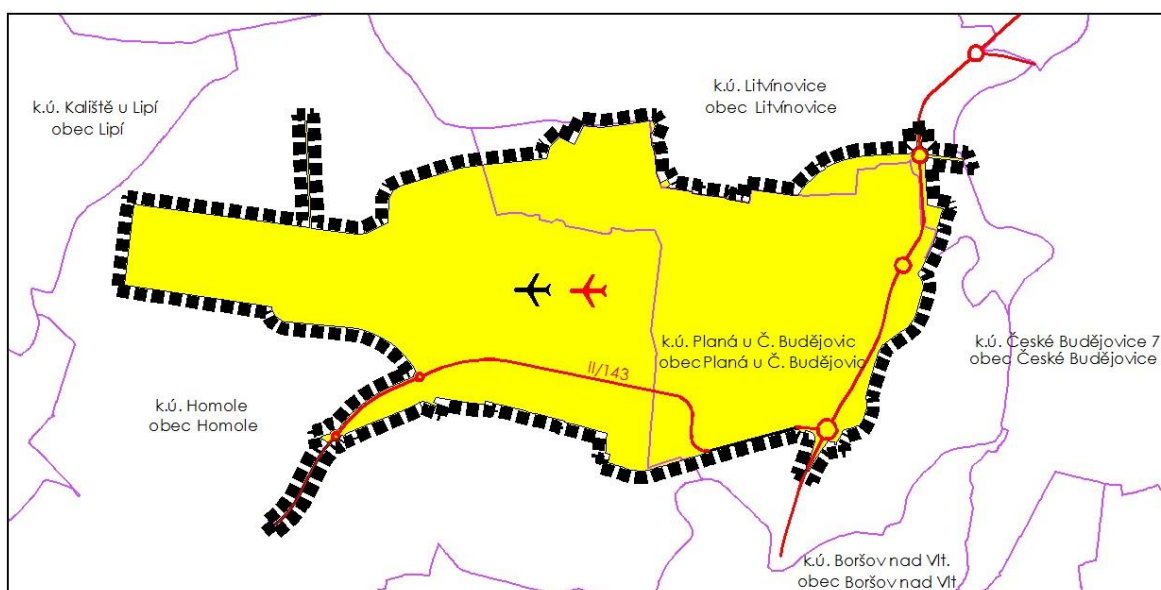


„Územní studie průmyslové zóny letiště České Budějovice - aktualizace“

v k.ú. Homole, Litvínovice a Planá u Č. Budějovic

Textová část - čistopis



Jihočeský kraj



Obsah:

A.1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA	4
a. Identifikační údaje	4
b. Odůvodnění pořízení územní studie	4
c. Podklady	6
d. Vymezení řešeného území	6
e. Širší souvislosti z hlediska účelu záměru a dopadu do území	7
f. Vazba na ÚPD obcí a kraje	9
g. Použité mapové a jiné podklady	12
A.2 URBANISTICKÁ KONCEPCE ROZVOJE PLOCH LETIŠTĚ	12
a. Výchozí situace – současný stav, východiska	12
b. Provozní plochy letiště	12
c. Přidružené plochy letiště	14
d. Dopravní dostupnost letiště a přidružených ploch	15
e. Výběr varianty dopravního napojení letiště a odůvodnění jejího výběru	15
A.3 URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ	16
a. Vymezení ploch nezbytných pro provoz letiště	16
b. Urbanistické řešení vymezených ploch (popis možnosti využití území spojených s provozem letiště)	16
c. Urbanistické řešení vymezených přidružených ploch letiště (popis možnosti využití území spojených s provozem letiště)	16
d. Řešení dopravní infrastruktury	27
e. Řešení technické infrastruktury	29
f. Napojení na stávající dopravní infrastrukturu	31
Letiště České Budějovice, jeho areál a provozní nároky mají nejužší vazbu na obce Homole, Planá a Litvínovice	32
h. Ochranná pásma letiště	32
A.4 ZÁVĚR	33

Zkratky použité v textu:

ÚP	Územní plán
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
PD	projektová dokumentace
ÚS	„Územní studie průmyslové zóny letiště České Budějovice - aktualizace“ v katastrálním území Homole, Litvínovice a Planá u Českých Budějovic
k.ú.	katastrální území

A.1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA

a. Identifikační údaje

a.1. Základní identifikační údaje studie

Název dokumentace: „Územní studie průmyslové zóny letiště České Budějovice - aktualizace“

Druh dokumentace: územní studie dle § 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.
Studie bude vložena do evidence územně plánovací činnosti Ministerstva pro místní rozvoj jako součást územně plánovacích podkladů.

Původní dokumentace: „Územní studie průmyslové zóny letiště České Budějovice“

a.2. Základní identifikační údaje pořizovatele

Pořizovatel a objednatel: Krajský úřad Jihočeského kraje
Odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic

Adresa: U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

a.3. Základní identifikační údaje zpracovatele

Zpracovatel: Brůha a Krampera Architekti, spol. s r.o

Adresa: Riegrova 1745/59, 370 01 České Budějovice 3
Telefon: 387 425 213
Mobil: 725 052 444
e-mail: info@bkarchitekti.cz
<http://www.bkarchitekti.cz/>

IČ: 03184439

Zastoupený: Ing. arch. Jiřím Brůhou – jednatelem společnosti

Zakázka č.: 16-077

Datum zpracování: 11/2017

b. Odůvodnění pořízení územní studie

1.aktualizace politiky územního rozvoje vypouští původní území vymezující republikový záměr v PÚR 2008 z důvodu, že pro rozšíření a další rozvoj tohoto záměru je v současnosti dostačující stávající areál – nejsou již další územní nároky. V návaznosti na tuto změnu je požadavek, aby územní studie byla územně plánovacím podkladem, který prověří plochy letiště.

Jako úkoly pro plánování byly stanoveny:

- 1) Provéřít plochy nutné pro provoz letiště, plochy související s provozem letiště a plochy přidružené
- 2) Zajištění snazší dostupnosti letecké dopravy v regionu
- 3) Vytvoření podmínek pro zahájení provozu veřejného mezinárodního letiště
- 4) Provéřít dopravní napojení areálu letiště, dopravního obslužení veškerých ploch a napojení letiště na další druhy dopravy
- 5) Upřesnění plochy letiště v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje a v ÚPD dotčených obcí

Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje v platném znění (dále jen ZÚR JČK)

ZÚR JČK zahrnují mezi **plochy a koridory dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu**:

- **D 20 - letiště České Budějovice** - plocha pro zařízení, činnosti a děje související s provozem letiště celostátního významu s mezinárodním provozem na území obce Planá u Českých Budějovic, vymezuje území pro areály a plochy související s provozem letiště. Kromě zajištění podmínek k vnitrostátnímu a mezinárodnímu leteckému provozu budou zajištěny podmínky pro navazující komerční, logistické, skladové a další dopravní funkce, včetně zajištění a organizace kulturních, sportovních a společenských akcí

Pro návaznost ÚS v **širším území** je nutné respektovat další plochy a koridory dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu:

- **D1 - dálnice D3**
D1/6-dálnice D3úsek Borek – Dolní Třebonín, úsek je vymezen pro stavbu dálnice ve složitém terénu urbanizovaného území aglomerace Českých Budějovic
- **D3 -IV. tranzitní železniční koridor**
D3/5 -IV. tranzitní železniční koridor - průchod Českými Budějovicemi (Nemanice na severním okraji – Hodějovice na jižním okraji)
D3/6-IV. tranzitní železniční koridor - úsek České Budějovice – Horní Dvořiště (státní hranice), úsek převážně ve volné krajině

Mezi **plochy a koridory dopravní infrastruktury nadmístního významu** jsou v ZÚR JČK vymezeny plochy:

- **D26/1 – Jižní tangenta**, návrh nové silnice spojující dálnici D3 (křižovatka Roudné) a dnešní silnici I/3 (budoucí silnice II/603 směrem na Kaplici, na Český Krumlov v prostoru Boršova nad Vltavou) napojující záměr veřejného mezinárodního letiště České Budějovice na nadřazenou silniční síť
- **D57 – Litvínovická ulice** – zkapacitnění dnešní silnice I/3 (Litvínovická ulice) v úseku České Budějovice (křižovatka s ulicí Mánesova) - Boršov nad Vltavou (křižovatka s napojením plánované Jižní tangenty)

V současné době má letiště statut 4C – veřejného vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště s vnější hranicí (délka dráhy větší než 1800 m, pro letadla s rozpětím křídel od 24m až do 36 m). Záměrem Jihočeského kraje je získání statutu veřejného mezinárodního letiště, které bude schopno odbavovat středně velká letadla typu Airbus 320, Boeing 737.

Z pohledu širších vazeb je rozvoj letecké dopravy na území Jihočeského kraje důležitý zejména pro osobní dopravu sloužící pro rekreační, pracovní a jiné účely. Předpokladem je i obsluha Dolního Rakouska. ÚAP Jihočeského kraje konstatuje absenci veřejného mezinárodního letiště pro zvýšení dostupnosti kraje a tím i zvýšení jeho potenciálu pro cestovní ruch nejen pro zahraniční návštěvníky, ale i pro občany České republiky.

Důvodem aktualizace stávající územní studie „Územní studie průmyslové zóny letiště České

Budějovice“ z roku 2008 je vytvoření územně plánovacího podkladu, který bude důležitý pro úpravu územně plánovací dokumentace kraje i obcí. Územní studie vymezí areál letiště, který bude převzat do územně analytických podkladů (dále jen „ÚAP“). Mezi další důvody pořízení územní studie je prověření a navržení ploch souvisejících s provozem letiště, ploch přidružených, sloužících pro ekonomické zajištění letiště a dopravního napojení letiště se zohledněním dopravního systému dálnice D3, obchvatu Českých Budějovic a IV. tranzitního železničního koridoru. Dalšími cíli ÚS bude respektování všech daných limitů využití území, stávajících prvků ÚSES v řešeném území a zajištění ochrany všech dalších přírodních a kulturních hodnot území.

Budoucí provoz bude bezprostředně ovlivňovat život obyvatel v několika sousedních obcích. Je proto nezbytné zajistit soulad územně plánovacích dokumentací, což se týká jak ZÚR JČK, tak územních plánů těchto obcí.

Požadavky na aktualizaci - cíle studie

- vytvořit územně plánovací podklad, který bude důležitý pro úpravu ÚPD kraje i dotčených obcí
- vymezení areálu letiště – stávající plochy nezbytné k provozu letiště (přistávací a vzletová dráha, terminál...), který bude převzat do ÚAP
- vymezení ploch souvisejících s provozem letiště (administrativní budovy, doprava v klidu.)
- vymezení ploch přidružených (opravárna letadel, lakovna...)
- vymezení ploch přidružených sloužících pro ekonomické zajištění letiště
- prověření dopravního napojení letiště a jednotlivých ploch se zohledněním dopravního systému dálnice D3, obchvatu města Českých Budějovic, IV. tranzitního železničního koridoru
- v navržených plochách ÚS navrhne podmínky a regulativy pro budoucí výstavbu

c. Podklady

Vypracování „Územní studie průmyslové zóny letiště České Budějovice – aktualizace“ se uskutečnilo na základě poskytnutých podkladů. Podklady byly zpracovateli předány objednatelem a pořizovatelem studie – Krajským úřadem Jihočeského kraje.

C.1 Podklady pořizované krajským úřadem (pořizovatel – objednatel studie)

- Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje v platném znění (5. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje, která nabyla účinnosti dne 9. 3. 2017, tedy se zahrnutými aktualizacemi číslo 1, 2, 3 a 5)
- Územně analytické podklady pro ORP České Budějovice
- Územní studie průmyslové zóny letiště České Budějovice (září 2008)
- Hydropedologický průzkum Letiště České Budějovice (2016)
- Projekt Jižní tangenty – DÚR
- Studie dopravního napojení letiště – varianty 1 a 2
- Ochranná pásma letiště
- Vyhledávací studie cyklostezek a cyklotras (Homole, Litvínovice, Planá u Českých Budějovic, letiště ČB)
- ÚP Homole (nabytí účinnosti 3. 5.2010), včetně všech změn ÚP (č.1 - 6)
- ÚP Litvínovice (nabytí účinnosti 9. 9. 2014) včetně změny č. 1 ÚP
- ÚPO Planá (nabytí účinnosti 7. 9. 2001) včetně všech změn ÚP (č.1 - 6)

d. Vymezení řešeného území

Územní studie řeší oblast Letiště České Budějovice a pozemků k tomuto areálu přiléhajících. Dotčené území se nachází v katastru 3 obcí, a to Homole (27% plochy), Litvínovice (2% plochy), a Planá u Českých Budějovic (66% plochy). U aktualizace studie bude rozsah řešeného území

zachován, pouze je rozšířen o novou dopravní infrastrukturu: obchvat obce Homole na jihu, komunikace zokruhování letiště a nová komunikace napojení obce Planá na východě řešeného území.

