

MOCB

METROPOLITNÍ OBLAST ČESKÉ BUDĚJOVICE

Územní studie

NÁVRHOVÁ ČÁST

Souhrnná textová zpráva

srpen 2024

Objednatel

Jihočeský kraj
U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

Pořizovatel

Ing. Věra Třísková
Krajský úřad Jihočeského kraje
Odbor regionálního rozvoje, územního plánování a stavebního řádu

Zpracovatelé**DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA**

SUDOP PRAHA a.s.

středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov

Odpovědný zpracovatel: Ing. Matěj Mareš

Zpracovali: Ing. Polina Zayats, Ing. Richard Barník, Ing. Tomáš Němec, Ing. Jan Turek

URBANISTICKÝ ROZVOJ

Jihočeský kraj

Krajský úřad Jihočeského kraje

Odbor regionálního rozvoje, územního plánování a stavebního řádu

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

Autorský návrh: Ing. arch. Ludmila Šnejdová, Ing. Štěpán Luksch

PŘÍRODNÍ A REKREAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ

Jihočeský kraj

Krajský úřad Jihočeského kraje

Odbor regionálního rozvoje, územního plánování a stavebního řádu, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

Autorský návrh: Ing. Dana Fialová, Ing. Martina Maříková

a

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů

Katedra zahradní a krajinné architektury, Kamýcká 129, 165 00 Praha 6 – Suchbátka

Autorský návrh: Ing. arch. Martin Augustin, Ph.D., Ing. Jana Halamová, Ph.D., Ing. Jindřich Vaněk



OBSAH

ÚVOD	6
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	7
1 ÚVODNÍ INFORMACE O PROJEKTU	8
1.1 ÚČEL PROJEKTU	8
1.2 CÍLE ÚZEMNÍ STUDIE	8
1.3 CÍLE PROJEKTU	8
1.4 ZÁKLADNÍ INFORMACE	9
2 VÝCHOZÍ PODKLADY	11
3 SILNIČNÍ DOPRAVA	14
3.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE	14
3.2 STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED DO ROKU 2040	16
3.3 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ MODEL	20
3.4 ÚPRAVA KŘÍŽOVATEK V KRITICKÝCH BODECH	24
3.5 DOPRAVA V KLIDU	38
3.6 DLOUHODOBÝ VÝHLED DO ROKU 2080	48
4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	54
4.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE	54
4.2 TERMÍNY A DEFINICE	54
4.3 SUMP	54
4.4 ÚZEMNÍ STUDIE LEVÝ BŘEH VLTAVY 06/2023	55
4.5 VLTAVSKÁ CYKLOSTEZKA	56
5 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	80
5.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE	80
5.2 STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED DO ROKU 20240	81
5.3 DLOUHODOBÝ VÝHLED DO ROKU 2080	87
6 VODNÍ DOPRAVA	88
6.1 ZÁKLADNÍ POJMY	88
6.2 VLTAVSKÁ VODNÍ CESTA	89
6.3 SEZNAM PŘÍSTAVIŠŤ, PŘÍSTAVŮ A VÝVAZIŠŤ	90
6.4 VYUŽITÍ VLTAVSKÉ VODNÍ CESTY	92
6.5 PRAVIDELNÉ LINKOVÉ PLAVBY	93
6.6 STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED DO ROKU 2040	97
6.7 DLOUHODOBÝ VÝHLED DO ROKU 2080	101
6.8 NOVÁ PROPOJENÍ BŘEHŮ VLTAVY	101
7 LETECKÁ DOPRAVA	106
7.1 JIHOČESKÉ LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE	106
7.2 LETIŠTĚ HOSÍN	107
8 SPÁDOVOST ŠKOL A PLYNULOST PROVOZU	108
8.1 DOJÍŽDKA A VYJÍŽDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL	108
8.2 ANALÝZA ŠKOL V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	110
9 ZÁVĚR	126
ROZVOJOVÝ POTENCIÁL ÚZEMÍ	129
1 ÚVOD	129
2 PŘEHLED PODKLADŮ	129
3 URBANISTICKÁ KONCEPCE – OBLAST JAKO CELEK	130
3.1 OBCE PODLE VÝZNAMU V SÍDELNÍ STRUKTUŘE	130

3.2	MOŽNOSTI ROZVOJOVÉHO POTENCIÁLU VE SLEDOVANÝCH OBLASTECH	131
4	URBANISTICKÁ KONCEPCE – AGLOMERACE	149
4.1	OBYTNÁ ÚZEMÍ	152
4.2	OBČANSKÉ VYBAVENÍ	154
4.3	PLOCHY ZELENĚ	157
4.4	PRODUKČNÍ ÚZEMÍ	159
4.5	TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ	161
PŘÍRODNÍ A REKREAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ		164
1	ÚVOD	164
2	PŘEHLED PODKLADŮ	166
2.1	ZHODNOCENÍ PODKLADŮ	166
2.2	ANALÝZA VYBRANÝCH PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ	168
2.3	SYNTÉZA A APLIKACE VYBRANÝCH JEVŮ Z POSKYTNUTÝCH PODKLADŮ	170
2.4	IDENTIFIKACE A INVENTURA HODNOT A PROBLÉMŮ V MOCB	186
2.5	SHRNUTÍ ANALÝZY A APLIKACE VYBRANÝCH ASPEKTŮ HODNOCENÝCH PODKLADŮ PRO MOCB	197
3	METODIKA ZPRACOVÁNÍ KONCEPCE KRAJINY MOCB	198
4	NÁVRH KONCEPCE KRAJINY	200
4.1	KRAJINNÉ SEGMENTY	200
4.2	VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ STRUKTURY VE VAZBĚ NA URBANIZOVANÉ ÚZEMÍ	204
5	KLÍČOVÁ TÉMATA	206
5.1	PŘÍRODNÍ HODNOTY	206
5.2	ESTETICKÉ A KULTURNÍ HODNOTY	211
5.3	HOSPODAŘENÍ V KRAJINĚ	233
5.4	VODA V KRAJINĚ	240
5.5	PROSTUPNOST KRAJINY	256
5.6	OPATŘENÍ VE VAZBĚ NA ZMĚNU KLIMATU	272
5.7	REKREAČNÍ POTENCIÁL KRAJINY	274
6	REGULATIVNÍ OPATŘENÍ	278
6.1	PŘÍMĚSTSKÝ PŘÍRODNÍ PARK (PP)	278
6.2	PŘÍRODNÍ PLÍCE MĚSTA (PM)	283
6.3	PŘÍMĚSTSKÁ KRAJINNÁ OBLAST (PK)	285
6.4	KRAJINNÉ KORIDORY (KK)	290
6.5	LESNÍ POROSTY (LP)	292
6.6	ZEMĚDĚLSKÁ KRAJINA (ZK)	296
6.7	KRAJINNÁ MOZAIKA (KM)	298
7	VYBRANÉ PŘÍKLADY VZOROVÝCH ŘEŠENÍ	303
7.1	PRINCIP ZELENÝCH KLÍNŮ	303
7.2	ZELENÉ OSY MĚSTA	307
7.3	PŘÍMĚSTSKÝ PARK MEANDRY U SUCHOMELU	310
7.4	HARMONIZACE ZEMĚDĚLSKÉ KRAJINY	313
7.5	ZÁŽITKOVÁ CYKLOSTEZKA HRDĚJOVICE – ŠEVĚTÍN	318
7.6	DEFRAGMENTACE KRAJINY	329
8	FOTODOKUMENTACE Z TERÉNNÍCH ŠETŘENÍ	333
POZNATKY Z VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ		346
SHRNUTÍ		351
SEZNAM VÝKRESŮ GRAFICKÉ ČÁSTI ÚZEMNÍ STUDIE		352

ÚVOD

Ve světle rostoucích potřeb a ambicí města České Budějovice a jeho širšího metropolitního prostředí, jsme považovali za nutné prověřit celou tuto oblast formou územní studie s cílem podpořit harmonický rozvoj celé oblasti.

Metropolitní oblast Českých Budějovic je charakteristická svou dynamickou strukturou, kde jádrové město funguje jako centrální bod pro okolní městské i venkovské oblasti. Důležitým cílem této studie je prozkoumat vzájemné vztahy a urbanistické souvislosti, které formují celkovou strukturu regionu a ovlivňují jeho udržitelný rozvoj.

Považujeme za žádoucí naplnit roli vyššího územněsprávního celku, jako zastřešujícího a koordinačního subjektu, kdy Jihočeský kraj má být iniciátorem společného postupu a nalézat řešení jednotlivých témat. Studie se tedy soustředí na komplexní zhodnocení současného stavu urbanizace, infrastruktury a krajiny, zohledňuje sociálněekonomické faktory, které formují každodenní život ve městě a jeho okolí. Zaměřuje se na identifikaci klíčových oblastí pro rozvoj, jako jsou obytné zóny a produkční území, a na přírodní plochy, které jsou nezbytné pro udržení rovnováhy a poskytují rekreační zázemí pro obyvatele aglomerace.

Územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice přináší komplexní analýzu urbánních, dopravních i přírodních systémů, které propojují centrální, jádrové město s okolními obcemi.

V průběhu zpracování byl kladen velký důraz na spolupráci mezi městem a okolními obcemi, aby bylo možné efektivně prověřit a řešit výzvy související s dopravními vazbami, urbanizací a zároveň i ochranou přírody a kvality prostředí. Vymezení zájmové oblasti není záměrně řešeno z čistě administrativního, či správního pohledu, ale především s ohledem na vztahy a souvislosti mezi metropolí, tedy Českými Budějovicemi a okolními městy, obcemi a krajinou. Řešené území činí 1350 km² a zahrnuje 98 správních území obcí s téměř 200 tis obyvateli. Jádrem území je metropole České Budějovice, na ní navazuje oblast ITI, která byla rozšířena o další obce s vazbou na metropoli zejména z důvodu přírodně-rekreačního potenciálu.

Územní studie zahrnuje tři základní tematické okruhy,

1. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA
2. ROZVOJOVÝ POTENCIÁL ÚZEMÍ
3. PŘÍRODNÍ A REKREAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ

Každý z okruhů není omezen jen na řešení uvedeného tématu, ale jsou zohledněny jejich vzájemné provazby. Právě členění po tématech, a ne podle správního vymezení území, vytváří žádoucí, strukturovaný, způsob uvažování.

Studie obsahuje souhrnné vyhodnocení a popis řešení vzešlého ze spolupůsobení výše uvedených tematických okruhů. Na základě této synergie je stanovena vize budoucího rozvoje řešeného území.

Cílem bylo vytvořit dokumentaci, která se stane základem pro další uvažování o celé metropolitní oblasti, a to za použití současných možností práce s daty, kdy nevznikají „pouhé výkresy“, ale ucelený souhrn informací, se kterými je možné dále pracovat a průběžně je aktualizovat.

Územní studie nemá ambici podrobně řešit konkrétní lokality a území, to je záležitost obcí a jejich územních plánů, cílem je vytvořit podklad pro koncepční uvažování v rámci aglomerace, kdy základní principy by měly být zohledněny na úrovni územních plánů obcí.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Předmětem územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice je prověření dopravní infrastruktury včetně podrobného vyhodnocení současného stavu a návrhu možnosti řešení problémů ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu. Součástí studie je prověření vzájemné koordinace všech dopravních modů a nalezení takových řešení, která budou předcházet vzniku dopravních komplikací a přispějí k zajištění plynulosti dopravy.

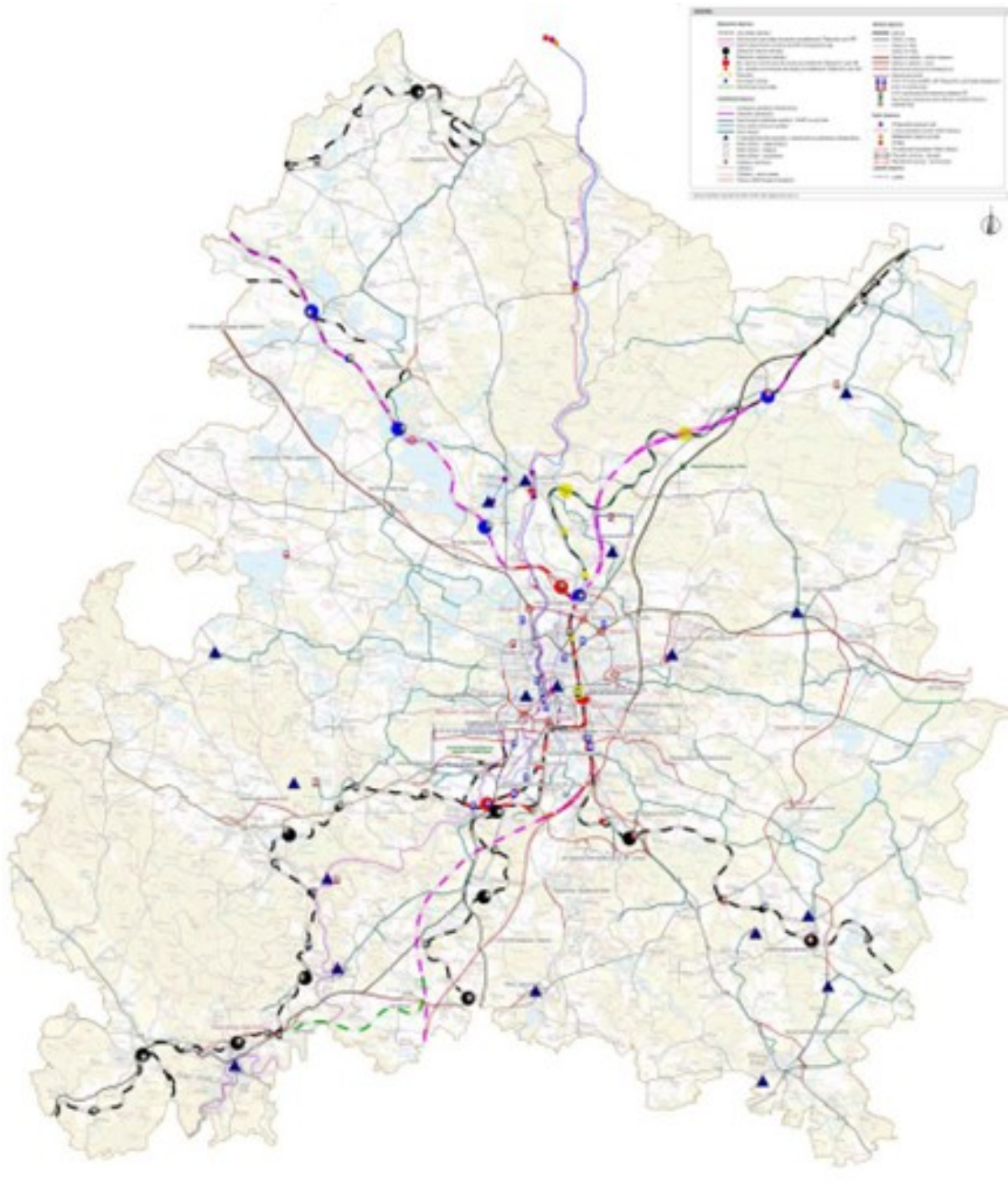


Schéma návrhu dopravní infrastruktury

1 ÚVODNÍ INFORMACE O PROJEKTU

1.1 Účel projektu

Na základě analytické části územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice, která vyhodnotila současný stav řešeného území a jeho potenciálu v rozvoji dopravní infrastruktury, urbanistického rozvoje, přírodních hodnot a rekreačního potenciálu, byly stanoveny hlavní problémy k řešení v návrhové části územní studie. Návrhová část obsahuje souhrnné vyhodnocení a popis řešení pro stanovení vize budoucího rozvoje dopravní infrastruktury v Metropolitní oblasti České Budějovice.

Účelem územní studie není podrobně řešit konkrétní lokality a území.

1.2 Cíle územní studie

Cílem územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice je prověřit dopravní infrastrukturu v území obsahující více samosprávních celků a zkoordinovat možnosti a směr jejího rozvoje. Cílem dopravní části územní studie je na základě detailnějšího vyhodnocení současného stavu dopravní infrastruktury navrhnout možnosti řešení identifikovaných problémů v krátkodobém i dlouhodobém časovém horizontu (vize), nalezení řešení směřujícího k zajištění plynulosti dopravy, najít řešení předcházející vzniku dopravních komplikací a vzájemná koordinace všech prověřovaných módů dopravy. Územní studie nemá ambici podrobně řešit konkrétní lokality a území, to je záležitost obcí a jejich územních plánů.

Východiskem pro zpracování návrhové části byla provedená analýza řešeného území. Analytická část územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice na základě dostupných dat shrnula a vyhodnotila současný stav území a jeho potenciál v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury.

1.3 Cíle projektu

Konkrétními cíli projektu je:

- vyhodnocení současného stavu;
- návrh možností řešení identifikovaných problémů v krátkodobém i dlouhodobém časovém horizontu;
- nalezení řešení směřujícího k zajištění plynulosti dopravy;
- zpracování návrhu dopravní sítě pro dva časové horizonty;
- prověření potřeby doplnění silniční sítě o další trasy;
- navržení řešení k odstranění „kritických bodů“;
- vytipování vhodných míst pro umístění P+R, P+G a odstavných parkovišť pro kamionovou dopravu;
- prověření vlivu zavedení spádovosti škol na dopravní síť a plynulost provozu;
- nastavení železniční sítě se zohledněním všech předchozích studií;
- prověření řádného napojení letiště;
- doplnění stávající sítě cyklotras/cyklostezek;
- provázání návrhu sítě cyklotras/cyklostezek s ostatními módy dopravy;
- prověření možnosti intenzivnějšího využití lodní dopravy;
- prověření zvýšení nároku na dopravní obslužnost letiště.

1.4 Základní informace

Řešené území se rozkládá na 1 350 km² a zahrnuje 98 správních území obcí s 197 tis. obyvateli. Jádrem území je metropole České Budějovice, na ně navazuje oblast ITI, která byla rozšířena o další obce s vazbou na metropoli zejména z důvodu přírodně – rekreačního potenciálu.

České Budějovice jsou statutárním městem s širokou nabídkou zaměstnání, vzdělání a občanské vybavenosti ve všech oblastech. Zároveň má řešené území vysoký rekreační potenciál daný množstvím přírodních a kulturních hodnot v nejbližším okolí, které díky tomu oslovují jak místní obyvatelé ke každodennímu trávení volného času, tak turisty ze vzdálenějších oblastí k dlouhodobějšímu pobytu.

Jádrové území metropolitní oblasti leží na dopravně významných silničních i železničních cestách, navíc má potenciál pro vodní a leteckou dopravu. Kvůli dálkové a tranzitní dopravě je kapacita silniční sítě řešené oblasti nedostatečná a vyvolává vznik kritických bodů. To se projevuje neúnosným zintenzivněním dopravy především v ranních a večerních hodinách, kdy dochází k přesunu obyvatel do zaměstnání a škol.

Vzhledem k terénní konfiguraci je v metropoli a pro obce v jejím okolí velký potenciál na využívání cyklistické dopravy, a to jak pro denní dojížděku do zaměstnání či školy, tak pro sportovně-rekreační využití.

V současné době je zprovozněna dálnice D3 do Českých Budějovic ve směru od Prahy a její stavba směrem k rakouským hranicím dále pokračuje. Zároveň v celé oblasti probíhá výstavba dalších důležitých staveb (viz kapitola 4.1.1).

Pro rozvoj železniční infrastruktury již byly v nedávné době zpracovány a Ministerstvem dopravy ČR schváleny studie proveditelnosti "Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň" a "Studie proveditelnosti Železničního uzlu České Budějovice" (viz kapitola 6.1).



Rozsah řešeného území

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

Pro zpracování této studie byly použity následující podklady:

- „Studie proveditelnosti železničního uzlu České Budějovice“; objednatel Správa železnic (2021),
- „Studie proveditelnosti dopravní napojení Jihočeského letiště České Budějovice“; Akiprojekt s.r.o.
- 03/2023,
- „Územní studie Levý břeh Vltavy“; A8000 s.r.o. 06/2023,
- „Strategický plán udržitelné městské mobility (SUMP) ČB“, pořizovatel statutární město České Budějovice
- (2017),
- „Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje“; Jihočeský kraj,
- Marketingová analýza – Rozšíření vltavské vodní cesty do centra Českých Budějovic (5/2023),
- „Přeložka silnic II-156 a II-157, 3. etapa“; pořizovatel statutární město České Budějovice, probíhají práce
- na DUR,
- „Územní studie severní silniční tangenty města České Budějovice“; objednatel Jihočeský kraj (2012),
- „Jižní tangenta České Budějovice“; objednatel Jihočeský kraj, projektové práce dokončeny; realizace
- 2020-2022,
- „Silnice I/20 České Budějovice, severní spojka“; objednatel ŘSD, probíhá úprava DUR, realizace 2022-
- 2026,
- „Dálnice D3, stavba 0310/II Hodějovice – Třebonín“; objednatel ŘSD, v realizaci 2019-2023,
- „Dálnice D3, stavba 0310/I Úsilné – Hodějovice“; objednatel ŘSD, v realizaci 2019-2023,
- „MOCB Metropolitní oblast České Budějovice“; Krajský úřad Jihočeského kraje, OREG (2022)
- „Rozšíření vltavské vodní cesty do centra Českých Budějovic“; objednatel Statutární město České Budějovice (2023)
- „ASP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“ objednatel Správa železnic (2022),
- „Koncepce rozvoje cyklistiky a cyklo dopravy v Jihočeském kraji pro období 2021-2027“ (3/2020),
- Územní plán obce České Budějovice, účinnost od 07/2023,
- Územní plán obce Temelín, účinnost od 10/2021,
- Územní plán obce Dříteň, účinnost od 03/2023,
- Územní plán obce Nákří, účinnost od 9/2002,
- Územní plán obce Dívčice, účinnost od 10/2022,
- Územní plán obce Sedlec, účinnost od 03/2023,
- Územní plán obce Mahouš, účinnost od 03/2013,
- Územní plán obce Olešník, účinnost od 04/2021,
- Územní plán obce Mydlovary, účinnost od 12/2019,
- Územní plán obce Hluboká nad Vltavou, účinnost od 09/2022,
- Územní plán obce Zliv, účinnost od 05/2019,
- Územní plán obce Zahájí, účinnost od 01/2013,
- Územní plán obce Pištín, účinnost od 09/2019,
- Územní plán obce Břehov, účinnost od 11/2000,
- Územní plán obce Žabovřesky, účinnost od 11/2022,
- Územní plán obce Radošovice, účinnost od 05/2022,
- Územní plán obce Čakov, účinnost od 02/2019,
- Územní plán obce Dubné, účinnost od 02/2022,
- Územní plán obce Jankov, účinnost od 03/2022,
- Územní plán obce Nová Ves ORP Český Krumlov, účinnost od 02/2023,
- Územní plán obce Brloh, účinnost od 03/2023,
- Územní plán obce Kvítkovice, účinnost od 10/2021,

- Územní plán obce Habří, účinnost od 08/2020,
- Územní plán obce Babice, účinnost od 01/2021,
- Územní plán obce Němčice, účinnost od 03/2000,
- Územní plán obce Dasný, účinnost od 08/2022,
- Územní plán obce Čejkovice, účinnost od 05/2019,
- Územní plán obce Lipí, účinnost od 06/2023,
- Územní plán obce Hradce, účinnost od 01/2023,
- Územní plán obce Závraty, účinnost od 01/2011,
- Územní plán obce Vrábče, účinnost od 03/2022,
- Územní plán obce Křemže, účinnost od 10/2018,
- Územní plán obce Chvalšiny, účinnost od 01/2022,
- Územní plán obce Kájov, účinnost od 05/2021,
- Územní plán obce Holubov, účinnost od 10/2021,
- Územní plán obce Zlatá Koruna, účinnost od 01/2022,
- Územní plán obce Srnín, účinnost od 12/2022,
- Územní plán obce Přísečná, účinnost od 12/2005,
- Územní plán obce Český Krumlov, účinnost od 03/2021,
- Územní plán obce Mojné, účinnost od 09/2022,
- Územní plán obce Dolní Třebonín, účinnost od 10/2021,
- Územní plán obce Chlumeč, účinnost od 12/2019,
- Územní plán obce Kamenný Újezd, účinnost od 07/2022,
- Územní plán obce Boršov nad Vltavou, účinnost od 11/2022,
- Územní plán obce Mokřý Lom, účinnost od 10/2017,
- Územní plán obce Římov, účinnost od 02/2022,
- Územní plán obce Doudleby, účinnost od 01/2021,
- Územní plán obce Plav, účinnost od 12/2021,
- Územní plán obce Včelná, účinnost od 09/2022,
- Územní plán obce Trhové Sviny, účinnost od 03/2021,
- Územní plán obce Komařice, účinnost od 06/2010,
- Územní plán obce Střížov, účinnost od 07/2023,
- Územní plán obce Ostrolovský Újezd, účinnost od 07/2023,
- Územní plán obce Strážkovice, účinnost od 12/2017,
- Územní plán obce Borovnice, účinnost od 10/1999,
- Územní plán obce Heřmaň, účinnost od 04/2017,
- Územní plán obce Borovany, účinnost od 05/2019,
- Územní plán obce Ledenice, účinnost od 10/2022,
- Územní plán obce Mladošovice, účinnost od 01/2018,
- Územní plán obce Nová Ves RP České Budějovice, účinnost od 02/2022,
- Územní plán obce Nedabyle, účinnost od 06/2018,
- Územní plán obce Vidov, účinnost od 06/2017,
- Územní plán obce Doubravice, účinnost od 03/2014,
- Územní plán obce Staré Hodějovice, účinnost od 10/2022,
- Územní plán obce Srubec, účinnost od 10/2020,
- Územní plán obce Libín, účinnost od 07/2019,
- Územní plán obce Štěpánovice, účinnost od 11/2020,
- Územní plán obce Hvozdec, účinnost od 02/2022,
- Územní plán obce Zvíkov, účinnost od 02/2010,
- Územní plán obce Lišov, účinnost od 01/2023,
- Územní plán obce Smržov, účinnost od 07/2010,
- Územní plán obce Mazelov, účinnost od 01/2007,
- Územní plán obce Dynín, účinnost od 09/2022,
- Územní plán obce Neplachov, účinnost od 08/2015,
- Územní plán obce Ševětín, účinnost od 10/2022,
- Územní plán obce Drahotěšice, účinnost od 07/2014,
- Územní plán obce Vlkov, účinnost od 10/2018,

- Územní plán obce Vitín, účinnost od 05/2022,
- Územní plán obce Chotýčany, účinnost od 12/2021,
- Územní plán obce Hosín, účinnost od 07/2023,
- Územní plán obce Hrdějovice, účinnost od 04/2022,
- Územní plán obce Borek, účinnost od 11/2021,
- Územní plán obce Libníč, účinnost od 08/2022,
- Územní plán obce Úsilné, účinnost od 04/2009,
- Územní plán obce Adamov, účinnost od 07/2008,
- Územní plán obce Rudolfovo, účinnost od 05/2022,
- Územní plán obce Vráto, účinnost od 11/2021,
- Územní plán obce Hlincová Hora, účinnost od 04/2011,
- Územní plán obce Dubičné, účinnost od 08/2022,
- Územní plán obce Roudné, účinnost od 05/2019,
- Územní plán obce Homole, účinnost od 06/2020,
- Územní plán obce Planá, účinnost od 09/2022,
- Územní plán obce Litvínovice, účinnost od 08/2022,
- Územní plán obce Branišov, účinnost od 07/2020,
- Územní plán obce Dobrá Voda u Českých Budějovic, účinnost od 10/2022,
- Územní plán obce Hůry, účinnost od 10/2022,
- Územní plán obce Jívno, účinnost od 04/2023,
- Územní plán obce Bošilec, účinnost od 03/2016,

Jako mapové podklady byly použity mapy spravované a poskytované Českým úřadem zeměměřickým a katastrálním (ČÚZK), konkrétně mapa ZM 50 (v měřítku 1:50 000), ortofotomapa a katastrální mapa.

3 SILNIČNÍ DOPRAVA

3.1 Základní informace

Systém komunikací v řešeném území tvoří síť městských komunikací a silnic I., II. a III. třídy. Silnice I. třídy jsou součástí evropských silničních tahů a některé z nich jsou zařazeny do sítě TEN-T, plní tedy celorepublikovou a evropskou dopravní funkci. Silniční síť kolem Českých Budějovic je tvořena vnitřním okružním systémem, navazujícími radiálami a komunikacemi. Dopravní systém pak tvoří síť obslužných komunikací, které zajišťují dopravní obslužnost jednotlivých měst. Dále je uveden popis významné silniční sítě (resp. dálnic, silnic I. a II. třídy) vstupující do řešené oblasti.

3.1.1 České Budějovice (sever) – Tábor, Týn. nad Vltavou

D3 (E55)

Dálnice D3 plní funkci hlavního příjezdu do města ze severní strany. Pokračováním stavby D3 od MÚK Úsilné směrem na jih se vytvoří potřebný obchvat Českých Budějovic, kterým bude odvedena veškerá zbytná doprava ze stávající silnice I/3 procházející městem.

I/3 (budoucí II/603)

Silnice mimo řešeného území přechází na silnici II/603. Silnice je využívána místní dopravou a dopravou do spádového území. V současném stavu se jedná mimo řešené území o dvoupruhovou silnici, která je u Veselí nad Lužnicí převedena na silnici I/3 a dálnici D3.

II/105

Do města tato silnice přímo nevstupuje, napojuje se na silnici I/20 těsně na severní hranici města, čímž propojuje řešenou oblast se severními obcemi.

II/146

Silnice je napojena na silnice II/105 a I/34 a spojuje města Hluboká nad Vltavou a Lišov. Kříží se s dálnicí D3.

3.1.2 České Budějovice (severozápad) – Písek

I/20 (E49)

Silnice propojuje České Budějovice s regionálním centrem Písek a dále s Plzní a po dálnici D4, resp. silnici I/4, s Prahou. Jedná se tedy o alternativní trasu pro nadregionální vztahy sever/jih. Komunikace je dvoupruhová, od spojení se silnicí II/105 je řešena jako čtyřpruhová.

II/122

V řešené oblasti je silnice napojena na silnici II/105 v blízkosti obce Kočín a pokračuje dále na západ do města Netolice.

II/141

Silnice začíná v okolí města Týn nad Vltavou a pokračuje na západ do města Volary, vedena je přes města Prachatice a Vodňany, kde se kříží se silnicí I/20.

II/138

Silnice II/138 začíná mimo řešenou oblast na severním okraji obce Zvíkovské Podhradí a pokračuje do Temelína, kde protíná silnici II/141 a končí napojením na silnici II/105.

3.1.3 České Budějovice (západ)

II/145

Silnice začíná mimo řešenou oblast u města Petrovice u Sušice a končí u obce Češnovice, kde se napojuje na silnici I/20.

3.1.4 České Budějovice (jih) – Kaplice, Český Krumlov

I/3 (E55)

Silnice I/3 vede od spojení se silnicí I/20 u Nového mostu po levém břehu Vltavy, kde tvoří hlavní páteřní komunikaci. V úseku od MÚK se silnicí I/20 až k MÚK u Litvínovického mostu je silnice I/3 vedena jako čtyřpruhová komunikace s přidávanými řadícími pruhy na světelně řízených křižovatkách. Ulice Litvínovická je dvoupruhová komunikace. Kromě toho, že je využívána pro tranzitní dopravu, jedná se i o městskou páteřní komunikaci, čemuž odpovídá i její dopravní zatížení (cca 28 800 voz/den) s častou tvorbou dopravních kongescí. Silnice I/3 dále pokračuje jižně směrem na hraniční přechod s Rakouskem.

I/39

Jedná se o dvoupruhovou směrově nerozdělenou komunikaci a zároveň alternativní trasu silnice I/3 směrem z Český Budějovic na státní hranici s Rakouskem.

II/143

Silnice se mimoúrovňově napojuje na silnici I/3 a přivádí do jižního vstupu řešené oblasti zejména regionální dopravu z přilehlých obcí z jihozápadní části řešené oblasti.

II/155

Silnice propojuje jižní část řešeného území s východním. Napojena je na silnice I/39 a II/154.

II/160

Jedná se o silnici spojující Český Krumlov a Rožmberk nad Vltavou.

II/166

Silnice propojuje dva okresy a vede ze Smědeče do Kájova.

3.1.5 České Budějovice (jihovýchod) – Trhové Sviny

II/156

Silnice vede ze směru od Strážkovic a napojuje se na silnici II/157. Tato silnice slouží především regionální dopravě a v řešeném území obsluhuje jihovýchodní oblast, kde je využívána převážně místní dopravou.

II/157

Silnice vede přes centrum Českých Budějovic. Přivádí regionální dopravu do řešené oblasti z přilehlých obcí s napojením na silnici I/34.

3.1.6 České Budějovice (východ) – Třeboň

I/34 (E551, E49)

Silnice je v řešeném území vybudována jako čtyřpruhová, funguje jako hlavní dopravní

napojení Českých Budějovic na dálniční síť (dálnice D3) severním směrem a východním směrem pak na Třeboň dále po silnici I/34. Ve směru na Třeboň před křížením se silnicí II/634 se toto čtyřpruhové uspořádání dále mění na dvoupruhové.

II/634

Silnice se napojuje na okružní křižovatku (silnice I/34, I/20 a II/634) v severovýchodní části Českých Budějovic a k čtyřpruhovému úseku silnice I/34 mezi městy České Budějovice, Rudolfovo a Lišov.

II/148

Silnice propojuje lokality Mláka, Lomnice nad Lužnicí a Lišov.

3.2 Střednědobý výhled do roku 2040

Pro posouzení rozvoje silniční sítě v metropolitní oblasti pro střednědobý výhled je na základě požadavku zadavatele zvolen výhledový rok 2040.

V následujících tabulkách jsou znázorněny všechny stavby silniční infrastruktury dle ŘSD ČR a ZÚR Jihočeského kraje včetně roku jejich předpokládaného zprovoznění.

Výstavba plánovaných dopravních staveb by měla odstranit zásadní problémy v oblasti, jako je nepostačující kapacita silniční sítě či vedení tranzitní dopravy přes centrum metropole. Realizace těchto staveb by měla přispět ke zvýšení plynulosti dopravy v celé oblasti a zároveň pokrýt požadavky na dopravní nabídku očekávané v souvislosti s rozvojem území. Většina staveb byla převzata z předchozích studií beze změn.

Všechny uvažované stavby budou k roku 2040 v provozu.

3.2.1 Výhledový rozvoj silniční infrastruktury v metropolitní oblasti České Budějovice – Víze

Seznam výhledových silničních staveb uvažovaných v rámci územní studie metropolitní oblasti České Budějovice je blíže rozepsán v následujících tabulkách. Tyto stavby jsou následně přerozděleny do tabulek dle zdrojů, ze kterých bylo čerpáno.

Silniční infrastruktura – ŘSD ČR		Zprovoznění
Dálnice D3		
D3	310/I Úsilné – Hodějovice, včetně D3 MÚK Pohůrka – II/156	2024
D3	0310/II Hodějovice – Třebonín	2024
Silnice I/34		
I/34	Lišov - Vranín	2024
I/34	Vranín - Třeboň	2027
Silnice I/39		
I/39	Třebonín	2026
I/39	Přísečná	2028
Silnice I/20		
I/20	Pištín – Češnovice	2027
I/20	Vodňany – Nová Hospoda, uspořádání 2+1	2027
I/20	Nová Hospoda – Pištín	2026

I/20	Pištín – České Vrbné	2027
I/20	České Budějovice, severní spojka	2027
I/20	České Budějovice, Okružní ulice	2028

Tabulka 4.1 – Výhledový rozvoj silniční infrastruktury – ŘSD ČR

Silniční infrastruktura – dle ZÚR (navíc oproti ŘSD ČR)		Zprovoznění
Silnice II/157		
II/157	Východní obchvat Borovan	2028
II/157	Přeložka silnice II/157 obchvat Srubce	2028
II/157	Západní obchvat Ledenic	2027
II/157	3. etapa přeložky silnice II/156 a II/157, podjezd pod železničním nádražím	2028
Záměr D26 Dálniční přivaděč – Jižní tangenta ČB		
II/143	Jižní tangenta České Budějovice, okr. ČB – I. Etapa (km 0,000 – 2,706 km)	2023
II/143	Jižní tangenta České Budějovice, okr. ČB – II. Etapa	2029
Severní tangenta		
II/157	Zanášadražní komunikace – 5. etapa, přeložka silnic II/156 a II/157	2023
II/157	Zanášadražní komunikace – 4. etapa, stavební část II., přeložka silnic II/156 a II/157	2023
II/157	Zanášadražní komunikace – 6. etapa, II/157	2026
Silnice II/156		
II/156	Severní obchvat tržové Sviny	2026
Ostatní stavby		
I/3, III/00354	Propojení silnice I/3 se silnicí III/00354 včetně přemostění Vltavy	2026

Tabulka 4.2 – Výhledový rozvoj silniční infrastruktury – ZÚR

Další silniční infrastruktura je rozepsaná v tabulce 4.3. Jedná se o záměry v zájmovém území, dle platných územních plánů příslušných obcí.

Silniční infrastruktura – ÚP	Územní plán – účinnost	
II/148, I/34	Lišov, východní obchvat, propojení II/148 a I/34	ÚP Lišov 20.01.2023
II/634, I/34	Propojení Rudolfovo II/634 a Hůry I/34	ÚP Rudolfovo 23.05.2022
II/155	Římov, obchvat	ÚP Římov 10.02.2022
III/15529	Obchvat Plav – Doudleby	ÚP Plav 08.12.2021
II/143	Křemže a Mříč, obchvat	ÚP Křemže 27.10.2018
II/138	Přeložka II/138, Temelín	ÚP Temelín 19.10.2021
II/156	Obchvat Nedabyle, Nová Ves	ÚP Nedabyle 12.06.2018
II/143	Obchvat Homole	ÚP Homole 12.06.2020, ÚP Planá 08.09.2022

III/14330	Propojení Milady Horákové a Litvínovic	ÚP Litvínovice 19.08.2022
III/15529	Přeložka silnice	ÚP Roudné 28.05.2019
	Přemostění Levý břeh	ÚS Levý břeh Vltavy 06/2023
	Studie napojení letiště	SP dopravní napojení letiště ČB 03/2023

Tabulka 4.3 – Výhledový rozvoj silniční infrastruktury dle platných ÚP

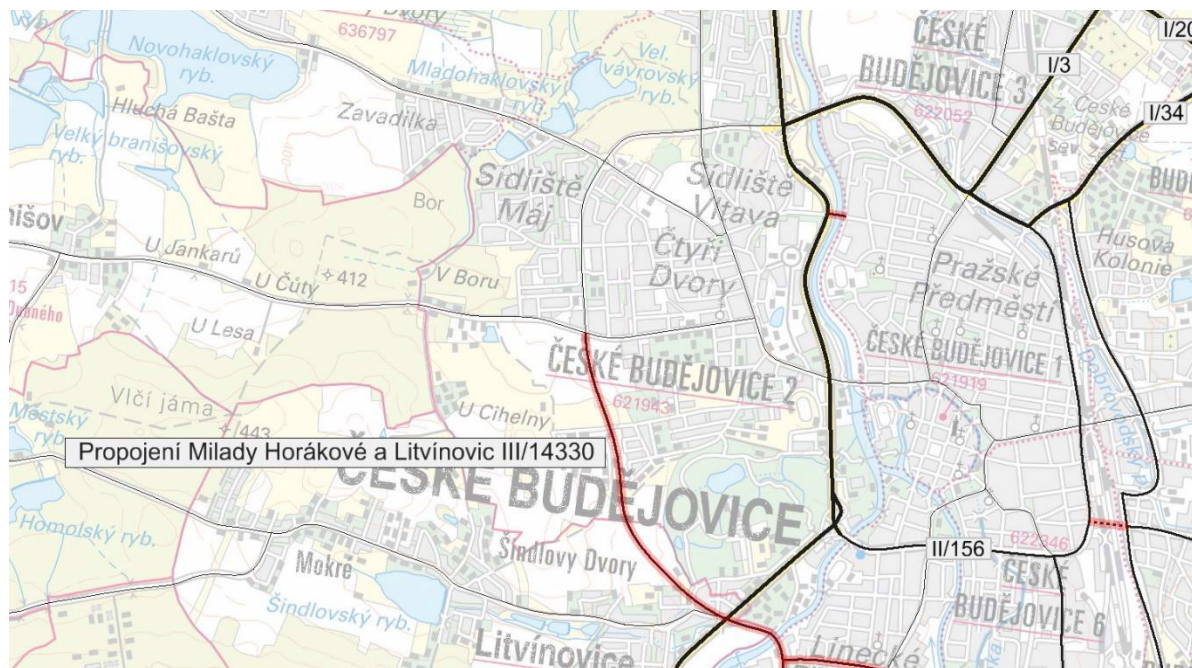
V rámci zpracování územní studie byl jako podklad také využit dokument „Strategický plán udržitelné městské mobility – SUMP“. Všechny stavby obsažené v tomto dokumentu jsou podrobně rozepsané ve výše uvedených tabulkách a dohledatelné v grafické příloze ve výkresu B.2.1 – Silniční infrastruktura.

3.2.2 Propojení Milady Horákové a silnice III/14330 (obec Litvínovice)

V územním plánu obce Litvínovice platného od 19. 08. 2022 je vymezen koridor pro propojení sídliště Máj s obcí Litvínovice. Konkrétně se jedná o propojení ulice Milady Horákové se silnicí III/14330. Tato stavba umožní rychlejší napojení na silnici I/3 ve směru na Český Krumlov a zároveň by měla převzít i část dopravního zatížení z centra města České Budějovice.

Při zpracování projektové dokumentace stavby je důležité brát v úvahu prostup krajinou. Musí být zachován rekreační tah, bezbariérový pohyb živočichu, pěší a cyklisté mezi parkem Stromovka, lese ve východní části města, a i návaznost na Vrbenské rybníky. Pro splnění těchto podmínek je doporučeno vedení dopravní stavby v hloubeném tunelu nebo v zářezu, avšak je nutné další prověření možnosti tohoto vedení dle ČSN. Pro bezbariérový přechod přes stavbu je nutné prověření umístění postačujícího množství lávek pro pěší a cyklisty a ekoduktů pro prostupnost živočichu.

Zároveň souběžně se stavbou v rámci SUMP bylo navrženo umístění nové cyklistické infrastruktury.



Propojení ulice Milady Horákové a silnice III/14330 (obec Litvínovice)

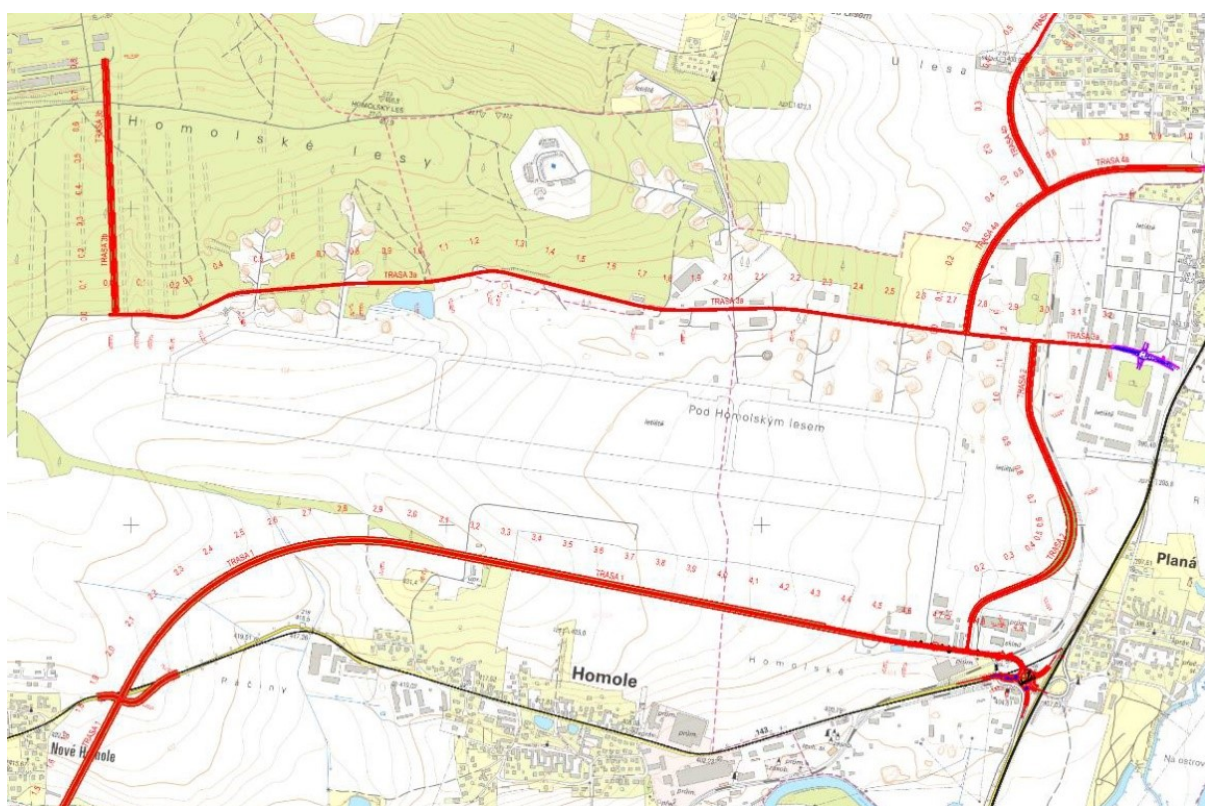
3.2.3 Napojení letiště Planá

Pro napojení letiště Planá na současnou a plánovanou silniční síť byla vypracována „Studie proveditelnosti dopravní napojení Jihočeského letiště České Budějovice“. V rámci studie bylo navrženo napojení jižní lokality z MÚK silnice I/3 a II/143, nové komunikační propojení v souběhu se stávající drážní vlečkou, severní komunikační osa ze stávajícího hlavního vjezdu na letiště v Plané u Českých Budějovic, komunikační napojení ze silnice I/3 v koridoru DI 58 a DS.

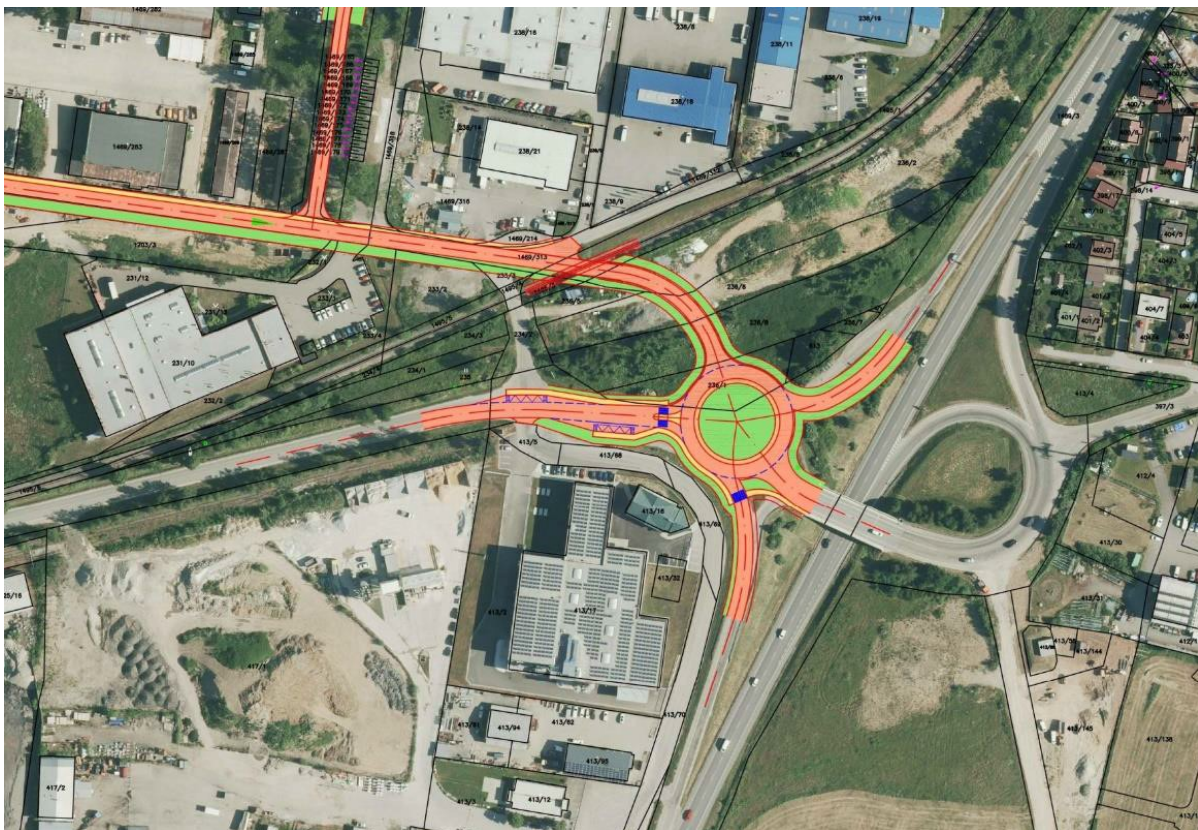
Ve studii proveditelnosti došlo k návrhu úprav MÚK silnice I/3 a II/143 v několika variantách. Nejvhodnější variantou, která by odpovídala potřebné kapacitě dopravy v rámci rozvoje řešeného území, je varianta A – Přes malou OK napojení na silnici II/143. Jedná se o jednoruhovou okružní křižovatku o průměru 50 m, která je napojena na průmyslovou zónu a tvoří ji pět paprsků. Další výhodou umístění OK je zachování stávajícího hlavního dopravního proudu po silnici I/3 a její napojení na stávající MÚK.

V tabulce 4.4 jsou popsány všechny prověřené stavby řešené v rámci studie proveditelnosti.

Stavba	Popis	Délka (km)
TRASA 1	Obchvat Homole S7,5/90	5,035 km
TRASA 2	Propojení stávající komunikace u heliportu v Plané a stávající komunikace směrem na letiště	1,183 km
TRASA 3A	Komunikace v areálu letiště	3,221 km
TRASA 3B	Propojení areálu letiště s obcí Mokrý	0,811 km
TRASA 4A	Napojení letištní komunikací se silnicí I/3	1,094 km
TRASA4B	Napojení se silnicí III/14330	0,781 km



SP dopravní napojení Jihočeského letiště České Budějovic (Zdroj: „SP dopravní napojení Jihočeského letiště České Budějovice“)



Přes malou OK napojení na silnici II/143 – sledovaná varianta A (Zdroj: „SP dopravní napojení Jihočeského letiště České Budějovice“)

3.3 Silniční dopravní model

Pro posouzení vývoje silniční dopravy v metropolitní oblasti Českých Budějovic byl zpracován silniční dopravní model, který zahrnuje všechny výše uvedené silniční stavby. Dopravní model byl ve svém výchozím stavu kalibrován na hodnoty ze sčítání CSD 2020, prognóza vývoje dopravy je založena na koeficientech předpokládaného vývoje dle platných TP 225: „Prognóza intenzit automobilové dopravy“. Na území města Českých Budějovic je však růst dle těchto koeficientů snížen, protože model nad to uvažuje s rozvojem jednotlivých oblastí, ať se jedná o rezidenční, obchodní, nebo průmyslové zóny. Výstupy z tohoto modelu k roku 2040 posloužily jako potřebné vstupy pro kapacitní posouzení problematických křižovatek.

Dopravní model pracuje s následujícími segmenty dopravy, které vycházejí ze struktury CSD 2020:

- OA – osobní automobily
- LN – lehká nákladní vozidla
- T – těžká vozidla

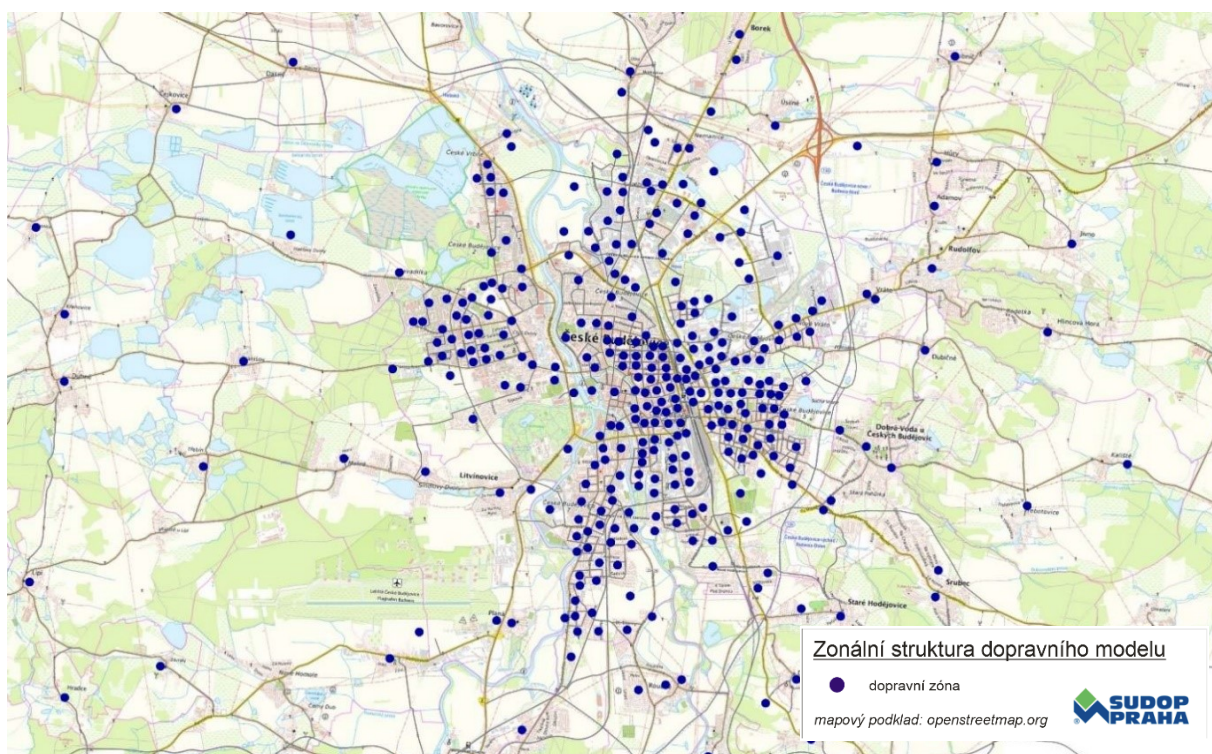
Dopravní model se skládá z oblastí s různými stupni podrobnosti. Tzv. jádrové území modelu, které představuje samotné město České Budějovice, je zadáno ve vysoké podrobnosti. Silniční síť je zadána do podrobnosti jednotlivých ulic nejen sběrných, ale i obslužných, zonální struktura (tedy zdroje a cíle cest) je detailní až do úrovně jednotlivých bloků zástavby. S rostoucí vzdáleností od Českých Budějovic stavby pak podrobnost modelu klesá, zonální struktura odpovídá zpravidla jednotlivým obcím. Mimo Jihočeský kraj pak model zahrnuje jen nejdůležitější cíle dálkové dopravy, jakými jsou např. Praha, Linz apod.

Dopravní model se skládá z oblastí s různými stupni podrobnosti. Tzv. jádrové území modelu, které představuje samotné město České Budějovice, je zadáno ve vysoké podrobnosti. Silniční síť je zadána do podrobnosti jednotlivých ulic nejen sběrných, ale i obslužných. S rostoucí vzdáleností od Českých Budějovic pak podrobnost modelu klesá.

Konkrétním krokem k vytvoření dopravní nabídky v modelu je tvorba komunikační sítě zahrnující uzly (křižovatky), linky (úseky PK) a zóny (zdroje a cíle cest).

Zonální struktura či dopravní okrsky jsou oblasti, které fungují jako zdroje nebo cíle cest. Sílu zóny jako zdroje cest – produktivitu – definuje počet obyvatel, její atraktivitu definuje význam zóny z hlediska vykonání cesty (např. za prací, školou, nebo ostatními aktivitami).

Zonální struktura odpovídá zpravidla jednotlivým obcím. V městě České Budějovice je zonální struktura detailní až do úrovně jednotlivých bloků zástavby. Mimo Jihočeský kraj pak model zahrnuje jen nejdůležitější cíle dálkové dopravy, jakými jsou např. Praha, Linz apod. Ukázka zonální struktury a silniční infrastruktura k roku 2040 v Českých Budějovicích a okolí jsou znázorněny na následujících obrázcích. Jednotlivé zóny představují modré body.



Obr. 4. 4 Zonální struktura dopravního modelu

Komunikační síť (silniční infrastruktura) je dále vytvořena pomocí uzlů a úseků (linek), které jsou zahrnuty v zpracovaném dopravním modelu.

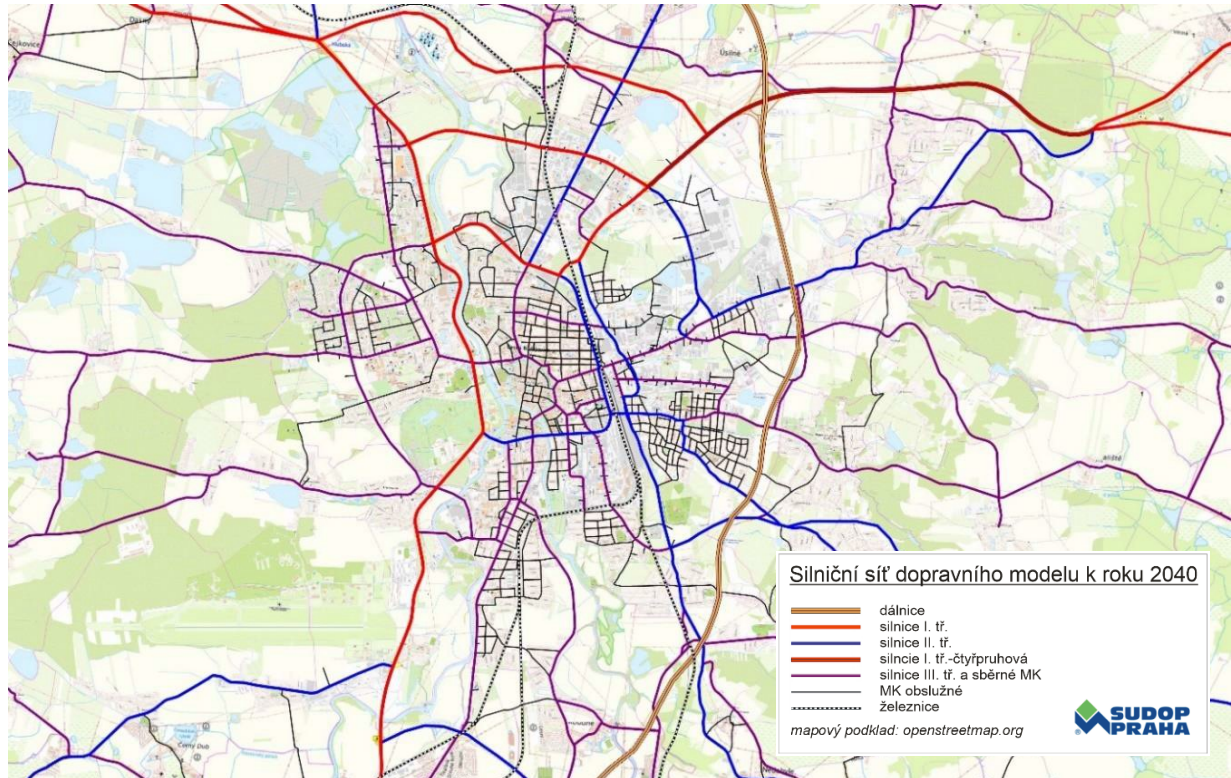
Úsekům pozemních komunikací byly nadefinovány následující atributy:

- délka
- rychlost volného dopravního proudu
- kategorie/návrhová šířka
- odporové parametry (zákazy, omezení, mýta)
- dodatečné pomocné informace

Uzlům v dopravním modelu byly nadefinovány následující atributy:

- průměrné zdržení pro jednotlivá odbočení při nulovém zatížení dopravní sítě
- kapacita pro jednotlivá odbočení (křižovatkové pohyby)

Silniční infrastruktura k roku 2040 je znázorněna na následujícím obrázku.

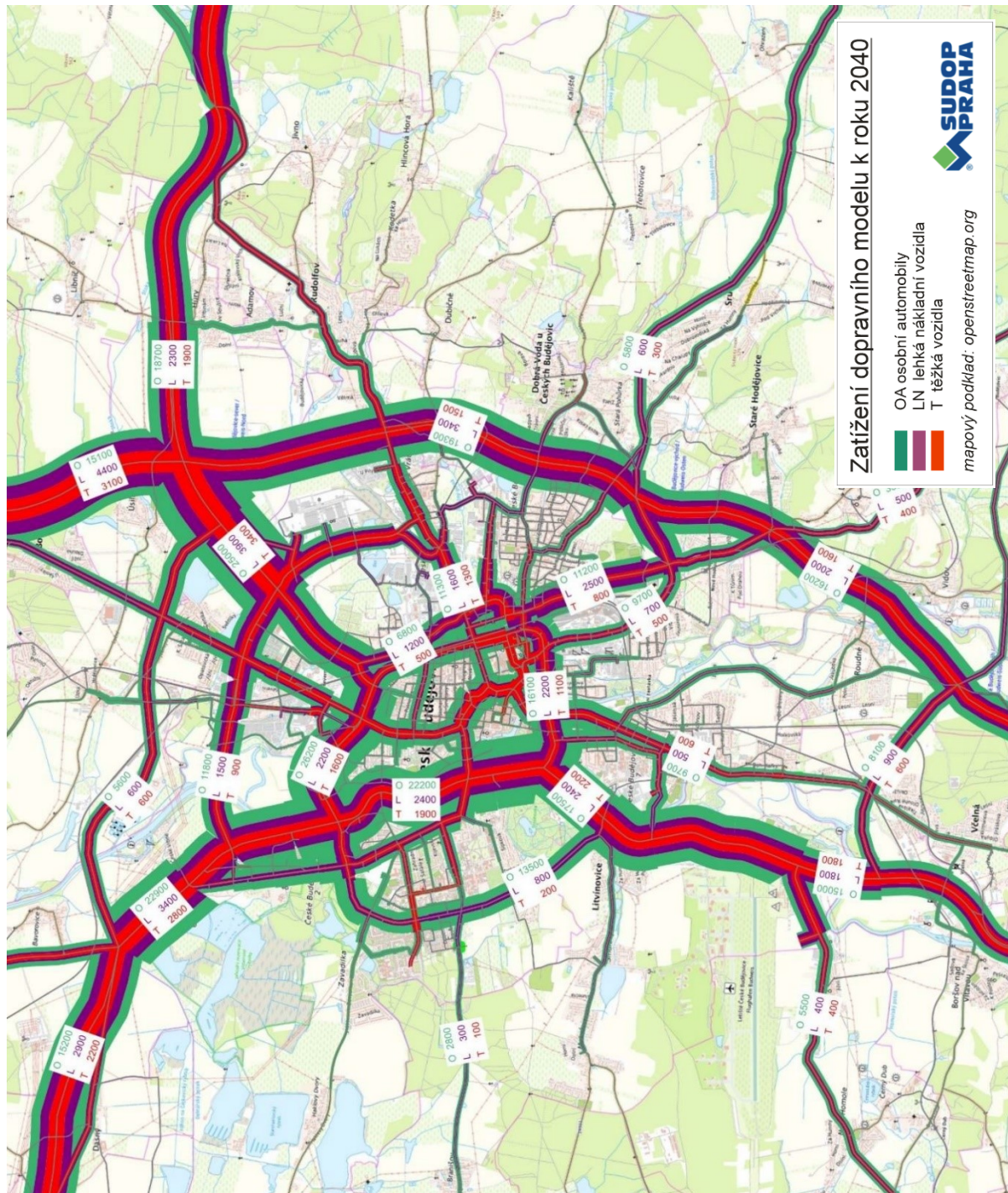


Obr. 4.5 Silniční síť dopravního modelu k roku 2040

3.3.1 Výstupy z dopravního modelu

Výstupem z dopravního modelu jsou výhledové intenzity k roku 2040, které dále vstupují do kapacitního posouzení vybraných křižovatek.

Dalším výstupem z dopravního modelu, je zátěžový kartogram výhledového stavu. Ukázka zátěžového kartogramu z dopravního modelu k roku 2040 se zaokrouhlením na stovky vozidel je zobrazena níže na Obrázku 4.6



3.4 Úprava křižovatek v kritických bodech

V analytické části byly na vybraných komunikacích definovány „kritické body“, které se vyznačují vysokými přepravními intenzitami. V návrhové části došlo k navržení řešení, které povede k jejich odstranění včetně detailního principu řešení křižovatek.



Obr. 4.7 Úprava křižovatek v kritických bodech

3.4.1 Křižovatka I/3 x III/14330 (Litvínovice) – křižovatka č. 1

Jedná se okružní křižovatku na vjezdu do Českých Budějovic ze směru od Lince, resp. Českého Krumlova (silnice I/3) v Litvínovicích. V současném stavu se jedná o 3prahskou okružní křižovatku s 1 pruhem na okruhu, pro směr Planá – centrum je zřízena spojovací větev. V budoucnu je plánováno, že do OK bude zapojena komunikace vedoucí od sídliště Máj.

Úprava křižovatky

Na základě provedeného kapacitního posouzení pro výhledový stav v roce 2040 byla navržena rozsáhlá stavební úprava této křižovatky. Byla prověřena přestavba na TOK se spojovacími

větvemi, avšak nedošlo ke splnění požadované úrovně kvality dopravy (ÚKD) a tvořily by se několika kilometrové kolony.

Požadovaná ÚKD bude splněna, pokud bude křižovatka přestavěna na stykovou křižovatku řízenou SSZ.

Ve směru silnice I/3 jsou na průjezdu křižovatkou navrženy 2 jízdní pruhy. Pro odbočení od Plané do Litvínovic je navíc navržen odbočovací pruh.

Byl navržen i orientační signální plán, který uvažuje ve směru od centra a od Litvínovic s plnými signály a od Plané je uvažováno se směrovými signály.

V prostoru křižovatky není uvažováno s pěším provozem. Chodci a cyklisté využijí stávající stezku propustkem (mostem) pod křižovatkou, kterou je nutno ve výhledu revitalizovat. Situace upravené křižovatky je zobrazena ve výkresové části, *Příloha B.3.4.*

3.4.2 Křižovatka III/00354 x III/15529 (Lidická tř. x L. M. Pařízka) – křižovatka č. 2

V současném stavu se jedná o průsečnou křižovatku řízenou SSZ. Nachází se na Náměstí Jiřího z Poděbrad. Na Lidické třídě existují přídatné pruhy pro odbočení doleva, stejně tak i na vjezdu z ulice L. B. Schneidera. Na všech paprscích jsou přechody pro chodce.

Křižovatka je řízena SSZ, ve všech směrech je řízení plnými signály.

Na základě provedeného kapacitního posouzení pro výhledový stav v roce 2040 a budoucího rozložení intenzit dopravy v jednotlivých směrech, tak stávající typ a geometrické parametry křižovatky splňují požadované stupně ÚKD. Požadovaný stupeň ÚKD však záleží na konkrétním signálním plánu. Zároveň je doporučeno signální plán doplnit o preferenci MHD.

