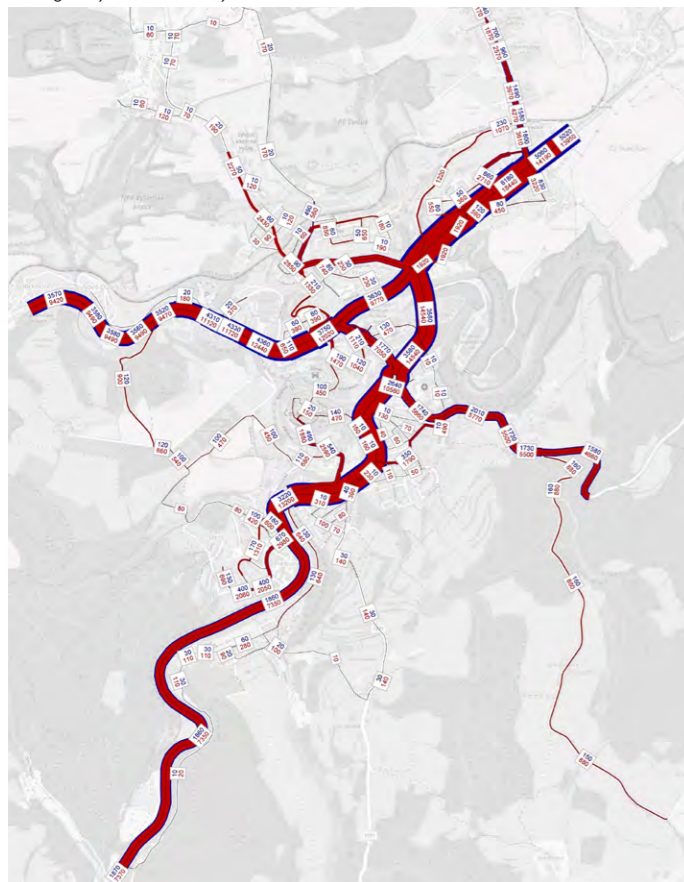
**Scénář 6 – Existující síť + východní obchvat (Z203b) + komunikace Nad Trati (Z204)**

Společným efektem těchto dvou staveb je významné snížení intenzity dopravy na silnici I/39 v úseku mezi Domoradicemi a křižovatkou U Trojice, který je, a bez dalších opatření nadále bude, nejzatíženějším úsekem komunikační sítě ve městě. Intenzita dopravy zde v důsledku společného působení východního obchvatu a komunikace Nad Trati klesne o třetinu (zhruba 10 tisíc vozidel denně).