Celková plocha řešené oblasti je cca 528 ha a většina řešených ploch se nachází ve vnější části letiště, tedy v oblasti za bezpečnostním oplocením.

Celková plocha území vnitřní (bezpečnostní) části letiště je cca 189 ha.

e. Širší souvislosti z hlediska účelu záměru a dopadu do území

(Dostupnost kraje, bezprostřední vazby na okolí, dostupnost letiště)

e.1 Poloha letiště

Krajské město České Budějovice je vzdáleno od letiště Praha Ruzyně cca 160 km a od letiště u hornorakouského hlavního města Lince cca 110 km. V současné době nemají České Budějovice k oběma městům kvalitní silniční a železniční spojení. České Budějovice jsou výrazně největším městem Jihočeského kraje, leží blízko jeho středu. Kraj má radiálně uspořádanou silniční i železniční síť, která převážně směřuje ke krajskému městu. Vlakové i autobusové nádraží jsou v jednom místě cca 1 km východně od středu města (náměstí Přemysla Otakara II.)

Spojení tohoto dopravního terminálu s letištěm je stávající silnicí I/3 (budoucí II/603) a Mánesovou ulicí (jižní část městského okruhu), vzdálenost od budoucího terminálu letiště je cca 6 km.

V současné době vede v blízkosti letiště silnice I/3 (E55). Plánovaná trasa dálnice D3 vede po východním obvodu města České Budějovice, převážně na území sousedních obcí.

ZÚR JČK sledují záměr jižní tangenty, která by v území obcí Boršov - Včelná - Roudné umožnila propojení dálnice D3 se současnou silnicí I/3 (jižně Plané). Délka tohoto propojení bude cca 3 km. Tzn., že terminál letiště bude od dálnice D3 vzdálen cca 6,5 km a průmyslová zóna uvažovaná jižně od letiště cca 4,5 km.

Poloha letiště k městu České Budějovice

Areál letiště České Budějovice - Planá leží cca 4 km jihozápadně od centra Českých Budějovic, západně od silnice I/3 České Budějovice - Kaplice - Linec, která je dnes součástí evropské trasy E55 (Praha - České Budějovice - Linec) na území obcí Planá a Homole.

Silnice E55 bude po realizaci dálnice D3 a navazující rychlostní silnice R3 vedena v koridoru východně od kompaktního území města Českých Budějovic.

Současná silnice I/3 se po realizaci dálnice D3 stane silnicí II. třídy (II/603). Význam této trasy po realizaci dálnice D3 České Budějovice - hranice Rakouska v porovnání s dneškem poklesne. Dopravní zatížení vzhledem k plánovanému množství dopravních zdrojů i cílů v širší oblasti řešeného území se však v porovnání s dneškem pravděpodobně nesníží. Velmi dobré spojení však i nadále bude k významným lokalitám cestovního ruchu v blízkosti Českých Budějovic, tj. Českému Krumlovu a Hluboké nad Vltavou.

V Plané odbočuje ze silnice I/3 silnice II/143 Homole - Křemže - Prachatice.

Areál letiště je vlečkou z Boršova nad Vltavou napojen na železniční trať České Budějovice - Český Krumlov - Kájov.

Severovýchodní část areálu letiště leží v k.ú. Planá u Českých Budějovic a západní část v k.ú. Homole.

Severně od letiště se rozkládá obec Litvínovice (zahrnuje též sídla Šindlový Dvory a Mokré).

Od silnice I/3 je letiště odděleno areálem kasáren (cca 23 ha).

e.2 Hospodářská situace v kraji

Jihočeský kraj je dnes významnou turistickou a rekreační oblastí, má velké množství kulturních památek (často navštěvovaná města: České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Hlášovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Třeboň, Slavonice, Tábor, Vyšší Brod...) Velká návštěvnost kraje je díky lázeňství, ale i velkému množství kulturních památek a přírodních zajímavostí, přičemž řadu

možností zde najdou i sportovně založení návštěvníci (cyklostezky, terény pro horská kola, vodáctví, golf, koupání, horské a turistické túry, vyjížďky na koních, ad.). Cestovní ruch zaznamenal v posledních letech největší nárůst podílu na podnikatelských aktivitách v kraji. Jihočeský kraj má po Praze 2. největší ubytovací kapacitu (47 929 lůžek) a je turisty čtvrtým nejnavštěvovanějším krajem Česka (po Praze, Jihomoravském kraji a Královéhradeckém kraji).

Z hlediska těžby nerostných a stavebních materiálů převažuje v Jihočeském kraji těžba štěrkopísků, stavebního kamene, cihlářských hlín a v omezené míře keramických jíílů, vápence a grafitu. Na nerostné suroviny není Jihočeský kraj příliš bohatý. Významným přírodním bohatstvím jsou lesy, které zauímají více než třetinu plochy kraje (37 %). Proto mělo v minulosti pro Jihočeský kraj velký význam lesnictví a dřevařský průmysl. Vzhledem k nalezištím křemene a křemenného písku zde vznikl také průmysl sklářský. Dalším důležitým odvětvím je rybářství a zemědělství. Nejvíce průmyslové výroby je soustředěno do okolí Českých Budějovic, Strakonicka, Tábor a ve městě Písek. Novým energetickým centrem je jaderná elektrárna Temelín. Zbývající část Jihočeského kraje zůstala i nadále zemědělsky zaměřená. Zemědělství Jihočeského kraje se v rostlinné výrobě orientuje na pěstování obilovin, olejnin (řepka olejka), brambor a ovoce (třešně, jablka, rybíz, švestky). V živočišné výrobě je významný chov skotu, drůbeže a prasat. Dlouholetou tradici má v Jihočeském kraji rybníkářství. Chov ryb v 25 000 ha vodních ploch představuje polovinu produkce v rámci celého Česka. Významná je produkce dřeva, zejména smrkového, ale i borového (Třeboňsko).

Základem pro rozvoj vědy v Jihočeském kraji jsou pracoviště Akademie věd ČR, jejíž ústavy působící na území kraje se zaměřují na obory zejména biologické a ekologické. Vědecká práce je rovněž součástí aktivit Jihočeské univerzity se sídlem v Českých Budějovicích a Jindřichově Hradci. Poloha kraje ve středu Evropy při hranicích s Německem a Rakouskem, jeho vnitřní potenciál, přírodní a kulturní podmínky i historická tradice celé oblasti jsou předpokladem budoucího úspěšného rozvoje celého regionu.

Letiště České Budějovice bude mít nezanedbatelný přínos pro cestovní ruch. Podle současných trendů by toto odvětví mělo dále růst a podílet se na zvyšování hrubého domácího produktu. Blízkost a snadná dostupnost letiště jsou také významným rozhodovacím faktorem pro zahraniční investory, zejména v odvětvích s nejvyšší přidanou hodnotou a nadprůměrnou úrovní příjmů. Význam letecké přepravy vzrůstá i v oblasti přepravy zboží, především zboží o nízké hmotnosti a vysoké hodnotě.

e.3 Významné investiční projekty v kraji

Univerzitní kampus

Rozvoj kampusu Jihočeské univerzity. V roce 2014 byla dokončena nová moderní budova vědeckotechnického parku a společná budova Zemědělské fakulty a Fakulty rybářství a ochrany vod. Investice budou pokračovat i v dalších letech, kdy vznikne mimo jiné univerzitní mateřská školka a nový studentský klub. Jeho realizací dojde k zajištění rozvoje vysokého školství a zvýšení vzdělanosti a intelektuálního potenciálu v Jihočeském kraji.

Jihočeský vědeckotechnický park (JVTP)

Jihočeský vědeckotechnický park (JVTP) byl založen v roce 2008 Jihočeským krajem za účelem podpořit intenzitu, kvalitu a rychlost šíření inovací a transfer technologií do hospodářské praxe regionu. Posláním a smyslem JVTP je primárně podpora podnikání v regionu.

Přeshraniční spolupráce

V posledních letech se rozvíjí mnoho forem přeshraniční spolupráce. Jednou z nich je Euroregion Šumava/ Bayerischer Wald/Mühlviertel, který zahrnuje území o celkové rozloze 16 tis. km² s 1,3 mil.

obyvateli. Sdružuje 111 hornorakouských, 107 bavorských obcí a 128 českých obcí (z toho 89 obcí je z Jihočeského kraje). Přínosy lze spatřovat ve vytváření a realizaci společných projektů, především v oblasti dopravy, služeb a cestovního ruchu a vzájemné výměně zkušeností. V květnu 2002 byla podepsána zakládací listina dalšího euroregionu s názvem „Silva Nortica“, který zahrnuje území okresů Jindřichův Hradec, České Budějovice, Písek a Tábor. V Dolním Rakousku se jedná o okresy Zwettl, Krems, Gmünd, Waidhofen an der Thaya a Horn. Euroregion představuje území o rozloze 10 639 km² s téměř 700 tis. obyvateli.

e.4 Silniční prostupnost kraje

K důležitým rozvojovým investicím v oblasti silniční infrastruktury patří výstavba dálnice D3, v budoucnu i D4, postupné zlepšování parametrů stávajících silnic I., II. a III. třídy, včetně přeložek, obchvatů měst a obcí a rozšíření nevyhovujících úseků apod. V rámci zajištění dobré dopravní obslužnosti kraje je preferována veřejná doprava před individuální automobilovou dopravou, rozvíjejí se integrované dopravní systémy a rozšiřují se systémy MHD. Tah D3 propojí Prahu a oblast jižních Čech a napojí Tábořsko a Českobudějovicko na republikovou dálniční síť. Na jižním konci naváže na hraničním přechodě Dolní Dvořiště také na silniční síť Rakouska, a to díky nedávno dokončené rakouské kapacitní komunikaci S10, která vede do Unterweiersdorfu, kde začíná dálnice A7 (ta se v Linci napojuje na A1). Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, vedoucím ze Skandinávie přes naše území do Řecka.

Rozvoj Jihočeského kraje v oblasti dopravní infrastruktury – cíle (citace z programu rozvoje Jihočeského kraje 2014 – 2020)

- Dostavba dálnice D3 od hranic kraje ke křížení se silnicí I/20 a modernizace silnice I/4 až na státní hranici s Německem
- Zařazení dálnice D3 a IV. TŽK do „core“ (hlavní transevropské dopravní) sítě TEN-T
- Příprava vybudování alternativního propojení západ – východ vedeného přes centrální území Jihočeského kraje (v ose D5 – I/20 – I/34 – D1)
- Vybudování logistického centra v lokalitě České Budějovice – Nemanice a Hůry s napojením na D3, silnice I/20, I/34 a IV. TŽK
- Rozvoj integrovaného dopravního systému na území Jihočeského kraje
- Rozvoj letiště České Budějovice a jeho využití pro veřejný mezinárodní provoz
- Zvýšení podílu železniční nákladní dopravy na dopravním trhu
- Regionální a místní možnosti využití existence celostátně významného energetického zdroje (JETE) pro výrobu energie i tepla

e.5 Bezprostřední vazby na okolí

Letiště České Budějovice, jeho areál a zejména jeho provoz, má těsnou vazbu na zástavbu obcí Homole, Planá a Litvínovice.

Zájem občanů realizovat vlastní bydlení v rodinném domě se zahradou mimo větší města, ale zároveň se snadnou dostupností těchto měst, v posledních dvaceti letech výrazně narostl.

Rozvoj letiště, areálu, který není možno umístit kamkoli, tedy rozvoj fungujícího, ekonomicky přínosného a významného prvku veřejné infrastruktury Jihočeského kraje je potřeba chránit před nevratnými zásahy do území, které by tento rozvoj, či provoz jako takový, mohly omezit, či ohrožit.

Letiště České Budějovice je zařazeno mezi plochy dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu v ZÚR JČK. Tím je dána jeho důležitost a priorita pro Jihočeský kraj.

f. Vazba na ÚPD obcí a kraje

Aktualizovaná ÚS Letiště bude mít vliv na ÚPD obcí a kraje svým řešením.