3.4.3 Přeložka silnice II/156 a II/157, podjezd pod žel. nádražím – křižovatka č. 3

Přeložka silnice II/156 a II/157 (podjezd pod železniční stanicí), je již řešena v rámci Studie proveditelnosti 3. etapy přeložky silnice II/156 a II/157, podjezd pod železničním nádražím. Zpracovatelem této studie je SAGASTA, s.r.o. Základním cílem projektu je propojit centrum města a Zanádražní komunikaci mimo přetížený železniční viadukt u křižovatky ulic Nádražní a Rudolfovská. Předpokládaný rok uvedení do provozu je 2028.

3.4.4 Křižovatka II/634 x III/0341 (Rudolfovská x Okružní) – křižovatka č. 4

V současném stavu se jedná o stykovou křižovatku řízenou SSZ. Ve všech směrech existují přídatné pruhy pro odbočení doleva. Na paprsku Okružní ulice a Rudolfovské ve směru do Rudolfova jsou přechody pro chodce.

Křižovatka je řízena SSZ, ve směru od centra je řízení směrovými signály a od Rudolfova a Okružní ulice plnými signály.

Na základě provedeného kapacitního posouzení pro výhledový stav v roce 2040 a budoucího rozložení intenzit dopravy v jednotlivých směrech stávající typ křižovatky a geometrické parametry křižovatky splňují požadované stupně ÚKD. Požadovaný stupeň ÚKD však záleží na konkrétním signálním plánu.

3.4.5 Křižovatka I/34 x II/634 (OK u VŠTE) – křižovatka č. 5

Jedná se o rozlehlou (D=140 m) okružní křižovatku na vjezdu do Českých Budějovic ze směru od Prahy (dálnice D3) a od Jindřichova Hradce (silnice I/34).

V současném stavu se jedná o 4paprskovou okružní křižovatku s 1 pruhem na okruhu, ve směru silnice I/34 (D3 – Generála Píky) jsou navíc zřízeny průběžné pruhy. Vzhledem k těmto

průběžným pruhům však vzniká nestandartní situace, kdy vozidla opouštějící OK do ulice obou paprsků ulice Okružní, musí dát přednost vozidlům, která vjíždějí na OK ze silnice I/34, resp. Generála Píky.

Do OK bude také zapojena komunikace vedoucí od tzv. Severní spojky (od Písku), vzhledem k tomu význam křižovatky ještě naroste.

Úprava křižovatky

Na základě provedeného kapacitního posouzení pro výhledový stav v roce 2040 byla navržena rozsáhlá stavební úprava této křižovatky. Pouhou úpravou na TOK (zejména úprava VDZ), a to i s doplněním všech spojovacích větví, by nedošlo ke splnění požadované úrovně kvality dopravy (ÚKD) a tvořily by se několika kilometrové kolony.

Požadovaná ÚKD bude splněna, pokud z křižovatky bude vymístěn směr od dálnice D3 do centra a opačně. V tomto směru je navržena 2pruhová estakáda (o délce cca 170 m + 2x cca 150 m nájezdové rampy), která je vedena nad stávající OK. Ve spodní úrovni je navržena úprava stávající OK na TOK přednostně na stávajících zpevněných plochách křižovatky. Vzhledem k realizaci nájezdových ramp na estakádu je nutné rozšíření vozovky silnice I/34 cca o 11 m. Ve směru Okružní západ – Generála Píky a Okružní východ – I/34 (D3) jsou navrženy spojovací větve. Pro zajištění pohybu chodců a cyklistů přes křižovatku je navržen podchod/podjezd, který je umístěn pod větví 4 – silnice I/34 směr Generála Píky.

Situace upravené křižovatky je zobrazena ve výkresové části, *Příloha B.3.1.*

3.4.6 Křižovatka II/603 x Severní spojka (Pražská tř. x Okružní) – křižovatka č. 6

V současném stavu se jedná o průsečnou křižovatku řízenou SSZ.

V souvislosti s realizací Severní spojky (dle dokumentace „*Silnice I/20 České Budějovice, severní spojka*“ – Pragoprojekt a.s.) dojde k přestavbě této křižovatky, bude ponechána průsečná křižovatka se SSZ, budou však doplněny jízdní pruhy v ulici Nemanická a Okružní, taktéž budou doplněny spojovací větve. Předpokládaný rok uvedení do provozu je 2027. U silnice II/603 se jedná o bývalou silnici I/3. Situace upravené křižovatky je zobrazena ve výkresové části, *Příloha B.3.2.*

3.4.7 Křižovatka I/20 x Severní spojka (OK u Globusu) – křižovatka č. 7

V současném stavu se jedná o 4paprskovou okružní křižovatku s 1 pruhem na okruhu, ve směru silnice I/20 (České Vrbné – Na Dlouhé louce) jsou navíc zřízeny průběžné pruhy.

V souvislosti s realizací Severní spojky (dle dokumentace „*Silnice I/20 České Budějovice, severní spojka*“ – Pragoprojekt a.s.) dojde k přestavbě této křižovatky na TOK, možné jsou též spojovací větve. Předpokládaný rok uvedení do provozu je 2027. Pro chodce a cyklisty je navržen podjezd pod stávající silnicí I/20, jižně od OK. Tímto podjezdem je pro chodce a cyklisty zajištěno propojení ze severní spojky do prostoru v okolí Globusu, viz *Příloha B.3.3.* Situace upravené křižovatky je zobrazena ve výkresové části, *Příloha B.3.3.*

3.4.8 Kapacitní posouzení

Pro vybrané křižovatky bylo zpracováno kapacitní posouzení, které následně sloužilo jako podklad pro návrh úprav těchto křižovatek. Kapacitní posouzení bylo zpracováno pro křižovatku č. 1, 2, 4 a 5.

Kapacitní posouzení se provádí dle TP 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací.

Dle ČSN 73 6101 je kapacitní posouzení provedeno na příslušnou výhledovou padesátirázovou intenzitu, v tomto případě se jedná o rok 2040.

Kapacita křižovatky se vyjadřuje úrovní kvality dopravy (ÚKD), která charakterizuje ztrátový čas neboli střední dobu zdržení jednotlivých podřazených proudů. Úroveň kvality dopravy může být pro hlavní a vedlejší komunikaci různá, záleží na typu komunikace vstupující do křižovatky. Podle ČSN 73 6102 se pro křižovatky požadují následující stupně ÚKD na:

- dálnicích a silnicích I. třídy stupeň **C**,
- silnicích II. třídy stupeň **D**,
- silnicích III. třídy stupeň **E**,
- rychlostních místních komunikacích a přechodových úsecích stupeň **D**,
- místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích stupeň **E**.

Teoretická kapacita jednotlivých typů křižovatek je následující:

- styková / průsečná cca 1 500 – 2 000 voz/hod,
- okružní s 1 jízdním pruhem na okruhu cca 2 000 – 2 700 voz/hod,
- turbo-okružní cca 2 500 – 3 500 voz/hod,
- řízená SSZ cca 3 000 – 6 400 voz/hod.

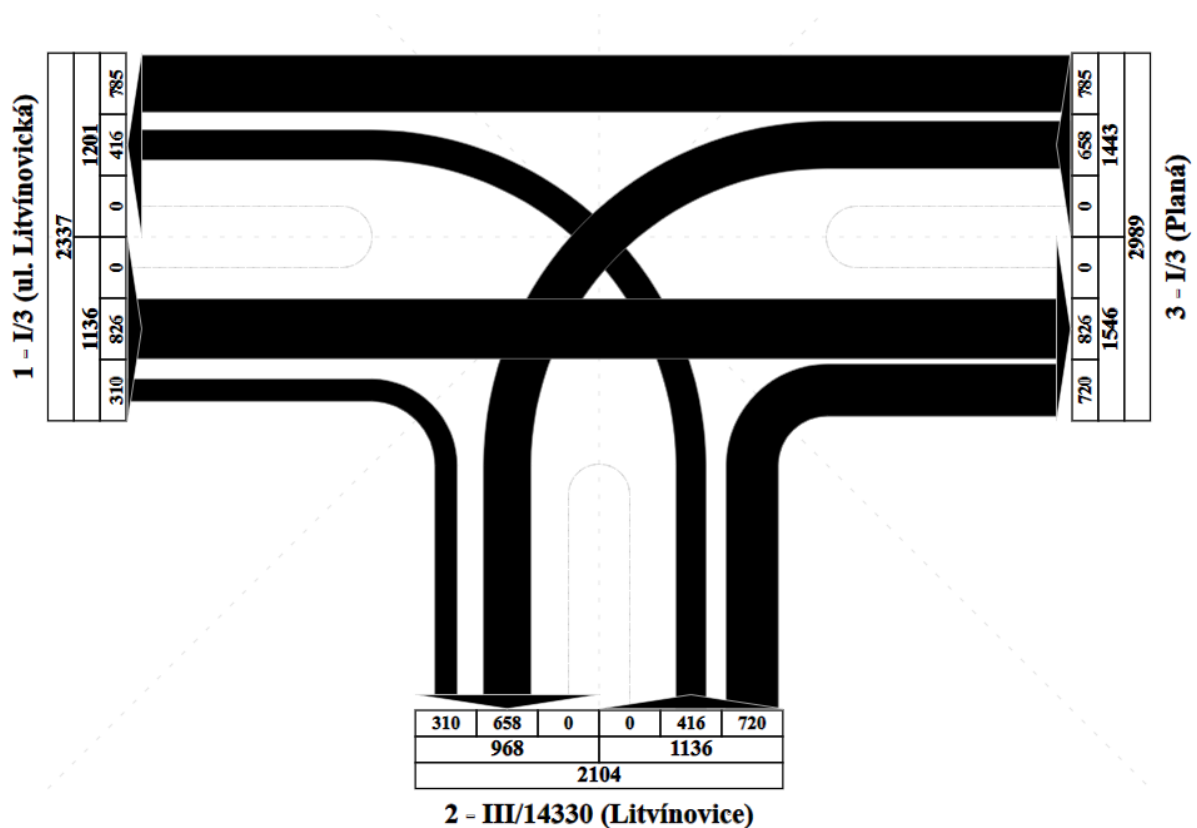
Skutečná kapacita křižovatky je však závislá na mnoha faktorech např. na rozdělení intenzit dopravy do jednotlivých dopravních proudů, na skladbě dopravního proudu, intenzitě chodců, dosahovaných rychlostí vozidel, úpravě přednosti v jízdě nebo na geometrickém uspořádání křižovatky. Důležitým prvkem ovlivňujícím kapacitu křižovatky je kolizní levé odbočení, a to jak na hlavní, tak na vedlejší komunikaci. Úpravou geometrického uspořádání lze dosáhnout zvýšení kapacity neřízené křižovatky. Mezi takové úpravy například patří:

- přidání řadícího pruhu pro levé odbočení z hlavní komunikace,
- rozšíření společného pruhu na vjezdu z vedlejší komunikace tak, aby vozidla měla
- možnost řazení vedle sebe,
- přidání řadícího pruhu na vjezdu z vedlejší komunikace,
- snížení rychlosti jízdy na hlavní komunikaci.

Kapacitní posouzení křižovatek bylo zpracováno pomocí softwaru EDIP eL, OK společnosti EDIP s.r.o. Výpočet vychází z technických podmínek TP 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací. Jako podklad byl použit dopravní model a intenzity automobilové dopravy použité pro vyhodnocení kapacitního posouzení byly vygenerovány pomocí softwaru PTV Visum.

Křižovatka I/3 x III/14330 (Litvínovice) – křižovatka č. 1

Kartogram intenzit pro rok 2040 – upraveno na světelně řízenou křižovatku



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 3715 voz/h

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	I/3 x III/14330			Schéma číslování dopravních proudů
Název uspořádání	--			
Zatěžovací stav	I/3 x III/14330 - rok 2040			
Počet paprsků	3	Doba cyklu t_C [s]	85	
Vypracoval	Ing. Richard Barník	Datum	29.8.2023, 11:14:54	

Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	I/3 (ul. Litvínovická)	dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy	C	≤ 50 s
2	III/14330 (Litvínovice)	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	I/3 (Planá)	dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy	C	≤ 50 s

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	Rez [%]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	L_F [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ $Rez > 0$ $L_F \leq L$
1	I/3 (ul. Litvínovická)	-R	49	0,51	15	A	72	≤ 50 s	ANO
		-P +	82	0,18	0	A	0	≤ 50 s	ANO
2	III/14330 (Litvínovice)	-L	33	0,67	26	B	41	-	ANO
		-P +	47	0,53	5	A	24	-	ANO
3	I/3 (Planá)	-L	10	0,9	42	C	74	≤ 50 s	ANO
		-R	61	0,39	9	A	54	≤ 50 s	ANO

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I_{OA} [voz/h]	$I_{NA} + I_A$ [voz/h]	$I_{NS} + I_{AK}$ [voz/h]	I_M [voz/h]	I_C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	ΣI_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	I/3 (ul. Litvínovická)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	1284	0
		2 (1-3)	715	27	79	5	0	826	962		
		3 (1-2)	299	2	7	2	0	310	322		
2	III/14330 (Litvínovice)	4 (2-1)	401	3	9	3	0	416	431	1162	0
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-		
		6 (2-3)	706	2	7	5	0	720	731		
3	I/3 (Planá)	7 (3-2)	645	2	6	5	0	658	667	1586	0
		8 (3-1)	676	26	78	5	0	785	919		
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-		
4	-	10 (4-3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-	-	-	-	-		
		12 (4-1)	-	-	-	-	-	-	-		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								3715		4032	

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	I_V [pvoz/h]	z [s]	S_V [pvoz/h]	C_S [pvoz/h]	C_P [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]	C_{dz} [pvoz/h]	C_{kp} [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]
1	I/3 (ul. Litvínovická)	-R	962	40	4000	1882					1882
		-P +	322	85	1818	1818					1818
2	III/14330 (Litvínovice)	-L	431	30	1818	642					642
		-P +	731	65	1818	1390					1390
3	I/3 (Planá)	-L	667	35	1793	738					738
		-R	919	50	4000	2353					2353

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	I/3 (ul. Litvínovická)	1 (1-4)	-	-	-
		2 (1-3)	2	1,2	-
		3 (1-2)	1	3	,
2	III/14330 (Litvínovice)	4 (2-1)	1	1	-
		5 (2-4)	-	-	-
		6 (2-3)	1	2	,
3	I/3 (Planá)	7 (3-2)	1	1	-
		8 (3-1)	2	2,3	-
		9 (3-4)	-	-	-
4	-	10 (4-3)	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-
		12 (4-1)	-	-	-

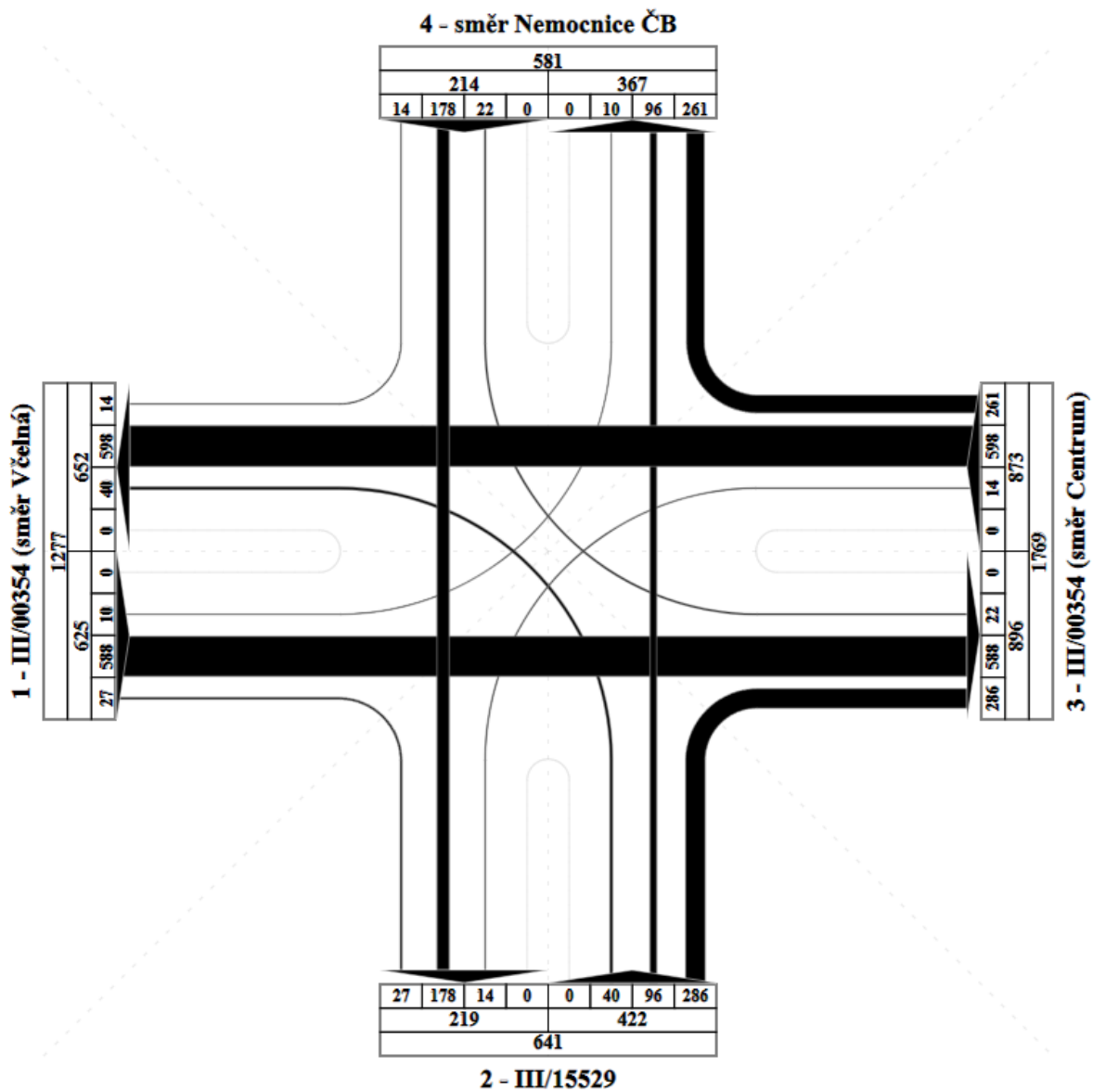
Saturovaný tok řadících pruhů

Paprsek	Řadící pruh č.	Směr jízdy (P,R,L)	a [%]	R [m]	f [-]	k_{skl} [-]	k_{obl} [-]	S_f [pvoz/h]
I/3 (ul. Litvínovická)	1	R	0		0,00	1,00	1,00	2000
	2	R	0		0,00	1,00	1,00	2000
	3	P	0	15,0	1,00	1,00	0,91	1818
III/14330 (Litvínovice)	1	L	0	15,0	1,00	1,00	0,91	1818
	2	P	0	15,0	1,00	1,00	0,91	1818
I/3 (Planá)	1	L	0	13,0	1,00	1,00	0,90	1793
	2	R	0		0,00	1,00	1,00	2000
	3	R	0		0,00	1,00	1,00	2000

Závěr: Posuzovaná křižovatka kapacitně **vyhoví**. Požadavek na úroveň kvality dopravy je splněn jak na hlavní komunikaci, tak i na vedlejší komunikaci.

Křižovatka III/00354 x III/15529 (Lidická tř. x L. M. Pařízka) – křižovatka č. 2

Kartogram intenzit pro rok 2040 - světelně řízená křižovatka



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 2134 voz/h

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	III/00354 x III/15529			Schéma číslování dopravních proudů	
Název uspořádání	--				
Zatěžovací stav	III/00354 x III/15529 - rok 2040				
Počet paprsků	4	Doba cyklu t_C [s]	60		
Vypracoval	Ing. Richard Barník	Datum	22.8.2023, 15:50:44		

Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	III/00354 (směr Včelná)	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
2	III/15529	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	III/00354 (směr Centrum)	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
4	směr Nemocnice ČB	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I_{OA} [voz/h]	$I_{NA} + I_A$ [voz/h]	$I_{NS} + I_{AK}$ [voz/h]	I_M [voz/h]	I_C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	ΣI_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	III/00354 (směr Včelná)	1 (1-4)	10	0	0	0	0	10	10	676	100
		2 (1-3)	514	66	4	4	0	588	639		
		3 (1-2)	27	0	0	0	0	27	27		
2	III/15529	4 (2-1)	39	1	0	0	0	40	41	438	100
		5 (2-4)	89	6	0	1	0	96	100		
		6 (2-3)	269	14	1	2	0	286	297		
3	III/00354 (směr Centrum)	7 (3-2)	10	4	0	0	0	14	17	924	100
		8 (3-1)	543	48	3	4	0	598	635		
		9 (3-4)	244	14	1	2	0	261	272		
4	směr Nemocnice ČB	10 (4-3)	10	11	1	0	0	22	31	233	100
		11 (4-2)	163	13	1	1	0	178	188		
		12 (4-1)	14	0	0	0	0	14	14		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								2134		2271	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	III/00354 (směr Včelná)	1 (1-4)	1	1	-
		2 (1-3)	1	2	-
		3 (1-2)	1	2	-
2	III/15529	4 (2-1)	1	1	-
		5 (2-4)	1	1	-
		6 (2-3)	1	1	-
3	III/00354 (směr Centrum)	7 (3-2)	1	1	-
		8 (3-1)	1	2	-
		9 (3-4)	1	2	-
4	směr Nemocnice ČB	10 (4-3)	1	1	-
		11 (4-2)	1	2	-
		12 (4-1)	1	2	-

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	I_V [pvoz/h]	z [s]	S_V [pvoz/h]	C_S [pvoz/h]	C_P [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]	C_{dz} [pvoz/h]	C_{kp} [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]
1	III/00354 (směr Včelná)	-L	10	35	1647	961	792	266			266
		-R,P	666	35	1983	1157	1277				1157
2	III/15529			16	1815	484	557				484
		(K)		2	1815	61					61
		+ (K)	438	18							545
3	III/00354 (směr Centrum)	-L	17	34	1714	971	795	389			389
		-R,P	907	34	1942	1100	1220				1100
4	směr Nemocnice ČB	-L	31	16	1760	469	289	403			289
		-R,P	202	16	1981	528	648				528

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	Rez [%]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	L_F [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0 $L_F \leq L$
1	III/00354 (směr Včelná)	-L	96	0,04	5	A	0	-	ANO
		-R,P	42	0,58	9	A	28	-	ANO
2	III/15529	+ (K)	20	0,8	30	B	43	-	ANO
3	III/00354 (směr Centrum)	-L	96	0,04	5	A	1	-	ANO
		-R,P	18	0,82	16	A	51	-	ANO
4	směr Nemocnice ČB	-L	89	0,11	16	A	2	-	ANO
		-R,P	62	0,38	18	A	15	-	ANO

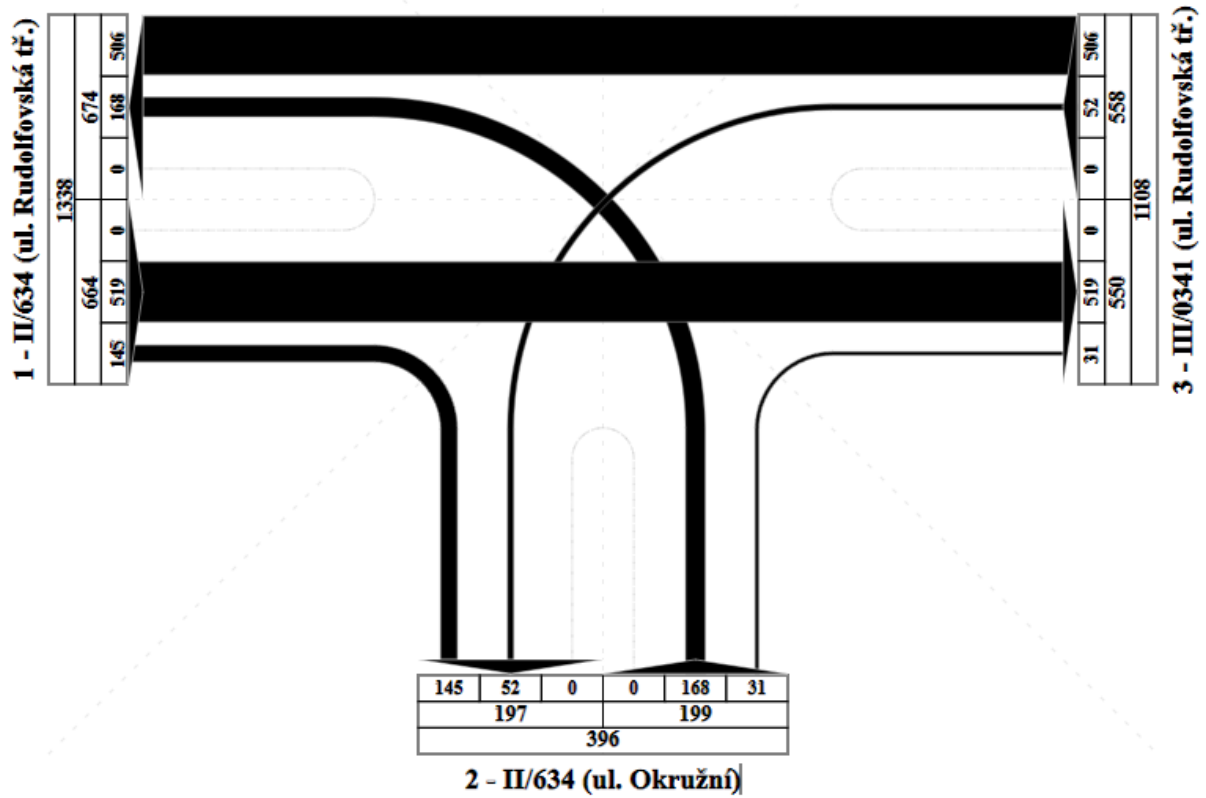
Saturovaný tok řadících pruhů

Paprsek	Řadící pruh č.	Směr jízdy (P,R,L)	a [%]	R [m]	f [-]	k_{skl} [-]	k_{obl} [-]	S_1 [pvoz/h]
III/00354 (směr Včelná)	1	L	0	7,0	1,00	1,00	0,82	1647
	2	R, P	0	7,0	0,04	1,00	0,99	1983
III/15529	1L(K)	L, R, P	0	18,0	0,09	1,00	0,99	1985
	1L	L, R, P	0	1,5	0,09	1,00	0,91	1829
	1P	L, R, P	0	10,0	0,68	1,00	0,91	1815
III/00354 (směr Centrum)	1	L	0	9,0	1,00	1,00	0,86	1714
	2	R, P	0	15,0	0,30	1,00	0,97	1942
směr Nemocnice ČB	1	L	0	11,0	1,00	1,00	0,88	1760
	2	R, P	0	11,0	0,07	1,00	0,99	1981

Závěr: Posuzovaná křižovatka kapacitně **vyhoví**. Požadavek na úroveň kvality dopravy je splněn jak na hlavní komunikaci, tak i na vedlejší komunikaci.

Křižovatka II/634 x III/0341 (Rudolfovská x Okružní) – křižovatka č. 4

Kartogram intenzit pro rok 2040 - světelně řízená křižovatka



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 1421 voz/h

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	II/634 x III/0341			Schéma číslování dopravních proudů 	
Název uspořádání	II/634 x III/0341				
Zatěžovací stav	II/634 x III/0341 - rok 2040				
Počet prasků	3	Doba cyklu t_C [s]	60		
Vypracoval	Ing. Richard Barník	Datum	22.8.2023, 12:03:21		

Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	II/634 (ul. Rudolfovská tř.)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 70 s
2	II/634 (ul. Okružní)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 70 s
3	III/0341 (ul. Rudolfovská tř.)	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I_{OA} [voz/h]	$I_{NA} + I_A$ [voz/h]	$I_{NS} + I_{AK}$ [voz/h]	I_M [voz/h]	I_C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	ΣI_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	II/634 (ul. Rudolfovská tř.)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	754	0
		2 (1-3)	434	74	8	3	0	519	582		
		3 (1-2)	108	33	3	1	0	145	172		
2	II/634 (ul. Okružní)	4 (2-1)	131	33	3	1	0	168	195	232	0
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-		
		6 (2-3)	24	6	1	0	0	31	37		
3	III/0341 (ul. Rudolfovská tř.)	7 (3-2)	24	25	3	0	0	52	74	636	0
		8 (3-1)	430	66	7	3	0	506	562		
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-		
4	-	10 (4-3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-	-	-	-	-		
		12 (4-1)	-	-	-	-	-	-	-		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1421		1622	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci prasku	Vjezd (signální skupina)
1	II/634 (ul. Rudolfovská tř.)	1 (1-4)	-	-	-
		2 (1-3)	1	1	-
		3 (1-2)	1	2	-
2	II/634 (ul. Okružní)	4 (2-1)	1	1	-
		5 (2-4)	-	-	-
		6 (2-3)	1	2	-
3	III/0341 (ul. Rudolfovská tř.)	7 (3-2)	1	1	-
		8 (3-1)	1	2	-
		9 (3-4)	-	-	-
4	-	10 (4-3)	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-
		12 (4-1)	-	-	-

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	I_V [pvoz/h]	z [s]	S_V [pvoz/h]	C_S [pvoz/h]	C_P [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]	C_{dz} [pvoz/h]	C_{kp} [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]
1	II/634 (ul. Rudolfovská tř.)	-R	582	37	2000	1233					1233
		-P	172	37	1860	1147					1147
2	II/634 (ul. Okružní)	-L	195	15	1887	472					472
		-P	37	15	1860	465					465
3	III/0341 (ul. Rudolfovská tř.)	-L	74	39	1860	1209		561			561
		-R	562	39	2000	1300					1300

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	Rez [%]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	L_F [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0 $L_F \leq L$
1	II/634 (ul. Rudolfovská tř.)	-R	53	0,47	7	A	22	≤ 70 s	ANO
		-P	85	0,15	5	A	7	≤ 70 s	ANO
2	II/634 (ul. Okružní)	-L	59	0,41	19	A	15	≤ 70 s	ANO
		-P	92	0,08	16	A	3	≤ 70 s	ANO
3	III/0341 (ul. Rudolfovská tř.)	-L	87	0,13	4	A	3	-	ANO
		-R	57	0,43	6	A	20	-	ANO

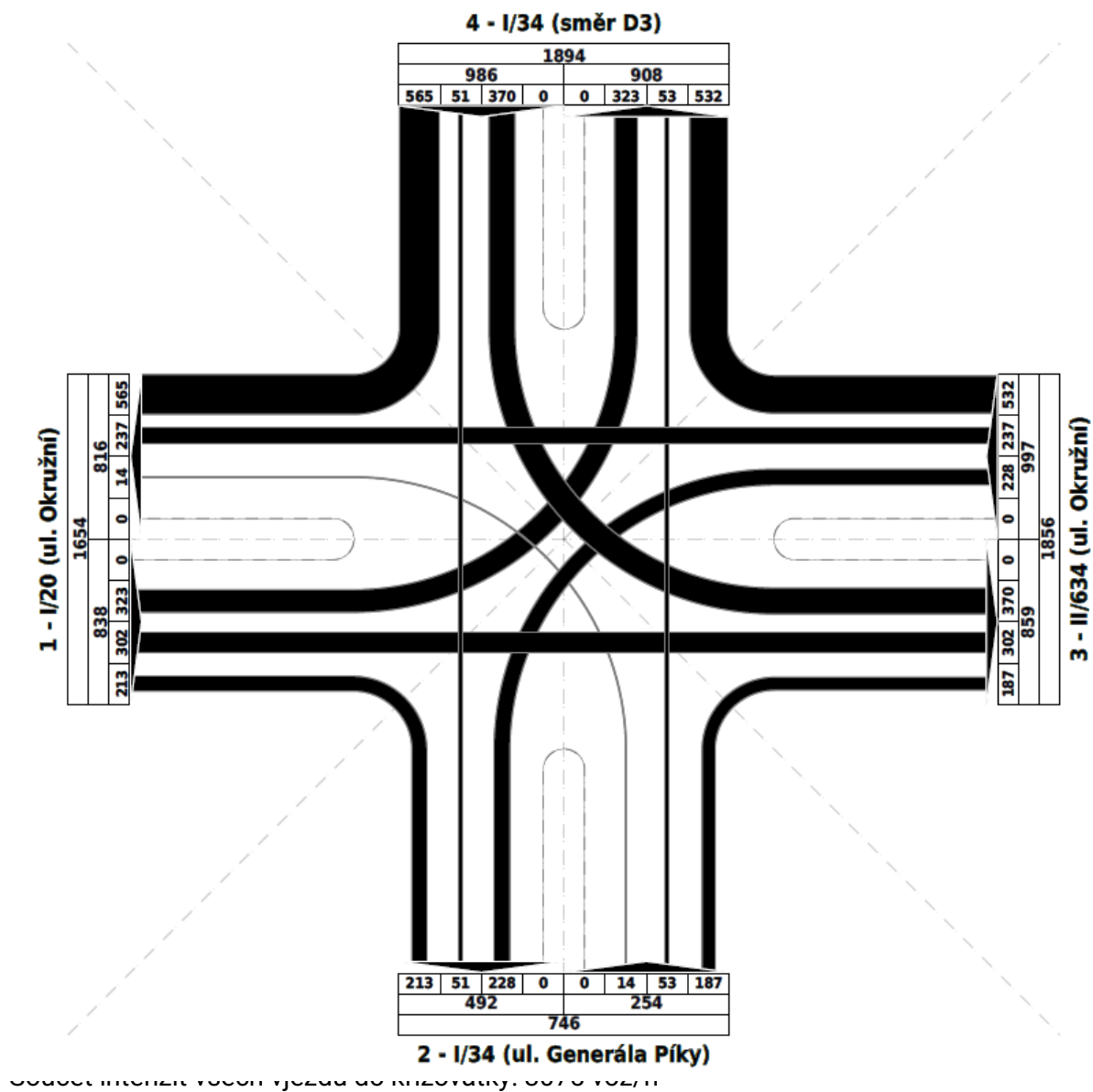
Saturovaný tok řadících pruhů

Paprsek	Řadící pruh č.	Směr jízdy (P,R,L)	a [%]	R [m]	f [-]	k_{skl} [-]	k_{obl} [-]	S_1 [pvoz/h]
II/634 (ul. Rudolfovská tř.)	1	R	0		0,00	1,00	1,00	2000
	2	P	0	20,0	1,00	1,00	0,93	1860
II/634 (ul. Okružní)	1	L	0	25,0	1,00	1,00	0,94	1887
	2	P	0	20,0	1,00	1,00	0,93	1860
III/0341 (ul. Rudolfovská tř.)	1	L	0	20,0	1,00	1,00	0,93	1860
	2	R	0		0,00	1,00	1,00	2000

Závěr: Posuzovaná křižovatka kapacitně **vyhoví**. Požadavek na úroveň kvality dopravy je splněn jak na hlavní komunikaci, tak i na vedlejší komunikaci.

Turbo-okružní křižovatka I/34 x II/634 (OK u VŠTE) – křižovatka č. 5

Kartogram intenzit pro rok 2040 – upraveno na turbo-okružní křižovatku



Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky

Název křižovatky		I/34 x II/634		Schéma číslování dopravních proudů 	
Název uspořádání		I/34 x II/634			
Zatěžovací stav		I/34 x II/634 - rok 2040			
Počet papřsků		4			
Vypracoval		Ing. Jan Turek	Datum	29.8.2023, 12:47:23	
Kritérium výkonnosti					
Papřsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD_{lim} [-]	t_{w,lim} [s]	
1	I/20 (ul. Okružní)	dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy	C	30	
2	I/34 (ul. Generála Píky)	dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy	C	30	
3	II/634 (ul. Okružní)	silnice II. třídy	D	45	
4	I/34 (směr D3)	dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy	C	30	

Intenzity dopravy

Papřsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]	I _{ped} [ch/h]
1	I/20 (ul. Okružní)	1 (1-4)	303	4	14	2	0	323	355	714	
		2 (1-3)	268	7	25	2	0	302	359		
		3 (1-2)	209	1	2	1	0	213	218		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	I/34 (ul. Generála Píky)	4 (2-1)	14	0	0	0	0	14	14	313	
		5 (2-4)	20	3	25	5	0	53	105		
		6 (2-3)	182	1	3	1	0	187	194		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	II/634 (ul. Okružní)	7 (3-2)	224	0	2	2	0	228	232	524	
		8 (3-1)	205	7	24	1	0	237	292		
		9 (3-4)	443	19	67	3	0	532	684		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
4	I/34 (směr D3)	10 (4-3)	298	15	55	2	0	370	495	1265	
		11 (4-2)	20	3	23	5	0	51	99		
		12 (4-1)	501	13	47	4	0	565	671		
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								3075		2816	

Geometrické uspořádání

Papřsek	Název komunikace	Typ uspoř. vjezdu	n _o [-]	n _v [-]	n _e [-]	R _v [m]	R _e [m]	L _{kol} [m]	D [m]	Spojovací větve ANO/NE	L _{kk} [m]	L _b [m]
1	I/20 (ul. Okružní)	S/2	1	2	1	20	50	60	140	ANO	170	270
2	I/34 (ul. Generála Píky)	2/1	2	1	1	20	55	60		NE	-	-
3	II/634 (ul. Okružní)	S/2	1	2	1	20	40	60		ANO	180	280
4	I/34 (směr D3)	2/2	2	2	1	20	50	60		NE	-	-

Posouzení kapacity vjezdů

Papřsek	Název komunikace	I _o [pvoz/h]	I _v [pvoz/h]	I _{ped} [ch/h]	C _v [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a _v [-]	t _w [s]	UKD [-]	L _{95%} [m]	t _{w,lim} [s]	t _w ≤ t _{w,lim} Rez > 0
1	I/20 (ul. Okružní)	826	714		977	263	0,73	13	B	46	30	ANO
2	I/34 (ul. Generála Píky)	1209	313		525	212	0,6	17	B	26	30	ANO
3	II/634 (ul. Okružní)	474	524		1512	988	0,35	4	A	10	45	ANO
4	I/34 (směr D3)	538	1265		1412	147	0,9	22	C	122	30	ANO

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	I/20 (ul. Okružní)	977		1399	422	0,7	0,90	ANO
2	I/34 (ul. Generála Píky)	331		1399	1068	0,24	0,90	ANO
3	II/634 (ul. Okružní)	1048		1399	351	0,75	0,90	ANO
4	I/34 (směr D3)	460		1399	939	0,33	0,90	ANO

Posouzení kapacity spojovacích větví

Paprsek	Název komunikace	I_b [pvoz/h]	$I_{e(+1)}$ [pvoz/h]	C_b [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	$L_{95\%}$ [m]	L_b [m]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	I/20 (ul. Okružní)	218	331	1013	795	0,22	5	5	270	ANO
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	II/634 (ul. Okružní)	684	460	890	206	0,77	17	55	280	ANO
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Závěr: Posuzovaná křižovatka kapacitně **vyhoví**. Požadavek na úroveň kvality dopravy je splněn jak na vjezdech, tak i výjezdech z turbo-okružní křižovatky.

3.4.9 Vyhodnocení navržených úprav

Odstraněním kritických bodů bude zajištěn plynulejší a bezpečnější průjezd křižovatkami a také lepší propustnost územím. Vybrané křižovatky, ke kterým bylo zpracováno kapacitní posouzení po navržených úpravách, kapacitně **vyhoví**. Na dvou křižovatkách nebylo nutné navrhnout stavební zásahy, pouze došlo k úpravě signálního plánu, u ostatních se jedná o kompletní stavební úpravy.

3.5 Doprava v klidu

Pravidelné denní dojížděky individuální automobilové dopravy do statutárního města České Budějovice vytváří vysoké nároky na parkovací plochy. Pro omezení parkování v centru města a podporu využití veřejné dopravy byl navržen rozvoj systému parkovišť typu P+R v blízkosti železničních stanic a zastávek v metropolitní oblasti Českých Budějovic.

Systém parkování typu P+R (park and ride) a P+G (park and go) ve městě České Budějovice a jeho okolí byl částečně řešen v rámci zpracování studie proveditelnosti „Železniční uzel České Budějovice“, která posloužila jako podklad pro zpracování této územní studie, zpracované 06/2022. Nová parkoviště P+R by měly vzniknout v blízkosti nově navržených železničních stanic a zastávek.

P+R a P+G navrhované		
Název parkoviště	Typ parkování	Odhad kapacit
Parkoviště Jírovцова	P+R	438
Parkoviště Dynamo	P+R	154
Parkoviště na Dlouhé louce	P+G	200
Parkoviště sportovní hala, ul. Volejbalistů	P+R	180
Nová železniční stanice České Budějovice obvod Nové Hodějovice	P+R	70
Nová železniční zastávka Boršov nad Vltavou dolní	P+R	35
Nová železniční stanice Boršov nad Vltavou	P+R	20

Nová železniční zastávka Boršov nad Vltavou obvod most	P+R	50
--------------------------------------------------------	-----	----

* rovněž řešeno v rámci dokumentu „SUMP“

Tabulka 4.5 Navrhované P+R a P+G dle dokumentu „Studie proveditelnosti Železničního uzlu České Budějovice“

Systém parkovišť typu P+R byl řešen i v rámci „Strategického plánu udržitelné městské mobility – SUMP“ České Budějovice 2018, kde byla zároveň vyznačena a popsána místa stávajících ale i navržených P+R. Tabulka níže obsahuje jen místa P+R, které jsou řešeny navíc, oproti dokumentu „studie proveditelnosti Železničního uzlu České Budějovice“.

P+R a P navrhované		
Název parkoviště	Typ parkování	Odhad kapacit
Vltava	P+R	438
Světlík	P+R	154
Generála Píky	P+G	200
Planá, Letiště	P+R	180
Mladé	P+R	70
Rožnov	P+R	35

* odhadovaná kapacita parkovišť vycházejících z dokumentu „SUMP“, v rámci dopravního modelu.

**hrubý odhad kapacity parkovišť/přesný počet se odvíjí od konkrétního návrhu parkovišť

Tabulka 4.6 - Navrhované P+R dle dokumentu SUMP

3.5.1 Nově navrhované P+R a P

Pro vytvoření předpokladu pro efektivní využívání veřejné hromadné dopravy, železniční či cyklistické dopravy, byly v rámci multimobility navrženy nové plochy pro parkoviště. Nové plochy pro parkoviště typu P+R by měly vzniknout v blízkosti železničních stanic či autobusových zastávek, kde umožní řidičům zaparkovat svůj automobil na hlídaném parkovišti a k cíli své cesty pak pohodlně pokračovat veřejnou dopravou. Hlavním cílem tohoto řešení je snížení intenzit automobilové dopravy ve městě a podpora veřejné dopravy.

Zároveň byly navrženy plochy pro umístění parkoviště v blízkosti turistických památek. Celkově bylo vymezeno 9 ploch vhodných pro umístění nových parkovišť (viz Příloha B.1_Souhrnný výkres dopravní infrastruktury).

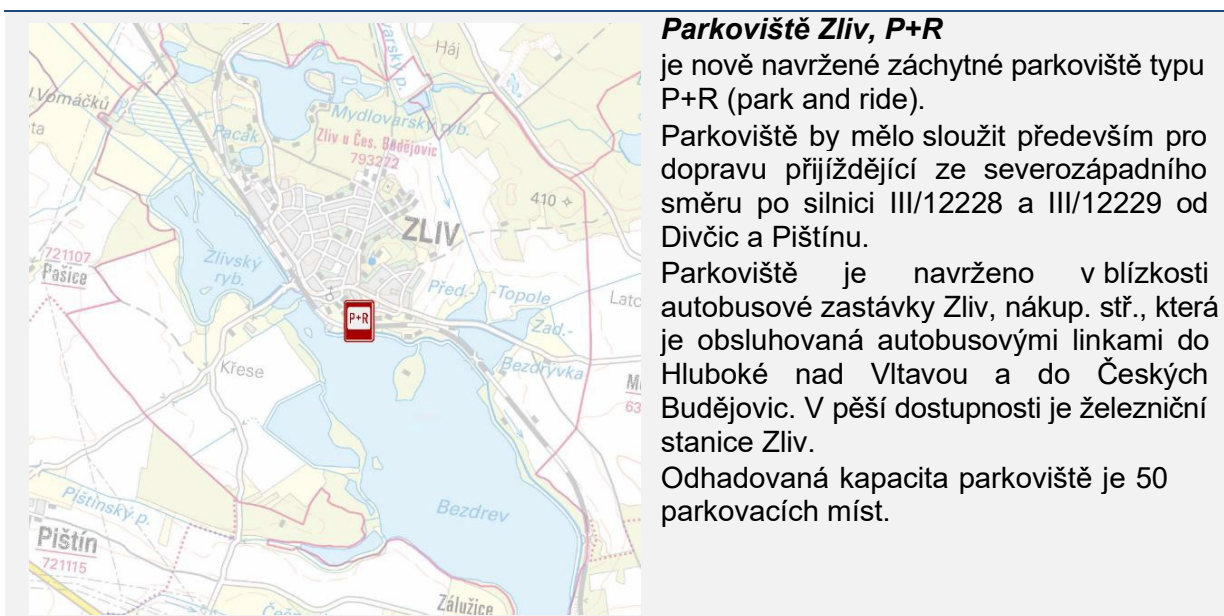
V rámci návrhu umístění nových parkovišť pro dopravu v klidu byla odhadnuta potřebná kapacita parkovacích míst. Kapacita navržených parkovišť v blízkosti turistických památek byla odhadnuta v závislosti na přibližném počtu návštěvníků za rok. Kapacita záchytných parkovišť typu P+R byla stanovena s ohledem na jejich návaznost na veřejnou dopravu, předpokládaný počet cestujících a počet spojů.

P+R a P navrhované		
Název parkoviště	Typ parkování	Odhad kapacit
Zliv	P+R	50
Slavče – vrchol Kluk	P	20
Bývalé vojenské cvičiště – České Budějovice	P+R	150
Rudolfovo	P+R	50
Železniční zastávka Nová Ves u Českých Budějovic	P+R	30

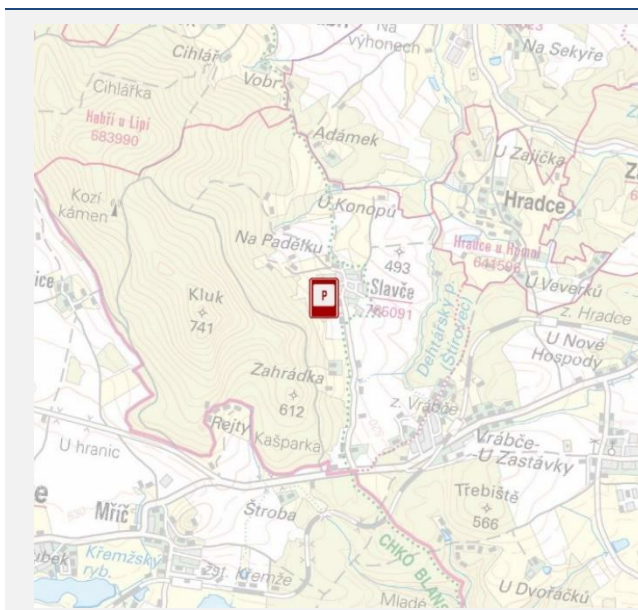
Železniční zastávka Trocnov	P+R	20
Železniční stanice Borovany	P+R	50
Žižkovo Rodiště	P	20
Železniční stanice Ševětín	P+R	50
Mazelov	P	30
Letiště Hosín	P	20
Dívčí kámen	P	20
Dehtář – koupaliště	P	50

Tabulka 4.7 – Nově navrhované P+R a P

Na obrázcích níže je zpracován detailnější popis nově navrhovaných P+R a P, spolu s jejich přibližným umístěním do území. Především se jedná o záchytní parkoviště s návazností na jiný dopravní mód, ale také o parkoviště s rekreačním charakterem.



Obrázek 4.8 – Parkoviště Zliv, P+R



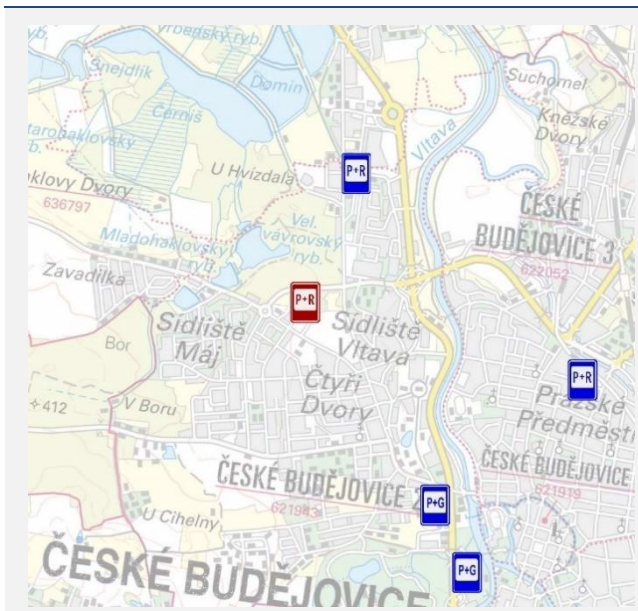
Parkoviště Slavče – vrchol Kluk, P

je nově navržené parkoviště v blízkosti vrcholu Kluk, který je nejvyšším bodem Haberského pohorí.

Parkoviště je umístěno v blízkosti začátku turistické cesty Zlatá stezka – Goldsteig ve vesnici Slavče v okrese České Budějovice a slouží především pro návštěvníky turistického cíle.

Odhadovaná kapacita parkoviště je 20 parkovacích míst.

Obrázek 4.9 – Parkoviště Slavče – vrchol Kluk, P

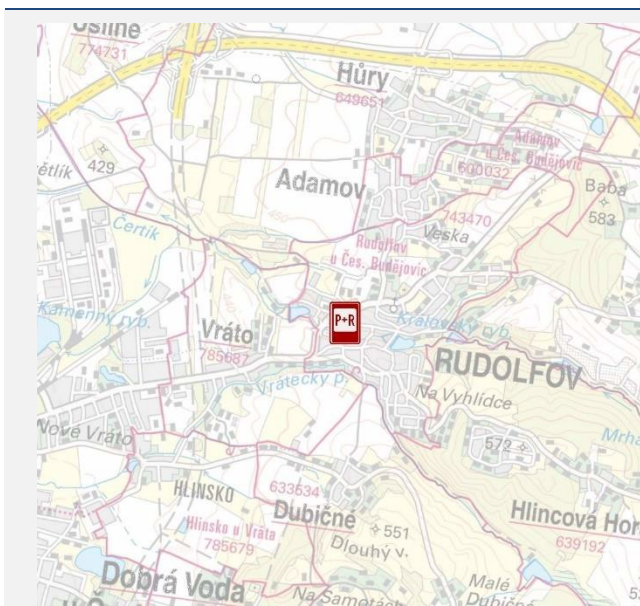


Parkoviště v lokalitě bývalého vojenského cvičiště – České Budějovice, P+R

je nově navržené záchytné parkoviště typu P+R (park and ride). Parkoviště by mělo sloužit především pro dopravu příjezdějí z východního směru po silnici I/3, ze severního směru po silnici I/20 a západního směru po silnici III/14539. Parkoviště je umístěno na ulici Milady Horákové na místě bývalého vojenského cvičiště. V pěší dostupnosti parkoviště jsou tři zastavky MHD.

Z parkoviště je dobrá dostupnost do centra: ze zastávky Máj (Milady Horákové) za pomoci autobusové linky č. 1 (cca 9 min). Odhadovaná kapacita parkoviště je 150 parkovacích míst.

Obrázek 4.10 – Parkoviště v lokalitě bývalého vojenského cvičiště – České Budějovice, P+R



Parkoviště Rudolfov, P+R

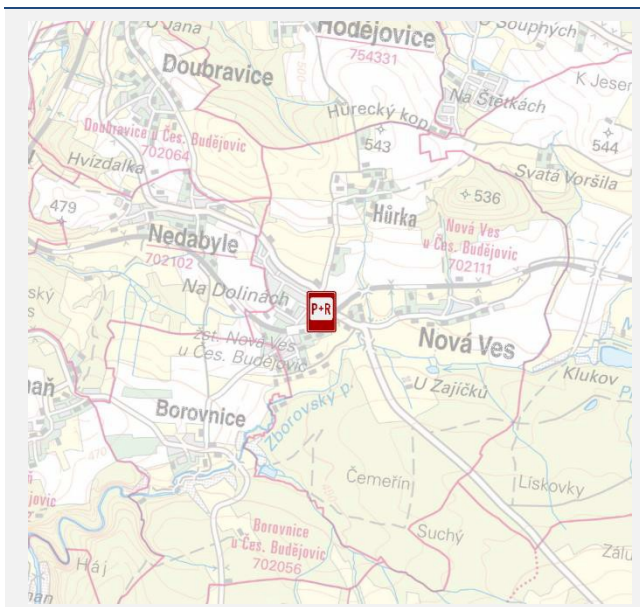
je nově navržené záchytné parkoviště typu P+R (park and ride).

Parkoviště by mělo sloužit především pro dopravu přijíždějící po silnici II/634. Parkoviště je umístěno na ulici Třeboňská v blízkosti autobusové zastávky Rudolfov, Zámek.

Z parkoviště je dobrá dostupnost do centra města České Budějovice za pomoci autobusové linky č. 1 (cca 11 min).

Odhadovaná kapacita parkoviště je 50 parkovacích míst.

Obrázek 4.11 – Parkoviště Rudolfov, P+R



Parkoviště železniční zastávka Nová Ves u Českých Budějovic, P+R

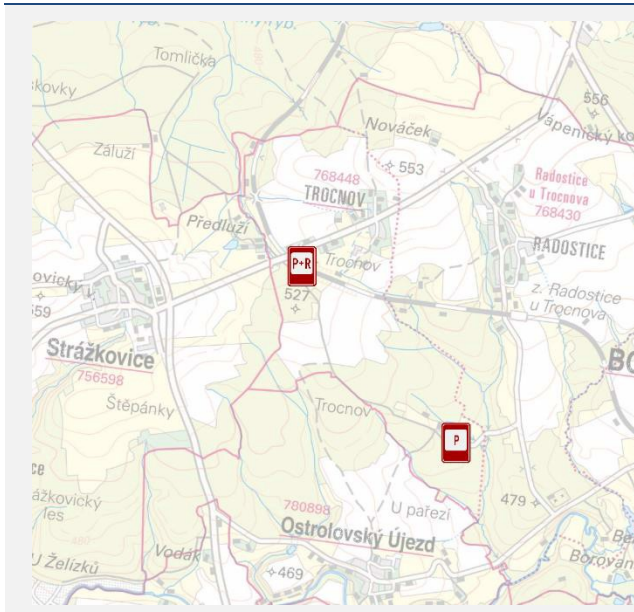
je nově navržené záchytné parkoviště typu P+R (park and ride).

Parkoviště by mělo sloužit především pro dopravu přijíždějící po silnici II/156 a pro cestující přestupující na veřejnou dopravu na železniční zastávce Nová Ves u Českých Budějovic.

Z parkoviště je dobrá dostupnost do vedlejších měst jako Trhové Sviny (cca 19 min), Borovany (cca 20 min) a České Budějovice (cca 18 min) za pomoci autobusové dopravy.

Odhadovaná kapacita parkoviště je 30 parkovacích míst.

Obrázek 4.12 – Parkoviště železniční zastávka Nová Ves u Českých Budějovic, P+R



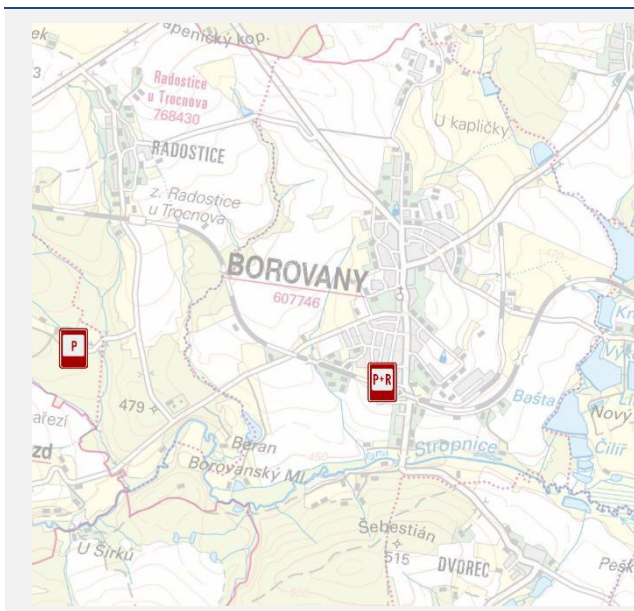
Obrázek 4.13 – Parkoviště železniční zastávka Trocnov, P+R

Parkoviště železniční zastávka Trocnov P+R

je nově navržené záchytné parkoviště typu P+R (park and ride).

Parkoviště by mělo sloužit především pro dopravu přijíždějící po silnici II/155 a pro cestující přestupující na veřejnou dopravu na železniční zastávce Trocnov.

Odhadovaná kapacita parkoviště je 20 parkovacích míst.

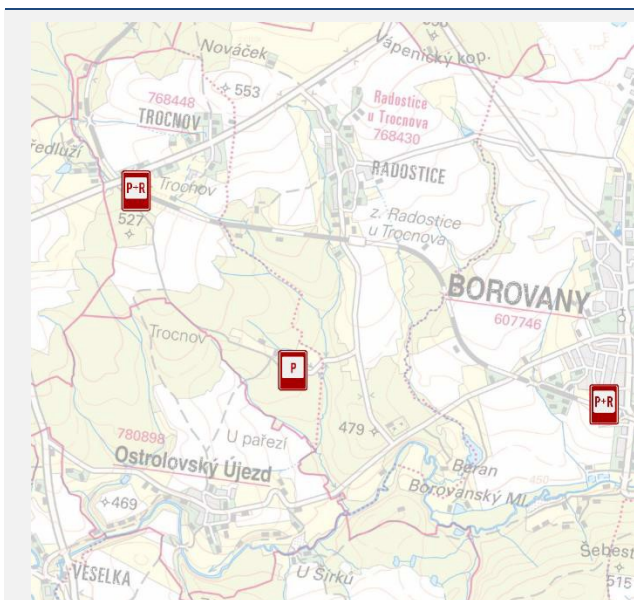


Obrázek 4.14 – Parkoviště železniční stanice Borovany, P+R

Parkoviště železniční stanice Borovany, P+R

je nově navržené záchytné parkoviště typu P+R (park and ride) v přednádražním prostoru železniční stanice Borovany.

Parkoviště by mělo sloužit především pro dopravu přijíždějící ze severního a jižního směru po silnici II/157 do železniční stanice Borovany, kde cestující přestupují na veřejnou dopravu. Z parkoviště je dobrá dostupnost do centra města a do vedlejších měst jako Trhové Sviny (cca 12 min), Olešnice (cca 17 min), Třeboň (cca 37 min), Suchdol nad Lužnicí (cca 33 min) a České Budějovice (cca 29 min) za pomoci autobusové dopravy. Odhadovaná kapacita parkoviště je 50 parkovacích míst.



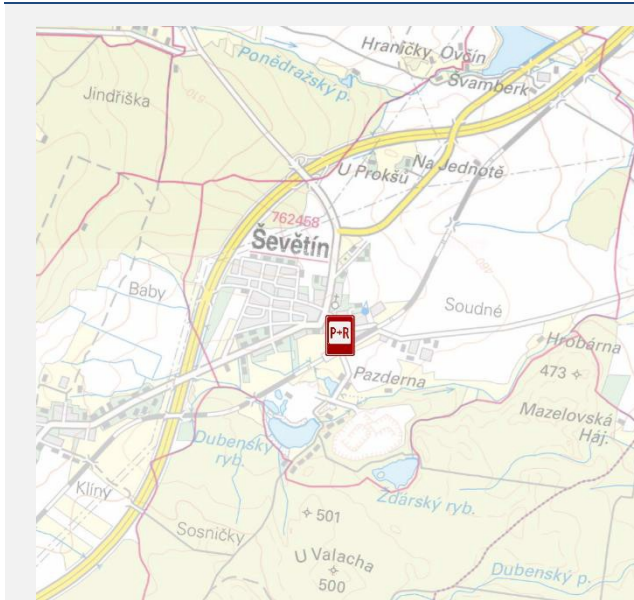
Parkoviště Žižkovo Rodiště, P

je nově navržené parkoviště v blízkosti turistického památníku Jana Žižky z Trochova.

Parkoviště je umístěno v blízkosti začátku naučné stezky Milníky husitství a cyklostezky 1122 Novohradsko – Doudlebsko.

Odhadovaná kapacita parkoviště je 20 parkovacích míst.

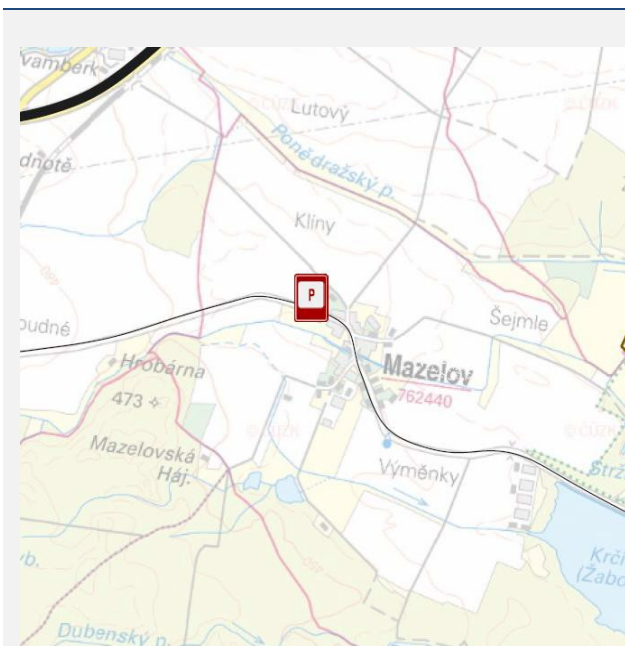
Obrázek 4.15 – Parkoviště Žižkovo Rosiště, P



Parkoviště u železniční stanice Ševětín, P+R

je nově navržené záchytné parkoviště typu P+R (park and ride) v přednádražním prostoru železniční stanice Ševětín. Parkoviště by mělo sloužit především pro dopravu přijíždějící po silnici II/603 do železniční stanice Ševětín, kde cestující přestupují na veřejnou dopravu. Zároveň je z parkoviště dobrá dostupnost do vedlejších měst jako Veselí nad Lužnicí (cca 16 min), Lomnice nad Lužnicí (cca 27 min) a České Budějovice (cca 33 min) za pomoci autobusové dopravy.

Obrázek 4.16 – Parkoviště u železniční stanice Ševětín, P+R

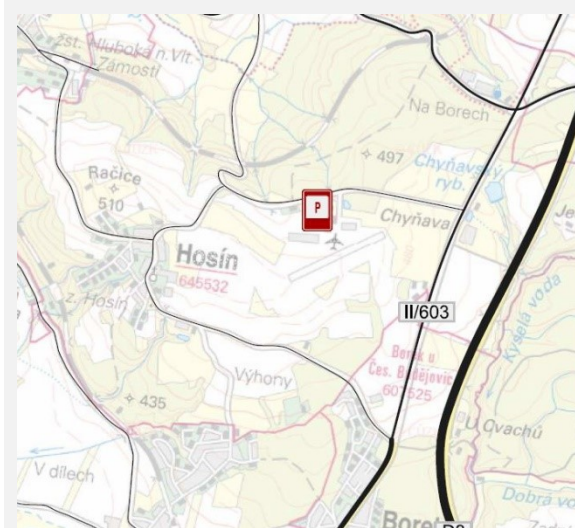


Parkoviště Mazelov, P

je nově navržené parkoviště v blízkosti turistické památky Mazelov – selské baroko.

Parkoviště je umístěno na okraji vesnice. Odhadovaná kapacita parkoviště je 30 parkovacích míst.

Obrázek 4.17 – Parkoviště Mazelov, P

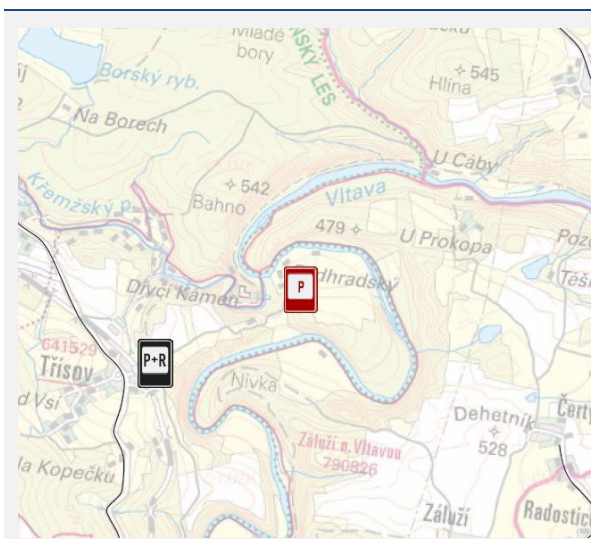


Parkoviště Letiště Hosín, P

je nově navržené parkoviště v blízkosti veřejného vnitrostátního letiště.

Odhadovaná kapacita parkoviště je 20 parkovacích míst.

Obrázek 4.18 – Parkoviště Letiště Hosín, P



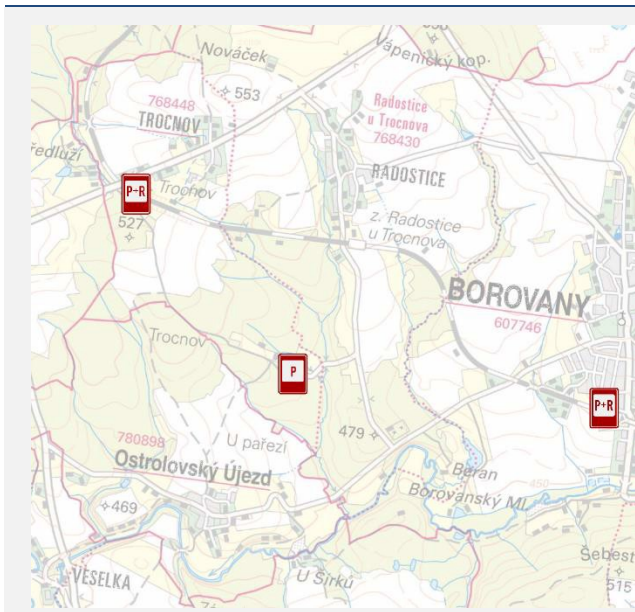
Parkoviště Dívčí kámen, P

je nově navržené parkoviště v blízkosti turistické památky Dívčí kámen.

Parkoviště je umístěno v blízkosti začátku naučné stezky Třísov – Dívčí kámen - Holubov a cyklostezky 1127 Zlatá Koruna - Lipí.

Odhadovaná kapacita parkoviště je 20 parkovacích míst.

Obrázek 4.19 – Parkoviště Dívčí kámen, P



Parkoviště Dehtář – koupaliště, P

je nově navržené parkoviště v blízkosti desátého největšího rybníku v ČR, Dehtář. Parkoviště je umístěno v blízkosti pláže rybníku a cyklostezky 1085 Brloh – Zliv. Odhadovaná kapacita parkoviště je 50 parkovacích míst.

Obrázek 4.20 – Parkoviště Dehtář - koupaliště, P

3.5.2 P+R v návaznosti na železniční dopravu

U všech železničních zastávek a železničních stanic v rámci řešeného území je předpoklad zřízení parkovacích stání typu P+R. Odhadovaná kapacita jednotlivých parkovišť by měla vycházet z interního předpisu Správy železnic. Přibližná místa navržených parkovišť P+R jsou graficky vyznačené v Příloze. B.2.1 – Silniční infrastruktura.