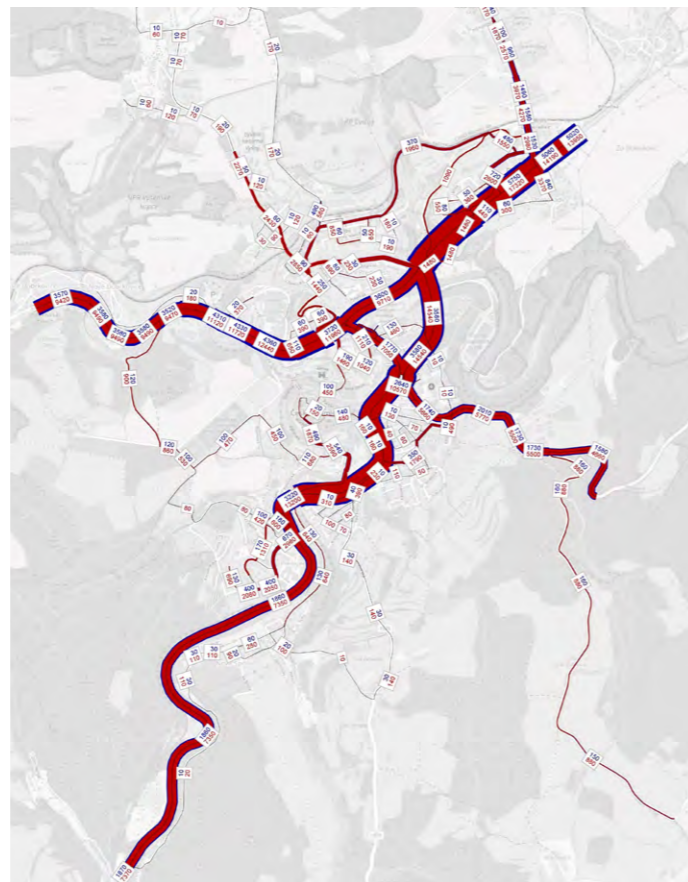


Hlavní výkres koncepce dopravy nového územního plánu před veřejným projednáním

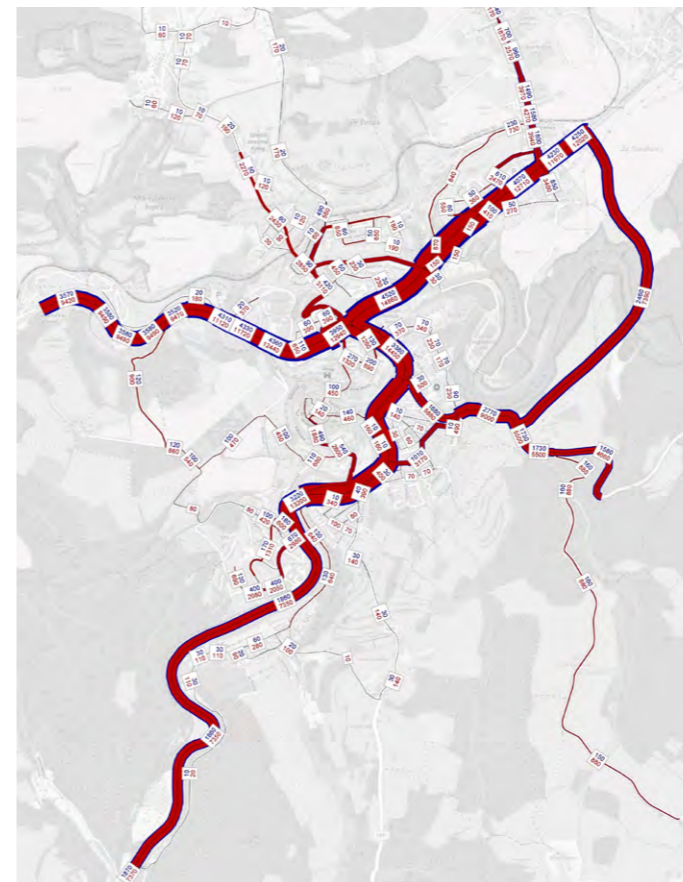




kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 2



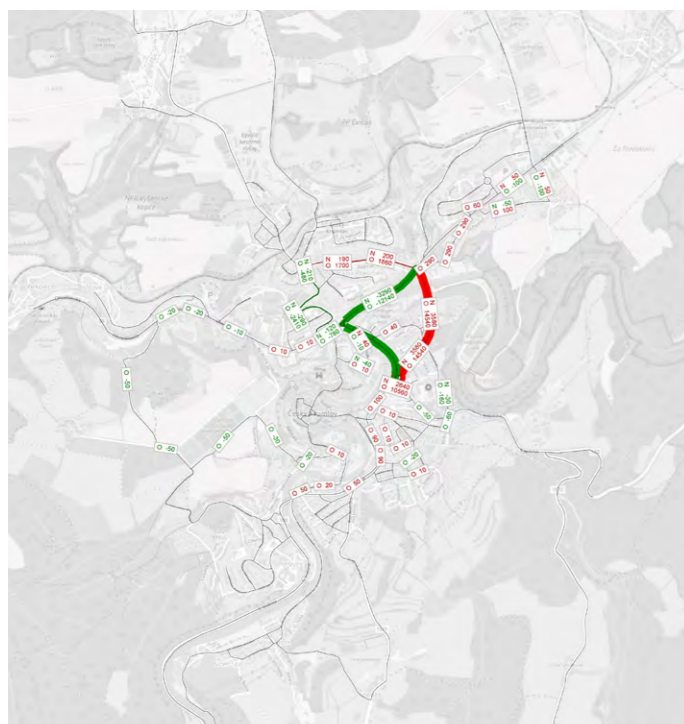
kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 5



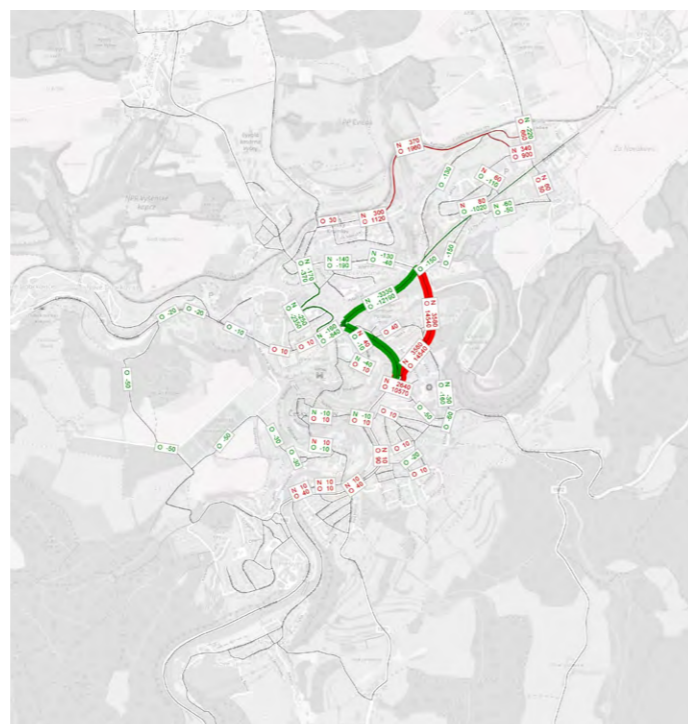
kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 3



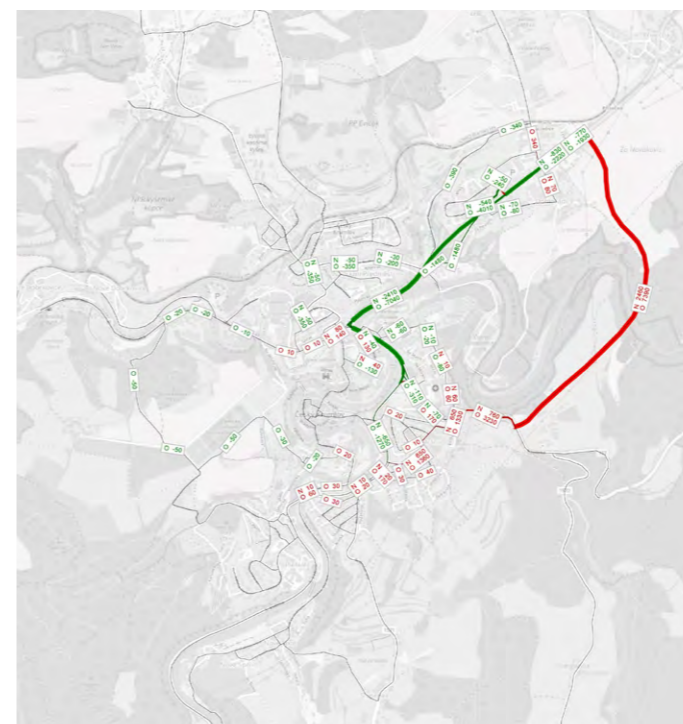
kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 6