Jihočeský kraj

ÚPD Jihočeského kraje ZÚR JČK pro plochu letiště České Budějovice vymezil plochu pro dopravní infrastrukturu mezinárodního a republikového významu s označením **D 20**.

Tato plocha je územní studií **zpřesněna – zmenšena** o jižní část, kterou odděluje silnice II/143 (severní obchvat obce Homole) od letiště. Dále částečně kopíruje komunikaci zokruhování letiště, v některých úsecích jde logicky po katastrálních hranicích pozemků.

Územní plány jednotlivých obcí:**Statutární město České Budějovice**

Město s areálem letiště přímo nesousedí, hranice města je vedena na levém břehu Vltavy. Území mezi řekou a silnicí I/3 je součástí obce Litvínovice.

Letiště má na město důsledky zejména z hlediska zatížení hlukem. Hlukové (ochranné pásmo) letiště zasahuje do území městské části Rožnov.

Významné je pro vazby v území navrhované jižní přemostění Vltavy, které by umožnilo přímé propojení Litvínovic s krumlovským předměstím. Trasa této propojující komunikace je vedena Papírenskou ulicí (v souběhu s vlečkou) a dále východním směrem po jižním obvodu areálu papíren. Do území Litvínovic pokračuje trasou po severním obvodu zahrádkářské kolonie (po obvodu k.ú. Planá u Českých Budějovic).

Další variantou je severní přemostění Vltavy v pokračování do Schneiderovy ulice (není v řešeném území, zakresleno ve výkrese č. B1- Širší vztahy). Tomuto řešení by musela předcházet změna ÚP České Budějovice.

Z hlediska ÚP Českých Budějovic jsou sledovány areály nadměstského významu ve dvou lokalitách ve východní části města s vazbami na budoucí dálnici D3.

Na levém břehu Vltavy je sledován zejména rozvoj bydlení. V jihozápadní části města je rozsáhlý městský park Stromovka, který vyplňuje podstatnou část území mezi silnicí I/3 a k. ú. Litvínovice. Součástí rozvoje v jihozápadní části města je i propojení od Čtyřech Dvorů do prostoru Litvínovic. V západní (levobřežní) části Českých Budějovic je areál Jihočeské univerzity a AV ČR.

Západní obvodová komunikace v ÚP ČB navazuje na stávající ulici Milady Horákové, která je páteří sídliště Máj.

Obec Litvínovice

Obec Litvínovice se nachází na levém břehu řeky Vltavy zhruba 3 km jihozápadně od centra Českých Budějovic. Skládá se ze tří sídel Litvínovice, Šindlovy Dvory a Mokré. Území Litvínovic se nachází na sever od území letiště, s areálem letiště souvisí sídla Litvínovice a Šindlovy Dvory.

ÚP Litvínovice přepokládá v souladu s ÚP České Budějovice tzv. jižní přemostění Vltavy a tím vznik propojení Litvínovice - Rožnov. Tato trasa by vzhledem k tomu, že prochází obytným územím (Papírenská ul.) by neměla být využívána pro nákladní dopravu. Žádoucí je vedení linek MHD umožňující propojení na Rožnov a Krumlovské předměstí. Dnes jsou dvě linky ukončeny u vstupu do areálu papíren na konci současné Papírenské ulice.

Výše zmíněné variantě severního přemostění by musela předcházet změna ÚP Litvínovice.

V ÚP Litvínovice i v ZÚR JČK je respektována plocha dopravy nadmístního významu. Jedná se o zkapacitnění Litvínovické ulice I/3 (budoucí II/603) na čtyřpruh. Dle ÚP Litvínovice se jedná o plochu dopravního koridoru pro rozšíření stávající silnice I/3 podporující rozvoj území.

ÚP Litvínovice – nabytí účinnosti 9. 9. 2014

Zm. č. 1 ÚP Litvínovice – v současné době probíhá projednávání

Územní studie respektuje ÚP Litvínovice v plném rozsahu.

Obec Homole

Obec sestává ze tří sídel: Homole, Nové Homole a Černý Dub.

Na území obce leží převážná část letiště České Budějovice. Tento areál však směrem k obci není propojen. Obec sleduje přeložku silnice II/143 po severním obvodu současného zastavěného území sídla Homole. ÚS navrhuje posunutí obchvatu Homol směrem na sever k letišti.

Územní plán na severovýchodním obvodu (podél nové trasy) sleduje rozvoj ekonomických aktivit. Část těchto ploch (severního obchvatu) zasahuje do území řešeného touto studií, z hlediska využití území však není v rozporu.

V prostoru Nové Homole je přeložka pak sledována jihovýchodním obchvatem tohoto sídla. Obchvat je řešen ve dvou variantách – krátkodobý výhled a dlouhodobý výhled – viz grafická část (výkresy č. B4.1, B4.2 a B4.3).

Na území obce se rozkládá podstatná (západní) část jižní rozvojové zóny situované mezi areálem letiště a silnicí II/143.

Rozvojové plochy pro bydlení jsou v územním plánu obce sledovány u sídel Nové Homole a Český Dub. Sídlo Český Dub leží na železniční trati České Budějovice - Český Krumlov. Přes území obce vede ze žst. Boršov n. Vlt. vlečka do areálu letiště.

ÚP Homole – nabytí účinnosti 3. 5. 2010

Zm. č. 1 ÚP Homole – nabytí účinnosti 23. 9. 2011

Zm. č. 2 ÚP Homole – nabytí účinnosti 14. 2. 2014

Zm. č. 3 ÚP Homole – nabytí účinnosti 27. 12. 2012

Zm. č. 4 ÚP Homole – v současné době probíhá projednávání

Zm. č. 5 ÚP Homole – nabytí účinnosti 20. 8. 2014

Zm. č. 6 ÚP Homole – nabytí účinnosti 17. 7. 2015

Zm. č. 6 ÚP Homole – v současné době probíhá projednávání

Obec Planá

Planá je malým sídlem ležícím mezi silnicí I/3 a Vltavou. Rozvoj je směřován jižním směrem, neboť sever je limitován provozem letiště. Osa vzletové a přistávací dráhy (VPD) vede blízko severního okraje současné zástavby. Západně od silnice I/3 se v jižní části podél silnice II/143 rozkládá průmyslová zóna, která pokračuje na území sousední obce Homole. Plochy severně od této silnice (směrem k letišti) jsou v územním plánu vymezeny pro ekonomické aktivity (průmysl a podnikání dle legendy územního plánu).

Mimo východní části areálu letiště se západně od silnice I/3 rozkládá areál kasáren, přístupný z této silnice. Územní plán tuto část svého území neřeší.

Územní plán předpokládá úpravu stávající MÚK I/3 -II/143 v severní části (směrem k Homolím) viz výkres B4.1.

Na území obce Planá je respektována plocha dopravy nadmístního významu. Jedná se o zkapacitnění Litvínovické ulice I/3 (budoucí II/603) na čtyřpruh.

ÚP Planá – nabytí účinnosti 7. 9. 2001

Zm. č. 1 ÚP Planá – nabytí účinnosti 22. 12. 2011

Zm. č. 2 ÚP Planá – Ukončeno pořizování Usnesením ZO č. 11/2011 ze dne 29. 8.2011

Zm. č. 3 ÚP Planá – nabytí účinnosti 6. 12. 2014

Zm. č. 4 ÚP Planá – v současné době probíhá projednávání

Zm. č. 5 ÚP Planá – nabytí účinnosti 10. 5. 2017

Zm. č. 6 ÚP Planá – nabytí účinnosti 14. 6. 2017

g. Použité mapové a jiné podklady

Jako mapový podklad pro vypracování ÚS Letiště byly použity následující digitální mapy:

- Státní mapa – katastrální pro výkresy v měřítku 1: 5000
- Rastrové Základní mapy (RZM)
Rastrová Základní mapa ČR 1:10 000 (RZM 10)
Rastrová Základní mapa ČR 1:25 000 (RZM 25)

A.2 URBANISTICKÁ KONCEPCE ROZVOJE PLOCH LETIŠTĚ

a. Výchozí situace – současný stav, východiska

Areál Letiště České Budějovice je jedním z největších rozvojových areálů v jižních Čechách. Letiště České Budějovice je veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště provozované společností Jihočeské letiště České Budějovice a. s. Vlastní ji Jihočeský kraj a Statutární město České Budějovice. Předkládaná územní studie aktualizuje původní návrh ÚS z roku 2008 přihlédnutím na platnou ÚPD okolních obcí a města České Budějovice. Bere v úvahu zároveň i současný a budoucí rozvoj dopravní a technické vybavenosti a navazující zájem o investice v blízkosti Českých Budějovic související s vidinou dokončení stavby D3. V porovnání s původní ÚPP se předkládaná ÚS snaží o určité zjednodušení, které ve výsledku nabízí návrh na obecnější bázi, umožňující různorodější využití jednotlivých návrhových ploch.

Dominantním úkolem ÚS je především návrh dobrého dopravního napojení na dopravní skelet širšího okolí celého areálu. Děje se tak v etapě krátkodobé a dlouhodobé (krátkodobá varianta ve dvou etapách). Předmětem je též ověření možnosti dalšího rozvoje v rámci areálu, zejména záměru na výstavbu navazujících průmyslových a obchodních zón a dalších aktivit souvisejících s letištěm.

b. Provozní plochy letiště

Letiště má v současné době statut veřejného vnitrostátního letiště s provozem pro lety podle pravidel za viditelnosti ve dne (tzv. provoz VFR/den).

V současné době jsou na letišti následující pohybové plochy:

Vzletová a přistávací dráha - RWY 09/27:

směr (mag.):	090°/270°
délka:	2500 m
šířka:	80 m
kryt:	cem. beton
deklarovaná únosnost:	PCN 32/R/B/W/T
podélný sklon v první a poslední čtvrtině dráhy:	0,2 - 1,0% u prahu 09 1,0 - 1,5% u prahu 27
podélný sklon v prostřední části:	max. 1,48%
příčný sklon:	0,5-1,0%

2500 m je skutečná délka dráhy. Pro posouzení využití dráhy je rozhodující tzv. jmenovitá délka, tedy délka přepočítaná podle koeficientů ICAO na standardní podmínky (dráha na úrovni moře, standardní atmosférické podmínky, nulový sklon dráhy). Pro podmínky letiště České Budějovice vychází jmenovitá délka na **1861 m**. Letiště má tedy kódové číslo **4**.

Pojezdové dráhy:

TWY T (paralelní s RWY v osové vzdálenosti 279 m) šířka: 18 m
podélný sklon : cca 1,35%
příčný sklon: 0 – 0,5%

další pojezdové dráhy tvoří spojky mezi RWY a TWY T:

T: TWY A(u prahu 27)

šířka:	18 m
podélný sklon :	cca 0,0%
příčný sklon:	1,88 – 1,95%

TWY B(cca 703 m od prahu 27)

šířka:	18 m
podélný sklon :	skoro 0,0%
příčný sklon:	1,5 – 1,8%

TWY C(cca 1648 m od prahu 27)

šířka:	18 m
podélný sklon :	cca2,0%
příčný sklon:	cca1,7%

TWY D(u prahu 09)

šířka:	18 m
podélný sklon :	cca 1,6%
příčný sklon:	0,5 – 2,5%

Všechny pojezdové dráhy mají tuhý, betonový kryt, nemají žádné zpevněné postranní pásy, únosnost vozovek je PCN 38/R/B/W/T.

Odbavovací plochy:

Na letišti jsou následující odbavovací plochy:

Obchodní lety – cestující

Vymezení dvou odbavovacích ploch poskytuje dostatek prostoru pro odbavení cestujících v dlouhodobém výhledu.

Obchodní lety – přeprava zboží (cargo)

Pro tento druh dopravy je vyhrazen prostor východně od odbavovacího areálu. V případě potřeby je zde možné v přímé návaznosti na cargoterminály a pojezdovou dráhu A vybudovat speciální odbavovací plochu. V prvních fázích provozu je eventuálně možné vzhledem k malé vzdálenosti využívat i odbavovací plochu před terminálem pro cestující, protože je možné, vzhledem k poměrně malému provozu, vhodně sladit lety s jednotlivými typy dopravy.