3.5.3 Parkoviště pro kamionovou dopravu

Odpočívka Chotýčany – dálnice D3

Odpočívka Chotýčany je oboustranná odpočívka na dálnici D3, která slouží především pro zastavení a odpočinek dálkové dopravy. Stavba se nachází v km 123,8 na úseku dálnice D3 Ševětín – Borek a obsahuje 132 stání pro osobní vozidla, 8 stání pro autobusy, 10 stání pro karavany a 90 stání pro nákladní vozidla. Odpočívka byla uvedena do provozu v 09/2023.

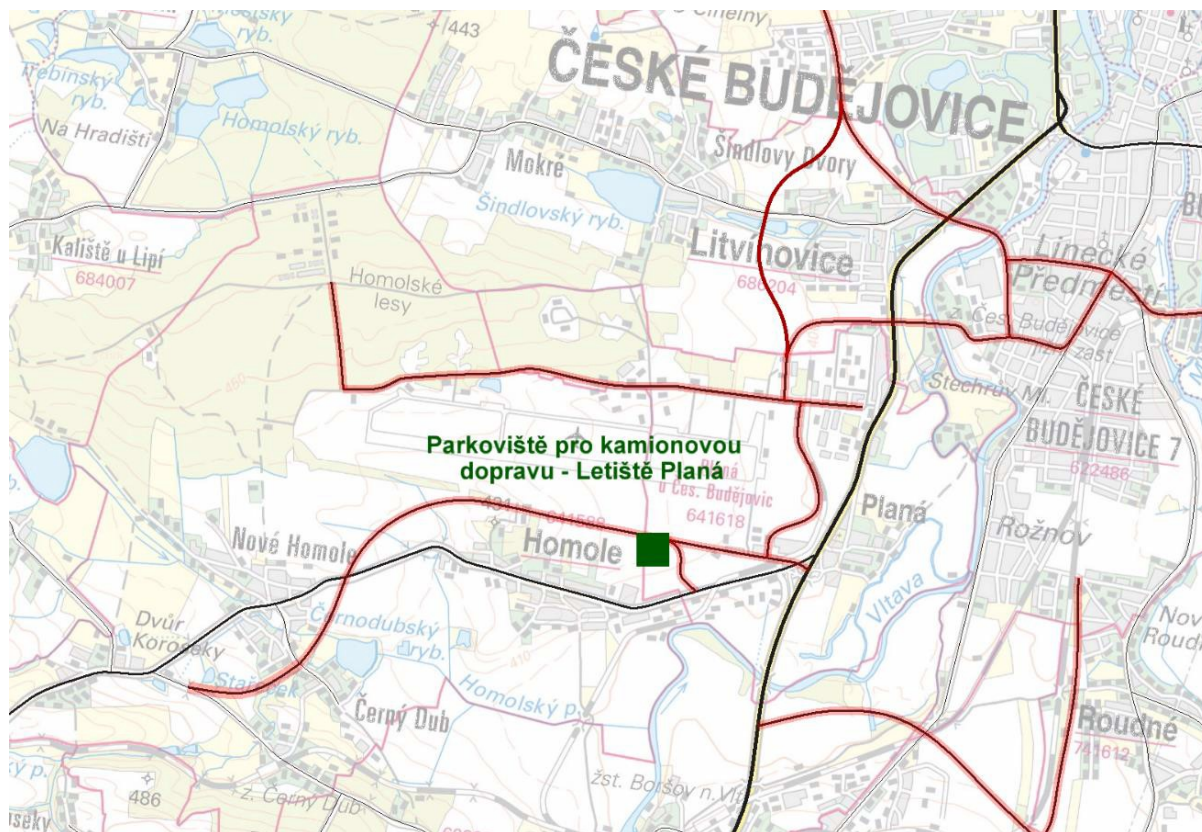


Obrázek 4.21 – Odpočívka Chotýčany – zdroj ŘSD

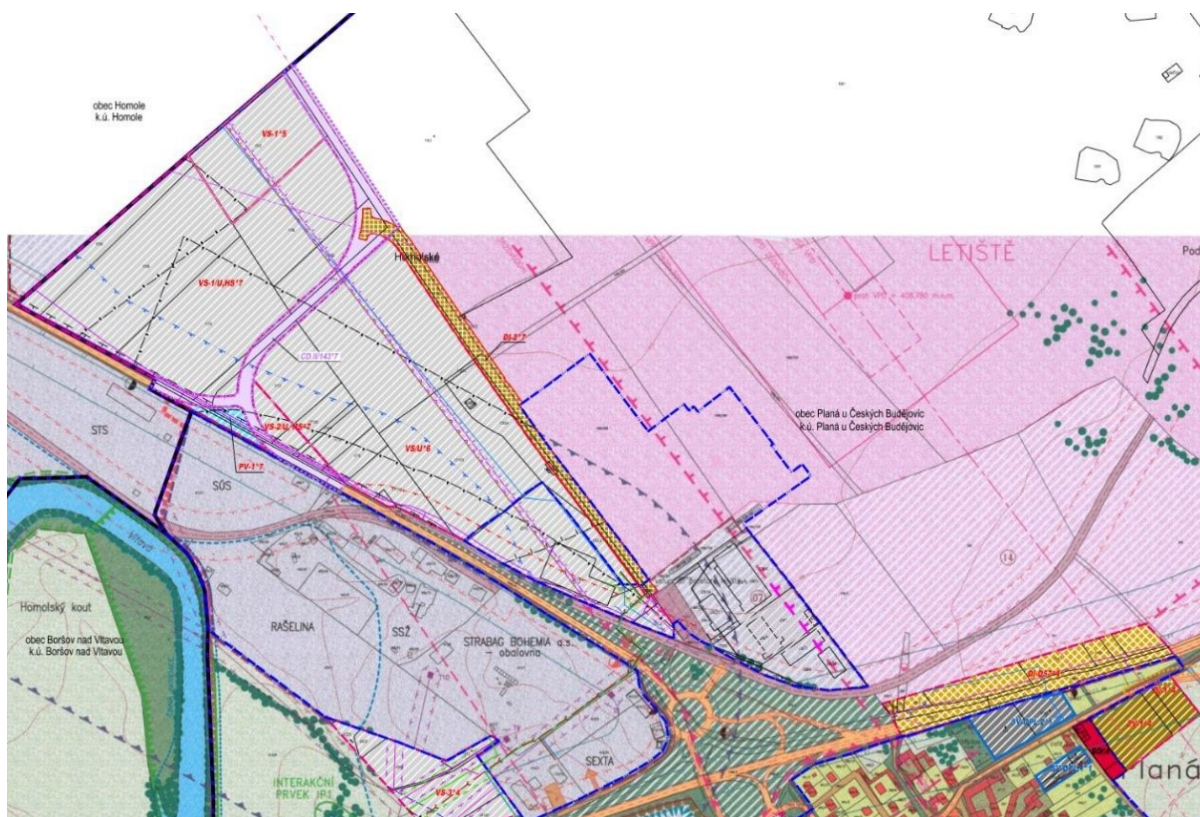
Parkoviště pro kamionovou dopravu – Letiště Planá

V průmyslově zóně letiště Planá byla vymezena plocha, která by sloužila jako parkoviště pro místní kamionovou dopravu. Plocha parkoviště se nachází v blízkosti silnice I/3 a II/143, na které je navázána nová pozemní komunikace dle „Územního plánu obce Planá“.

Plocha parkoviště pro kamionovou dopravu je vyznačena oranžovou barvou na Obrázce 4.19 – Plocha parkoviště pro kamionovou dopravu – Letiště Planá – ÚP Planá bez detailnějšího uspořádání plochy.



Obrázek 4.22 – Parkoviště pro kamionovou dopravu – Letiště Planá



Obrázek 4.23 – Plocha parkoviště pro kamionovou dopravu – Letiště Planá – ÚP Planá

3.6 Dlouhodobý výhled do roku 2080

Pro další rozvoj silniční sítě do roku 2080 byly vymezené nové koridory dopravní infrastruktury. Koridory v územní studii jsou vymezené spíše jako územní rezerva, a proto musí být prověřené, tedy mít jednoznačně stanovené své vymezení.

3.6.1 Propojení Ledenice – Lišov

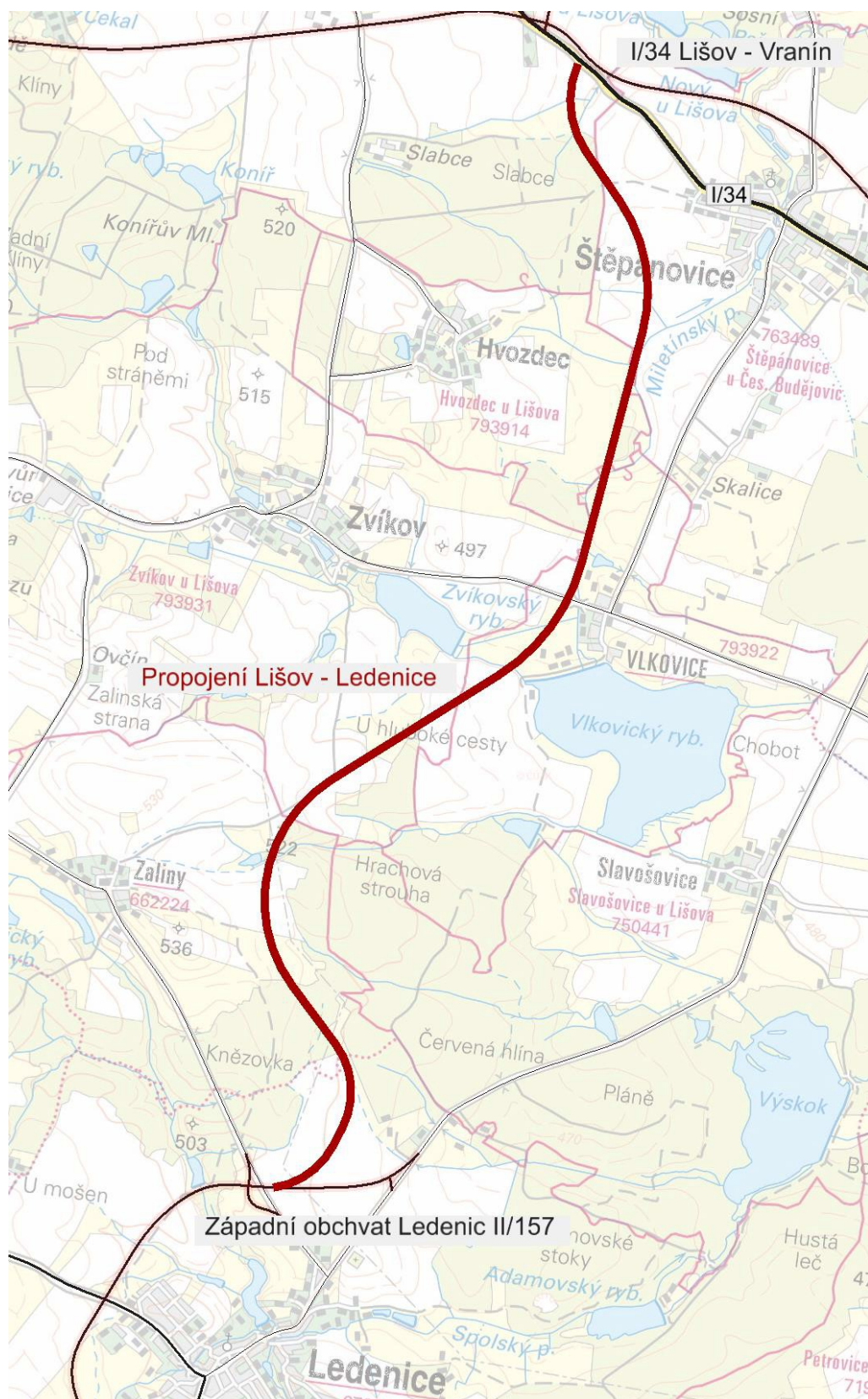
V řešeném území byla prověřena možnost propojení v ose Lišov – Ledenice. Začátek propojení leží na plánované stavbě západního obchvatu Ledenic. Přeložka se odklání levotočivým obloukem a směřuje na sever, pravotočivým obloukem obchází lesní porost s názvem Hrachová strouha. Dále pokračuje levotočivým obloukem, prochází mezi Zvíkovským a Vlkovickým rybníkem a západně mívá Vlkovice a kříží silnici III/1469. Pokračuje na sever levotočivým obloukem v blízkosti města Štěpánovice a napojuje se na plánovanou stavbu silnice „I/34 Lišov – Vranín“ v místě mimoúrovňové křižovatky Lišov.

V souvislosti s návrhem propojení Ledenice – Lišov došlo ke změně vedení plánovaného západního obchvatu Ledenic (přeložka silnice II/157), který je zanesen v ZÚR. Severní část západního obchvatu Ledenic je upravena, je nahrazeno přímé napojení na silnici III/14613 napojením na přeložku. Pro napojení Ledenic od Lišova je severně od Ledenic zachována průsečná křižovatka se silnicí III/14611.

Propojení Lišov – Ledenice bude vést k vymístění tranzitní dopravy z několika dotknutých obcí, přes které je v současném stavu vedena doprava. Zejména se jedná o obce Zvíkov, Štěpánovice, Slavošovice, Vlkovice, Zaliny.

Zároveň komunikace může sloužit jako alternativní trasa při objezdu Českých Budějovic, například směrem do Třeboně a případně v době mimořádné uzavírky dálnice D3.

Délka navrženého propojení je cca 8,6 km, trasa prochází mimo intravilán čtyř obcí: Lišov, Hvozdec, Zvíkov a Ledenice. Propojení Lišov – Ledenice neprochází chráněným územím. Řešené propojení je navrhováno jako silnice II. třídy v kategorii S 9,5 s odhadovanou kapacitou dle ČSN 73 6101 do cca 14 500 vozidel.



Obrázek 4.24 – Propojení Ledenice – Lišov

3.6.2 Západní okruh – České Budějovice

Pro odstranění tranzitní dopravy jezdící přes centrální oblast Českých Budějovic po silnici I/3 byl prověřen návrh západního okruhu Českých Budějovic.

Během prověření možnosti vedení západního okruhu Českých Budějovic došlo k návrhu třech variant. Všechny tři varianty jsou znázorněny pouze v textové části na obrázku 4.19.

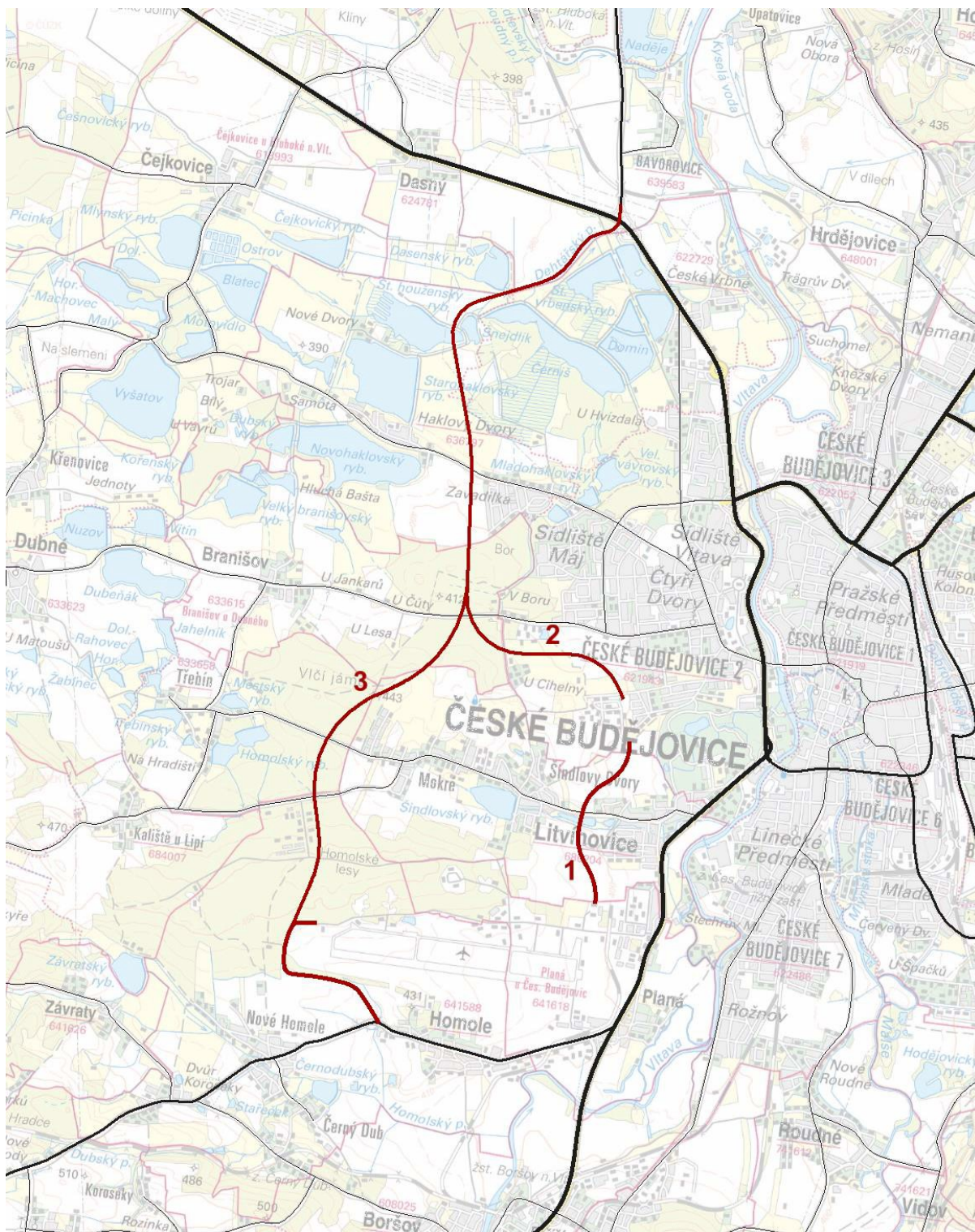
Začátek varianty 1 leží na již plánovaném propojení ulice Milady Horákové a silnice III/00354 v Litvínovicích. Trasa kříží silnici III/14330, obchází Litvínovice ze západu a napojuje se na novou pozemní komunikaci navrženou v rámci územního rozvoje letiště Planá. Přibližná délka západního okruhu pro variantu 1 je 1,9 km a prochází dvěma obcemi: České Budějovice a Litvínovice. Návrh se nedotýká chráněného území.

Ve variantě 2 je začátek okruhu napojen na mimoúrovňovou křižovatku silnic I/20 a II/105 severozápadně od krajského města, pokračuje mezi Dasenským rybníkem a rybníkem Černíš, dále směřuje na jih přes Starý houženský rybník a kříží silnice III/14539 a III/14322. Následně odbočuje na východ, kde se napojuje do plánovaného propojení ulice Milady Horákové a Litvínovic. Přibližná délka západního okruhu pro variantu 2 je 7 km a prochází sedmi obcemi: Hluboká na Vltavou, Dasný, České Budějovice, Branišov, Litvínovice, Dubné a Homole. Návrh se dotýká chráněného území Českobudějovických rybníků a ptačí oblasti.

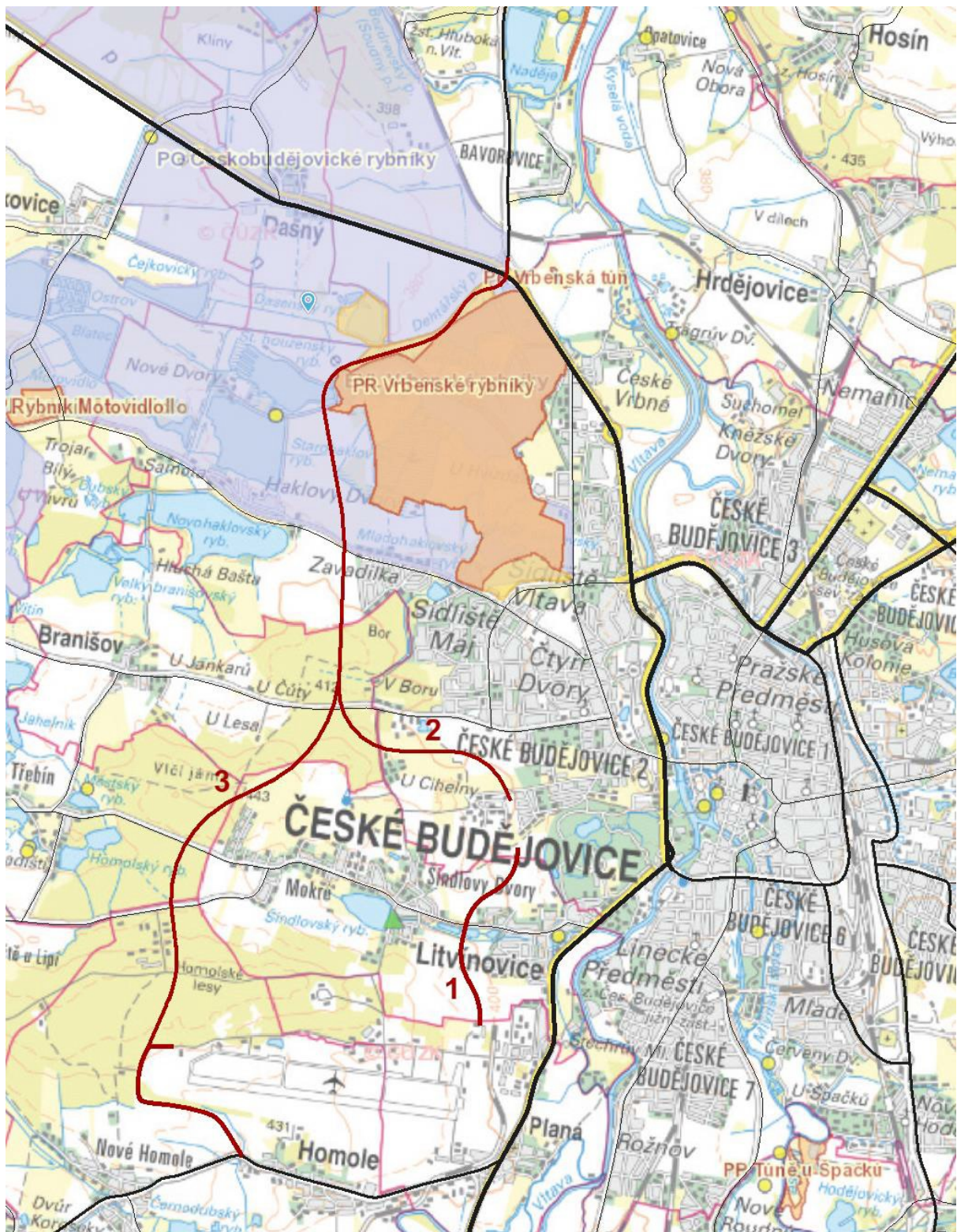
Varianta 3 stejně jako varianta 2 začíná u mimoúrovňové křižovatky silnic I/20 a II/105 severozápadně od krajského města, pokračuje mezi Dasenským rybníkem a rybníkem Černíš, dále směřuje na jih přes Starý houženský rybník a kříží silnice III/14539 a III/14322. Návrh západního okruhu ve variantě 3 dále odbočuje na západ a pokračuje směrem na sever kolem obce Mokré a napojuje se do navržené pozemní komunikace v blízkosti letiště Planá. Přibližná délka západního okruhu pro variantu 3 je 9 km a prochází sedmi obcemi: Hluboká na Vltavou, Dasný, České Budějovice, Branišov, Litvínovice, Dubné a Homole. Návrh se dotýká chráněného území Českobudějovických rybníků a ptačí oblasti.

Preferovaná varianta vedení západního okruhu je varianta 1, která nezasahuje do žádného chráněného území a nezablokuje vstupy do krajiny. Pouze tato varianta 1 je zobrazena ve výkresové části B.1 – Souhrnný výkres dopravní infrastruktury.

Západní okruh byl v rámci územní studie prověřen dopravním modelem, kde se jeho významnost z pohledu aglomerace nepotvrdila. Z pohledu zatížení sítě, stavba nevykazuje vysoké intenzity dopravy a neváže na sebe tolik dopravy, aby byla pro obslužnost aglomerace klíčová.



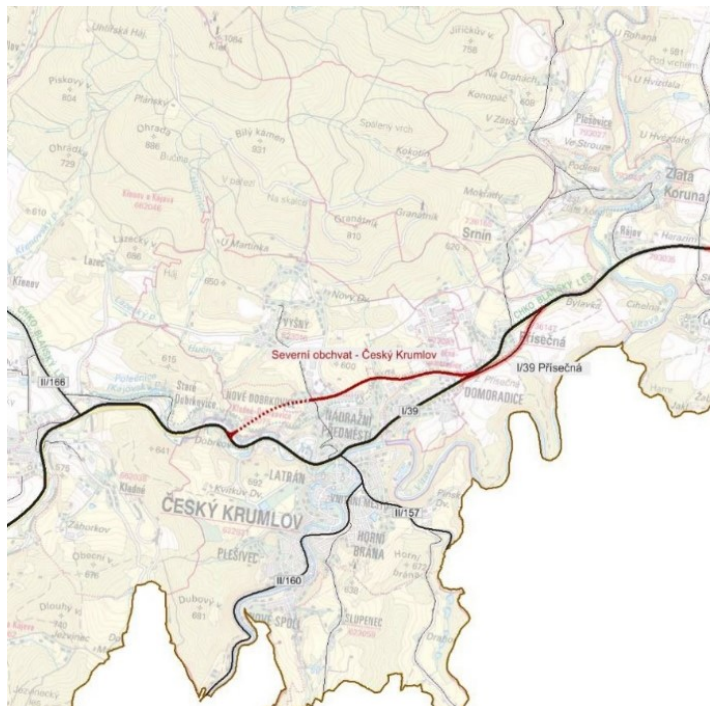
Obrázek 4.25 – Západní okruh – České Budějovice



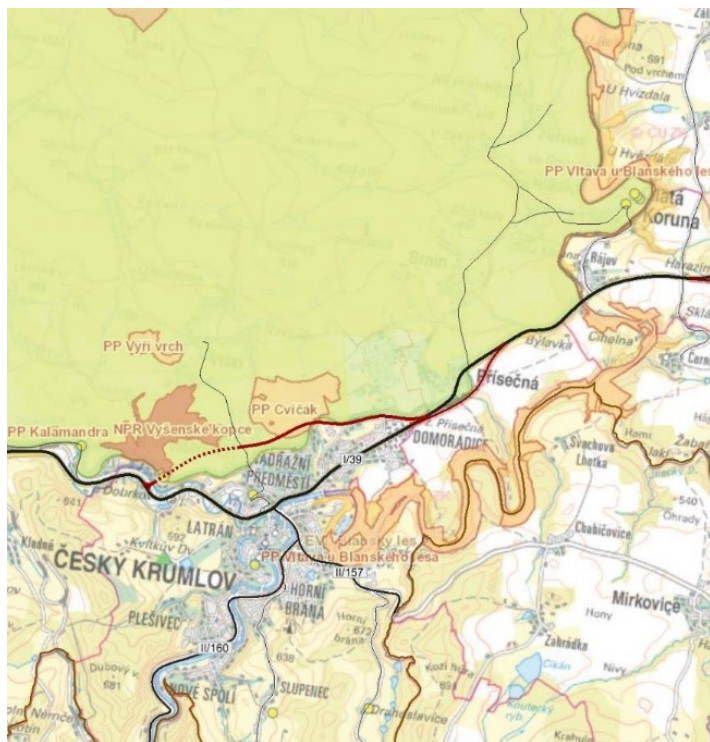
Obrázek 4.26 – Západní okruh – Chráněné území, Natura 2000

3.6.3 Severní obchvat – Český Krumlov

Dle vize rozvoje silniční sítě byl vymezen koridor pro návrh severního obchvatu města Český Krumlov. Obchvat by sloužil pro přeložku silnice I/39 v severní části města a odstranil by tranzitní dopravu projíždějící Českým Krumlovem. Přibližná délka obchvatu je 3,4 km. Prochází chráněným územím Blanského lesa a je nutné v dalších stupních dokumentace prověřit křížení koridoru se železniční tratí a možnost výstavby tunelu v oblasti Městský vrch (608 m, pohoří Šumavské podhůří). Obchvat je veden přes obce Český Krumlov a Přísečná.



Obrázek 4.27 – Severní obchvat – Český Krumlov



Obrázek 4.28 – Severní obchvat – Chráněné území, Natura 2000

4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

4.1 Základní informace

Uživatelé cyklistické dopravy jsou běžnými účastníky provozu na pozemních komunikacích a mohou tedy využívat většinu existujících komunikací. Kromě řady lokálních omezení existuje významné plošné bezpečnostní riziko, neboť cyklisté jsou v běžném provozu velmi zranitelnými účastníky. Toto riziko je tím větší, čím intenzivnější je provoz.

Cyklistická doprava v metropolitní oblasti má velký potenciál nejen pro sportovně-rekreační využití, ale i pro denní dojížděku do škol a zaměstnání. Terénní konfigurace (rovinatý ráz krajiny) celé oblasti tvoří příjemné podmínky pro využívání cyklistické dopravy.

Hlavním omezením pro zvýšení běžného využití cyklistické dopravy je absence bezpečné cyklistické infrastruktury, a to především pro propojení okolních obcí a Českých Budějovic nebo do spádových škol či zaměstnání.

V rámci zpracování SUMP bylo navrženo zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu, dobudování páteřní sítě cyklostezek pro rychlé, přímé a bezpečné spojení k nejdůležitějším cílům se snahou o celkové zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.

Přes celou metropolitní oblast Českých Budějovic je vedena Vltavská cyklostezka (EV7), která tvoří páteřní cyklostezku ze Šumavy k Mělníku.

Pro vypracování současného stavu cyklistické dopravy byl využit podklad „Mapy cyklostezek a cyklotras v Jihočeském kraji – Nadace Jihočeské Cyklostezky“.

4.2 Termíny a definice

Cyklistická infrastruktura – soubor stavebních a dopravně-organizačních prvků a opatření, které napomáhají k bezpečnějšímu a komfortnějšímu používání jízdních kol v zastavěném i nezastavěném území.

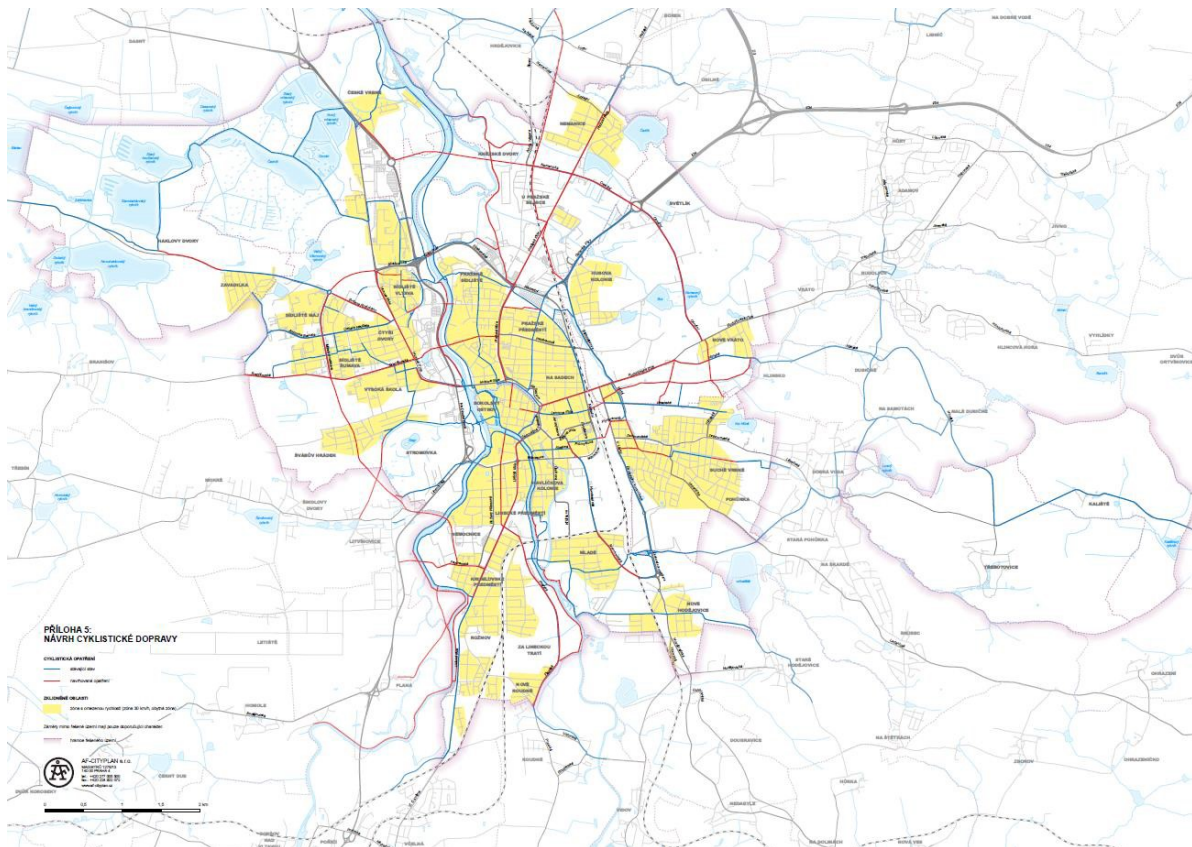
Jízdní pruh pro cyklisty – ochranný (ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb.) – část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením, která může být souvisle pojižděna také ostatními vozidly, pokud pro ně vedle není dostatek místa; neoznačuje se svislým dopravním značením.

Stezka – pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz vybraných bezmotorových uživatelů vyobrazených na příslušném dopravním značení.

Stezka podél komunikace může být součástí místní komunikace nebo samostatná pozemní komunikace souběžná s nadřazenou pozemní komunikací. Zpravidla sleduje stejný směr i cíle. Výškové i směrové vedení má být srovnatelně komfortní, nebo komfortnější než v případě pozemní komunikace, podél které je stezka vedena. ^{TP 179}

4.3 SUMP

Dle strategických cílů pro rozvoj a podporu cyklistické dopravy ve městě byly v rámci SUMP navrženy opatření jako dostavba páteřní sítě cyklotras, výstavba samostatných stezek pro cyklisty, vytvoření vyhrazených pruhů a cyklo piktogramových koridorů, předsunutých stopčár na řízených křižovatkách (umožní cyklistům čekání v řadicím pruhu před křižovatkou na červenou zcela vpředu před ostatními vozidly a na zelenou se rozjíždí do křižovatky jako první), instalaci cyklostanů či parkovacích systémů pro kola na exponovaných místech nebo návrhy systému parkoviště B+R (viz SUPM – České Budějovice). Dle SUMP byl podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce (v roce 2017) 6 %, v roce 2025 by měl dosáhnout 8 % a v roce 2035 až 10 %.



Obrázek 5.1 – Cyklistická doprava dle SUMP – zdroj: AF-CYTYPLAN s.r.o.

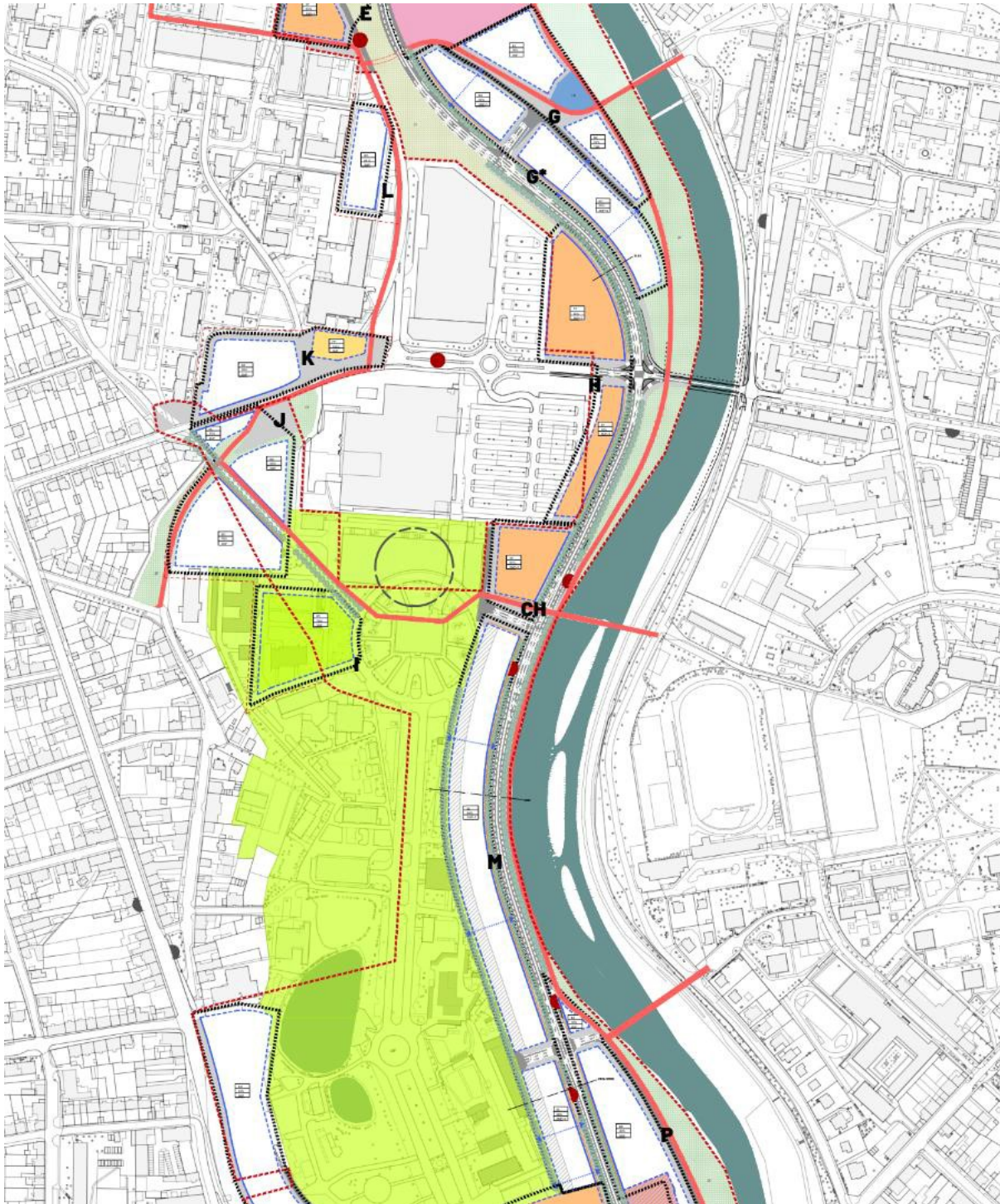
4.4 Územní studie Levý břeh Vltavy 06/2023

„Územní studie Levý břeh Vltavy – A8000 s.r.o. 06/2023“ byla zaměřena na konkrétní území v Českých Budějovicích nacházející se na levém břehu řeky Vltavy v oblasti podél ulice Na Dlouhé louce mezi křižovatkami Pasovská a U Staré trati. Územní studie byla zaměřena na propojení města tak, aby vzniklo město krátkých vzdáleností, umožňující pohodlný pohyb lidí mezi oběma břehy.

V rámci studie došlo k návrhu vhodného umístění mostů přes Vltavu pro propojení obou břehů, otevření výstaviště pro rekreační a společenské aktivity, vytvoření veřejného prostranství, transformace kapacitních komunikací za účelem snížení rychlosti a podpoře pěší a cyklistické infrastruktury ve městě.

Pro výkresovou část územní studie Metropolitní oblasti Českých Budějovic byl z výše uvedené studie převzat návrh na vybudování cyklostezek, včetně přemostění řeky Vltavy pomocí lávek pro pěší a cyklisty. První lávka byla navržena jako propojení levého břehu Vltavy v blízkosti Výstaviště České Budějovice s ulicí Nerudova na pravém břehu. Další lávka pak propojuje Vltavské nábřeží s ulicí Kubátová.

Nová cyklistická infrastruktura slouží ke zlepšení prostupnosti celé řešené oblasti a k podpoře pěší a cyklistické mobility.



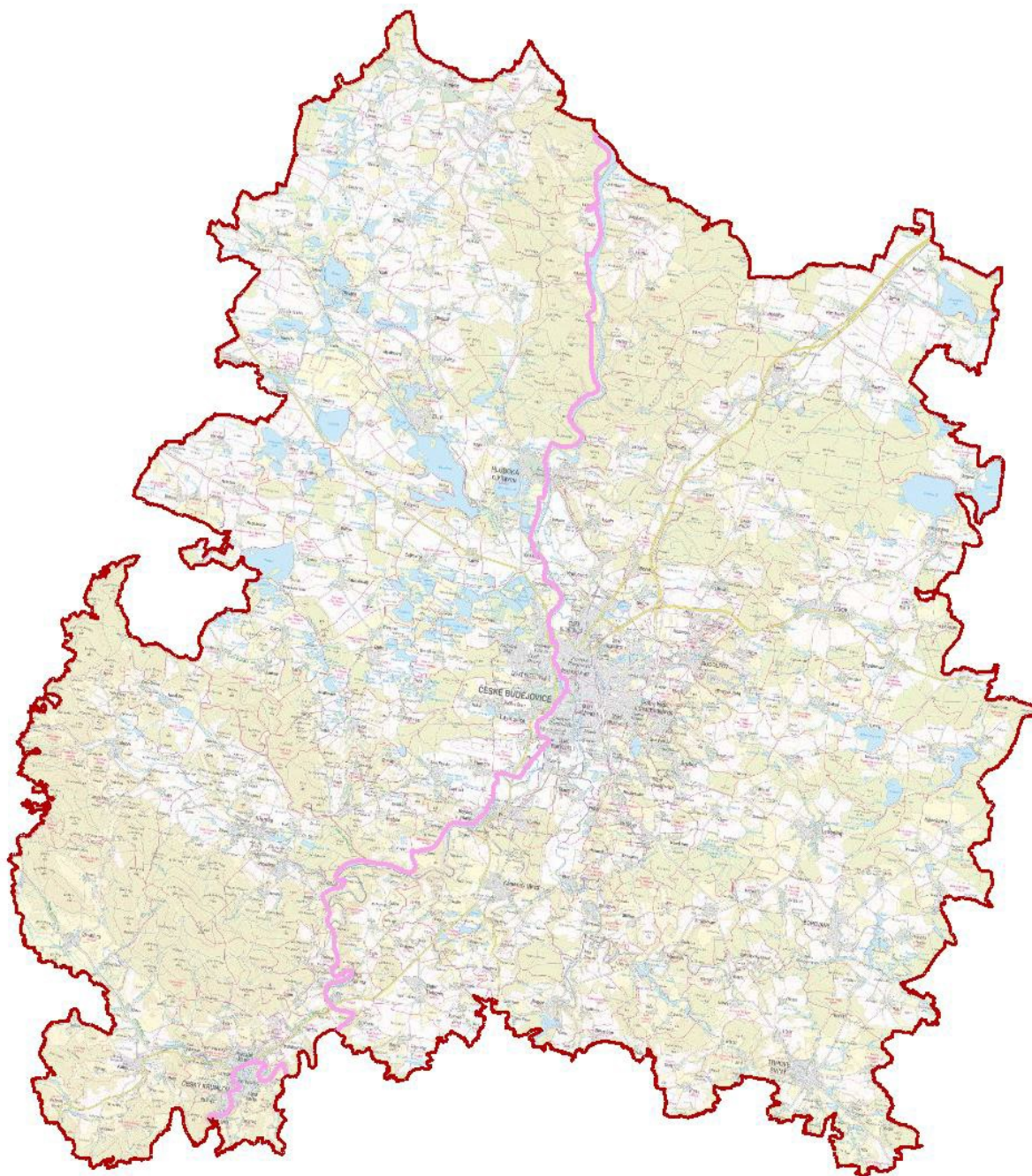
Obrázek 5.2 – ÚS Levý břeh Vltavy – zdroj: A8000 s.r.o. 06/2023

4.5 Vltavská cyklostezka

Začátek Vltavské cyklostezky je situován u pramene řeky Vltavy a končí v místě soutoku s řekou Labe. Celá cyklostezka je vedena podél toku Vltavy. V řešené oblasti Vltavská cyklostezka začíná v obci Český Krumlov, odkud směřuje na sever do Českých Budějovic a pokračuje dále přes Hlubokou nad Vltavou. Délka cyklostezky procházející přes metropolitní oblast Českých Budějovic je téměř 63 km. Pro lepší dostupnost je cyklostezka navázaná na veřejnou dopravu (vlak, cyklobusy).

Vltavská cyklostezka je páteřní cyklostezkou nadnárodního významu a je součástí mezinárodní trasy EuroVelo 7.

Návrh nových opatření pro cyklistickou infrastrukturu primárně vycházel z trasování Vltavské cyklostezky a prověření možných napojení na nové cyklostezky.



Obrázek 5.3 – Vltavská cyklostezka

4.5.1 Cyklobusy

Ve spolupráci Jihočeského kraje a společnosti GW BUS je během letní sezóny na území kraje v provozu dopravní systém CYKLOTRANS, který sloužící k přepravě turistů a cykloturistů mezi atraktivními lokalitami. Systém zahrnuje sedm autobusových linek, které vyjíždějí z Českých Budějovic do různých směrů. Autobusy jsou v tomto dopravním systému doplněny o cyklovleky pro přepravu kol. Jízdné se na jednotlivých linkách řídí běžným tarifem. Provozování

cyklobusů během letní sezóny umožňuje zvýšení využití cyklistické infrastruktury a přispívá k turistickému rozvoji území. Plošné vedení cyklobusů v řešené oblasti, počet linek a spojů je pro současný stav postačující, avšak je nutné počítat s posílením počtu spojů s ohledem na rozvoj území a demografický vývoj obyvatelstva.

Došlo k prověření zavedení nového směru cyklobusové dopravy, které by propojovalo České Budějovice – Křemže – Brloh – Prachovice/Volary. Nové vedení cyklobusu posiluje systém DS CYKLOTRANS v oblasti Blanského lesu a vytváří pozitivní předpoklad pro turistický ruch v rámci rekreaci v dané oblasti.



Obrázek 5.4 – DS CYKLOTRANS 2023

4.5.2 Navržené opatření

Cílem navržených opatření v řešeném území bylo vytvoření propojeného systému cyklistické dopravy metropolitního města České Budějovice s okolními obcemi pro bezpečnou každodenní dojížděku do škol či do zaměstnání. Byla prověřena potřeba propojení a možnost vedení cyklistické infrastruktury mezi jednotlivými obcemi podle požadavků zástupců těchto obcí v rámci aglomerace a prověřena její návaznost na místní síť cyklostezek a na turistické památky.

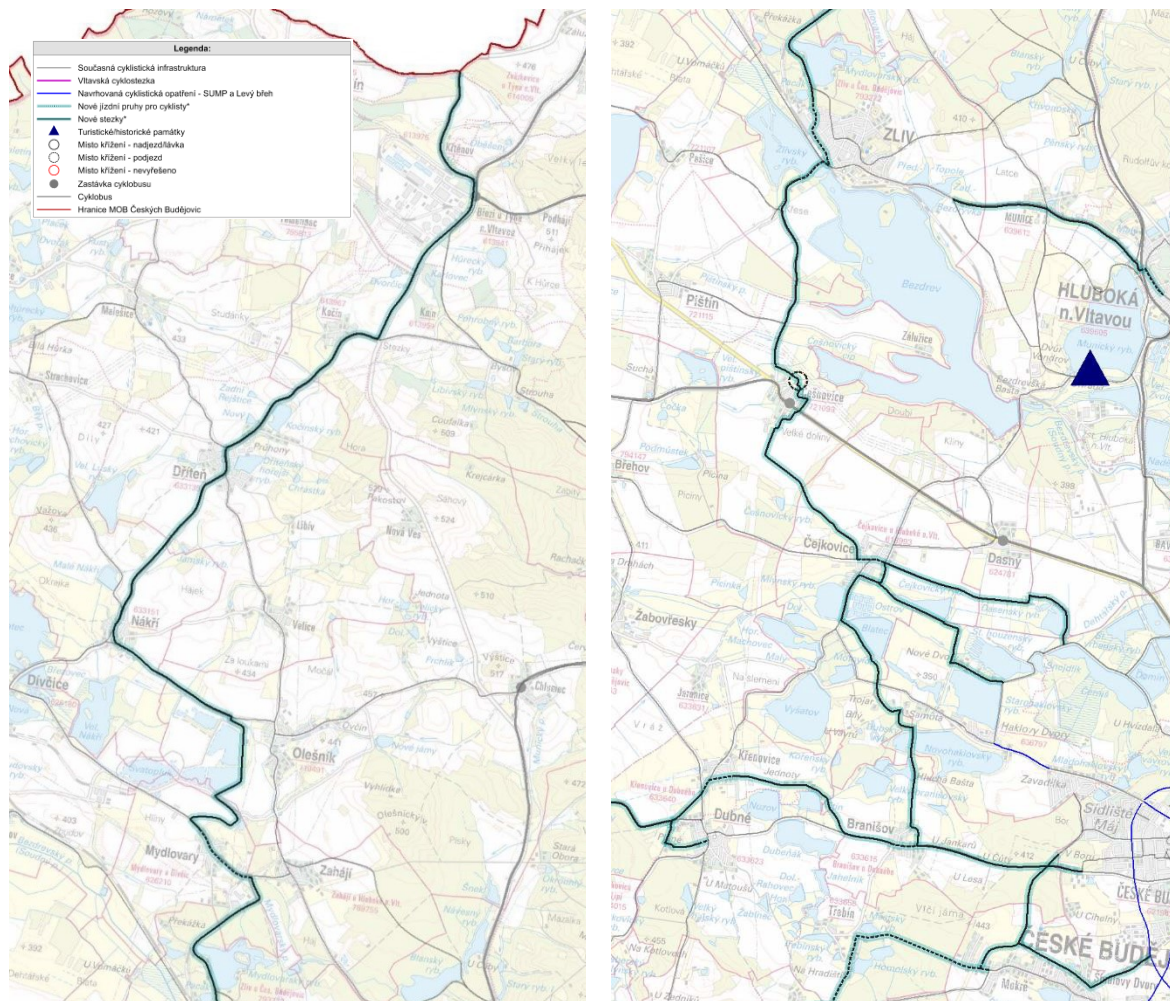
V řešeném území byla navržena liniová opatření jako samostatné stezky pro cyklisty a jízdní pruhy pro cyklisty. V extravilánu je většina cyklistické dopravy vedena po samostatných stezkách podél současných pozemních komunikací. V intravilánu je pak vedení cyklistické dopravy řešeno převážně jízdními pruhy pro cyklisty z důvodu husté či blízké zástavby a nedostatečné šířky pozemní komunikace pro oddělení cyklistického provozu.

V místech křížení nové cyklistické infrastruktury s dálnicí či silnicí I. třídy je nutné řešit toto křížení mimoúrovňově, např. pomocí lávky pro cyklisty.

Pro realizaci navržených opatření je nutné podrobnější prověřování jejich vedení, včetně křížení se stávajícími pozemními komunikacemi.

4.5.2.1 Křtěnov – Březí u Týna nad Vltavou – Kočín – Dříteň – Nákří – Olešník – Mydlovary – Zliv – Češnovice – Čejkovice – Branišov – České Budějovice

Začátek navržené samostatné stezky leží na hranici metropolitní oblasti nedaleko obce Temelín. Cyklostezka je dále vedena kolem jaderné elektrárny Temelín podél silnice II/105 a pokračuje do Kočina. Odtud je stezka vedena vedle silnice III. třídy do města Dříteň a pokračuje dál do Nákří, následně je směřována do Olešníku a Mydlovar. Kvůli zástavbě ve městě Mydlovary je navrženo napojení na jízdní pruhy pro cyklisty. Dále stezka pokračuje do města Zliv podél železniční trati a ve městě se napojuje na jízdní pruhy pro cyklisty, které jsou vedené kolem železniční stanice a dále mezi Zlivským rybníkem a rybníkem Bezdrev. Následně se jízdní pruhy napojují na stezku, která vede do Čejkovic přes vesnici Češnovice a je vedená podjezdem pod plánovanou stavbou „I/20 Pištín – České Vrbné“. V Čejkovicích je stezka napojena na jízdní pruhy pro cyklisty. Dále stezka pokračuje přes oblast rybníků: Mlýnský rybník, Blatec, Dubský a Novohaklocký rybník až do Branišova. Z Branišova je stezka vedena do Českých Budějovic, kde se napojuje na stávající cyklistickou infrastrukturu. Cílem této nové cyklistické infrastruktury je bezpečné propojení severní částí řešené oblasti se statutárním městem České Budějovice a vzájemné propojení dotčených obcí.



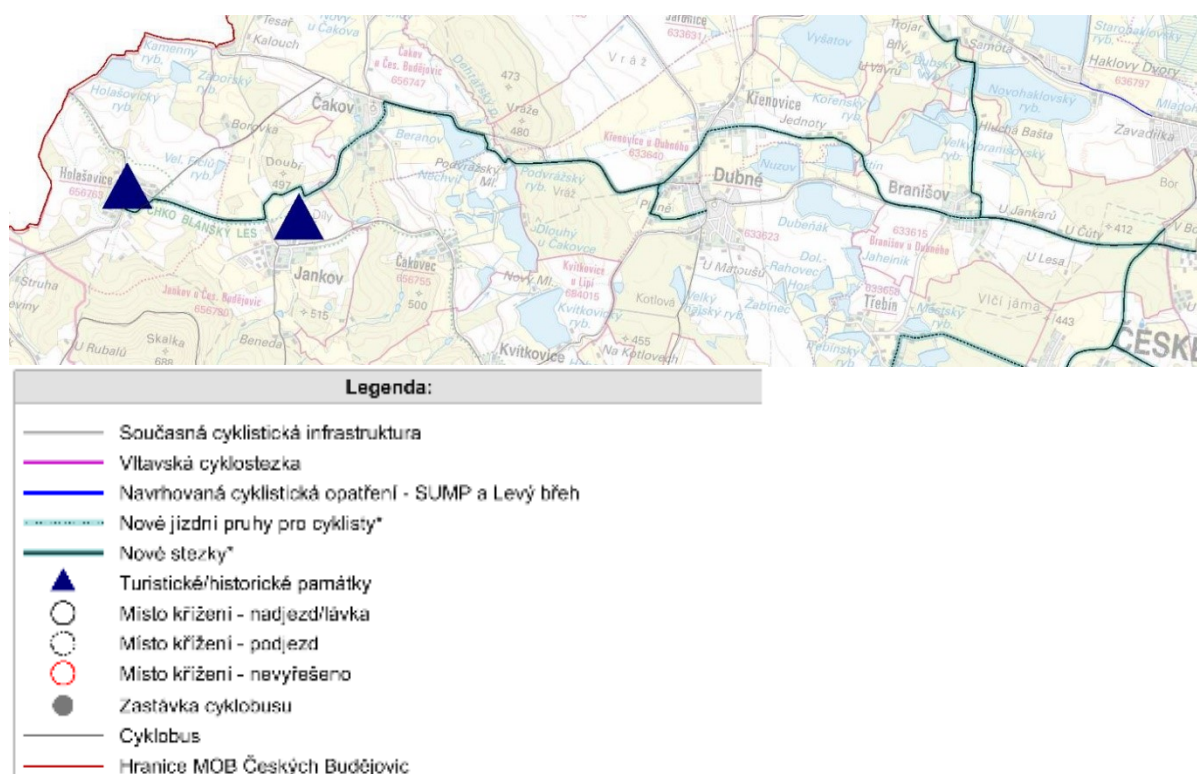
Obrázek 5.5 – Cyklistická infrastruktura: Křtěnov – Březí u Týna nad Vltavou – Kočín – Dříteň – Nákří – Olešník – Mydlovary – Zliv – Češnovice – Čejkovice – Branišov – České Budějovice

4.5.2.2 Holašovice – Jankov – Čakov – Dubné – Křenovice – Branišov

Navržená stezka začíná ve vesnici Holašovice, která je zapsaná do Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, a patří do významných turistických destinací. Dále pokračuje směrem na Jankov, kde severně odbočuje do Čakova a napojuje se na jízdní pruhy pro cyklisty, a to z důvodu nedostatku místa pro vedení samostatné cyklostezky. Z Čakova cyklostezka míří do obce Dubné nebo odbočuje do obce Křenovice. V obci Dubné je stezka vedena k místní základní škole, která je spádovou školou pro obec Čakov. Vybudování stezky tak umožní bezpečné propojení obce Čakov s touto školou.

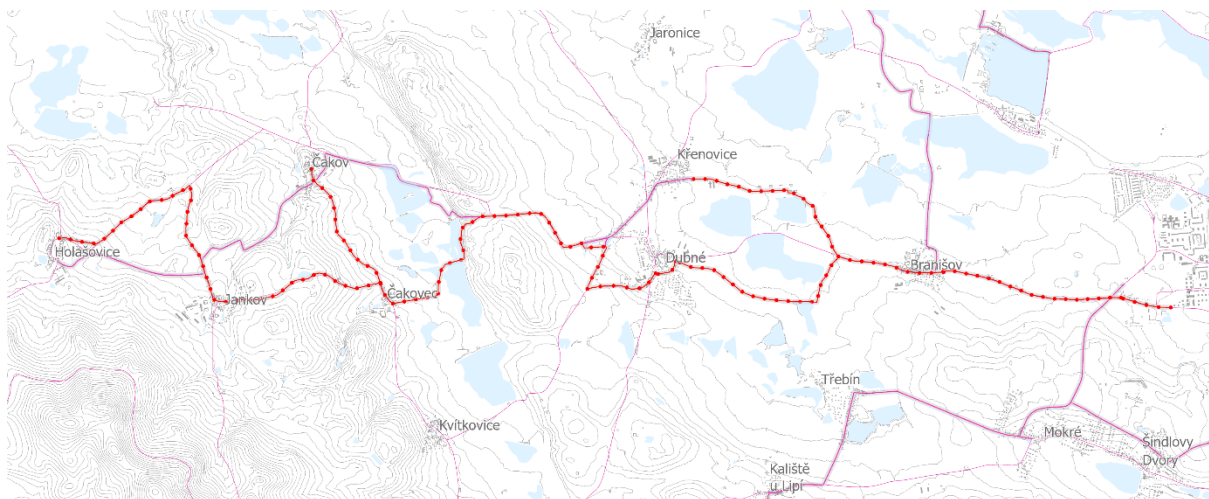
V obci Křenovice je stezka opět napojena na pruhy pro cyklisty z důvodu husté zástavby. Stezka pak pokračuje kolem vodojemu Vitín do města Branišov, kde jízdním pruhem pro cyklisty navazuje na výše popsanou stezku (viz 5.2.2.1).

Cílem těchto opatření je rozvoj cyklistické infrastruktury za účelem propojení významných turistických destinací v tomto území a bezpečného propojení obcí Čakov a Dubné.



Obrázek 5.6 – Cyklistická infrastruktura: Holašovice – Jankov – Čakov – Dubné – Křenovice – Branišov

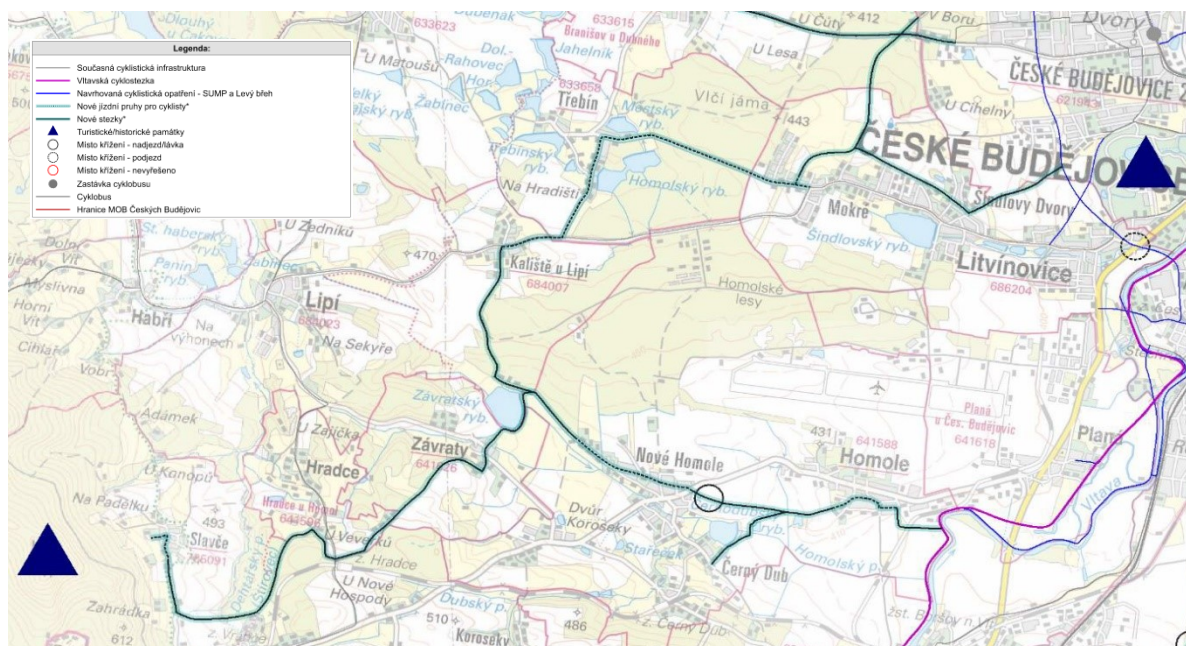
Na základě veřejného projednání MOCB byla navrhovaná trasa doplněna o vedení trasy projednané Nadací Jihočeské cyklostezky. Ta se v úseku České Budějovice – Branišov shoduje s navrhovanou cyklostezku, u obce Dubné pak byla doplněna jižní varianta, která pokračuje po stávající polní cestě kolem rybníka Dubeňák, přes hráz rybníka Jahelník a dále po plánované nové polní cestě. Trasa dále pokračuje až k obci Dubné, kde se napojuje na místní komunikace, po kterých prochází obcí kolem místní školy, farmy až k rybníčkům v lokalitě Na pláni. Dále již navrhovaná trasa pokračuje podél komunikace III/12253, kde je navrhováno vybudování nové cyklostezky v úseku cca 500 m a dále po stávajících polních cestách k hrázi rybníka Dlouhý u Čakovce a polních cestách do obce Čakovce. Protože jsou okolní místní komunikace III. třídy málo frekventované, je pokračování trasy dále navrhováno po těchto komunikacích až do obce Jankov, Čakov a Holašovic.



Vedení trasy cyklostezky po doplnění jižní varianty

4.5.2.3 Slavče – Hradce – Závraty – Kaliště u Lipí – Třebín – Mokrý – České Budějovice

Stezka v obci Slavče navazuje na turistickou cestu Zlatá stezka – Goldsteig, následně pokračuje přes les do města Závraty, dále podél Závratského rybníku směřuje severním směrem do vesnice Kaliště u Lipí, kde se napojuje na jízdní pruhy pro cyklisty, které vedou po silnici III. třídy přes vesnice Třebín až do vesnice Mokrý, tam se napojuje na novou stezku, která směřuje do Litvínovic a napojuje na novou cyklistickou infrastrukturu navrženou v rámci SUMPu Českých Budějovic. Cílem těchto opatření je rozvoj cyklistické infrastruktury za účelem propojení významných turistických destinací v tomto území se statutárním městem České Budějovice.

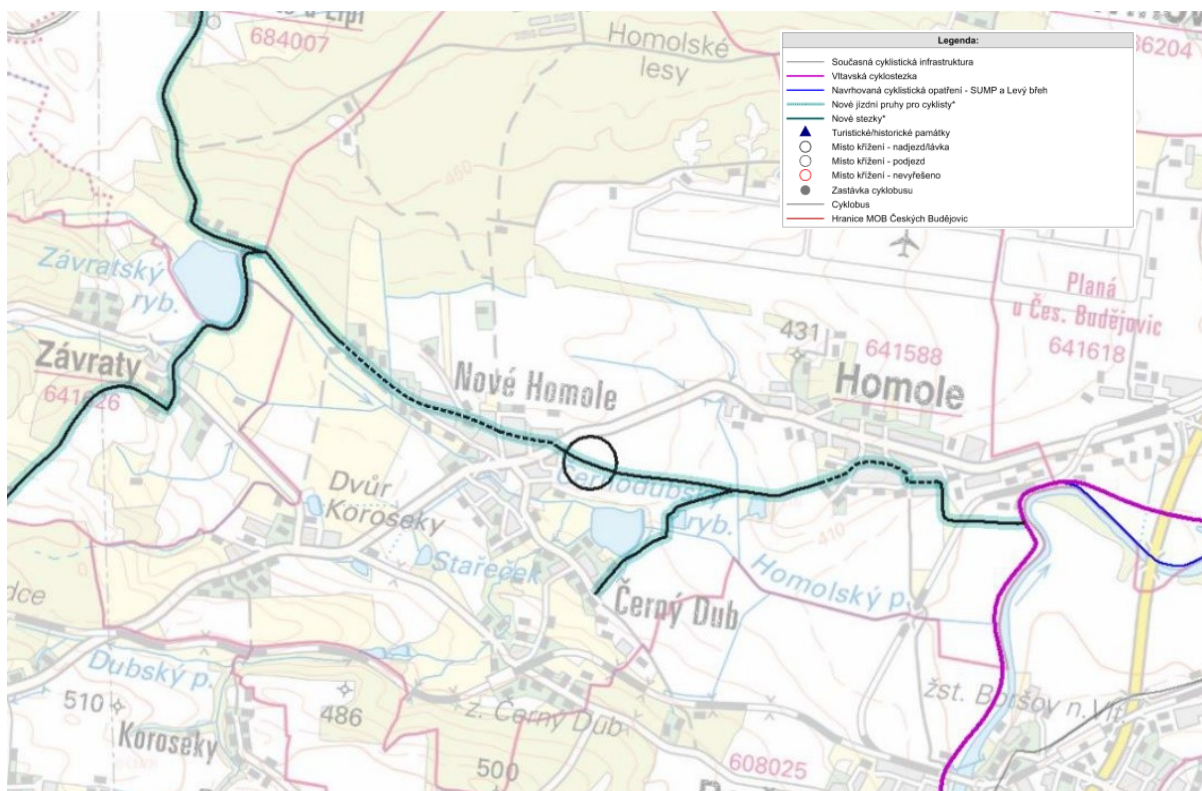


Obrázek 5.7 – Cyklistická infrastruktura: Slavče – Hradce – Závraty – Kaliště u Lipí – Třebín – Mokrý – České Budějovice

4.5.2.4 Závraty – Nové Homole – Homole

Tato stezka se napojuje na navrženou stezku Slavče – České Budějovice (viz 5.2.2.3) přes obec Nové Homole, kde je vedena pomocí jízdních pruhů pro cyklisty z důvodu husté zástavby. V místě křížení s přeložkou silnice II/143 je navržena lávka pro cyklisty. Dále pokračuje

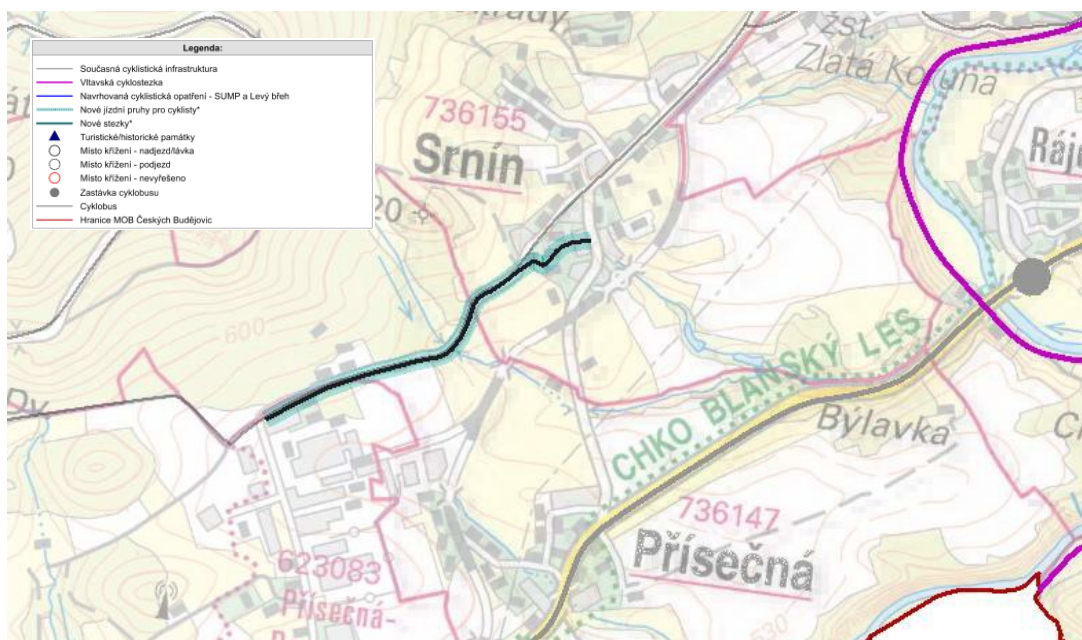
směrem k obci Homole a napojuje se na již postavenou stezku pro cyklisty spojující obce Homole, Boršov nad Vltavou a Planá.