rozdílový kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 1 - scénář 2



rozdílový kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 1 - scénář 5



rozdílový kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 1 - scénář 3



rozdílový kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 1 - scénář 6

sledovaný profil	Dopravní koncepce stav 2017	Scénář 1 r. 2035 srovnávací	Scénář 2 P203a	Scénář 5 P203a Z204	Scénář 3 Z203b	Scénář 6 Z203b Z204
Budějovická (U Trojice)	22070	30160	29870	28130	22170	20570
Objížďková (pod AN)	12150	18880	18830	18830	16940	16920
Tunel II/157 (P203a)	0	0	18150	18120	0	0
východní obchvat (Z203b)	0	0	0	0	9850	9650
Nemocniční	5570	7450	7400	7400	7560	7180
Křížová - Kaplická	1360	2420	2370	2370	4400	4430
Na Svahu	2400	4110	6180	3950	3880	1920
Třída Míru	1980	3930	1540	1690	3530	3480
Vyšenská	570	2940	2940	2940	2940	2940
Nad Trati (Z204)	0	0	0	2330	0	2060

# Roční průměr denních intenzit dopravy (2016)<sup>11</sup>

Roční průměr denních intenzit dopravy	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RDPI- všechny dny	voz/den 211	145	4	40	12	66	89	0	5	4	576	4 118	25	4 719
RDPI- pracovní den (Po-Pá)	voz/den 261	179	5	50	15	84	103	0	6	5	708	4 351	23	5 082
RDPI- volné dny (mimo svátky)	voz/den 86	59	1	16	4	21	54	0	2	2	245	3 535	29	3 809

## sč. úsek 2-2112

Roční průměr denních intenzit dopravy	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RDPI- všechny dny	voz/den 1 009	218	25	168	18	83	361	9	15	4	1 910	14 104	82	16 096
RDPI- pracovní den (Po-Pá)	voz/den 1 249	270	32	208	23	106	418	11	19	5	2 341	14 903	76	17 320
RDPI- volné dny (mimo svátky)	voz/den 409	88	8	68	6	26	219	4	6	2	836	12 106	96	13 038

## sč. úsek 2-2071

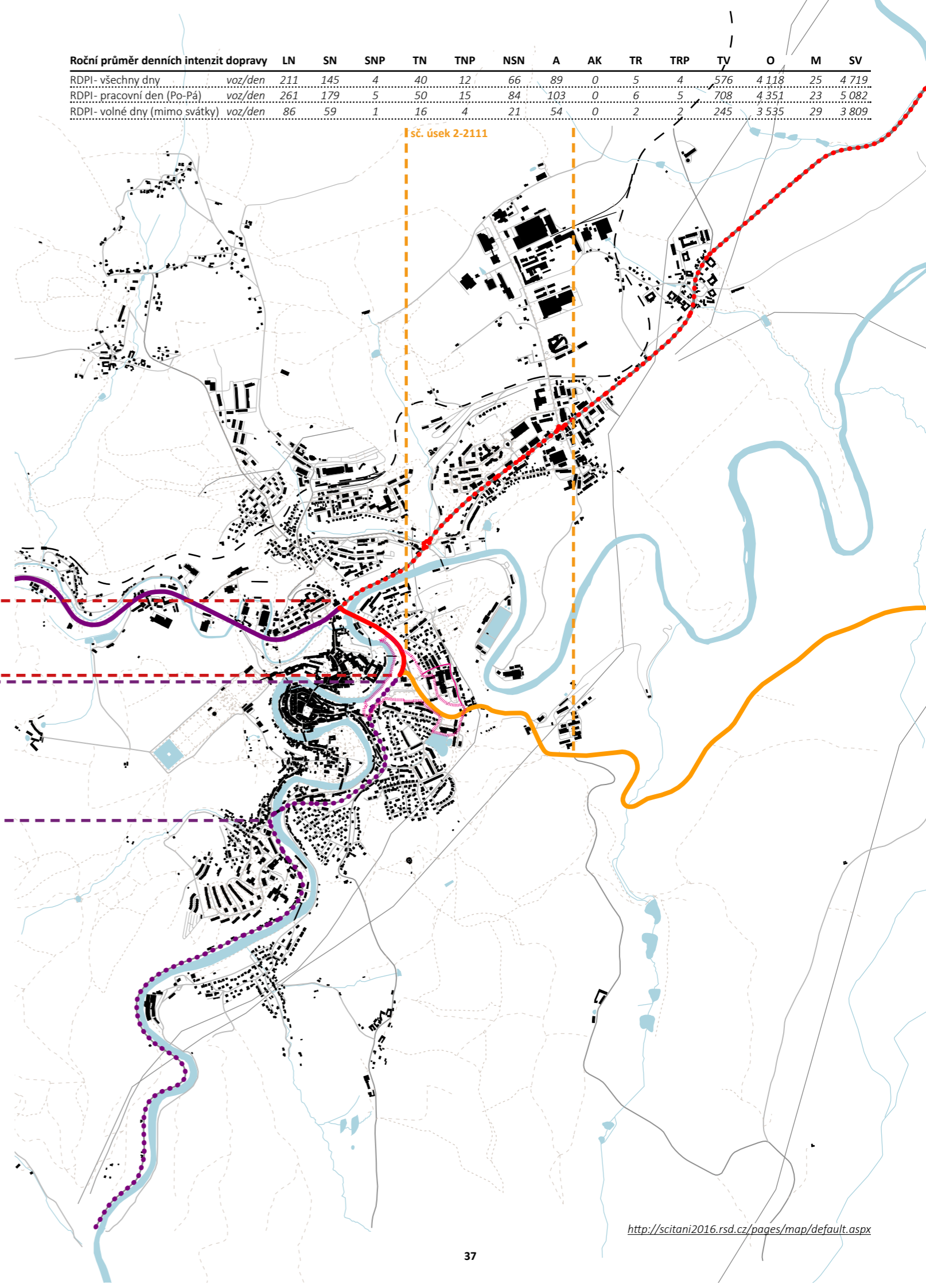
Roční průměr denních intenzit dopravy	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RDPI- všechny dny	voz/den 489	148	4	67	3	34	142	0	5	4	896	10 908	71	11 875
RDPI- pracovní den (Po-Pá)	voz/den 605	183	5	83	4	43	164	0	6	5	1 098	11 838	66	13 002
RDPI- volné dny (mimo svátky)	voz/den 198	60	1	27	1	11	86	0	2	2	388	8 582	83	9 053