Všeobecné letectví (General aviation)

Odbavení cestujících všeobecného letectví bude probíhat v terminálu jako odbavování cestujících obchodních letů. Pro odbavení letadel bude využívána vyhrazená část hlavní odbavovací plochy, pro parkování pak do doby rozšíření odbavovací plochy mohou být využívány stávající provozní plochy, které budou mimo provoz pro normální obchodní lety, následně pak bude vždy okrajová část hlavní odbavovací plochy vyhrazena pro tato letadla.

Sportovní letectví

Pro tento druh letectví a event, leteckou školu je vymezen prostor v západní části letiště (viz výkresová část). Prostor bude tak provozně zcela oddělen od ostatních provozů letiště, bude mít samostatný příjezd a bude napojen v první fázi na dráhový systém letiště přes stávající pojezdové dráhy, které tomuto typu letadel vyhovují, po případném dobudování pojezdového systému bude napojen přímo na paralelní pojezdovou dráhu - TWY D.

V rámci stavby „Modernizace letiště České Budějovice, 2. etapa“ byla provedena rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy, kterou bude zvýšena únosnost vozovky na potřebnou hodnotu (viz popis

dále), zúžení dráhy na celkovou šířku 60 m a vytvoření obratiště u prahu 09 pro otočení letadel po přistání ve směru 27, resp. před vzletem ve směru 09. Dále byla provedena rekonstrukce pojezdových drah A, B a T (v úseku mezi TWY A a TWY B), při které byla zvýšena únosnost jejich vozovek, byly upraveny příčné sklony na povolenou hodnotu a doplněny zpevněné postranní pásy. Rovněž byla provedena rekonstrukce a rozšíření odbavovací plochy - APN (Middle) tak, aby na ní bylo možné zároveň odbavovat jedno letadlo kódového písmene (k.p.) C (tzn. s rozpětím křídel do 36 m) a jedno letadlo k.p. D typu B 767-200 nebo A 310 (tzn. s rozpětím křídel do cca 49 m). Zároveň bude část odbavovací plochy E využívána pro tzv. odmrazování letadel v zimním období.

Stavba „Modernizace letiště České Budějovice 2. etapa“ byla dokončena a předána v červnu 2016.

Modernizace letiště bude pokračovat 2. fází II. etapy, která zahrnuje výstavbu terminálu a jeho vybavení technologiemi pro odbavování cestujících a zavazadel. Dále pak rekonstrukci a rozšíření odbavovací plochy a pojezdových ploch, budou postaveny také další přístupové komunikace, včetně parkoviště pro cestující. Nezbytnou investicí zajišťující běžný mezinárodní provoz bude pořízení navigačních zařízení a světelného a meteorologického vybavení. Po dokončení modernizace přijde na řadu proces certifikace pro veřejný mezinárodní provoz. Licenci uděluje Úřad pro civilní letectví, který má na celý proces certifikace ze zákona až rok.

Vyhodnocení dráhového systému

Podle záměrů majitele a provozovatele letiště má být letiště využíváno pro obchodní dopravu cestujících a zejména pro zboží a to letadly k.p. C a v menší míře i letadly k.p. D (rozpětí do 52 m).

Vzletová a přistávací dráha

Vzhledem k ovlivňování vzletové hmotnosti při vysokých teplotách v letním období by bylo výhodné prodloužit dráhu na celkovou délku cca 3000 m (tedy prodloužit o 500 m). Tomuto prodloužení však brání zalesnění a konfigurace terénu západně od letiště (viz též popis v kapitole o vyhodnocení překážkových ploch), resp. zástavba východně od letiště (kasárna a obec Planá). Prodloužení dráhy se nepředpokládá, neboť by došlo k výraznému zásahu do krajiny.

Ostatní parametry dráhy (únosnost, šířka, podélné sklony) jsou po její rekonstrukci v rámci 2. etapy modernizace letiště v pořádku.

Pojezdové dráhy

Systém pojezdových drah je po 2. etapě modernizace letiště naprosto dostačující pro předpokládaný provoz. Práh 27 má přímé napojení na pojezdovou dráhu, mezi prahem 09 a TWY B budou letadla po přistání ve směru 27, resp. před vzletem ve směru 09 pojíždět po RWY, což je pro tento typ letiště (z hlediska očekávaného provozu) postačující. Pokud by došlo k potřebě zvýšení provozu v tzv. špičkové hodině (nad hodnotu cca 8 – 10 pohybů), je možné dobudovat paralelní pojezdovou dráhu i k prahu 09 a doplnit další spojovací dráhu mezi RWY a paralelní TWY. V tomto případě pak bude kapacita dráhového systému letiště dána kapacitou RWY (zejména jejím vybavením) a bude pro spádovou oblast letiště prakticky nevyčerpatelná.

Stávající pohybové plochy (po 2. etapě modernizace) budou svými parametry plně vyhovovat kódovému značení letiště - 4D a zamýšlenému provozu obchodní dopravy letadel k.p. C a pro menší typy letadel k.p. D.

c. Přidružené plochy letiště

1. část sever

Jedná se o plochy severně od hlavního dopravního diametru (osy) směřující k budoucímu terminálu a o plochy v okolí vjezdové křižovatky na I/3 (k.ú. Litvínovice a Planá u Českých Budějovic). Na těchto plochách je navrženo nejširší a různorodé využití pro funkce občanské vybavenosti, výroby a skladování. Po obou stranách stávající vlečky jsou dále navrženy plochy dopravní infrastruktury a překladiště. V souladu s ÚP Litvínovice je jižně od dopravního čtvrtoblouku doplněna specifická

plocha občanské vybavenosti. Současný stav v bezprostředním okolí vjezdu do letiště je neuspokojivý a z vnějšku téměř nic nesignalizuje přítomnost tohoto pro jižní Čechy tak významného areálu. Z tohoto důvodu je v návrhu ÚS pojato území mezi I/3 a hranicí areálu jako veřejné prostranství, které potvrdí existenci některých stávajících zařízení, ale zároveň umožní úpravu stávajících neupravených ploch.

2. část jih

Jedná se o plochy jižně od letiště, které leží v k.ú. Homole a Planá u Českých Budějovic. ÚS odklání v ÚPD navrženou trasu II/143 severněji (dále od obce Homole) tak, aby se mohla stát osou budoucí výrobní a skladové zóny, jejíž náplň a obsah může, ale nemusí, souviset s provozem letiště. Od stávající trasy se trasa nová odklání východně od rozhraní obou katastrů a dvěma oblouky se dostává do hlavní osy, jež navazuje na původní zaslepenou obslužnou komunikaci jižně od letiště. Trasa II/143 variantně pokračuje dále, navazuje na stávající komunikaci skrze Nové Homole anebo v souladu s ÚP míří ve formě obchvatu dále na jihozápad. Mezi výrobní a skladovou zónou a okrajem zastavěného území obce Homole je navržena zklidňující zelená nezastavitelná plocha, která bude eliminovat případné nepříznivé vlivy budoucí výrobní a skladové zóny na obec Homole. ÚS samozřejmě fixuje a potvrzuje všechny stávající výrobní a skladové areály v tomto území.

Severní rozvojová plocha je členěna na tři celky (VS2, VS5 a VS8) s celkovou výměrou 31 ha. Jižní část této zóny určena pro středně velké a menší firmy (výměra 52 ha).

d. Dopravní dostupnost letiště a přidružených ploch

ÚS navrhuje zpřístupnit areál letiště ze stávající silnice I/3 upravenou křižovatkou poblíž dnešního vjezdu. Křižovatka umožní přímé napojení bez současných dopravních závad. V krátkodobé variantě bude mít křížení formu průsečné či stykové křižovatky, která se v dlouhodobé variantě může změnit na křižovatku okružní. Druhé zásadní dopravní napojení je v souladu s ÚP Litvínovice plánováno severněji a letiště bude zpřístupněno dopravním čtroblokem, který se uvnitř areálu napojí na hlavní dopravní diametr.

Celková koncepce dopravní obsluhy letiště je však založena na myšlence zokruhování hlavních dopravních tras kolem areálu. V této souvislosti se proto do hry dostává upravený tvar mimoúrovňové křižovatky I/3 a II/143, nově navržený průběh trasy silnice II/143 a nová trasa účelové komunikace na západním okraji areálu, která umožní propojení II/143 a hlavního letištního dopravního diametru. Navržená dopravní smyčka umožní dobrou dopravní přístupnost v současné době bouraného areálu kasáren ležícího severozápadně mimo řešené území. Všechna navržená dopravní opatření navazují na dopravní skelet města České Budějovice.

Areál letiště je zavlečkován. ÚS přichází s myšlenkou prodloužení této vlečky ve formě částečně podzemní trasy až k odbavovacímu terminálu a umožnění tak využití železnice pro dopravu cestujících.

V bezprostředním okolí budoucího dopravního terminálu jsou navrženy plochy občanské a dopravní vybavenosti umožňující různorodé způsoby využití.

e. Výběr varianty dopravního napojení letiště a odůvodnění jejího výběru

Dopravní napojení letiště z komunikace I/3 resp. II/603 je v předkládané ÚS řešeno ve variantách. První varianta zohledňuje dosavadní existenci silnice I/3 ve stávajícím koridoru jako dvojpruhu a možné úpravy pouze průsečných křižovek. Druhá varianta pohlíží na současnou I/3 jako na komunikaci II/603 ve vlastnictví Jihočeského kraje, počítá a) s úpravou dvou zpřístupňujících křižovek na kruhové, b) s částečným možným rozšířením II/603 na čtyřpruh, c) se zásadní úpravou

stávající nevyhovující MÚK Planá a d) se stavbou tzv. jižní tangenty, která dokonale zpřístupní jižní část Českých Budějovic včetně letiště od budoucí D3.

Právě dokončení D3 jako obchvatu Českých Budějovic a stavba jižní tangenty může být impulzem pro realizaci všech investičních aktivit v řešeném území.

A.3 URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

a. Vymezení ploch nezbytných pro provoz letiště

Jedná se o plochy ležící uvnitř oplocené zóny letiště a navazující prostory ležící po obou stranách hlavní dopravní komunikace, tedy o plochy označené jako: DS-P1,2,3,4, DIL-S, DIL 4, SVK, SVK1, DIS, OVK 1,2, OV1,2, DID, OV a územní rezervy. Vyjmenované plochy jsou pro budoucí provoz letiště zásadní a bez většiny z nich se provoz neobejde. Jejich možné funkční využití je popsáno v následných kapitolách (podmínky pro způsob využití pozemků).

b. Urbanistické řešení vymezených ploch (popis možnosti využití území spojených s provozem letiště)

Budoucí provoz letiště bude srovnatelný s fungováním evropských letišť stejné velikostní kategorie. Z tohoto důvodu jsou k základním provozním a technickým celkům přičleněny doplňující plochy občanské vybavenosti především komerčního charakteru, jež navazují na plochy dopravní obsluhy ve formě místních a účelových komunikací, vlečky a železnice, železničního podzemního dopravního terminálu a překladišť. Konkrétní budoucí funkční využití je popsáno v následujících kapitolách (podmínky pro způsob využití pozemků).

c. Urbanistické řešení vymezených přidružených ploch letiště (popis možnosti využití území spojených s provozem letiště)

1. část sever

Jedná se o plochy severně od hlavního dopravního diametru (osy) směřující k budoucímu terminálu a o plochy v okolí vjezdové křižovatky na 1/3 (k.ú. Litvínovice a Planá u Českých Budějovic) a severního dopravního čtvrtoblouku, tedy o plochy označené jako: OV3,4,5,6,7,8,9, DIS-VP1, DIS-Z1,2, DID, VS. Všechny tyto plochy leží ve východním předpolí hlavního vstupu do letiště a budou široce doplňovat jeho hlavní funkce se zaměřením na nadměstskou a specifickou občanskou vybavenost. Plocha VS je určena v souladu s jejím dnešním využitím pro různorodou výrobu a skladování.

2. část jih

Jedná se o plochy jižně od letiště, které leží v k.ú. Homole a Planá u Českých Budějovic, tedy o plochy označené jako: VS, VS1,2,3,4,5,6,7,8, OVZS, VK a DIS. Převažující plochy VS s indexem navazují na hojně stávající výrobní aktivity v tomto prostoru a budou je doplňovat. Konkrétní budoucí funkční využití je popsáno v následujících kapitolách (podmínky pro způsob využití pozemků).