Obrázek 5.8 – Cyklistická infrastruktura: Závraty – Nové Homole – Homole

4.5.2.5 Český Krumlov (průmyslová zóna) – Srnín

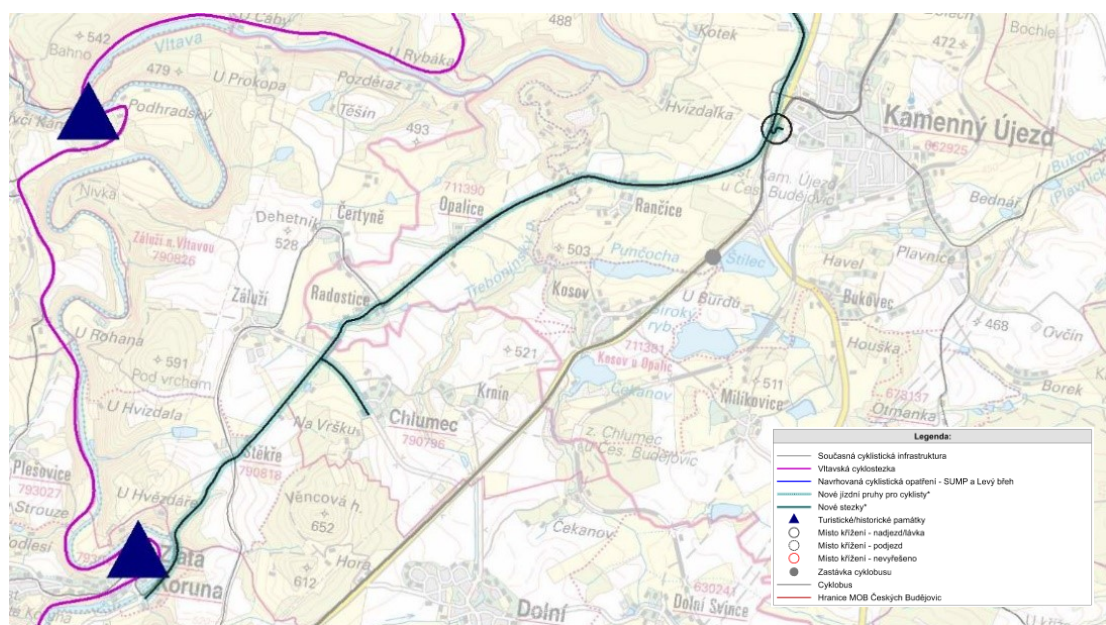
Na základě požadavku obce byla za účelem dojíždky do zaměstnání navržena stezka podél místní komunikace od průmyslové zóny v Českém Krumlově do Srnína.



Obrázek 5.9 – Cyklistická infrastruktura: Český Krumlov (průmyslová zóna) – Srnín

4.5.2.6 Chlumeč – Zlatá Koruna

Ze Zlaté Koruny do Kamenného Újezdu je navržena nová stezka. Začátek stezky je napojen v místě parkoviště v kempu u Kučerů v blízkosti Vltavské cyklostezky a u Kamenného Újezdu napojuje na další nově navrženou stezku Kamenný Újezd – Boršov nad Vltavou (viz kapitola 5.3.2.7). Zároveň v rámci tohoto návrhu došlo k propojení i obce Chlumeč. Nová stezka je vedena po místní komunikaci a měla by sloužit jako propojení více obcí mezi sebou a její napojení na Vltavskou cyklostezku.

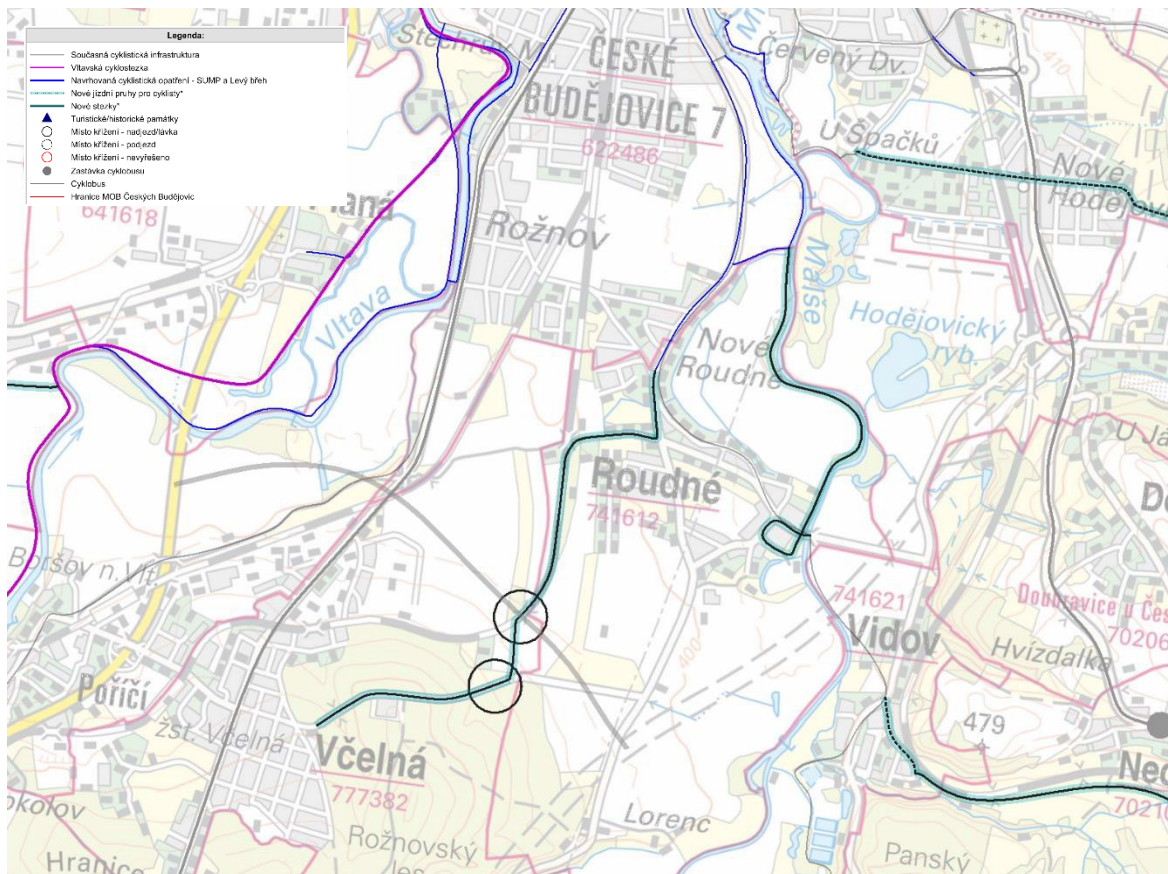


Obrázek 5.10 – Cyklistická infrastruktura: Chlumeč – Zlatá koruna

4.5.2.7 Kamenný Újezd – Boršov nad Vltavou

V začátku úseku je navržena lávka pro cyklisty pro mimoúrovňové křížení stezky se silnicí I/3. Dále stezka pokračuje podél stávající pozemní komunikace na sever do Boršova nad Vltavou, kde se přes most napojuje na Vltavskou cyklostezku.

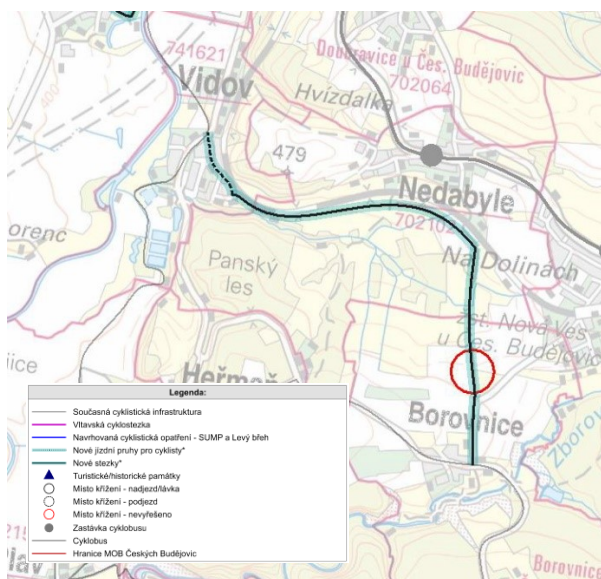
Cílem opatření je doplnění chybějící návaznosti cyklistické infrastruktury mezi Kamenným Újezdem a Boršovem nad Vltavou.



Obrázek 5.12 – Cyklistická infrastruktura: Roudné

4.5.2.9 Borovnice – Vidov – Roudné

Dle požadavku obce bylo navrženo propojení cyklistické infrastruktury z Borovnice do Vidova pomocí stezky pro cyklisty, která je vedena podél železniční trati. Ve Vidově byly navrženy jízdni pruhy pro cyklisty, které se napojují na stávající cyklistickou infrastrukturu do Roudné. Navržená stezka kříží plánovanou stavbu „Jižní tangenta České Budějovice, okr. ČB – II. etapa“, umístění podjezdu/nadjezdu pro cyklisty je proto nutné koordinovat s touto stavbou. Účelem navrženého opatření je zajištění bezpečné dojížděky do zaměstnání a zpět.



Obrázek 5.13 – Cyklistická infrastruktura: Borovnice – Vidov

Na základě veřejného projednání MOCB bylo doplněno do navrhovaného systému propojení Roudné – Vidov – Plav, zohledňující vedení prověřené v rámci projektu „Prověření možnosti vybudování páteřních cyklostezek pro zlepšení dopravní obslužnosti spádového území Českých Budějovic, CykloStežka Vidov – Plav“ (Zpracovatel: Nadace Jihočeské cyklostezky, 2022).

Trasa by měla sloužit jako základní trasa pro dojížděku obyvatel z předmětných obcí, ale též jako turistická a rekreační trasa napojující České Budějovice na oblast Říмова a vytvářející alternativní trasu k Vltavské cyklostezce. Základní znázornění vedení trasy je patrné z následujícího mapového přehledu.



Základní zobrazení navrhované trasy (zdroj: Nadace Jihočeské cyklostezky)

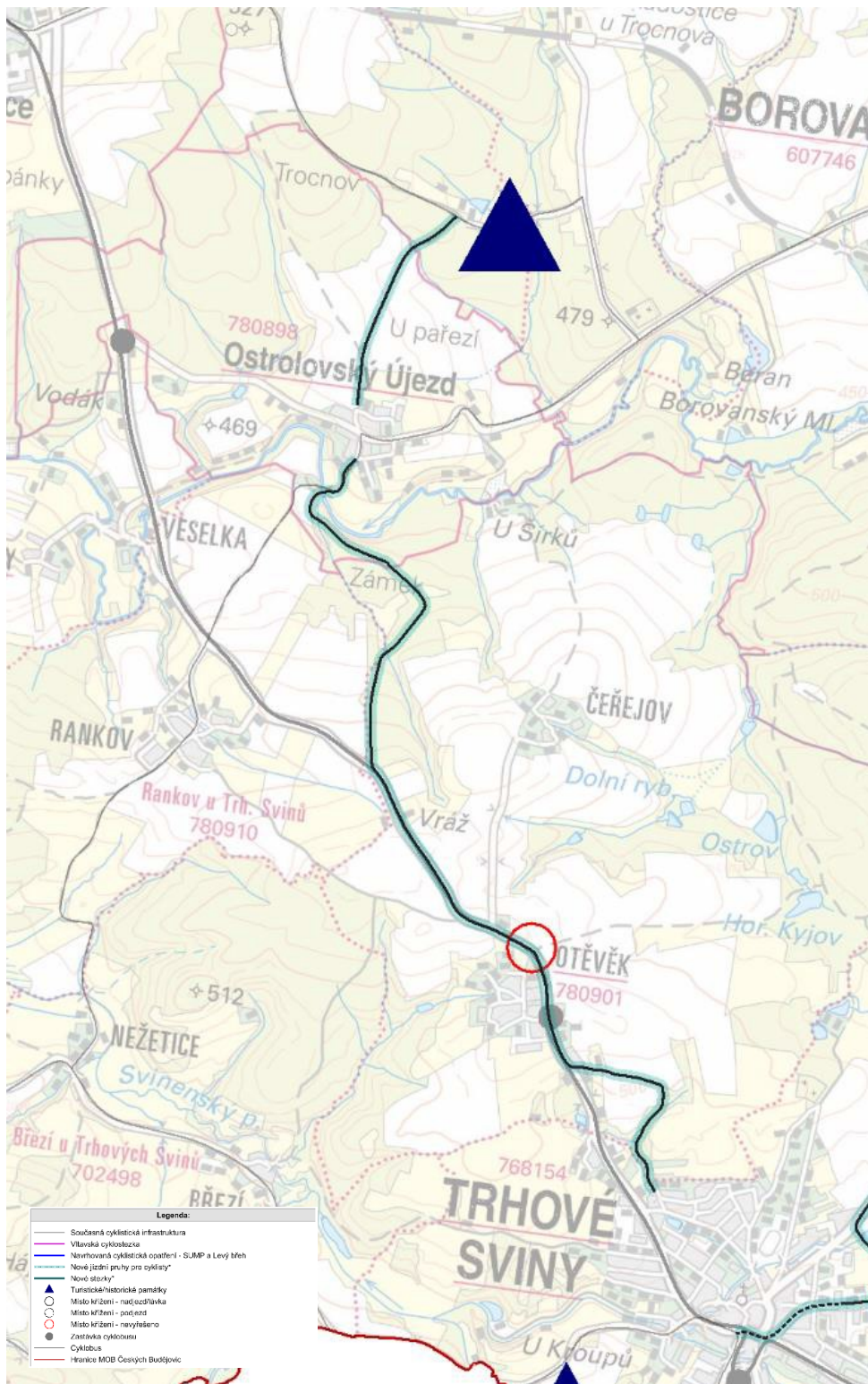
Pro řešenou trasu byl svazkem obcí v roce 2010 zpracován projekt, který navrhoval vedení trasy ve směru z Roudného až k Vidovu jako samostatnou cyklostezku. Trasa navazuje na cyklostezku Plavská, která končí na počátku obce Roudné. Dále trasa pokračuje jako oddělená cyklostezka až do centra obce Roudné, kde s využitím stávající komunikace překračuje Malši, následně se opětovně odpojuje a pokračuje jako oddělená cyklostezka podél Malše až k Vidovu. Tato část projektu byla dokončena a zprovozněna. Aktuálně je však trasa dotčena výstavbou dálnice D3, která daným úsekem prochází. Trasa je v místě staveniště výrazně poničená a bude muset být uvedena do původního stavu.

Z obce Vidov je trasa řešena variantně. „Dojížděková“ varianta představuje přímé propojení Roudného, Vidova a Plavu. Tato varianta trasy je v celé délce rovněž dokončena a v současné době vede až do obce Plav. Jediným chybějícím prvkem je vybudování lávky přes Malši v obci Plav, což brání dalšímu pokračování trasy ve směru na Doudleby a Římov. Druhá varianta je vedena jako tzv. turistická. Tato varianta vede z obce Vidov po břehu Malše a vytváří tak atraktivní vedení trasy vhodné zejména pro rekreační cyklistiku. Na svém konci se tato varianta trasy připojuje na původní trasu a opětovně naráží na neexistující lávku v obci Plav, která by umožnila překročení Malše a pokračování trasy ve směru na Doudleby. Stávající trasa v dané

lokalitě vede oklikou přes rechle, které neumožňují plynulý a bezpečný přejezd Malše (na jedné straně jsou schody, na druhé příkrý svah podél skály). Lávka byla v minulosti naplánována, s ohledem na skutečnost, že došlo k protestům majitelů zahrádek v blízkosti řešené lokality, obce nakonec od další přípravy záměru upustily.

4.5.2.10 Trhové Sviny – Ostrolovský Újezd

Nová stezka pro cyklisty je navržena pro propojení města Trhové Sviny s obcí Ostrolovský Újezd. Dále je stezka vedena do turistické památky Žižkovo Rodiště, kde se napojuje na stávající cyklistickou infrastrukturu. Navržená stezka kříží plánovanou přeložku silnici II/156, která vytvoří severní obchvat města Trhové Sviny, je nutné proto prověřit umístění podjezdu/nadjezdu pro cyklisty.



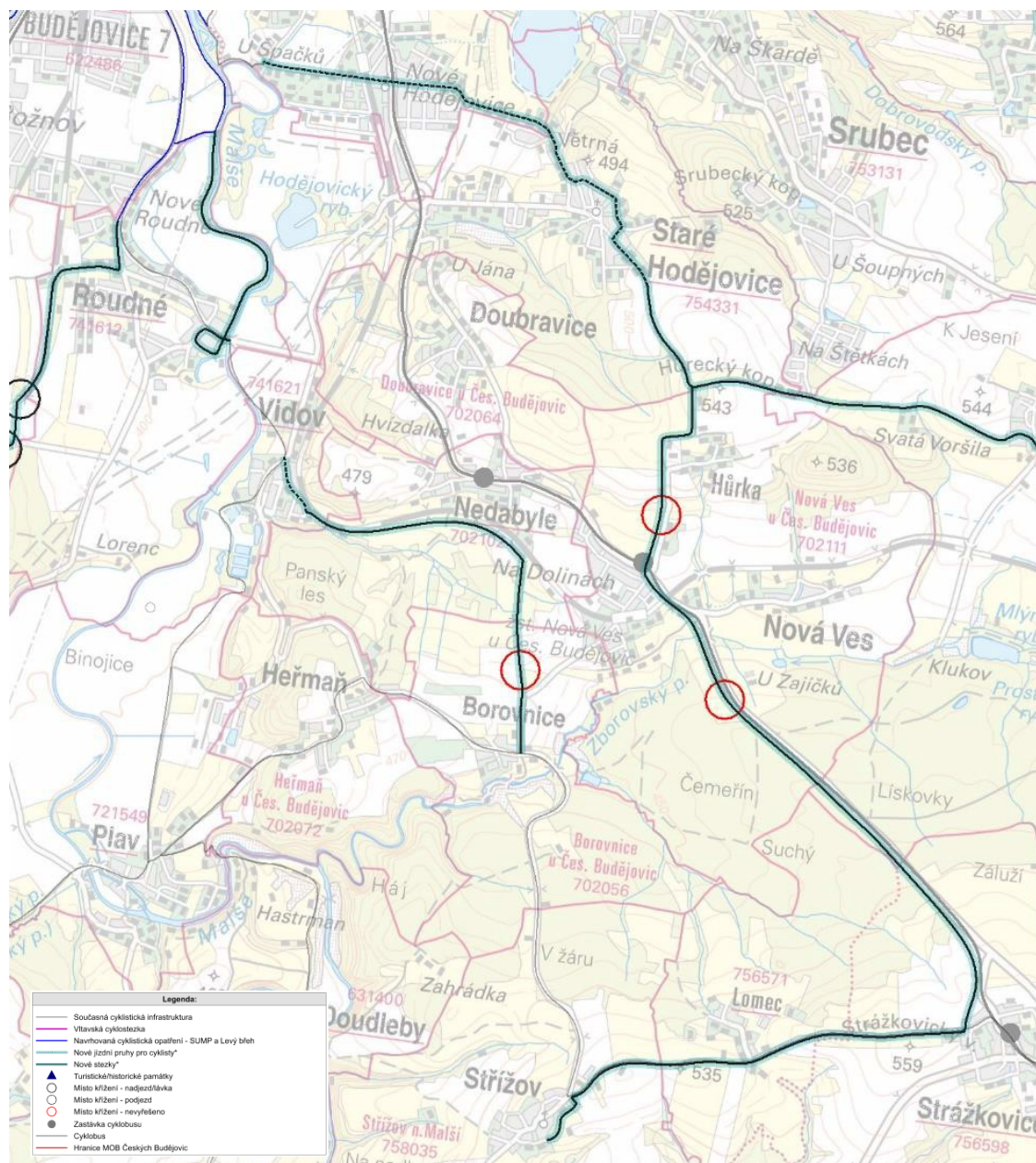
Obrázek 5.14 – Cyklistická infrastruktura: Trhové Sviny – Ostrolovský Újezd

4.5.2.11 Strážkovice – Nová ves – Staré Hodějovice – Nové Hodějovice

Stežka začíná v obci Strážkovice, odkud je vedena do obce Strážkovice. Dále pokračuje na sever podél silnice II/156 směrem k obci Nová Ves, kde je nutné prověřit možnost křížení nadjezdem/podjezdem s plánovanou stavbou „Jižní tangenta České Budějovice, okr. ČB – II. etapa“. Následně navržená stežka směřuje do Starých Hodějovic, kde se napojuje na jízdní pruhy pro cyklisty, které jsou navrženy až do Nových Hodějovic. Přes plánovanou stavbu

dálnice D3 je stezka vedena nadjezdem a následně se napojuje na stávající a navrženou cyklistickou infrastrukturu dle SUMP v blízkosti Hodějovického potoku. Vedení cyklistické infrastruktury pomocí jízdnic pruhy pro cyklisty v oblasti Staré Hodějovice a Nové Hodějovice je nejvhodnější řešení pro zabezpečení pohybu cyklistů vzhledem k husté zástavbě území a nemožnosti umístění samostatné stezky pro cyklisty.

Cílem navržené cyklistické infrastruktury je propojení obcí Střížov, Strážkovice, Nová Ves, a Staré Hodějovice s městem České Budějovice a vytvoření bezpečného propojení pro pohyb cyklistů v této oblasti.

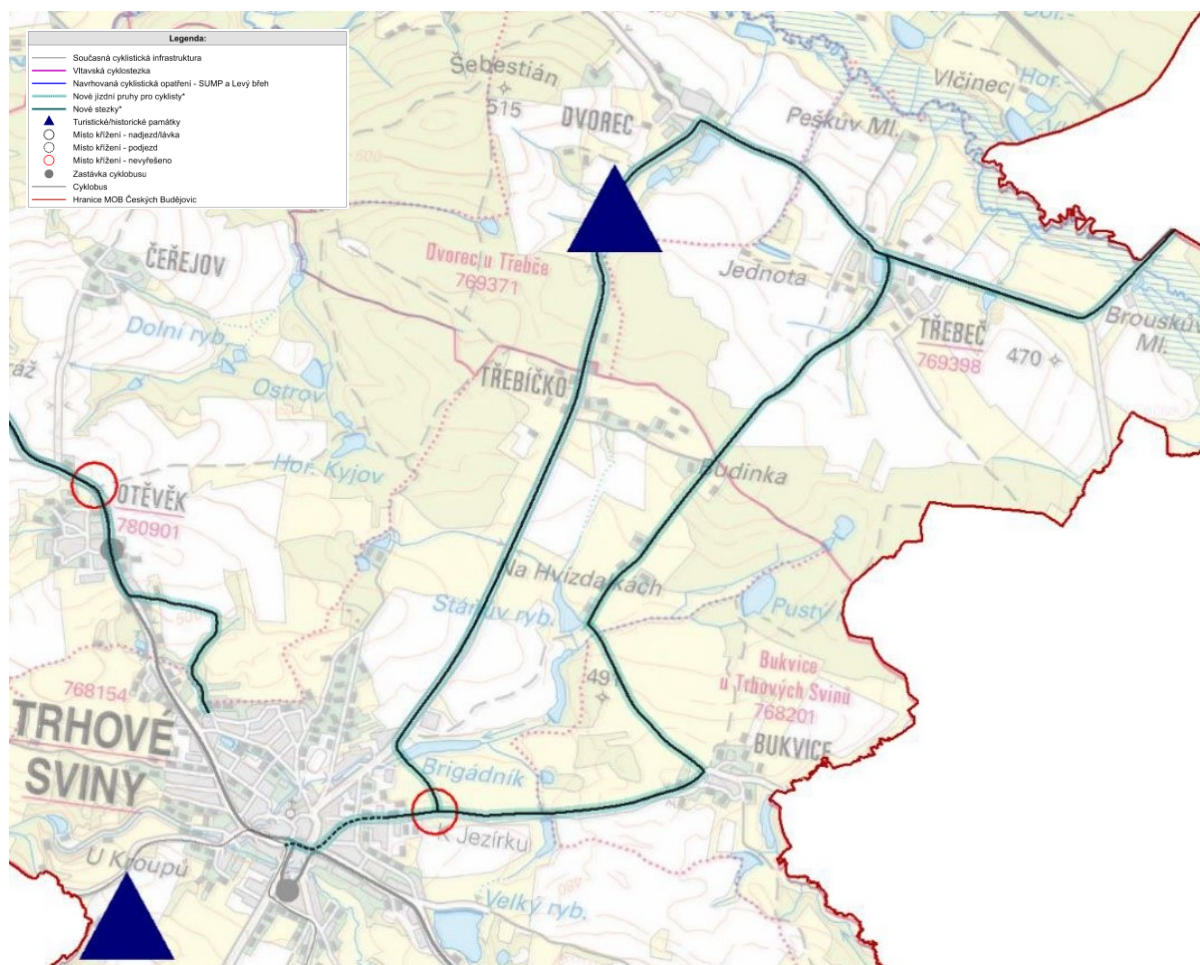


Obrázek 5.15 – Cyklistická infrastruktura: Střížov – Strážkovice – Nová Ves – Staré Hodějovice – Nové Hodějovice

4.5.2.12 Trhové Sviny – Dvorec – Třebeč – Trhové Sviny

Stezka začíná ve městě Trhové Sviny a pokračuje podél silnice II/157 do obce Dvorec (v blízkosti zoologické zahrady). Dále stezka směřuje do vedlejší vesnice Třebeč a poté se vrací do města Trhové Sviny, čímž vytváří okružní cyklistickou infrastrukturu vhodnou pro rekreační

účely. Navržená stezka kříží plánovaný severní obchvat města Trhové Sviny (přeložka silnice II/156), je proto nutné prověřit umístění podjezdu/nadjezdu pro cyklisty.



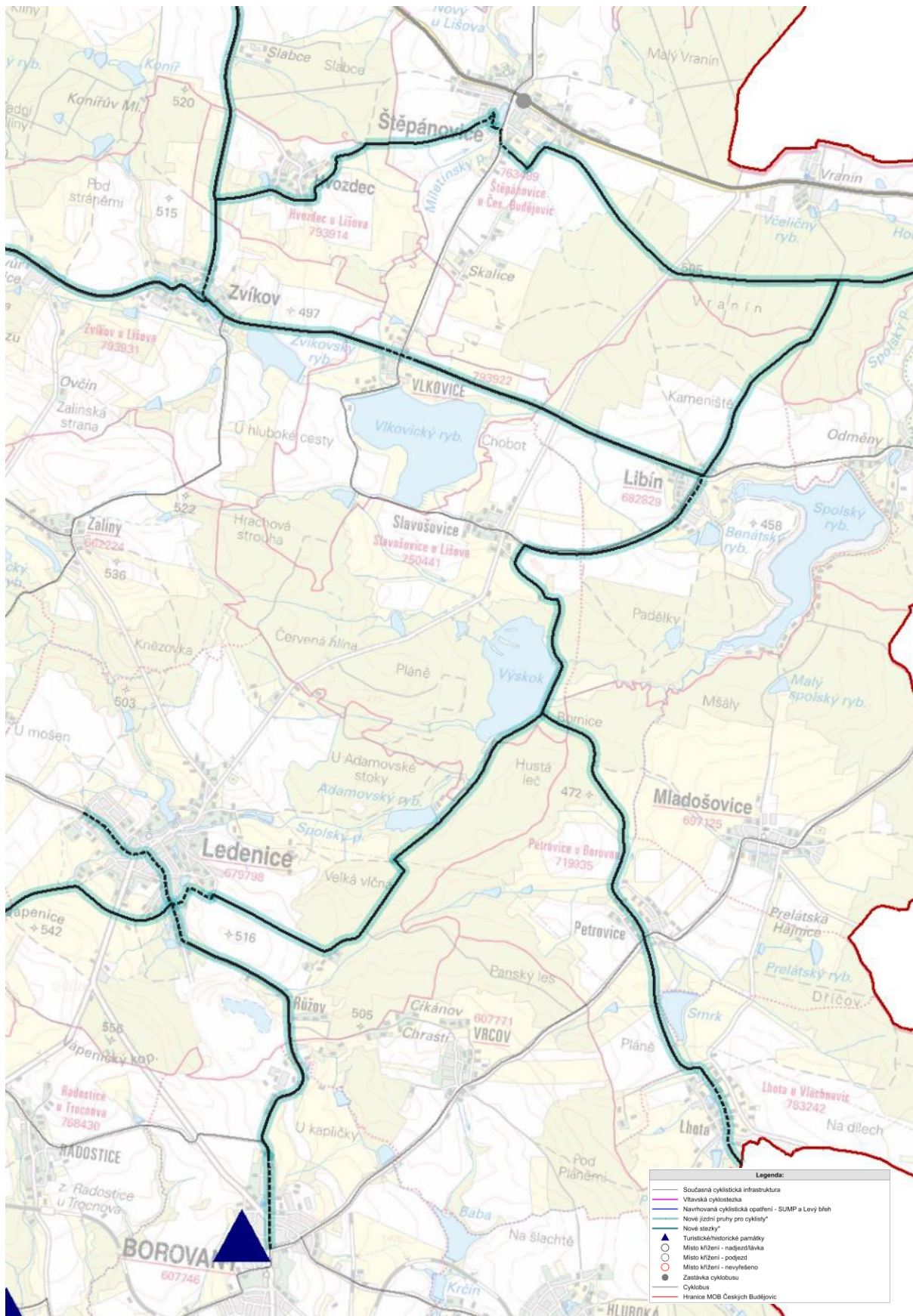
Obrázek 5.16 – Cyklistická infrastruktura: Trhové Sviny – Dvorec – Třebeč – Trhové Sviny

4.5.2.13 Borovany – Ledenice – Libín – Štěpánovice – Zvíkov

Navržené opatření začíná umístěním jízdních pruhů pro cyklisty v centru města Borovany. Dále pokračuje stezkou do města Ledenice, kde se stezka z důvodu blízké zástavby mění na jízdní pruhy pro cyklisty. Na východním okraji města Ledenice se jízdní pruhy napojují na stezku, která je vedena přes Cikánovský les, podél vodní plochy Výskok až do obce Libín. Dále pokračuje přes les do Štěpánovic, Hvozdec až do Zvíkova.

Cílem opatření je doplnění chybějící návaznosti cyklistické infrastruktury a vzájemné propojení obcí Borovany, Ledenice, Libín, Štěpánovice, Hvozdec a Zvíkov.

V úseku Štěpánovice – Hvozdec došlo ke křížení stezky s navrženým propojením Lišov – Ledenice. Toto propojení je zatím ve stádiu úvah a není pro něj zpracována žádná projektová dokumentace. V případě projektové přípravy tohoto propojení je nutná jeho koordinace s navrženou stezkou pro cyklisty.

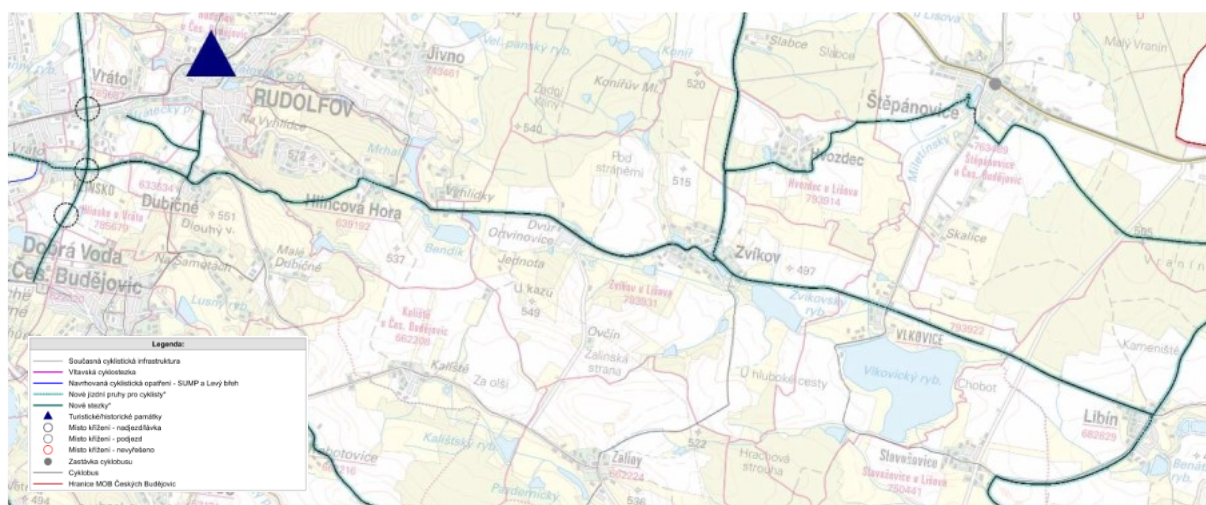


Obrázek 5.17 – Cyklistická infrastruktura: Borovany – Ledenice – Libín – Štěpánovice – Zvíkov

4.5.2.14 Libín – Zvíkov – Hlincová Hora – Dubičné – (Vráto/Rudolfov) – Nové Vráto

Z Libína až do obce Vlkovice byla podél pozemní komunikace navržena stezka pro cyklisty. V obci Vlkovice je kvůli blízké zástavbě stezka napojena na jízdní pruhy, dále pak přes Zvíkov do Hlincové Hory pokračuje stezkou podél pozemní komunikace. Kvůli zástavbě se v Hlincové Hoře mění na jízdní pruhy, dále pokračuje stezkou do obce Dubičné, kde se odděluje větev do Rudolfova a do Vráta. Z obce Dubičné pak stezka směřuje do městské části Nové Vráto, kde se napojuje na nové jízdní pruhy, které navazují na novou cyklistickou infrastrukturu podle SUMPu. V místě křížení s plánovanou stavbou „D3 0310/I Úsilné – Hodějovice“ je stezka vedena podjezdem.

Cílem opatření je propojení cyklistické infrastruktury v obcích Libín, Zvíkov, Hlincová Hora, Dubičné a Vráto mezi sebou a zároveň propojení se statutárním městem České Budějovice za účelem dojížděky do zaměstnání.

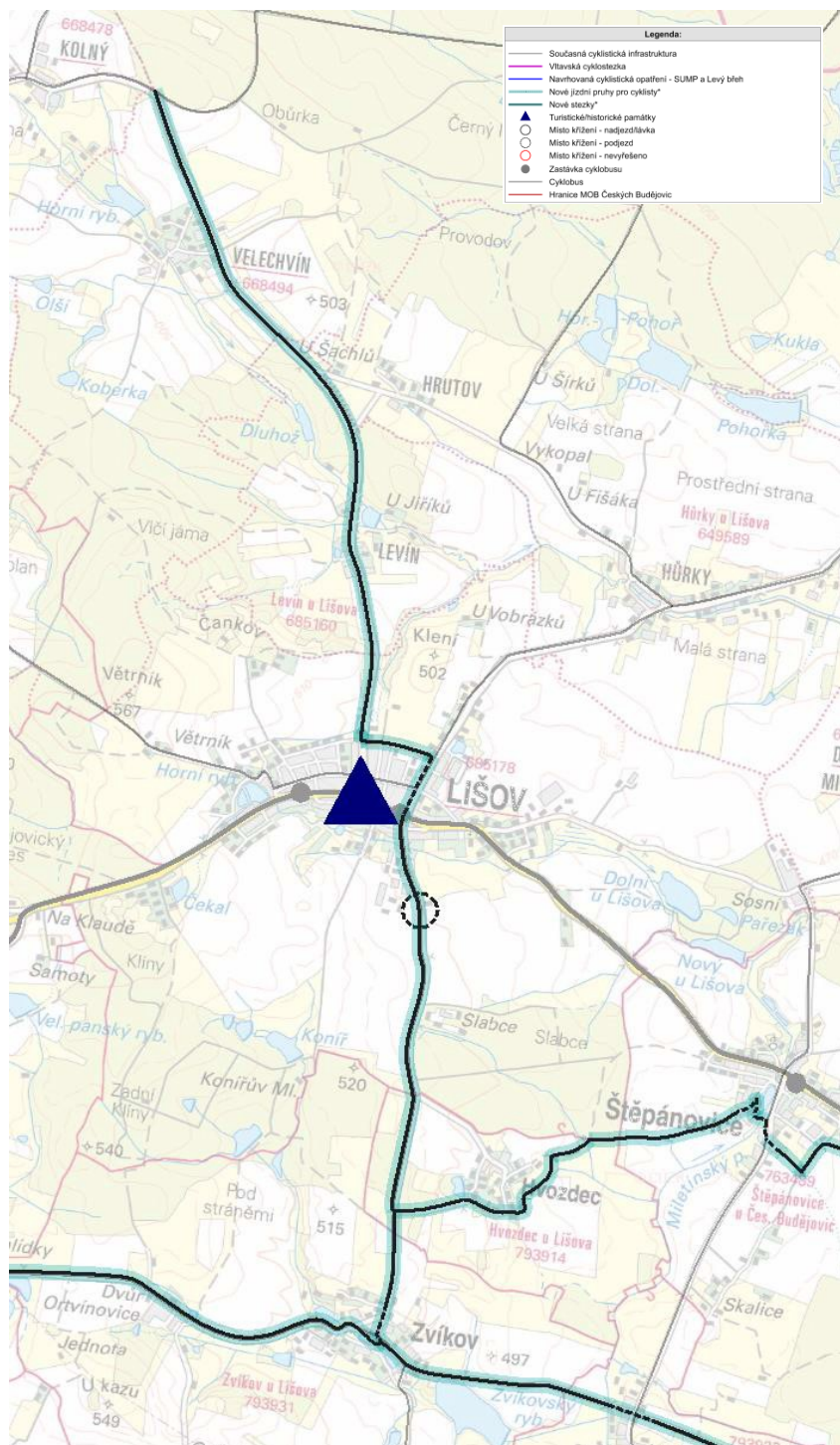


Obrázek 5.18 – Cyklistická infrastruktura: Libín – Zvíkov – Hlincová Hora – Vráto/Dubičné – Nové Vráto

4.5.2.15 Zvíkov – Lišov – Velechvín

Stezka začíná na okraji obce Zvíkov, pokračuje směrem do Lišova, kde bude podjezdem vedena pod plánovanou přeložkou silnice „I/34 Lišov – Vranín“. Ve městě Lišov stezka navazuje na jízdní pruhy pro cyklisty a dále pokračuje směrem na sever podél silnice II/146 do obce Velechvín, za kterou se následně napojuje na stávající cyklostezku.

Cílem opatření je doplnění chybějící návaznosti cyklistické infrastruktury do Lišova ze Zvíkova a Velechvína za účelem dojížděky do školy.

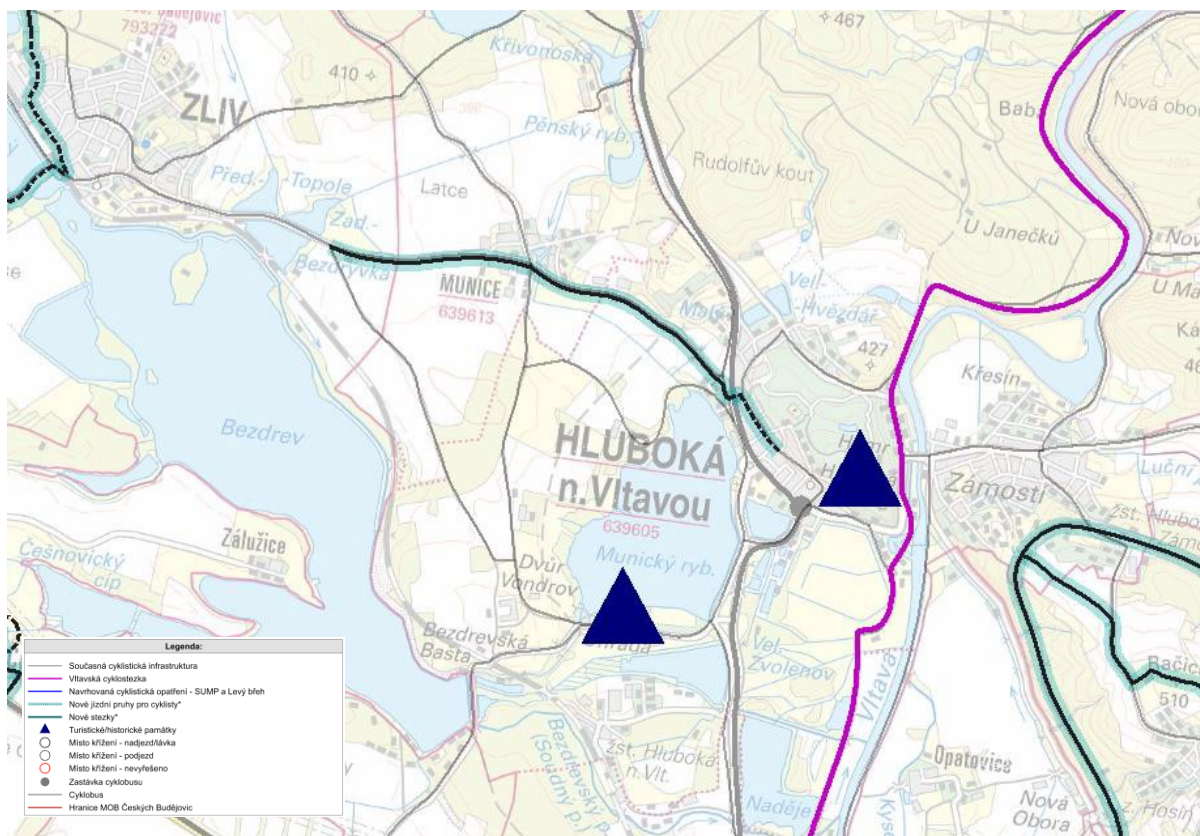


Obrázek 5.19 – Cyklistická infrastruktura: Zvíkov– Lišov – Velechvín

4.5.2.16 Hluboká nad Vltavou

Nová stezka je napojena na stávající stezku pro cyklisty končící v blízkosti rybníku Bezdrůvka. Odtud stezka pokračuje podél pozemní komunikace přes obec Munice do Hluboké nad Vltavou a napojuje se novými jízdny pruhy na stávajících jízdny pruhy. Přes silnici II/105 je vedená společným přechodem pro chodce a cyklisty.

Cílem tohoto opatření je doplnění chybějící části cyklistické infrastruktury.

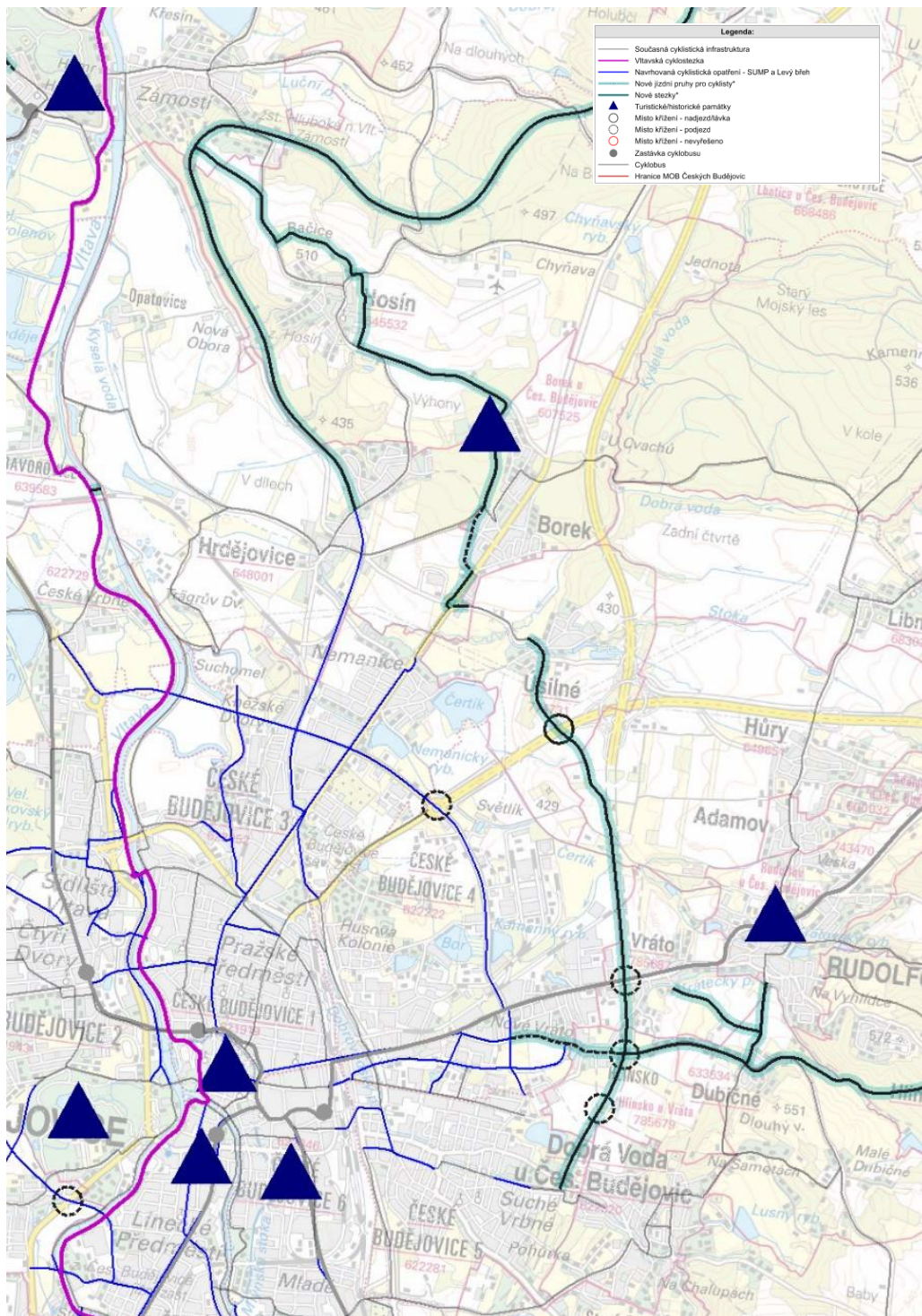


Obrázek 5.20 – Cyklistická infrastruktura: Hluboká nad Vltavou

4.5.2.17 Zámostí – Hosín – Borek – Úsilné – Vrátó – Suché Vrbné

V oblasti Zámostí se stezka napojuje na novou stezku umístěnou na bývalém železničním tělese opuštěném v souvislosti s výstavbou nového železničního koridoru. Odtud stezka pokračuje do Hosína, dále je vedena do obce Borek, kde se z důvodu husté zástavby napojuje na jízdny pruhy pro cyklisty. Následně jsou jízdny pruhy napojeny na stezku vedenou podél silnice I/3 k okružní křižovatce s ulicí U Sloupu. Silnici I/3 stezka překonává pomocí stávajícího přechodu pro chodce, který bude přeměněn na společný přechod pro chodce a cyklisty, a dále se napojuje na stávající stezku do Úsilného. Od obce Úsilné je pak navržena stezka směrem na jih, kde již existujícím nadjezdem překonává silnici I/34, pokračuje podél dálnice D3 do městské části Suché Vrbné, kde se napojuje na stávající cyklistickou infrastrukturu směřující dále do Českých Budějovic.

Toto opatření je navrženo za účelem doplnění chybějící infrastruktury a propojení obcí Hosín, Borek a Úsilné s Českými Budějovicemi.



Obrázek 5.21 – Cyklistická infrastruktura: Záměstí – Hosín – Borek – Úsilné – Vrát – Suché Vrbné

4.5.2.18 Poněšice – Vlkov – Drahotěšice – Neplachov – Dynín – Mazelov – Smržov

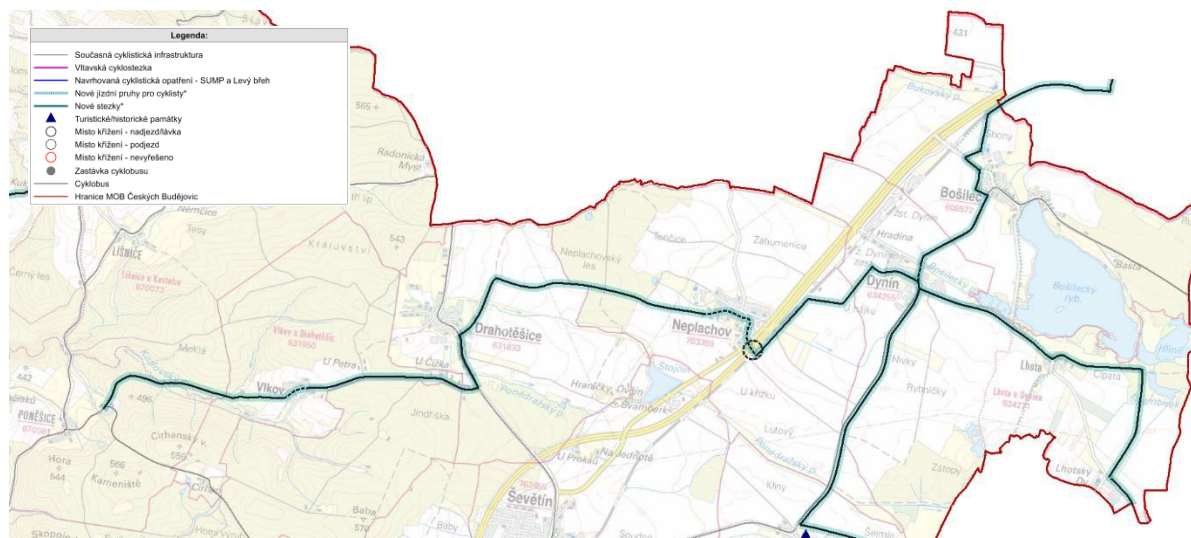
Začátek stezky je napojen na stávající cyklistickou infrastrukturu v blízkosti obce Poněšice, odtud stezka pokračuje přes les do obce Vlkov, kde na ní navazují jízdny pruhy pro cyklisty. Dále pokračuje přes obec Drahotěšice do obce Neplachov. Cyklostezka je navázaná na jízdny pruhy z důvodu husté zástavby. Za obcí Neplachov podchází již existujícím podjezdem dálnici D3 a železniční trať a pokračuje dále přes obce Dynín a Mazelov až do obce Smržov.

Vedení nové cyklistické infrastruktury je zobrazeno na Obrázku 5.22.

Cílem opatření je doplnění chybějící návaznosti cyklistické infrastruktury a vzájemné propojení obci Dynín, Mazelov, Neplachov, Drahotěšice a Vlkov.

4.5.2.19 Dynín – Lhota – Lhotský Dvůr

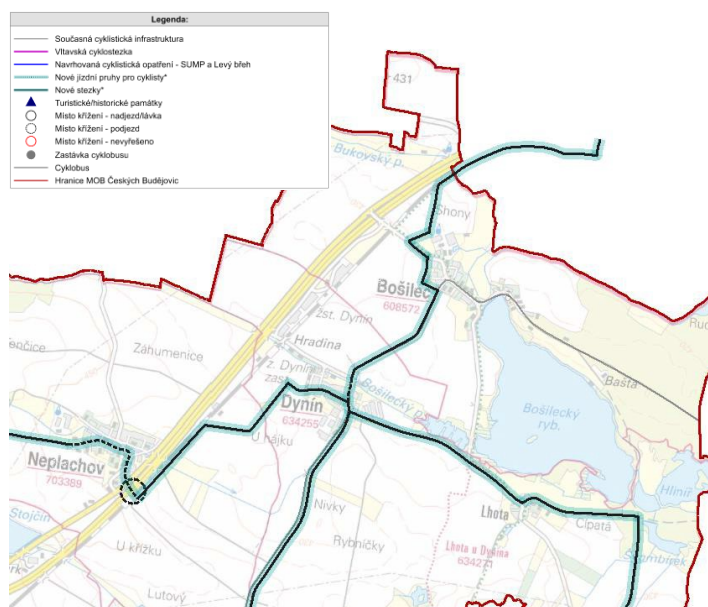
Nová stezka (větev nové cyklostezky popsané výše) byla vedena z Dynína přes Lhotu a Lhotský Dvůr a až do Záblatí (mimo metropolitní oblast) dle požadavků obce pro odstranění chybějícího propojení cyklistické infrastruktury.



Obrázek 5.22 – Cyklistická infrastruktura: Poněšice – Vlkov – Drahotěšice – Neplachov – Dynín – Mazelov – Smržov a Dynín– Lhota – Lhotský Dvůr

4.5.2.20 Dynín – Bošilec – Veselí nad Lužnicí

Ze středu obce Dynín až na její severní okraj jsou navrženy jízdni pruhy, na které je dále navázána nová stezka vedoucí dále severně přes obec Bošilec až do obce Horusice (mimo metropolitní oblast). Nové opatření vytváří přímé propojení na plánovanou cyklistickou infrastrukturu z Veselí nad Lužnicí do Horusic.

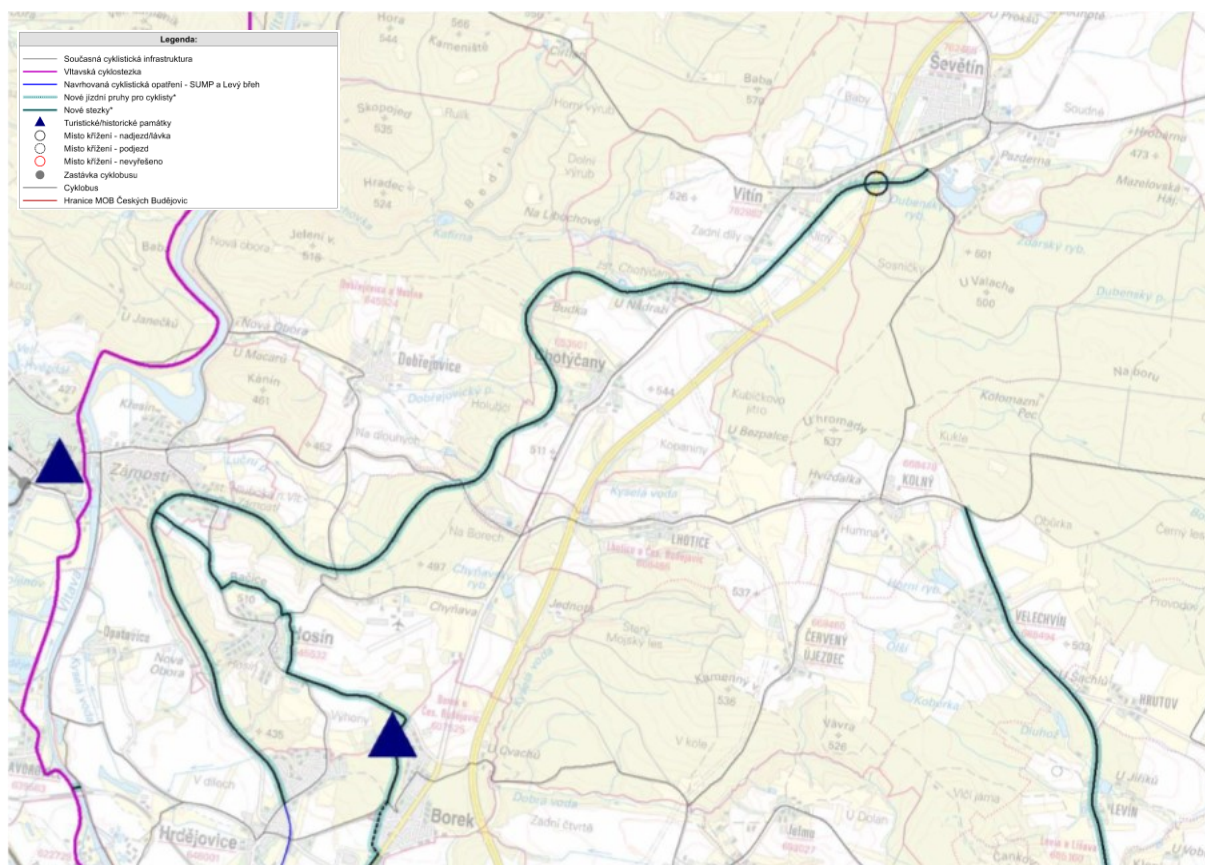


Obrázek 5.23 – Cyklistická infrastruktura: Dynín – Bošilec – Veselí nad Lužnicí

4.5.2.21 Hrdějovice – Zámostí – Chotýčany – Ševětín

Stezka využívá trasu bývalé železniční tratě opuštěné z důvodu realizace projektu nového železničního koridoru. Začátek stezky je situován u železniční zastávky Hrdějovice, kde je navázán na cyklistickou infrastrukturu již řešenou ve SUMPu. Odtud stezka pokračuje po tělese železniční trati do Zámostí. V místě křížení se silnicí II/146 je vedena podjezdem, dále směřuje do Chotýčan, stávajícím nadjezdem překonává silnici II/603, dálnici D3 a v blízkosti železniční stanice Ševětín se napojuje na současnou cyklistickou infrastrukturu.

Účelem tohoto opatření je vytvoření plynulého propojení severních obcí se statutárním městem České Budějovice.



Obrázek 5.24 – Cyklistická infrastruktura: Hrdějovice – Zámostí – Chotýčany – Ševětín

Celková délka zvažované trasy je cca 16 km, nejdelší úseky v celkové délce 6,5 km se nachází na katastru obce Hosín. S ohledem na skutečnost, že se jedná o využití stávajícího železničního tělesa, neexistují žádné alternativní návrhy vedení trasy. Podrobněji se myšlenkou „drážní cyklotrasy“ zabývá projektová dokumentace „Prověření možnosti vybudování páteřních cyklostezek pro zlepšení dopravní obslužnosti spádového území Českých Budějovic, Drážní cyklostezka Hrdějovice - Ševětín“ (Zpracovatel: Nadace Jihočeské cyklostezky, 2022). V rámci této dokumentace je zvažována i technická realizace stezky, kdy Správa železnic v rámci proběhlé komunikace rovněž upozornila na skutečnost, že dle platné dokumentace pro územní rozhodnutí na realizaci nové trasy IV. železničního koridoru je počítáno s tím, že vytěžená zemina bude navedena na vybrané zářezové úseky opuštěného železničního tělesa. SŽ zároveň potvrdila, že návoz a finální povrch zavezených zářezových úseků opuštěné trati je možno přizpůsobit pro snazší realizaci plánované cyklostezky. Z dostupných informací je přitom zřejmé, že vytěžená zemina bude v mezidobě umístěna na tzv. mezideponii a až po zprovoznění nové tratě, vyřazení stávající tratě a odstranění železničního svršku bude přemístěna do finálního umístění. S ohledem na skutečnost, že tento krok bude prováděn v

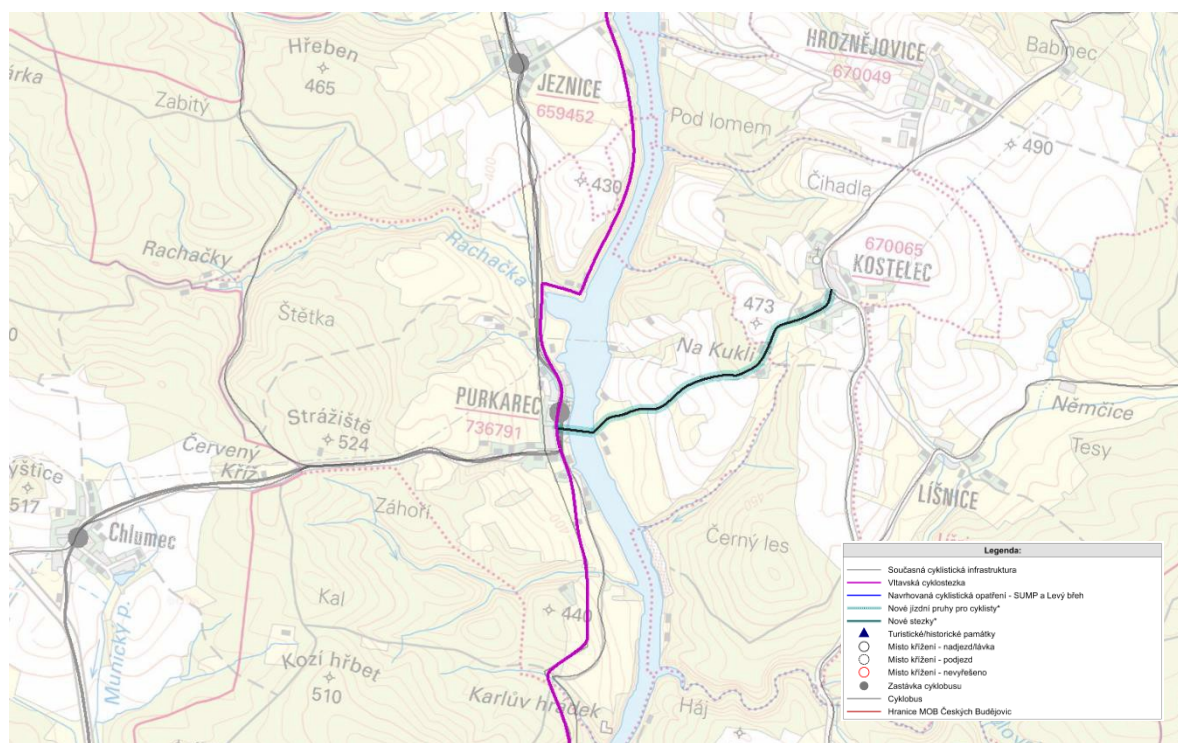
letech cca 2026–2027, je možné pokusit se nalézt alternativní umístění vytěžené zeminy a tím umožnit zachování stávajícího profilu opouštěné tratě.

V rámci MOCB je potom idea rekreačního využití zrušené železniční trati podrobně zpracována v části Přírodní a rekreační potenciál území, kapitola 7.5 Zážitková cyklostezka Hrdějovice – Ševětín.

4.5.2.22 Purkarec – Kostelec

V současném stavu je propojení levého a pravého břehu řeky Vltavy řešeno pomocí přívozu pro pěší a cyklisty v obci Purkarec. Nově je zde navrženo přemostění řeky v podobě lávky pro pěší a cyklisty, která propojí oba břehy a umožní tak propojení Vltavské cyklostezky s nově navrženou stezkou pro cyklisty směřující do Kostelec.

Cílem tohoto opatření je odstranění chybějícího propojení přes Vltavu a návrh nové cyklistické infrastruktury mezi pravým a levým břehem.



Obrázek 5.25 – Cyklistická infrastruktura: Purkarec – Kostelec

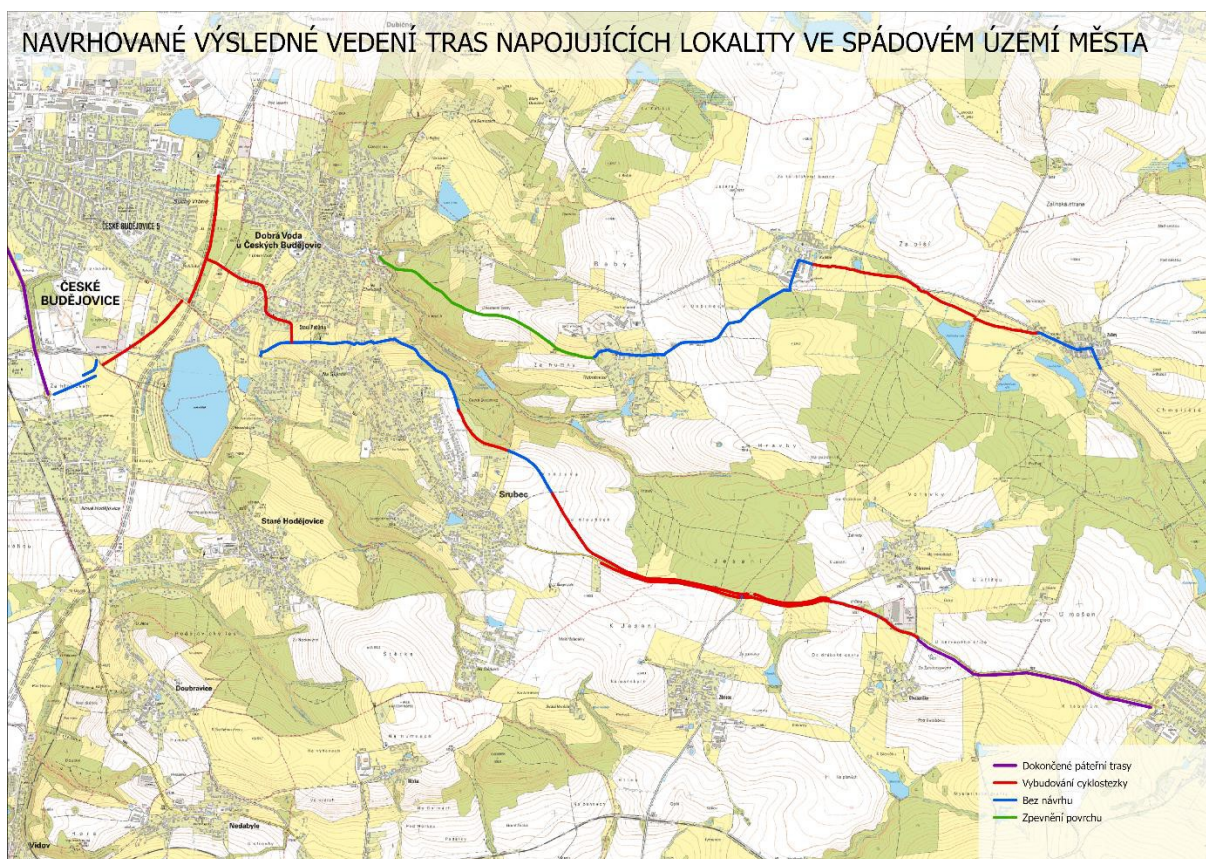
4.5.2.23 Ledenice – České Budějovice

Na základě veřejného projednání MOCB byla navrhovaná síť cyklotras a cyklostezek doplněna o propojení města České Budějovice s obcí Ledenice. Návrh trasy zohledňuje vedení prověřené v rámci projektu „Prověření možnosti vybudování páteřních cyklostezek pro zlepšení dopravní obslužnosti spádového území Českých Budějovic, Propojení Ledenice – České Budějovice“ (Zpracovatel: Nadace Jihočeské cyklostezky, 2022).