### Význam použitých zkratk:

<b>LN</b>	Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
<b>SN</b>	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů
<b>SNP</b>	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy
<b>TN</b>	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
<b>TNP</b>	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
<b>NSN</b>	Návěsové soupravy nákladních vozidel
<b>A</b>	Autobusy
<b>AK</b>	Autobusy kloubové
<b>TR</b>	Traktory bez přívěsů
<b>TRP</b>	Traktory s přívěsy
<b>TV</b>	Těžká motorová vozidla celkem
<b>O</b>	Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy
<b>M</b>	Jednostopá motorová vozidla
<b>SV</b>	Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
<b>TNV</b>	Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK)

### Legenda:

	Sčítací úsek s intenzitou 1001 - 3000 voz/24h
	Sčítací úsek s intenzitou 3001 - 5000 voz/24h
	Sčítací úsek s intenzitou 5001 - 7000 voz/24h
	Sčítací úsek s intenzitou 7001 - 10 000 voz/24h
	Sčítací úsek s intenzitou 10 001 - 15 000 voz/24h
	Sčítací úsek s intenzitou 15 001 - 25 000 voz/24h



<sup>11</sup> Celostátní sčítání dopravy 2016  
<http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

<http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

## Autobusová doprava<sup>12</sup>

Město Český Krumlov je obsluhováno především linkovou autobusovou dopravou. Se svým okolím je spojeno cca 20 linkami. Mimo městské a regionální linky je město také napojeno na dálkové linky zejména ve směru od Prahy.

Dalšími specifickými linkami týkajícími se Českého Krumlova jsou tzv. shuttly, což jsou většinou mikrobusesy, které zajišťují na objednávku individuální turistické výlety do Českého Krumlova z Prahy, Vídně, Mnichova, Bratislavy a Budapešti ve spojení s Karlovými Vary či rakouskými městy Hallstatt, Salzburg, Melk, Obertraun a Bad Ischl a dále také spojení s letišti Praha, Vídeň, Mnichov a Budapešť. Tyto spoje jsou provozovány „od dveří ke dveřím“, tj. mezi hotely a penziony.

Regionální a dálkové autobusy používají kromě zastávek podél příjezdových tras dva hlavní terminály, a to Autobusové nádraží a zastávku Špičák. Obě tyto zastávky se nacházejí na okraji historického centra města – Špičák na severu a Autobusové nádraží na východě a zastavují na nich všechny regionální i dálkové spoje. Podél příjezdových tras jsou obsluhovány většinou linky regionálních autobusů zastávky Domoradice, u Sv. Trojice, Horní brána, Plešivec (jednosměrná), Tavrna (jednosměrná), Rechle (jednosměrná), Chvalšinská (obsluha MHD jen občas) a Dobrkovice (bez MHD).

### MEZINÁRODNÍ A DÁLKOVÉ AUTOBUSY

Do Českého Krumlova zajišťují dvě pravidelné mezinárodní autobusové linky:

Jednou denně jezdí linka mezi Českým Krumlovem a ukrajinskou Šepetivkou. V jednodenní frekvenci pak v Českém Krumlově zastavuje také autobusová linka Praha – České Budějovice – Český Krumlov – Linz – Salzburg.

Dále jsou to:

Linka 133100 Praha – Písek – Lhenice – Český Krumlov – (Lipno nad Vltavou – Frymburk)

Linka 133110 Praha – Tábor – České Budějovice – Český Krumlov – (Lipno nad Vltavou)

Linka 133109 Praha – České Budějovice – Český Krumlov – (Lipno nad Vltavou)

Linka 133109 jezdí od 6 do 21 hodin jednou za hodinu. Linky 133100 a 133110 jezdí jednou denně v pracovní den, doplněné o posilové spoje o víkendech.

### REGIONÁLNÍ AUTOBUSY

Na regionální úrovni zajišťuje dopravu Jihočeský kraj a organizuje krajský koordinátor dopravy. Samotnou přepravu zajišťují různí dopravci, kteří provozují následující autobusové linky:

Linka 320020 České Budějovice – Český Krumlov – Větřní

Linka 320021 České Budějovice – Český Krumlov – Lipno n. Vltavou – Horní Planá – Nová Pec

Linka 320024 České Budějovice – Český Krumlov – Volary – Kvilda

Linka 330001 Kaplice – Český Krumlov

Linka 330020 Český Krumlov – České Budějovice

Linka 330052 Český Krumlov – Chvalšiny – Nová Ves

Linka 330055 Český Krumlov – Horní Třebonín – Mojně – Velešín – Kaplice

Linka 330058 Český Krumlov – Křemže – Brloh

Linka 330059 Větřní – Český Krumlov – Černá v Pošumaví – Horní Planá

Linka 330060 Český Krumlov – Zlatá Koruna – Záluží

Linka 330063 Český Krumlov – Mirkovice – Markvartice – Velešín

Linka 330065 Český Krumlov – Rožmberk n. Vltavou – Frymburk

Linka 330066 Český Krumlov – Větřní – Světlík – Frymburk

Linka 330101 Kaplice – Stráž, Kaplice-nádraží – Český Krumlov

Linka 330110 Kaplice – Český Krumlov – Ktiš – Prachovice – Vlachovo Březí – Vimperk

