



CENTRUM HORNÍ BRÁNA

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

OBSAH

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



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 křížovatky, 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 křížovatce, 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 křížovatky 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 rozvíjejícímu 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 vtipována 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 křížovatky ulic Objížďková 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 křížovatku Objížďkové a Kaplické a její pěší prostupnost, křížovatku 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 významu 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 Rádiu 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 Mies 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 Redčenkov-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 CARDÁ - NÁHRADNÍK

starosta města Český Krumlov



VOJTĚCH REMEŇ - 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 pomocí 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.

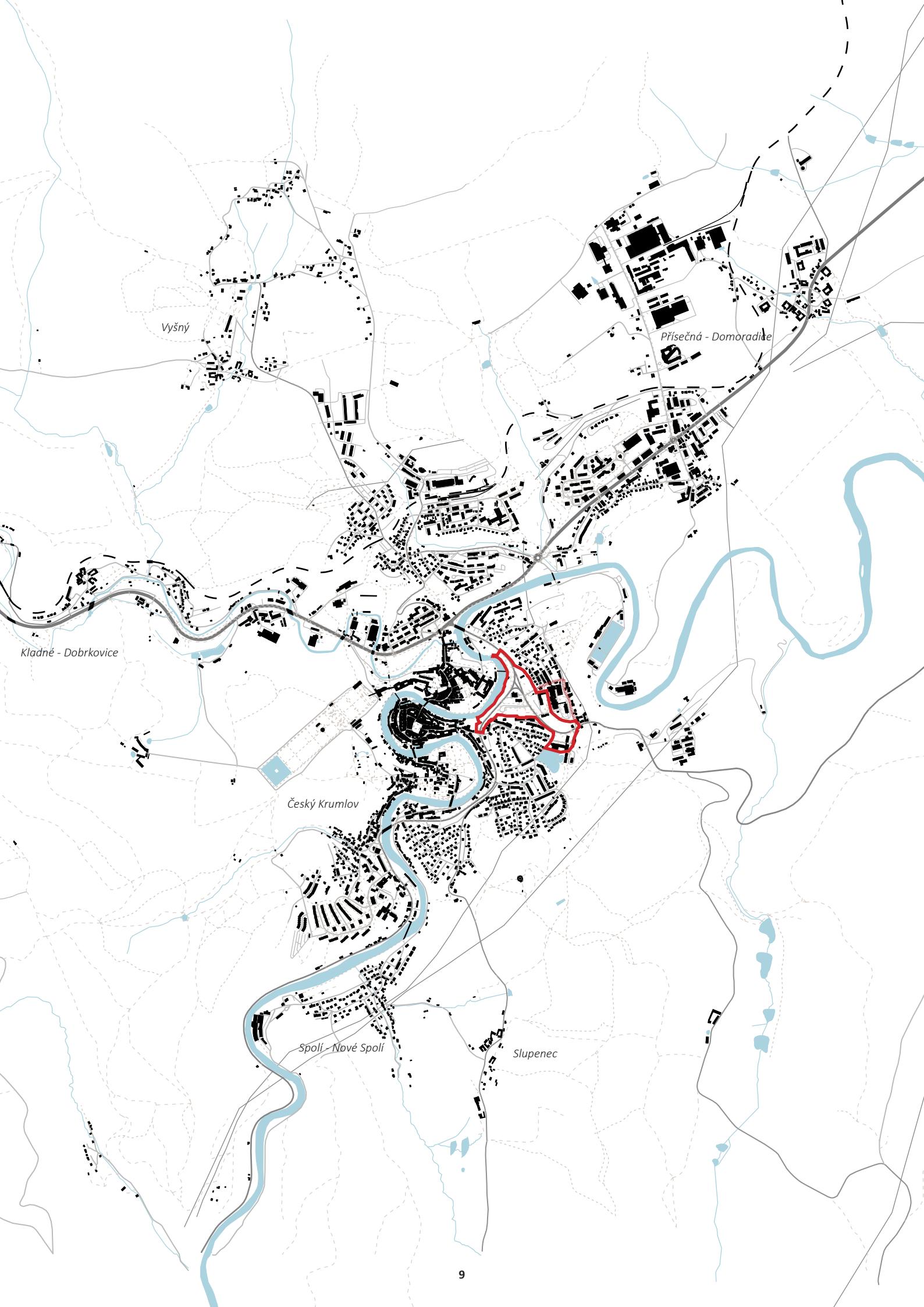
Návrh by měl vytvořit urbanistickou koncepci lokality s prostorovým uspořádáním jednotlivých funkčních ploch a řešení veřejné infrastruktury. Je potřeba nalézt vyvážené řešení, které bude přijímáno obyvateli území.

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.

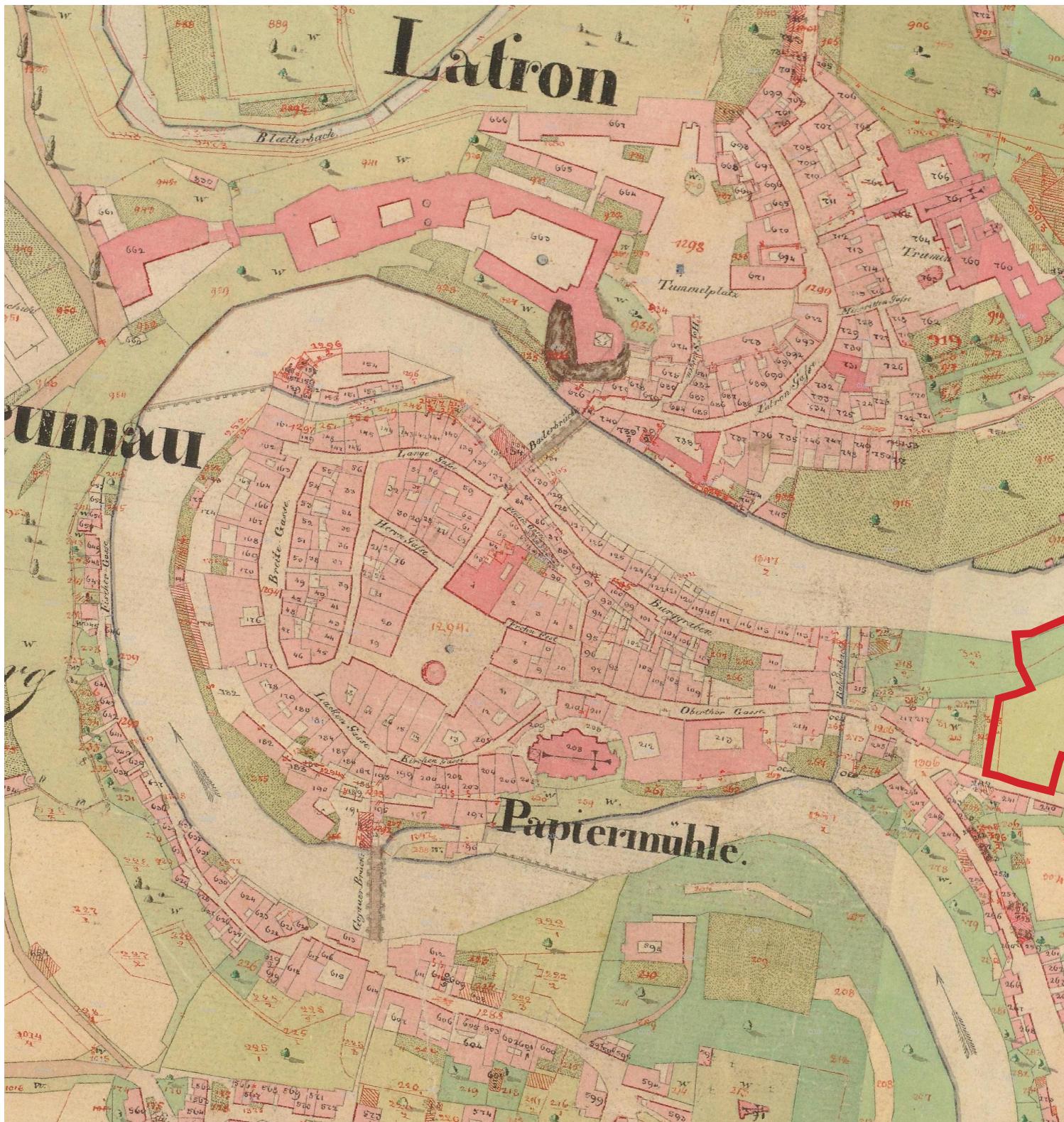




řešené území

dotčené území





Císařské povinné otisky Stabilního katastru

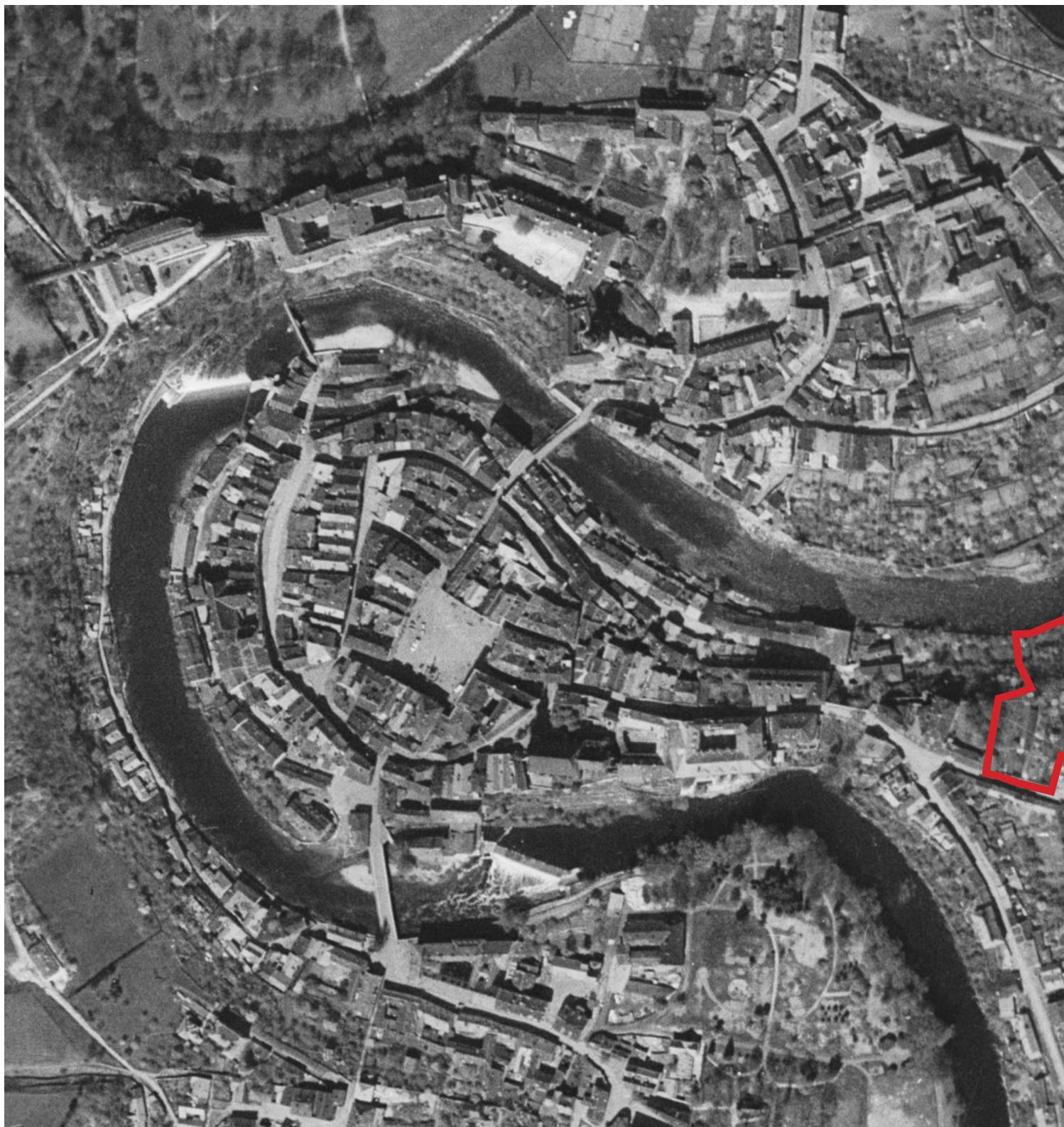
HISTORIE

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.¹ 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. 4-19.²

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

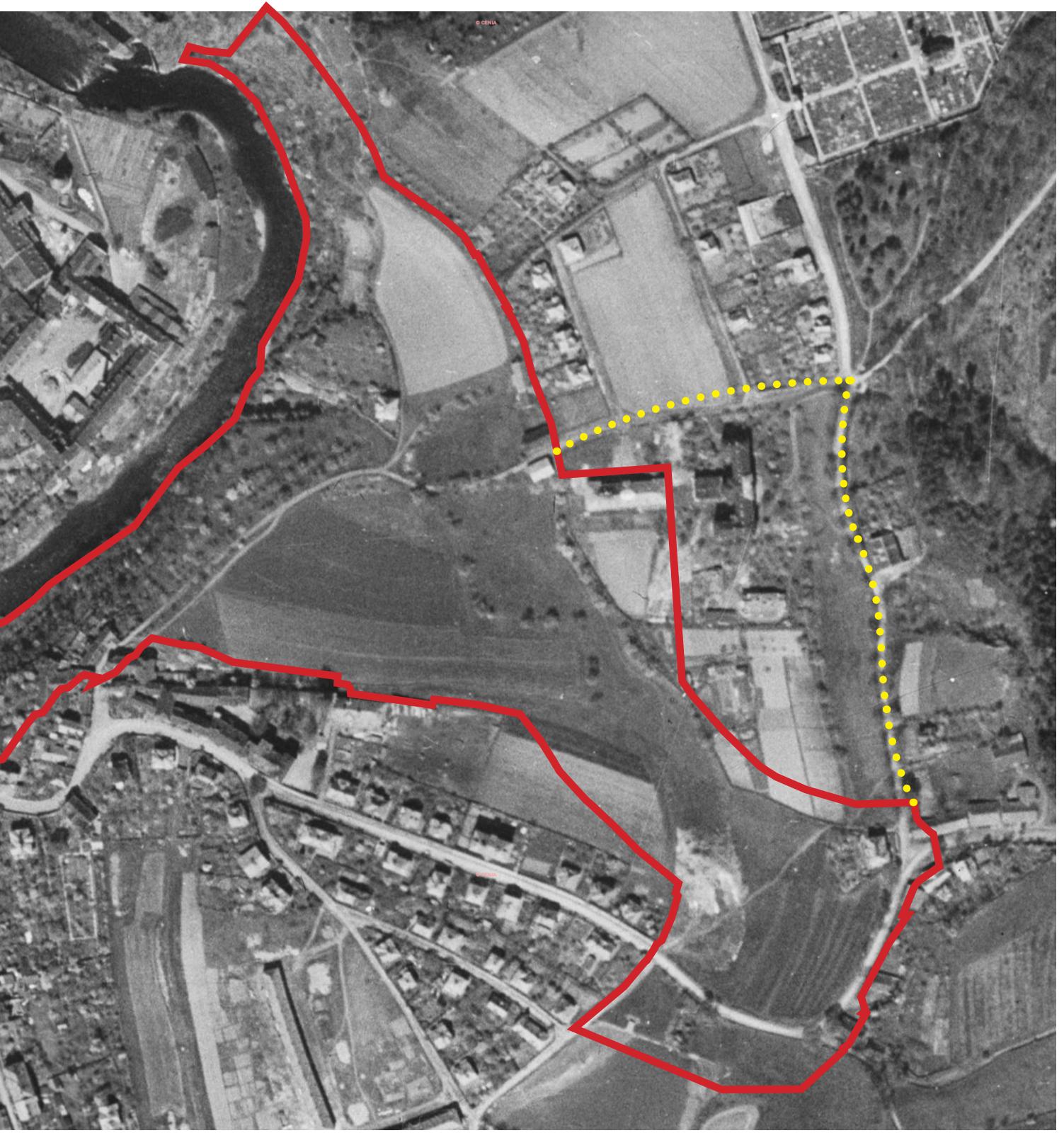




1949

Objížďová ulice byla v letech 1959- 1964³ 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.⁴ Terénní zářez Objížďkové ulice do příkrého svahu se společně s budovou autobusového nádraží, areálem nemocnice a panelovou budovou městského úřadu dodnes výrazně projevují na panoramu města.