Trasa je navrhována ve 2 variantách, kdy první je vedena severně přes obce Ohrazení – Zaliny – Dobrá Voda a druhá jižně přes obec Srubec. Realizací záměru dojde ke zlepšení napojení města České Budějovice na obce v jeho spádovém území, konkrétně pak lokality Srubec, Ledenice a Borovany, včetně napojení místních částí Kaliště, Třebotovice a Zaliny.

Jedná se o území, které představuje jednu z hlavních spádových oblastí města a tudíž lokalitu, která je dopravně velmi intenzivně zatížená. V současné době však v této lokalitě neexistuje

adekvátní napojení bezpečnými cyklostezkami, které by umožnily obyvatelům do města dojíždět na kole.



Výsledný návrh vedení obou tras (Zdroj: Nadace Jihočeské cyklostezky)

5 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

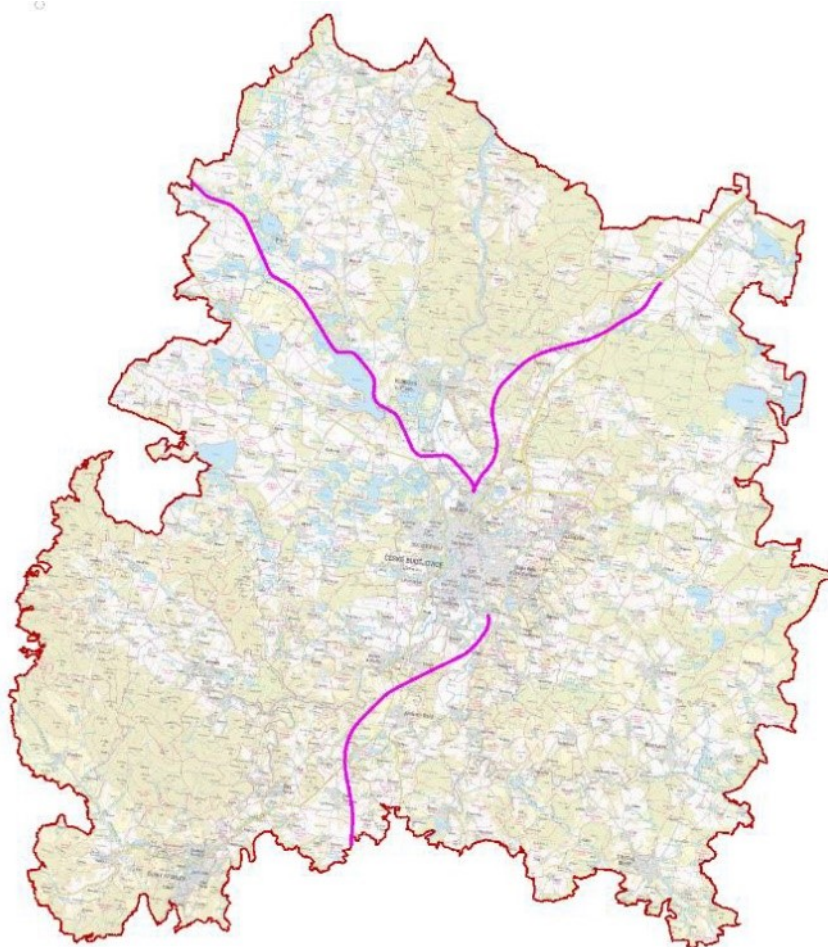
5.1 Základní informace

Přes metropolitní oblast České Budějovice je vedena trať globální sítě TEN-T pro osobní i nákladní dopravu a zároveň jí prochází jeden z národních železničních koridorů – IV. TŽK ve směru Německo – Děčín – Praha – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště – Rakousko. Nejdůležitějším železničním uzlem oblasti je železniční stanice České Budějovice.

Železničním uzlem České Budějovice ve stávajícím stavu prochází, resp. zde končí nebo začínají následující železniční tratě:

- trať č. 190/191 České Budějovice – Plzeň hl. n., (709B dle TTP);
- trať č. 196 Horní Dvořiště st. hranice – České Budějovice, (706A dle TTP);
- trať č. 199 České Velenice st. hranice – České Budějovice, (705A dle TTP);
- trať č. 194 Volary – České Budějovice, (707A dle TTP);
- trať č. 220 České Budějovice – Benešov u Prahy, (704- dle TTP).

Pro další rozvoj železniční dopravy v řešené oblasti v ZÚR Jihočeského kraje byl vymezen návrh nové trasy železničního koridoru. Návrh je veden z železniční stanice Ševětín do železniční stanice České Budějovice obvod severní, pokračuje po stávající trati do železniční stanice České Budějovice obvod Nové Hodějovice a následně je navržen nový jižní výjezd v ose IV. TŽK ve směru na Horní Dvořiště jako první etapa modernizace tratě České Budějovice – Linz. Dále je předpokládáno se zdvoukolejněním stávající železnice z Českých Budějovic do Strakonice.



Obrázek 6.1 – Návrh železničního koridoru dle ZÚR Jihočeského kraje

5.2 Střednědobý výhled do roku 20240

Pro posouzení rozvoje železniční sítě v metropolitní oblasti pro střednědobý výhled je na základě požadavku zadavatele zvolen výhledový rok 2040.

V následujících kapitolách jsou popsány již zpracované studie proveditelnosti včetně harmonogramu jejich realizace, které přispějí k rozvoji metropolitní oblasti.

5.2.1 Modernizace trati Nemanice – Švětín

Trať v úseku Hluboká – Hrdějovice – bylo by vhodné zachovat stávající trať např. pro cyklostezku, a ne ji zasypat. Doporučujeme proto zasypání trati znovu zvážit, není z dlouhodobého hlediska prozíravé.

5.2.2 Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň

5.2.2.1 Cíle projektu

Cílem aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň bylo nalézt řešení železniční infrastruktury v ose České Budějovice – Plzeň, zlepšení technického stavu a parametrů tratě, zajištění požadované kapacity dráhy s ohledem na výhledové požadavky objednatelů dopravy a nákladních dopravců a přepravní, zlepšení stability GVD v reálném provozu, vytvoření podmínek pro efektivní zapojení řešených železničních tratí do systému dopravní obsluhy území, zvýšení podílu železničního módu v rámci systému dopravní obsluhy vymezené oblasti, zlepšení obsluhy řešeného území Jihočeského a Plzeňského kraje železniční dopravou, atd. (viz „ASP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“).

Pro realizaci ve střednědobém horizontu byly zpracovány dvě varianty: varianta Bp a varianta 200p.

5.2.2.2 Varianta BP

Varianta Bp přebírá technické řešení ze schválené varianty Bp z podkladové SP („Studie proveditelnosti Modernizace tratě České Budějovice – Plzeň“ dokončená v listopadu 2016 a schválená CK MD v dubnu 2017), respektive na ni navazující dokumentace ZP/DUR Horažďovice předměstí – Plzeň.

Varianta Bp je v souladu s platnými ZÚR Jihočeského i Plzeňského kraje, kromě oblasti Čičenického trojúhelníku. Z výše uvedeného vyplývá, že varianta Bp je v zásadě v souladu s ÚP jednotlivých obcí, vyjma oblasti Čičenického trojúhelníku.



Obrázek 6.2 – schéma, var. Bp

5.2.2.3 Varianta 200p

Ve variantě 200p bylo navrženo plné zdvoukolejnění trati v úseku Nemanice – Strakonice. Včetně zvýšení traťové rychlosti dle možností stávající stopy v úseku Nemanice – Zliv a až na 200 km/h v úseku Zliv – Strakonice, včetně úseku Ražice – Písek. Součástí bylo též bezúvratová spojka, včetně navazující rekonstrukce a elektrizace do ŽST Vodňany pro zavedení přímých vlaků ČB – Vodňany a dále rekonstrukce a elektrizace do ŽST Horažďovice.

Úsek Horažďovice předměstí – Plzeň byl převzat z rozpracované ZP/DUR.

Varianta 200p není v souladu se ZÚR Jihočeského kraje v místech přeložek železniční trati a v oblasti kolejových trianglů Čičenice a Ražice. Varianta 200p není v souladu s ÚP jednotlivých obcí v místech přeložek železniční trati, v oblasti kolejových trianglů Čičenice a Ražice a dále při náhradách železničních přejezdů.



Obrázek 6.3 – schéma, var. Bp

5.2.2.4 Harmonizace realizace

Začátek stavby byl ve všech variantách předpokládán v roce 2019.

Úsek	Realizace		
	Zahájení výstavby	Ukončení výstavby	První rok provozu
ŽST Pačejov	2019	2021	2022
Horažďovice předm. - Plzeň	2023	2026	2027
ČB – protivín/Ražice - Písek	2027	2030	2031
Protivín/Ražice – Horažďovice předm.	2030	2032	2033

Tabulka 6.1 – Předpokládaný harmonogram realizace Bp i 200p

Modernizace trati nabídne větší kapacitu a spolehlivý provoz s moderním zabezpečovacím zařízením. Cestovní doba se mezi Českými Budějovicemi a Plzní zkrátí téměř o 40 min. Zrychlená železniční doprava bude svými cestovními dobami konkurenceschopná ostatním dopravním systémům a přivede na železnici nové cestující, kteří pro svou přepravu zvolí pohodlnou, spolehlivou a ekologickou dopravu vlakem. Díky navýšené kapacitě trati bude možné pro cestující zahustit interval nabízených vlaků dálkové a zejména regionální dopravy, který výrazně zkvalitní cestování nejen do krajských měst, ale i mezi obcemi s vazbou na modernizovanou železnici, čím přispějí k růstu potenciálu pro rozvoj aglomerace.

Centrální komise Ministerstva dopravy ČR vybrala a schválila v dubnu 2023 pro další přípravu variantu 200p.

5.2.3 Studie proveditelnosti Železničního uzlu České Budějovice

5.2.3.1 Cíle projektu

Cílem studie bylo prověřit možnosti dokončení modernizace železničního uzlu České Budějovice a navrhnout jeho optimální podobu a parametry s ohledem na přepravní potřeby v řešeném území, návrh možných variant na dokončení modernizace železničního uzlu České Budějovice nejen z pohledu železniční infrastruktury, ale také včetně bezprostředně navazující/související infrastruktury (silniční, technické i technologická infrastruktura, infrastruktury MHD) a rovněž v koordinaci s dalšími rozvojovými projekty a záměry Jihočeského kraje, statutárního města Českých Budějovic a dalších oprávněných subjektů (např. ŘSD ČR), viz „Studie proveditelnosti Železniční uzel České Budějovice“.

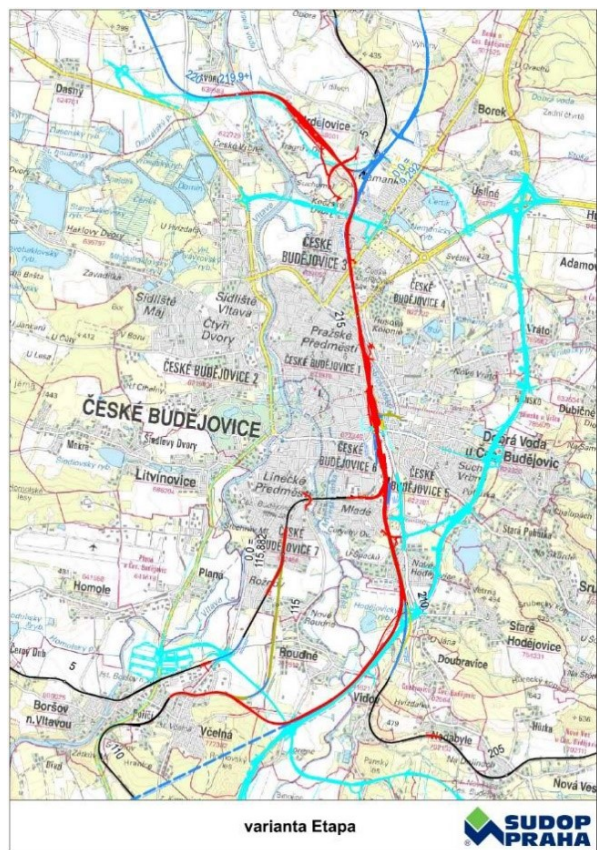
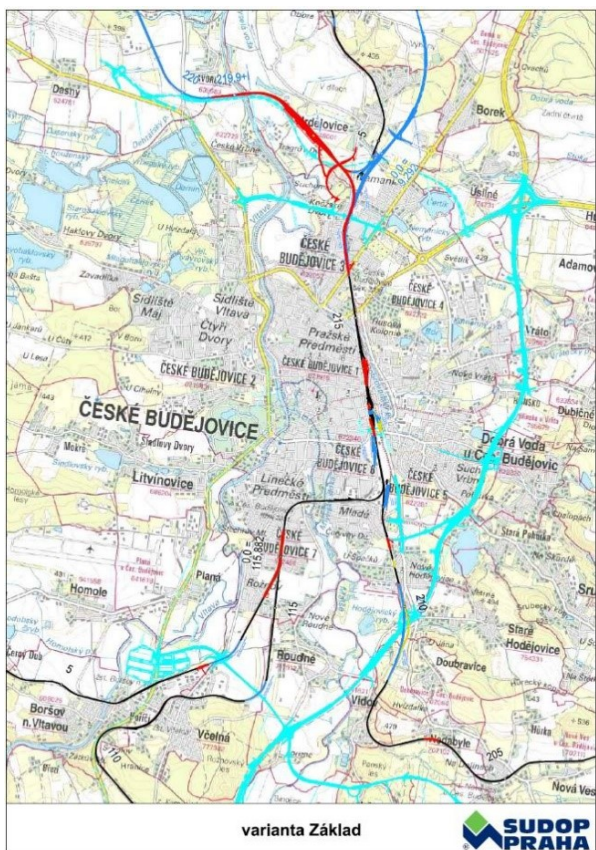
Pro realizaci ve střednědobém horizontu byly zpracovány tři varianty: varianta základ, varianta etapa a cílový stav.

5.2.3.2 Varianta Základ

Varianta základ obsahuje alespoň nejnútnejší investiční počiny potřebné k dokončení modernizace železničního uzlu České Budějovice a k zajištění jeho fungování z hlediska nejnútnejších potřeb osobní a nákladní dopravy, včetně návrhu obnovy kontejnerového překladiště v Nemanicích a včetně koordinace s připravovanými investičními akcemi a rozvojovými záměry na navazující infrastrukturu.

5.2.3.3 Varianta Etapa

Varianta etapa zahrnuje veškeré investiční počiny související nejen s potřebným dokončením modernizace železničního uzlu České Budějovice (viz varianta Základ), ale také investiční počiny, které umožní další rozvoj tohoto železničního uzlu a navazující dopravní infrastruktury včetně rozvoje provozního konceptu na navazujících železničních tratích a také rozvoj města

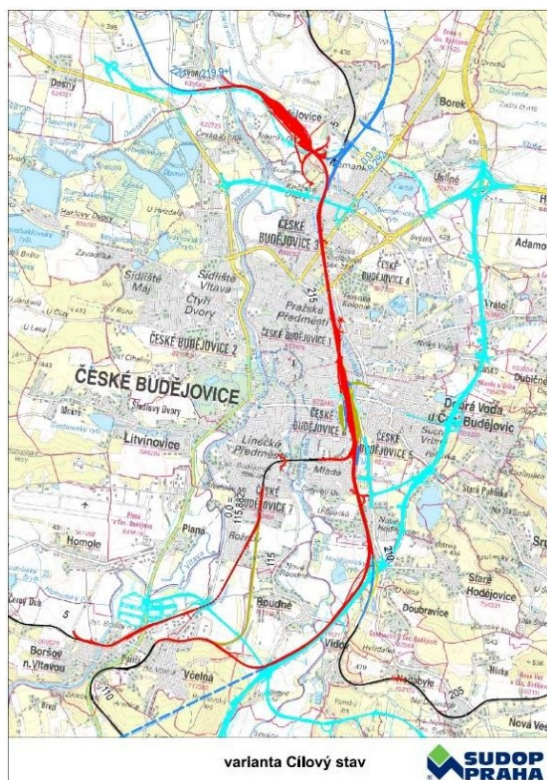


České Budějovice, jehož život podoba a kvalita dopravní infrastruktury bezprostředně ovlivňuje. Součástí této varianty bylo také řešení nového výjezdu v ose IV. TŽK jižním směrem.

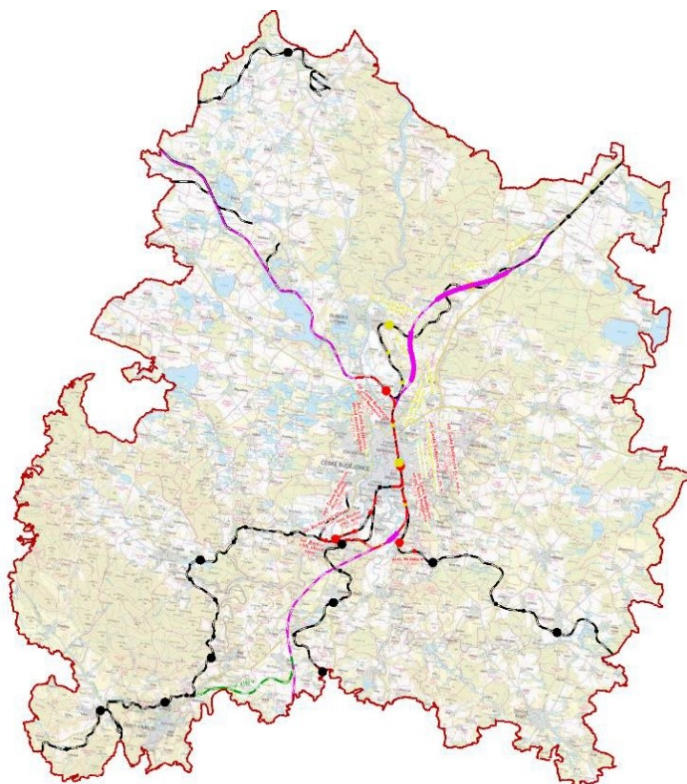
Obrázek 6.4 – schéma variant Základ a Etapa

5.2.3.4 Varianta Cílový stav

Varianta Cílový stav zahrnuje veškeré investiční počiny (viz varianta etapa), včetně řešení otázky umístění seřadovacího nádraží a využití kolejového napojení letiště České Budějovice.



Obrázek 6.5 – schéma varianty Cílový stav



5.2.3.5 Harmonogram realizace

Začátek stavby je ve všech variantách předpokládán v roce 2030.

Varianta	Realizace		
	Zahájení výstavby	Ukončení výstavby	První rok provozu
Základ	2030	2032	2033
Etapa	2030	2034	2035
Cílový stav	2030	-	-

Tabulka 6.2 – Předpokládaný harmonogram realizace

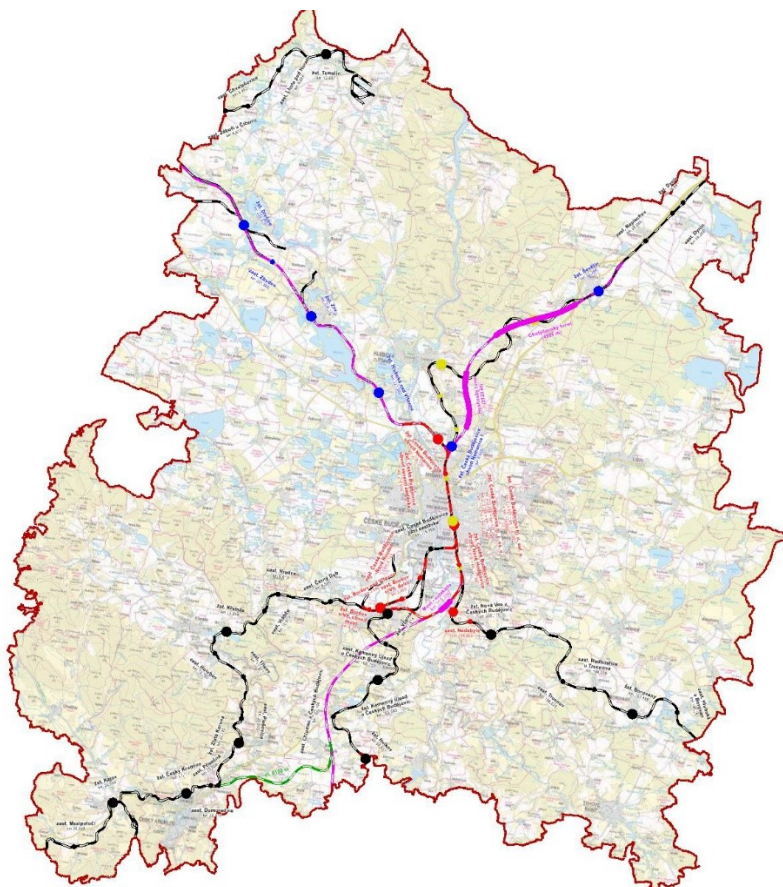
Centrální komise Ministerstva dopravy ČR vybrala a schválila v dubnu 2023 pro další přípravu variantu Etapa.

5.2.4 Seznam železničních stanic a zastávek v řešené oblasti

NÁZEV	DRUH BODU	STANIČENÍ	TRATĚ DLE TTP	STAV
Zbudov	zast	231.860	709B	Dle ASP Modernizace trati ČB – Plzeň
Zliv	žst	228.139	709B	Dle ASP Modernizace trati ČB – Plzeň
Hluboká nad Vltavou	žst	221.900	709B	Dle ASP Modernizace trati ČB – Plzeň
České Budějovice severní zastávka	zast	215.757/2.630	709B/704	Úprava dle SP ŽU ČB
České Budějovice	žst	213.388 = 119.748 115.919 = 0.000	704/705A 706A/707A/709B	Úprava dle SP ŽU ČB
Nové Hodějovice	zast	210.750	705A	Demolice
Nová Ves u Českých Budějovic	zast	205.175	705A	Stávající stav
Trocnov	zast	198.049	705A	Stávající stav
Radostice u Trochova	zast	196.225	705A	Stávající stav
Borovany	žst	193.510	705A	Stávající stav
Hluboká u Borovan	zast	190.161	705A	Stávající stav
České Budějovice obvod Nemanice I	žst	8.938	704	Nová zastávka dle výstavby nového železničního koridoru
Hrdějovice	zast	5.462	704	Demolice
Hosín	zast	7.590	704	Demolice
Hluboká nad Vltavou – Zámostí	žst	10.152	704	Demolice
Chotýčany	žst	18.090	704	Demolice
Ševětín	žst	22.246	704	Úprava dle výstavby nového železničního koridoru
Neplachov	zast	26.080	704	Stávající stav
Dynín zastávka	zast	28.268	704	Stávající stav
Dynín	žst	28.981	704	Stávající stav
Boršov nad Vltavou	žst	3.640	707A	Úprava dle SP ŽU ČB
Černý Dub	zast	6.572	707A	Stávající stav
Hradce	zast	9.653	707A	Stávající stav
Vrábče	zast	10.981	707A	Stávající stav
Křemže	žst	13.927	707A	Stávající stav
Holubov	zast	15.763	707A	Stávající stav
Třisov	zast	17.871	707A	Stávající stav
Plešovice	zast	20.055	707A	Stávající stav
Zlatá Koruna	žst	22.145	707A	Stávající stav
Přísečná	zast	25.008	707A	Stávající stav
Domoradice	zast	25.470	707A	Stávající stav
Český Krumlov	žst	27.111	707A	Stávající stav
Kájov	žst	32.000	707A	Stávající stav

Mezipotočí	zast	36.028	707A	Stávající stav
Holkov	žst	98.837	706	Stávající stav
Chlumeck u Českých Budějovic	zast	102.106	706A	Stávající stav
Kamenný Újezd u Českých Budějovic	žst	105.585	706A	Stávající stav
Kamenný Újezd u Českých Budějovic zastávka	zast	108.750	706A	Stávající stav
Včelná	žst	111.614	706A	Stávající stav
Boršov nad Vltavou obvod most	žst	4.377	-	Nová zastávka dle SP ŽU ČB
Boršov nad Vltavou dolní	zast	2.400	-	Nová zastávka dle SP ŽU ČB
České Budějovice – Nové Roudné	zast	0.750	-	Nová zastávka dle SP ŽU ČB
Nedabyle	zast	206.600	-	Nová zastávka dle SP ŽU ČB
České Budějovice obvod Nové Hodějovice	žst	210.916=117.887	-	Nová zastávka dle SP ŽU ČB
České Budějovice hl. n. os. n.	žst	213.388 = 120.342 213.388 = 119.750 115.919 = 0.000	-	Nová zastávka dle SP ŽU ČB
České Budějovice hl. n. seř. n.	žst	212.930 = 119.290 = 119.888	-	Nová zastávka dle SP ŽU ČB
České Budějovice severní zastávka	žst	216.039	-	Nová zastávka dle SP ŽU ČB
České Budějovice obvod Nemanice II	žst	218.150	-	Nová zastávka dle SP ŽU ČB

Tabulka 6.3 – Seznam železničních stanic a zastávek



Obrázek 6.6 – Přehledná situace železniční infrastruktury

5.2.5 Prověření potenciálu využití stávajících vleček

Jedna ze zrušených vleček v metropolitní oblasti je papírenská vlečka v Českých Budějovicích, která vede do areálu papíren. Zrušena je z důvodu poklesu významu oproti kamionové dopravě. Další zrušenou vlečkou je Ferona, a.s. vlečka České Budějovice. V řešené oblasti došlo k zachování vlečky Motor (u Budvaru).

Vlečka u letiště Planá je zachována pro její budoucí využití, v případě potřeby může být zelektrizovaná dle cílového stavu v rámci studie proveditelnosti železničního uzlu České Budějovice.

V řešeném území není potřeba navrhovat nové vlečky.

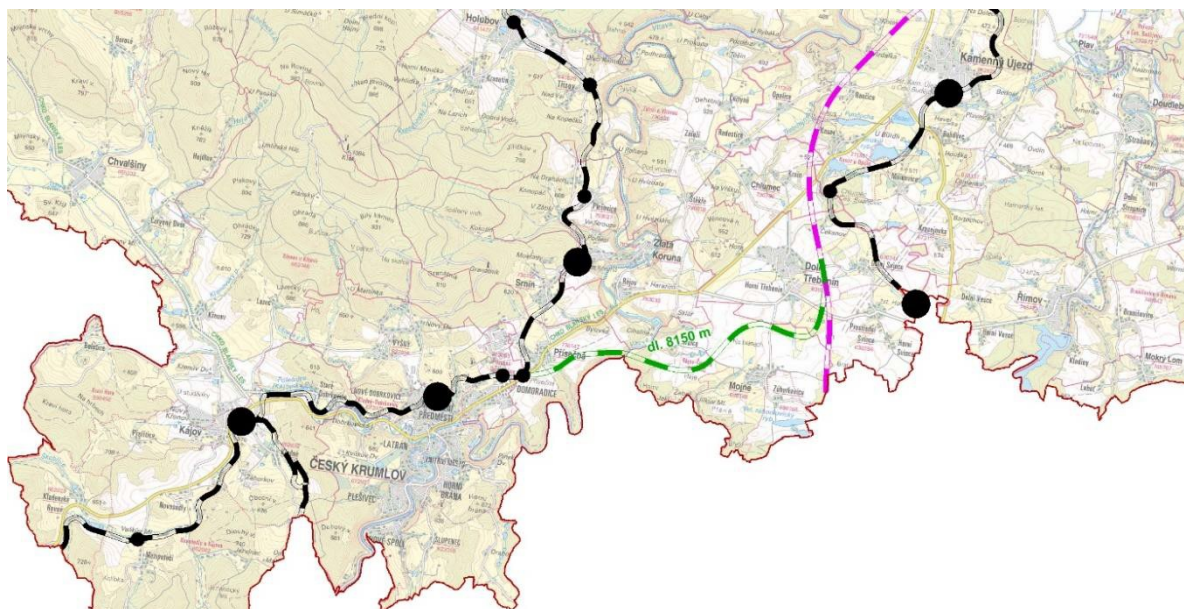
5.3 Dlouhodobý výhled do roku 2080

Pro další rozvoj železniční infrastruktury v metropolitní oblasti České Budějovice v ZÚR Jihočeského kraje je vyznačeno pokračování nové stopy železničního koridoru směrem IV. TŽK, tzv. Kaplická varianta, která ještě není z hlediska dělení do staveb detailněji řešena.

V úseku západně od Kamenného Újezdu se trasa nové železniční tratě výrazně přibližuje hlubokému údolí Vltavy. S ohledem na přírodní a kulturní hodnoty území je doporučeno prověřit možnou úpravu trasy nové trati.

Při zpracování návrhové části dle ZÚR Jihočeského kraje, byla zobrazená plocha nového železničního koridoru pro napojení Českého Krumlova na IV. železniční koridor. Začátek nového železničního koridoru leží na IV. Železničním koridoru v blízkosti Dolního Třebonína, směřuje na východ, pokračuje severně od obce Mojné, dále zasahuje do území Přísečná a je napojen na železniční zastávku Domoradice. Přibližná délka navrženého koridoru je 8 150 metrů. Tento úsek není z hlediska dělení do staveb detailněji řešen.

Při dalším rozpracování záměru je doporučeno prověřit možnosti alternativního trasování s cílem minimalizovat cestovní doby mezi Českým Krumlovem a Českými Budějovicemi.

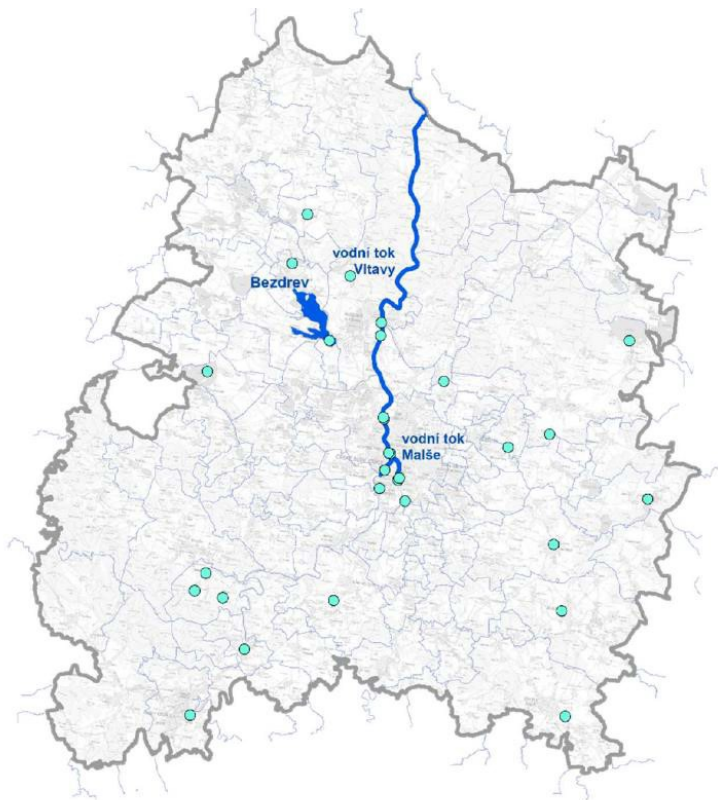


Obrázek 6.7 – Nový železniční koridor

6 VODNÍ DOPRAVA

Řeka Vltava, protékající Českými Budějovicemi, je českou národní řekou nadregionálního významu s celkovou délkou 430,2 km. Dalším významným tokem v řešeném území je řeka Malše, která je pravostranným přítokem řeky Vltavy. Na Malši v blízkosti Římova byla vybudovaná vodní nádrž Římov, která slouží jako zdroj pitné vody pro České Budějovice a okolí. V Metropolitní oblasti České Budějovice se nachází druhý největší rybník v Česku Bezdrev s rozlohou 520 ha, sloužící jako letní turistické a sportovní středisko.

Vodní dílo Kořensko na ř.km 200,4 nedaleko Týna n. Vlt. odděluje horní úsek střední Vltavy od vzduť vodního díla Orlík, které poskytuje dalších zhruba 60 km souvislé plavby.



Obrázek 7.1 – Vodní trasy – zdroj MOCB analytická část

6.1 Základní pojmy

Přístav – je soustava ploch a zařízení, nacházející se na vhodném místě břehu řeky nebo moře. Jeho účelem je umožnit bezpečné kotvení, manipulaci s plavidly, zajištění snadné nakládky a vykládky zboží a nalodování a vylodování osob a dopravu zboží a osob dál do vnitrozemí. V případě rekreační plavby přístav zpravidla nabízí možnost delšího stání plavidel (třeba na celou plavební sezonu) a větší rozsah služeb (např. jeřáb, rampa pro vytažení plavidel, čerpací stanice PHM aj.)

Přístaviště – je místo určené k stání a obsluze plavidel při nástupu a výstupu osob a vybavené pevným nebo plovoucím přistávacím zařízením. Zřizuje se převážně pro provozování osobní lodní dopravy. V případě rekreační plavby přístaviště nabízí většinou možnost krátkodobého (několik hodin) až střednědobého (až 2 dny) stání. Často nabízí přípojky elektřiny a pitné vody.

Vývaziště – je místo vybavené vyvazovacím zařízením určené pro stání plavidel pomocí úvazů. Tímto úvazem může být kotevní boje. Zřizuje se pro krátko i dlouhodobé stání plavidel, zejména malých rekreačních plavidel.

Malá plavidla – plavidla určená pro rekreační neveřejnou a nekoncesovanou přepravu osob. Patří sem malé motorové čluny pro krátkodobé výlety nebo i plavidla vybavená kajutou pro přespání. Použitá zkratka: MPL.

Osobní lodě – plavidla určená pro koncesovanou lodní dopravu umožňující veřejnou přepravu osob, zejména za účelem rekreace. Tuto skupinu lze dále dělit na linkové lodě (přeprava z bodu A do bodu B), vyhlídkové lodě (okružní plavby) a kabinové (hotelové) lodě pro vícedenní plavby. Použitá zkratka: OLD.

6.2 Vltavská vodní cesta

Pro vodní dopravu v řešené oblasti má největší význam vltavská vodní cesta, která začíná pod Jiráskovým jezem na okraji centra Českých Budějovic (říční km 239,2) a přes několik přehrad vltavské kaskády pokračuje přes Prahu až po ústí Vltavy do Labe u Mělníka (ř. km 0,0). V řešené oblasti Českých Budějovic je vodní cesta využívána zejména pro účely rekreační plavby, a to jak malých plavidel, tak větších osobních lodí. Nákladní doprava zde není provozována.

Na horním úseku střední Vltavy od Týna n. Vlt. do Českých Budějovic se nachází celkem 5 jezů a přehrad zajišťujících stálou výši plavební hladiny a minimální plavební hloubku 1,6 m (marže 0,3 m). Jedná se o následující vodní díla: Kořensko, Hněvkovice II (jez), Hněvkovice I (přehrada), Hluboká n. Vlt., České Vrbné. Všechna tato vodní díla jsou vybavena plavebními komorami o rozměrech 45 x 6 m umožňující plavidlům jejich překonání.

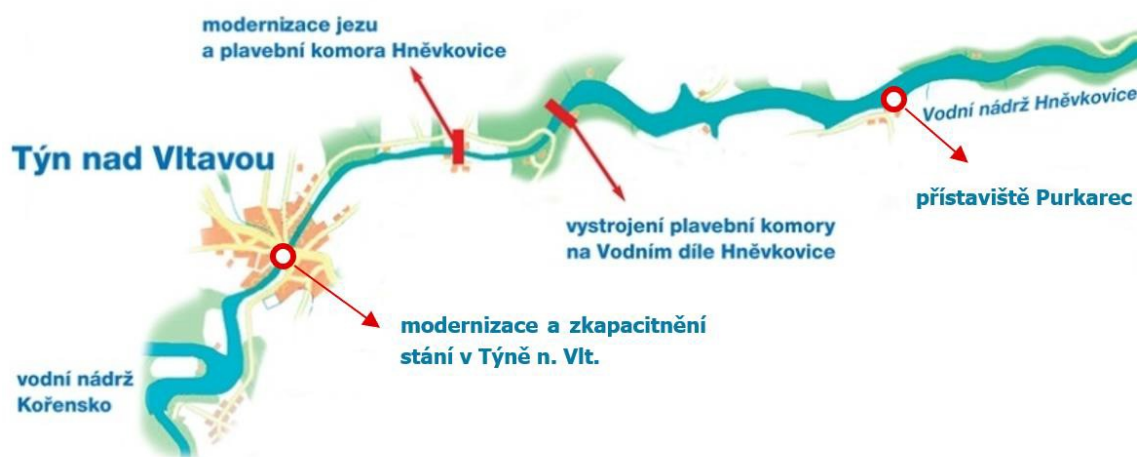
Vodní cesta mezi Týnem n. Vlt. a Českými Budějovicemi byla vybudována v posledních zhruba 15 letech. První stavební práce začaly v roce 2008 zejména v úseku mezi Hlubokou n. Vlt. a Č. Budějovicemi a v letech 2009 až 2011 byly postupně tyto úseky uváděny do provozu, a to včetně přístavu České Vrbné pro 23 malých plavidel. Výrazným impulsem pro rozvoj rekreační plavby na tomto úseku bylo dokončení Sportovního přístavu v Hluboké n. Vlt. v roce 2014, který umožňuje dlouhodobé stání až pro 73 malých plavidel, stání pro osobní loď a zároveň plní funkci ochranného přístavu za zvýšených vodních stavů, a to až pro průtok Q_{20} (odpovídající 20-leté povodni). V dalších letech probíhaly práce na splavnění a vybavení vodní cesty na úseku mezi Hlubokou n. Vlt. a Týnem n. Vlt. Poslední z těchto investic, přestavba jezu v Hněvkovicích a jeho vybavení novou PK, byla uvedena do provozu v roce 2017, čímž se tento úsek Vltavy stal v celé délce splavný pro lodě o délce až 45 m a šířce do 6 m.

V roce 2022 byla do provozu uvedena další z investic PVL, která výrazně zlepšila možnosti krátko- a střednědobého stání v Českých Budějovicích. Jde o 255 m dlouhou vyvazovací hranu (úvaziště) na pravém břehu Vltavy naproti Lannově loděnici, u které je možné vyvázat cca 25 malých plavidel (záleží na délce plavidla). OLD nadále využívá přístaviště Lannovy loděnice, zatímco pro MPL je určena nová přístavní hrana. Dříve velmi časté konflikty mezi MPL a OLD společně využívajícími prostorově velmi stísněné přístaviště Lannovy loděnice je tedy již minulostí.

Mezi využívané vodní cesty jsou od roku 2017 zařazeny i krátké úseky na Vltavě od Jiráskova jezu (ř. km 239,6) až po ř. km 241,4 (v místě ústí Litvínovického potoka) a na Malši od jejího ústí až po ř. km 1,6. V dnešní době však nejsou propojené s vltavskou vodní cestou kvůli nesplavnosti Jiráskova jezu.

Vodní dílo Kořensko na ř. km 200,4 nedaleko Týna n. Vlt. odděluje horní úsek střední Vltavy od vzdutí vodního díla Orlík, které poskytuje dalších zhruba 60 km souvislé plavby.

V nedávné době realizované investice na tomto úseku Vltavy jsou vyznačeny na následujících obrázcích, kvůli větší přehlednosti rozdělených na dva dílčí úseky.



Obrázek 7.2 – Vodní cesta v úseku Týn nad Vltavou – Purkarec Zdroj: ŘVC ČR



Obrázek 7.3 – Vodní cesta v úseku Purkarec – České Budějovice Zdroj: ŘVC ČR

6.3 Seznam přístavišť, přístavů a vývazíšť

V následující tabulce je uveden přehled přístavů, přístavišť a vývazíšť na úseku mezi Purkarcem a Českými Budějovicemi.

NÁZEV	VODNÍ TOK	ŘÍČNÍ KILOMETR	URČENÍ	POČET STÁNÍ	DRUH	SEGMENT PLAVBY
PURKAREC	Vltava	217,34	veřejné	4	přístaviště	MPL, OLD
HLUBOKÁ NAD VLTAVOU – HAMR OLD	Vltava	228,28	Veřejné	1	přístaviště	OLD
HLUBOKÁ NAD VLTAVOU – PŘÍSTAV	Vltava	229,12	Veřejné	73	přístav	MPL
HLUBOKÁ NAD VLTAVOU – OLD	Vltava	229,27	Veřejné	1	přístaviště	OLD
ČESKÉ VRBNÉ – PŘÍSTAV	Vltava	233,30	Veřejné	27	přístav	MPL

ČESKÉ VRBNÉ – OLD	Vltava	233,38	Veřejné	1	přístaviště	OLD
LANNOVA LODĚNICE	Vltava	239,24	veřejné	2	přístaviště	OLD
ČESKÉ BUDĚJOVICE – VYVAZOVACÍ HRANA	Vltava	239,12	veřejné	Cca 24	přístaviště	OLD, MPL
NAD LITVÍNOVICKÝM MOSTEM	Vltava	240,58	neveřejné	-	Přístaviště	OLD
SOKOLSKÝ OSTROV V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH	Vltava	-	neveřejné	-	Přístaviště	OLD, MPL
ČESKÉ BUDĚJOVICE	Vltava	240,96	neveřejné	-	Přístaviště	OLD, MPL
ČESKÉ BUDĚJOVICE	Malše	0,30	neveřejné	-	Přístaviště	OLD, MPL
ČESKÉ BUDĚJOVICE – POD MOSTEM KOSMONAUTŮ	Malše	0,78	neveřejné	-	Přístaviště	OLD, MPL
ČESKÉ BUDĚJOVICE POD MODRÝM MOSTEM	Malše	1,15	neveřejné	-	Přístaviště	OLD, MPL
MALÝ JEZ	Malše	-	neveřejné	-	přístaviště	OLD, MPL
HLUBOKÁ NAD VLTAVOU – ZÁMOSTÍ	Vltava	228,10 – 28,360	veřejné	30	vývaziště	MPL

Tabulka 7.1 – Seznam přístavišť, přístavu a vývazišť

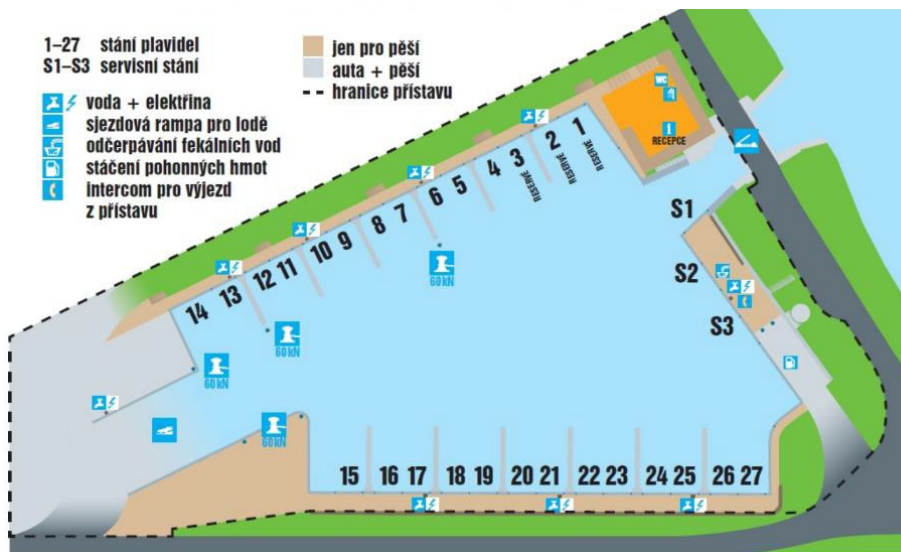
Kapacitně nejdůležitější je přístav v Hluboké nad Vlt., který poskytuje až 73 stání pro malá plavidla a je tak v současnosti největším přístavem tohoto typu v ČR. Plánek přístavu je uveden na následujícím obrázku.



Obrázek 7.4 – Přístav Hluboká nad Vltavou (Zdroj: ŘVC ČR)

Další z přístavů, kapacitou asi třetinový, je nedaleko jezu v Českém Vrbném.

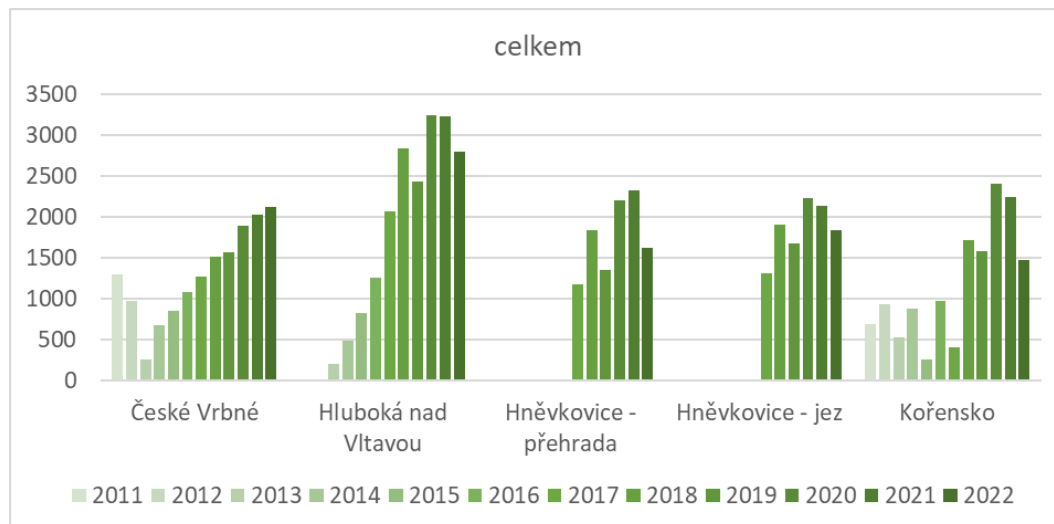
Přístav České Vrbné



Obrázek 7.5 – Přístav České Vrbné (Zdroj: ŘVC ČR)

6.4 Využití Vltavské vodní cesty

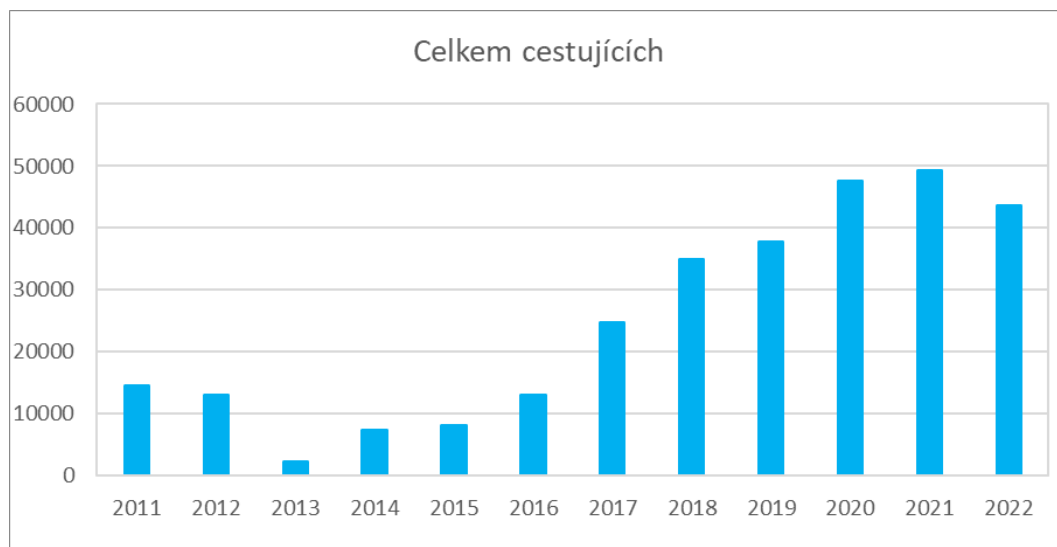
Od svého dobudování a zajištění souvislé plavby mezi Českými Budějovicemi a Týnem n. Vlt. v roce 2017 je vltavská vodní cesta stále více využívána. Projevuje se to jak na počtu lodí proplavených plavebními komorami (PK), tak počtem proplavených osob. Obě statistiky si vede Povodí Vltavy s.p. a jejich vývoj v letech je znázorněn na následujících grafech.



Obrázek 7.6 – Proplavených plavidel celkem v letech 2011-2022 v PK (Zdroj: Povodí Vltavy, s.p)

Zatímco v počátečních letech tvořily většinu proplavených lodí osobní lodě (zejména na PK České Vrbné), v dalších letech velmi dynamicky narůstaly počty malých plavidel. Z grafu je patrný víceméně setrvalý nárůst počtu plaveb, v letech 2020 a 2021 bylo na většině PK dosaženo nevyšších počtů proplavených lodí. V roce 2022 došlo na většině PK k poklesu hodnot z důvodu zastavení plaveb přes PK Kořensko v srpnu 2022 kvůli poklesu hladiny VD Orlík.

Kromě proplavených lodí sleduje statistika PVL také celkové **počty proplavených osob** (bez uvedené kategorie lodí). Na následujícím grafu je zachycen vývoj počtu proplavených cestujících na všech PK dohromady v letech 2011–2022.

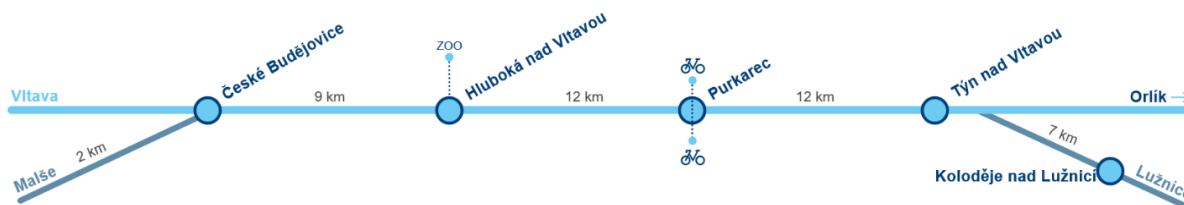


Obrázek 7.7 – Proplavených osob v letech 2011-2022 na všech PK (Zdroj: Povodí Vltavy, s.p)

Ročně je na PK v úseku Týn n. Vlt. – Č. Budějovice proplaveno až 50 tis. osob.

6.5 Pravidelné linkové plavby

Pravidelné plavby osobních lodí (OLD) jsou na sledovaném horním úseku střední Vltavy uskutečňovány zejména v sezonním období, tedy zpravidla od začátku května do konce září. Základní přehled o jednotlivých trasách a jejich návaznostech poskytuje následující schéma:



Obrázek 7.8 – Schéma říčních úseků s pravidelnými plavbami osobních lodí Zdroj: <https://www.stezkavltavy.cz>

Pravidelné plavby můžeme rozdělit podle oblastí, kde jsou provozovány:

- plavby v Českých Budějovicích
- plavby v okolí Hluboké nad Vltavou
- plavby v okolí Týna nad Vltavou

6.5.1 Plavby v Českých Budějovicích

Plavby v Českých Budějovicích jsou provozovány na momentálně izolovaných úsecích vodní cesty nad Jiráskovým jezem. Jde o necelé 2 km dlouhý úsek Vltavy až k ústí Litvínovického potoka (ř. km 241,4) pod Trličovým jezem a úsek na Malši až do ř. km 1,6 pod Malý jez.

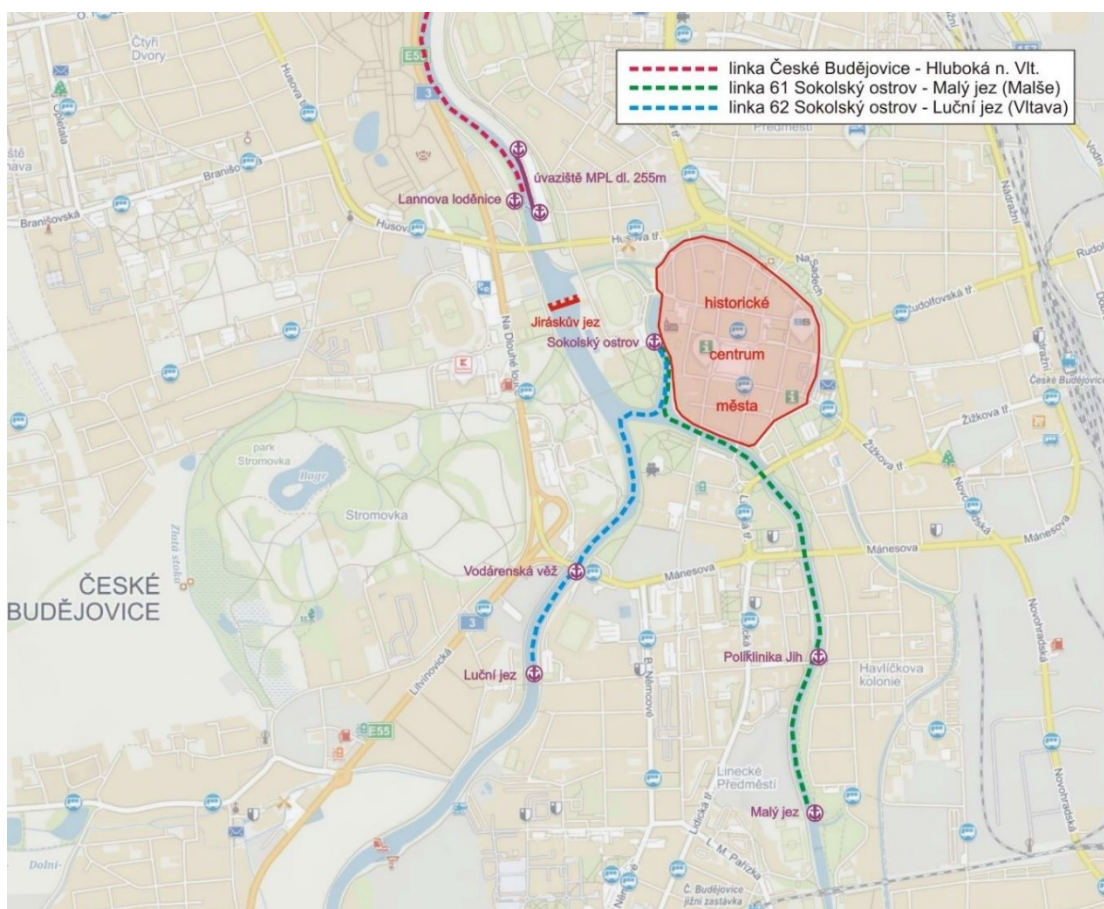


Obrázek 7.9 – Loď sv. Rozálie na Malši v Českých Budějovicích Zdroj: <https://www.stezkavltavy.cz>

Na těchto úsecích jsou společností Plavbybudejovice.cz & plavbyhluboka.cz provozovány dvě pravidelné lodní linky:

- linka 61: Sokolský ostrov – Poliklinika Jih – Malý jez (Malše)
- linka 62: Sokolský ostrov – Vodárenská věž – Luční jez (Vltava)

Linky vyplouvají z přístaviště na Sokolském ostrově umístěném v těsném sousedství historického jádra města, kde se také nachází plovoucí kavárna VLNNA. Provozovány jsou od června do října a jsou na nich také uznávány předplatné časové jízdenky MHD Č. Budějovice. Mapa s provozovanými linkami a jejich zastávkami je na následujícím obrázku.



Obrázek 7.10 – Pravidelné lodní linky v Českých Budějovicích Mapový zdroj: mapy.cz

Kromě pravidelných lodních linek jsou na tomto úseku provozovány také tematické plavby po Malši a Vltavě, komentované vyhlídkové plavby eskými Budějovicemi, plavby spojené s exkurzí do pivovaru Samson či návštěvou Hvězdárny ČB. Kromě pravidelných plaveb je možné v lokalitě soutoku Malše a Vltavy využít také půjčovny šlapadel, veslic nebo paddleboardů.

6.5.2 Plavby v okolí Hluboké nad Vltavou

V okolí Hluboké n. Vlt. je provozována řada plaveb hned na několika trasách:

České Budějovice – Hluboká n. Vlt.

Plavby na nejdůležitější a nejvytíženější relaci České Budějovice – Hluboká n. Vlt. provozují dvě společnosti: Českobudějovická plavební a.s. a Plavbybudejovice.cz & plavbyhluboka.cz. Na této trase jsou zpravidla provozovány větší výletní loď Vojtěch Lanna i menší loď Vojtěch LANNA Junior. Plavby se konají zejména o víkendech (v hlavní sezóně i v dalších dnech) v počtu několika denně. Z Českých Budějovic lodě vyplouvají od přístaviště Lannova loděnice, přibližně 9 kilometrů dlouhá plavba trvá zhruba 1 h a 15 min. Jedním z hlavních zážitků plavby je proplutí plavební komorou v Českém Vrbném s rozdílem hladin 7 metrů. V závěru plavby je možné spatřit zámek Hluboká, následně loď zakotví v přístavu, který se nachází přímo pod zámkem.



Obrázek 7.11 – Loď Altona v přístavišti Lannova loděnice v Českých Budějovicích Zdroj: www.lodnidoprava.info

Hluboká n. Vlt. – Purkarec (– Týn n. Vlt.)

V Hluboké n. Vlt. je možné pokračovat dále po Vltavě až do Purkarce navazující plavbou loděmi Altona či Vojtěch Lanna Junior. I na této relaci plavby ajišťují společnosti Českobudějovická plavební a.s. a Plavbybudejovice.cz & plavbyhluboka.cz.

Přibližně 12 kilometrů dlouhá plavba zabere zhruba 1h a 15 min. Plavba začíná pod hlubockým zámkem a vede zachovalou přírodou s turistickými lákadly v podobě vyhlídky Baba, zříceniny Karlova Hrádku či nedávnou vybudovanou via ferratu. Nejhezčí částí je pak Karvanická soutěska před Purkarcem. V Purkarci je pak možné navštívit místní restauraci nebo Síň voroplavby. Dále také v Purkarci funguje přívaz zabezpečující spojení s oběma břehy a s návazností na okolní cyklostezky.



Obrázek 7.12 – Lod' Vojtěch Lanna pod PK Hluboká n. Vlt. a hlubockým zámekem

Zdroj: <https://www.stezkavltavy.cz>

Plavby z Hluboké n. Vlt.-Hamry až do Týna n. Vlt. zajišťuje společnost Jihočeská plavební s.r.o. Linkové plavby jsou zajišťovány loděmi Regent a Pálava každou sobotu, v hlavní sezóně jsou ještě rozšířeny o středeční a nedělní plavby. Délka plavby v celém úseku činí přibližně 3h 30 min (plavba proti proudu je ještě o 15 min delší). Kromě výchozích a koncových přístavišť lodě na této lince zastavují také v Purkarci a u Karlova Hrádku.

Přístaviště ZOO – přístaviště Hluboká n. Vlt.

Jedná se o pravidelnou lodní dopravu na Munickém rybníce (tedy mimo vltavskou vodní cestu) mezi Zoologickou zahradou/zámekem Ohrada a přístavištěm Hluboká n. Vlt. v parku u kruhového objezdu, a to v počtu několika plaveb během dne. Plavbu provozuje Jihočeská plavební společnost s.r.o.

6.5.3 Plavby v okolí Týna nad Vltavou

V okolí Týna nad Vltavou provozuje plavby zejména Jihočeská plavební společnost s.r.o., a to na několika trasách:

Týn n. Vlt. – přehrada Kořensko

Jedná se o vyhlídkové plavby z Týna n. Vlt. po přehradě Kořensko s návratem do výchozího místa v Týně n. Vlt. Během letních prázdnin jsou plavby nabízeny každý den, v ostatních měsících plavební sezony zpravidla o víkendech a svátcích.

Týn n. Vlt. – Koloděje n. Luž.

Jedná se linkovou plavbu z Týna n. Vlt. do Koloděj n. Luž. s možností prohlídky místního zámku Mitrowicz. Plavby se konají během hlavní prázdninové sezóny.

Kromě těchto dvou relací provozuje Jihočeská plavební společnost s.r.o. výše zmíněné plavby z Týna n. Vlt. do Hluboké n. Vlt.-Hamry a po Munickém rybníce do ZOO Hluboká.

6.6 Střednědobý výhled do roku 2040

Pro posouzení rozvoje vodních cest v metropolitní oblasti byl pro střednědobý výhled na základě požadavku zadavatele zvolen výhledový rok 2040.

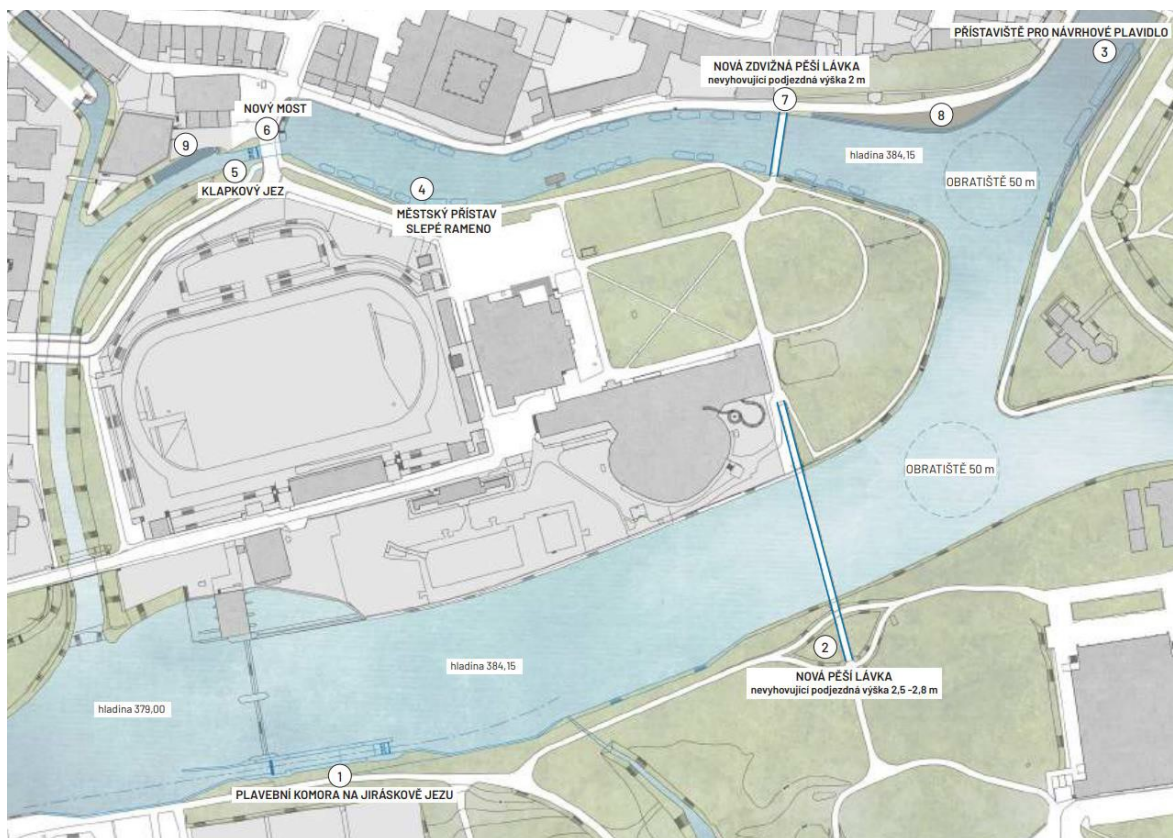
Na jaře roku 2023 byla pro statutární město České Budějovice zpracována marketingová analýza „**Rozšíření vltavské vodní cesty do centra Českých Budějovic**“. Jejím hlavním cílem bylo posouzení záměru prodloužení vltavské vodní cesty z dnešního konce pod Jiráskovým jezem k soutoku Malše a Vltavy. Došlo by tak k propojení dvou dnes oddělených splavných úseků na Vltavě a na Malši, zároveň by pro lodě byla zpřístupněna oblast historického centra Českých Budějovic.

Marketingová analýza navazuje na dřívější dokumentace, které tomuto záměru (mimo jiné náměty) věnovaly. Nejdůležitější z nich je strategická studie s názvem „**Město a voda**“ zpracovaná Ateliérem 8000 v roce 2020. Tato strategická studie se zabývala celkovou koncepcí veřejného prostoru města v návaznosti na řeky Vltavu a Malši a jejich značný (a dosud jen málo využitý) potenciál pro další rozvoj města. Překonání Jiráskova jezu pro plavidla byla pouze jedna z otázek, kterými se tato studie zabývala. Byly navrženy dvě varianty překonání Jiráskova jezu:

- Plavební komora Jiráskovým jezem
- Lannův plavební kanál.

V případě varianty 1 - Plavební komora Jiráskovým jezem by byla pro novou plavební komoru (PK) využita stávající vorová propust při levém břehu Vltavy. Varianta 2 - Lannův plavební kanál pak uvažovala s rozšířením Mlýnské stoky a výstavbou dvou menších PK, které by umožnily proplutí pouze menším plavidlům. Efekt takového splavnění by tedy byl oproti var. 1 omezený. Z tohoto důvodu byla dále preferována Varianta 1 a byla také vybrána pro posouzení v následné marketingové studii.

Varianta 1 - Plavební komora Jiráskovým jezem navrhuje využít stávající vorovou propust při levém břehu Vltavy, která bude přestavěna na novou PK o rozměrech 45 x 6 m, což odpovídá rozměrům ostatních PK na horním úseku střední Vltavy. Nová PK bude mít spád (rozdíl hladin) až 5,15 m a umožní proplavení lodím až do rozměrů 45 x 5,4 m (tzv. návrhové plavidlo I. klasifikační třídy). Na následující situační mapce této varianty je poloha nové PK vyznačena č. 1.