Linka 330151 Český Krumlov – Větřní – tzv. příměstská linka, obsluhuje jako jediná zastávky Tavrna a Rechle (občas) – jezdí v cca hodinovém intervalu po velmi podobné trase jako jižní větve linky MHD 335001 (je o dvakrát delší než větve linky MHD)

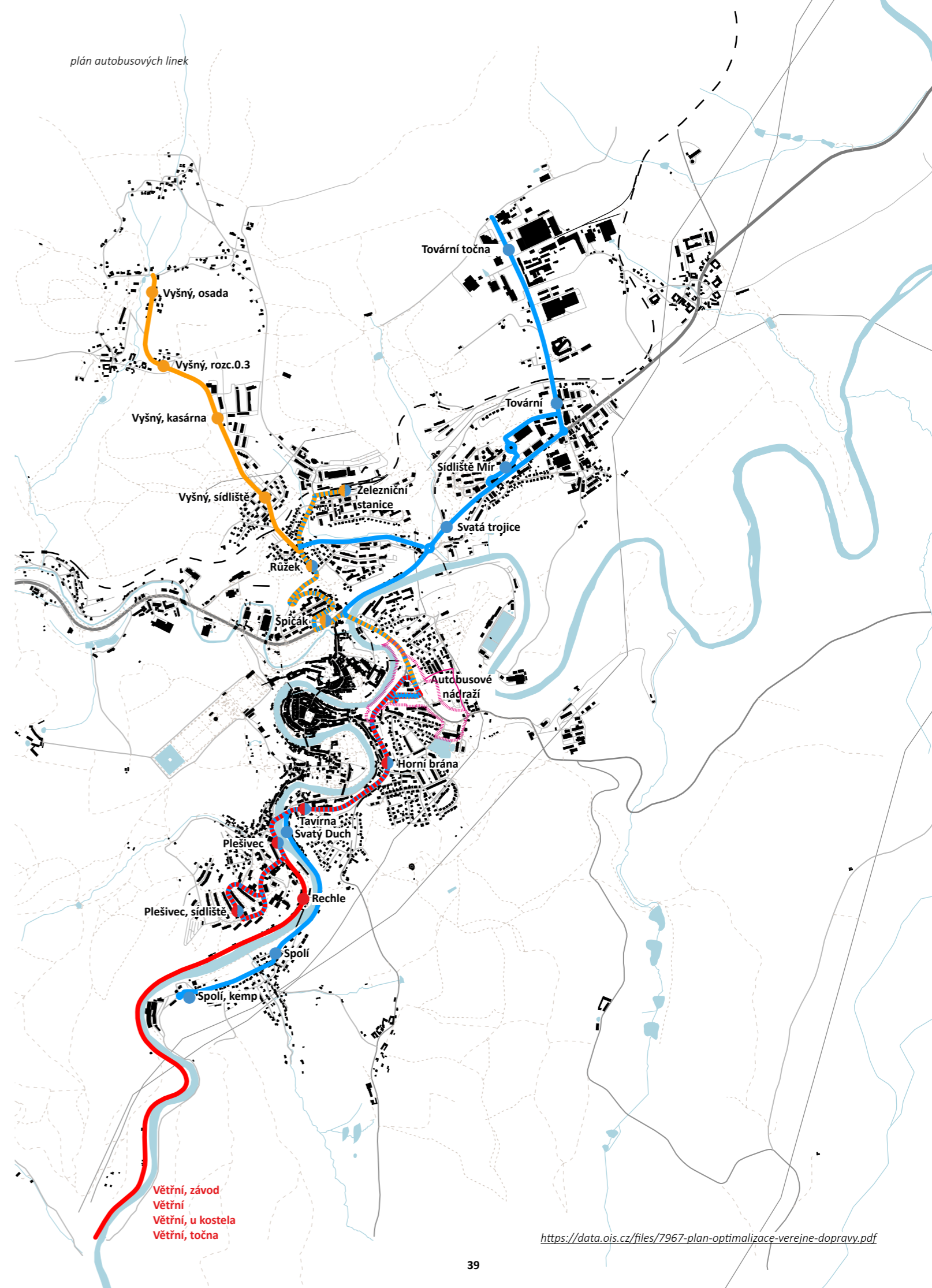
Linka 330813 Český Krumlov – Krásetín – Holašovice

### ZASTÁVKY VEŘEJNÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Na území města se nachází celkem 26 autobusových zastávek.

Z údajů poskytnutých MěÚ Český Krumlov odbor dopravy lze odhadnout, že počet cestujících MHD činí 1300 cestujících denně, o víkendy jen cca 200 cestujících denně (listopad 2016). Porovnáním dat o obratech z let 2015 a 2016 lze odhadnout obraty MHD na zastávkách. Největší obrat má zastávka Špičák (700 nástupů a výstupů denně), další významné zastávky jsou autobusové nádraží, železniční stanice a sídliště Plešivec (kolem 350 cestujících denně).

Nejvytíženějšími zastávkami jsou autobusové nádraží a Špičák, které využije více než polovina všech cestujících v autobusech (především vlivem regionální dopravy).



## AUTOBUSY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Podle výsledků dotazníkového průzkumu dopravního chování obyvatel Českého Krumlova uskuteční denně 5000 cest prostředky hromadné dopravy.