Seznam navrhovaných ploch

Katastrální území	Ozn. plochy	Způsob využití	Celk. výměra v ř. ú. (ha)
Homole	VS1	plocha výroby a skladování	21,7
Planá u Č.B.	VS2	plocha výroby a skladování	7,2

Katastrální území	Ozn. plochy	Způsob využití	Celk. výměra v ř. ú. (ha)
Planá u Č.B.	VS3	<i>plocha výroby a skladování</i>	2,2
Homole	VS4	<i>plocha výroby a skladování</i>	0,84
Homole	VS5	<i>plocha výroby a skladování</i>	26,8
Planá u Č.B.	VS6	<i>plocha výroby a skladování</i>	9,1
Planá u Č.B.	VS7	<i>plocha výroby a skladování</i>	7,9
Planá u Č.B.	VS8	<i>plocha výroby a skladování</i>	1,3
Homole	SVK1	<i>plochy smíšené výrobní - komerční vybavení související s letištěm</i>	6,4
Planá u Č.B.	OV1	<i>plochy občanského vybavení</i>	2,7
Planá u Č.B.	OV2	<i>plochy občanského vybavení</i>	2,4
Planá u Č.B.	OV3	<i>plochy občanského vybavení</i>	1,9
Planá u Č.B.	OV4	<i>plochy občanského vybavení</i>	3,3
Planá u Č.B.	OV5	<i>plochy občanského vybavení</i>	8,6
Planá u Č.B.	OV6	<i>plochy občanského vybavení</i>	1,7
Litvínovice	OV7	<i>plochy občanského vybavení</i>	0,8
Litvínovice	OV8	<i>plochy občanského vybavení</i>	1,0
Planá u Č.B.	OV9	<i>plochy občanského vybavení</i>	4,6
Homole, Planá u Č.B.	OVK1	<i>plochy občanského vybavení - komerční vybavení související s letištěm</i>	0,8
Planá u Č.B.	OVK2	<i>plochy občanského vybavení - komerční vybavení související s letištěm</i>	1,4
Planá u Č.B.	DIS-VP1	<i>plochy dopravní infrastruktury - veřejné překladiště</i>	3,0
Planá u Č.B.	DIS-Z1	<i>plochy dopravní infrastruktury - zařízení pro silniční dopravu</i>	2,1
Planá u Č.B.	DIS-Z2	<i>plochy dopravní infrastruktury - zařízení pro silniční dopravu</i>	2,5
Homole	DS-P1	<i>plochy dopravní infrastruktury - parking</i>	1,3
Homole	DS-P2	<i>plochy dopravní infrastruktury - parking</i>	0,2
Planá u Č. B	DS-P3	<i>plochy dopravní infrastruktury - parking</i>	0,5
Planá u Č. B	DS-P4	<i>plochy dopravní infrastruktury - parking</i>	1,4
Planá u Č. B	V1	<i>plochy vodní a vodohospodářské</i>	0,1

Katastrální území	Ozn. plochy	Způsob využití	Celk. výměra v ř. ú. (ha)
Planá u Č. B	V2	<i>plochy vodní a vodohospodářské</i>	0,3
Homole	DIL-S	<i>plochy dopravní infrastruktury - sportovní létání, letecká škola</i>	5,2

Podmínky pro způsob využití pozemků

dle ÚS se stanovuje toto využití:

Pro vnější vzhled všech staveb v řešeném území platí podmínka používat zásadně takové materiály, které neodrážejí denní světlo a sluneční záření tak, aby ohrožovaly bezpečnost letecké dopravy na letišti. Tuto podmínku musejí splňovat rovněž všechny stávající i navrhované zdroje umělého světla a osvětlení.

Plochy výroby a skladování (VS)

Hlavní využití:

Výrobní a skladová činnost, komerční využití drobné výroby a služeb.

Přípustné využití:

- odstavování vozidel a letadel na vyhrazených pozemcích
- průmyslová a řemeslná výroba včetně staveb pro výrobu a skladování
- občanské vybavení včetně staveb pro obchod - **pouze pro plochy VS6 a VS7**
- plochy a stavby pro výrobu, sklady, dílny, opravy
- plochy veřejné zeleně
- dopravní a technická infrastruktura místního významu
- doprava v klidu – odstavná a parkovací stání, garáže, logistické stavby
- veřejná prostranství
- zeleň – zejména ochranná, izolační a doprovodná
- vodní útvary

Podmíněně přípustné využití:

- služební bydlení pouze související s hlavním a přípustným využitím území pod podmínkou prokázání splnění hygienických limitů s tím, že veškerá opatření na snížení negativních účinků (dopravy) budou řešena na náklady investora – platí pouze pro plochy **VS4, VS5, VS6, VS7 a VS8**.

Nepřípustné využití:

- bydlení v jakékoliv formě (s výjimkou služebního bydlení u vybraných ploch)
- školství
- rekreace včetně staveb pro rodinnou rekreaci
- ubytování včetně staveb ubytovacích zařízení

Podmínky prostorového využití území:

Použitý materiál na stavby musí respektovat specifika letiště.

Při výstavbě je nutné respektovat ochranná pásma pro výstavbu z hlediska OP letiště.

Maximální výška zástavby bude stanovena s respektováním ochranných pásem letiště s výškovým omezením staveb.

V případě technologických objektů se výšková hladina nestanovuje.

Zastavěné území 85%

Plochy smíšené výrobní – komerční vybavení související s letištěm (SVK)

Hlavní využití:

lehká výroba a služby související s letištěm.

Přípustné využití:

- odstavování vozidel na vyhrazených pozemcích
- plochy a stavby související s hlavní funkcí území - např. opravny, drobné výroby, lakovny v návaznosti na letištní provozy
- plochy veřejné zeleně
- plochy dopravní a technické infrastruktury

Nepřípustné využití:

- bydlení v jakékoliv formě
- výrobní a velkoskladové zařízení

Podmínky prostorového využití území:

Použitý materiál na stavby musí respektovat specifika letiště.

Při výstavbě je nutné respektovat ochranná pásma lesů, ochranná pásma pro výstavbu z hlediska OP letiště. Maximální výška zástavby 6m od jižní hrany území, resp. 250m od osy vzletové dráhy, výška zástavby 10m ve vzdálenosti 295 m od osy vzletové dráhy.

Zastavěné území nadzemními objekty	25 %
Zastavěné území zpevněnými plochami	35 %
Plochy vyšší a nízké zeleně	40 %

Plochy občanského vybavení (OV) OV1 – OV6 a OV9

Hlavní využití:

- komerční občanská vybavenost sloužící pro ubytování, stravování, služby, obchodní prodej v malém rozsahu
- plocha ředitelství letiště
- veřejná občanská vybavenost sportovního a rekreačního charakteru, tzn. bazén, fitness centrum
- veřejná občanská vybavenost sportovního a rekreačního charakteru s většinovým podílem sportovních ploch - hřiště, tenisové kurty, cvičná odpaliště golfu
- komerční občanské zařízení plošně rozsáhlé, velkoplošný maloobchod s vysokými nároky na dopravní obsluhu
- občanské vybavení pro školství, zejména základní, sloužící spádově pro obyvatele okolních obcí
- občanské vybavení pro školství, zejména pro střední a vysoké školství, technopark, vysokoškolský kampus, výzkumná a projekční pracoviště

Přípustné využití:

- odstavování vozidel na vyhrazených pozemcích
- plochy a stavby pro dočasné ubytování v hotelech, motelech
- plochy a stavby pro stravování - restaurace, bary, apod.
- plochy a stavby pro sportovní využití
- plochy a stavby pro obslužnou činnost související se sportovním využitím
- využití území pro jeden komplexní obchodní areál
- plochy a stavby související s hlavní funkcí území
- objekty škol, jídelen, tělocvičen
- plochy pro tělovýchovné zázemí
- bydlení správce účelového zařízení
- ubytování pro hlavní funkci území
- plochy veřejné zeleně

- plochy dopravní a technické infrastruktury

Nepřípustné využití:

- výrobní a velkoskladové zařízení
- rekreace
- bydlení, kromě bydlení správce účelového zařízení

Podmínky prostorového využití území:

Použitý materiál na stavby musí respektovat specifika letiště.
Maximální výška zástavby 12 m.
Zastavěné území 80 %.

Plochy občanského vybavení - komerční vybavení související s letištěm (OVK)

Hlavní využití:

využití pro vedlejší funkce hlavních letištních ploch.

Přípustné využití:

- odstavování vozidel
- plochy a stavby související s hlavní funkcí území
- podnikatelská činnost s vlastními účelovými stavbami a prostory, nesmí negativně ovlivňovat sousední obytné budovy ani území za hranicí PHO (pásma hygienické ochrany), je-li vymezena
- plochy veřejné zeleně
- plochy dopravní a technické infrastruktury

Nepřípustné využití:

- bydlení v jakékoliv formě
- výrobní a velkoskladové zařízení

Podmínky prostorového využití území:

Použitý materiál na stavby musí respektovat specifika letiště.
Budou stanoveny dle konkrétního záměru. V území je nutné zřídit zatravněné nezpevněné plochy s keřovou i stromovou zelení, která bude chránit okolní území před negativními účinky činností, prováděných v tomto území.
Maximální výška zástavby tří nadzemní podlaží, resp. max. 12 m.
Zastavěné území nadzemními objekty 40 %
Zastavěné území zpevněnými plochami 30 %
Plochy vyšší a nízké zeleně 30 %

Plochy občanského vybavení - letecká záchranná služba (OVZS)

Hlavní využití:

Občanská vybavenost - letecká záchranná služba ve vztahu k funkci letiště.

Přípustné využití:

- odstavování vozidel na vyhrazených pozemcích
- plocha pro heliport
- plochy a stavby související s hlavní funkcí území
- plochy dopravní a technické infrastruktury

Podmínky prostorového využití území:

Použitý materiál na stavby musí respektovat specifika letiště.
Budou stanoveny dle konkrétního záměru.
Maximální výška zástavby jedno nadzemní podlaží, resp. max. 3 m, resp. 6 m ve vzdálenosti 250

m od osy vzletové dráhy.

Zastavěné území nadzemními objekty	40 %
Zastavěné území zpevněnými plochami	20 %
Plochy vyšší a nízké zeleně	40 %

Plochy občanského vybavení – dle ÚP Litvínovice (plochy OV7 a OV8)

Hlavní využití:

Občanské vybavení

Přípustné využití:

Změny staveb a výstavba nových objektů pro veřejné, správní, kulturní, zdravotnické, sociální, sportovní, vzdělávací služby. Přípustné je zřizovat a provozovat knihovny, archivy, služebny policie, požární zbrojnice, zdravotnická střediska, zařízení pro tělovýchovu a sport apod., parkovací a odstavná stání vyvolaná způsobem využitím území, plochy veřejné zeleně včetně architektonických prvků parteru, nákupní zařízení, obchody, ubytování, stravování, ostatní podnikání a služby, pokud negativně neovlivňují své okolí. Přípustné jsou rovněž sportoviště a hřiště, dětské hřiště, jednoduché stavby (s výjimkou staveb pro individuální rekreaci) související s vytvořením technického, sociálního a občanského zázemí (tribuny, šatny, sociální zařízení, bufety), nezbytná dopravní a technická infrastruktura, veřejná zeleň a veřejná prostranství.

Podmíněně přípustné využití:

Na plochách, které jsou soustředěny podél a v blízkosti silnic I. a III. třídy a jsou zatíženy hlukem, bude možné občanské vybavení za podmínky, že hluková zátěž bude odstraněna či nebude překračovat hygienické limity z hlediska hluku. V rámci následujících správních řízení je nutno posoudit toto případné zasažení hlukem a na základě toho navrhnout potřebná technická opatření. V záplavovém území na levém břehu řeky Vltavy lze realizovat novou zástavbu za podmínky zpracování povodňového modelu na tento stav a zpracování protipovodňových opatření. Veškeré stavby umístěny v hranici záplavy musí být řešeny technicky tak, aby nebyly ohroženy případnými záplavami a současně aby nezhoršovaly průtokové poměry v řešeném profilu toku, a musí být odsouhlaseny se správcí povodí.

Nepřípustné využití:

Jsou takové činnosti a děje, které nadměrně narušují prostředí, chovatelství, pěstitelství, průmyslová výroba a sklady. Nepřípustné jsou objekty pro bydlení a individuální rekreaci, jakékoli činnosti a způsoby využití, které jsou nebo by mohly být v rozporu s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím, popř. by bránily tomuto způsobu využití.