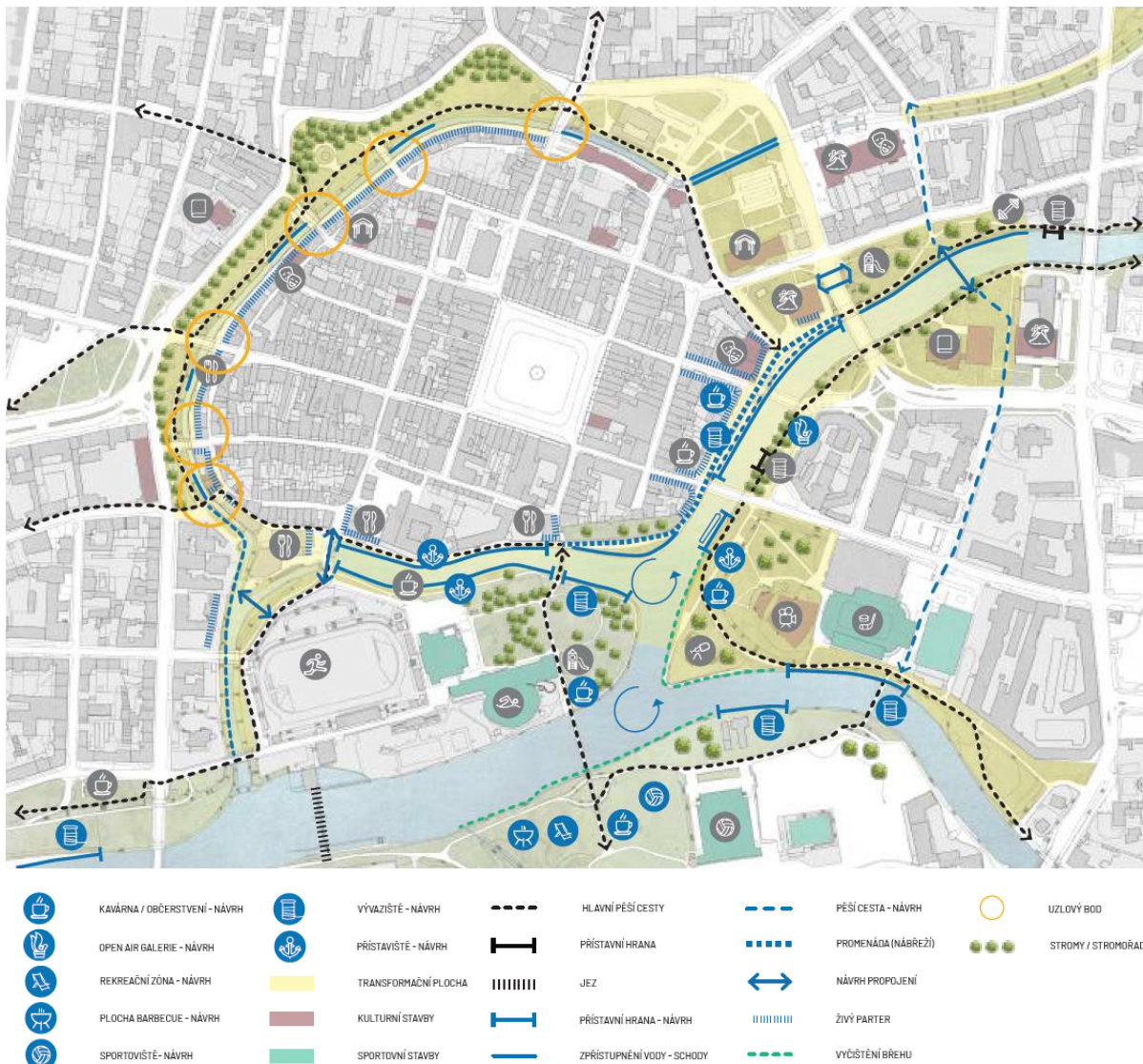


Obrázek 7.13 – Situace var. 1 - Plavební komora Jiráskovým jezem (Zdroj: Strategická studie Město a voda)

Kromě výstavby samotné PK bude nutné zvýšit podplavnou výšku pod Dlouhou lávkou (č. 2), která propojuje Sokolský ostrov a park Dlouhá louka. Ta dnes činí pouhých 2,5 – 2,8 m a představuje problém zejména pro větší osobní lodě. Zvýšení podplavné výšky na normou požadovaných min. 5,25 m bude pravděpodobně znamenat nutnost výstavby nové lávky. Přístaviště pro návrhové plavidlo je navrženo na levém břehu Malše v parku Háječek (č. 3). Tato poloha umožňuje výstup a nástup cestujících na méně užívaném břehu, avšak stále velmi blízko centra města, aniž by byly dotčeny ostatní břehy určené pro rekreaci obyvatel města. Návrhové plavidlo se může otočit na obratišti na soutoku Malše a jejího slepého ramene, stejně jako na soutoku Malše a Vltavy.

Pro malá plavidla je navržen městský přístav ve slepém rameni Malše (č. 4). Stání jsou navržena podélná, po obou březích toku. Celková kapacita přístavu bude zřejmá z podrobnějšího projektu, odhadem by zde mohlo vzniknout přibližně 25–30 stání pro malá plavidla. Pěší lávka vedoucí z centra města má dnes plavební výšku pouhých 2,0 m, což bude s největší pravděpodobností znamenat nutnost výstavby nové (zdvižné) lávky (č. 7). Z důvodu možnosti proplachu koryta slepého ramene je navrženo v jeho konci vybudovat klapkový jez (č. 5). Přesněji se bude jednat o proplachový kanál s klapkovým uzávěrem, který zároveň bude udržovat stálou výši plavební hladiny. Pouze z důvodu pročištění koryta nebo povodně budou klapky spuštěny. Přes jez je navržen nový most pro pěši i automobily (č. 6). Dalšími navrženými prvky pro zatraktivnění okolí vodních ploch jsou pobytové schody (č. 9) a pobytová platforma u Biskupské zahrady (č. 8).

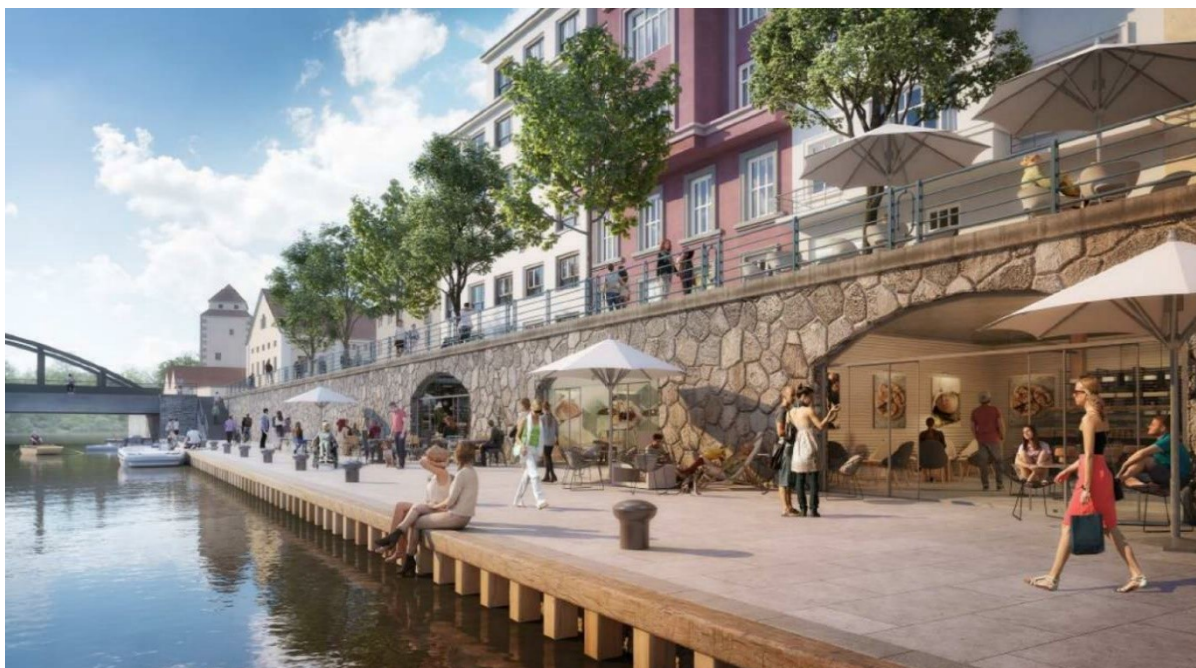
Jak již bylo zmíněno výše, splavnění Jiráskova jezu bylo ve strategické studii Město a voda jen jedním z mnoha návrhů na zlepšení veřejného prostoru v okolí Vltavy, Malše, ale také Mlýnské stoky, která obkružuje historické jádro města z východu a ze severu. V urbanistickém návrhu celého území, který je představen na následujícím obrázku, jsou tyto návrhy v okolí vodních toků vyznačeny.



Obrázek 7.14 – Urbanistický návrh území historického jádra města (Zdroj: Strategická studie Město a voda)

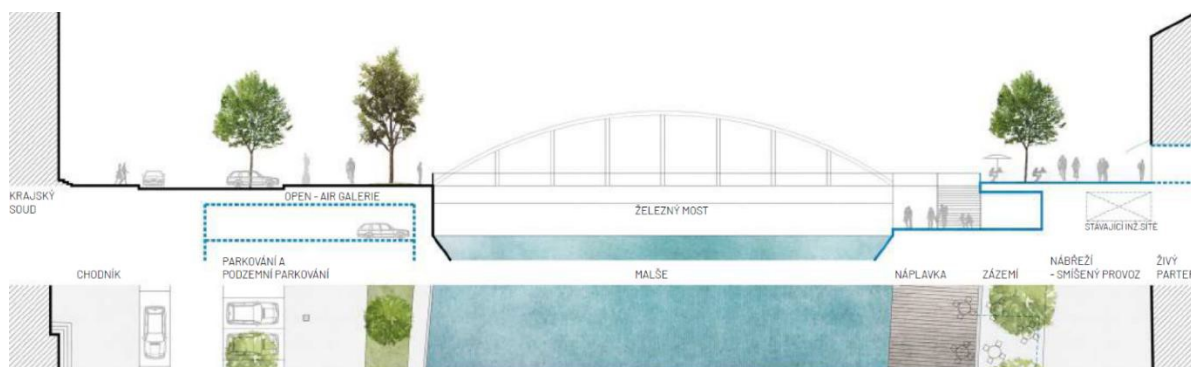
Z mapky je patrný například návrh městského přístavu při obou březích slepého ramene, nebo vznik pěší promenády/náplavky na Zátkově nábřeží podél Malše, jehož součástí by mělo být také úvaziště malých plavidel (MPL) přibližně v místech mezi Železným a Krumlovským mostem (viz vizualizace na následujícím obrázku). Odhadem by zde mohlo vzniknout dalších zhruba 12 stání MPL (záleží na délce plavidel). Patrné je i navržené přístaviště větších lodí (OLD) v parku Háječek naproti slepému rameni, ještě před (nízkým) Železným mostem na Malši. Dále je navržen vznik dalších menších úvazišť na obou březích Vltavy těsně před soutokem s Malší, celkovou kapacitu by tato úvaziště mohla mít přibližně pro 12 – 15 MPL. Urbanistický návrh počítá se zkvalitněním prostoru v okolí vodních toků v podobě nově zřízených promenád/náplavek, sportovišť, odpočinkových zón a kaváren, ale také s kapacitním podzemním parkovištěm před budovou krajského a okresního soudu.

Důležitým prvkem návrhu v téměř všech lokalitách je živý parter, tedy zařízení provozoven přímo u vodního toku. Nové provozovny vytvoří v těchto místech ekonomické aktivity, přitáhnou další návštěvníky a celkově pomohou celé území oživit. Může se jednat např. o kavárny, občerstvení nebo galerie. Možná podoba náplavky na Zátkově nábřeží i s novým úvazištěm MPL je představena na následujícím obrázku – vizualizaci.



Obrázek 7.15 – Vizualizace nové náplavky s vázacími prvky pro malá plavidla u Zátkova nábřeží (Zdroj: Strategická studie Město a voda)

Navrhovaný stav v okolí Železného mostu přes Malši přibližuje následující příčný řez a horní pohled na oba břehy řeky.



Obrázek 7.16 – Příčný řez a půdorys návrhu okolí Železného mostu přes Malši (Zdroj: Strategická studie Město a voda)

Celkem by nad Jiráskovým jezem mohlo vzniknout až 52 nových stání MPL.

Vltavská vodní cesta po realizaci záměru splavnění Jiráskova jezu (a vybudování navazujících staveb vč. přístavišť) získá logické a důstojné zakončení v atraktivní lokalitě v blízkosti historického centra města, kam budou návštěvníci na lodích rádi plout a trávit zde svůj čas. Osobní lodím pak nový začátek plaveb v samém centru města umožní přilákat další cestující, často z řad zahraničních návštěvníků. Tyto skutečnosti ve svém důsledku pomůžou oživit některé dnes spíše zanedbané lokality v blízkosti řek a přinést do nich novou ekonomickou aktivitu. Výsledkem pak bude příjemné prostředí v blízkosti řeky, kde budou svůj čas trávit rádi jak cestující na lodích, tak obyvatelé i další návštěvníci Českých Budějovic.

Kromě výše popsaného splavnění Jiráskova jezu a s tím spojeného vybudování nových přístavišť a přístavu na území města Č. Budějovic bude do budoucna potřebné řešit rostoucí poptávku zejména po dlouhodobém stání plavidel na celém úseku Vltavy mezi Týnem n. Vlt. a Českými Budějovicemi, protože stávající přístavy v Hluboké n. Vlt. a Českém Vrbném již mají prakticky vyčerpanou kapacitu. Pro potřeby dlouhodobého stání, které představuje kotvení

zpravidla po celou dobu plavební sezony, se nejlépe hodí kapacitní přístavy podobného typu, jaký byl vybudován v Hluboké n. Vlt. Takovéto přístavy bývají vybaveny mnohými službami, např. jeřábem, sjezdem (šikmou rampou), možností odčerpání fekálních a zaolejovaných vod nebo čerpací stanicí PHM, jejichž využití je výhodné nejen z uživatelského, ale i z ekologického hlediska, než když tyto služby si každý uživatel zajišťuje individuálně. Jako další vhodnou lokalitou se silnou poptávkou pro zřízení přístavu se jeví Týn n. Vlt., kde stávající přístaviště již nedostačuje rostoucí poptávce.

Nákladní vodní doprava není na vltavské vodní cestě provozována, důvodem jsou zejména chybějící zdroje a cíle přepravní poptávky podél vodní cesty a nedostatečné rozměry plavebních komor, které neumožňují provoz kapacitních nákladních plavidel. Provozování nákladní vodní dopravy by za takových podmínek bylo velmi neekonomické, což se ani ve výhledu (střednědobém i dlouhodobém) nezmění. ŘVC ve svých plánech se zavedením nákladní vodní dopravy na úseku horní Vltavy také ani do budoucna neuvažuje.

6.7 Dlouhodobý výhled do roku 2080

Pro další rozvoj vodní infrastruktury v metropolitní oblasti České Budějovice nejsou v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje vyznačeny žádné další projekty. Splavněním Jiráskova jezu bude možné označit vltavskou vodní cestu za dokončenou. Další prodloužení vltavské vodní cesty, ať již proti proudu Vltavy či Malše, se nezdá být opodstatněné z hlediska poptávky po rekreační plavbě, zároveň by se také stále více dostávalo do konfliktu s dalšími funkcemi řeky a ochranou přírody. Horní úsek Vltavy nad Českými Budějovicemi je navíc velmi vyhledávanou řekou pro splouvání na kánoích, které vyžaduje zcela jiný typ vodního toku (volně tekoucí až peřejnatý) a byl by tak v přímém konfliktu s požadavky rekreační plavby, která naopak vyžaduje klidný tok regulovaný umělými vodními díly (jezy, přehrady). Z hlediska nejen rozvoje cestovního ruchu je velmi žádoucí, aby tyto dvě odlišné aktivity využívání řeky Vltavy zůstaly odděleny i do budoucna.

V metropolitní oblasti bude vodní cesta i nadále využívána především pro rekreační plavbu, se zavedením nákladní dopravy se ani do budoucna neuvažuje.

Pro potřeby MHD již dnes v Českých Budějovicích fungují dvě plavební linky vedoucí od Sokolského ostrova u soutoku Malše a Vltavy proti proudu těchto řek vždy až pod nejbližší jez. Ani další rozšiřování sítě těchto linek se nezdá být účelné, protože pokud by tyto linky měly překonávat jezy a proplavovat se plavebními komorami, znamenalo by to dodatečné zdržení ve výši až několika desítek minut. Pro cestovní časy linkové vodní dopravy by takové linky byly potom těžko použitelné.

Rozvoj vodních cest popsany ve střednědobém výhledu roku 2040 a spočívající zejména ve splavnění Jiráskova jezu, lze označit jako cílový a stav vodní infrastruktury v metropolitní oblasti, která bude plně vyhovovat i v dlouhodobém výhledu roku 2080. Další aktivity by měly směřovat do zkvalitňování vodní cesty, zkapacitňování přístavů a přístavišť (ukáže-li se to jako potřebné) a vybavenosti navazujícími službami. Důležitá je také vazba na ostatní druhy dopravy, jak veřejné, tak individuální. V blízkosti plánovaných i stávajících přístavišť a přístavů je potřeba zřídit dostatečně kapacitní parkoviště, velkou výhodou je také blízkost zastávky veřejné (městské hromadné) dopravy.

6.8 Nová propojení břehů Vltavy

Na základě požadavku zadavatele bylo prověřeno několik lokalit, kde by bylo možné zřídit nové pěší a cyklistické propojení břehů řeky Vltavy. Nová propojení by jednak snížila bariérový efekt vodního toku, zároveň by mohla pomoci rozvoji turistického ruchu. Prověřované lokality jsou vyznačeny v grafické příloze B.2.4 – Vodní a letecká doprava. Jejich vyznačení je pouze orientační, přesná poloha a podoba by měly být prověřeny v dalších studiích.

V následující tabulce je představen stručný popis jednotlivých prověřovaných lokalit, možnosti umístění lávek, jejich odhadovaná délka a účel jejich využití.

Lávka „Purkarec“



– nová lávka přes Vltavu byla navržena v Purkarcích v místě současného přívozu. Lávka bude sloužit pro pěší a cyklisty. Jelikož v těchto místech je Vltava kvůli vzdušnosti Hněvkovické přehrady poměrně široká, bude její délka činit až 230 m. Lávka výrazně zlepší spojení s pravým břehem, kde se nachází řada rekreačních objektů. Její hlavní přínos ale bude v rozvoji turistiky jak pěší, tak cyklistické. Umožní totiž větší variabilitu pěších a cyklistických tras v této oblasti s využitím obou břehů Vltavy, vytvoří také nové propojení obou částí populární via ferraty. Jelikož jsou možnosti překonání řeky v

Purkarcích omezené (pouze přívoz) a vzdálenosti k mostu v Hluboké n. Vlt., resp. hrázi přehrady Hněvkovice jsou značné (11, resp. 9 km), je potřeba této lávky značná a její zřízení potřebné. Definitivní podobu lávky a její investiční náročnost je nutné posoudit v navazující technicko-ekonomické studii.

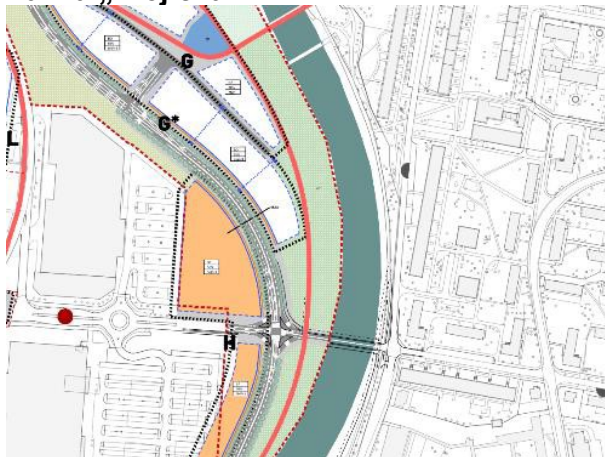
Lávka „Bavorovice – Opatovice“



– nová lávka přes Vltavu byla navržena pro propojení obou břehů jižně od obce Bavorovice v blízkosti železničního mostu, který je pro překonání řeky dnes (nelegálně) rovněž využíván. Výhodou této lokality je, že by nebylo potřeba vybudovat dlouhé přístupové cesty k lávce, protože cyklostezky v tomto místě vedou přímo po obou březích řeky. Vzhledem k velké vzdálenosti k okolním mostům (na každou stranu cca 4,5 km) je vznik lávky v okolí Bavorovic opodstatněný a měl by pozitivní vliv na rozvoj turistického ruchu v této oblasti, zejména cyklistické turistiky. Lávka také výrazně zlepší možnosti

propojení turisticky atraktivní Hluboké n. Vlt. (zámek, ZOO) s pravým břehem Vltavy. Jednou z možností jejího provedení by mohlo být využití stávajícího železničního mostu a zavěšení lávky na konzolách. Konkrétní podoba lávky a její přesné umístění je nutné posoudit v technicko-ekonomické studii. Přibližná délka lávky bude asi 95 m.

Lávka „Trojická“



– v územní studii (ÚS) Levý břeh Vltavy byl v propojení ulic U Trojice – Boreckého navržen nový silniční most, který zároveň vytvoří propojení pro pěší a případně i cyklisty. Vedení cyklostezky po tomto novém mostě není nezbytně nutné, protože o něco jižněji v blízkosti Výstaviště má vzniknout další lávka pro pěší a cyklisty s ulicí Nerudova a ještě více na jih další lávka propojující ulice Vltavské nábřeží a Kubátova. Bude tedy existovat dostatek alternativních tras pro překonání Vltavy. Délka nového mostu bude činit asi 110 m.

Most „Planá – Rožnov“



– mezi Planou a Rožnovem byla prověřována vhodnost umístění nového propojení obou břehů, a to přibližně v místě jezu Rožnov. Nedaleko (cca 500 m) po proudu se nachází další lávka U Meteoru, v rámci SUMPu je navrženo zřízení další lávky cca 700 m od jezu na jih. Pokud i tato lávka bude v budoucnu realizována, pak se zřízení další lávky na jezu Rožnov nezdá jako nezbytné. Pokud by se však rozhodovalo mezi těmito dvěma lokalitami, pak je zřízení lávky na jezu Rožnov účelnější, protože daleko lépe dokáže vytvořit přímé propojení Plané a Rožnova.

Délka nového mostu by pak činila asi 70 m.

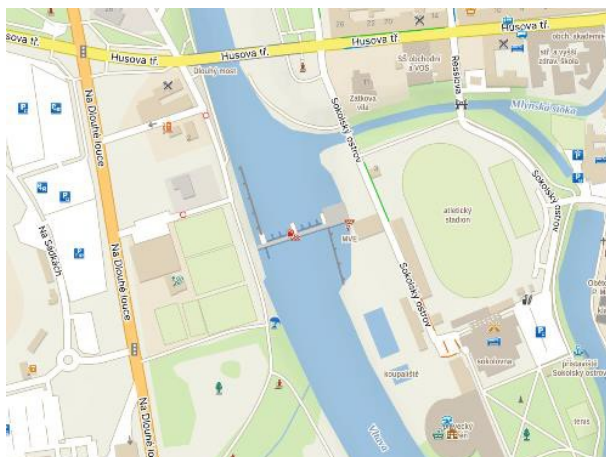
Lávka na jezu Hluboká



– jez v současné době nemůže být využíván jako propojení obou břehů Vltavy pro veřejnost, ačkoli by v těchto místech byla+ pro takové propojení značná poptávka jak ze strany pěších, tak i cyklistů. Stávající pěší propojení je vyhrazeno pouze pro zaměstnance a obsluhu zdymadla.

Možnost zpřístupnění jezu i pro veřejnost, případně jeho úpravu k tomuto účelu, je nutné projednat s vlastníkem či správcem objektu, kterým je Povodí Vltavy, s.p. Délka propojení obou břehů by činila zhruba 90 m.

Jiráskův jez



– jez v současné době nemůže být veřejností využíván za účelem propojení obou břehů Vltavy. Stávající lávka pro pěší je vyhrazena pouze pro obsluhu jezu a přilehlé malé vodní elektrárny.

Na Jiráskově jezu je v rámci rozvoje rekreační plavby navrženo zřízení nové plavební komory namísto stávající vorové propusti. Tyto stavební úpravy by mohly být dobrou příležitostí pro realizaci alespoň pěšího propojení obou břehů, ke kterému je v této velmi atraktivní lokalitě silná poptávka, ačkoli se nedaleko nacházejí další alternativy pro

překonání řeky (Dlouhý most – cca 200 m a Dlouhá lávka – cca 300 m).

Možnost zpřístupnění jezu i pro veřejnost, případně jeho úpravu k tomuto účelu, je nutné projednat s vlastníkem či správcem objektu, kterým je Povodí Vltavy, s.p. Délka propojení obou břehů by činila zhruba 100 m.

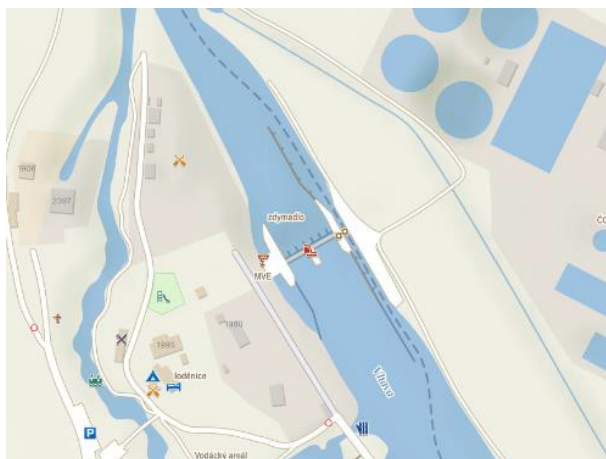
Trilčův jez



– jez v současné době nemůže být veřejností využíván za účelem propojení obou břehů Vltavy. Stávající lávka pro pěší je vyhrazena pouze pro obsluhu jezu a přilehlé malé vodní elektrárny. Ačkoli pro propojení obou břehů v této lokalitě dnes existuje nemalá poptávka, zřízení lávky se nezdá být nezbytně nutné, pokud bude realizován nedaleký most (cca 400 m proti proudu) propojující ulici Papírenskou a silnici I/3 u Litvínovic, který bude umožňovat také pěší a cyklistické propojení.

Možnost zpřístupnění jezu i pro veřejnost, případně jeho úpravu k tomuto účelu, je nutné projednat s vlastníkem či správcem objektu, kterým je Povodí Vltavy, s.p. Délka propojení obou břehů by činila zhruba 80 m.

Jez České Vrbné



– jez v současné době nemůže být veřejností využíván za účelem propojení obou břehů Vltavy. Stávající lávka pro pěší je vyhrazena pouze pro obsluhu jezu a přilehlé malé vodní elektrárny. Ačkoli pro propojení obou břehů dnes existuje nemalá poptávka, zřízení lávky se nezdá být nezbytně nutné, pokud bude realizována jiná navrhovaná lávka u Bavorovic (cca 800 m po proudu). Další možnost překonání řeky vznikne cca 1,5 km proti proudu v rámci stavby Severní spojky, jejíž součástí by měla být rovněž cyklostezka a chodník pro pěší.

Možnost zpřístupnění jezu i pro veřejnost, případně jeho úpravu k tomuto účelu, je nutné projednat s vlastníkem či správcem objektu, kterým je Povodí Vltavy, s.p. Délka propojení obou břehů by činila zhruba 80 m.

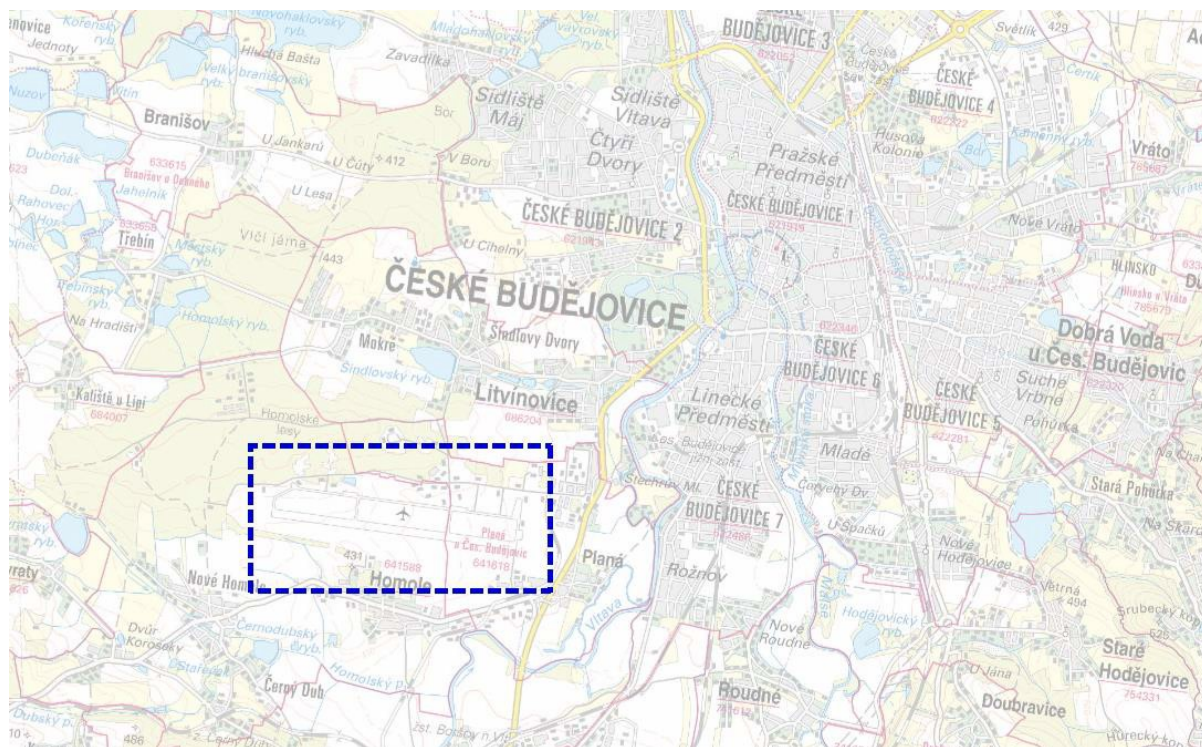
7 LETECKÁ DOPRAVA

7.1 Jihočeské letiště České Budějovice

Jihočeské letiště České Budějovice je veřejné vnitrostátní a veřejné mezinárodní letiště s potenciálem plnohodnotného letiště pro zajištění osobní a nákladní letecké dopravy. Letiště je vzdáleno 6 km od centra města České Budějovice a nachází se na území obcí Planá a Homole. Provozovatelem Letiště České Budějovice je společnost **Jihočeské letiště České Budějovice a.s.** Společnost Jihočeské letiště České Budějovice je držitelem licence pro neveřejný mezinárodní provoz. Ta umožňuje přijímat a odbavovat středně velká letadla do rozpětí křídel 36 metrů. Dráha je orientována východo-západním směrem a je dlouhá 2 500 metrů a široká 80 metrů.

V roce 2010 byla zahájena rekonstrukce a modernizace letiště. První fáze spočívala v rekonstrukci stávající řídicí věže a administrativních budov ředitelství společnosti. Ve druhé fázi měla proběhnout výstavba nová odbavovací haly, zvýšení únosnosti části dráhy, instalace navigačních technologií a vybudování dalšího technického zázemí. Přestavba letiště na veřejné mezinárodní letiště byla dokončena v roce 2023.

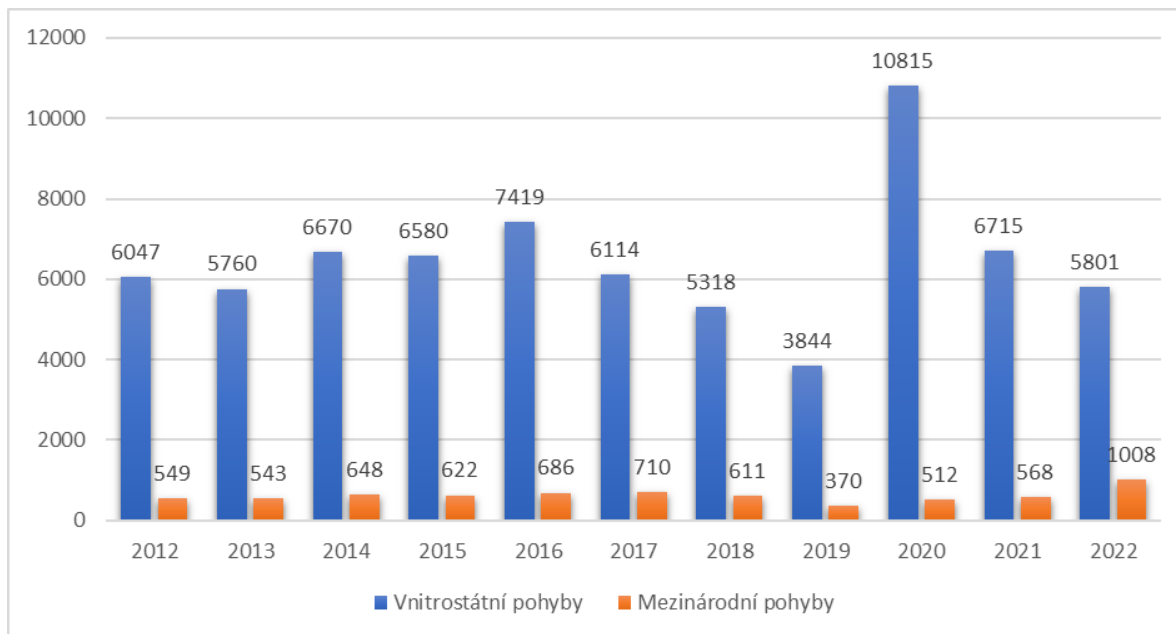
Pro rozvoj letiště byla vypracována studie proveditelnosti, která řešila možnost napojení mezinárodního letiště a budoucí průmyslové zóny na dopravní síť (viz „Studie proveditelnosti dopravní napojení Jihočeského letiště České Budějovice“ – 03/2023). Zároveň již v roce 2017 byla vypracována územní studie průmyslové zóny letiště České Budějovice pro dvě etapy: krátkodobý a dlouhodobý výhled. ÚS zahrnuje řešení ploch pro parkování a odstavná stání osobních automobilů, návrh dopravní obsluhy areálu včetně nové autobusové točny, zachování železniční vlečky, návrh možnosti podzemního železničního napojení terminálů a vzniku nových pozemních komunikací.



Obrázek 8.1 – Letiště České Budějovice

7.1.1 Současná přepravní poptávka

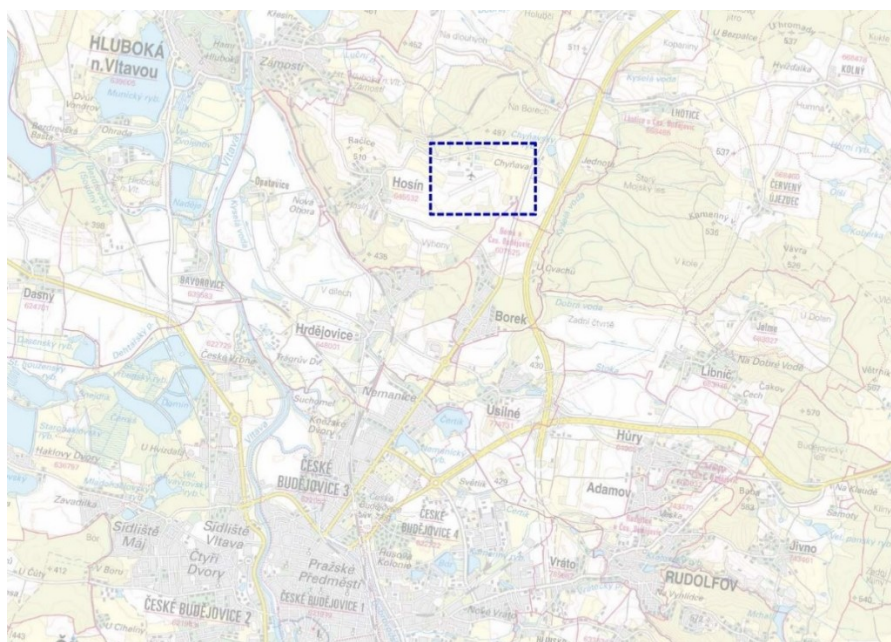
Následující graf znázorňuje počty vnitrostátních a mezinárodních pohybů zaznamenaných na Letišti České Budějovice v letech 2012-2022. V roce 2022 se na Letišti České Budějovice uskutečnilo 6 809 pohybů (vzletů a přistání), z toho 1 008 mezinárodních. Největší zájem o létání byl v letních prázdninových měsících.



Obrázek 8.2 – Vývoj výkonů Letiště České Budějovice v letech

7.2 Letiště Hosín

Letiště Hosín je veřejné vnitrostátní letiště, sloužící především pro rekreaci – bezmotorové, motorové létání a parašutismus. Letiště je vzdáleno 7 km od města České Budějovice a nachází se na území obce Hosín. Největší provoz letiště je během letní sezóny. V současnosti se v areálu letiště nachází také aeroklub-Aeroklub České Budějovice Letiště Hosín, který se zabývá vyhlídkovými lety a výcvikem nových pilotů.



Obrázek 8.3 – Letiště Hosín

8 SPÁDOVOST ŠKOL A PLYNULOST PROVOZU

8.1 Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol

V níže přiloženém kartogramu je grafické znázornění četnosti pravidelných cest (souhrnně do zaměstnání a škol) na úrovni obcí. Jedná se o denní cesty z místa trvalého pobytu do místa pracoviště/školy a zpět, a to souhrnně za všechny dopravní módy. Účelem kartogramu je zachytit hlavní přepravní vztahy a jejich proporce v řešeném území, které vyplývají ze základních výsledků SLDB 2021.

Bez ohledu na dopravní mód jsou z řešené oblasti nejsilnější pravidelné přepravní vztahy realizovány s městem České Budějovice, které nabízí řadu pracovních a studijních příležitostí. Nejsilnější relace jsou s přímými okolními obcemi kolem Českých Budějovic jako Lišov, Zliv, Staré Hodějovice. Poměrně silný vztah je zaznamenán i s Českým Krumlovem.

Následující obrázek znázorňuje přepravní vztahy v řešeném prostoru na úrovni obec-obec. Jedná se o pravidelné denní cesty z místa trvalého bydliště do místa pracoviště/školy a zpět pomocí železniční dopravy. Vztahy v doloženém kartogramu vyplývají ze základních výsledků SLDB 2021.



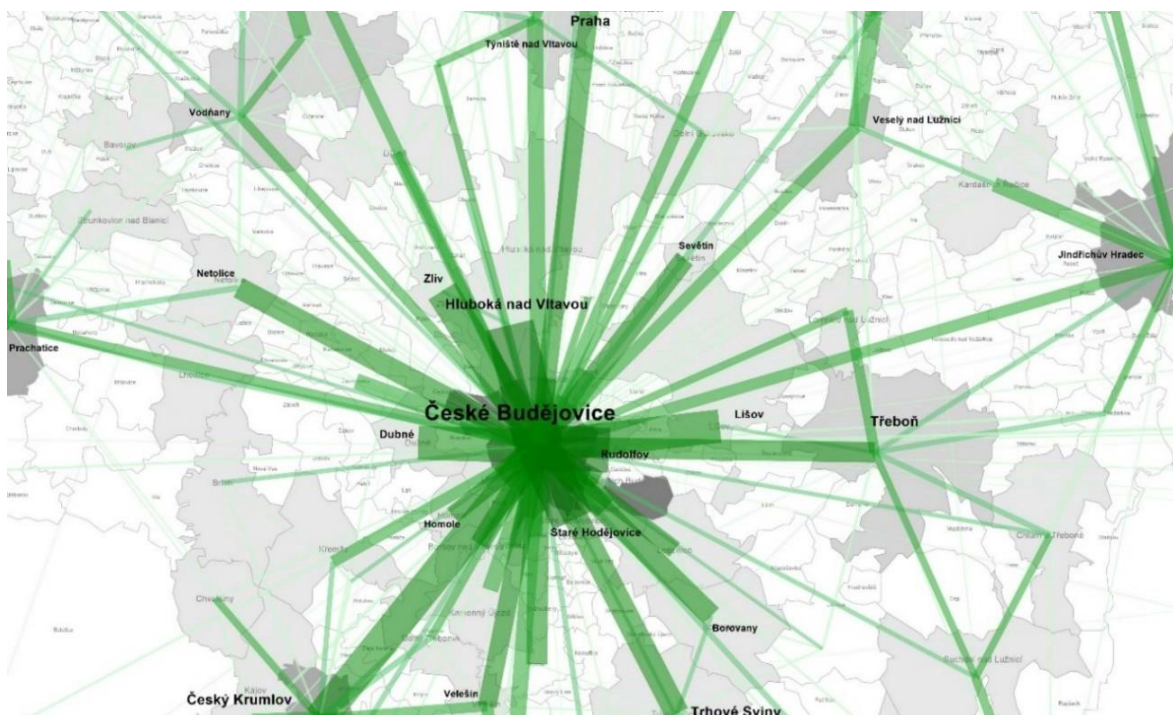
Obrázek 9.1 – Pravidelná vyjíždka do škol a zaměstnání; celkem; obec-obec

Nejsilnější železniční proud je dosahován na relaci České Budějovice – Zliv, jak je doloženo v dalším obrázku.



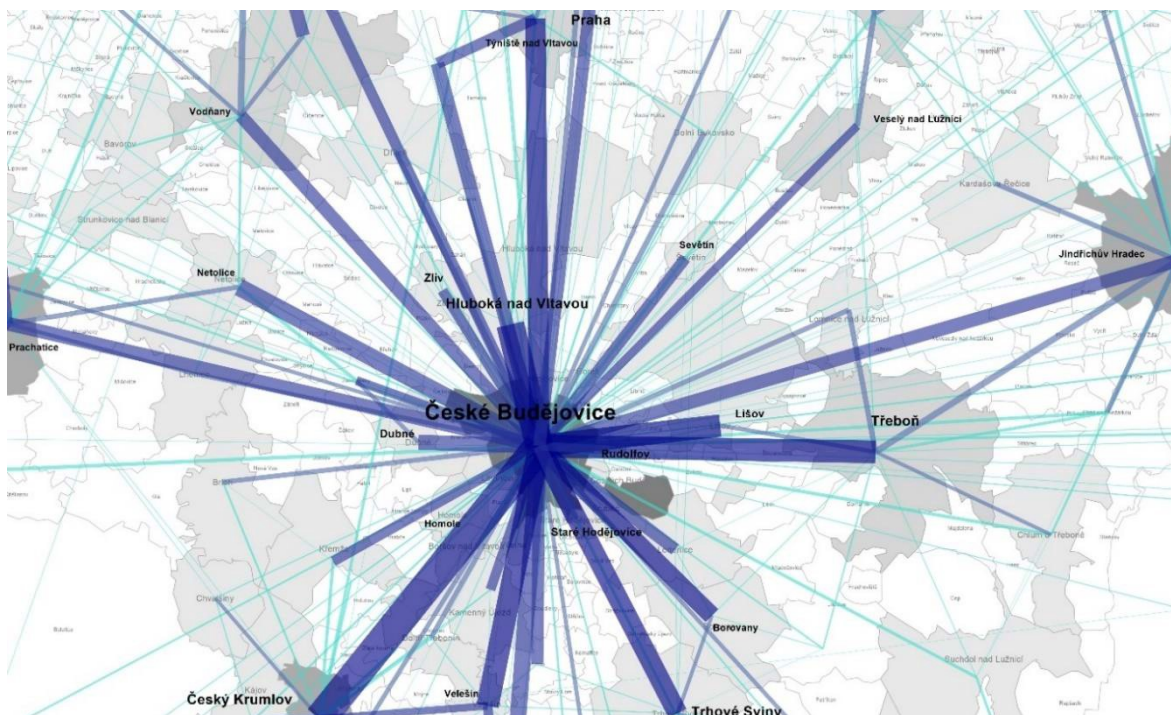
Obrázek 9.2 – Pravidelná vyjíždka do škol a zaměstnání; železniční doprava; obec-obec

Přeprava osobními automobily je využívána zejména pro cesty do lokálních dojíždkových center. Významné přepravní vztahy, jsou evidovány v relaci České Budějovice – Český Krumlov a Hluboká nad Vltavou. Příložený kartogram uvádí hlavní relační vztahy pro IAD, které opět vyplývají ze SLDB 2021.



Obrázek 9.3 – Pravidelná vyjíždka do škol a zaměstnání; IAD; obec-obec

Přepravní vztahy v řešeném prostoru jsou uvedeny také pro autobusovou dopravu. Účelem i tohoto obrázku je zachycení hlavních přepravních vztahů, které se odehrávají v řešené oblasti a také vyplývají ze základních výsledků SLDB 2021. Mezi silné přepravní vztahy zde patří vztah České Budějovice – Český Krumlov.

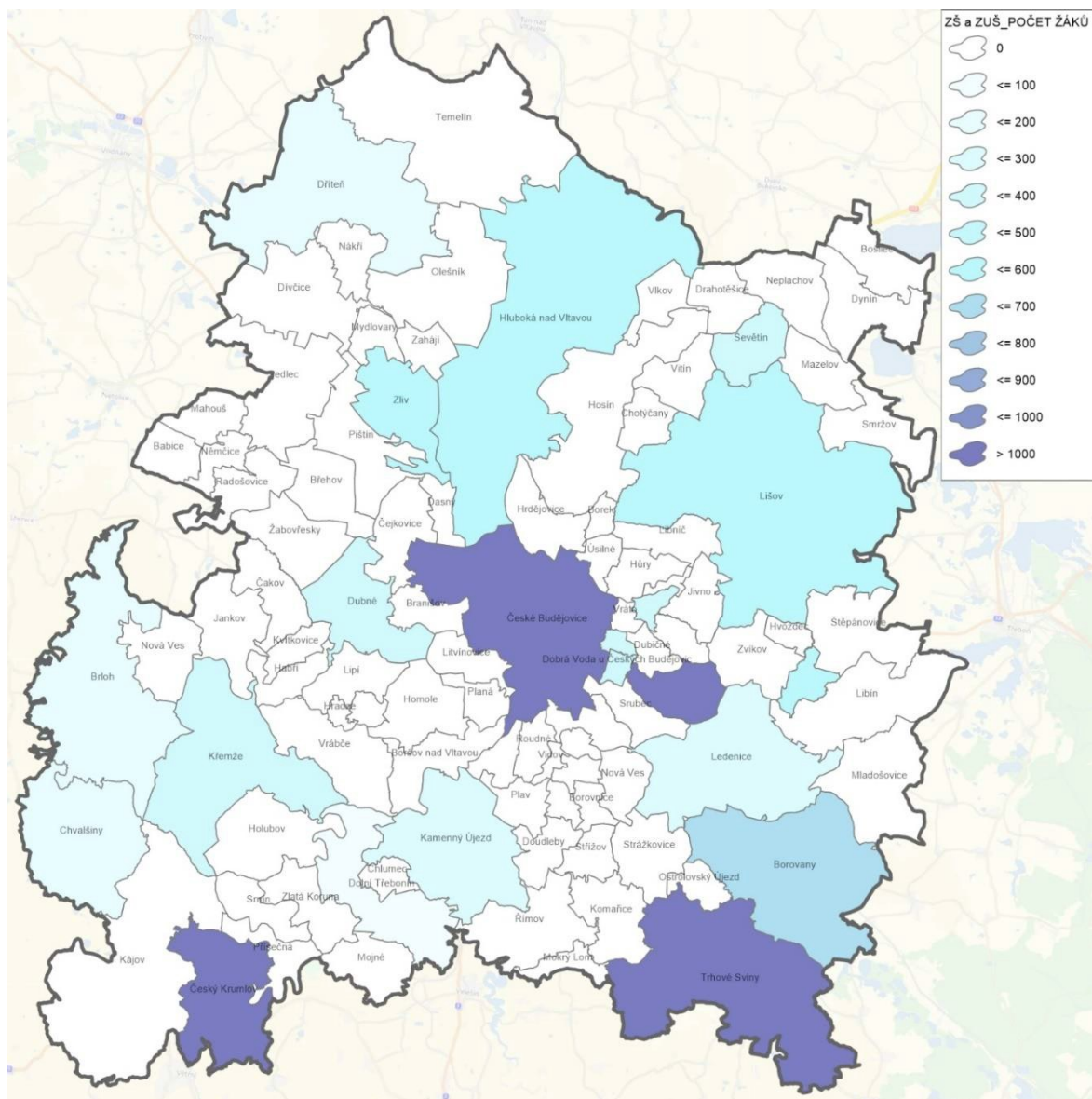


Obrázek 9.4 – Pravidelná vyjížďka do škol a zaměstnání; autobusová doprava; obec-obec

8.2 Analýza škol v řešeném území

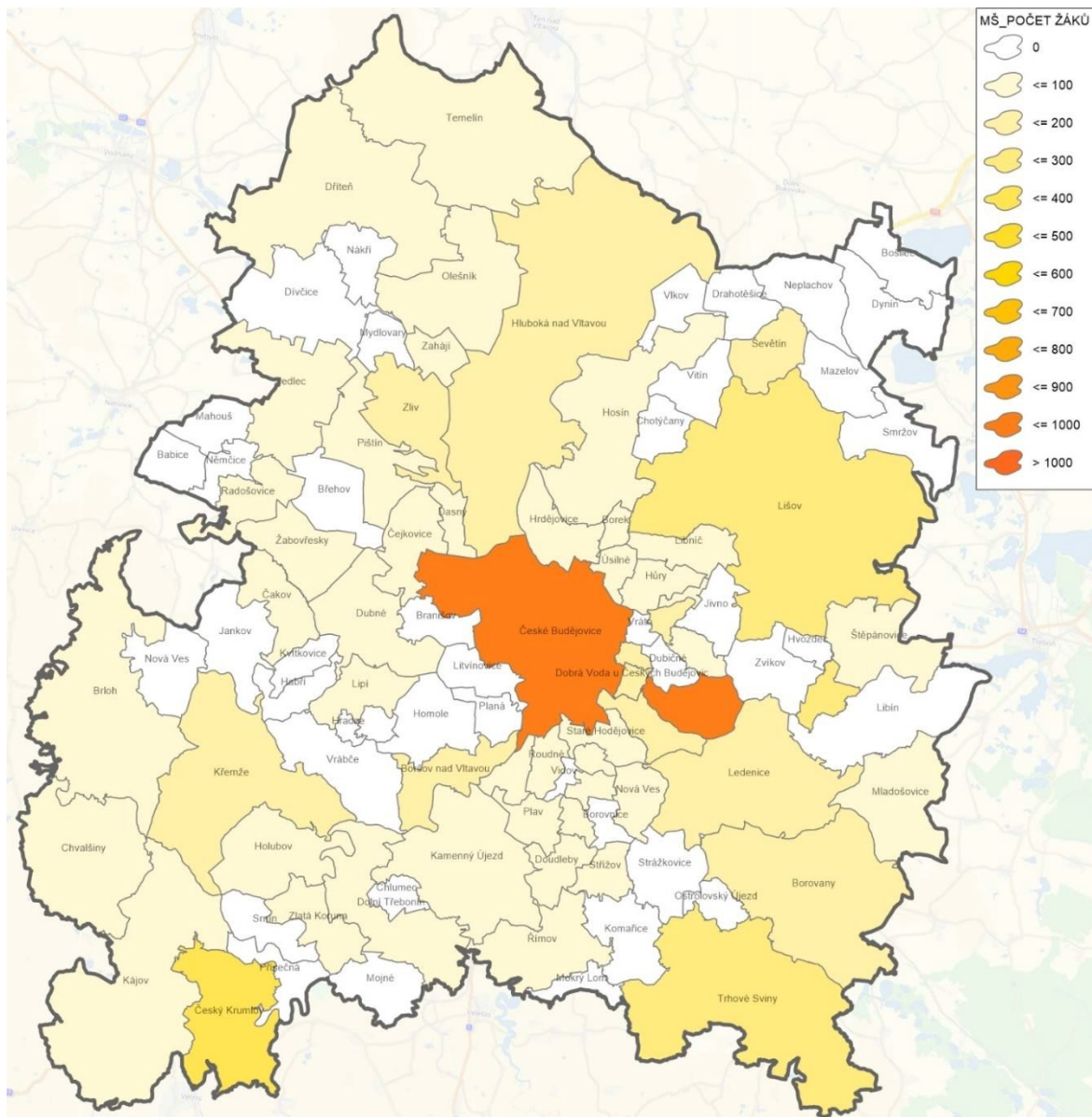
Analýza základních, mateřských a základních uměleckých škol zohledňuje počet žáků, kteří navštěvují školu v jednotlivých obcích, v kterých se dané školy nachází. Počty žáků byly promítnuty do grafické podoby níže. Účelem tohoto výstupu je zachycení obcí s vysokou návštěvností, a tedy potenciálního vlivu dojíždějících žáků na dopravní síť a plynulost provozu v oblasti škol. Analýza nezahrnuje soukromé školy nacházející se v řešeném území. Pro datovou základnu posloužila "Databáze škol a školních zařízení", která byla sestavena z nejnovějších dohledatelných zdrojů.

Na obrázku níže je zobrazen celkový počet žáků navštěvujících ZŠ a ZUŠ v ohraničené oblasti, čím tmavší zbarvení oblasti, tím vyšší počet žáků.



Obrázek 9.5 – Celkový počet žáků v jednotlivých obcích; ZŠ a ZUŠ

Následující obrázek zohledňuje celkový počet žáků navštěvující MŠ v ohraničené oblasti, čím tmavší zbarvení oblasti, tím vyšší počet žáků.



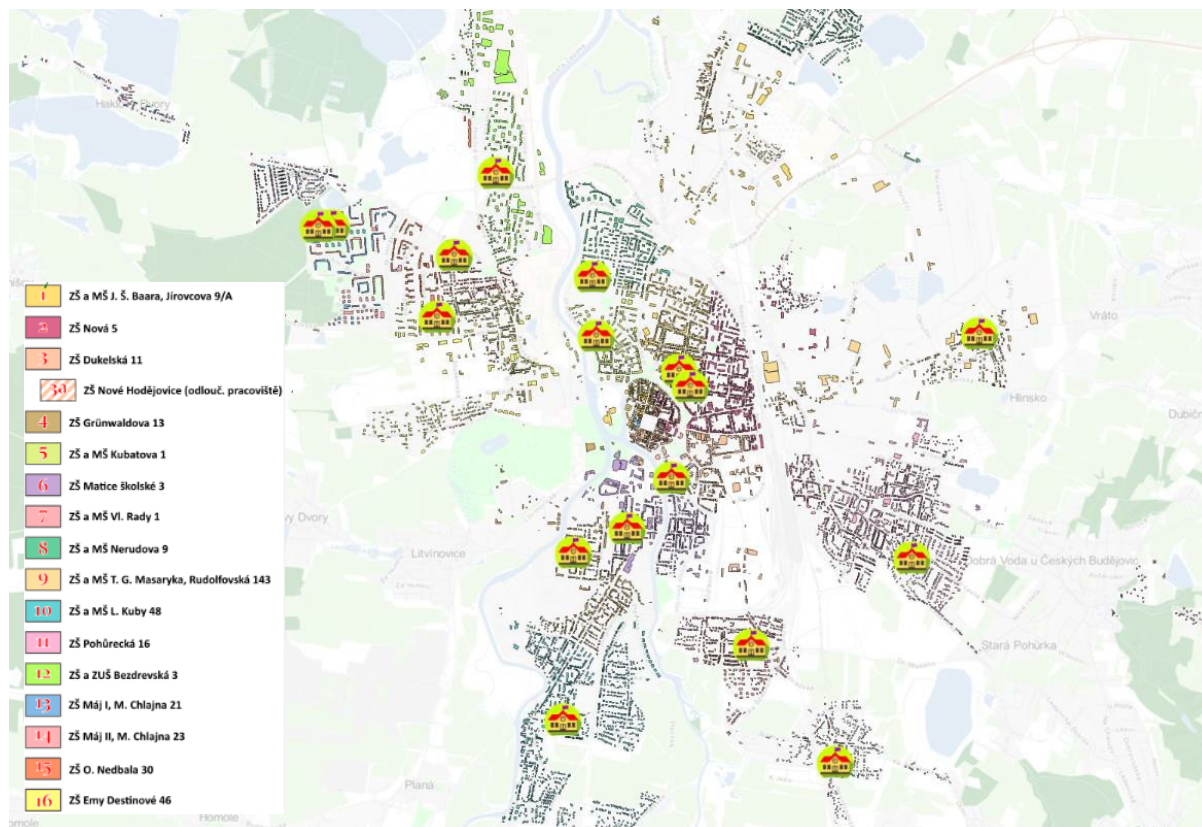
Obrázek 9.6 – Celkový počet žáků v jednotlivých obcích; MŠ

Nejvyšší návštěvnost škol je dle analýzy ve městě **České Budějovice** a městě **Český Krumlov**, dále jsou to Trhové Sviny, Borovany, Rudolfov, Lišov, Hluboká nad Vltavou, Zliv, Křemže, Ševětín, Dobrá Voda u Českých Budějovic, Dubné, Kamenný Újezd a Ledenice. U těchto měst a obcí lze předpokládat zvýšenou intenzitu vozidel v okolí škol, jednak vlivem vyššího počtu obyvatel v území, zvýšenou přepravní poptávkou zdrojové a cílové dopravy, ale i z vysoké návštěvnosti škol. Ve vybraných oblastech byla proto analýza zpracována detailněji. U ostatních oblastí lze konstatovat na základě nižší návštěvnosti škol, nižší vliv dojíždějících žáků pomocí IAD na stávající dopravní síť a plynulost provozu.

8.2.1 Školské obvody na území Českých Budějovic

Obvody byly rozděleny na základě **Obecně závazné vyhlášky statutárního města České Budějovice č.1/2021**, kterou se stanoví školské obvody a části společných školských obvodů základních škol, s účinností od 7.4.2021.

Spádovost škol města České Budějovice je možno rozdělit do šestnácti školských obvodů, které jsou graficky znázorněny na obrázku níže. Jednotlivé školské obvody nesou název školy a přiřazené číslo školského obvodu, obvody se nacházejí v částech obce České Budějovice 2 až 7. Konkrétnější začlenění dítěte do spádové oblasti je volně dohledatelné na stránkách města České Budějovice. Dalším užitečným nástrojem je GIS aplikace, podle které je možné zjistit, která základní škola je pro konkrétní místo trvalého pobytu dítěte spádová. Celkový počet nově přijatých žáků v školním roce 2023/2024, za všechny obvody činí 1010 žáků.



Obrázek 9.7 – Mapa školských obvodů na území města České Budějovice (cbgis.c-budejovice.cz)

Celková návštěvnost a kapacita základních a mateřských škol, je pro jednotlivé školské obvody rozepsána v tabulce níže. Dle dostupných dat je možné konstatovat, že nejvíce navštěvovaným obvodem v roce 2022 byla ZŠ Nerudova 9, a to s kapacitou 1 170 a s návštěvností 1 048 žáků.

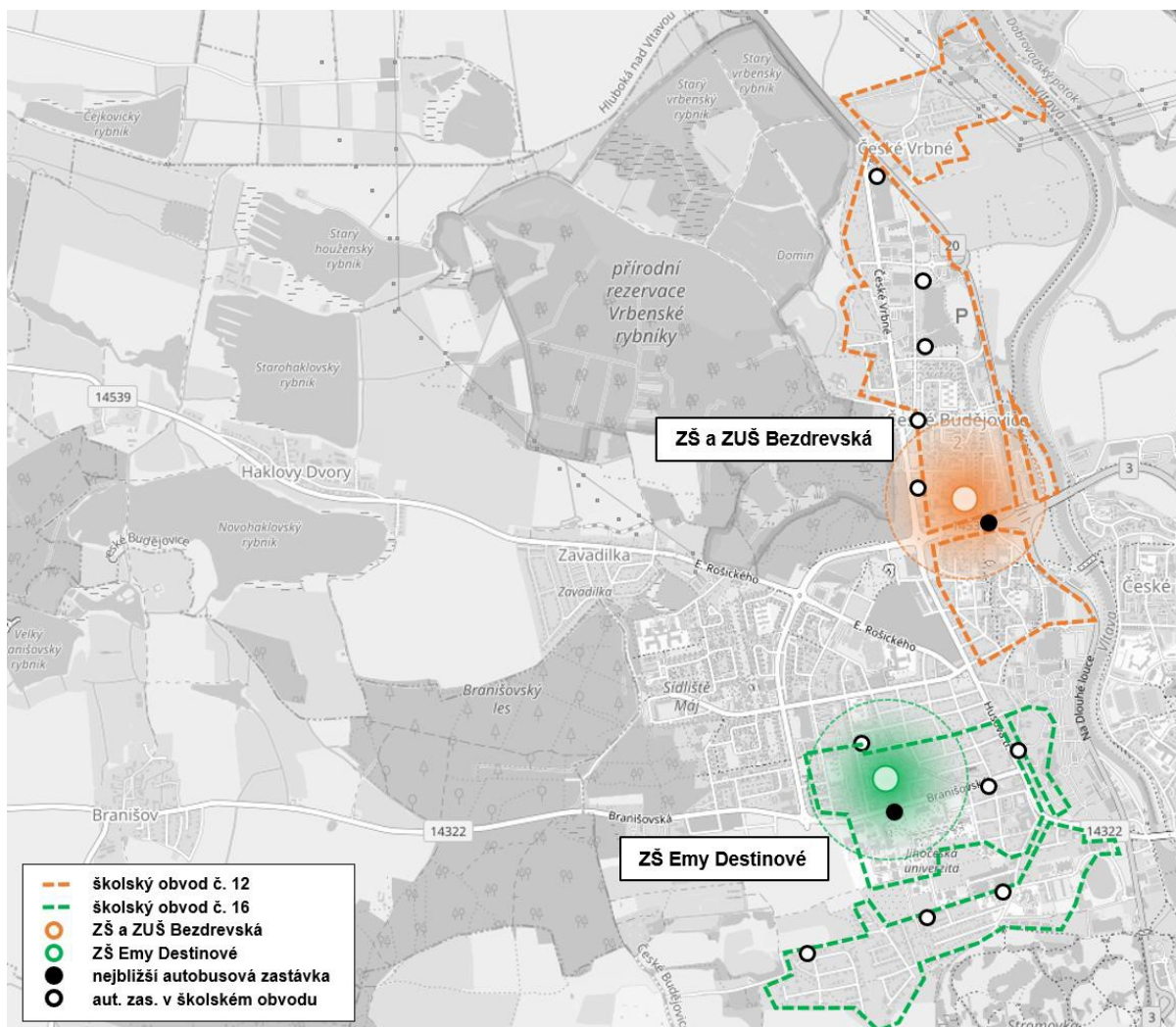
Školské obvody	Kapacita	Návštěvnost	Obsazenost	Kapacita	Návštěvnost	Obsazenost
	ZŠ	ZŠ	(%)	MŠ	MŠ	(%)
ZŠ a MŠ J. Š. Baara, Jírovcova 9/A	470	470	100 %	90	82	91 %
ZŠ Nová 5	430	240	56 %	140	67	48 %
ZŠ Dukelská 11 ZŠ Nové Hodějovice	800	753	94 %	-	-	-
ZŠ Grünwaldova 13	730	-	-	-	-	-
ZŠ a MŠ Kubatova 1	640	640	100 %	181	150	83 %
ZŠ Matice školské 3	550	550	100 %	-	-	-

ZŠ a MŠ VI. Rady 1	125	117	94 %	84	72	86 %
ZŠ Nerudova 9	1170	1048	90 %	-	-	-
ZŠ a MŠ T. G. Masaryka, Rudolfovska 143	120	35	29 %	83	35	42 %
ZŠ a MŠ L. Kuby 48	680	665	98 %	70	70	100 %
ZŠ Pohůrecká 16	850	831	98 %	-	-	-
ZŠ a ZUŠ Bezdrevská 3	1080	850	79 %	310	274 (ZUŠ)	88 %
ZŠ Máj I, M. Chlajna 21	810	668	82 %	-	-	-
ZŠ Máj II, M. Chlajna 23	1250	451	36 %	-	-	-
ZŠ O. Nedbala 30	900	835	93 %	-	-	-
ZŠ a MŠ Emy Destinové 46	490	468	96 %	75	62	83 %

Tabulka 9.1 – Přehled kapacit a návštěvnosti školských obvodů v roce 2022 (portal.csir.cz)

ZŠ a ZUŠ Bezdrevská 3 (školský obvod 12) se nachází v širším centru města. ŽS je dopravně dostupná pomocí MHD s nejbližší zastávkou (*Vltava střed*) vzdálenou cca 200 m od vstupu do budovy. Zastávku obsluhují trolejbusové linky č. 5, 8 a 9 a autobusová linka č. 18. Zastávky trolejbusové linky č. 9 jsou znázorněny tečkou na schématu níže (v červeně znázorněné oblasti), tato linka obsluhuje značnou část školského obvodu s intervalem do deset minut před a po vyučovací době. Dostupnost IAD je možná z ul. Strakonické na ul. Bezdrevskou. Nejvíce zatíženým úsekem je ul. Strakonická, na kterou se napojují vozidla směřující ze severní části obvodu do ZŠ. Oranžový zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. od ZŠ.

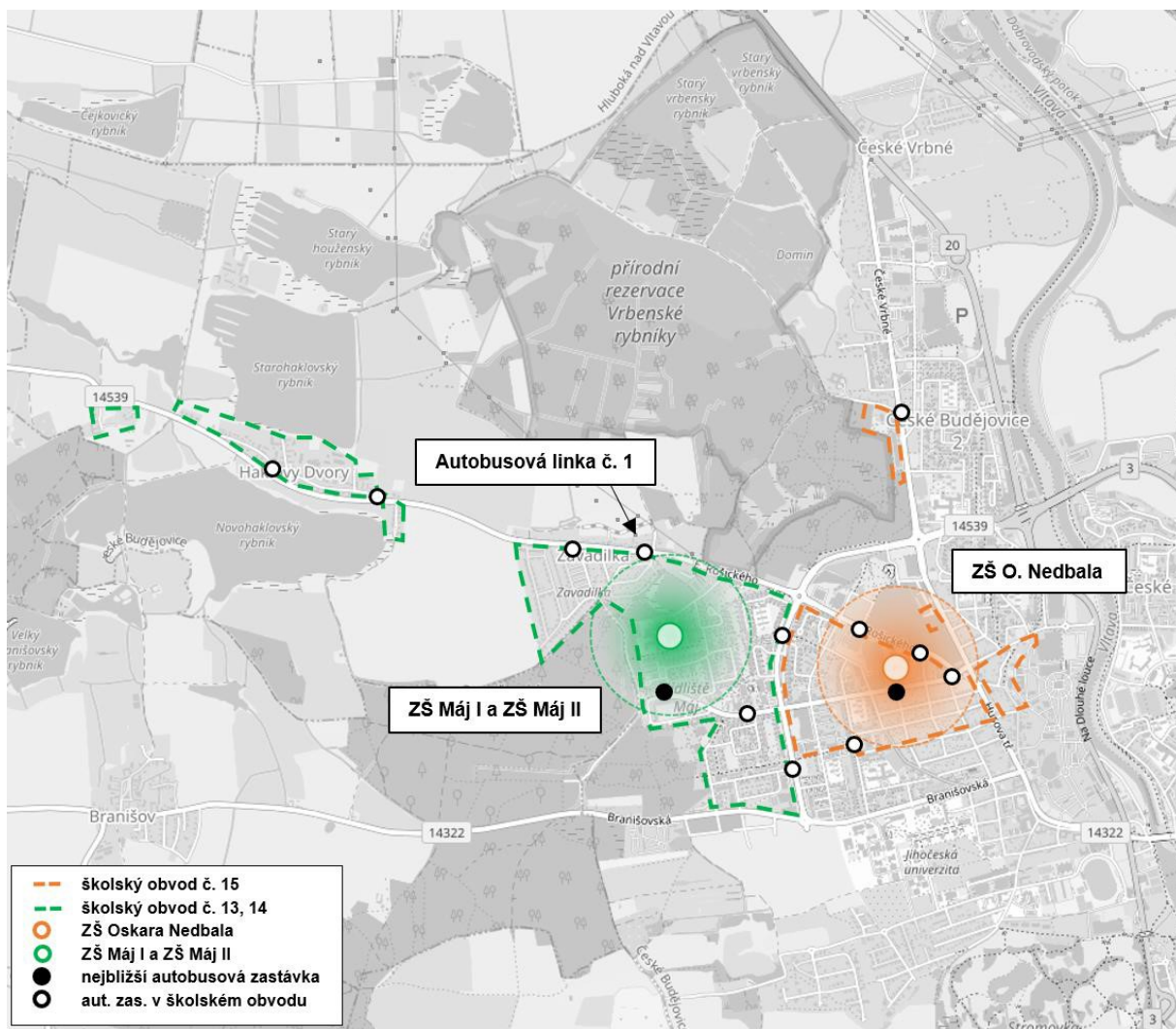
ZŠ Emy Destinové (školský obvod 16) se nachází v klidné zastavěné ulici. ŽS je dopravně dostupná pomocí MHD s nejbližší zastávkou (*Jihočeská univerzita*) vzdálenou cca 200 m od vstupu do budovy. Zastávku obsluhuje trolejbusová linka č. 3 a autobusové linky č. 1, 7, 15, 45. Autobusová linka č. 45 zajíždí k nejbližší části obvodu, na ul. Na Sádkách, a to jednou za hodinu před a po vyučovací době. Dostupnost IAD je z jednosměrné ul. Emy Destinové. Nejvíce zatíženým úsekem je ul. Branišovská, která je vstupní branou do jednosměrné ul. Emy Destinové, a tedy i samotné ZŠ. Zelený zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. od ZŠ.