Městskou hromadnou dopravu představují dvě autobusové linky:

Linka 335001 Spolí - Plešivec - autobusové nádraží - vlakové nádraží - Tovární točna

Linka 335002 autobusové nádraží - Špičák - vlakové nádraží – Vyšný

Městská hromadná doprava obsluhuje systematicky hlavní dopravní terminály města, Autobusové nádraží, zastávku Špičák a železniční stanici, a obsluhuje všechna sídliště, obchodní zónu a průmyslovou zónu. Centrum města je obsluhováno zastávkami Špičák a Horní brána (ve směru od Plešivce umístěnou cca 300 m před vlastní Horní branou). Městská hromadná doprava propojuje linkou 1 Spolí a Plešivec na jihu města s autobusovým nádražím, Špičákem, železniční stanicí, obchodní a komerční zónou v hodinovém taktu s prodlouženými spoji pro obsluhu průmyslové zóny v době střídání směn (ty neobsluhují železniční stanici).

S linkou 1 je v téměř úplném trasovém i časovém souběhu linka příměstské dopravy 330151. Mezi Plešivcem a autobusovým nádražím jsou spoje z tohoto důvodu zdvojeny.

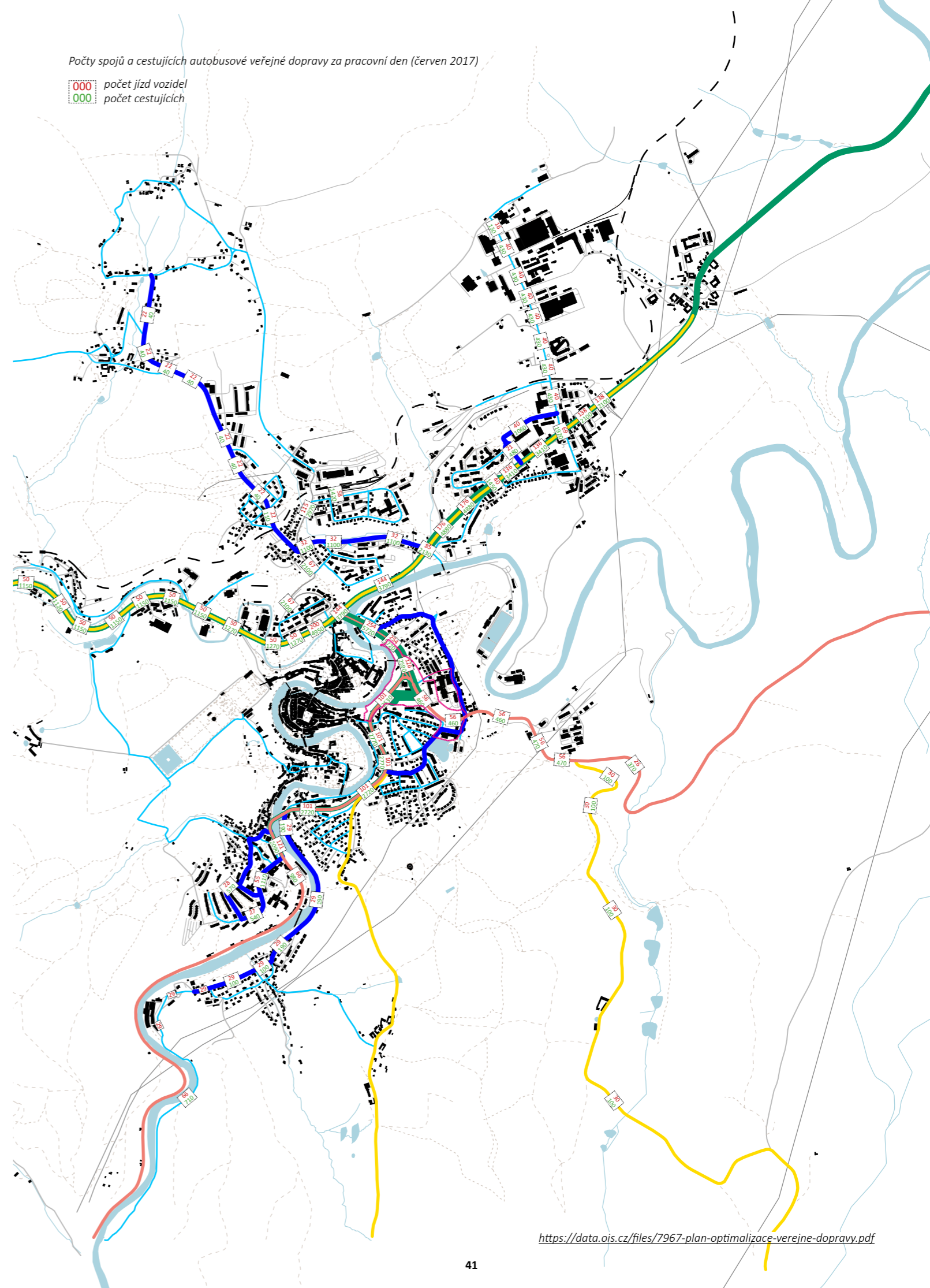
Linka č. 2 zajišťuje propojení autobusového nádraží se železniční stanicí v prokladu s linkou č. 1 a vytváří tak mezi oběma dopravními terminály půlhodinový takt, linka 2 dále obsluhuje oblast Vyšného.

## DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE

Podle výsledků dotazníkového průzkumu domácností je dělba přepravní práce obyvatel Českého Krumlova výrazně v neprospěch veřejné dopravy, kterou se uskutečnilo pouze asi 14 % všech cest, tzn. 8 % městskou hromadnou dopravou, 5 % regionální autobusovou dopravou a 1 % železniční dopravou. Podíl HD : IAD z dopravy realizované dopravní prostředky obyvateli Českého Krumlova činí 17 : 83. Informace o dělbě přepravní práce vnějších cest nebyly zjišťovány, ale z porovnání intenzit silniční dopravy, využitosti městských parkovišť a množství cestujících v autobusech je také převážná většina cest do města realizována automobily.