Podmínky prostorového využití území:

Podmínky pro plošné využití území:

Celková zastavěnost plochy: stávající, nebo maximálně 45%

Velikost stavebních pozemků: dle stávající parcelace nebo minimálně 1000 m², v zastavěném území nelze oddělit pozemek (pro další hlavní stavbu) menší než 1000 m²; pro doplňkové stavby omezení velikosti pozemku neplatí za podmínky dodržení maximální zastavěnosti 45% plochy.

Podmínky pro výškové využití území:

Výšková hladina zástavby: stávající nebo max. 2 nadzemní podlaží + podkroví (stávající nebo lze upravit výšku na maximálně 12,5 m).

Plochy veřejného prostranství (VP)

Hlavní využití:

Veřejný prostor s převládajícím způsobem využití zeleně.

Přípustné využití:

Přípustné je zřizovat stezky pro pěší i cyklisty, osazovat drobnou architekturu a uliční mobiliář, pomníky, památníky, vysazovat aleje, výsadba zeleně obecně, stavby pěších komunikací, drobné stavby informačního charakteru (mapy, poutače, vývěsky), dětská hřiště, dopravní infrastruktura (obslužné komunikace, parkovací stání vyvolaná využitím území), stavby spojené s vytvořením technického zázemí a technické infrastruktury.

Nepřípustné využití:

Veškeré využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím a neuvedené jako přípustné a veškeré činnosti a provoz, které by svými negativními vlivy mohly narušit funkci zóny. Jakékoli využití omezující volný pohyb a pobyt obyvatel. Plochy veřejných prostranství nejsou určeny k zastavění s výjimkou výše uvedeného hlavního a přípustného využití.

Podmínky pro výškové využití území:

Nestanovují se.

Plochy veřejného prostranství - místní komunikace (VK) - stav

Hlavní využití:

Místní komunikace.

Přípustné využití:

Plochy místních komunikací, včetně pozemků, na kterých jsou umístěny součásti komunikace, například násypy, zářezy, opěrné zdi, mosty a doprovodné a izolační zeleně, a dále cyklistická a pěší komunikace. Plochy určené pro umístění staveb a zařízení technické vybavenosti (plochy pro vodovody, kanalizaci, elektřinu, plyn, teplo, spoje a radiokomunikace, kolektory a produktovody, apod.) bezprostředně související s danou funkcí technické infrastruktury a obsluhy území.

Přípustné využití:

Jiné než přípustné využití území je nepřípustné.

Plochy dopravní infrastruktury - silniční – dle ÚP Litvínovice (DIS)

Hlavní využití:

Dopravní infrastruktura.

Přípustné využití:

Silnice, místní a účelové komunikace, násypy, zářezy, opěrné zdi, mosty, různé formy zeleně (např. izolační, doprovodná), hromadné a řadové garáže, odstavná a parkovací stání, zastávky silniční dopravy, odpočívadla, zajištění leteckého provozu, hangáry, protihluková opatření. Cyklistická a pěší komunikace včetně chodníků a zelených pásů v navržené výstavbě. Plochy určené pro umístění staveb a zařízení technické vybavenosti (např. plochy pro vodovody, kanalizaci, elektřinu, plyn, spoje a radiokomunikace, apod.) bezprostředně s daným způsobem využití technické infrastruktury a obsluhy území.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné jsou objekty bydlení, občanského vybavení, rekreace, výroby a skladování, stavby a zařízení v rozporu s bezpečností v dopravě.

Plochy dopravní infrastruktury - silniční (DIS)

Hlavní využití:

Zajištění dopravní přístupnosti.

Přípustné využití:

Plocha silniční dopravy zahrnující silniční pozemky silnice II. třídy, včetně pozemků, na kterých jsou umístěny součásti komunikace, například násypy, zářezy, opěrné zdi, mosty a doprovodné a izolační zeleně, a dále pozemky staveb dopravních zařízení a dopravního vybavení. Cyklistická a pěší komunikace včetně chodníků a zelených pásů v navržené výstavbě. Plochy určené pro umístění staveb a zařízení technické vybavenosti (plochy pro vodovody, kanalizaci, elektřinu, plyn, teplo, spoje a radiokomunikace, kolektory a produktovody, apod.) bezprostředně související s danou funkcí technické infrastruktury a obsluhy území.

Nepřípustné využití:

Jiné než přípustné využití území je nepřípustné.

Podmíněně přípustné využití:

Podmínkou pro navrhovaný obchvat obce Homole je nemožnost zřízení veřejného osvětlení z důvodu ochrany před klamavými světly. Pro případ osvětlení dopravního značení musí být toto osvětlení směřováno dolů.

Podmínky prostorového využití území:

Při návrhu MÚK v obci Planá respektovat platná ochranná pásma letiště. Řešení křižovatek obecně musí splňovat platné technické parametry. Průsečná křižovatka v obci Planá (varianta 2 – krátkodobý výhled – 2. etapa) zpřístupňující areál letiště a obec Planá (od severu), bude řešena jako světelná s odbočovacími pruhy dle platných technických parametrů, zajišťující bezkolizní provoz v blízkosti letiště.

Plochy dopravní infrastruktury – veřejné překladiště (DIS-VP)

Hlavní využití:

Dopravní plochy určené pro překládku nákladů z vlečky na nákladní vozidla.

Přípustné využití:

- odstavování vozidel na vyhrazených pozemcích
- vlečka
- místní obslužné komunikace
- plochy a stavby související s hlavní funkcí území

Podmíněně přípustné využití:

- Podnikatelská činnost s vlastními účelovými stavbami a prostory pod podmínkou, že negativně neovlivní sousední obytné budovy ani území za hranicí PHO (pásma hygienické ochrany), je-li vymezena

Nepřípustné využití:

- území, činnosti a stavby
- bydlení v jakékoliv formě
- výrobní a velkoskladová zařízení

Podmínky prostorového využití území:

Použitý materiál na stavby musí respektovat specifika letiště.

Plochy dopravní infrastruktury – zařízení pro silniční dopravu (DIS-Z)

Hlavní využití:

Dopravní plochy pro odstavná stání nákladní dopravy.

Přípustné využití:

- odstavování vozidel na vyhrazených pozemcích
- plochy a stavby související s hlavní funkcí území

Podmíněně přípustné využití:

- Podnikatelská činnost s vlastními účelovými stavbami a prostory pod podmínkou, že negativně neovlivní sousední obytné budovy ani území za hranicí PHO (pásma hygienické ochrany), je-li vymezena

Nepřípustné využití:

- bydlení v jakékoliv formě
- výrobní a velkoskladová zařízení

Podmínky prostorového využití území:

Použitý materiál na stavby musí respektovat specifika letiště.

Maximální výška zástavby dvě nadzemní podlaží, resp. max. 10 m.

Zastavěné území nadzemními objekty 40 %

Zastavěné území zpevněnými plochami 30 %

Plochy vyšší a nízké zeleně

30 %

Plochy dopravní infrastruktury – parkoviště (DS-P)

Hlavní využití:

Plochy pro místní a obslužné komunikace včetně odstavných ploch, garáží, parkovišť, točen.

Přípustné využití:

Stavby a zařízení technického a dopravního vybavení zabezpečující provoz území, plochy veřejné a izolační zeleně. Přípustné jsou drobná stravovací a hygienická zařízení, související s hlavním využitím těchto ploch. Přípustná jsou i zařízení turistické infrastruktury související s hlavním využitím těchto ploch.

Nepřípustné využití:

Provozy a činnosti neuvedené výše jako hlavní či přípustné.

Podmínky prostorového uspořádání:

Nevymezují se.

Plochy dopravní infrastruktury – drážní (DID)

Hlavní využití:

Zajištění dopravní přístupnosti drážní.

Přípustné využití:

Železnice, výstavba železničních staveb, technické infrastruktury. Přípustné je dráhy železnice zřizovat, upravovat apod.

Nepřípustné využití:

Jiné než přípustné využití území je nepřípustné.

Podmínky prostorového uspořádání:

Nestanovují se.

Plochy technické infrastruktury (TI)

Hlavní využití:

Technická infrastruktura.

Přípustné využití:

Umísťování staveb a zařízení technické vybavenosti (plochy pro vodovody, kanalizaci a ČOV, elektřinu, plyn, teplo, spoje a radiokomunikace, kolektory a produktovody, likvidaci odpadů, vodohospodářské plochy, sběrné dvory apod.), bezprostředně související s danou funkcí technické infrastruktury a obsluhy území. Dále je přípustné provozovat stavby pro výrobu drobnějšího charakteru, parkovací, odstavná stání a garáže na vlastním pozemku pro potřebu vyvolanou tímto funkčním využitím.

Nepřípustné využití:

Jsou veškeré činnosti vyžadující ochranu před zátěží okolí (hlukem, vibracemi, prachem, pachem, exhalacemi), nepřípustné je zřizovat čerpací stanice pohonných hmot s výjimkou zařízení pro potřebu provozovatele. V pásmu hygienické ochrany nelze povolit provoz a výstavbu staveb vyžadujících hygienickou ochranu (školských a dětských zařízení, budov sloužících k obytným, zdravotnickým, potravinářským, tělovýchovným a rekreačním účelům atd).

Plochy vodní a vodohospodářské – retenční nádrž (V)

Hlavní využití:

Území určeno pro technickou infrastrukturu, retenční nádrž.

Přípustné využití:

- místní obslužné komunikace
- vodohospodářské stavby

Nepřípustné využití:

- bydlení v jakékoliv formě
- školství

Podmínky prostorového využití území:

Při výstavbě je nutné respektovat ochranná pásma pro výstavbu z hlediska OP letiště.

Maximální výška zástavby jedno nadzemní podlaží, resp. 6 m.

Zastavěné území nadzemními objekty	5 %
Zastavěné území zpevněnými plochami	10 %
Vodní plochy a plochy zeleně	85 %

Plochy zemědělské (Z)**Hlavní využití:**

Intenzivní a extenzivní hospodaření se zemědělskými travními porosty a ornou půdou nebo činnosti a zařízení, které s tímto hospodařením souvisí.

Přípustné využití:

Přípustné je provádět na těchto územích změny kultur (na pastviny, louky, sady, ornou půdu), zřizovat a provozovat na těchto územích sítě a zařízení nezbytné dopravní a technické infrastruktury nezbytné pro obsluhu a zásobování tohoto a přilehlého území, umísťovat stavby pro zabezpečení zemědělské činnosti (seníky, přístřešky pro zvěř a chovaná zvířata formou lehkých přístřešků, včelíny, silážní jámy atd.), oplocení pastvin a obor, dostavby a přístavby malého rozsahu (tj. nárůst o max. 25% prvotně zkolaudované plochy) stávajících trvalých staveb na vlastním pozemku, zřizování vodních nádrží a toků, realizace ÚSES, opatření pro udržení vody v krajině, revitalizace toků, zachycení přívalových dešťů, protipovodňová a protierozní opatření a další opatření přispívající k vyšší retenční schopnosti krajiny.

Podmíněně přípustné využití:

Realizace komunitního kompostování, polních hnojišť apod. za podmínky splnění zákonných podmínek. Zalesňování za podmínky, že plocha navazuje na stávající lesní plochy a zalesněním dojde k ucelení lesních ploch a dále za podmínky že se nebude jednat o plochu s I. a II. třídou ochrany ZPF. Okolo polních cest lze realizovat výsadby alejí za splnění podmínky žádných hrubých terénních úprav.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je zřizování a provozování staveb a zařízení nesouvisejících s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím, zejména odstavení mobilních obytných zařízení (například mobilních domů, maringotek, karavanů, obytných přívěsů), sklady, chaty, chalupy apod. Nepřípustné je narušovat organizaci a strukturu zemědělského půdního fondu, porušovat funkčnost melioračních opatření a staveb. V záplavových územích je nepřipustná změna kultury (např. trvalého travního porostu) na ornou půdu.

Plochy lesní (L) - stav**Hlavní využití:**

Plochy slouží k plnění funkcí lesa a činnosti související s touto hlavní funkcí.

Přípustné využití:

Činnosti a zařízení související se zachováním ekologické rovnováhy území, realizace ÚSES, opatření pro udržení vody v krajině, zachycení přívalových dešťů, protipovodňová a protierozní opatření a další opatření přispívající k vyšší retenční schopnosti krajiny. Dále účelové komunikace naučné stezky, komunikace pro pěší, cyklisty, pro jízdu s potahem, na koni a pro jízdu na lyžích a na saních.