Obrázek 9.8 – Orientační schéma hranic školského obvodu č. 12 a 16

ZŠ O. Nedbala (školský obvod 15) je umístěná vzhledem k vymezeným hranicím spádového obvodu v dobré docházkové vzdálenosti. Oranžový zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. od ZŠ. Škola je dopravně dostupná pomocí MHD s nejbližší zastávkou cca 100 m od vstupu do budovy. Na tuto zastávku zajíždí jak trolejbusová, tak autobusová doprava, která obsluhuje značnou část školského obvodu. Dostupnost IAD je z ul. O. Nedbala.

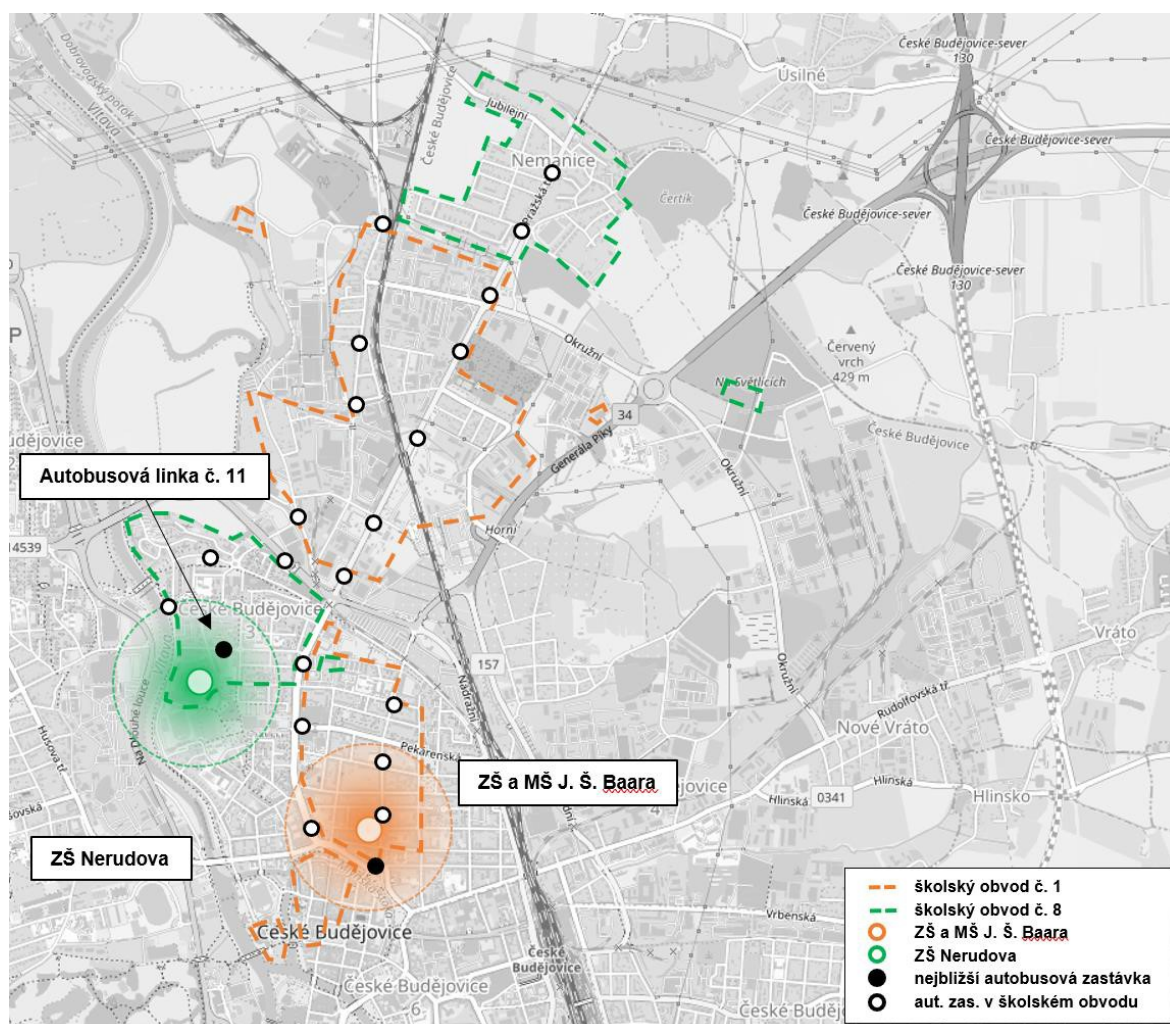
ZŠ Máj I (školský obvod 13) a **ZŠ Máj II** (školský obvod 14) se nachází na periferii Českých Budějovic v severozápadní části (Sídliště Máj). ZŠ jsou dopravně dostupné pomocí MHD s nejbližší zastávkou (*Máj, Antonína Barcala*) vzdálenou cca 260 m od vstupu do budovy. Tuto zastávku obsluhuje mimo jiné autobusová linka č. 7, která také zajíždí do jižní části spádové oblasti. Části Haklovy Dvory a Zavadilka, spadající do školského obvodu 13 a 14, obsluhuje autobusová linka č. 1, její nejbližší zastávka k ZŠ je však pěší dostupností vzdálena cca 860 metrů. Dostupnost IAD je z ul. Ant. Barcala na ul. M Chlajna. Tyto dvě ulice jsou také nejvíce zatíženým úsekem, a to zejména v době před začátkem vyučování v ranních hodinách. Zelený zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. od ZŠ.



Obrázek 9.9 – Orientační schéma hranic školského obvodu č. 13, 14 a 15

ZŠ a MŠ J. Š. Baara (školský obvod 1) se nachází v širším centru města. ŽŠ je velmi dobře dopravně dostupná pomocí MHD, zejména ze zastávky (*Poliklinika sever*), která je vzdálená cca 200 m od vstupu do budovy. Tuto zastávku obsluhuje mimo jiné trolejbusová linka č. 2 a autobusová linka č. 6. Linky zajíždí až do severní části spádové oblasti. ZŠ se nachází v městské zástavbě se sítí jednosměrných ulic, dostupnost IAD je proto problematičtější. Oranžový zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. od ZŠ.

ZŠ Nerudova (školský obvod 8) se nachází v širším centru města a je nejnavštěvovanější školou v Českých Budějovicích. ŽŠ je dopravně dostupná pomocí MHD ze zastávky (*Čécova*), která je vzdálená cca 350 m od vstupu do budovy. Zastávku obsluhuje autobusová linka č. 11, která obsluhuje jen okolní část školské oblasti. Oblast Nemanic, která spadá pod školský obvod 8, trolejbusovou linkou č. 2. Nejbližší zastávka této linky je od ZŠ vzdálená cca 575 metrů. Dostupnost IAD je z ul. Pražská třída na ul. Nerudovou, která je v ranních a poobědních hodinách velmi vytížena. Zelený zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. od ZŠ.

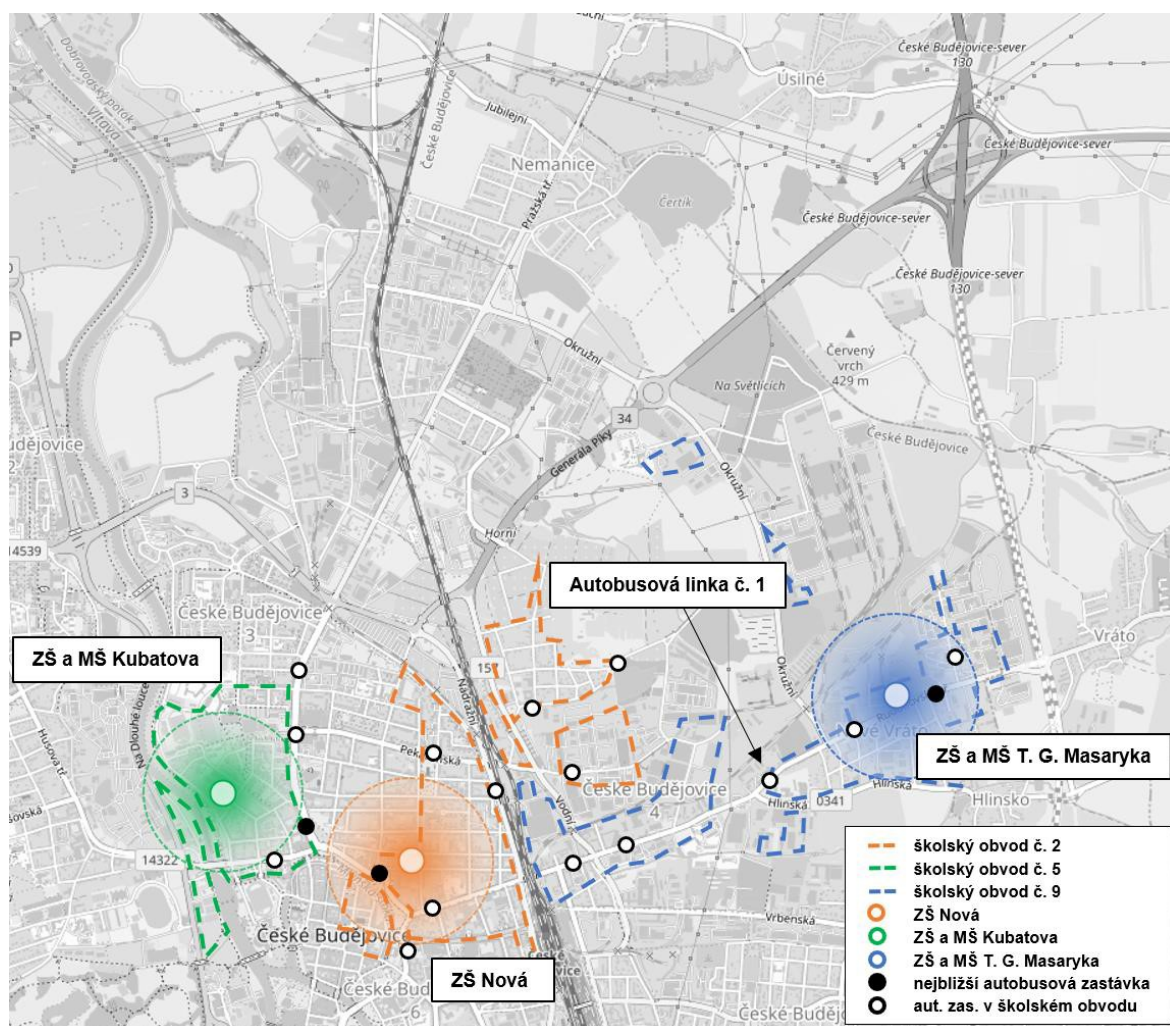


Obrázek 9.10 – Orientační schéma hranic školského obvodu č. 1 a 8

ZŠ Nová (školský obvod 2) se nachází v bližším centru města České Budějovice v zastavěné jednosměrné ulici. ZŠ **není** vzhledem k jejímu vymezenému obvodu vhodně obsluhována pomocí MHD. Dostupnost IAD je z rušné ul. Na Sadech do jednosměrné ulice Nová. Oranžový zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. od ZŠ.

ZŠ a MŠ Kubatova (školský obvod 5) se nachází v centru města České Budějovice a je umístěná vzhledem k vymezeným hranicím spádového obvodu ve velmi dobré docházkové vzdálenosti. Zelený zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. ZŠ je dopravně dostupná pomocí MHD, ze zastávky (*Mariánské Náměstí*) vzdálené cca 550 m od vstupu do budovy. Dostupnost IAD je z jednosměrné ulice Kubatova.

ZŠ a MŠ T. G. Masaryka (školský obvod 9) se nachází na periférii Českých Budějovic ve východní části (Nové Vráto). ZŠ je dopravně dostupná pomocí MHD ze zastávky (*Nové Vráto, U Pily*), která je vzdálená cca 200 m od vstupu do budovy. Zastávku obsluhuje autobusová linka č. 1, která obsluhuje značnou část školské oblasti. Dostupnost IAD je z jednosměrné ulice Rudolfovska třída.

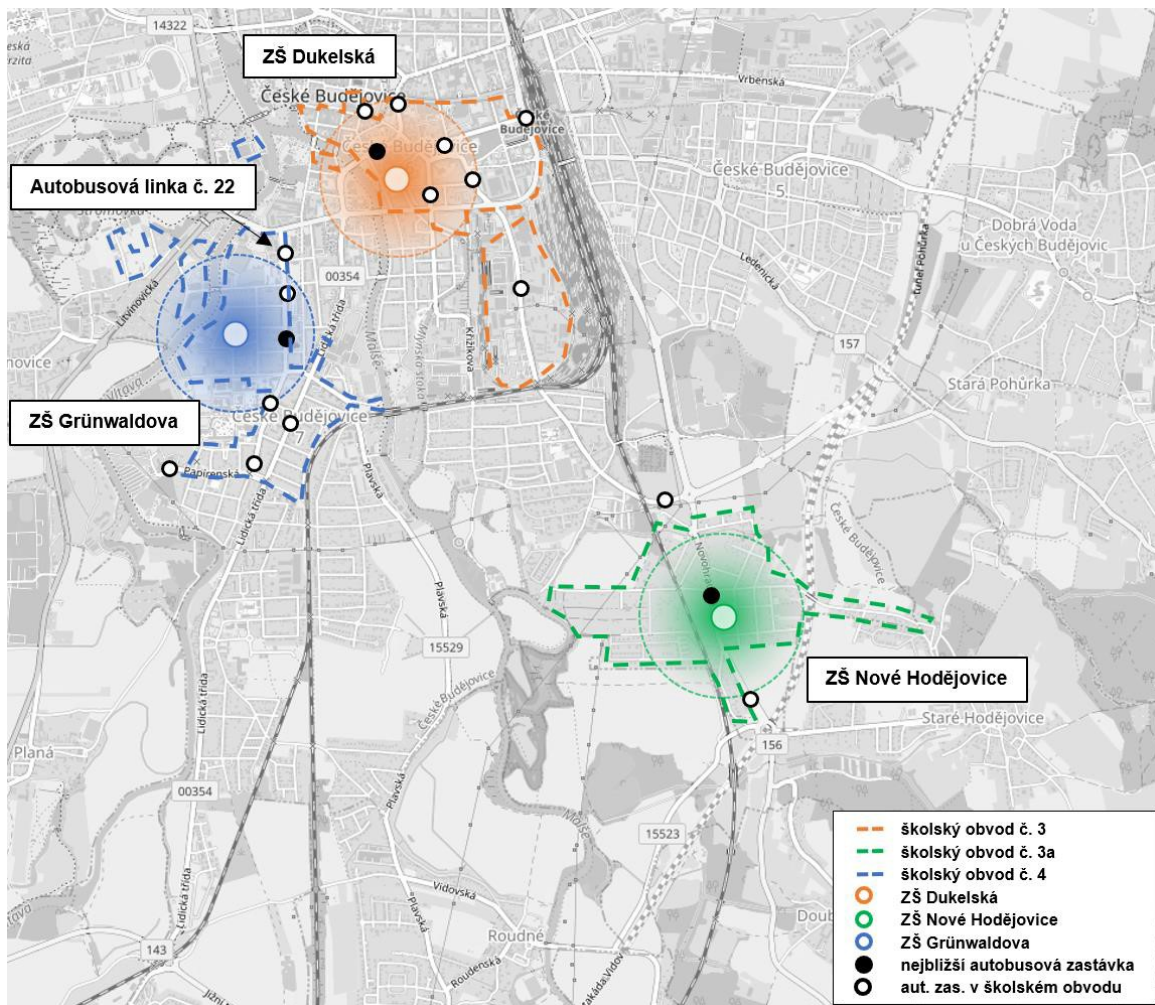


Obrázek 9.11 – Orientační schéma hranic školského obvodu č. 2, 5 a 9

ZŠ Dukelská (školský obvod 3) se nachází v centru města České Budějovice a je umístěná vzhledem k vymezeným hranicím spádového obvodu ve velmi dobré docházkové vzdálenosti. Oranžový zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. ZŠ je dopravně dostupná pomocí MHD, ze zastávky (*Metropol*), vzdálené cca 250 m od vstupu do budovy. Dostupnost IAD je z ul. Lidická třída a ul. Mánesova, které jsou před a po vyučovací době kapacitně přetížené.

ZŠ Nové Hodějovice (školský obvod 3a) se nachází na periférii Českých Budějovic v jejich jihovýchodní části (Nové Hodějovice). ZŠ je umístěná vzhledem k vymezeným hranicím spádového obvodu ve velmi dobré docházkové vzdálenosti. Zelený zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. ZŠ není vzhledem k jejímu vymezenému obvodu obsluhována MHD. Dostupnost IAD je z ulice Novohradská.

ZŠ Grünwaldova (školský obvod 4) se nachází v bližším centru města České Budějovice. ZŠ je dopravně dostupná pomocí MHD ze zastávky (*Jánská*), která je vzdálená cca 300 m od vstupu do budovy. Zastávku obsluhuje autobusová linka č. 22 s intervalem 20 minut a obsluhuje značnou část školské oblasti. Dostupnost IAD je z ulice B. Němcové na jednosměrnou ul. Grünwaldova. Modrý zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min.



Obrázek 9.12 – Orientační schéma hranic školského obvodu č. 3, 3a, 4

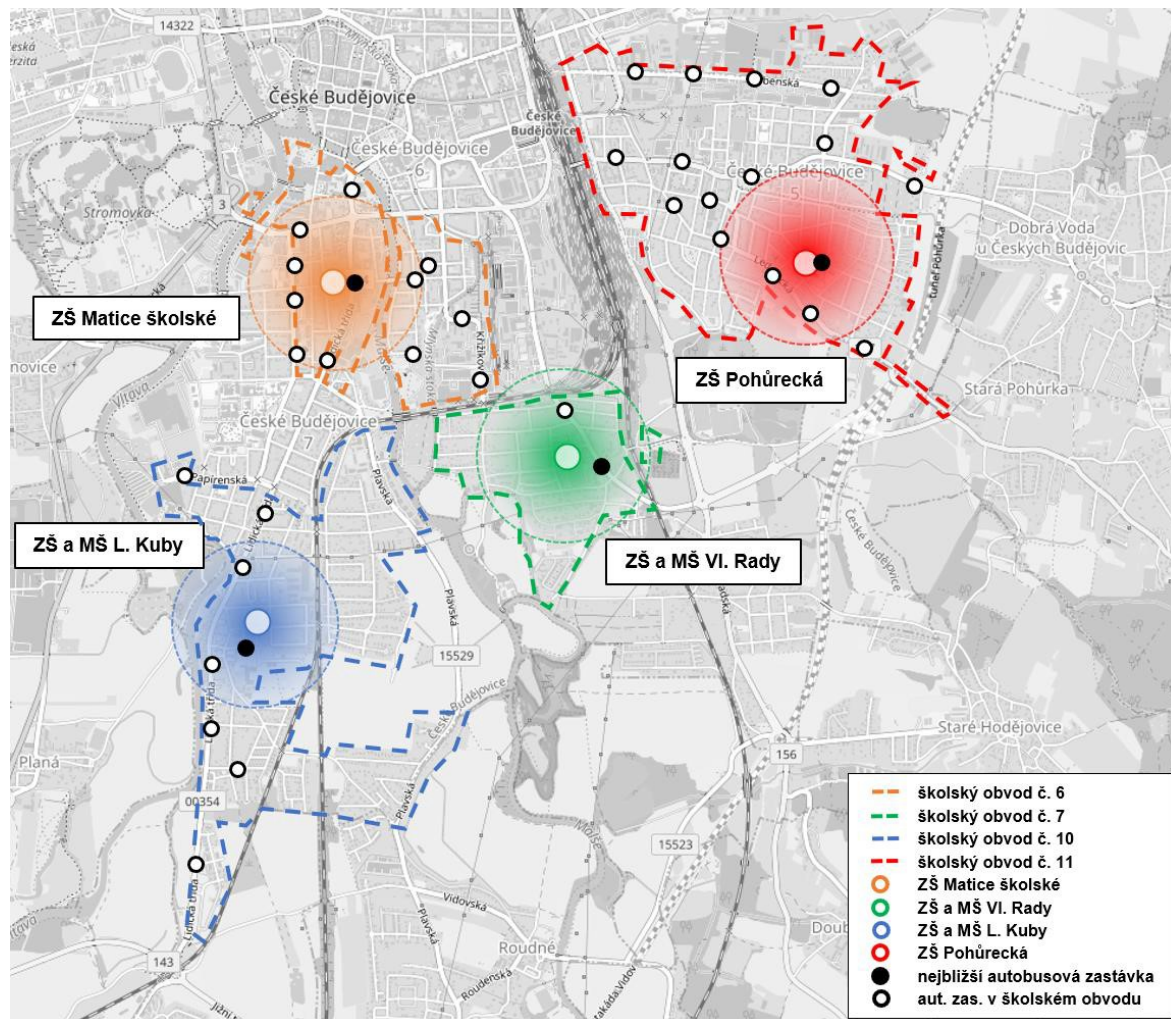
ZŠ Matice školské (školský obvod 6) se nachází v bližším centru města České Budějovice a je umístěná vzhledem k vymezeným hranicím spádového obvodu ve velmi dobré docházkové vzdálenosti. Oranžový zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. ŽS je dopravně dostupná pomocí MHD, ze zastávky (*Poliklinika Jih*), vzdálené cca 150 od vstupu do budovy. Dostupnost IAD je z ul. Matice školské a jednosměrné ul. Komenského.

ZŠ a MŠ VI. Rady (školský obvod 7) se nachází na periferii Českých Budějovic v jihovýchodní části (Mladé). ŽS je umístěná vzhledem k vymezeným hranicím spádového obvodu ve velmi dobré docházkové vzdálenosti. Zelený zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. ŽS je dopravně dostupná pomocí MHD ze zastávky (*Mladé - točna*), která je vzdálená cca 250 m od vstupu do budovy.

ZŠ a MŠ L. Kuby (školský obvod 10) se nachází na periferii Českých Budějovic v jejich jižní části (Rožnov). ŽS je dopravně dostupná pomocí MHD ze zastávky (*Centrum Rožnov*), která se nachází cca 220 m od vstupu do budovy. Dostupnost IAD je z ul. L. Kuby, která je částečně jednosměrná. Modrý zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min.

ZŠ Pohůrecká (školský obvod 11) se nachází na periferii Českých Budějovic ve východní části. ŽS je částečně dopravně dostupná pomocí MHD, ze zastávky (*Pohůrecká U školy*), která se nachází hned vedle vstupu do budovy. Na zastávku zajíždí autobusová linka č. 10 a 13, a to

zejména před začátkem vyučovací doby. Tyto linky neobsluhují severní část školského obvodu. Dostupnost IAD je ze všech směrů na ul. Pohůrecká. Červený zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min.



Obrázek 9.13 – Orientační schéma hranic školského obvodu č. 6, 7, 10, 11

8.2.2 Školské obvody na území Českého Krumlova

Obvody byly rozděleny na základě **Obecně závazné vyhlášky města Český Krumlov č. 2/2021** s účinností od 1.1.2022. Do školských obvodů byly zahrnuty 4 základní školy, kterých přibližné hranice spádových oblastí jsou graficky znázorněny na schématech níže.

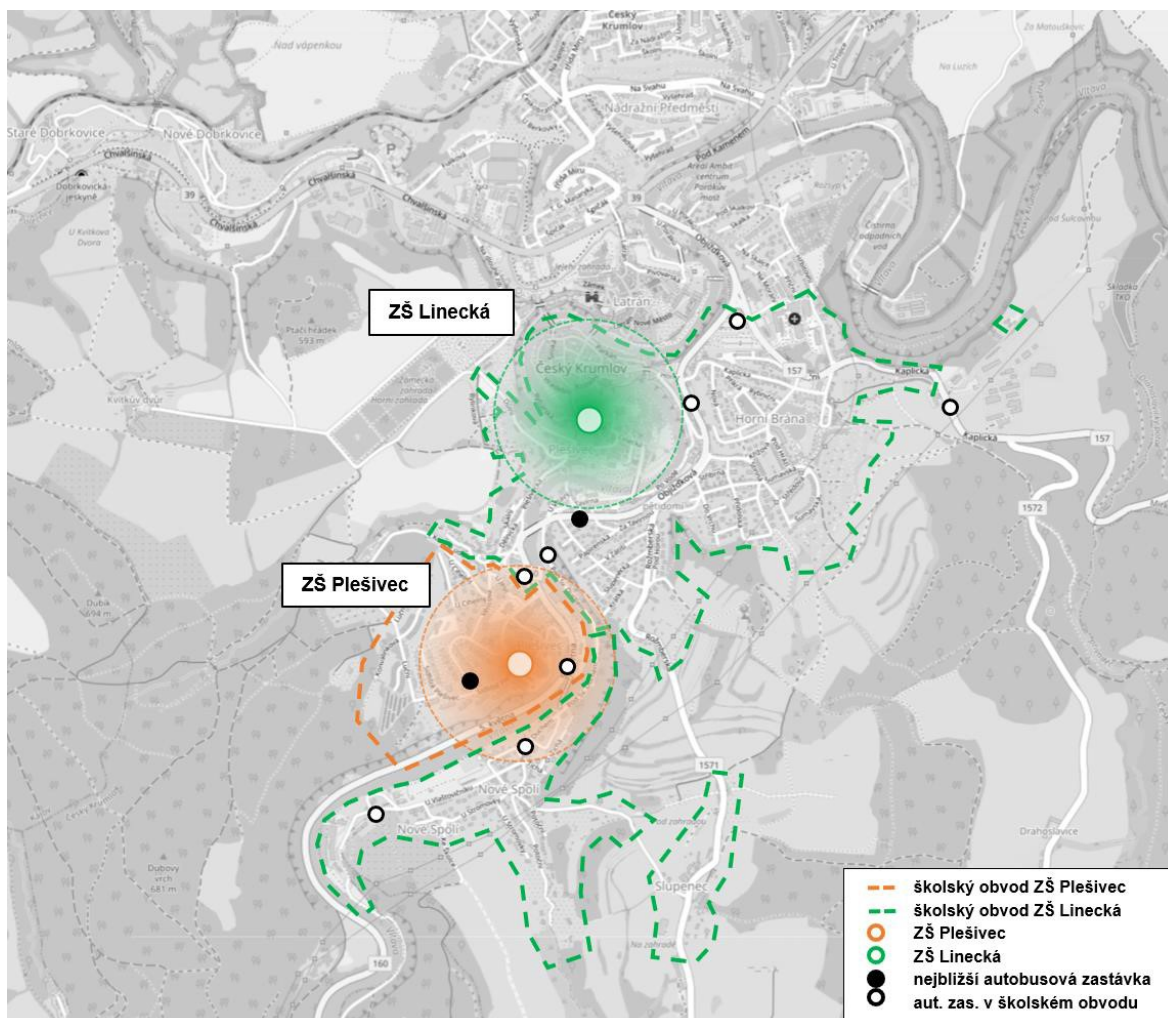
Školské obvody	Kapacita ZŠ	Návštěvnost ZŠ	Obsazenost (%)
ZŠ Linecká	400	240	55 %
ZŠ Plešivec	450	423	94 %
ZŠ Za Nádražím	650	641	99 %
ZŠ T. G. Masaryka	450	390	87 %

Tabulka 9.2 – Přehled kapacit a návštěvnosti školských obvodů v roce 2022 (Zdroj: portal.csir.cz)

ZŠ Linecká se nachází v blízkosti historického centra města Český Krumlov. Vzhledem k umístění základní školy je dojíždění IAD obtížné, dostupnost je z ul. Linecká. Zelený

zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou pěší docházkovou vzdálenost do 10 min. ŽS je dopravně dostupná pomocí MHD, ze zastávky (*Český Krumlov, Tavírna*) vzdálené cca 660 m od vstupu do budovy.

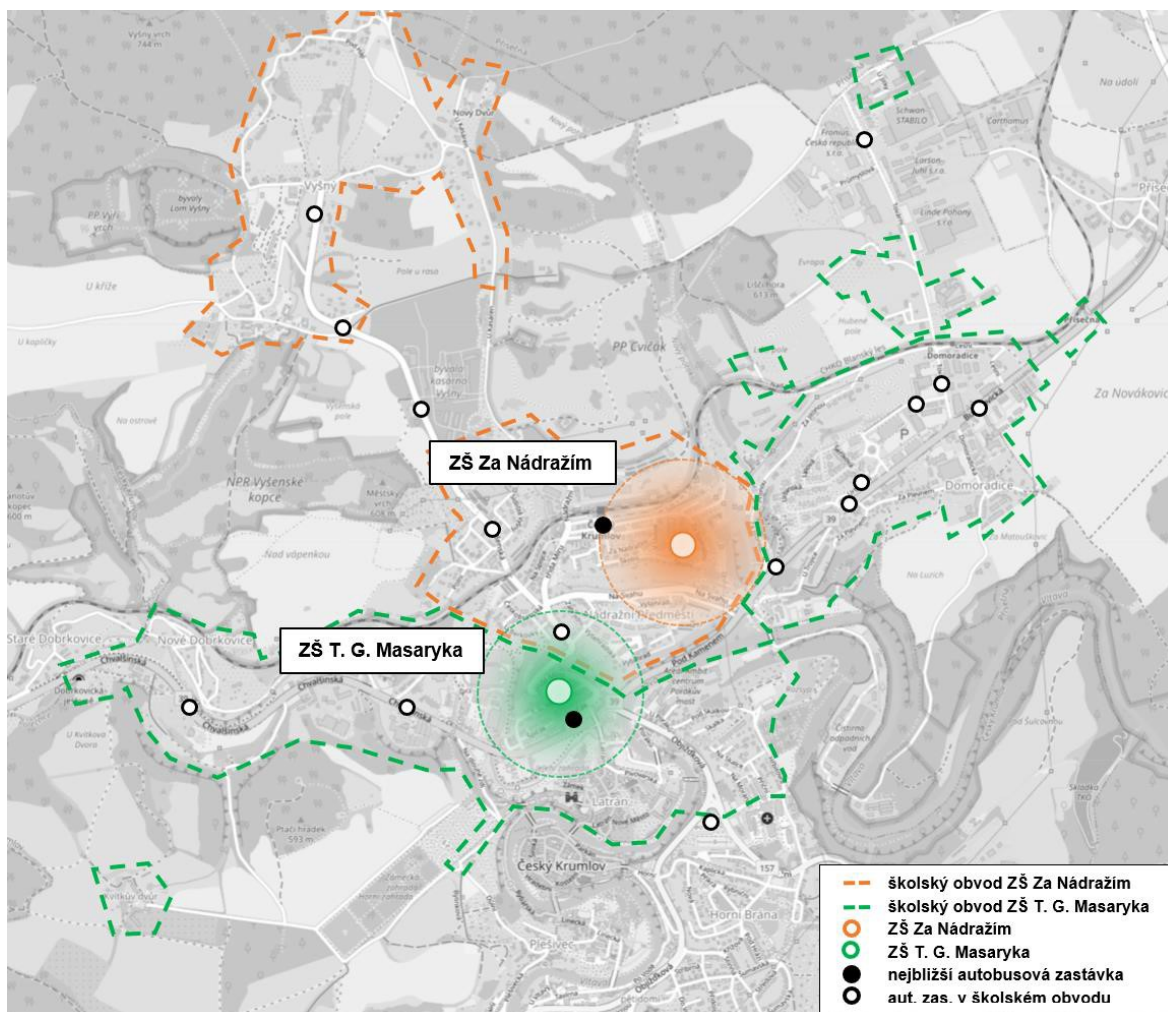
ZŠ Plešivec se nachází na periférii města Český Krumlov v jeho jižní části (Plešivec). ZŠ je umístěná vzhledem k vymezeným hranicím spádového obvodu ve velmi dobré docházkové vzdálenosti. Oranžový zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. Dostupnost IAD je z ul. Sídliště Plešivec.



Obrázek 9.14 – Orientální schéma hranic školského obvodu ZŠ Linecká a ZŠ Plešivec

ZŠ T. G. Masaryka se nachází na blízkém centru města Český Krumlov. Dostupnost IAD je z jednosměrné ul. T. G. Masaryka. ŽS je dobře dopravně dostupná pomocí MHD, ze zastávky (*Český Krumlov, špičák*) vzdálené do cca 150 m od budovy. Zelený zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min.

ZŠ Za Nádražím se nachází na periférii města Český Krumlov v jeho severní části (Nádražní předměstí). Oranžový zvětšující se kroužek na obrázku znázorňuje přibližnou docházkovou vzdálenost do 10 min. Dostupnost IAD je z jednosměrné ul. Za Nádražím. ŽS je dopravně dostupná pomocí MHD, ze zastávky (*Český Krumlov, žel. st.*) vzdálené do cca 500 m od budovy.



Obrázek 9.15 – Orientační schéma hranic školského obvodu ZŠ T. G. Masaryka a ZŠ Za Nádražím

8.2.3 Ostatní řešené školské obvody

Analýza se zaměřuje zejména na základní školy s nejvyšší návštěvností v daném školském obvodu, viz kapitola 9.2.

Trhové Sviny

ZŠ Trhové Sviny, se nachází v severozápadní části města Trhové Sviny a je umístněná v dobré docházkové vzdálenosti. ZŠ je dopravně dostupná pomocí autobusové dopravy, která zajišťuje dopravní spojení mezi okolními obcemi i samotným městem a jeho čtvrtěmi. Většina spojů začíná a ukončuje svoji jízdu na autobusovém nádraží Trhové Sviny. Autobusové nádraží je od budovy vzdálené cca 720 m a nejedná se o nejbližší zastávku od vstupu do budovy školy. Dostupnost IAD je z ul. Školní.

Borovany

ZŠ a MŠ Borovany, se nachází v centru města Borovany a je umístněná ve velmi dobré docházkové vzdálenosti. Kromě území, které spadá pod školní obvod (Borovany, Dvorec, Hluboká u Borovan, Radostice, Trocnov, Třebeč, Vrcov), dojíždějí žáci ještě ze vzdálenějšího okolí. Obce školního obvodu jsou obsluhovány autobusovými spoji minimálně jednou v hodině před a po vyučovací době. ZŠ a MŠ je dopravně dostupná pomocí autobusové dopravy z nejbližší autobusové zastávky (*Borovany, aut. nádr.*) která je vzdálená od vstupu do budovy cca 400 m. Další možností dojíždění je za pomoci železnice, která obsluhuje několik okolitých obcí.

Železniční stanice je vzdálena cca 1 km od vstupu do budovy. Dostupnost IAD je z ul. Petra z Lindy.

Rudolfov

Pod spádový obvod ZŠ a MŠ Rudolfov, spadá město Rudolfov a Hlinsko. Nicméně více než polovina všech žáků školy dojíždí z okolních obcí. ZŠ a MŠ je dopravně dostupná pomocí autobusové dopravy, která zajišťuje dopravní spojení mezi okolními obcemi a Rudolfovem. Především v době před a po skončení vyučovací doby. Děti se tak dostanou do školy především z obcí Jelmo, Libnič, Hůry, Adamov a Jivno. Nejbližší autobusová zastávka (*Rudolfov, kostel*), je vzdálená od vstupu do budovy cca 50 m. Dostupnost IAD je z ul. Na Točně.

Lišov

ZŠ a MŠ Lišov, se nachází v severní části města Lišov. Pěší dostupnost do 10 minut od vstupu do budovy využije zhruba polovinu obyvatel města Lišov. ZŠ a MŠ je dopravně dostupná pomocí autobusové dopravy z nejbližší autobusové zastávky (*Lišov, Čech ul.*), která je vzdálená od vstupu do budovy cca 170 m. Tato zastávka obsluhuje především autobusové spoje obsluhující severní část obvodu. Další autobusová zastávka (*Lišov, náměstí*), je vzdálena cca 500 m od vstupu do budovy. Dostupnost IAD je z ul. Nová. Školní. Obvod zahrnuje území Města Lišov a místních částí Lhotice, Červený Újezdec, Velechvín, Kolný, Hrůtov, Levín, Hůrky, Horní a Dolní Slověnice, Horní a Dolní Miletín, Vlkovice.

Hluboká nad Vltavou

ZŠ Hluboká nad Vltavou se nachází v severozápadní části města, čím je pěší docházkové dostupnost ze vzdálenějších částí města obtížná. Škola je dopravně dostupná z okolních obcí, ale i vzdálenějších částí města za pomoci autobusové dopravy. Autobusová zastávka (*Hluboká nad Vltavou, škola*), je vzdálená od vstupu do budovy cca 260 m. Dostupnost IAD je z ul. Karla Čapka.

Zliv

ZŠ a ZUŠ Zliv, se nachází v centru města Zliv a je umístěná ve velmi dobré docházkové vzdálenosti, vzhledem k rozloze města. Škola je dopravně dostupná z okolních obcí za pomoci autobusové dopravy. Nejbližší autobusová zastávka (*Zliv, žel. st.*), je vzdálená od vstupu do budovy cca 400 m. ZŠ a ZUŠ Zliv, je spádovou školou pro samotné město Zliv a devět obcí z jejího okolí. Dostupnost IAD je z ul. Školní a ul. Lidická.

Křemže

ZŠ a MŠ Křemže, se nachází v širším centru Křemže. Škola je dopravně dostupná z okolních obcí za pomoci autobusové dopravy. Nejbližší autobusová zastávka (*Křemže*), je vzdálená od vstupu do budovy cca 380 m. Dostupnost IAD je z ul. Školní.

Ševětín

ZŠ a MŠ Ševětín, se nachází v blízkém centru Ševětína a je umístěná ve velmi dobré docházkové vzdálenosti, vzhledem k rozloze městyse. Nejbližší autobusová zastávka (*Ševětín, na brankách*), je vzdálená od vstupu do budovy cca 400 m. Spádové obvody tvoří obce Bošilec, Drahotěšice, Dynín, Chotýčany, Mazelov, Neplachov, Radonice, Ševětín, Vitín a Vlkov.

Dubné

ZŠ a MŠ Dubné, se nachází v jihovýchodní části Dubné a je umístěná v dobré docházkové vzdálenosti, vzhledem k rozloze obce. Nejbližší autobusová zastávka (*Dubné, nová škola*) je vzdálená od vstupu do budovy cca 100 m. Do školského obvodu Základní školy Dubné spadá

Jankov, Branišov, Třebín, Čakov, Čakovec, Holubovská bašta, Křenovice, Jaronice, Žabovřesky, Kvítkovice, Habří, Lipí, Kaliště u Lipí, Hradce a Závraty.

Ledenice

ZŠ a MŠ Ledenice, se nachází v centru Ledenic a jsou umístěny ve velmi dobré docházkové vzdálenosti, vzhledem k rozloze obce. Nejbližší autobusová zastávka (*Ledenice, aut.st.*) je vzdálená od vstupu do budovy ZŠ cca 100 m.

Další školské obvody s vysokou návštěvností:

Dobrá Voda u Českých Budějovic, Kamenný Újezd

8.2.4 Závěr z analýzy školských obvodů

V rámci analýzy spádovosti škol byly vytipovány nedostatky docházkové dopravní dostupnosti do vybraných školských obvodů. Většina školských obvodů se vyznačuje dobrou pěší dostupností z místa trvalého bydliště do základní školy (docházkovou vzdálenost do 10 min) a také dobrou dostupností pomocí MHD a VHD. Níže přiložená tabulka popisuje zaznamenané nedostatky v obvodech a vhodné doporučení k jejich zlepšení. U nevyplněných políček v tabulce, nebyl zaznamenán významnější nedostatek.

Školské obvody	Popis nedostatků	Doporučení ke zlepšení stavu
České Budějovice		
ZŠ a MŠ J. Š. Baara	negativní vliv IAD, nedostatečné upřednostnění MHD	zřízení bus pruhů v ul. Pražská třída
ZŠ Nová	nedostatečná dopravní dostupnost VHD z oblasti „Husova kolonie“	obsluha autobusové zastávky „Poliklinika Sever“ před a po vyučovací době městskou linkou č. 12
ZŠ Dukelská ZŠ Nové Hodějovice	prostupnost územím	úprava přejezdu P1123 – Říční/Ke studánce, mimoúrovňové řešení
ZŠ Grünwaldova		
ZŠ a MŠ Kubatova		
ZŠ Matice školské	nedostatečná dopravní dostupnost VHD z oblasti „Havlíčková kolonie“	obsluha autobusové zastávky „Poliklinika Jih“ před a po vyučovací době městskou linkou č. 21
ZŠ a MŠ VI. Rady		
ZŠ Nerudova	negativní vliv IAD, nedostatečné upřednostnění MHD	zřízení bus pruhů v ul. Pražská třída
ZŠ a MŠ T. G. Masaryka		
ZŠ a MŠ L. Kuby	nedostatečná dopravní dostupnost VHD ze severovýchodní části obvodu	předmětem úvah, případné zavedení ranních školních autobusů vzhledem k návštěvnosti ZŠ
ZŠ Pohůrecká	nedostatečná dopravní dostupnost VHD ze severní části obvodu	předmětem úvah, případné zavedení ranních školních autobusů vzhledem k návštěvnosti ZŠ
ZŠ a ZUŠ Bezdrevská	kapacitní problémy IAD v ul. Strakonická, problémové levé odbočení	MHD jako vhodnější alternativa
ZŠ Máj I	nevhodná docházková dostupnost mezi VHD a ZŠ z oblasti "Zavadilka"	vhodnější/nové umístění zastávky, autobusové linky č. 1 blíže ke škole

ZŠ Máj II	nehodná docházková dostupnost mezi VHD a ZŠ z oblasti "Zavadilka"	vhodnější/nové umístění zastávky, autobusové linky č. 1 blíže ke škole
ZŠ O. Nedbala	prostupnost územím	zajištění vstupu do areálu školy ze zastávky 4 Dvory/pokud není zajištěn
ZŠ a MŠ Emy Destinové	jediná alternativa dostupnosti IAD jižní části obvodu (ul. Na Sádkách)	zbudování propojení ul. Branišovská a ul. Na Sádkách
Český Krumlov		
ZŠ Linecká	nehodná docházková dostupnost mezi VHD a ZŠ	vhodnější/nové umístění zastávky (Český Krumlov, Tavírna), blíže k ZŠ; řízení nových školních autobusových linek/spojů.
ZŠ Plešivec		
ZŠ Za Nádražím	nedostatečná dopravní dostupnost VHD z jižní části spádové oblasti	zajištění ranního autobusového spoje na ul. Na Svahu/zřízení nové zastávky; zřízení nových školních autobusových linek/spojů.
ZŠ T. G. Masaryka		
Ostatní řešené obvody		
Trhové Sviny	nedostatečná dopravní dostupnost VHD z východní části obvodu; nevyužitý potenciál zastávky „Trhové Sviny“; negativní vliv IAD	zřízení nových školních autobusových linek; výstavba navrhovaného záměru „Trhové Sviny, obchvat – vymístění tranzitní dopravy“; negativní vliv IAD
Borovany	negativní vliv IAD	výstavba navrhovaného záměru Borovany, obchvat – vymístění tranzitní dopravy
Rudolfov	negativní vliv IAD	VHD jako vhodnější alternativa
Lišov	negativní vliv IAD	výstavba navrhovaného záměru Borovany, obchvat – vymístění tranzitní dopravy
Hluboká nad Vltavou		
Zliv		zajištění ranního autobusového spoje blíže ke škole
Křemže	nehodná návaznost VHD na vyučovací dobu; negativní vliv IAD	úprava časů ranních autobusových spojů; výstavba navrhovaného záměru Křemže a Mříč, obchvat – vymístění tranzitní dopravy
Ševětín	nedostatečná dopravní dostupnost VHD	přidání autobusové linky před vyučovací dobou – směr Mazelov, Bošilec
Dobrá Voda u ČB		
Dubné	nedostatečná dopravní dostupnost VHD	zřízení nových školních autobusových linek do okolních obcí
Ledenice		

Tabulka 9.3 – Popis detekovaných nedostatků ve školských obvodech ČB

9 ZÁVĚR

Územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice byla zpracována s cílem prověření dopravní infrastruktury, vyhodnocení jeho současného stavu, návrhu možnosti řešení identifikovaných problémů v krátkodobém i dlouhodobém časovém horizontu, nalezení řešení směřujících k zajištění plynulosti dopravy, nalezení řešení předcházející vzniku dopravních komplikací a vzájemné koordinaci prověřovaných dopravních módů.

Pro vyhodnocení silniční infrastruktury v řešené oblasti byl popsán stávající stav silniční sítě včetně respektování záměru staveb a realizace, která probíhá nebo se nachází ve stavu studie. Následně byla silniční síť doplněna o další potřebné stavby jako západní okruh Českých Budějovic, propojení směru Ledenice – Lišov a obchvat Českého Krumlova. Ve studii byly znázorněny plochy vhodné pro umístění parkovišť typu P+R v návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu. V návrhové části došlo k odstranění „kritických bodů“ včetně detailního principu řešení křižovatek na základě jejich kapacitního posouzení. Také byl prověřen vliv spádovosti škol na dopravní síť a plynulost provozu. Všechna opatření by měla vest odstranění zásadních problémů oblasti, jako nepostačující kapacita silniční sítě a tranzitní doprava přes centrum metropole, přispět ke plynulosti dopravy a vytvořit propojený systém silniční infrastruktury odpovídající rozvoje území.

V rámci řešení cyklistické dopravy byla stávající síť doplněna o návrh nových stezek a jízdních pruhů, které umožní bezpečný pohyb cyklistů mezi obcemi a jejich propojení s Českými Budějovicemi. Nová cyklistická infrastruktura byla navržena nejen za účelem rekreaci, ale i za dojížděnou do školy a zaměstnání. Během studie došlo ke obnově propojení přes řeku Vltavu, které vytváří lepší prostupnost krajiny. Následně došlo k využívání opuštěné železniční trati v rámci výstavby nového železničního koridoru a její využití pro cyklistickou infrastrukturu.

V územní studii byla železniční síť nastavena tak, aby zohledňovala návrh železničního koridoru, který je vymezen v ZUR Jihočeského kraje včetně zpracovaných a schválených studií proveditelnosti. Návrh železniční sítě byl provázán s ostatními módy dopravy s cílem vytvoření předpokladu pro jejich využití.

Byl analyzován stav vodní dopravy v metropolitní oblasti včetně popisu vodních cest, přístavů, přístavišť a vývazíšť. Studie byla doplněna o statistiku počtu lodí proplavených plavebními komorami a počtem proplavených osob. Dále byl naznačen možný rozvoj vodní infrastruktury v řešených výhledových horizontech.

Kapitola pro leteckou dopravu a jeho napojení byla zpracována na základě „Studie proveditelnosti dopravní napojení Jihočeského letiště České Budějovice“ 03/2023.

SEZNAM TABULEK

TABULKA 4.1	– VÝHLEDOVÝ ROZVOJ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY – ŘSD ČR
TABULKA 4.2	– VÝHLEDOVÝ ROZVOJ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY – ZÚR
TABULKA 4.3	– VÝHLEDOVÝ ROZVOJ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY DLE PLATNÝCH ÚP
TABULKA 4.4	– PROVĚŘENÉ STAVBY DLE SP
TABULKA 4.5	– NAVRHOVANÉ P+R A P+G DLE DOKUMENTU „STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU ČESKÉ BUDĚJOVICE“
TABULKA 4.6	– NAVRHOVANÉ P+R DLE DOKUMENTU SUMP
TABULKA 4.7	– NOVĚ NAVRHOVANÉ P+R A P
TABULKA 6.1	– PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM REALIZACE BP i 200P
TABULKA 6.2	– PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM REALIZACE
TABULKA 6.3	– SEZNAM ŽELEZNIČNÍCH STANIC A ZASTÁVEK
TABULKA 7.1	– SEZNAM PŘÍSTAVIŠŤ, PŘÍSTAVU A VÝVAZIŠŤ
TABULKA 7.2	– MOŽNOSTI OBNOVENÍ PROPOJENÍ PŘES VLTAVU
TABULKA 9.1	– PŘEHLED KAPACIT A NÁVŠTĚVNOSTI ŠKOLSKÝCH OBVODŮ V ROCE 2022
TABULKA 9.2	– PŘEHLED KAPACIT A NÁVŠTĚVNOSTI ŠKOLSKÝCH OBVODŮ V ROCE 2022
TABULKA 9.3	– POPIS DETEKOVANÝCH NEDOSTATKŮ VE ŠKOLSKÝCH OBVODECH ČB

SEZNAM ZKRATEK

ASP	aktualizace studie proveditelnosti
ČB	České Budějovice
ČR	Česká republika
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
DUR	dokumentace pro Územní řízení
GIS	geografický informační systém
IAD	individuální automobilová doprava
ITI ČBA nemovitostí	integrovaná teritoriální investice Českobudějovické aglomerace KN katastr
MHD	městská hromadná doprava
MK	místní komunikace
MPL	malá plavidla
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
OA	osobní automobily
OK	okružní křižovatka
OLD	osobní lodě
OP	ochranné pásmo
PK	plavební komora
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘVC	Ředitelství vodních cest
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
SSZ	světelné signalizační zařízení
SUMP	Strategický plán udržitelné městské mobility

TEN-T	Transevropská dopravní síť
TOK	turbo-okružní křižovatka
TP	technické podmínky
TTP	tabulka traťových poměrů
TŽK	tranzitní železniční koridor
ÚKD	úroveň kvality dopravy
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚS	územní studie
VDZ	vodorovné dopravní značení
ZŠ	základní škola
ZÚR	zásady územního rozvoje
ŽST	železniční stanice
ŽU	železniční uzel
SP	studie proveditelnosti

ROZVOJOVÝ POTENCIÁL ÚZEMÍ

1 ÚVOD

Území řešené ÚS MOCB je vymezeno právě v rozsahu oblasti, která má vazbu na metropoli – České Budějovice. Území označené jako metropolitní oblast České Budějovice je definováno především vzájemnými intenzivními přirozenými funkčními vazbami mezi okolními obcemi a jádrovým městem České Budějovice. Primárně se jedná o tzv. metropolizační procesy – dojíždka do práce, škol, za občanskou vybaveností apod. Území metropolitní oblasti České Budějovice je funkčním celkem, který čítá 98 obcí.

Cílem je nahlížet na metropolitní oblast České Budějovice i z hlediska možnosti budoucího rozvoje, aby si právě jako celek zachovala sídelní atraktivitu a zvyšovala pracovní atraktivitu a konkurenceschopnost pro své obyvatele.

2 PŘEHLED PODKLADŮ

Hlavní podklady

- Územní plány obcí zahrnutých do metropolitní oblasti

Některé další podklady

- Územně analytické podklady ORP
- Rozvojové projekty města České Budějovice, např.
 - Město a voda
 - Bytový dům a rozšíření parku 4Dvory
 - Senovážné náměstí
- Strategické dokumenty města České Budějovice, např.
 - Strategický plán udržitelné mobility
 - Adaptační strategie města České Budějovice na změnu klimatu
 - Plán rozvoje sportu
 - Smart City
 - Územní studie „Levý břeh“ – návrh pro veřejnou prezentaci
- Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jihočeského kraje 2021-2030
- Dokumentace z projednání se zástupci místních samospráv
- Terénní šetření

Většina podkladů, včetně územních plánů obcí, byla zpracována v podrobnějším měřítku, než je měřítko pro řešení celého území Územní studie MOCB (1: 50 000) vč. detailu jádrového města s bezprostředně navazujícími obcemi (1: 15 000), která je pojata jako koncepční materiál. Nepředpokládá se tedy převzetí detailních řešení obsažených v uvedených materiálech. Jedná se ale o cenné informace, s nimiž návrh ÚS MOCB pracuje.

3 URBANISTICKÁ KONCEPCE – OBLAST JAKO CELEK

3.1 Obce podle významu v sídelní struktuře

České Budějovice, založené jako opora královské moci na jihu Čech, se staly mocenskou a hospodářskou metropolí hned po svém vzniku. Historický vývoj od založení královského města až do současnosti formoval nejen podobu a význam města samotného, ale ovlivňoval vývoj okolního území a formoval vzájemné vazby s okolními obcemi.

České Budějovice si svůj klíčový význam pro tuto oblast udržely do současnosti. Z pohledu Jihočechů je lze označit „**METROPOLÍ**“ Jižních Čech.

Jak již bylo konstatováno v analytické části, „**metropole**“ České Budějovice je administrativním, hospodářským, vzdělanostním a kulturním centrem českobudějovické metropolitní oblasti. Již z tohoto principu má významný vliv na okolní území, kdy v souvislosti s vývojem metropole samotné se formují vzájemné vazby s okolními obcemi.

Kromě „metropole“ samotné se na vymezeném území metropolitní oblasti nachází tzv. **SUBCENTRA**.

Nejvýznamnějším subcentrem, které bylo do řešeného území metropolitní oblasti bylo zahrnuto, je **okresní město Český Krumlov**, s poměrně širokou nabídkou zaměstnání i vyššího občanského vybavení, které je navíc coby unikátní historické město (město UNESCO) turistickým a kulturním centrem jižních Čech.

Další subcentra – městyse, obce zajišťující pro svou spádovou oblast:

- občanskou vybavenost v rozsahu aspoň základní škola, lékař, a další služby občanského vybavení v širším rozsahu, např. nákupní centrum, kino/ divadlo/galerie/muzeum, sportovně rekreační areál, domov pro seniory, stavební úřad – **SUBCENTRA I.TYPU**

Hluboká nad Vltavou, Křemže, Ledenice, Lišov, Rudolfov, Ševětín, Temelín, Trhové Sviny, Zliv

- občanskou vybavenost v rozsahu aspoň základní škola, lékař a další služby občanského vybavení, ale v užším rozsahu, např. obchod, sportovně rekreační areál, domov pro seniory – **SUBCENTRA II.TYPU**

Borovany, Dobrá Voda u Českých Budějovic, Dříteň, Chvalšiny, Kájov, Kamenný Újezd

a obce zajišťující pro spádové obce nebo alespoň pro sebe:

- občanskou vybavenost v rozsahu, alespoň základní škola – **SUBCENTRA III.TYPU**

Brluh, Dubné, Litvínovice

- občanskou vybavenost v rozsahu, alespoň základní škola 1. stupeň – **SUBCENTRA IV.TYPU**

Borek, Boršov nad Vltavou, Dolní Třebonín, Doudleby, Holubov, Hosín, Hrdějovice, Nedabyle, Olešník, Římov, Srubec, Střížov, Štěpánovice, Zahájí, Zlatá Koruna; připravují Hůry a Vidov

Dominantní pozice Českých Budějovic je zřejmá zejména vzhledem k **nejširší nabídce** zaměstnání, vyšší občanské vybavenosti ve všech oblastech, z nichž lze vyzdvihnout zdravotnictví, střední a vysoké školství, kulturu a sport, kterou zajišťují pro všechny obce v oblasti. Občané z těchto obcí tedy ve větší či menší míře dojíždějí do Českých Budějovic za aktivitami, které obce ani subcentra nenabízejí – **plní svou úlohu „metropole“ oblasti**.

Klíčové pro fungování vztahů uvnitř metropolitní oblasti je tedy zajištění kvalitní dopravní infrastruktury jak do subcenter, tak mezi nimi a zejména potom do/z metropole. Míněna je nejen doprava individuální a doprava v klidu, ale také doprava veřejná.

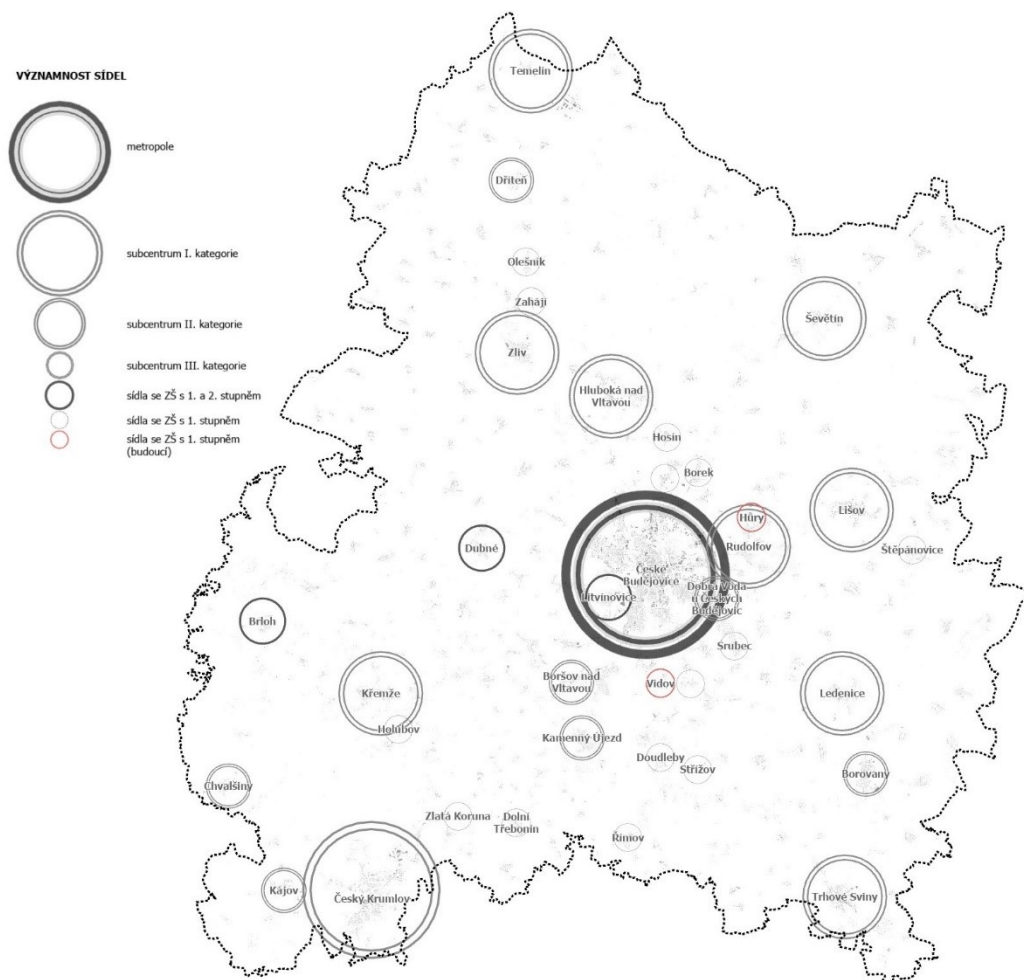


Schéma obcí podle významu v sídelní struktuře

3.2 Možnosti rozvojového potenciálu ve sledovaných oblastech

ÚS MOCB sledovala rozvojový potenciál na území této oblasti, přičemž se zaměřila oblasti: **bydlení, občanská vybavenost, produkce – výroba + vývoj + věda + výzkum**

Jmenované oblasti nefungují v území samostatně. Společně tvoří provázaný složitý komplex činností a dějů, které se více či méně vzájemně ovlivňují nebo dokonce podmiňují. Jejich rozvoj je formován mnoha vlivy. Zásadní vliv na rozvoj ve všech těchto oblastech měla a má dopravní infrastruktura, ať se jedná o napojení na dálkové dopravní trasy nebo řešení dopravních vazeb uvnitř oblasti.

S rozvojem přímo souvisí urbanizace území (ve smyslu jeho zastavování) včetně jejího dopadu na krajinu, kdy se jedná přímo o její zábor nebo vliv na její podobu. Je potřeba mít na paměti, že nalezení vyváženého vztahu mezi urbanizací a respektováním krajinných a přírodních hodnot z dlouhodobého pohledu zásadně přispívá ke kvalitě života a sociální stabilitě dané oblasti, tudíž má také pozitivní vliv na ekonomickou oblast.

Následně se ÚS MOCB věnuje jednotlivým jmenovaným oblastem.

3.2.1 Bydlení

Velmi zjednodušeně lze říci, že rozvoj poptávky po bydlení je generován rozvojem dostupnosti pracovních příležitostí. Vzhledem k ekonomické síle „metropole“ je nabídka pracovních příležitostí v „metropoli“ a blízkém okolí největší a největší je i potenciál jejího rozvoje, respektive českobudějovické aglomerace, neboť přitahuje další investice a rozvoj.

Základní faktory ovlivňující volbu místa bydlení jsou doba dojížděky do zaměstnání, dostupnost občanské vybavenosti, požadavky na způsob bydlení a v neposlední řadě i jeho finanční dostupnost.

3.2.1.1 „Metropole“

Největší poptávka je po bydlení přímo v Českých Budějovicích díky:

- široké nabídce zaměstnání různého charakteru v mnoha oborech,
- široké nabídce vyšší občanské vybavenosti ve všech oblastech,
- potenciálu pro rozvoj firem orientovaných na vývoj, vědu a výzkum (v metropoli sídlí tři vysoké školy s humanitním, přírodovědným i technickým zaměřením – nejvýznamnější je Jihočeská univerzita v přírodovědné oblasti spolupracující s Akademií věd ČR, v.v.i.),



Schéma polohy VŠ a území s potenciálem pro rozvoj firem orientovaných na vývoj, vědu a výzkum

- rozumné dopravní dostupnosti dalších metropolí (zejména Prahy, výhledově Lince) s potenciálem zkvalitnění/zrychlení v podobě dokončení stavby dálnice D3, úprav na železnici - IV. TŽK

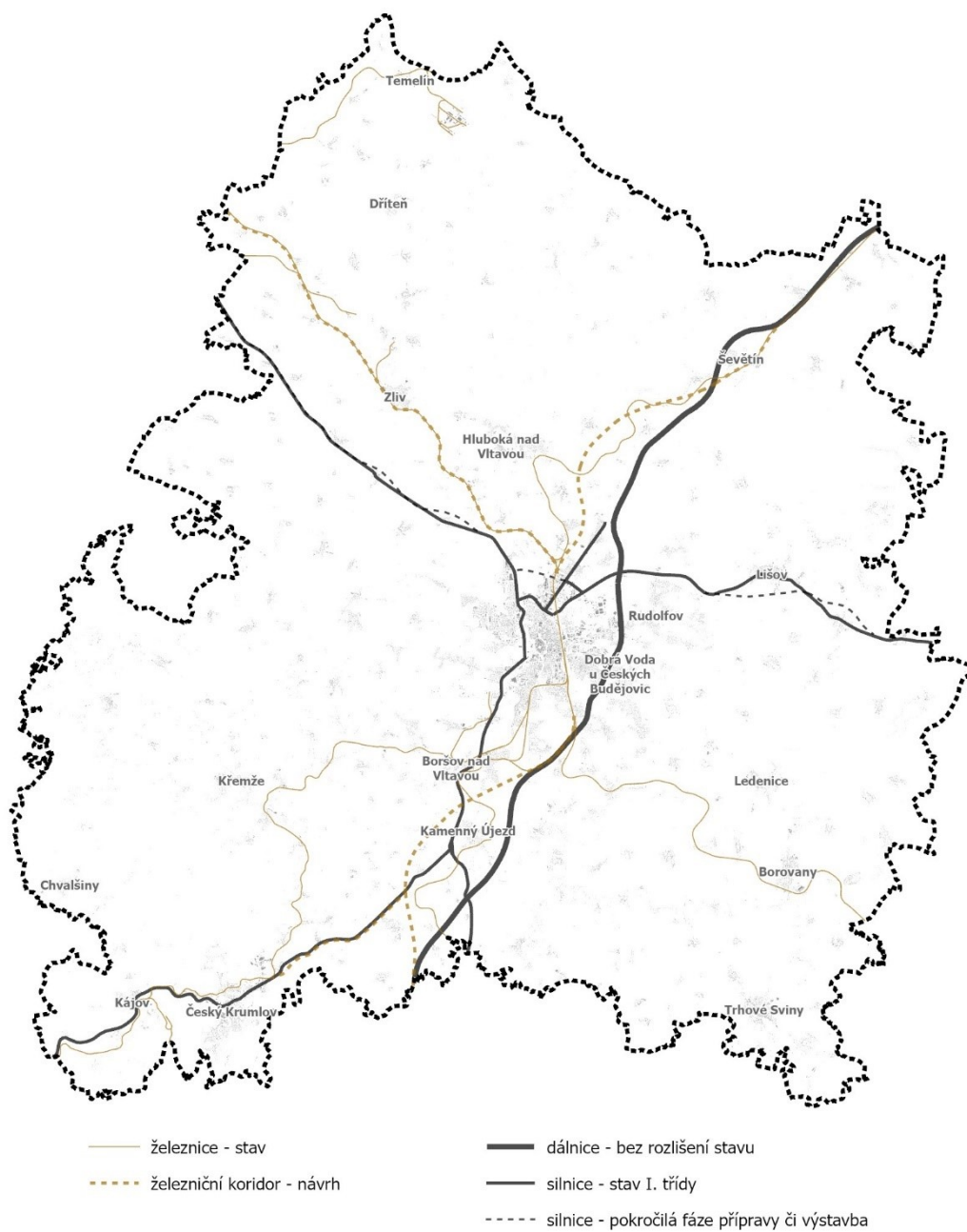


Schéma hlavních dopravních tras

- značnému podílu zeleně ve městě, v podobě parků a dalších přírodních ploch,
- výborné dostupnosti okolní krajiny s rekreačním potenciálem.