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



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



ZDROJ: https://encyklopedie.ckrumlov.cz/cz/mesto_objekt_hb4-7/



stavba Objezdové ulice

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



pohled na Objezdovou 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 Objížďková, tedy v letech 1963-1966, a do provozu bylo uvedeno počátkem roku 1967.⁵ 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/>

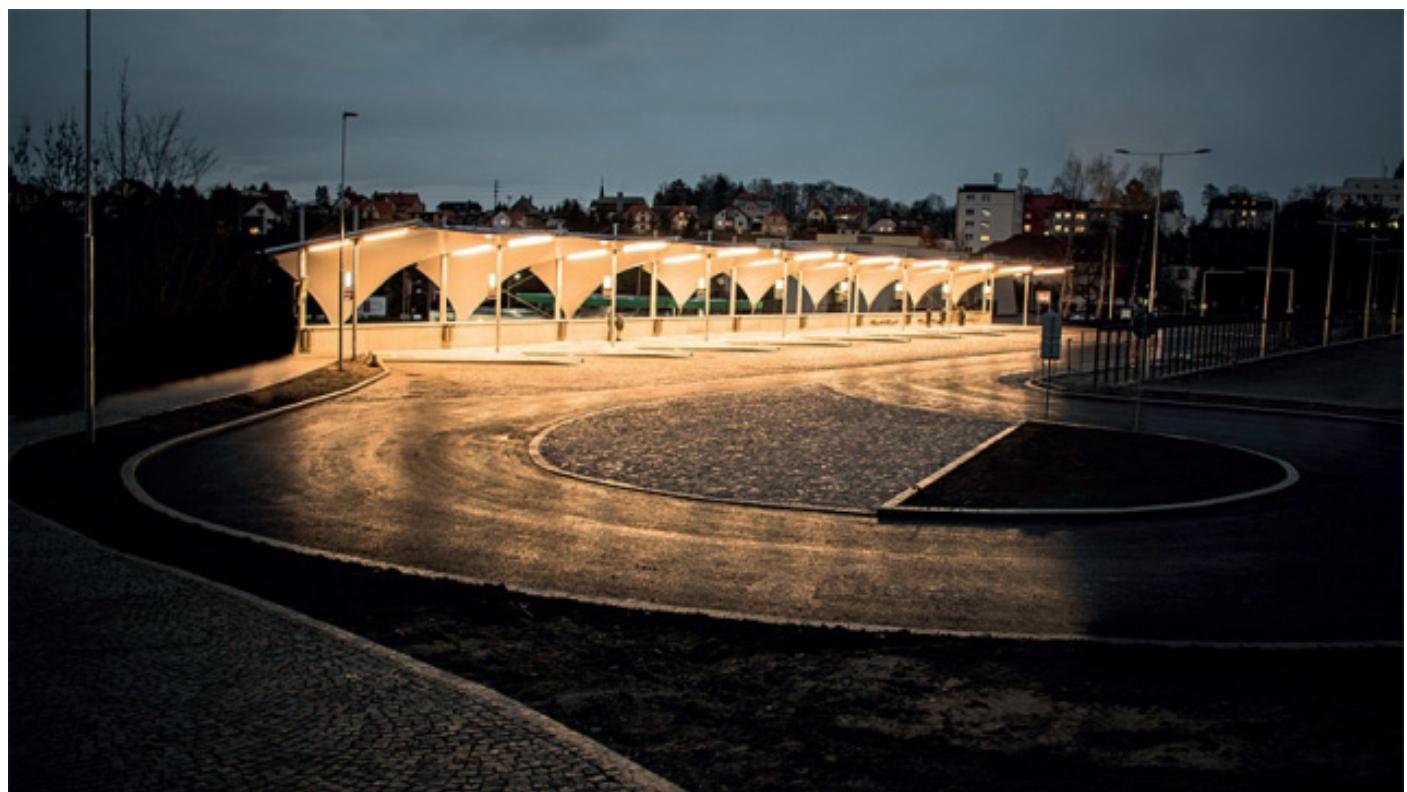
V roce 1911 byla na Horní Bráně otevřena nová nemocnice Františka Josefa I. s kapacitou 50 lůžek. Budova původní nemocnice zde stála ještě dlouho, až do 80. let, kdy byla úplně zbourána a nahrazena současnou budovou. Mezitím se okolní nemocniční areál postupně rozrůstal o další části a pavilony (dnes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

6

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



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>

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.⁷

Sestává z několika objektů- z terasovitě řešené pětipodlažní budovy A, z dvoupodlažní budovy B (ve které se v současnosti nachází banka), z trojpatrové budovy C (kde dnes najdeme hotel) a z jednopodlažní budovy D s garážemi. Budova prošla v průběhu let několika úpravami.

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



areál nemocnice na začátku 70. let

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



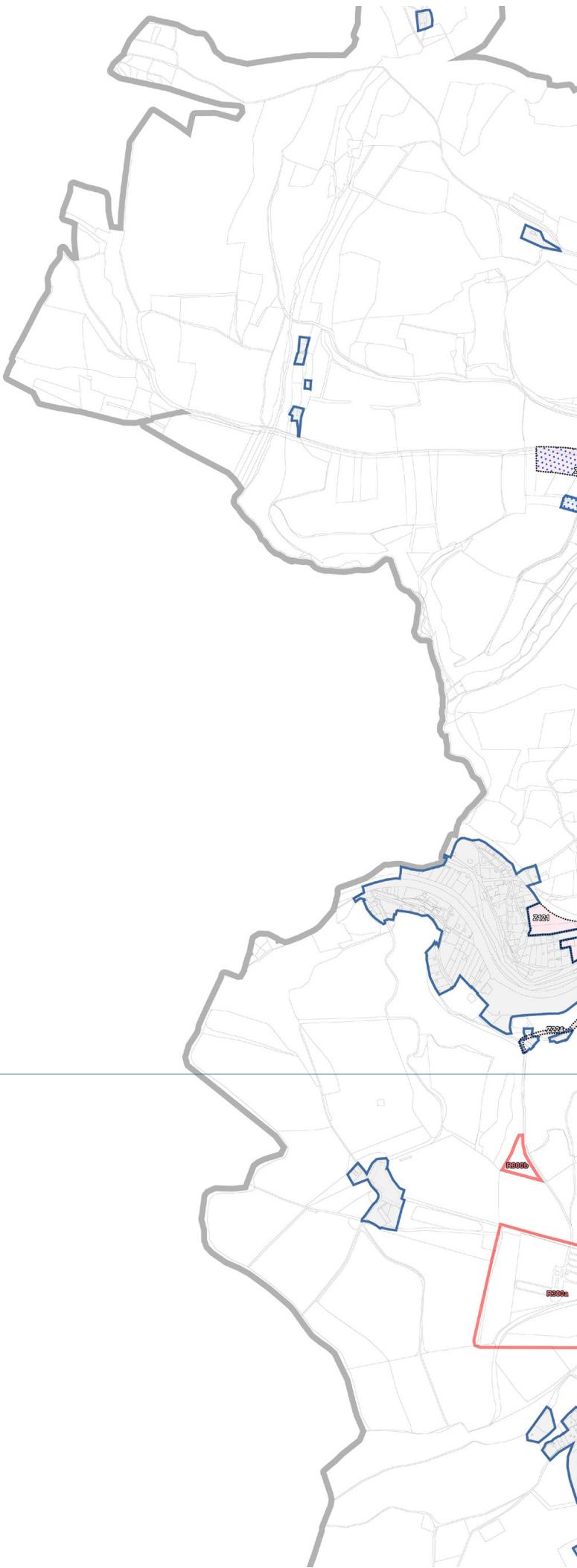
městský úřad od Hornobranského rybíku

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

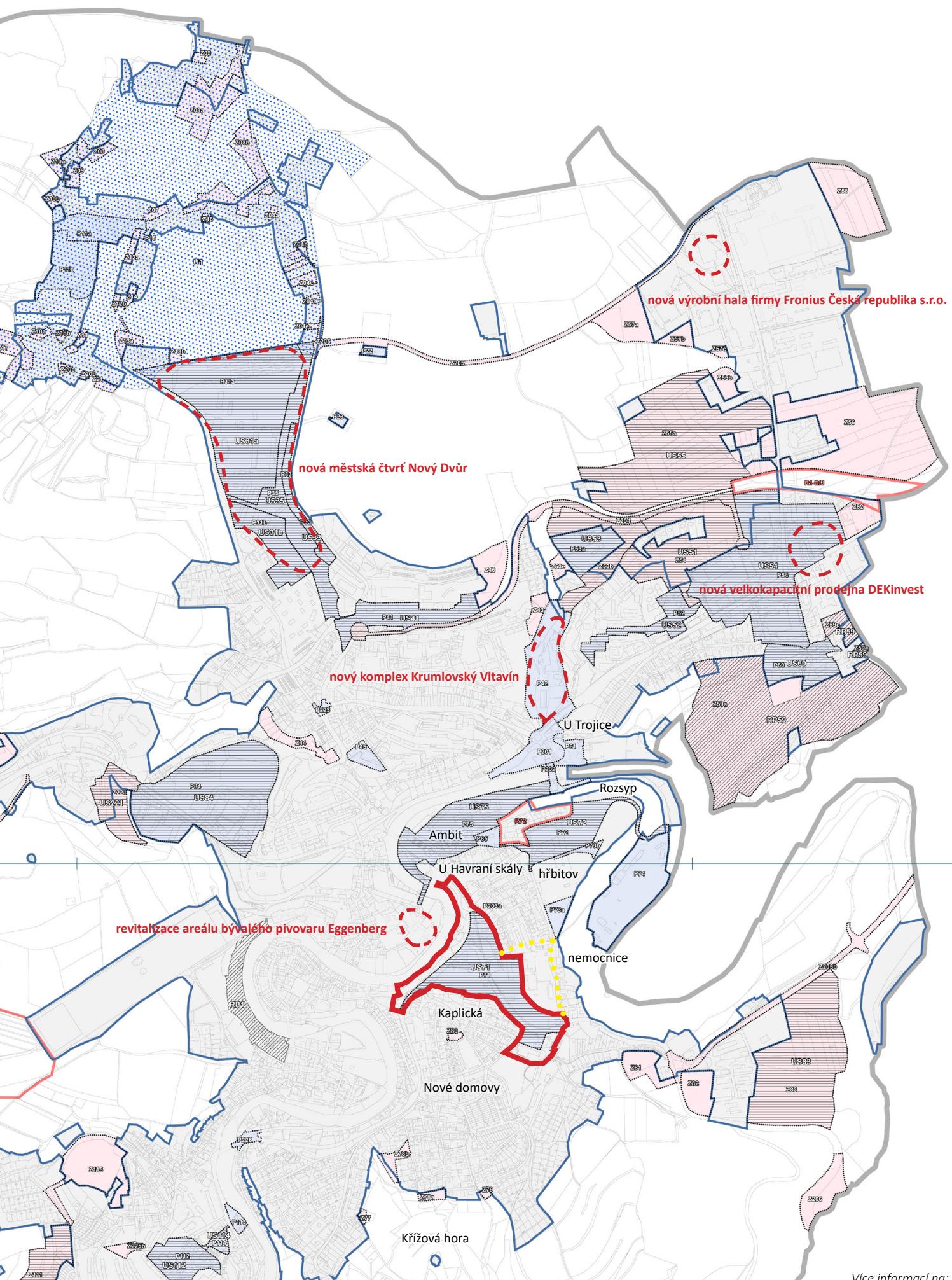
NOVÝ ÚZEMNÍ PLÁN⁸

V současné době probíhá pořizování nového územního plánu, který se právě nachází ve fázi po společném jednání.⁹ Jeho znění je stále v procesu návrhu a není pro soutěžící závazné. Soutěžící se dle svého uvázení 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 čtvrti Horní Brána vnímá společně s autobusovým nádražím a jeho okolím jako možný **reprezentační vstup do města**. Velká část řešeného území spadá do **přestavbové plochy P71**.



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



Více informací na:

[více informací](https://novydvur.ckrumlov.cz/cz/revitalizace-byvalych-kasaren-ve-vysnem/)

https://www.krumlovskylavin.cz/?qclid=CjwKCAjw7vuUBhBUEiwAEdu2pKtHWSRMqnnqJzpzhyrnKpfMUJT34GYuehB2erkp3stB7299bxoxCBlwQAvD_BwE

Podrobněji pro plochu řešeného území připravovaný nový územní plán stanovuje následující podmínky:

SPECIFICKÉ PODMÍNKY PLOCHY P71:

- pro formování prostoru je klíčový návrh tvaru křízovatky silnic II/157 a II/160 pod nemocnici, které tvoří základní kostru veřejného prostoru a propojují nadřazenou síť silniční dopravy – podmínky viz níže: cíle sledované územní studií US71;
- Záměr využití plochy P71 stavebník prověří z hlediska vlivu na zvýšení dopravní zátěže a kapacity komunikací. V případě, že záměrem generovaná zátěž vyvolává překročení kapacitní možnosti stávající komunikační sítě, je realizace záměru podmíněna odpovídajícími kompenzačními opatřeními (zkapacitnění stávajících nebo realizace nových komunikací), které se tak stanou nedílnou součástí záměru jako nepominutelná podmínka jeho realizace;
- systém vnitřní dopravní a technické obsluhy v dimenzích a v kategorii odpovídající navrhovanému využití; návrh musí zahrnovat řešení dopravy v klidu; nové kapacitní objekty pro parkování a odstavování (garážování) vozidel pro potřebu centra města budou realizovány jako polyfunkční, optimálně vícepodlažní nebo podpovrchové, uvnitř bloku – mimo průčelí objektů vymezujících veřejná prostranství;
- lokalita koncentruje zařízení celoměstského významu, která jsou významnými zdroji a cíli automobilové dopravy (autobusové nádraží; kapacitní parkoviště; ..., hlavní vstup a vjezd do nemocnice, ...) a generují vysokou míru pěšího provozu a nároky na kvalitu veřejného prostranství;
- v území je třeba respektovat návaznost systému pěších propojení veřejných prostranství;
- zajištění technické obsluhy území v souladu s koncepcí ÚP (napojení na vodovodní síť a řešení odkanalizování, plynovodní síť, elektrorozvody včetně případného posílení trafostanic, telekomunikační síť, apod.);
- lokalita je součástí plochy ochranného pásmá MPR a je v přímém kontaktu s plochou vnitřního OP MPR s diferencovaným režimem;
- jihozápadní část lokality je dotčena vymezením plochy MPZ;
- východní okraj lokality leží v evidovaném plošně rozsáhlém poddolovaném území – novou výstavbu a stavební úpravy lze provádět pouze při dodržení ČSN 730039 Navrhování objektů na poddolovaném území, resp. na základě posudku znalce oboru vlivu poddolování na stavby a další objekty;
- západní hranice lokality je v kontaktu s LBC 174/19 vloženého v trase NRBK 174.