Podmíněně přípustné využití:

Pouze nezbytně nutné stavby a zařízení pro hospodaření v lese, pro myslivost a ochranu přírody. Pouze nezbytně nutné stavby dopravní a technické infrastruktury. Dostavby a přístavby malého rozsahu stávajících trvalých staveb na vlastním pozemku (nárůst plochy o max. 20 % prvotně zkolaudované plochy).

Nepřípustné využití:

Všechny činnosti a zařízení kromě výše uvedených (např. výstavby objektů bydlení, sportu a

rekreace, individuální rekreace, dále objektů, které by mohly sloužit k bydlení a rekreaci,...).

Plochy smíšené nezastavěného území (SN) - stav

Hlavní využití:

Ostatní plochy, plochy biokoridorů, interakční prvky.

Přípustné využití:

Plochy zařazené i nezařazené mezi prvky ÚSES je přípustné obhospodařovat v souladu s požadavky ochrany přírody. Ve volné krajině je možné realizovat výstavbu účelových komunikací, polních cest, technické infrastruktury, zřizování vodních ploch, zalesnění. Doporučená je výsadba alejí a ochranné zeleně. Lze povolovat stavby pro zabezpečení zemědělské činnosti (seníky, přístřešky pro zvěř a chovaná zvířata formou lehkých přístřešků, včelíny, atd.), lesnické, myslivecké a rybníkářské činnosti (krmelce, posedy, oplocenky, sklady krmiva u rybníků).

Přípustné je provádět na těchto územích změny kultur (na pastviny, louky, sady, lesní plochy) za splnění všech zákonných podmínek, apod..

Podmíněně přípustné využití:

Realizace komunitního kompostování, polních hnojišť apod. za podmínky splnění zákonných podmínek. Zalesňování za podmínky, že plocha navazuje na stávající lesní plochy a zalesněním dojde k ucelení lesních ploch.

Nepřípustné využití:

Pro jakékoliv stavby (mimo hlavní, přípustné a podmíněně) využití je toto území nezastavitelné.

Plochy dopravní infrastruktury letecké - dráhový pás, pás RWY (DIL2)

Hlavní využití:

Plochy pro přistávání a vzlety.

Přípustné využití:

Zpevněná plocha.

Nepřípustné využití:

Jiné než přípustné využití je nepřípustné.

Plochy dopravní infrastruktury letecké - plochy areálu letiště neurčené primárně k zástavbě (DIL4)

Hlavní využití:

Zajištění leteckého provozu.

Přípustné využití:

Pozemky obslužných komunikací, veřejné zeleně, izolační zeleně, parkovacích stání.

Nepřípustné využití:

Jiné než přípustné využití je nepřípustné.

Plochy dopravní infrastruktury - sportovní létání a letecká škola (DIL-S)

Hlavní využití:

Území pro vedlejší funkce hlavních letištních ploch - plochy a stavby související se sportovním létáním, výukou a sportem.

Přípustné využití:

- odstavování vozidel na vyhrazených pozemcích
- plochy a stavby související s hlavní funkcí území

Podmíněně přípustné využití:

- Podnikatelská činnost s vlastními účelovými stavbami a prostory pod podmínkou, že negativně neovlivní sousední obytné budovy ani území za hranicí PHO (pásma hygienické ochrany), je-li vymezena

Nepřípustné využití:

- bydlení v jakékoliv formě
- výrobní a velkoskladová zařízení

Podmínky prostorového využití území:

Použitý materiál na stavby musí respektovat specifika letiště.

Budou stanoveny dle konkrétního záměru. V území je nutné zřídit zatravněné nezpevněné plochy s keřovou i stromovou zelení, která bude chránit okolní území před negativními účinky činností, prováděných v tomto území. Maximální výška zástavby 6m od jižní hrany území, resp. 250m od osy vzletové dráhy, výška zástavby 10m ve vzdálenosti 295 m od osy vzletové dráhy.

Max. výška zástavby 1 nadzemní podlaží.

Zastavěné území nadzemními objekty	30 %
Zastavěné území zpevněnými plochami	20 %
Vodní plochy a plochy zeleně	50 %

Podmínky plošné a prostorové regulace

Graficky jsou regulační prvky znázorněny ve výkresu č. B3.

Pro potřeby ÚS se stanovují tyto regulační prvky:

1. Procento zastavěnosti plochy – stanovuje maximální plochu stavebního pozemku možnou k zastavění objekty včetně všech zpevněných ploch. U některých ploch je stanoven údaj zastavěného území pro nadzemní objekty a zpevněné plochy.

- udává se v procentech, přičemž do zastavěných ploch se nezapočítávají malé vodní plochy (do 20 m²) a plochy zadráždělé vegetačními tvárnici
- stavební pozemek může být tvořen více pozemky ve vlastnictví jednoho majitele

2. Obecná výška zástavby stanovuje:

- **maximální (případně i minimální) počet podlaží** (NP=nadzemní podlaží)
 - udává se římskou číslicí
- **maximální výška hřebene** (u rovných střech = výška atiky), je označena písmenem **V**
 - udává se v metrech, stanovuje se od původního terénu
 - původní terén - stanovuje se jako průměr výšek původního terénu ve vnějších rozích navrhované stavby,
 - úroveň podlahy (± 0) 1.NP bude **max. 1,2 m** nad úrovní původního terénu

3. Regulace polohy (v grafické části)

- **stavební hranice** – hranice udává meze plochy určené k zastavění. Plocha vymezená stavebními hranicemi udává zastavitelnou část pozemku a odděluje ho od nezastavěné části. Stavební hranice **je nepřekročitelná, podkročitelná** směrem dovnitř bez omezení.

4. Objemy a tvary zástavby

Použitý materiál na stavby musí respektovat specifika letiště.

- **sklon a tvar střechy** – je definován spádem střešních rovin nebo střešní roviny a udává se ve stupních:
 - pro všechny objekty platí: střecha rovná, pultová, sedlová se sklonem **0°- 40°**

d. Řešení dopravní infrastruktury

Téměř celé řešené území se nachází západně od komunikace I/3 (budoucí II/603) z Českých Budějovic do Dolního Dvořiště a stávající letiště ho rozděluje na severní a jižní lokalitu.

Dopravní řešení se dělí na dvě varianty, druhá pak ještě na dvě etapy:

- 1.varianta – dlouhodobý výhled
- 2.varianta – krátkodobý výhled – I. etapa

2.varianta – krátkodobý výhled – II. etapa

Řešení křižovatek obecně musí splňovat platné technické parametry. Při návrhu MÚK v obci Planá je nutné respektovat platná ochranná pásma letiště.

2. varianta – krátkodobý výhled – I. etapa

Severní část

Hlavní napojení této části obslužnou komunikací je navrženo přes území dnešních kasáren přímo k odbavovacím budovám letiště. Návrh napojení je stykovou světelnou křižovatkou na silnici I/3, směr letiště.

Jižní část

Napojení jižní části, kde bude průmyslová zóna, se uvažuje na současnou mimoúrovňovou křižovátku silnic I/3 a II/143. Zároveň ÚS řeší plánovaný obchvat obce Homole, který je oproti ÚP Homole posunut severně od obce (blíží k letišti). Z místní komunikace, která se stykovou křižovatkou napojuje na obchvat obce Homole je navrženo jižní napojení Runway a letecké záchranné služby. Obchvat bude plynule napojen na stávající silnici II/143 jdoucí do Nových Homol. Před sídlem Nové Homole je navržena styková křižovatka na stávající silnici II/143.

Návrh řeší zokruhování celého obvodu letiště. V místě křížení obchvatu obce Homole a nové komunikace dopravního zokruhování letiště vznikne nová kruhová křižovatka.

Podmínkou pro navrhovaný obchvat obce Homole je nemožnost zřízení veřejného osvětlení z důvodu ochrany před klamavými světly. Pro případ osvětlení dopravního značení musí být toto osvětlení směrováno dolů.

Součástí řešení je návrh napojení bývalých kasáren u Mokrého.

2. varianta – krátkodobý výhled – II. etapa

Severní část

Hlavní napojení obslužnou komunikací je navrženo přes území dnešních kasáren přímo k odbavovacím budovám letiště. Návrh napojení je průsečnou světelnou křižovatkou na silnici I/3. Tato křižovatka, zpřístupňující areál letiště a obec Planá (od severu), bude řešena jako světelná s odbočovacími pruhy dle platných technických parametrů, zajišťující bezkolizní provoz v blízkosti letiště.

Navrhuje se odstranění dopravní závady – napojení obce Planá ze silnice I/3, které se zruší a vytvoří se nové napojení obce Planá z východní strany. Z této komunikace se navrhuje nové napojení Stecherova mlýna, staré bude zrušeno.

U MÚK je navrženo nové napojení průmyslového areálu u letiště v Plané.

Napojení jižní části zůstává totožné s I. etapou.

1. varianta – dlouhodobý výhled

Severní část

V dlouhodobém výhledu je severní část řešeného území napojena ze dvou míst. Jako hlavní napojení zůstává přes území bývalých kasáren z navrhované kruhové pětiramenné křižovatky. Druhé napojení vychází z výhledového propojení Litvínovické ulice a města České Budějovice novým přemostěním přes řeku Vltavu v prodloužení do ulice Papírenské. Toto propojení východním směrem umožní další napojení řešeného území na pravobřežní část Českých Budějovic. Křižovatka bude čtyřramenná, kruhová.

Také bude možné nové napojení obce Litvínovice do nového půlobluku.

Jižní část

Průmyslová zóna bude napojena z navrhované mimoúrovňové kruhové dvoupruhové křižovatky. Při návrhu je nutné respektovat platná ochranná pásma letiště.

Obchvat obce Homole zůstává stejný s druhou variantou, pouze se navrhuje v místě před Novými Homolemi kruhová křižovatka s respektováním pokračování obchvatu Nových Homol po východní

straně dle ÚP Homole. Silnice II/143 je před kruhovou křižovatkou zaslepena.

V ZÚR JČK je vymezeno dopravní infrastruktura nadmístního významu – zkapacitnění Litvínovické ulice na čtyřpruh. Varianta č. 1 - dlouhodobý výhled vymezuje zkapacitnění Litvínovické ulice I/3(budoucí II/603) na čtyřpruh, vymezená šířka 24,5 m může být při realizaci upravena (S 20,5 m).

DOPRAVA V KLIDU

Řešení vymezuje několik ploch pro parkování a odstavná stání osobních automobilů.

U všech ploch potencionálních zdrojů a cílů dopravy tj. u obytných staveb, výrobních a administrativních zařízení, škol a zařízení občanské vybavenosti řešit tak, aby vyhověla jak etapově, tak i výhledově. Vychází se z ČSN 73 61 10 - Projektování místních komunikací. Stání se navrhuje mimo prostor místních komunikací. Základní ukazatele jsou odvozeny pro stupeň automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel tj. 1:2,5. V příznivých územních podmínkách je možné navrhnout vyšší počet stání. Odstavná a parkovací stání se umístí tak, aby docházková vzdálenost byla nejvýše 200 m pro krátkodobé parkování, 300 m pro dlouhodobé parkování a 500 m pro odstavování vozidel.

MHD

Navržená dopravní obsluha areálu vychází z prodloužení stávajících linek městské dopravy až před letištní budovu na novou autobusovou točnu.

ŽELEZNICE:

Jižně od řešeného území prochází železniční trať České Budějovice - Kájov - Volary. Železniční stanice Boršov n. Vltavou je na pravém břehu řeky. Z této trati, již na levém břehu Vltavy odbočuje vlečka na letiště.

Do řešeného území zasahuje stávající vlečka v návaznosti na železniční stanici Boršov nad Vltavou a zůstane zachována v dnešním rozsahu. V prostoru za kasárnami se uvažuje s plochou 4,6 ha pro JIHOTRANS u dnešního překladiště.

Přejezd přes vlečku bude úroňový.

Návrh ÚS řeší možnost podzemního železničního napojení terminálů.

CYKLOTRASY

Nejblíže řešenému území se nachází cyklotrasa č. 12 České Budějovice - Dolní Dvořiště vedené v podstatě podél Vltavy v severojižním směru. Na severu řešeného území se nachází cyklotrasa 1092 přes Litvínovice na Dubné.