Počty spojů a cestujících autobusové veřejné dopravy za pracovní den (červen 2017)

000 počet jízdy vozidel  
000 počet cestujících



## Hluková mapa v okolí řešeného území<sup>13</sup>

Hlukový ukazatel  $L_{dvn}$

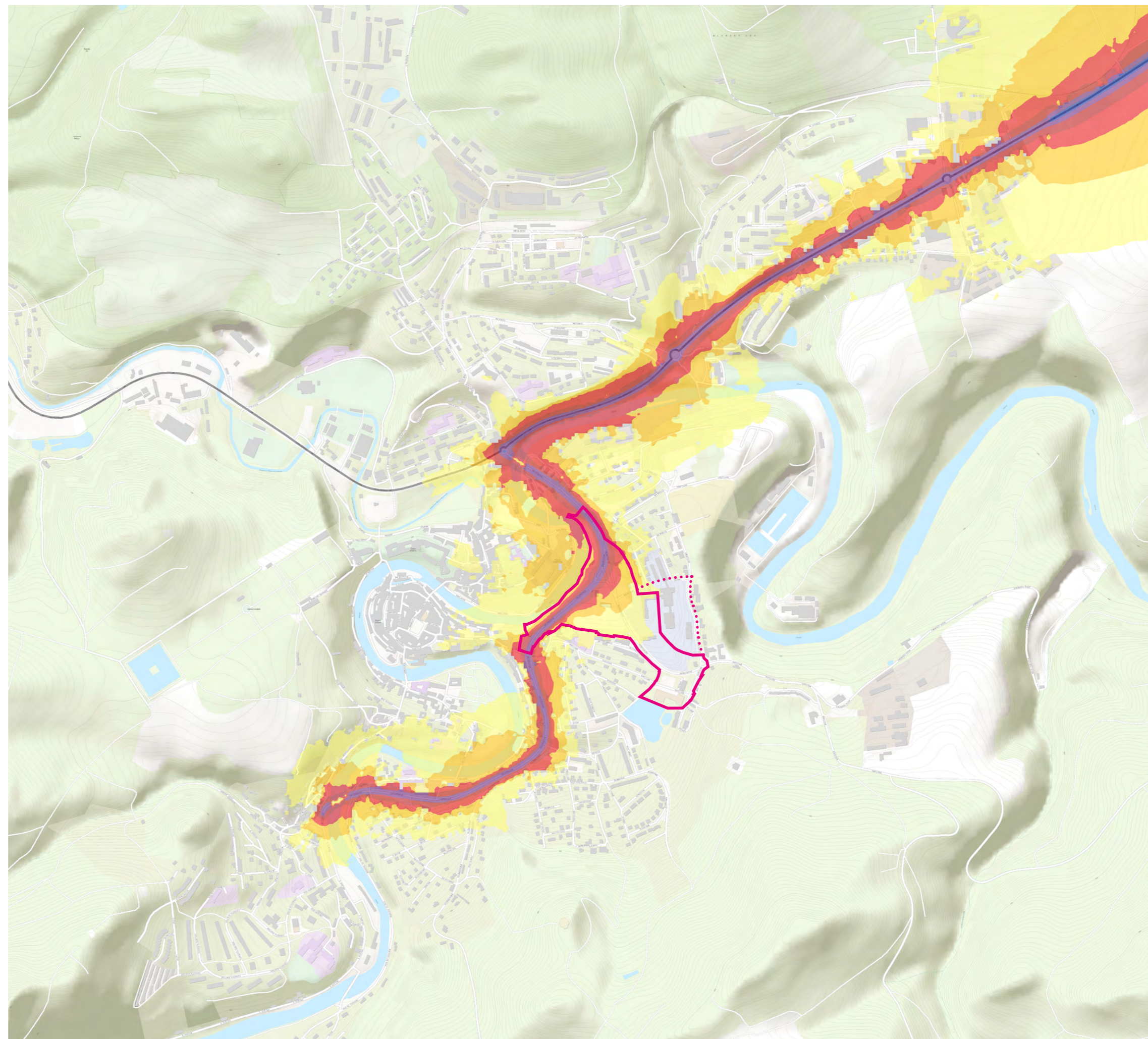
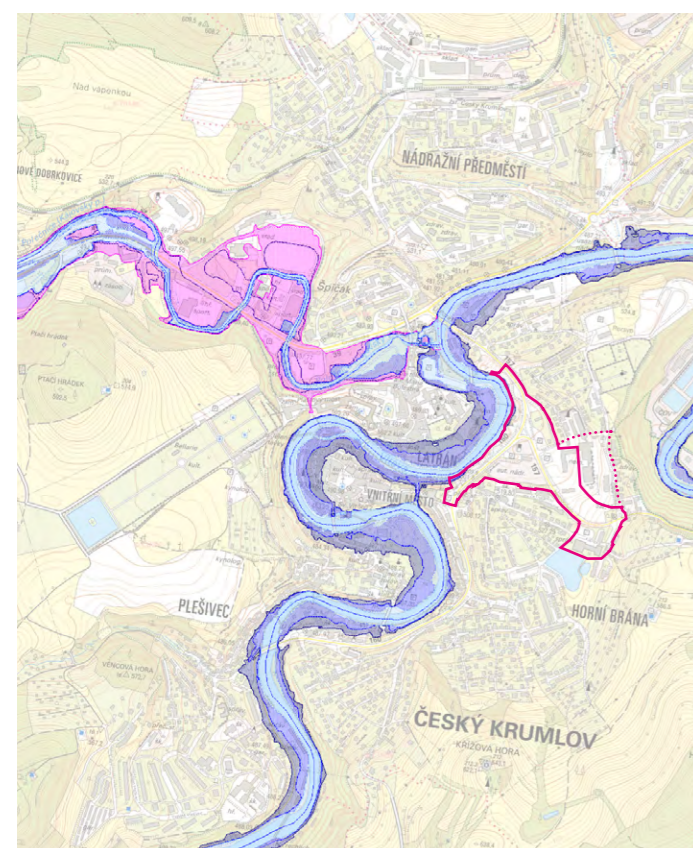
- 50 - 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- více než 70 dB