Pro plochy s rozdílným využitím nový ÚP navrhuje následující regulativy:

SMÍŠENÉ VYUŽITÍ CENTRA SPECIFICKÉ - HORNÍ BRÁNA (SC8)

Hlavní využití:

- smíšené využití území obvodového centra Horní Brána – určené výhradně pro objekty, areály a provozovny níže uvedené v přípustném využití bez stanovení převládajícího způsobu využití;

Přípustné využití:

- veřejná vybavenost obvodového, případně i celoměstského nebo regionálního významu;
- veřejná prostranství, zeleň, drobná architektura a mobiliář pro relaxaci, orientaci a informace;
- administrativa;
- stavby pro kulturu a církevní účely;
- stravovací služby;
- nevýrobní služby;
- bydlení v bytových domech;
- maloobchod do 400 m² celkové prodejní plochy (stanovení vyšší výměry je možné v případě využití stávajících objektů a je podmíněno kladným posouzením urbanistických předpokladů úřadem územního plánování a architektem města);
- dětská hřiště;
- ubytovací zařízení;
- zdravotnictví;
- domy s pečovatelskou službou a domovy důchodců;
- sport a relaxace (nepřekračující hlukovou zátěž);

- technická infrastruktura;
- autobusové nádraží;
- parkoviště a parkovací objekty pro potřebu centra města; dopravní služby (uzavřený objekt mycí linky, čsp);
- malé vodní plochy a toky

Nepřípustné využití:

- objekty a areály, které nesouvisejí s vymezeným hlavním nebo přípustným využitím;
- objekty a areály, které v důsledku provozovaných činností způsobují překročení stanovených limitů zatížení okolí hlukem, prachem, nebo zatěžují okolí exhalacemi, organoleptickým pachem, apod. – a to i druhotně např. zvýšením dopravní zátěže (stavby pro výrobu, skladování, velkoobchod, apod.);
- výroba solární energie v MPR, MPZ a v ochranném pásmu s vizuální vazbou k MPR;

DOPRAVA SILNIČNÍ (DS)

Hlavní využití:

- stavby základního systému nadmístní silniční dopravy a hlavních městských obslužných komunikací;

Přípustné využití:

- nádraží, stanice a zastávky hromadné dopravy;
- veřejná prostranství a plochy zeleně s mobiliářem pro relaxaci, orientaci a informace;
- velkoplošná parkoviště, hromadné garáže;
- čerpací stanice pohonných hmot;
- uzavřený objekt mycí linky automobilů;
- sklady a dílny pro servisní činnost spojenou s dopravní vybaveností;
- stravovací zařízení, ubytování turistů ve spojení s cestovním ruchem (motel);
- stavby a zařízení protihlukové ochrany;
- doprovodná, izolační a ochranná zeleň;
- malé vodní plochy a toky;

Nepřípustné využití:

- všechny činnosti, které nesouvisejí s vymezeným hlavním nebo přípustným využitím;
- nové boxové (jednotlivé nebo řadové) garáže;
- ubytování jiného druhu, než je uvedeno v přípustném využití;

SMÍŠENÉ VYUŽITÍ OBYTNÉ MĚSTSKÉ – V DOSAHU OMEZUJÍCÍCH VLIVŮ (SM1)

Hlavní využití:

- smíšené využití území městského typu – určené výhradně pro objekty, areály a provozovny níže uvedené v přípustném využití – bez stanovení převládajícího způsobu využití;

Přípustné využití:

- nevýrobní služby;
- maloobchod do 150 m² celkové prodejní plochy (stanovení vyšší výměry je možné výhradně v případě využití stávajících objektů a je podmíněno kladným posouzením urbanistických předpokladů úřadem územního plánování a architektem města a eliminací negativních lalin na okolí);
- stávající ojedinělé provozovny výrobních služeb, u kterých vlastník eliminoval negativní lalinu na okolí;
- bydlení v rodinných nebo stávajících bytových domech – v dosahu omezujících lalin – např. v ochranných pásem dopravních, technických, nebo výrobních staveb; v blízkosti sportovišť, ...apod.;
- stravovací služby;
- administrativa;
- stávající ubytovací zařízení;
- sport a relaxace (nepřekračující hlukovou zátěž);
- veřejná prostranství, poloverejně plochy vnitrobloku, zeleň, drobná architektura a mobiliář pro relaxaci;
- zdravotnictví (kromě lůžkových oddělení);
- související technická infrastruktura;
- parkoviště a parkovací objekty pro potřebu plochy;
- malé vodní plochy a toky

Nepřípustné využití:

- objekty a areály, které nesouvisejí s vymezeným hlavním nebo přípustným využitím;
- ubytování jiného druhu, než je uvedeno v přípustném využití;
- objekty a areály, které v důsledku provozovaných činností způsobují překročení stanovených limitů zatížení okolí hlukem, prachem, nebo zatěžují okolí exhalacemi, organoleptickým pachem, apod. – a to i druhotně např. zvýšením dopravní zátěže (stavby pro výrobu, skladování, velkoobchod, apod.);
- nové zdroje a cíle nákladní dopravy vozidly o tonáži nad 3,5 t;
- výroba solární energie v MPR, MPZ a v ochranném pásmu s vizuální vazbou k MPR;

SMÍSENÉ VYUŽITÍ OBYTNÉ MĚSTSKÉ – OBJÍŽDKOVÁ (SM7)**Hlavní využití:**

- smísené využití území městského typu – určené výhradně pro objekty, areály a provozovny níže uvedené v přípustném využití - bez stanovení převládajícího způsobu využití;

Přípustné využití:

- nevýrobní služby;
- maloobchod do 150 m² celkové prodejní plochy (stanovení vyšší výměry je možné výhradně v případě využití stávajících objektů a je podmíněno kladným posouzením urbanistických předpokladů úřadem územního plánování a architektem města);
- stávající ojedinělé provozovny výrobních služeb, u kterých vlastník eliminoval negativní vlivy na okolí;
- bydlení v rodinných nebo stávajících bytových domech; nové bytové domy je možné realizovat ve stavebních prolukách při zachování kontextu zástavby; bydlení v dosahu omezuječích vlivů, např. v ochranných pásech dopravních, technických, nebo výrobních staveb; v blízkosti sportovišť, ...apod.;
- stravovací služby;
- administrativa;
- ubytování: stávající ubytovací zařízení, hotel, penzion, domov mládeže, internát, kolej;
- sport a relaxace (nepřekračující hlukovou zátěž);
- veřejná prostranství, polověřejné plochy vnitrobloku, zeleň, drobná architektura a mobiliář pro relaxaci;
- zdravotnictví (kromě lůžkových oddělení);
- související technická infrastruktura;
- parkoviště a parkovací objekty pro potřebu plochy;
- malé vodní plochy a toky

Nepřípustné využití:

- objekty a areály, které nesouvisejí s vymezeným hlavním nebo přípustným využitím;
- ubytování jiného druhu, než je uvedeno v přípustném využití;
- objekty a areály, které v důsledku provozovaných činností způsobují překročení stanovených limitů zatížení okolí hlukem, prachem, nebo zatěžují okolí exhalacemi, organoleptickým pachem, apod. – a to i druhotně např. zvýšením dopravní zátěže (stavby pro výrobu, skladování, velkoobchod, apod.);
- nové zdroje a cíle nákladní dopravy vozidly o tonáži nad 3,5 t;
- výroba solární energie v MPR, MPZ a v ochranném pásmu s vizuální vazbou k MPR;

OBČANSKÉ VYBAVENÍ VEŘEJNÉ (OV)**Hlavní využití:**

- stavby a areály veřejné občanské vybavenosti (zejména školství, zdravotnictví, sociální péče, kultura a veřejná správa);

Přípustné využití:

- administrativa,
- stavby pro vzdělávání, mimoškolní činnost, kulturu a církevní účely,
- maloobchod do 150 m² celkové prodejní plochy (stanovení vyšší výměry je možné výhradně v případě využití stávajících objektů a je podmíněno kladným posouzením urbanistických předpokladů úřadem územního plánování a architektem města),
- zdravotnictví včetně lůžkových oddělení,
- domy s pečovatelskou službou a domovy důchodců,
- bydlení v pohotovostních nebo služebních bytech, případně byt vlastníka provozovny,

- zaměstnanecká ubytovna, domov mládeže, internát, kolej,
- sport a relaxace (nepřekračující hlukovou zátěž),
- stravování,
- veřejná prostranství, polověřejné plochy, zeleň, drobná architektura a mobiliář pro relaxaci, orientaci a informace,
- dětská hřiště,
- související technická infrastruktura,
- parkoviště a parkovací objekty pro potřebu plochy;
- malé vodní plochy a toky

Nepřípustné využití:

- objekty a areály, které nesouvisejí s vymezeným hlavním nebo přípustným využitím;
- ubytování jiného druhu, než je uvedeno v přípustném využití;
- objekty a areály, které v důsledku provozovaných činností způsobují překročení stanovených limitů zatížení okolí hlukem, prachem, nebo zatěžují okolí exhalacemi, organoleptickým pachem, apod. – a to i druhotně např. zvýšením dopravní zátěže (stavby pro výrobu, skladování, velkoobchod, apod.);
- výroba solární energie v MPR, MPZ a v ochranném pásmu s vizuální vazbou k MPR;

ZELENÝ PŘÍRODNÍHO CHARAKTERU (ZP)**Hlavní využití:**

- plochy zeleně – stabilizace ploch s prioritou zachování přírodního charakteru zeleně na území města

Přípustné využití:

- zeleň s převážně původními domácími dřevinami vhodná pro vymezení biokoridorů a biocenter ÚSES v průchodu zastavěným územím,
- mobiliář pro relaxaci a další prvky zahradní architektury,
- související liniová technická a dopravní infrastruktura (propojení cestní sítě, místní obslužné komunikace, ...)
- malé vodní plochy a toky

Nepřípustné využití:

- využití, které nesouvisí s vymezeným hlavním nebo přípustným využitím nebo je v rozporu se stabilizací přírodní složky v zastavěném území.

ZELENÝ – ZAHRADY A SADY – V EXPONOVANÝCH POLOHÁCH (ZZ1)**Hlavní využití:**

- plochy soukromé nebo vyhrazené zeleně - zahrady a sady; stabilizace ploch zeleně v mimořádně krajinnásky a památkově exponované poloze;

Přípustné využití:

- mobiliář pro relaxaci;
- související liniové technické sítě;
- malé vodní plochy a toky;
- osvětová činnost v oboru přestitelství, výsadby a krajinných úprav v krajinnásky a památkově exponovaném území;

Nepřípustné využití:

- využití, které nesouvisí s vymezeným hlavním nebo přípustným využitím nebo je v rozporu se stabilizací přírodní složky;
- výroba solární energie;

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - inženýrské sítě (TX)**Hlavní využití:**

- areály, stavby a zařízení pro technickou obsluhu území převážně nadmístního významu

Přípustné využití:

- plochy pro technické zajištění provozu systémů vodního hospodářství, energetických sítí a telekomunikačních zařízení
- sklady a dílny pro servisní činnost, která souvisí s hlavním využitím
- parkování pro provozovatele areálu
- malé vodní plochy a toky

Nepřípustné využití:

- všechny činnosti, které nesouvisejí s vymezeným hlavním nebo přípustným využitím.

Legenda

stav návrh

Plochy s rozdílným způsobem využití (RZV)

- | stav | návrh | |
|------|-------|--|
| | | BI - bydlení individuální |
| | | BH - bydlení hromadné |
| | | RZ - rekrece - 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 přirodního 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 |

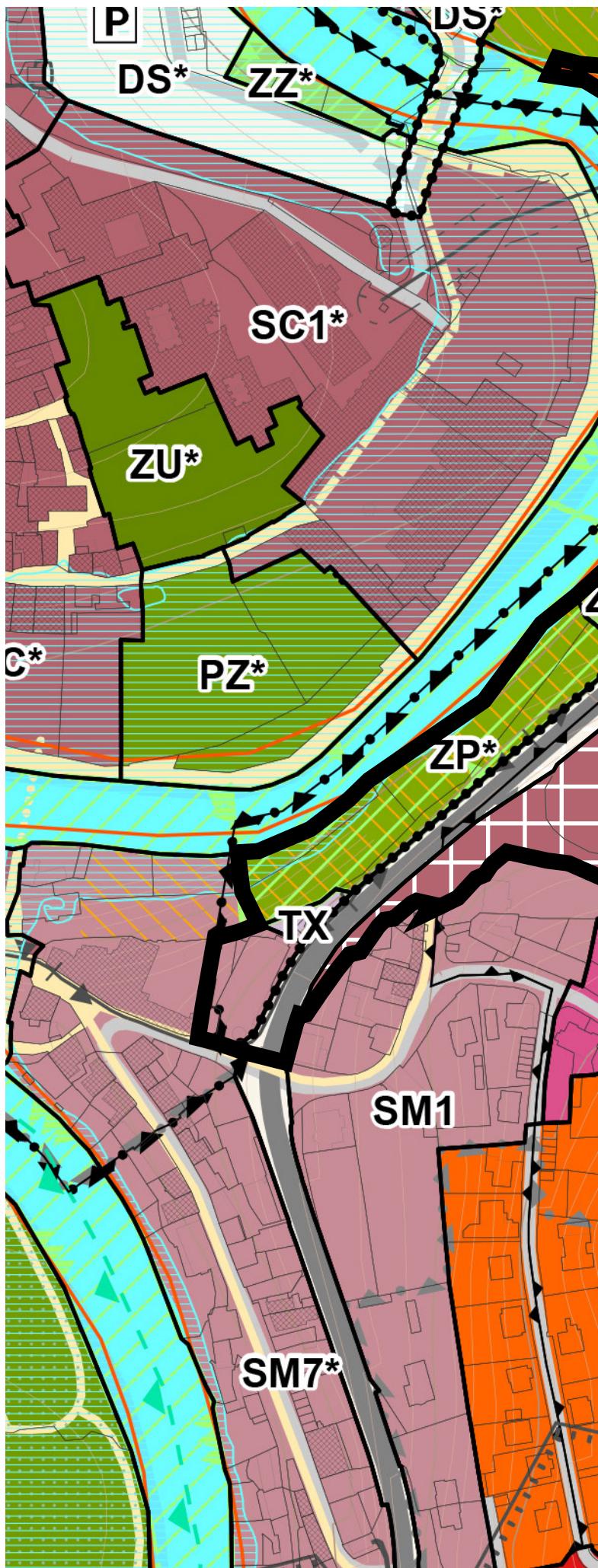
Limity v území

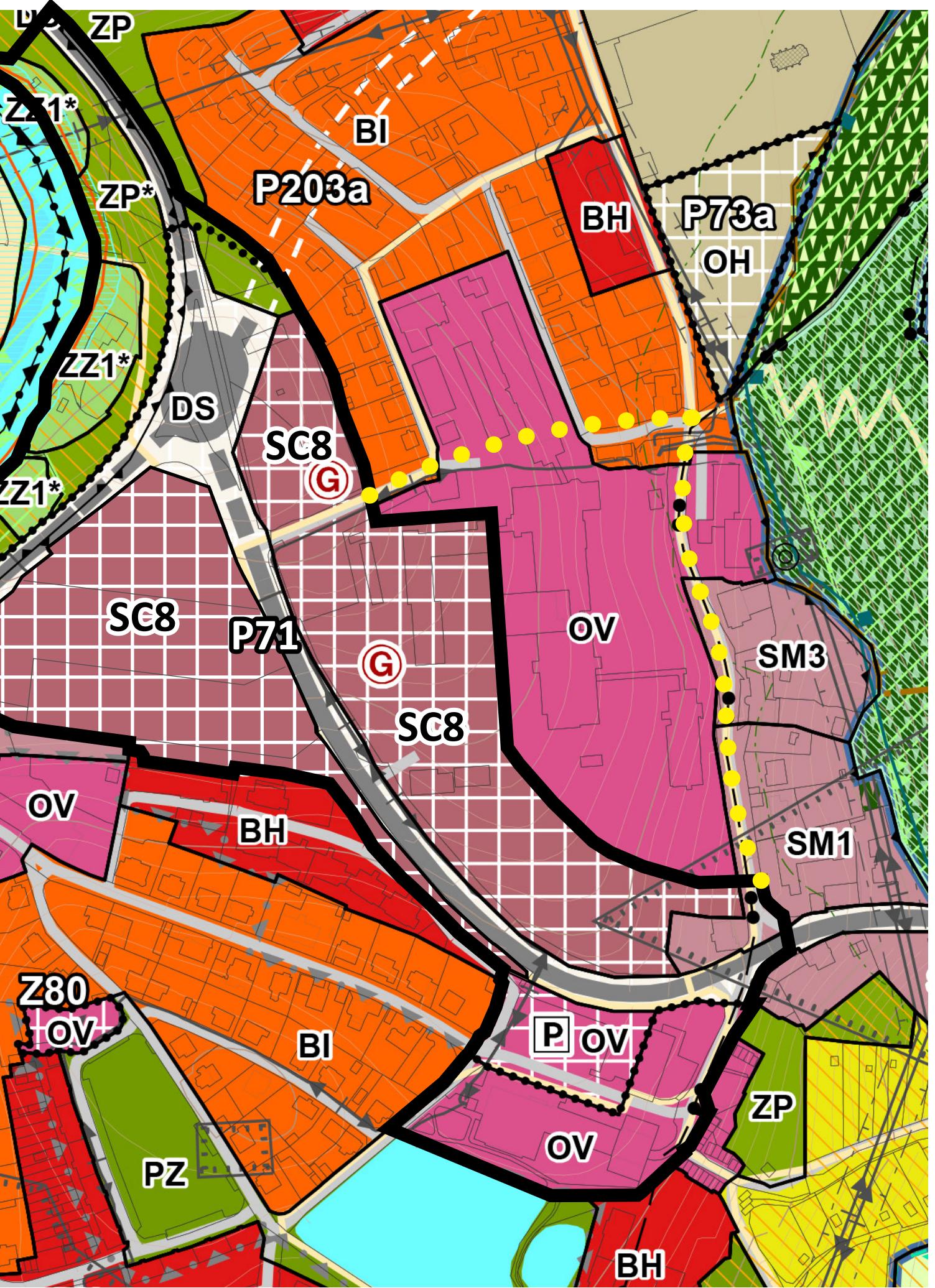
Přírodní

- | | |
|--|--|
| | 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 OBCE¹⁰

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 regulativní 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.