V územní studii je vložen návrh cyklotras dle vyhledávací studie cyklostezek a cyklotras z roku 2011. V rámci dostavby území je síť cyklotras doplněna až k odbavovací hale letiště. Další možný rozvoj lze doplňovat po konkrétním zestabilizování ploch v řešeném území.

Předpokládá se vedení cyklostezky přes nový most ve směru na Rožnov.

e. Řešení technické infrastruktury

Podmínky pro umístění a prostorové uspořádání sítí veřejné infrastruktury vycházejí především z existence a trasování stávajících inženýrských sítí v řešeném území a navazujícím okolí. Řešení přeložení stávajících tras inženýrských sítí, které budou kolidovat s navrhovanými stavbami, bude součástí navazujících stupňů PD. Vedení sítí technické infrastruktury pro napojení jednotlivých pozemků

Vnitřní prostor letiště

Vzhledem k tomu, že postupná modernizace letiště České Budějovice v dokončené I. etapě a II. etapě – první fáze bylo provedeno kompletní zasilování, územní studie toto území neřeší. II. etapa – druhá fáze připravuje vybudování veřejného osvětlení.

Vnější prostor letiště**1) Zásobování vodou****Severní část**

Napojení na vodovodní řad je navrhované ze dvou míst na východní straně bývalých kasáren. (viz grafická část výkres č. B5). Plochy OV7 a OV8 budou napojeny na vodovodní řad v k.ú. Litvínovice - (viz grafická část). Přesné místo napojení bude projednáno s provozovatelem. Sítě budou vedeny novými řady z trub IPE (PE) umístěnými v navržených komunikacích či chodnících a veřejných prostranstvích v souběhu s ostatními sítěmi. Na vodovodní síti budou navrženy nadzemní či podzemní hydranty pro odkalení a odvětrání potrubí a pro požární zabezpečení.

Jižní část

Jižní průmyslový areál je napojen na stávající vodovodní řad na dvou místech. První napojení je v blízkosti MÚK silnice I/3 v k.ú. Planá u Českých Budějovic, druhé je na východní části obce Homole v k.ú. Homole - (viz grafická část). Pro možnost zokruhování vodovodního potrubí je navrhováno prodloužení potrubí podél bývalé silnice II/143 na území obce Homole - (viz grafická část).

Přesné místo napojení bude projednáno s provozovatelem. Sítě budou vedeny novými řady z trub IPE (PE) umístěnými v navržených komunikacích či chodnících a veřejných prostranstvích v souběhu s ostatními sítěmi. Na vodovodní síti budou navrženy nadzemní či podzemní hydranty pro odkalení a odvětrání potrubí a pro požární zabezpečení.

2) Kanalizace splašková**Severní část**

Plochy OV7, OV8, OV9 a severní části ploch OV4 a OV5 budou odkanalizovány a napojeny na kanalizační potrubí v k.ú. Litvínovice.

Ostatní plochy se uvažují odkanalizovat do ČOV v obci Planá.

Podrobnější řešení bude součástí navazujících PD.

Jižní část

Západní část ploch VS1 a VS5 a plocha VS4 budou muset vzhledem k výškovému uspořádání terénu, řešit individuální čištění odpadních vod (malými ČOV, nebo vybudovat jednu společnou) s přepadem do recipientu.

Plochy VS1, VS2, VS3, VS5, VS6 a VS7 budou odkanalizovány do ČOV v k.ú. Homole - (napojení viz grafická část).

Plocha VS8 bude napojena na stávající kanalizaci v k.ú. Planá u Českých Budějovic.

Podrobnější řešení bude součástí navazujících PD.

3) Kanalizace dešťová**Severní část**

Dešťové vody z komunikací, objektů a zpevněných ploch budou svedeny do nově vybudované dešťové kanalizace vedoucí uličním profilem v souběhu s ostatními sítěmi, která bude vyústěna do recipientu – řeka Vltava. Likvidace dešťových vod z komunikací je možné i vsakovacími zdržemi, rýhami s řízeným odtokem.

Před vyhotovením dalších stupňů projektové dokumentace je doporučeno provést hydrogeologický posudek, ověřující poměry v podloží stavenišť. Na základě výsledků bude v dalším stupni dokumentace zpřesněno řešení likvidace dešťových vod a případný návrh vsakovacích dešťových zdrží, možné užití vsakovacích studní apod.

U vjezdu na území letiště je navržena retenční nádrž V2 na zmenšení okamžitého objemu odtokových vod.

Jižní část

Dešťové vody ze západní části komunikace (budoucí II/143) je možné vyústit do recipientu. Zbývající části dešťové kanalizace komunikací budou využívat retenční nádrž V1, případně zasakování do zasakovacích rýh podél komunikací (zelené pásy).

Zpevněné plochy a objekty kde bude docházet ke skladování či manipulaci s ropnými látkami, budou spádově odděleny od ostatních ploch, zastřešeny a odtoky z nich budou odvedeny do bezodtokových havarijních jímek

4) Zásobování el. energií

Původní (funkční) systém zajištění el. energie pro letiště sestává z okružní letištní sítě VN 22kV se systémem propojených trafostanic a k nim navazujícího rozvodu NN.

Napojení na veřejnou el. síť je zajištěno dvěma přívody VN do hlavní trafostanice umístěné v areálu sousedních kasáren. Z této trafostanice jsou propojeny ostatní trafostanice po obvodu letiště.

Pro další rozvoj letiště (v rámci navrhované ÚS průmyslové zóny) se předpokládá posílení zdrojů el. energie v okolí letiště a zajištění přívodu VN do nové hlavní letištní trafostanice, s jejím propojením na stávající okružní síť VN.

V nových odbavovacích a provozních areálech letiště budou u hlavních budov (Cargo, Odbavovací budova, prostor hangárů) navrženy další trafostanice 22/04 kV, včetně nových náhradních zdrojů (dieselagregáty).

Podrobnější řešení bude součástí navazujících PD.

5) Zásobování plynem

Zásobování lokality plynem za předpokladu využití plynu jako primárního paliva by bylo možno řešit rozdělením plochy na severní a jižní část. Jižní část zahrnující plochy určené k výrobě, leteckou záchrannou službu a truck centrum lze s ohledem na předpokládanou vysokou energetickou náročnost průmyslové plochy zásobovat plynem z jihu z nové regulační stanice v blízkosti obce Homole (popř. z rekonstruované regulační stanice v obci).

Energetické potřeby severní části modernizované lokality by bylo možno zčásti řešit za předpokladu postupného navyšování tlaku na výstupu regulační stanice v Litvínovicích (možnost navyšování tlaku závisí na postupující rekonstrukci stávající napojené plynovodní sítě) a změny v současnosti navržených dimenzí přírodního plynovodu, zčásti použitím jiných energetických zdrojů. V případě požadavku plné plynifikace lokality bude nutno zajistit výstavbu nové VTL regulační stanice pokrývající požadovanou kapacitu.

Podrobnější řešení bude součástí navazujících PD.

f. Napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Řešené území letiště České Budějovice bude napojeno ze stávající silnice I/3 (budoucí II/603) v krátkodobém výhledu stykovou, poté průsečnou světelnou křižovatkou. V dlouhodobém výhledu bude areál letiště napojen ze dvou okružních křižovatek na silnici I/3 (viz. grafická část).

Jižní průmyslová zóna bude napojena v dlouhodobém výhledu z navrhované okružní mimoúrovňové křižovatky na místě stávající.

Silnice I/3 je dlouhodobě enormně zatěžovaná silnice, v dlouhodobém výhledu je navrženo její zkapacitnění – rozšíření na čtyřpruh. Silnice I/3 bude v širším území napojena na výhledovou Jižní tangentu, která bude svádět tranzitní i osobní dopravu na dálnici D3 (MUK Roudné).

g. Kontakt se stávající zástavbou

Letiště České Budějovice, jeho areál a provozní nároky mají nejužší vazbu na obce Homole, Planá a Litvínovice.

Zájem občanů realizovat vlastní bydlení v rodinném domě se zahradou mimo větší města, ale zároveň se snadnou dostupností těchto měst, v posledních dvaceti letech výrazně narostl.

Rozvoj letiště, areálu, který není možno umístit kamkoli, tedy rozvoj fungujícího, ekonomicky přínosného a významného prvku veřejné infrastruktury Jihočeského kraje je potřeba chránit před nevratnými zásahy do území, které by tento rozvoj, či provoz jako takový, mohly omezit, či ohrozit.

Je nutné zohlednit rozsah ochranných pásem Jihočeského letiště České Budějovice, a.s., která ve velké míře zasahují zastavitelné plochy a znemožňují realizaci občanské vybavenosti, je nutné vymezení nových ploch mimo tato ochranná pásma, aby mohlo docházet k rozvoji obcí (Planá, Homole).

Letiště České Budějovice je zařazeno mezi plochy dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu v ZÚR JČK. Tím je dána jeho důležitost a priorita pro Jihočeský kraj.

h. Ochranná pásma letiště

Ochranná pásma letiště jsou zobrazena v grafické části – výkresy č. B6 a B7.

Podle zákona č. 49/1997 o civilním letectví - Letecký zákon (ve znění podle pozdějších předpisů a změn) se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma.

Ochranná pásma zřizuje Úřad pro civilní letectví opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování (u hlukového OP po dohodě s krajskou hygienickou stanicí). Parametry OP stanovuje ÚCL, v současné době jsou parametry jednotlivých OP (kromě hlukového OP) uvedeny v hlavě 11 předpisu L 14. Hlukové OP vychází ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně zdraví (ve znění podle pozdějších předpisů a změn) a Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Ochrana zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, konkrétně podle §11 a 12. Účelem ochranných pásem je chránit stavbu (letiště) před negativními vlivy okolí a chránit okolí letiště před negativními účinky leteckého provozu.

Pro letiště České Budějovice platí dále uvedená ochranná pásma letiště (dále jen OP) :

1) OP letišť

- OP se zákazem staveb:
 - OP provozních ploch letiště
 - OP zájmového území letiště
- OP s výškovým omezením staveb:
 - OP vzletových a přiblížovacích prostorů
 - OP vnitřní vodorovné plochy
 - OP vnější vodorovné plochy
 - OP kuželové plochy
 - OP přechodové plochy
- OP proti nebezpečným a klamavým světlům
- OP se zákazem laserových zařízení
- OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN
- OP ornitologická
 - vnitřní ornitologické OP
 - vnější ornitologické OP

2) OP přehledových systémů letiště

- OP radionavigačních zařízení
 - OP primárního radaru
 - OP přesného přibližovacího radaru
- OP radionavigačních zařízení
 - OP kurzového majáku LOC systému ILS
 - OP nesměrového majáku (L)
 - OP sestupového majáku systému ILS
 - OP nesměrového radiomajáku (NDB) a polohového návěstidla (MKR)
 - OP radiotechnického systému blízké navigace
- OP světelných zařízení

OP se zákazem laserových zařízení není zobrazeno vzhledem ke svému rozsahu ve výkresech ochranných pásem.

A.4 ZÁVĚR

Předložená ÚS řeší území s důrazem na maximální využitelnost území tak, aby zásahy do ÚPD dotčených obcí byly co nejmenší. Snaha zpracovatele je o zachování velkého množství zeleně na území přidružené letišti.

Řešení ÚS navrhuje uspořádání využití pozemků, prostorové a objemové regulativy pro umístění jednotlivých objektů s ohledem na urbanistické, technicko - inženýrské, dopravní, funkční i provozní vazby na širší zájmové území.

Závěr:

ÚS splňuje následující:

- členění plochy na jednotlivé pozemky a stanovuje limity pro činnosti, děje a zařízení
- řeší dopravní napojení a dopravní obsluhu území včetně dopravy v klidu,
- řeší napojení na veřejnou technickou infrastrukturu,
- stanovuje podmínky pro umístění a prostorové uspořádání staveb včetně podmínek ochrany navrženého charakteru území, zejména ochrany krajinného rázu a urbanistických a architektonických hodnot (stanovuje stavební čáru a stavební hranici, podlažnost, výšku zástavby, intenzitu využití pozemků apod.),

Zpracovatel ÚS v souladu se zadáním prověřil území, stanovil podmínky plošného a objemového uspořádání území s důrazem na rozlišení operativních a strategických cílů v řešeném území.

Ing. arch. Jiří Brůha,
Ing. Veronika Picková
Brůha a Krampera, architekti spol. s r.o., České Budějovice

České Budějovice, listopad 2017