13 Hlukové mapy 2017  
<https://geoportál.mzcr.cz/SHM/>

## Záplavová území<sup>14</sup>

- záplavová území pro Q5
- záplavová území pro Q20
- záplavová území pro Q100
- záplavová území pro Q500

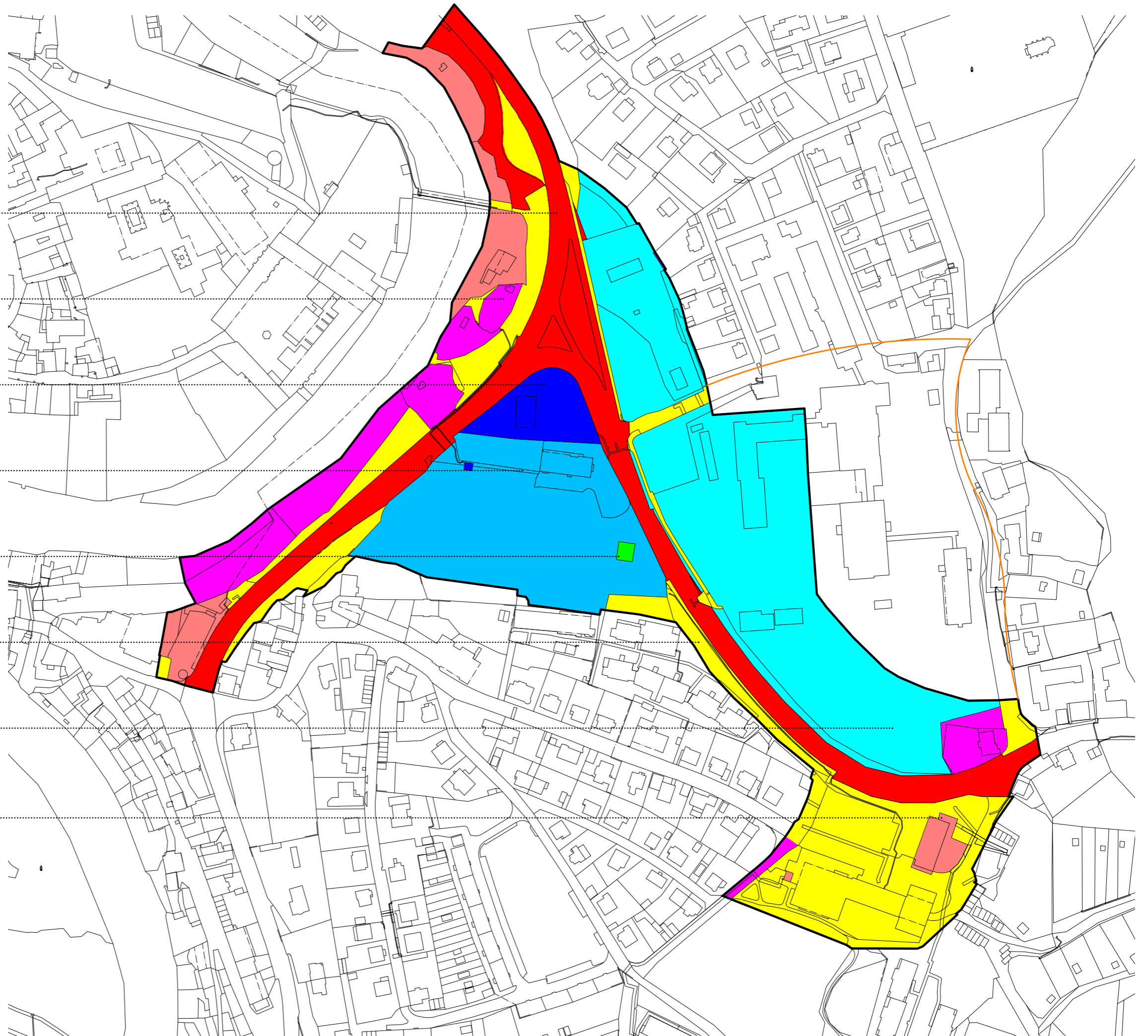
14 Hydrageologický informační systém VÚV TGM  
[https://heis.vuv.cz/data/webmap/isapi.dll?map=isvs\\_zapluz&lon=14.3131739&lat=48.8098911&scale=15120](https://heis.vuv.cz/data/webmap/isapi.dll?map=isvs_zapluz&lon=14.3131739&lat=48.8098911&scale=15120)



## MAJETKOVÁ MAPA ŘÚ<sup>15</sup>

Největší část pozemků řešeného území spadají pod Nemocnici Český Krumlov, a. s. a Českokrumlovský rozvojový fond (autobusové nádraží s terminálem a parkovištěm). Komunikace v řešeném území pak z větší části spadají pod Jihočeský kraj nebo pod město Český Krumlov.

- Jihočeský kraj
- Fyzická osoba
- MOL Česká republika, s.r.o.
- Českokrumlovský rozvojový fond, s.r.o.
- ČSAD Autobusy České Budějovice, a.s.
- Město Český Krumlov
- Nemocnice Český Krumlov, a.s.
- Právnícká osoba



<sup>15</sup> <https://www.ikatastr.cz/#kde=48.81063,14.31713,17&info=48.81137,14.32302&mapa=letecka&vrstvy=parcelybudovy>