Legenda

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

Limity v území

Kulturní

	národní kulturní památka
	kulturní památka
	hranice městské památkové rezervace (MPR)
	ochranné pásmo MPR
	ochranné pásmo MPR s diferenciovaným režimem
	hranice městské památkové zóny

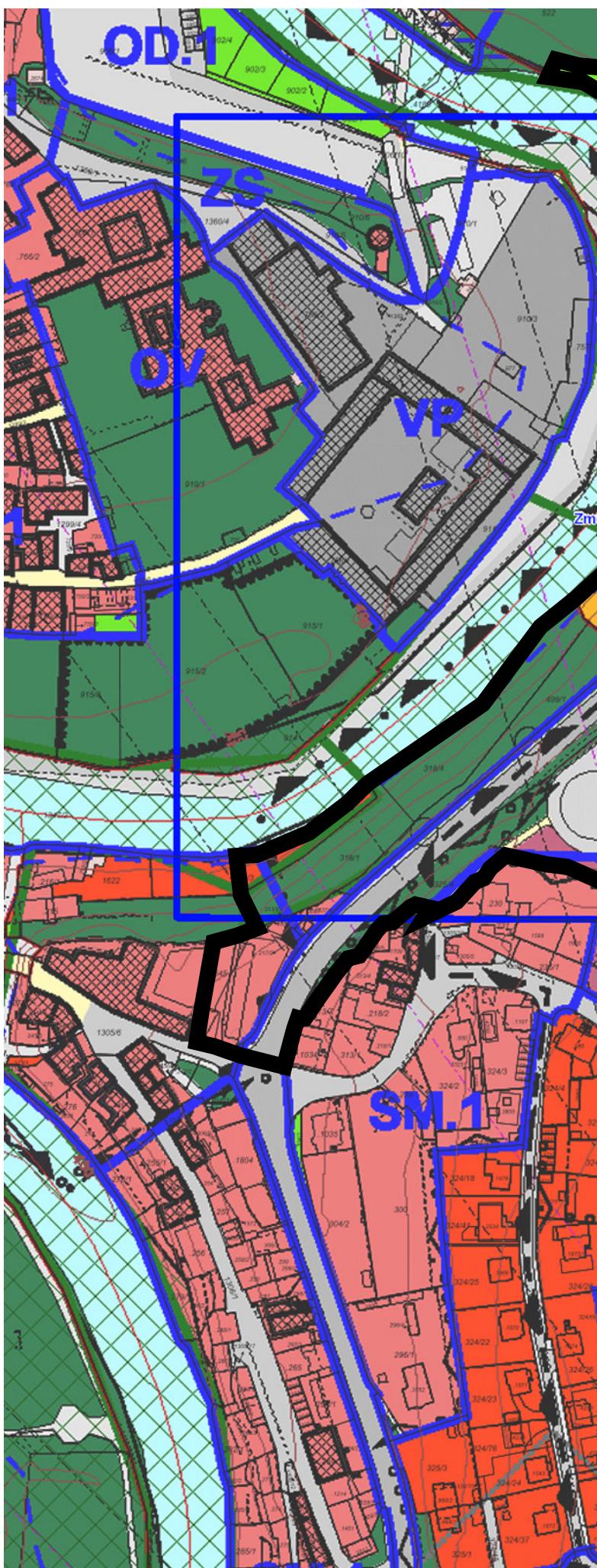
Přírodní

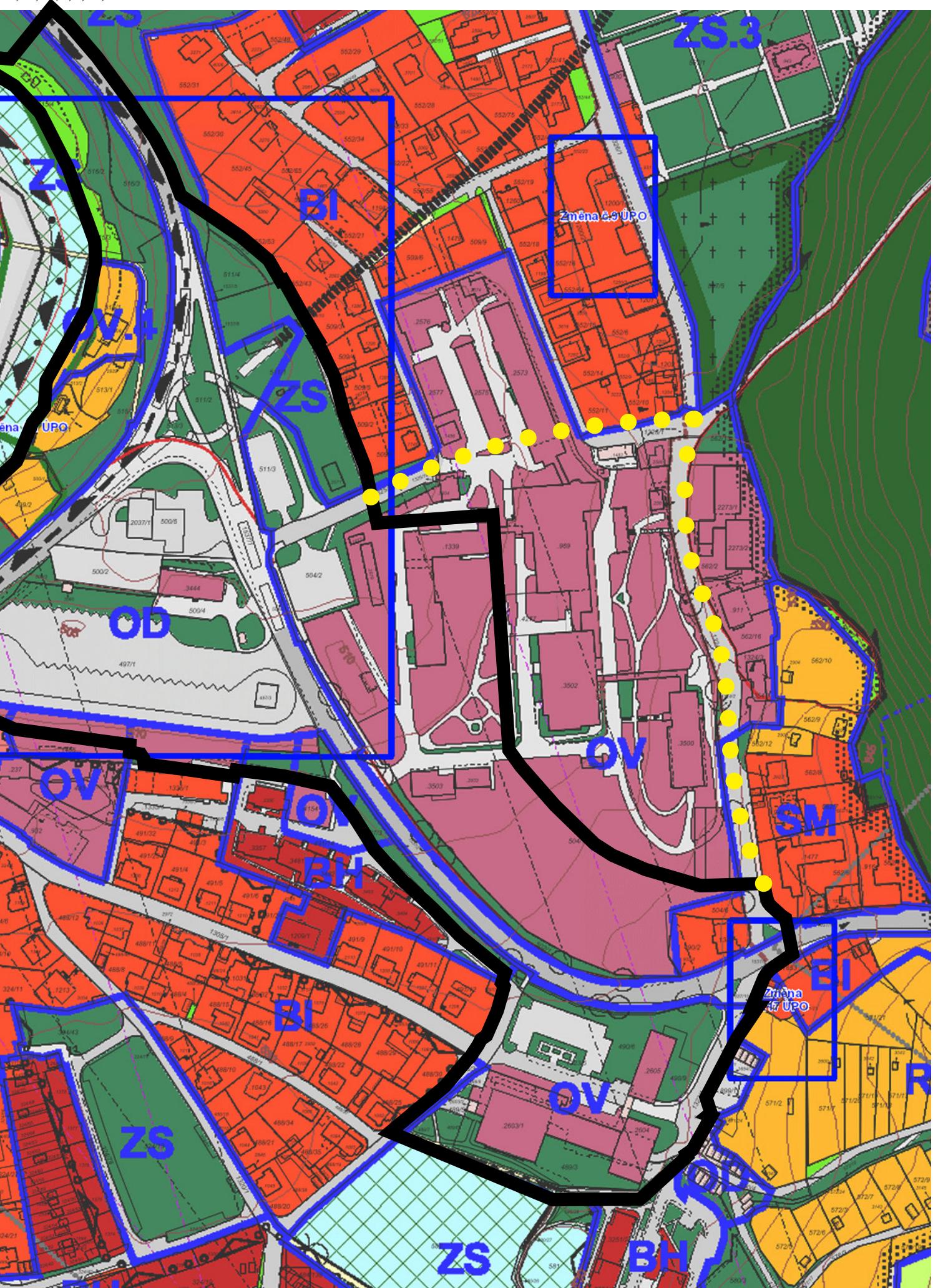
	národní přírodní rezervace (NPR)
	záplavové území (inundace) Q100

Doprava

	silnice II. třídy
	silnice III. třídy
	místní komunikace
	tunelové trasy silničních komunikací

Koordináční výkres platného územního plánu - úplné znění po změnách č. 4, 5, 7, 6, 1, 2, 13,





Čtvrt Horní Brána je v platném územním plánu obce členěna na několik oblastí podle charakteru zástavby:

1. podél Kaplické až k tzv. Fričkovu dvoru (hospodářská enkláva středověkého původu) se zbytky okolní drobné zástavby; prostor je s ohledem na dochované formy zástavby součástí MPZ. Struktura uliční sítě i objemy zastavění jsou stabilizované, v současné době se nachází v ochranném pásmu MPR. Na východním konci Kaplické, v okolí Hornobranského rybníku je skupina soliterních objektů (Komerční banka, hotel, panelové obytné domy a hromadné garáže), objemově a strukturou zástavby nesourodá s původním charakterem lokality. V okolí Hornobranského rybníku jsou navrženy plochy městské zeleně pro relaxaci obyvatel.

2. prostor Nových domovů (vystavěny za II. světové války) se dnes již jeví jako organická část města, přestože horizontální linie střech bytových domů působí v dálkových pohledech v kontextu okolní zástavby poněkud rušivě.

3. pod Křížovou Horou – oblast s několika objekty lokální identity (pětidomí, ...) postupně přerůstající od hromadného bydlení k charakteru vilové čtvrtě. Struktura uliční sítě je stabilizovaná – i když ne zcela vyhovující. ... Eventuální dostavby proluk je nutno přísně sledovat z hlediska vlivu na střešní krajinu při pohledu ze zámeckého areálu a zejména pak s ohledem na horizont (hranici) zastavění pod Křížovou Horou. Mimo jiné i z tohoto důvodu je nepřípustná změna funkce zahrádkových kolonií v okolí Křížové Hory na obytnou funkci.

4. U Havraní skály – nemocnice – Pod hřbitovem; prostor zahrnuje některá zařízení celoměstského charakteru (autobusové nádraží, nemocnice, hřbitov, autocvičiště - heliport) a současně i enklávy individuálního i hromadného bydlení. Z hlediska funkčního využití je tento prostor nestejnorodný. Některé z objektů areálu nemocnice a obytný dům Na Skalce se v panoramu města uplatňují negativně nebo sporně. Struktura uliční sítě je komplikovaná, avšak s ohledem na vlastnické vztahy a danou parcelaci stabilizovaná. Eventuální přestavby a dostavby v území je třeba provéřit z hlediska působení na panorama města. Západně od areálu autoškoly je navržena transformace zahrádkové kolonie na obytnou funkci a v souvislosti s tím vybudování nové obslužné komunikace, která v podstatně lepších parametrech propojí ulici Pod Skalkou a Hřbitovní a současně v budoucnu zpřístupní prostor V Rozsypu.

5. Ambit – bývalý Porákův mlýn a grafitka - dnes využíván řadou podniků jako skladové plochy a areály výroby, služeb a stavební dvory. Prostor byl značně postižen za povodní v srpnu 2002. Podle schváleného regulačního plánu je celý prostor určen k přestavbě – transformační území. Koncepce dopravní obsluhy však bude v souvislosti se změnou výškového usazení mostu U Trojice i napojení na jižní předměstí Porákova mostu (křížovatka Skalka) upravena. Lokalita představuje největší potenciální rezervu pro rozvoj obslužných funkcí města včetně služeb pro cestovní ruch nových forem (vznik kongresového centra) i obytnou sféru. Výsledné využití lokality bude v detailu regulačního plánu ovlivněno vymezením plochy aktivní inundace toku Vltavy. ... S ohledem na komplikované výškové poměry a potřebu propojení území novým mostem s prostorem Latránu a parkoviště Pod Poštou je nová křížovatka Skalka navržena jako průsečná s možností přímého napojení trasy k otočnému mostu a dále na Latrán. Každý záměr nové zástavby v lokalitě „Ambit“ musí být nezbytně prostorově ověřen z hlediska vlivu na kompoziční pohledovou osu Budějovická – zámecká věž.

Plochy s rozdílným způsobem využití jsou v řešeném území platným územním plánem definovány takto:

OBSLUŽNÁ SFÉRA – DOPRAVNÍ VYBAVENOST (OD)

Hlavní funkce:

- trasy systému nadmístní železniční i silniční dopravy,
- základní systém městských komunikací,
- nádraží, stanice a zastávky hromadné dopravy,
- velkoplošná parkoviště, hromadné garáže,
- čerpací stanice pohonných hmot.

Objekty musí architektonickým členěním stavebních forem a zejména celkovým objemem zástavby respektovat měřítko a kontext okolí. Investor, resp. vlastník zařízení je povinen zajistit přiměřené ozelenění ploch.

Doplňující funkce:

- sklad a dílny pro servisní činnost spojenou s dopravní vybaveností,
- služby a drobná prodejní zařízení spojená s provozem hromadné dopravy osob,
- dopržková obchodní, administrativní, stravovací a ubytovací zařízení pro občerstvení a krátkodobé ubytování spojené s provozem hromadné dopravy osob.

Nepřípustné využití:

- jiné druhy činností, než jsou výše uvedeny, nejsou přípustné;
- velkoplošná maloobchodní zařízení a supermarkety.

OBSLUŽNÁ SFÉRA – DOPRAVNÍ VYBAVENOST SPECIFICKÁ – AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ (OD.2)

Hlavní funkce:

- dopravně turistický terminál a informační centrum;
- autobusové nádraží, stanice a zastávky hromadné dopravy;
- velkokapacitní parkoviště (vícepodlažní podpovrchové);
- veřejná prostranství a plochy okrasné zeleně s prvky drobné architektury a mobiliářem pro relaxaci;

Objekty musí architektonickým členěním stavebních forem a zejména objemovým řešením zastavění respektovat kompoziční vztahy, osy průhledů na siluetu historického jádra a zámku, měřítko a kontext zástavby v protiváze k historickému jádru. Investor, resp. vlastník zařízení je povinen zajistit přiměřené ozelenění ploch.

Doplňující funkce:

- ubytovací zařízení a související služby;
- maloobchodní a stravovací zařízení;
- služby a prodejní zařízení v návaznosti na hromadnou dopravu osob;
- nezbytná technická vybavenost.

Nepřípustné využití:

- jiné druhy činností, než jsou uvedeny v rámci hlavních a doplňujících funkcí, nejsou přípustné;
- velkoplošná maloobchodní zařízení a supermarkety.

ZELENÝ SÍDELNÍ VEŘEJNÁ + MĚSTSKÉ PARKY (ZS)

Hlavní funkce:

- zeleň na veřejně přístupných plochách;
- zeleň parkově upravená s původními domácími dřevinami nebo i s druhy introdukovanými, případně se zahradními formami a odrůdami;
- stabilizace zeleně ve městě, plochy relaxace.

Nezastaviteľné území města - výjimečně je možné situovat drobnou architekturu a objekty pro zázemí návštěvníků parku v souvislosti s úpravou a využitím parteru. Umístění a architektonické řešení těchto dopržkových staveb musí být v souladu s hlavní - přírodní a relaxační funkci veřejné zeleně a odpovídat charakteru dané lokality. Maximální zastavěná plocha občerstvení do 20m².

Doplňující funkce:

- mobiliář pro relaxaci, dětská hřiště, plastiky a další prvky zahradní architektury,
- zázemí návštěvníků parku: např. veřejné hygienické zařízení, drobné občerstvení apod.
- oplocování se připouští jen výjimečně vzhledem k veřejnému významu ploch,
- nezbytné liniové technické vybavení – inženýrské sítě.

Nepřípustné využití:

- všechny činnosti, které jsou v rozporu se stabilizací přírodní složky a nesouvisejí s vymezeným přípustným využitím.

OBSLUŽNÁ SFÉRA – OBČANSKÁ VYBAVENOST (OV)

Hlavní funkce:

- areály, stavby a zařízení občanské vybavenosti (zejména pro školství, zdravotnictví, sociální péči a veřejnou správu).

Objekty musí svým měřítkem, formou zastřešení, výškou římsy a hřebene odpovídat kontextu a charakteru okolní zástavby.

Doplňující funkce:

- komerční administrativa,
- stavby a zařízení pro kulturu a církevní účely,
- maloobchodní, stravovací a ubytovací zařízení,
- bydlení,
- veřejná prostranství a plochy okrasné a rekreační zeleně s prvky drobné architektury a mobiliárem pro relaxaci, orientaci a informace,
- dětská hřiště, sportoviště a relaxační zařízení,
- parkoviště pro potřebu zóny,
- nezbytná technická vybavenost.

Nepřípustné využití:

- všechny druhy činností, které hlukem, prachem, exhalacemi nebo organolepticky narušují prostředí (i druhotně např. zvýšenou nákladní dopravou, prašností, provozní činností apod.),
- zejména výrobní a skladovací činnosti (umísťování staveb pro výrobu, skladování a velkoobchod),
- rozsáhlá obchodní zařízení náročná na dopravní obsluhu o prod. ploše nad 500 m² (supermarkety, hypermarkety),
- dopravní terminály a centra dopravních služeb.

REKREACE INDIVIDUÁLNÍ SPECIFICKÁ - ZAHRÁDKÁŘSKÉ KOLONIE (RZ)

Hlavní funkce:

- území zahrádkových osad a soustředěných soukromých zahrad využívaných k pěstitelství a relaxaci.

Objekty musí architektonickým ztvárněním a členěním stavebních forem, zejména pak celkovým objemem zástavby respektovat měřítko a kontext okolní zástavby a charakter území. Zastavěná plocha objektů nesmí překročit 25 m²!

Doplňující funkce:

- společné plochy okrasné a relaxační zeleně a společná parkoviště,
- objekty pro individuální rekreaci (zahrádkářské chaty) – dle výše uvedeného prostorového regulativu;
- prodejní sklad a dílny pro činnosti spojené s provozovanými pěstitelskými aktivitami v zahrádkářském areálu,
- klubovní, sportovní, hygienická a stravovací zařízení lokálního významu,
- nezbytné technické vybavení,

Nepřípustné využití:

- bydlení
- garáže
- všechny druhy činností, které hlukem, prachem, exhalacemi nebo organolepticky narušují prostředí (i druhotně např. zvýšenou nákladní dopravou, prašností apod.).

SMÍŠENÉ VYUŽITÍ MĚSTSKÉHO TYPU (SM)

Hlavní funkce:

- obslužná funkce, zařízení nevýrobních služeb,
- maloobchodní a stravovací služby,
- bydlení v bytových i rodinných domech,
- zařízení pro administrativu,
- plochy okrasné a rekreační zeleně s mobiliárem pro relaxaci,
- parkoviště pro potřeby zóny.

Objekty musí architektonickým členěním stavebních forem a zejména celkovým objemem zastavění respektovat kompoziční vztahy, osy průhledů na siluetu historického jádra a zámku, měřítko a kontext okolní zástavby.

Doplňující funkce:

- zařízení péče o děti, školská zařízení,
- zdravotnická a sociální zařízení,
- sportovní a relaxační zařízení,
- stavby a zařízení pro kulturu a církevní účely,
- ubytovací zařízení (penziony),
- nezbytná technická vybavenost.

Nepřípustné využití:

- všechny druhy činností, které hlukem, prachem, exhalacemi nebo organolepticky narušují nad přípustnou míru přímo či druhotně pozemky sloužící bydlení nebo občanské vybavenosti.

SMÍŠENÉ VYUŽITÍ MĚSTSKÉHO TYPU – V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ (SM.1)

Hlavní funkce:

- obslužná funkce, zařízení nevýrobních služeb,
- maloobchodní a stravovací služby,
- bydlení v rodinných domech,
- plochy okrasné a rekreační zeleně s mobiliárem pro relaxaci,

Objekty musí architektonickým členěním stavebních forem a zejména celkovým objemem zastavění respektovat kompoziční vztahy, osy průhledů na siluetu historického jádra a zámku, měřítko a kontext okolní zástavby.

Doplňující funkce:

- zařízení pro administrativu,
- zdravotnická a sociální zařízení,
- sportovní a relaxační zařízení,
- stavby a zařízení pro kulturu a církevní účely,
- ubytovací zařízení (penziony),
- nezbytná technická vybavenost.

Nepřípustné využití:

- všechny druhy činností, které hlukem, prachem, exhalacemi nebo organolepticky narušují nad přípustnou míru přímo či druhotně pozemky sloužící bydlení nebo občanské vybavenosti.

DOPRAVA

Řešené území je obsluhováno silnicí II/157 procházející územím na východní straně (**ulice Nemocniční**) a silnicí II/160 (**ulice Objížďková**) 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 tu 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 Objížďková - most Pivovar; či nová propojovací trasa Z203b- Východní obchvat...), jejichž cílem je dle ÚP zvýšení výkonnosti základního komunikačního systému města jako celku, vytvoření přiležitostí 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 přeš je však nevhodné, jelikož způsobí prodloužení obchozích tras. Rozlehlosť křižovatky znamená, že se může stát težko prostupnou bariérou v území, čímž je v rozporu s cíli územního plánu v této lokalitě.

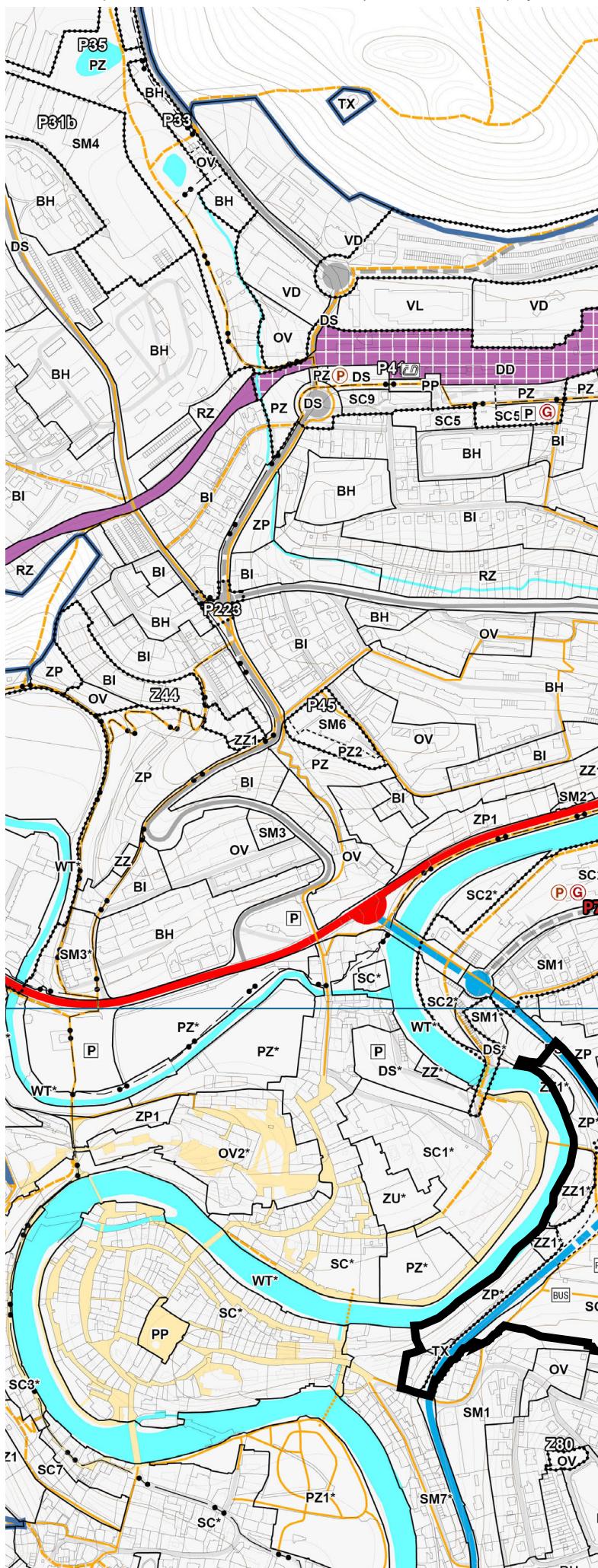
V nastíněné podobě křižovatka postrádá řešení širších urbanistických vazeb a celý prostor degraduje na ryze dopravní zástavbu, pěšky těžko prostupnou, typickou spíše na periferiích měst než v sousedství historických center. Toto řešení zvyšuje motivaci obyvatel města přepravovat se přes lokalitu motorovou 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. Čtvrt Horní Brána má však díky své cenné poloze v protiváze panoramu historického centra města větší potenciál než být pouhým dopravním uzlem.

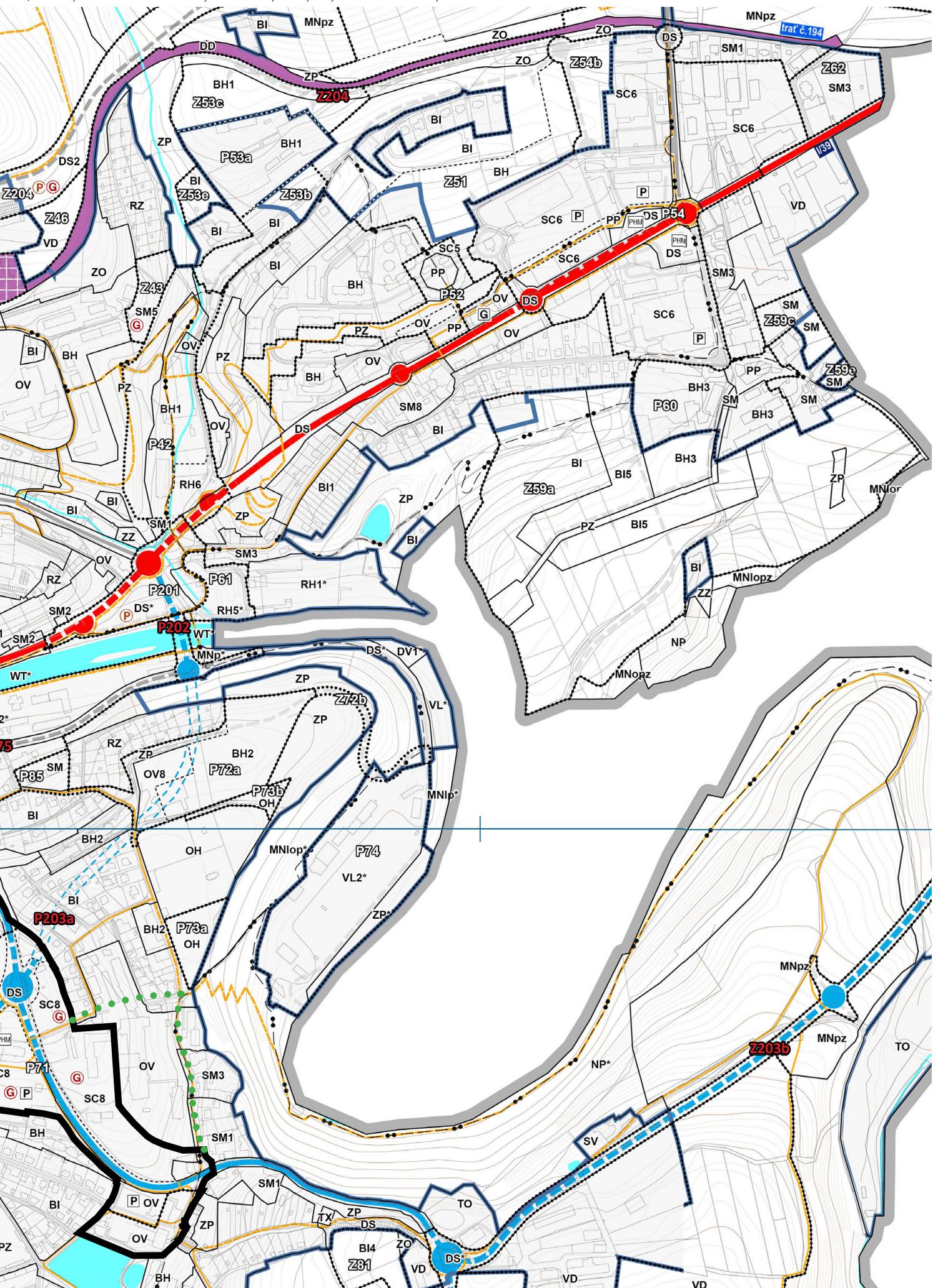
Město si nechalo zpracovat dopravní model, porovnávající některé způsoby rozvoje dopravní infrastruktury města v různých kombinacích pro stav dopravy uvažovaný v roce 2035. Vzniklo tak několik možných scénářů, které jsou popsány níže. Pro potřeby tohoto zadání zde uvádíme pouze ty, týkající se přímo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

Legenda

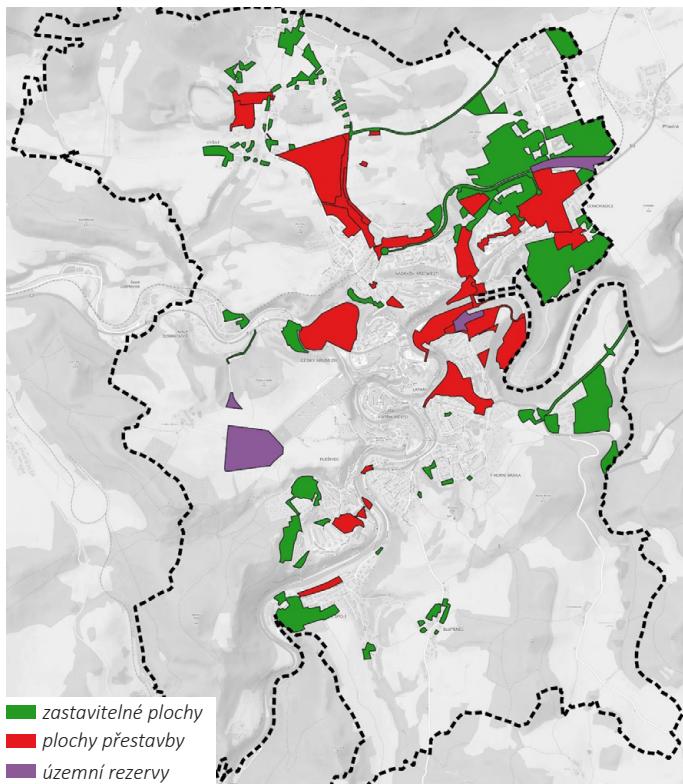
stav	návrh
	silnice I. třídy
	silnice II. třídy
	silnice II. třídy - tunelový úsek
	místní obslužná komunikace
	pěší trasa
	autobusové nádraží
	čerpací stanice PHM
	parkoviště
	garáž
	cyklotrasa

řešené území s plánovanou křižovatkou a dalšími záměry ve vazbách na trasu průj. úseku silnice II/157





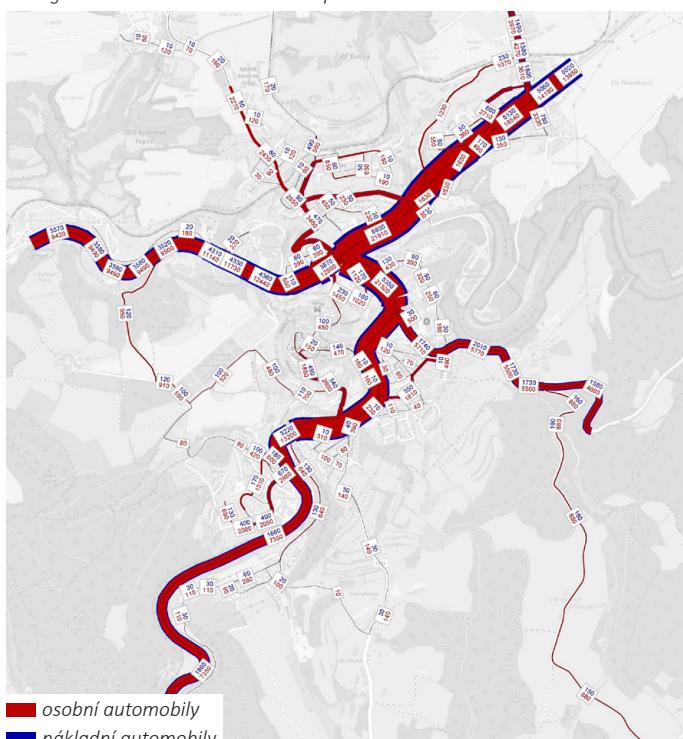
Rozvojové plochy podle návrhu nového ÚP



Očekáváný vývoj počtu obyvatel podle návrhu nového ÚP

obec, časť 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	Kladné-Dobrkovice	144	148
Nové Spolí	Spolí – Nové Spolí	580	769
Plesivec	Český Krumlov	3081	2841
Slupenec	Slupenec	94	104
Vnitřní Město	Český Krumlov	276	267
Výšný	Výšný sever		
	Výšný kasárna	512	3222
Český Krumlov		12981	17259

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 přetížování 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 čtvrt 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 Porákův 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 Domoradic až po Porákův most. Komunikace Nad Trati navíc v podstatě anuluje přetížení ulice Na Svahu, do které natahuje dopravu tunel.

Scénář 3 – Existující síť + východní obchvat (Z203b)

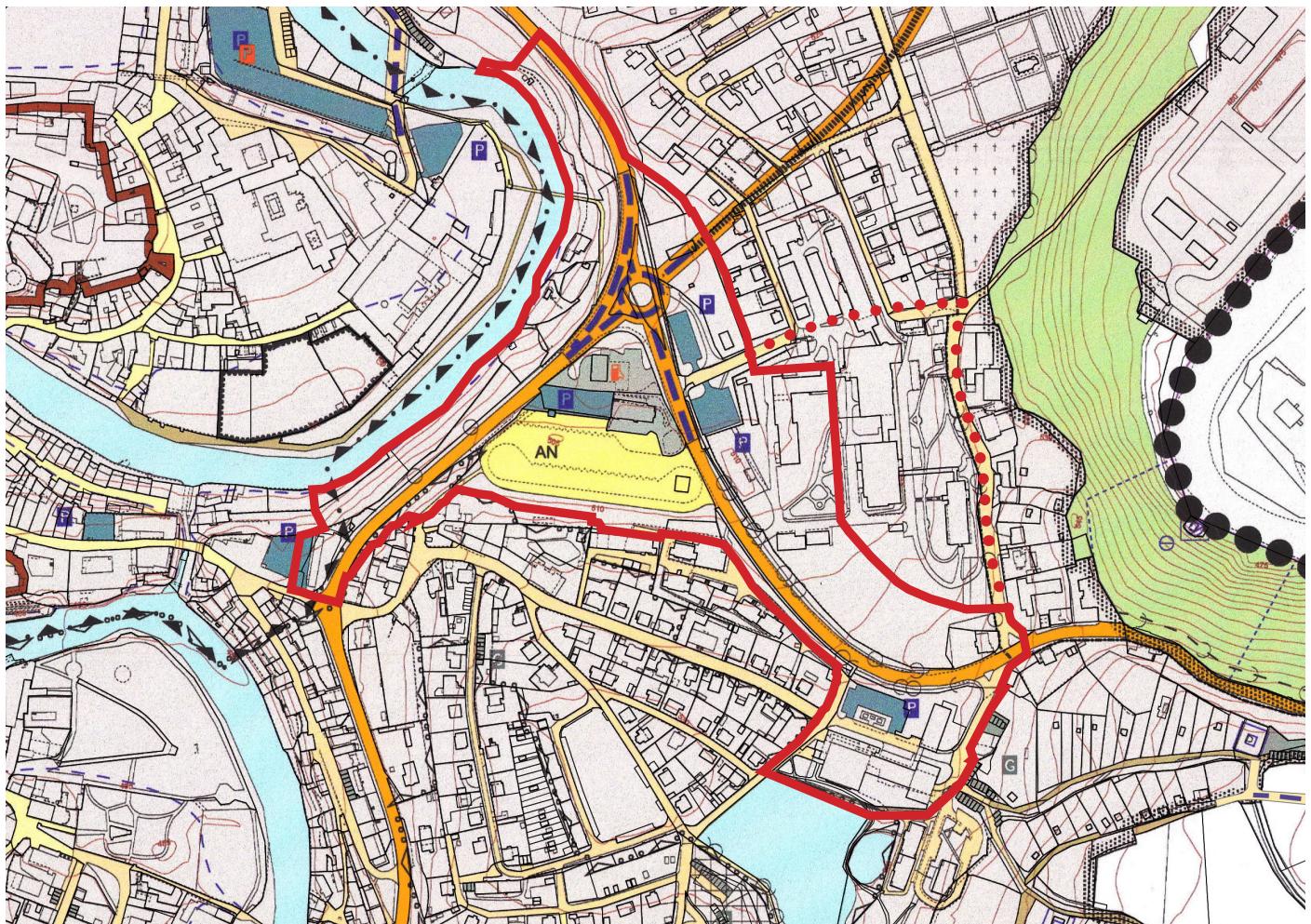
Východní obchvat je do jisté míry alternativa tunelu, jelikož i tunel plní částečně funkci východního obchvatu/tangenty. Stejně jako v případě tunelu se jedná o investičně náročnou stavbu, jelikož je součástí obchvatu most přes údolí Vltavy. Obchvat se částečně nachází na katastru sousední obce Přísečná.

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

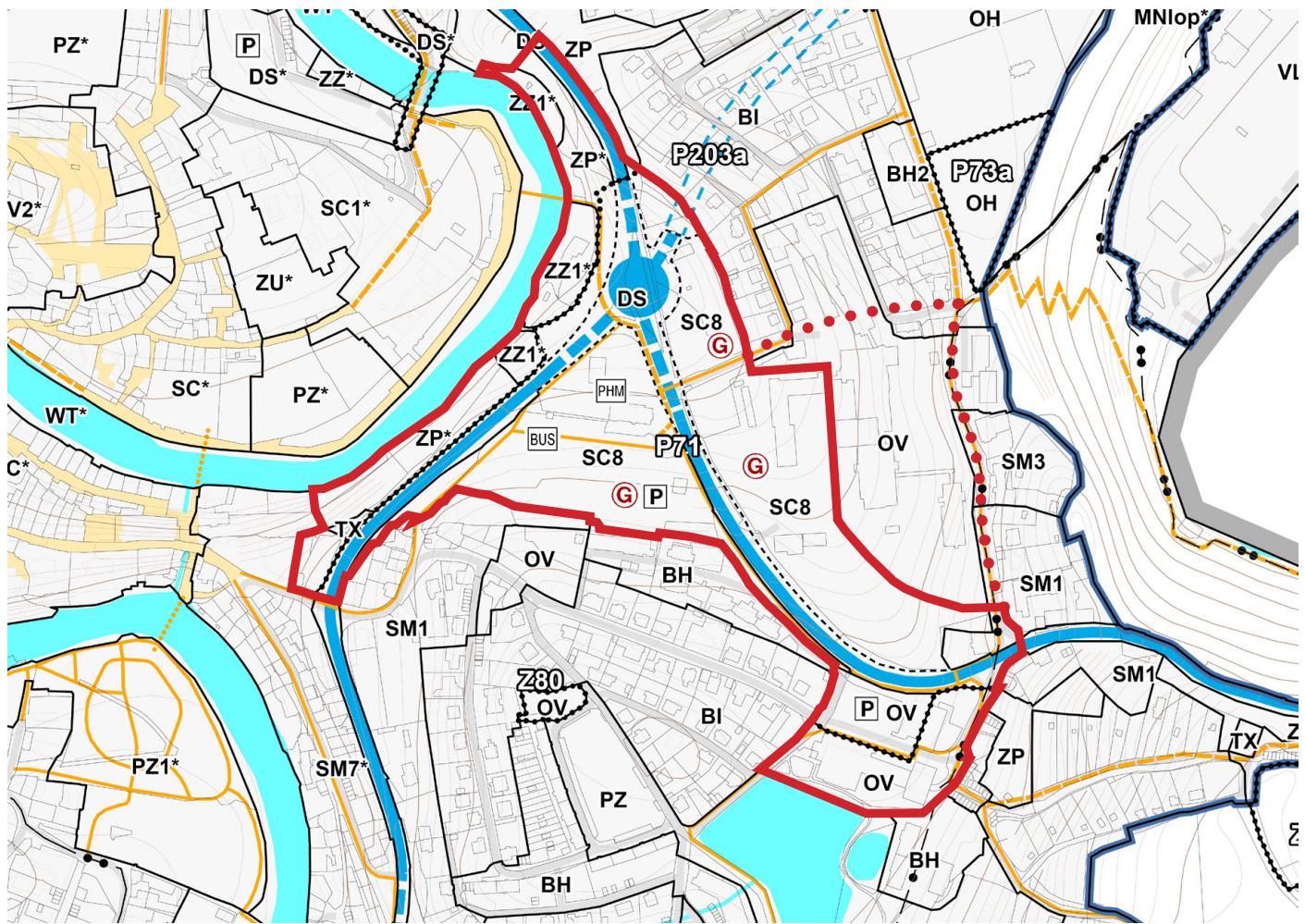
Dalším efektem je odvedení průjezdné dopravy z jednosměrné ulice U Trojice ve směru z města ven. Tato tranzitní doprava se do ulice natahuje v důsledku vyčerpání kapacity silnice I/39 a po jejím odlehčení se na ni vrací zpět.

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

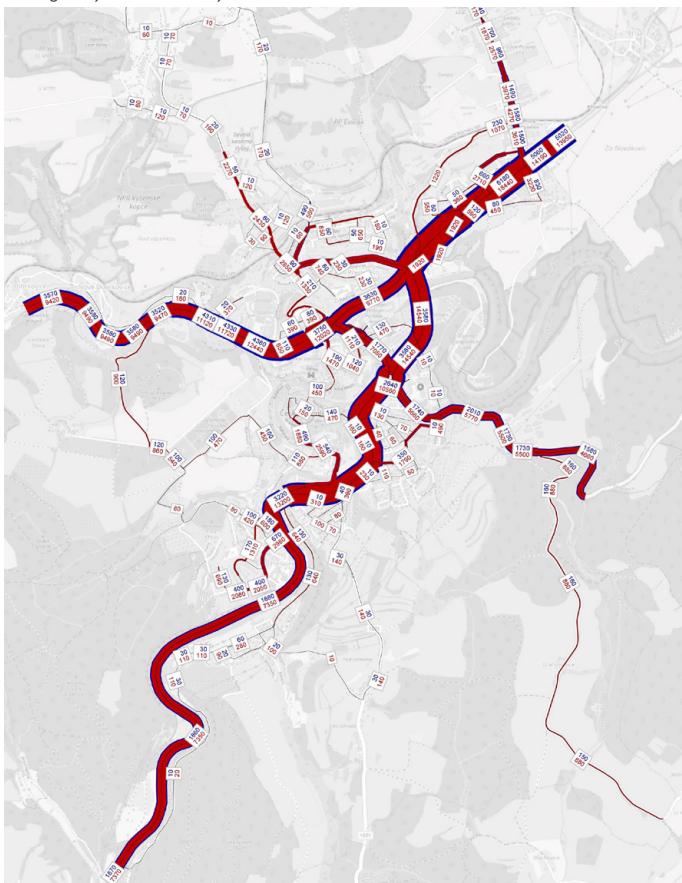
Společným efektem těchto dvou staveb je významné snížení intenzity dopravy na silnici I/39 v úseku mezi Domoradicemi a křižovatkou U Trojice, který je, a bez dalších opatření nadále bude, nejzatíženějším úsekem komunikační sítě ve městě. Intenzita dopravy zde v důsledku společného působení východního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



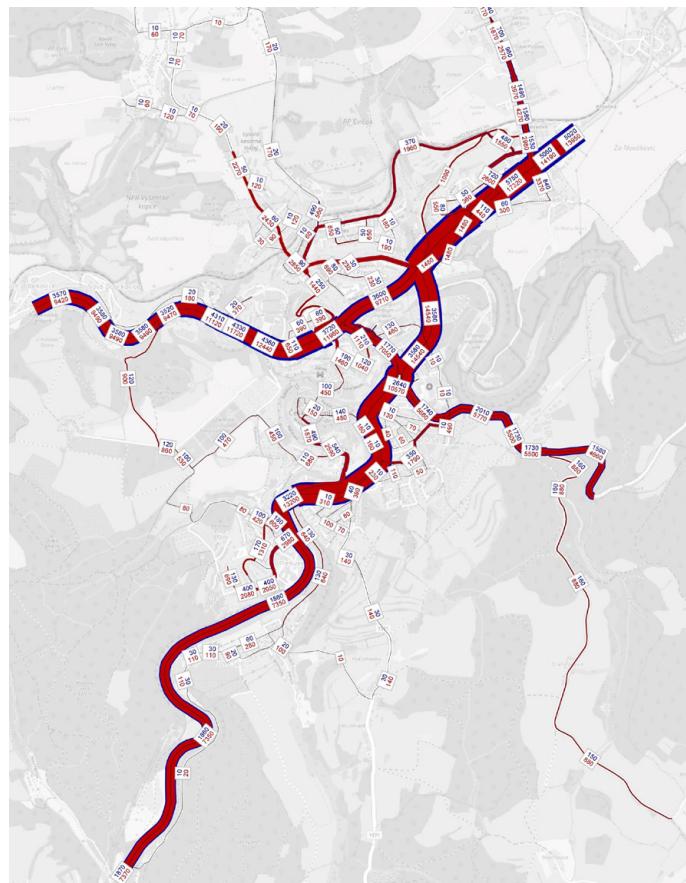
Hlavní výkres koncepce dopravy nového územního plánu před veřejným projednáním



Kartogramy k modelovaným scénářům



kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 2



kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 5

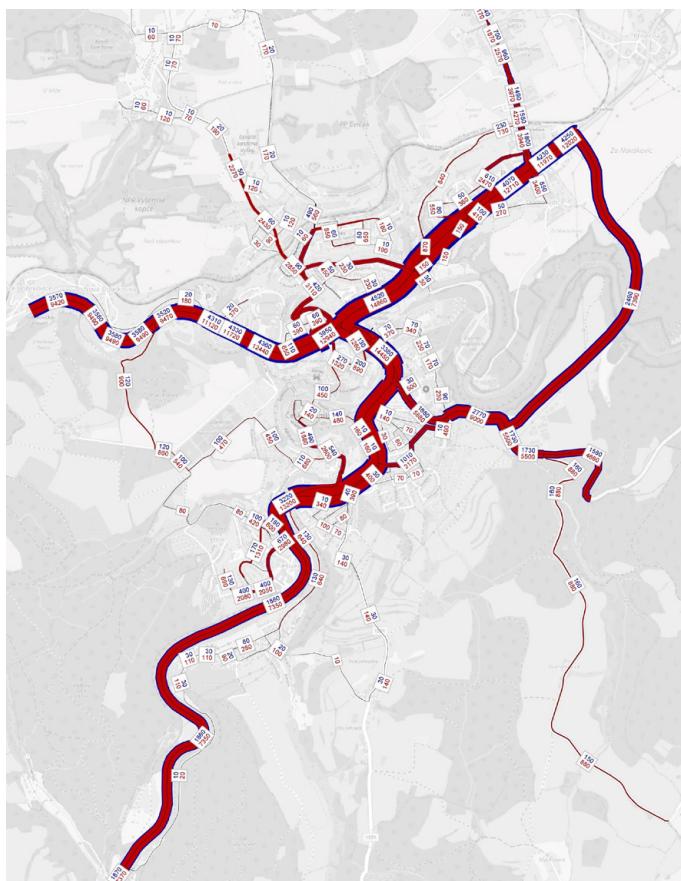


rozdílový kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 1 - scénář 2

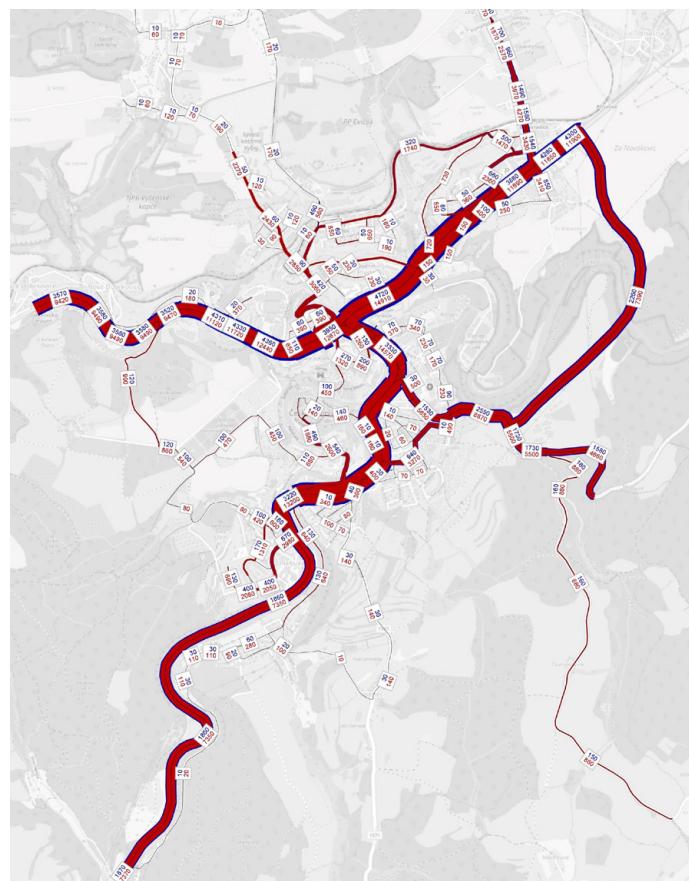


rozdílový kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 1 - scénář 5

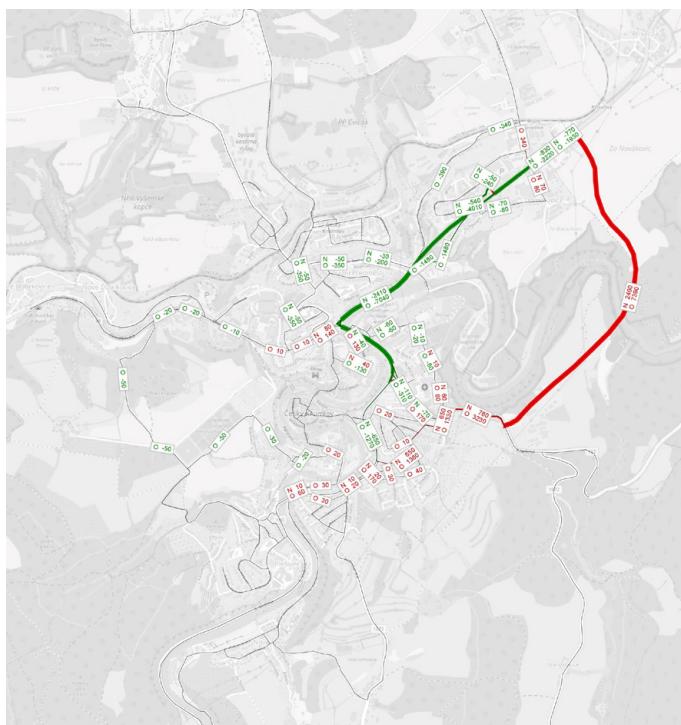
sledovaný profil	Dopravní koncepce stav 2017	Scénář 1 r. 2035 srovnávací	Scénář 2 P203a	Scénář 5 P203a Z204	Scénář 3 Z203b	Scénář 6 Z203b Z204
Budějovická (U Trojice)	22070	30160	29870	28130	22170	20570
Objezdová (pod AN)	12150	18880	18830	18830	16940	16920
Tunel II/157 (P203a)	0	0	18150	18120	0	0
východní 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



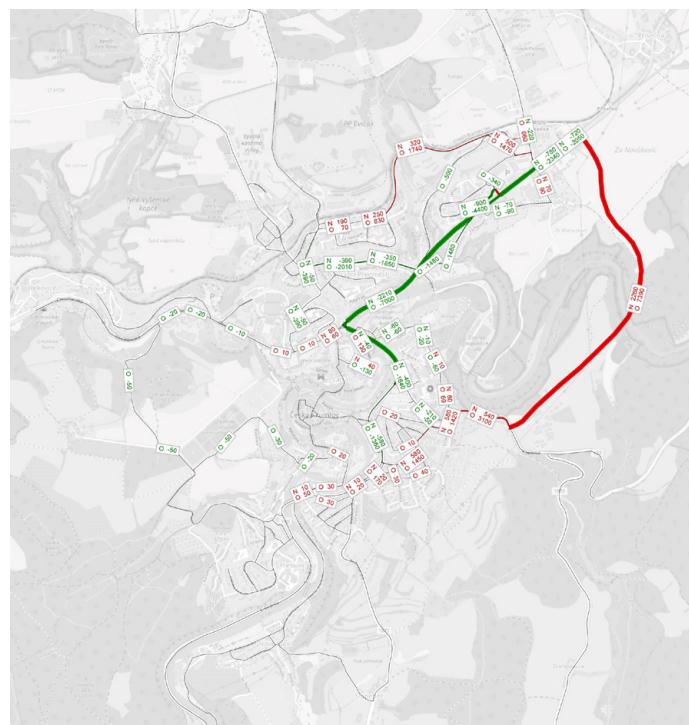
kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 3



kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 6



rozdílový kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 1 - scénář 3



rozdílový kartogram zatížení automobilovou dopravou: scénář 1 - scénář 6

ZDROJ: Prověření dopravní kostry města podle návrhu nového územního plánu

Roční průměr denních intenzit dopravy (2016)¹¹

š. 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

š. 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	1.998	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 zkratek:

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

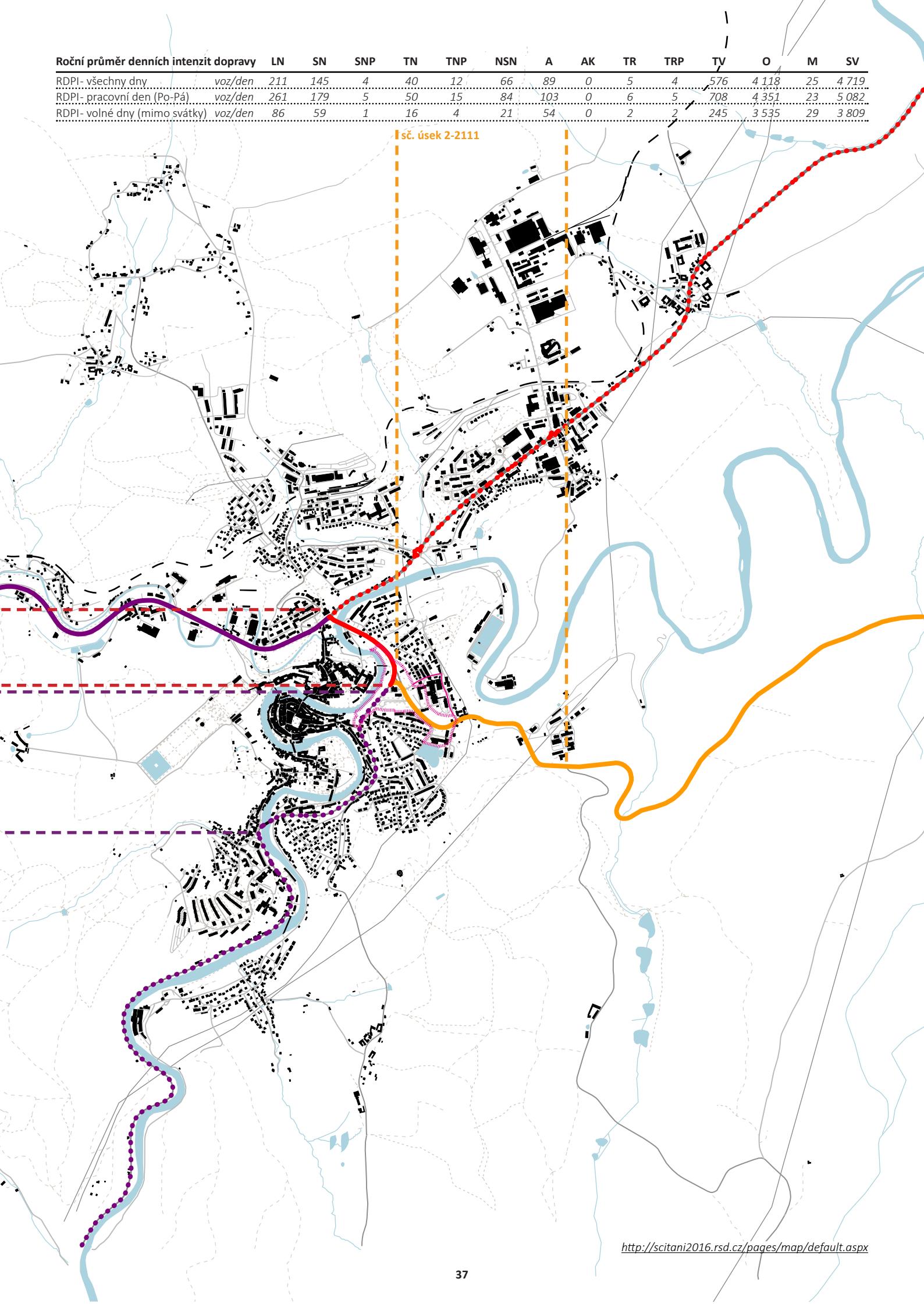
Legenda:

- ● ● ● 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

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

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

Isc. úsek 2-2111



Autobusová doprava¹²

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 mikrobusy, které zajišťují na objednávku individuální turistické výlety do Českého Krumlova z Prahy, Vídni, Mnichova, Bratislav a Budapešti ve spojení s Karlovými Vary či rakouskými městy Hallstatt, Salzburg, Melk, Obertraun a Bad Ischl a dále také spojení s letištěm 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 linek regionálních autobusů zastávky Domoradice, u Sv. Trojice, Horní brána, Plešivec (jednosměrná), Tavírna (jednosměrná), Rechle (jednosměrná), Chvalinská (obsluha MHD jen občas) a Dobrkovice (bez MHD).

MEZINÁRODNÍ A DÁLKOVÉ AUTOBUSY

Do Českého Krumlova zajíždějí 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 – Střítež, Kaplice-nádraží – Český Krumlov

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

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

Linka 330813 Český Krumlov – Krásetín – Holašovice

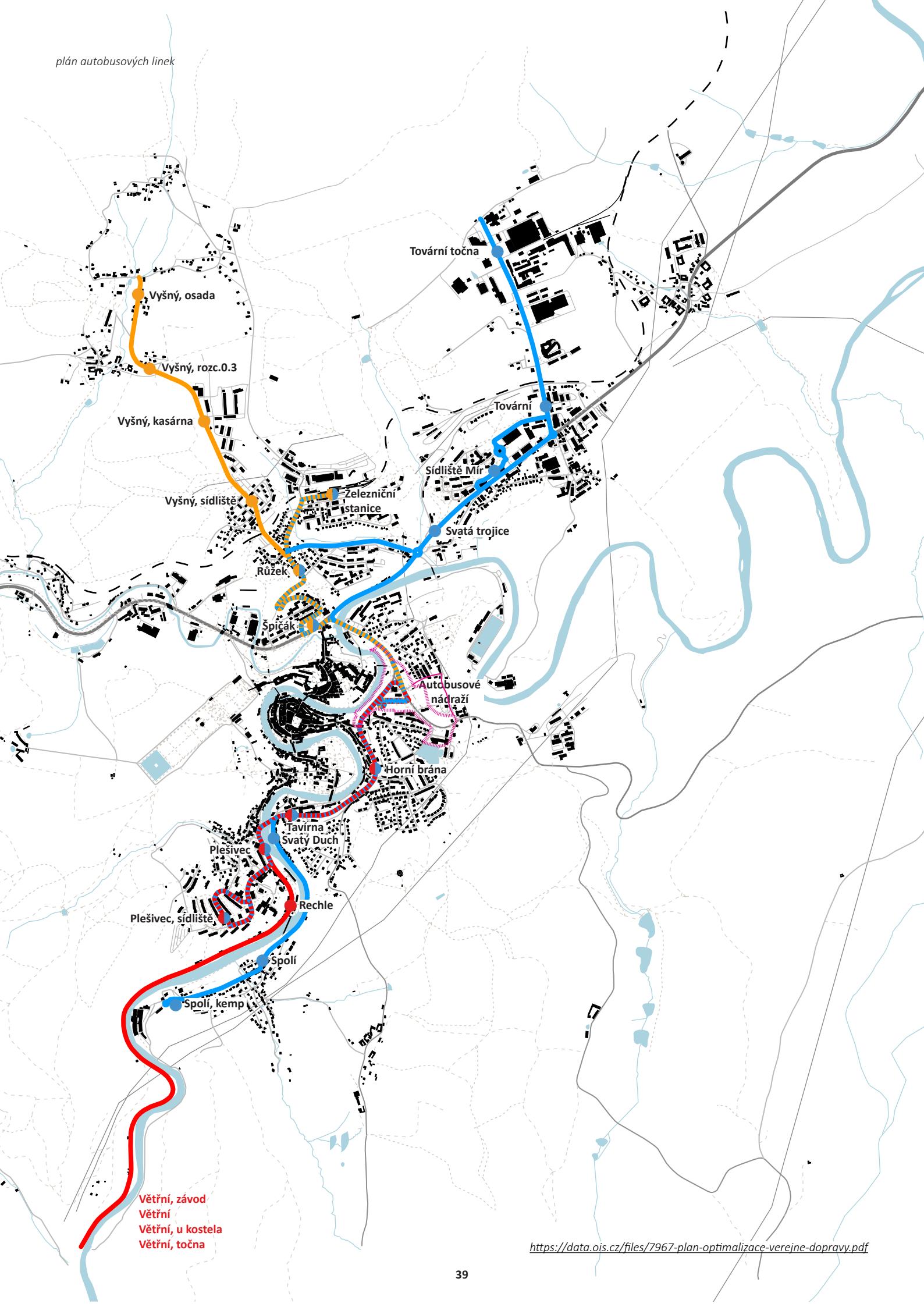
ZASTÁVKY VEŘEJNÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

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 víkendu 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).

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

plán autobusových linek



AUTOBUSY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Podle výsledků dotazníkového průzkumu dopravního chování obyvatel Českého Krumlova uskutečně 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.

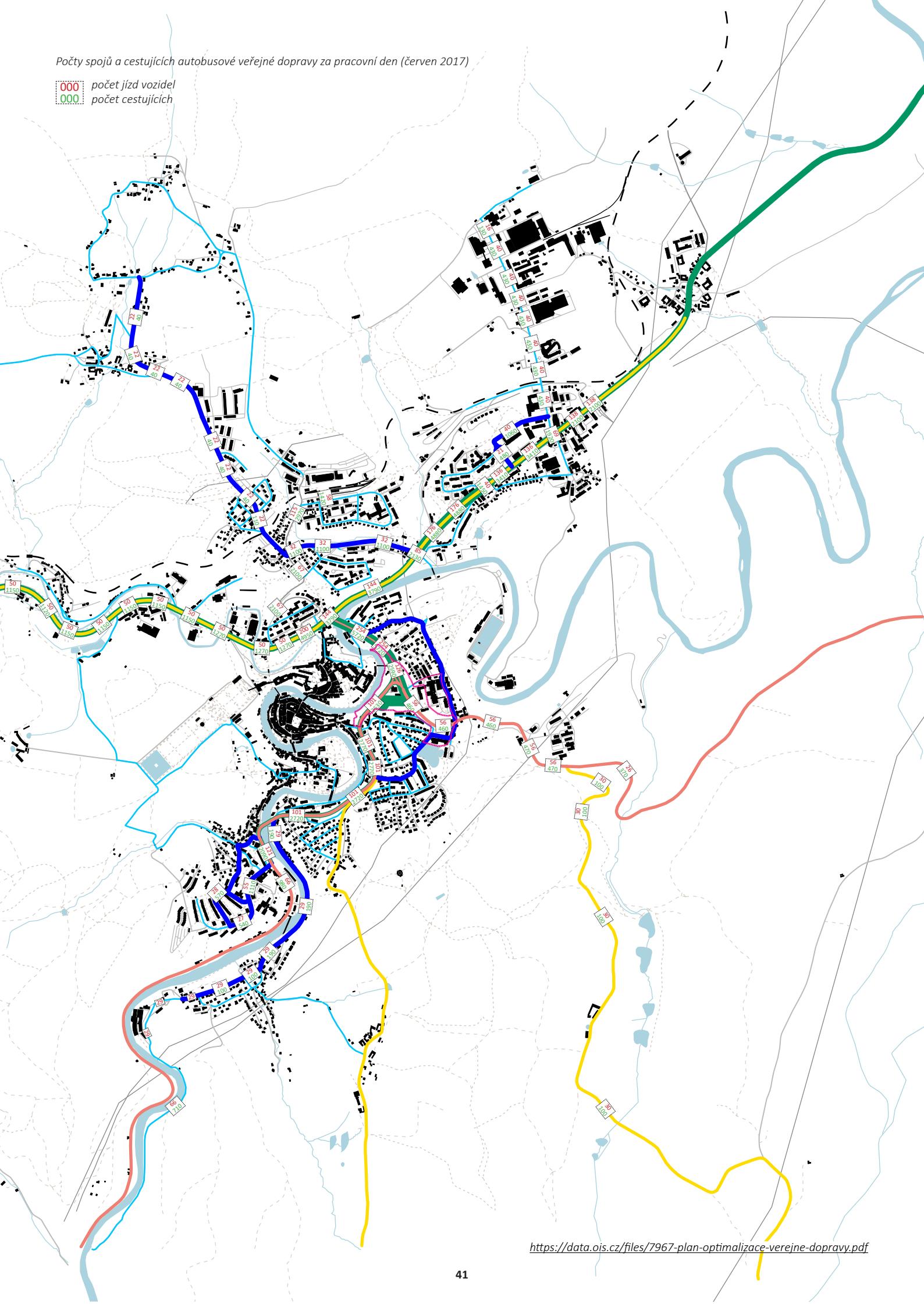
DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE

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 délbe přepravní práce vnějších cest nebyly zjištovány, ale z porovnání intenzit silniční dopravy, využívání městských parkoviš 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 jízd vozidel
000 počet cestujících

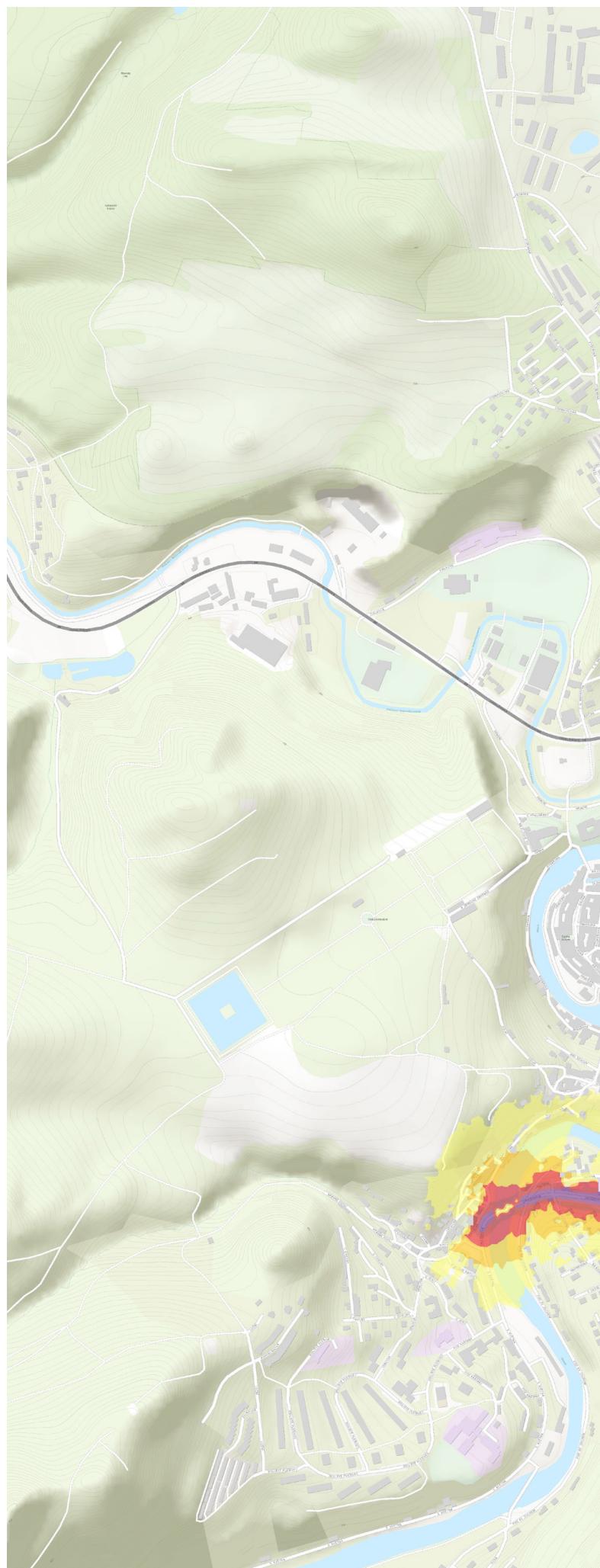


Hluková mapa v okolí řešeného území¹³

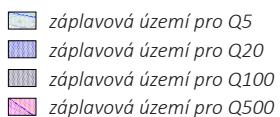
Hlukový ukazatel L_{dvn}



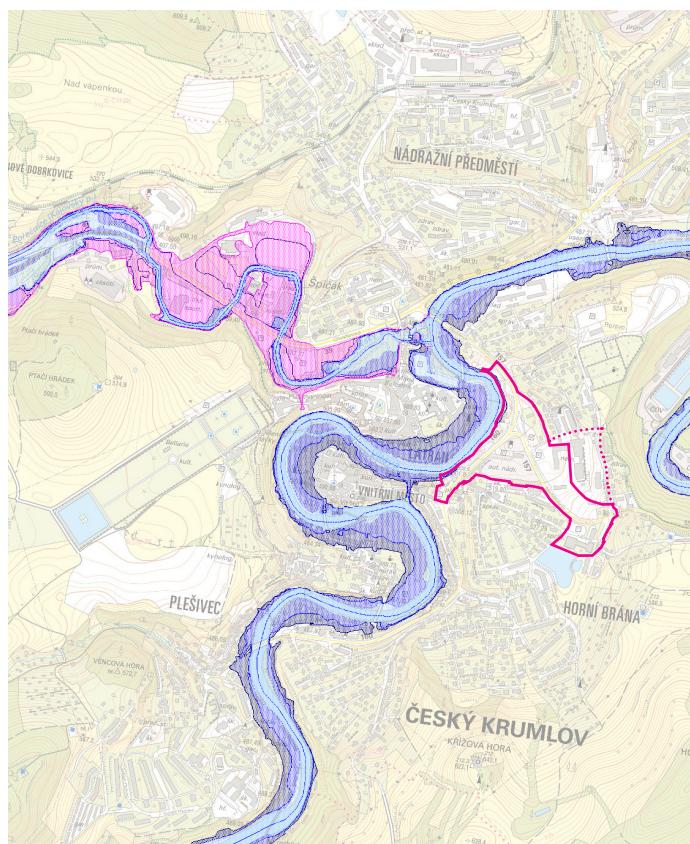
13 Hlukové mapy 2017
<https://geoportal.mzcr.cz/SHM/>

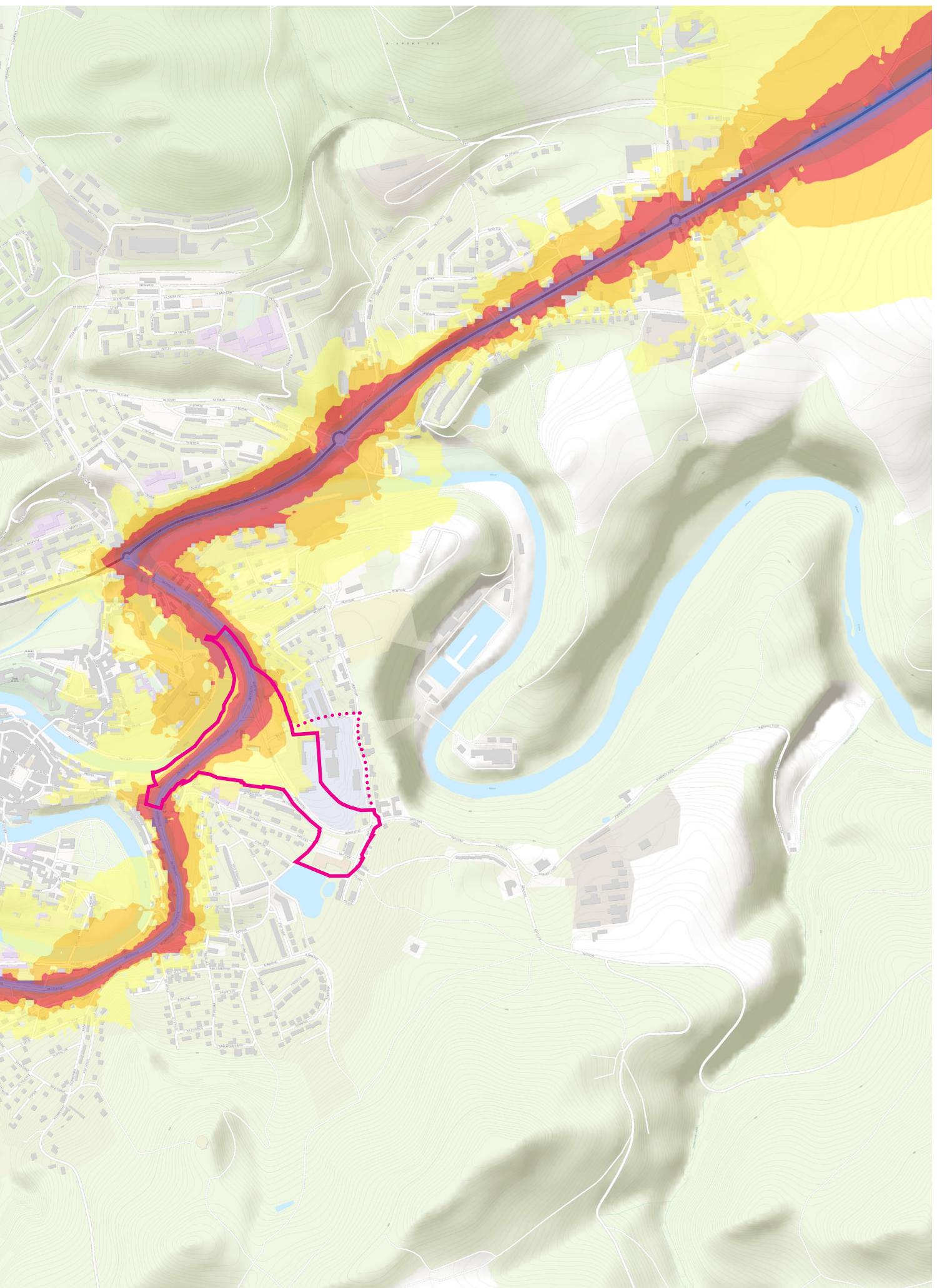


Záplavová území¹⁴



14 Hydrogeologický informační systém VÚV TGM
https://heis.vuv.cz/data/webmap/isapi.dll?map=isvs_zapluz&lon=14.3131739&lat=48.8098911&scale=15120

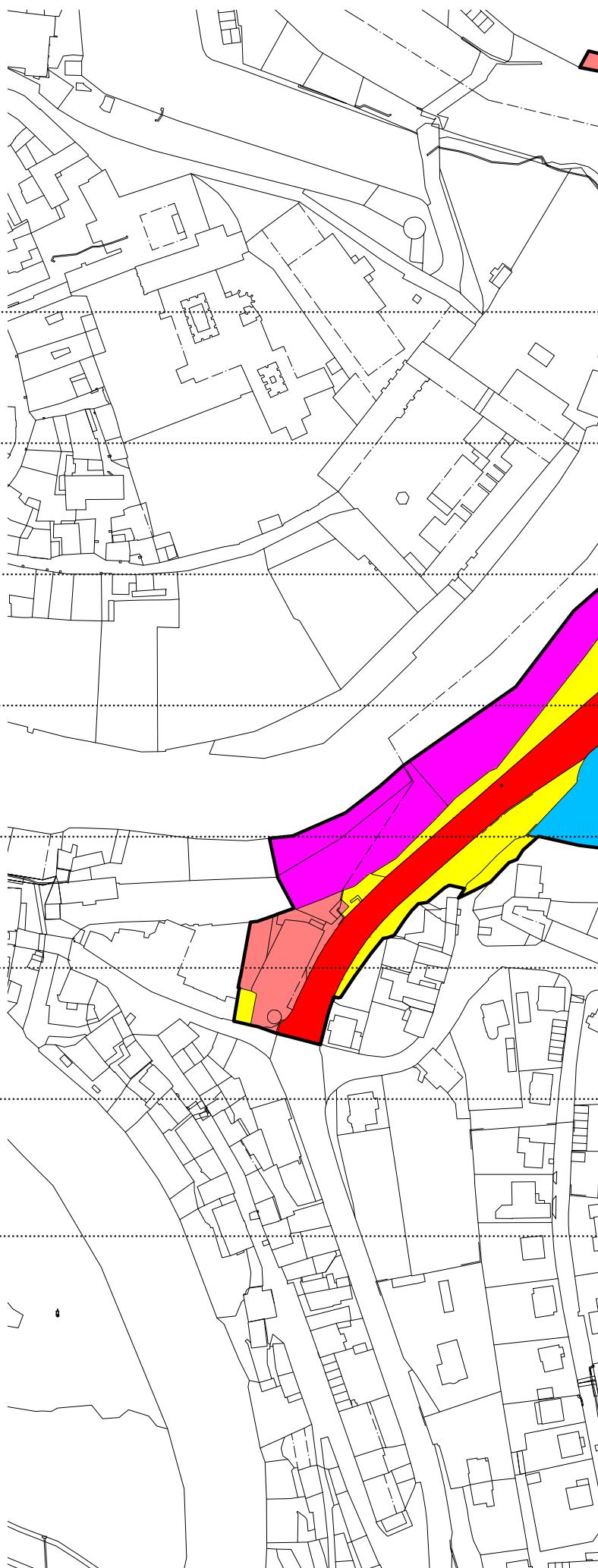




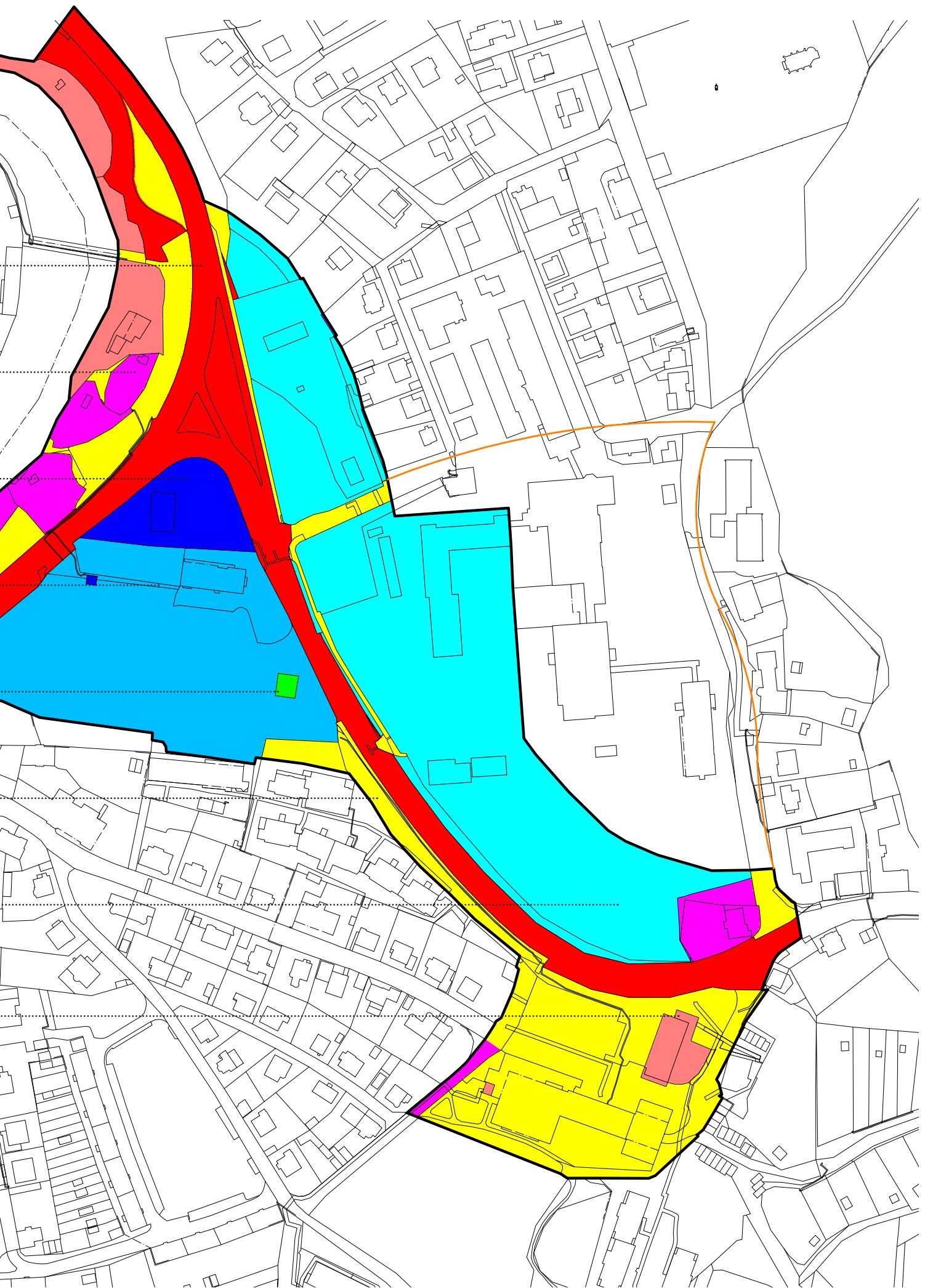
MAJETKOVÁ MAPA ŘÚ¹⁵

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.*
- *Právnická osoba*



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



C C E A M O B A