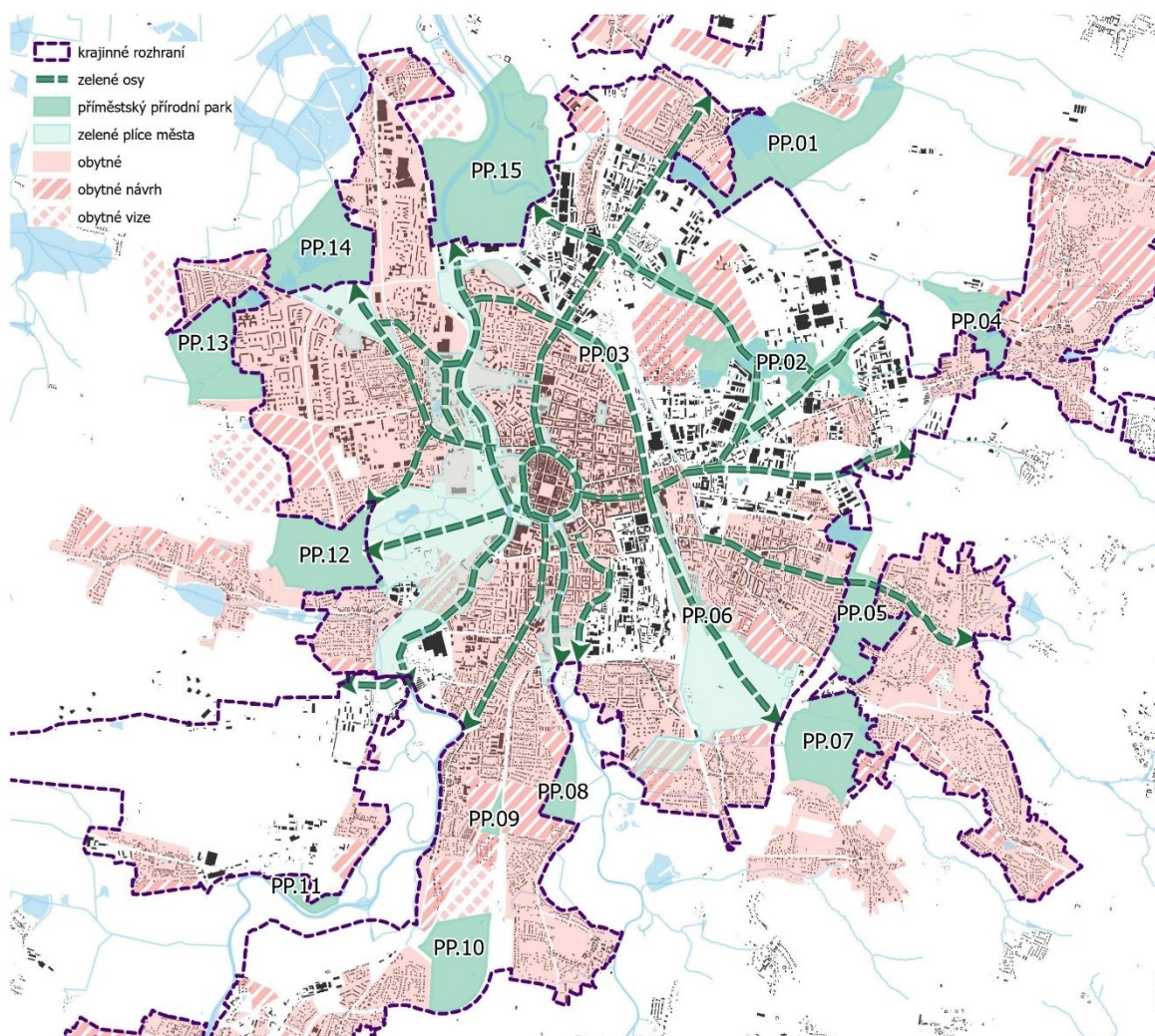


Schéma příměstských parků ve vazbě na obytné čtvrti a navrhované rozvojové plochy bydlení včetně vyznačení krajinného rozhraní mezi jádry osídlení a jejich krajinným zázemím (viz Kapitola 5.5 – části PŘÍRODNÍ A REKREAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ)

Současné možnosti rozvoje jsou vyjádřeny vymezením zastavitelných případně transformačních ploch v územním plánu. I přes vysokou míru zastavění správního území města (nejen pro bydlení) se zde nachází několik území zásadního rozsahu umožňujících rozvoj obytné funkce (více kap. 4.1).

Potřebu rozvoje ploch na zbývajícím území města je nutno důsledně vážit vůči ostatním zájmům, primárně zájmu na zachování přírodních ploch. ÚS MOCB prověřující město České Budějovice a navazující sídla ve větším detailu nepředpokládá, až na drobné výjimky, jejich další rozvoj na úkor přírodních ploch. Zachování zeleně ve městě, zejména pak fenoménu zelených klínů a zelených os, a zachování kontaktu s okolní přírodou totiž hraje významnou roli v zachování kvality života v metropoli. Je to přidaná hodnota území a jedna z hlavních kvalit, díky které jsou České Budějovice vnímány jako velice příznivé místo pro život.

3.2.1.2 *Jádrová oblast*

Dále rozvoj bydlení nejvíce směřuje do obcí v oblasti vymezené jako jádrová (Adamov, Borek, Boršov nad Vltavou, Dobrá Voda u ČB, Dubičné, Hlincová Hora, Homole, Hrdějovice, Hůry, Litvínovice, Planá, Roudné, Rudolfov, Srubec, Staré Hodějovice, Úsilné, Včelná, Vráto), obcí tvořících českobudějovickou aglomeraci:

- jsou až na výjimky dostupné MHD,
- tvoří českobudějovickou sídelní aglomeraci, mají nejintenzivnější vazbu na „metropoli“, ať se jedná o zaměstnání či ostatní oblasti.

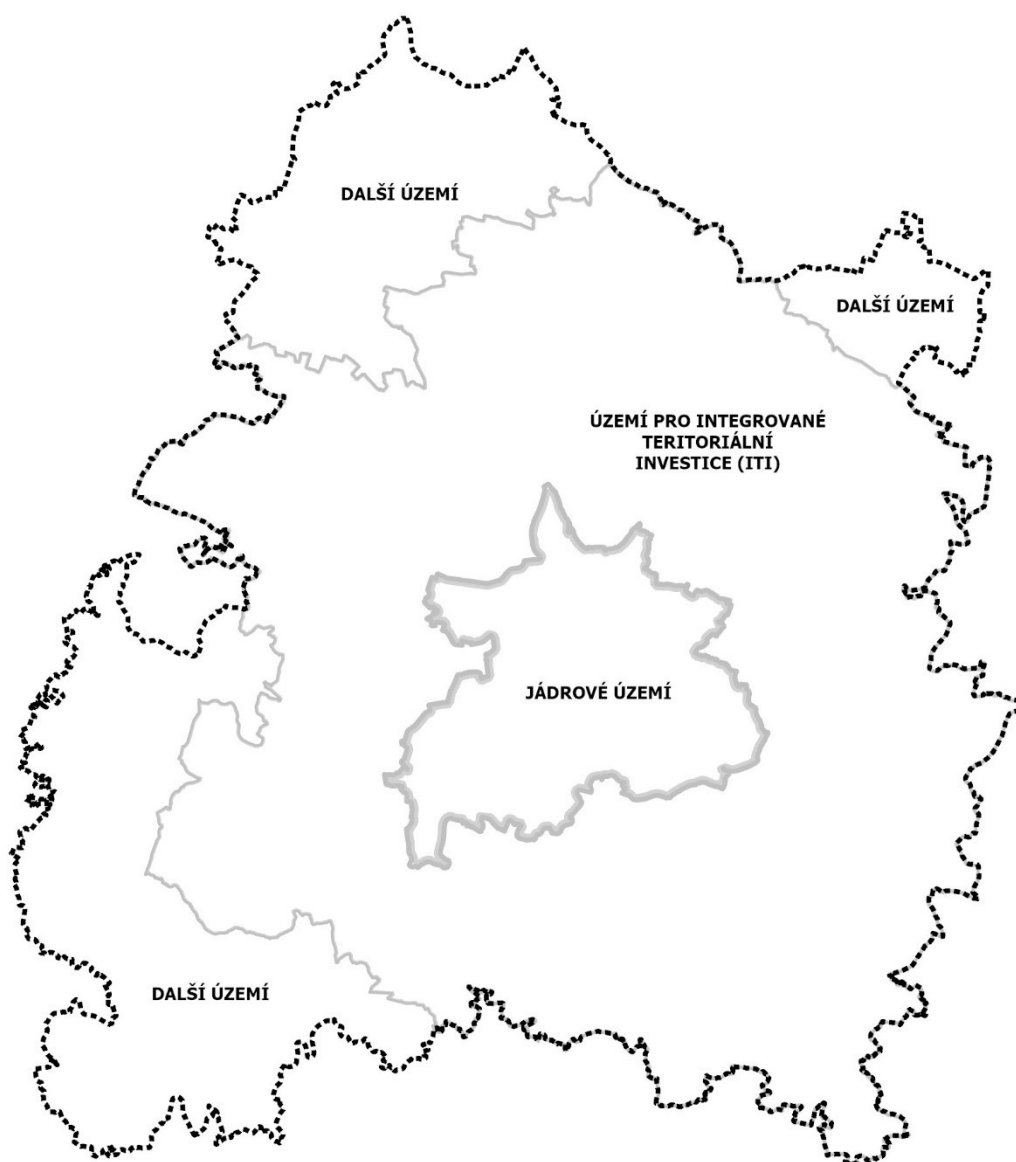


Schéma členění území

Pro většinu těchto obcí bylo ÚS MOCB také definováno krajinné rozhraní, zahrnující zastavěné území a většinu současně vymezených zastavitelných ploch. Při zájmu o další rozvoj za toto rozhraní je nutno důsledně vážit jeho potřebu na úkor krajinného zázemí sídla, nicméně není vyloučen (podrobně kap. 5 části Návrhu koncepce krajiny a vzájemné vazby). Tyto obce mají většinou stále značný potenciál dalšího rozvoje bydlení vyjádřený územními plány. Řešením ÚS

MOCB není konstatována potřeba zásadních změn. Pokud by v budoucnu mělo docházet k dalšímu navýšení ploch určených k zastavění, je potřeba bránit dalšímu srůstání sídel a důsledně dbát na zachování prostupnosti územím a propojení přírodních území.

3.2.1.3 Obce s dobrou dopravní dostupností

Významný je rozvoj bydlení v obcích s dobrou dopravní dostupností a s dobou dojížděky do „metropole“ cca 20 – 30 min., případně do subcentra (např. Chvalšiny, Kájov). V případě rozvoje subcenter, je rozvoj bydlení podpořen také možnostmi, které nabízí obec samotná:

- nabídka zaměstnání,
- nabídka občanské vybavenosti, zejména mateřská a základní škola, lékař,
- lepší finanční dostupnost individuálního bydlení,
- dostupnost okolní krajiny.

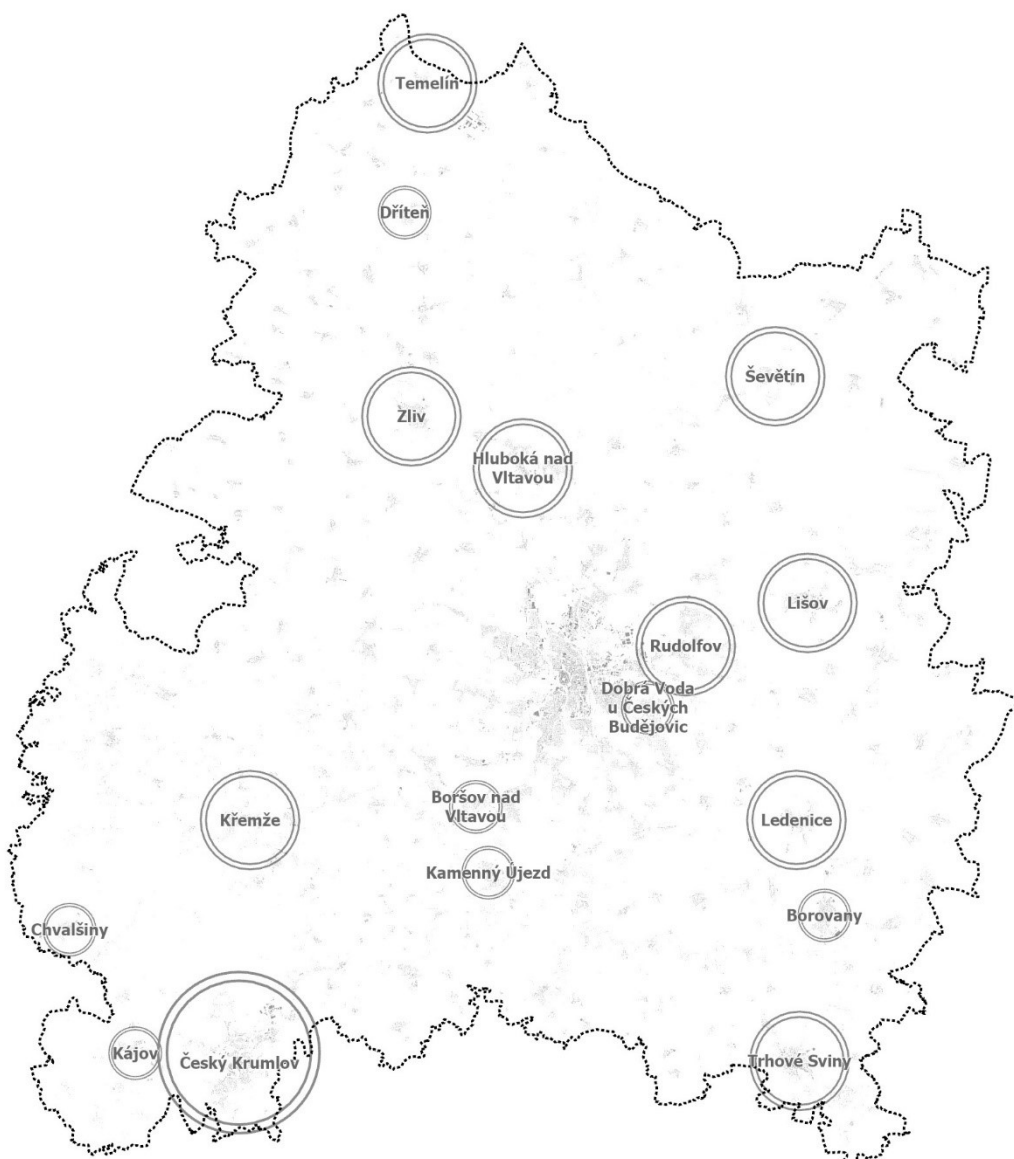


Schéma obcí plnících funkci subcentra

U těchto obcí (subcenter) vazba na „metropoli“ není nutná pro zajištění veškerých potřeb (naopak v odpovídajícím rozsahu zajišťují potřeby obcí ve své spádové oblasti), navíc mnohdy je míra vazby na „metropoli“ ponížena díky dostupnosti jiného většího města. Nicméně je tato vazba stále velice významná, a to zejména z hlediska zajištění veškeré vyšší občanské vybavenosti, zahrnující jak nabídku středních a vysokých škol, tak i nabídku pracovních příležitostí, zejména těch vyžadujících vyšší vzdělání.

I tyto obce mají současné možnosti rozvoje bydlení vyjádřeny územními plány a řešením ÚS MOCB není konstatována potřeba zásadních změn. Pro většinu těchto obcí bylo ÚS MOCB také definováno krajinné rozhraní, zahrnující zastavěné území a většinu současně vymezených zastavitelných ploch. Při zájmu o další rozvoj za toto rozhraní je nutno důsledně vážit jeho potřebu na úkor krajinného zázemí sídla, nicméně není vyloučen (podrobně kap. 5 části Návrhu koncepce krajiny a vzájemné vazby).

3.2.1.4 Závěry, doporučení

Celkově, pokud se jedná o rozvoj bydlení v obcích metropolitní oblasti, lze konstatovat, že rozvoj bydlení je předpokladem pro zajištění dostatečného množství pracovních sil s potřebnou kvalifikací, což je důležité pro zajištění rozvoje ekonomických aktivit. Ten je v důsledku mnoha faktorů ve zcela převažující míře směřován do „metropole“ nebo území na ni přímo navazujícího. Naproti tomu bydlení je často směřováno také do okolních obcí – významná suburbanizace s pozitivními i negativními dopady na život v oblasti.

V souvislosti s touto skutečností je pro zajištění fungování oblasti podstatné řešení otázky dostupnosti:

zajištění kvalitní veřejné dopravy v dostatečné frekvenci dohodnuté s obcemi (včetně řešení problematiky ceny pro obce za obsluhu MHD),

zajištění parkovišť P+R pro individuální dopravu typicky do zaměstnání (byť předchozí bod cílí na dosažení snížení jejího objemu) s navazující MHD s „přednostními“ pruhy umožňující rychlou přepravu k přestupní zastávce a zpět a doplněné o „retail“ eliminující potřebu vjíždění do centra Českých Budějovic, případně parkovišť P+G,

zajištění cyklostezek umožňujících bezpečnou a rychlou přepravu mezi obcí a metropolí.

Možná řešení byla prověřena dopravní částí a jsou do návrhu promítnuta. Konečně i na projednání s obcemi, které se zúčastnily, byl požadavek na řešení dopravní dostupnosti jedním ze dvou nejčastěji zaznívajících požadavků.

Další významnou oblastí, na kterou je potřeba se zaměřit, je potřeba koordinace rozvoje bydlení, respektive nárůstu počtu obyvatel, s potřebou rozšíření občanské vybavenosti adekvátně k potřebám těchto obyvatel. I metropole má své limity a dokáže pokrýt narůstající požadavky na zajištění i pouze základního občanského vybavení jen do určité míry. Posílení občanského vybavení v místě snižuje závislost na jádrovém městě a může omezit míru dojížděky do něj.



Schéma rozvržení stávajících a navržených parkovišť v „metropoli“

3.2.2 Občanské vybavení

Rozvoj občanského vybavení ovlivňuje mnoho faktorů. Zásadní je míra ekonomického potenciálu, který umožňuje investice do veřejné infrastruktury a služeb, jejich vybudování a provozování. Ta souvisí mj. s velikostí sídla.

3.2.2.1 „Metropole“

Do „metropole“ České Budějovice, coby administrativního, hospodářského, vzdělanostního a kulturního centra metropolitní oblasti, je situováno mj. vyšší občanské vybavení obvykle (nebo v takové koncentraci) se nevyskytující v jiných obcích na území oblasti, které „metropole“ ze samotného principu ostatním obcím oblasti poskytuje. Nicméně v mnohých obcích zase byla vybudována občanská vybavenost, která je vyžívána občany „metropole“ – nejčastěji pro rekreační využití.

Z hlavních oblastí občanského vybavení tohoto charakteru zastoupeného v „metropoli“ lze příkladmo uvést:

- Administrativa: je zastoupen např. krajský a okresní soud, krajský úřad, úřad obce s rozšířenou působností, finanční úřad, Národní památkový ústav,
- Vzdělání: je zastoupeno množstvím škol všech úrovní včetně speciálních, zejména potom středními školami a gymnázii, třemi vysokými školami – Jihočeská universita, Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, Vysoká škola evropských a regionálních studií, vědeckými pracovišti ekologicky orientovaného výzkumu – Biologické centrum AV ČR,
- Zdravotnictví: je zastoupeno např. „krajskou“ nemocnicí, zdravotními středisky, specializovanými lékaři a středisky, centrem Arpida (centrum pro rehabilitaci osob se zdravotním postižením),
- Kultura a volný čas: např. divadla, muzea, galerie, kina, hvězdárna a planetárium, široká nabídka restaurací, kaváren,
- Sport: např. sportovní hala, zimní a fotbalový stadion, plavecký stadion,
- Obchod: např. velká obchodní centra, specializované maloobchody i velké obchodní domy

Z pohledu ÚS MOCB lze konstatovat, že „metropole“ České Budějovice má územní potenciál pro rozvoj vyššího občanského vybavení. Z významných záměrů primárně většího než místního dosahu plánovaných v „metropoli“ lze konkrétně uvést:

- plánovaný/připravovaný záměr národní sportovní haly situovaný do prostoru před vstupem do Výstaviště,
- zahájená přestavba KD Slavie,
- plánovaný záměr vybudování akvaparku,
- plánovaný záměr vybudování nového moderního divadelního a koncertního sálu.

Dalším potenciálem je vznik výukových a naučných center (science centra, sdílené dílny FabLab apod.), a to například při využití potenciálu transformačních území.

Pro umístění nové vyšší občanské vybavenosti lze využít potenciálu transformačních území nejen v centru „metropole“. Jejich umístění se může stát impulsem pro rozvoj této oblasti, posílení či vznik dalšího městského centra.

3.2.2.2 Ostatní obce metropolitní oblasti

Výrazně odlišné postavení mezi obcemi zahrnutými do metropolitní oblasti zaujímá **město (subcentrum) Český Krumlov**, které je okresním městem a obcí s rozšířenou působností, s poměrně širokou nabídkou vyšší občanské vybavenosti, kterou zajišťuje pro obce ve svém spádovém území. I přes tuto skutečnost však nabídka občanské vybavenosti „metropole“ oblasti převyšuje, nejzásadněji v oblasti vzdělání a obchodu, tudíž v určitých aspektech i přes významné postavení Českého Krumlova existuje provazba na „metropoli“.

Pokud se jedná o **ostatní obce** zahrnuté do metropolitní oblasti, občanské vybavení v nich obvykle odpovídá jejich velikosti a významu. Lépe je zastoupeno ve větších subcentrech – Hluboká n. Vlt., Křemže, Ledenice, Lišov, Ševětín, Temelín, Trhové Sviny, Rudolfov, Zliv, která ji zajišťují i pro své spádové obce. Nicméně vždy se jedná o základní občanské vybavení, tudíž je v tomto ohledu silná vazba na metropoli.

Konečně není ani cílem ani reálné, aby bylo zajištění vyššího občanského vybavení zastoupeno v každé obci, což koresponduje s hierarchií významu sídel.

Existují však výjimky, kdy v některých obcích je umístěna občanská vybavenost významná z pohledu celé metropolitní oblasti:

- Boršov nad Vltavou – dětský domov,
- Český Krumlov – otáčivé hlediště, galerie Egon Schiele,
- Chvalšiny – Červený Dvůr – protialkoholní léčebna,
- Hluboká nad Vltavou – pobočka Alšovy Jihočeské galerie,
- Homole – diagnostický ústav,
- Libnič – Domov Libnič a Centrum sociálních služeb Empatie.

Při práci na ÚS MOCB nebyla identifikována potřeba ani zjištěn žádný záměr umístění nějakého dalšího zařízení obdobného významu v některé z obcí metropolitní oblasti.

Významný potenciál rozvoje občanského vybavení lze předpokládat **na území obcí Planá a Homole ve vazbě na letiště České Budějovice**, kdy skutečnost, že se jej Jihočeskému kraji podařilo zprovoznit, je zásadním impulzem pro rozvoj v tomto území včetně rozvoje občanského vybavení.

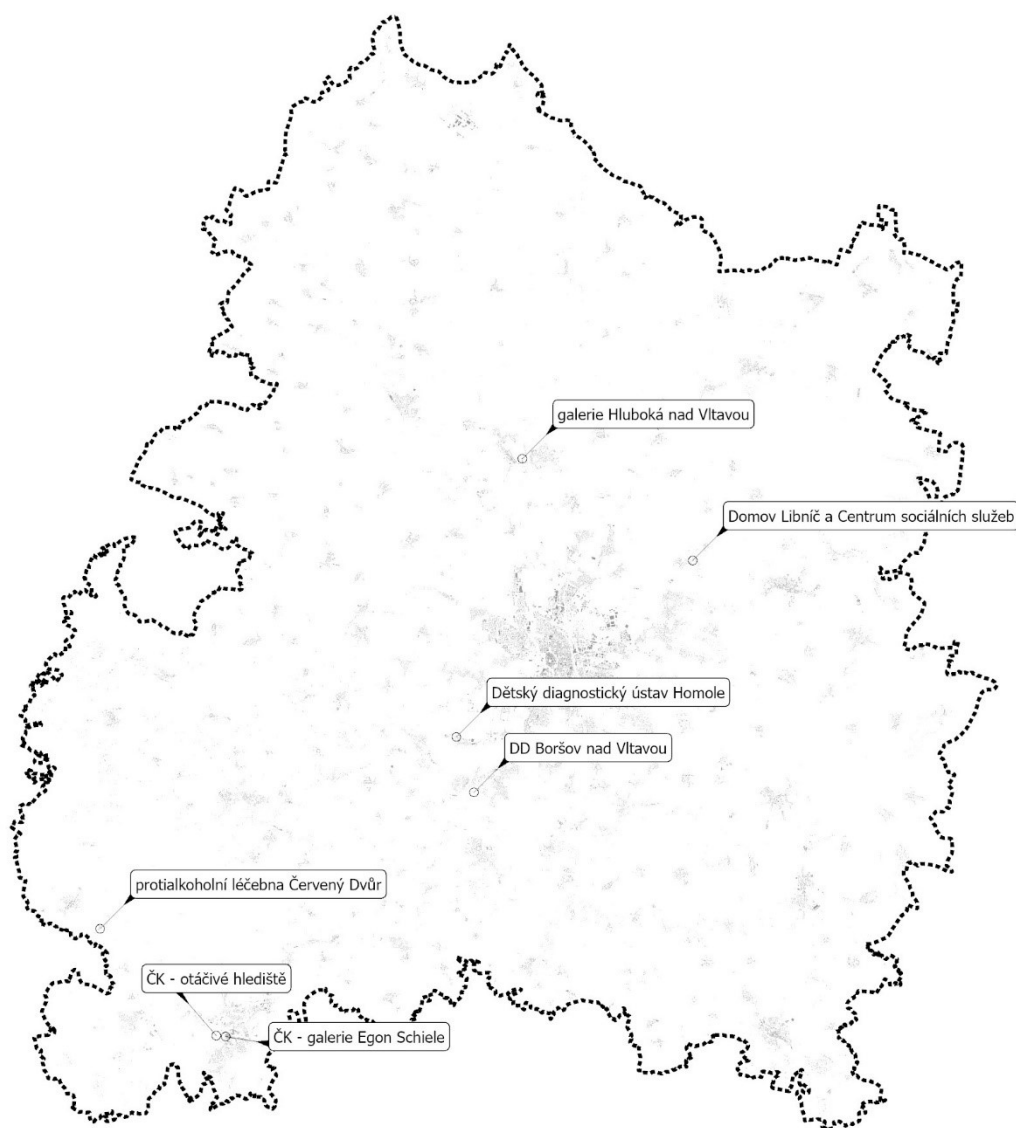


Schéma rozmístění stávající významné vyšší občanské vybavenosti mimo „metropoli“

Dle územních plánů obce nepředpokládají budování občanského vybavení většího rozsahu s výjimkou obcí Homole (brownfield bývalých objektů armády) a Hosín (letišť a okolí).

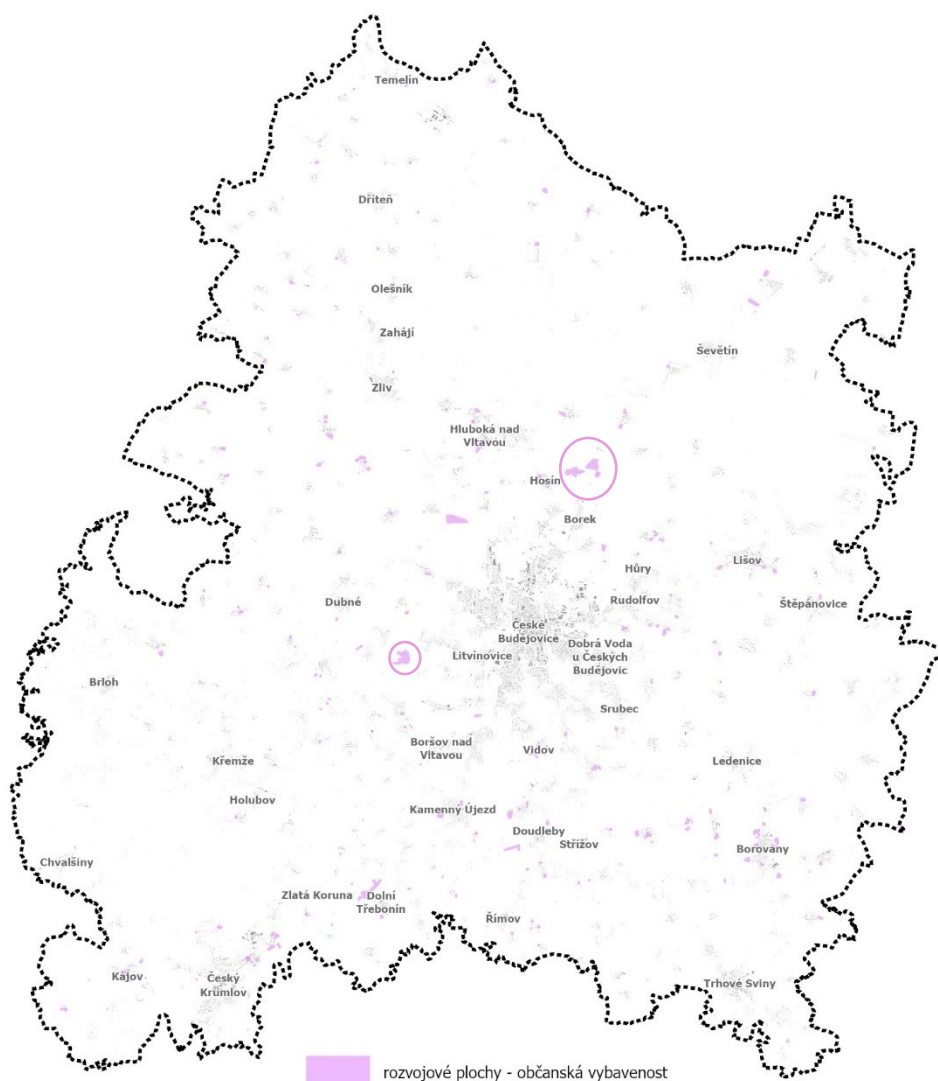


Schéma rozvojových ploch občanského vybavení obsažených v územních plánech obcí

3.2.2.3 Závěry, doporučení

Pro **rozvoj vyššího občanského vybavení** má největší potenciál „metropole“ a je do ní směřován.

Z hlediska dostupnosti vyššího občanského vybavení situovaného do „metropole“ je pro ostatní obce metropolitní oblasti důležitá zejména podpora dostupnosti:

- zajištění kvalitní veřejné dopravy v dostatečné frekvenci dohodnuté s obcemi (včetně řešení problematiky ceny pro obce za obsluhu MHD),
- zajištění parkovišť P+R pro individuální dopravu (byť předchozí bod cílí na dosažení snížení jejího objemu) s navazující MHD s „přednostními“ pruhy umožňující rychlou přepravu k přestupní zastávce a zpět a doplněné o „retail“ eliminující potřebu vjíždění do centra Českých Budějovic, případně parkovišť P+G,
- zajištění cyklostezek umožňujících bezpečnou a rychlou přepravu mezi obcí a metropolí.

Možná řešení byla prověřena dopravní částí a jsou do návrhu promítnuta.

Potenciál **rozvoje občanského vybavení jednotlivých obcí** úzce souvisí s otázkou, zda má konkrétní občanská vybavenost potenciál v místě fungovat:

- Posílení občanského vybavení vytváří lepší podmínky pro život a podporuje další rozvoj. Zároveň snižuje závislost na jádrovém městě (u suburbii zmírnění tohoto negativního důsledku).
- Důležité z hlediska budování sociálních vazeb mezi občany obce je existence lokálního občanského vybavení umožňující setkávání, např. kulturní domy, hřiště, lokální veřejná prostranství s drobnými prvky občanského vybavení.
- Z pohledu územně plánovacího je potřeba **minimálně vymezením ploch v územně plánovacích dokumentacích rezervovat prostor pro jeho rozvoj.**

Na základě učiněných zjištění lze konstatovat, že výhodou, zejména v souvislosti s potenciálem rozvoje bydlení a snížením závislosti na jádrovém městě, je existence mateřské a základní školy (alespoň 1. stupně) zajišťující základní vzdělání pro obec samotnou nebo i pro okolní spádové obce. I jádrová obec má totiž své limity. Potenciál nalezení řešení lze spatřovat právě při přístupu k aglomeraci jako k jednomu společnému celku. Otázka dostupnosti základních škol je podrobně řešena v dopravní části, kap. 8., která ve svém závěru obsahuje doporučení ke zlepšení stavu, nicméně nebyl konstatován zásadní problém z hlediska dostupnosti a dopravních vazeb. Problematiku zajištění nejvýhodněji dostupné základní školy (nejde-li o výstavbu nové školy) lze nástroji územního plánování řešit jen obtížně. Pro optimální nastavení dostupnosti základního školství pro obce bez základní školy je třeba vést konstruktivní dialogy mezi obcemi, které základním školstvím disponují a těmi, které by jej rády využily.

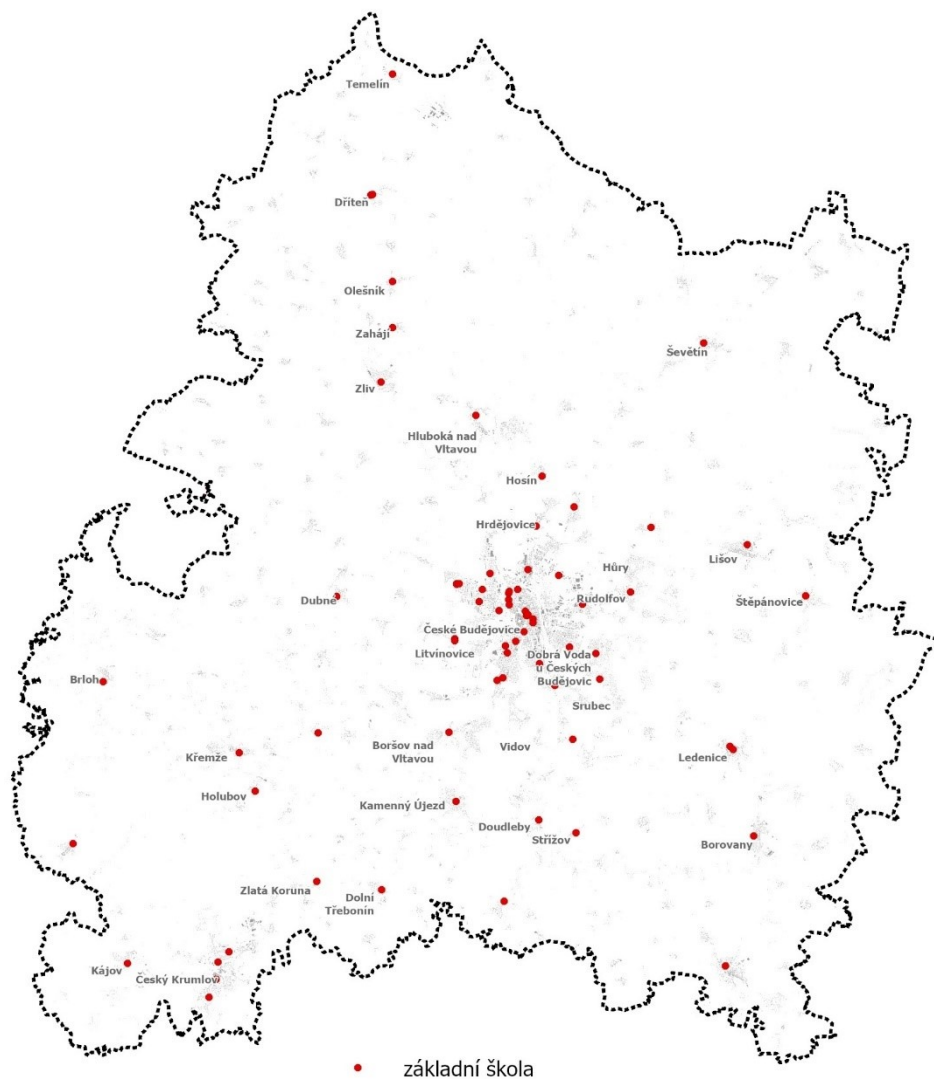


Schéma rozmístění základních škol

3.2.3 Ekonomický rozvoj

Velmi zjednodušeně lze říci, že rozvoj ekonomických aktivit je hnacím motorem rozvoje území v ostatních oblastech. Metropole svou ekonomickou silou přitahuje další investice, což umožňuje rozvoj nejen přímo v ní a nejbližším území, ale má vliv na možnosti rozvoje v celé oblasti.

Jako u ostatních oblastí i rozvoj ekonomických aktivit ovlivňuje mnoho faktorů. Klíčové jsou:

- dostupnost kvalitní infrastruktury – primárně silnice, železnice, letiště, telekomunikační sítě,
- dostupnost kvalifikované a vzdělané pracovní síly,
- připravenost území – potenciál rychlé realizace záměru,
- stabilita prostředí – z pohledu územně plánovacího je základem respektování stanovené koncepce, udržení kontinuity a konzistence ve vývoji území.

3.2.3.1 Dostupnost dopravní infrastruktury

České Budějovice jsou důležitým dopravním uzlem v jižních Čechách:

- jsou napojeny na významné železničních tratě – **IV. TŽK**, jeden z národních železničních koridorů ve směru Německo – Děčín – Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Třebonín – Horní Dvořiště – Rakousko (trasa od Dolního Třebonína směr Rakousko je v současné době vyhledávána),
- v Českých Budějovicích se nachází jeden nejvýznamnějších železničních uzlů mezinárodního významu pro osobní i nákladní dopravu – prochází jím IV. TŽK a celostátní trať Plzeň – České Budějovice – České Velenice – státní hranice,
- jsou napojeny na významné silniční tahy – silnice I. tř. směr Plzeň, směr Brno, směr Dolní Dvořiště/hranice s Rakouskem (zastoupí dálnice D3) a zejména **dálnice D3**, jedna z hlavních dopravních tepen v České republice ve směru sever – jih, Praha – České Budějovice – Rakousko (sít rakouských dálnic),
- bonusem je **letišť České Budějovice**, významným impulsem z hlediska potenciálu pro další rozvoj „metropole“ a oblasti je skutečnost, že se podařilo dosáhnout jeho zprovoznění (zatím v podobě charterového leteckého provozu do turistických destinací, ale existuje významný potenciál dalšího rozvoje).
- nechybí vodní cesta na Vltavě – úsek České Budějovice – Třebeň.

Zásadní je napojení metropole i metropolitní oblasti na **dálnici D3 a IV. TŽK**.

Napojení na kapacitní dopravní infrastrukturu ve vztahu k potenciálu rozvoje metropole i celé metropolitní oblasti hraje zásadní roli, protože umožňuje:

- rychlé a efektivní spojení nejen mezi metropolemi na území České republiky a v zahraničí, a tím zvyšuje dostupnost pracovních příležitostí, obchodních partnerů a trhů,
- snazší pohyb osob, a tím zvyšuje dostupnost pracovních sil,
- snazší pohyb zboží a surovin, a tím vytváří potenciál pro zvýšení efektivity a konkurenceschopnosti místních podniků,
- snadnou dostupnost oblasti pro turisty, a tím vytváří potenciál pro zvýšení turistického ruchu a rozvoj turistické infrastruktury.

Nezbytné je ale také zmínit, že **napojení na kvalitní dopravní infrastrukturu** umožňující snadnou a rychlou dostupnost větších metropolí s širší a lepší nabídkou pracovních příležitostí, zejména odborných pracovních míst s vyšším platovým ohodnocením, **může znamenat naopak odliv pracovní síly** (ve smyslu dojížděky za prací nebo odstěhování). **Pro rozvoj oblasti je tedy nezbytné „přitáhnout“ firmy, díky jejichž nabídce pracovních příležitostí trend odlivu pracovní síly nepřeváží.** Územně plánovací nástroje jsou v tomto směru nápomocny z hlediska připravenosti území.

3.2.3.2 Dostupnost technické infrastruktury

Především díky vazbě na koncentraci obyvatel, firem (a typů firem) a institucí je dostupnost technické infrastruktury nejpříznivější v metropoli a její aglomeraci, dále potom v subcentrech v oblasti. Tudíž do těchto oblastí primárně směřuje další rozvoj. Pro rozvoj výzkumných center a technologických parků je mimo jiné zásadní možnost napojení na kvalitní kapacitní telekomunikační infrastrukturu.

3.2.3.3 Dostupnost kvalifikované a vzdělané pracovní síly

Úroveň vzdělání pracovní síly je jedním z faktorů, který firmy zohledňují při rozhodování o umístění svých provozů nebo investic do určitého území. Firmy zaměřené na vysoce odbornou, a v důsledku lépe placenou, práci (např. technologické firmy zaměřené na vývoj softwaru, informační technologie, umělou inteligenci, strojní učení apod., firmy zaměřené na výzkum a vývoj v oblasti lékařství, nebo organizace zabývající se výzkumem a vývojem v různých oblastech, včetně akademických institucí, výzkumných laboratoří a inovačních center) mají vyšší potenciál přispět k hospodářskému růstu a větší konkurenceschopnosti oblasti. Pro přivedení takových firem do území je potřeba zajištění dostupnosti pracovní síly s vysokoškolským vzděláním potřebné kvality, zároveň však přítomnost takových firem kvalifikovanou pracovní sílu do oblasti přitahuje. Nalezení rovnováhy v tomto vztahu má pozitivní dopad na rozvoj oblasti.

- Primárním předpokladem dostupnosti kvalifikované pracovní síly je nabídka škol poskytujících vzdělání potřebného charakteru, avšak především na potřebné úrovni. Metropolitní oblast, zejména metropole samotná, má dostatečně širokou a kvalitní nabídku středoškolského vzdělání. Poněkud horší je kvalita vysokoškolského vzdělání. V metropoli jsou tři vysoké školy – Jihočeská univerzita, Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, Vysoká škola evropských a regionálních studií. Špičkové úrovně dosahují vybrané fakulty Jihočeské univerzity – rybnářství a ochrany vod a přírodovědecká, které mají vazbu na Biologické centrum AV ČR, v. v. i. Kvalita vzdělání v technických oborech bohužel nedosahuje úrovně potřebné pro firmy zaměřené na vysoce odbornou, a tím lépe placenou práci.
- Protože České Budějovice a jejich okolí jsou vnímány jako příjemné místo pro život, lze předpokládat, že se sem absolventi s kvalitním vysokoškolským vzděláním budou vracet.

3.2.3.4 Připravenost území, stabilita prostředí – z pohledu územně plánovacího

Koncepce stanovené územními plány reflektují na dosavadní vývoj území a jsou do nich promítnuty směry vyjádřené rozvojovými strategiemi, reagují na předvídatelné trendy ve vývoji území. K vymezení ploch pak dochází na základě koordinace všech zájmů v území. Vymezením rozvojových ploch pro oblast výroby a podnikání, vědy a výzkumu vytvářejí primární předpoklad pro možnost budoucího rozvoje této oblasti. Aby vymezené plochy byly skutečným potenciálem pro rozvoj, musí existovat reálná možnost, že se stanou předmětem zájmu investorů. Tohoto cíle může být dosaženo mnoha cestami, např. již samotným vymezením ploch jako nových rozvojových ploch nijak nezatížených, se zajištěnou dostupností dopravní a technické infrastruktury, bez potenciálních střetů s dalšími zájmy – zejména z oblasti bydlení, na ochraně přírody a krajiny nebo v případě potřeby vymezené plochy „připravit“ do té míry, aby byly pro investory zajímavé.

Pokud se jedná o připravenost „metropole“ a její aglomerace z pohledu vymezených ploch umožňujících rozvoj ekonomických aktivit v oblasti výroby a podnikání, vědy, výzkumu a vývoje, jejich situování reaguje na výše popisované faktory.

Největší předpoklad rozvoje je na území českobudějovické aglomerace na severovýchodě a jihu.

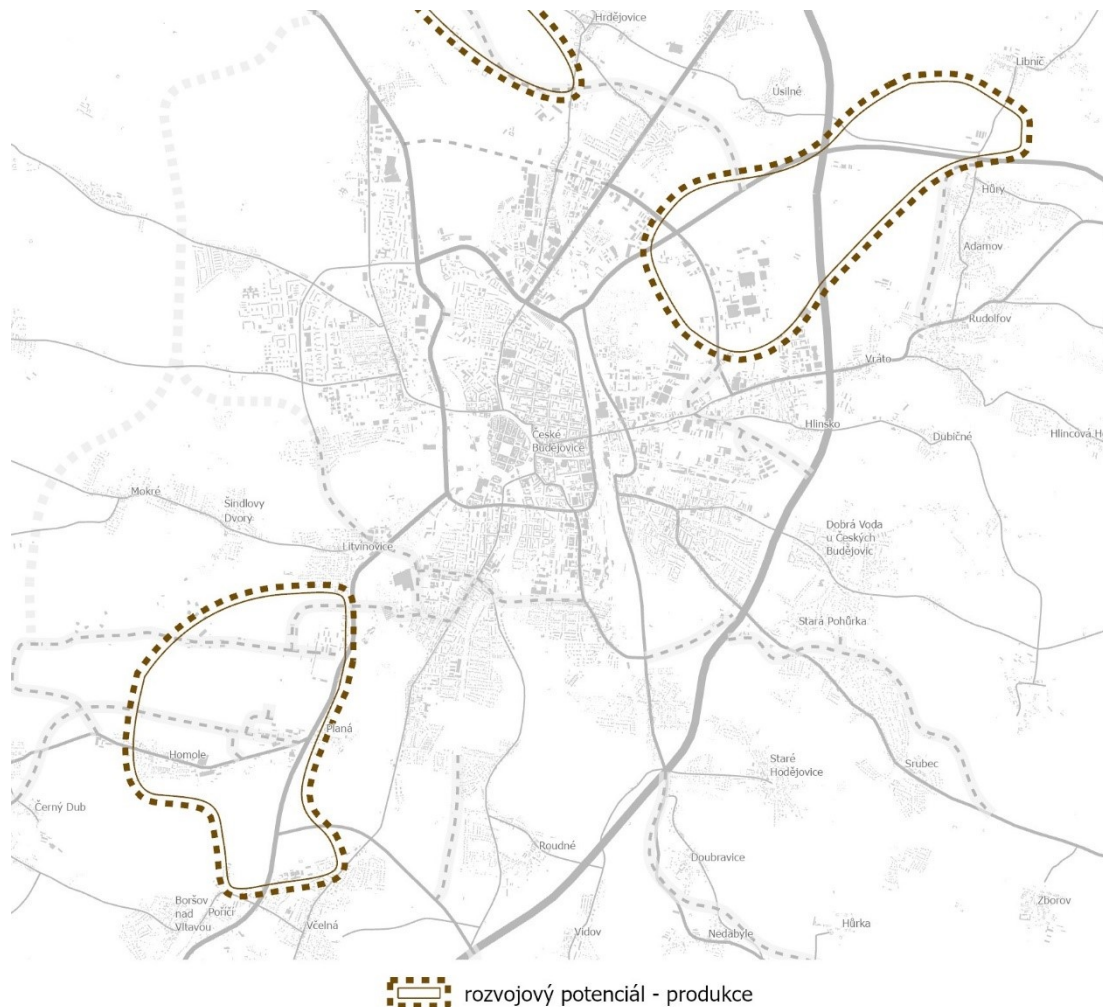


Schéma oblastí s největším potenciálem rozvoje produkce na území českobudějovické aglomerace

V případě území metropolitní oblasti mimo oblast „metropole“, plošně významná území s potenciálem rozvoje ekonomických aktivit v oblasti výroby a podnikání, vědy, výzkumu a vývoje jsou vymezeny:

- u Hosína a Ševětína ve vazbě na dálnici D3 a IV. TŽK,
- u Hrdějovic ve vazbě na plánované logistické centrum, nově je do tohoto území uvažován přesun nákladového nádraží z Českých Budějovic,
- u Dívčic v návaznosti na areál MAPE, vlečkou napojenou na trať ve směru na Plzeň,
- plocha pro rozvoj nových jaderných zdrojů u Jaderné elektrárny Temelín – rozvojová lokalita v oblasti energetiky s jedním z největších potenciálů pozitivního vlivu na rozvoj i dalších oblastí v českobudějovické aglomeraci i metropolitní oblasti.

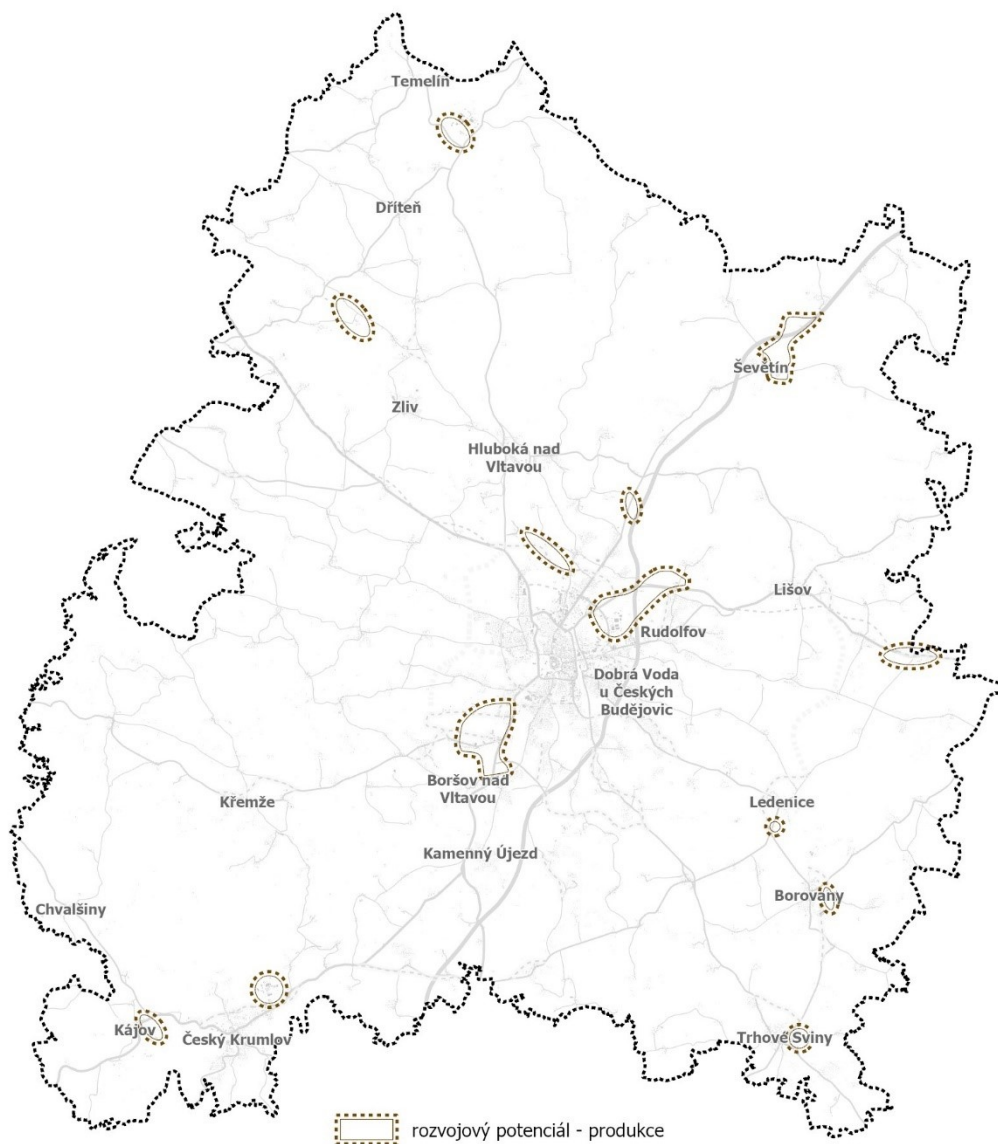


Schéma oblastí s významným potenciálem rozvoje produkce na území MOCB

3.2.3.5 Závěry, doporučení

Aglomerace České Budějovice i metropolitní oblast má potenciál pro rozvoj v oblasti výroby, vývoje, vědy a výzkumu, existují zde dlouhodobě vymezená území pro tento rozvoj v územních plánech jednotlivých obcí. Z pohledu územně-plánovacího jsou tedy vytvořeny základní předpoklady pro pokračování v jejich „přípravě“, aby se staly atraktivní pro investory. Doporučuje se primárně cílit na transformaci již zastavěných území (ať o území, jejichž současné využití neodpovídá novým požadavkům, nebo přímo o brownfieldy) a preferovat jejich využití před využitím území dosud nezastavěných. Výhodou tohoto přístupu je, že dochází ke skloubení potřeby rozvoje a potřeby eliminace dalšího zastavování krajiny.

Pokud se jedná o rozvojová území již promítнутá do územních plánů, jsou většinou dotčena krajinným rozhraním definovaným ÚS MOCB. Při zájmu o další rozvoj za toto rozhraní je nutno důsledně vážit jeho potřebu na úkor krajinného zázemí sídla, nicméně není vyloučen (podrobně kap. 5 části Návrhu koncepce krajiny a vzájemné vazby).

Významné rozvojové plochy vymezené na území obcí zahrnutých do metropolitní oblasti České Budějovice zatím nejsou vyčerpány a na úrovni prověření v rámci ÚS MOCB nebyla zjištěna

aktuální potřeba vymezení dalších rozvojových ploch ani nebyla shledána nutnost doporučení některých ke zrušení. Do grafické části byla promítnuta vize území s potenciálem pro další rozvoj v této oblasti.

Pro rozvoj je vhodné nejprve využít již v územních plánech vymezené plochy, a to včetně ploch transformačních, a nevymezovat další plochy na úkor krajiny (tzv. urban sprawl).

Důležitá je podpora rozvoje ekonomických aktivit nejen v aglomeraci, ale i v ostatních obcích oblasti. Nabídka zaměstnání totiž hraje významnou roli z hlediska potenciálu rozvoje bydlení a dalších souvisejících oblastí.

Z hlediska dostupnosti pracovních příležitostí v „metropoli“ pro občany ostatních obcí metropolitní oblasti je stejně jako v oblastech ostatních důležitá zejména podpora dostupnosti:

- zajištění kvalitní veřejné dopravy v dostatečné frekvenci dohodnuté s obcemi (včetně řešení problematiky ceny pro obce za obsluhu MHD),
- zajištění parkovišť P+R pro individuální dopravu (byť předchozí bod cílí na dosažení snížení jejího objemu) s navazující MHD s „přednostními“ pruhy umožňující rychlou přepravu k přestupní zastávce a zpět a doplněné o „retail“ eliminující potřebu vjíždění do centra Českých Budějovic, případně parkovišť P+G,
- zajištění cyklostezek umožňujících bezpečnou a rychlou přepravu mezi obcí a metropolí.

Možná řešení byla prověřena dopravní částí a jsou do návrhu promítnuta.

3.2.4 Rekreace

Vzhledem k v mnoha aspektech silné vazbě na využívání krajinného prostředí byla zpracována jako součást Návrhu koncepce krajiny a vzájemné vazby, kapitola 7. Rekreční potenciál krajiny.

4 URBANISTICKÁ KONCEPCE – AGLOMERACE

Současná územní koncepce českobudějovické aglomerace je výsledkem dlouhodobého vývoje. Vliv na její utváření měly nejen geomorfologické podmínky, ale také významné impulzy, které podnítily její rozvoj.

Město bylo původně založeno pod soutokem řek Vltavy a Malše na pravém břehu řeky Vltavy. Po zbourání hradeb se rozvíjelo východním, severním a jižním směrem v prostoru vymezeném vybudovanou železnicí a železnicí. V druhé polovině 20. století se s rozvojem těžkého průmyslu a vznikem nových průmyslových obvodů město rozvíjelo dále východním směrem za železnici. V této době také dochází poprvé k rozvoji města západním směrem za řeku – vznik sportovišť a parku Stromovka. Následná výstavba sídlišť na levém břehu Vltavy vedla k zapojení levobřežního území do souvislé aglomerace. Jako poslední se do územní koncepce aglomerace promítá současná vlna suburbanizace probíhající cca od roku 2000, kdy dochází k odlivu obyvatel z jádrového města do okrajových obcí aglomerace.

Zjednodušeně tak lze říci, že v důsledku historického vývoje je v současné době jižní a západní část aglomerace převážně obytného charakteru, kdežto východní a severovýchodní území je převážně produkční. Jako přibližný předěl mezi nimi lze vnímat železnici.

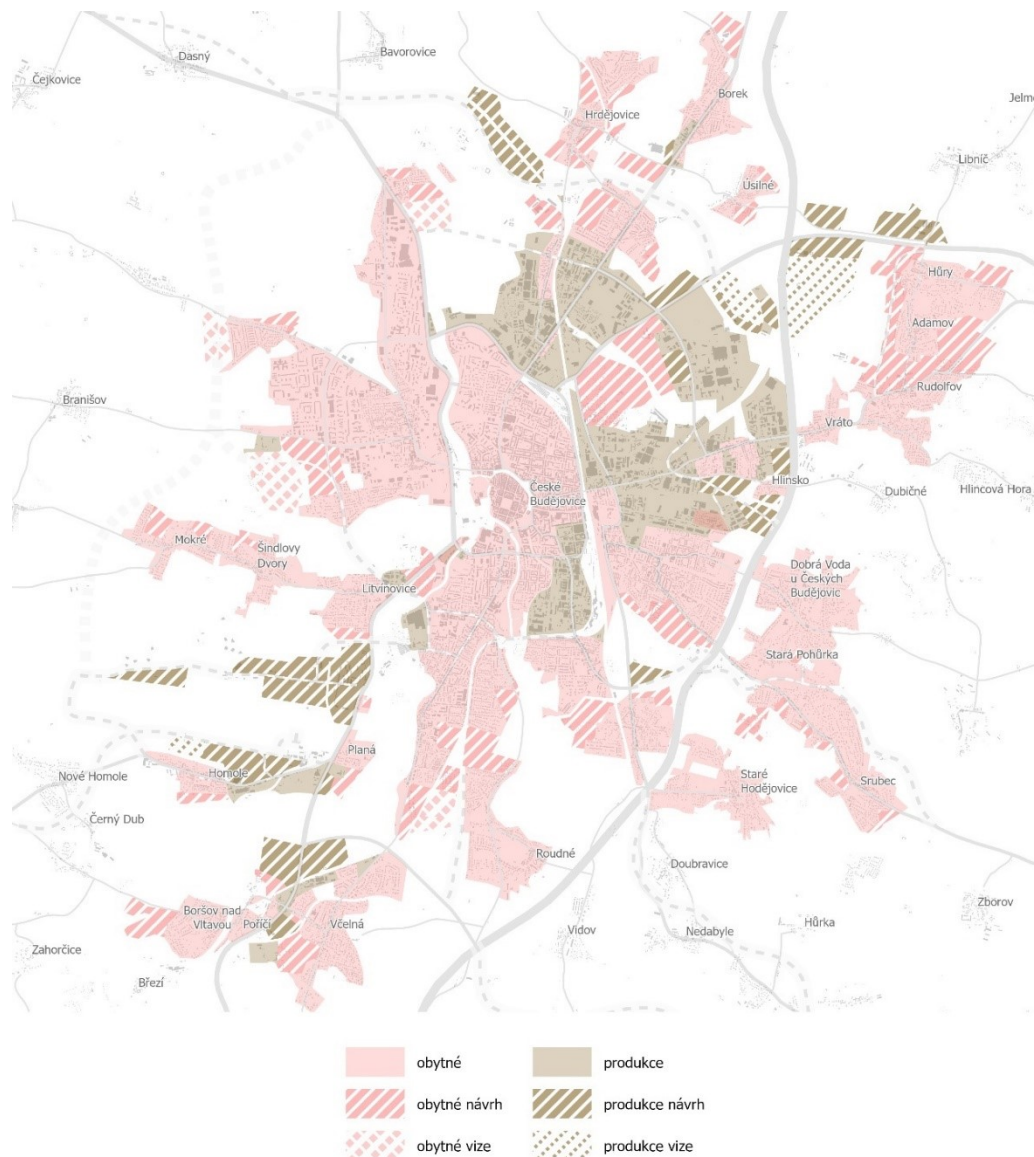


Schéma území obytných a produkčních

Vedle generalizovaného členění města na území převážně obytné a území převážně produkční nelze opomenout zeleň a vodu do aglomerace vstupující a významně se podílející na celkové územní koncepci.



Schéma zeleně – parků

Výše zmíněné řeky Vltava a Malše tvoří přirozenou bariéru napříč aglomerací. Tuto přirozenou bariéru doplňují bariéry technické v podobě železnice a nově i dálnice.

Pro zajištění fungování vzájemných vazeb mezi těmito oddělenými částmi aglomerace je potřeba zajištění prostupnosti přes tyto bariéry. Návrhem řešení se zabývala část dopravní a část Návrh koncepce krajiny a vzájemné vazby v kapitole 5.

Zde jsou uvedena pouze vybraná z navržených opatření:

- 1) nový most „Papírenská“
- 2) obnova přemostění v místě starého mostu Planá – Rožnov
- 3) podjezd pod nádražím
- 4) podchod nádraží – Suché Vrbné
- 5) nové lávky pro pěší a cyklisty v centru Českých Budějovic (Výstaviště – Staroměstská čtvrť)

Využití stávajících vodních děl pro přechod řeky Vltavy v místech:

- 6) jez České Vrbné
- 7) Jiráskův jez
- 8) Trilčův jez

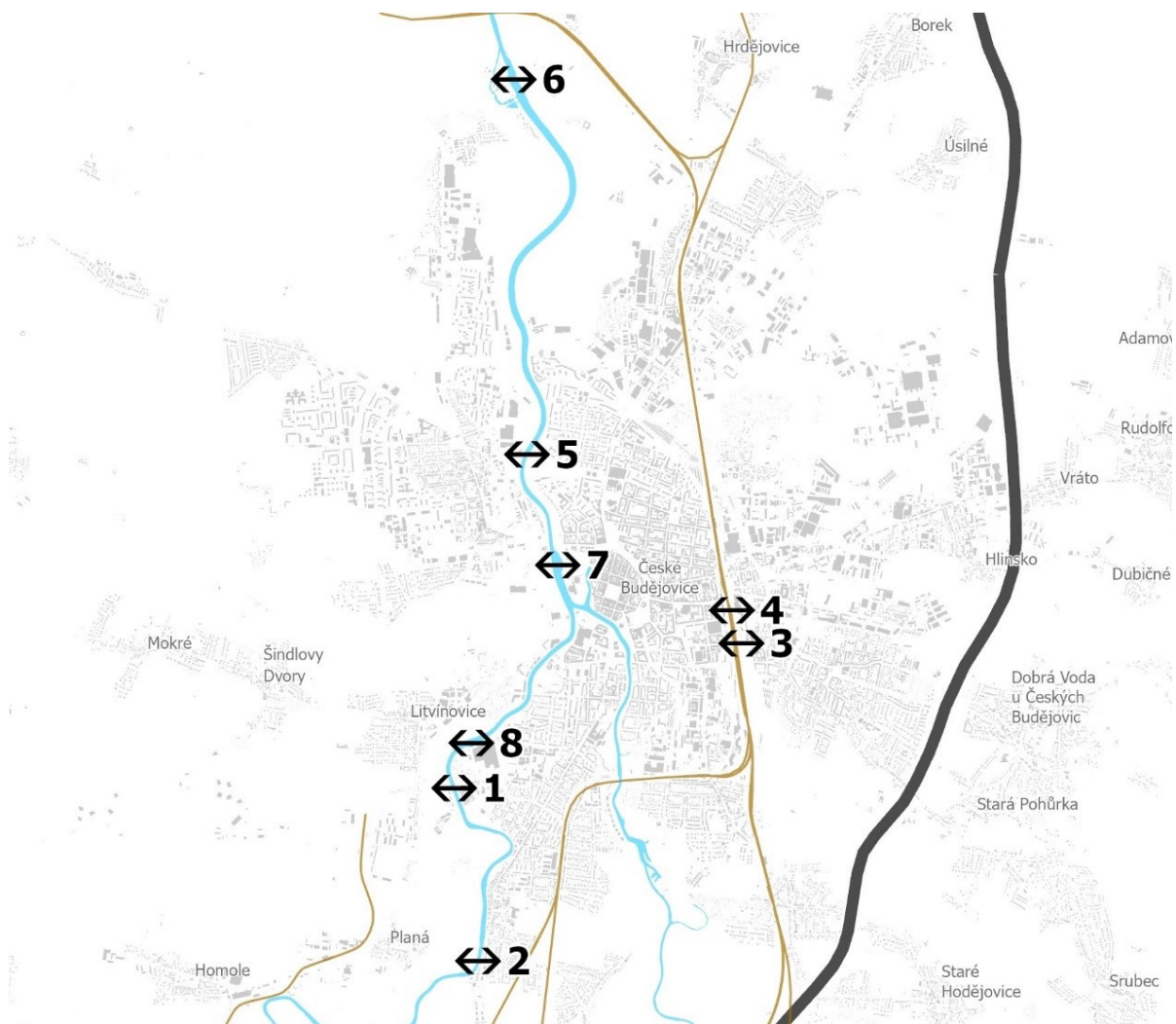


Schéma přirozených a technických bariér s vyznačením míst navržených opatření

Úvahy o možnostech rozvoje aglomerace z této základní územní koncepce vycházejí a navazují na ni.

4.1 Obytná území

Ve zjednodušujícím nadhledu pro účely ÚS MOCB obytná území zahrnují území převážně určená k bydlení všech typů včetně občanského vybavení či veřejných prostranství, které jsou jejich součástí a s obytnou funkcí přímo souvisí.

Významnou část území města i ostatních obcí aglomerace tvoří stabilizované plochy obytné zástavby. Tato území zahrnují obytnou zástavbu od historické po současnou. ÚS MOCB nemá ambici se stabilizovanými plochami obytné zástavby zabývat jednotlivě, přesto se jeví jako vhodné uvést zásadní náměty, jak k těmto územím přistupovat:

- Ve všech těchto územích důsledně vážit další zábor zeleně zejména z důvodu jejího pozitivního vlivu na lidskou psychiku, tak vlivů mikroklimatických – redukce negativních vlivů jako je prašnost a přehřívání měst (tzv. heat effect), zlepšování proudění vzduchu, ovlivňování teplotního a vlhkostního režimu.
- Tzv. heat effect se nejvíce projevuje v historickém centru Českých Budějovic, o něco mírněji u blokové zástavby (typicky Pražské předměstí, Husova kolonie), kde zůstaly zachovány zelené vnitrobloky. Při modernizaci zástavby těchto území důsledně aplikovat opatření na adaptaci klimatu, ideálně zachovat zeleň ve vnitroblocích. Proměna vnitrobloků na parkoviště jeden problém zlepšuje, druhý však prohlubuje. Zachované zelené vnitrobloky jsou bonusem Českých Budějovic a přispívají k jejich pověsti „zeleného“ města.
- Zástavbu území kolektivní zástavby, zejména panelových sídlišť, ale i z dob předcházejících, nezahušťovat dalšími stavbami. Doplněním o nové objekty dochází k narušení urbanistického konceptu, na základě kterého zástavba byla postavena, záboru veřejného prostoru (většinou zeleně) a významnému snížení kvality bydlení.
- Principiálně je v těchto územích možno volit cestu navýšení podlažnosti některých k tomu vhodných objektů. Podmínkou je důsledně vážit, zda zvýšení počtu obyvatel území „unese“ nejen z pohledu zajištění technické infrastruktury, ale také zejména z pohledu zajištění občanského vybavení a dopravy v klidu.
- Problémem drtivě většiny stabilizovaných území kolektivní zástavby je nedostatek parkovacích míst. Možnou cestou ke zlepšení této situace je výstavba parkovacích domů, kdy je minimalizován zábor veřejného prostoru a maximalizována kapacita. Ale ani toto řešení není vzhledem k územním podmínkám vždy možné.

Znázorněné návrhové plochy vyjadřují potenciál rozvoje obytných území v aglomerace.

- V těchto územích je očekáván v převažující míře rozvoj obytné funkce, ale zároveň je předpokládán rozvoj ostatních funkcí s bydlením souvisejících nebo je jejich rozvoj dokonce podmiňující. Vyzdvihnout je potřeba občanské vybavení včetně veřejných prostor, které bývá často opomíjeno (častý negativní důsledek suburbanizace).
- Většina těchto ploch je již vymezena v územních plánech a ÚS MOCB je potvrzuje. ÚS MOCB návrh rozšířila o „vizi“. Tato území se nacházejí za rovněž ÚS MOCB (část Návrh koncepce krajiny a vzájemné vazby) vymezenou hranicí krajinného rozhraní, které nevyjadřuje, že další rozvoj za toto rozhraní je vyloučen, nicméně říká, že je nutno důsledně vážit jeho potřebu na úkor krajinného zázemí sídla. V těchto případech je v urbanistické části ÚS MOCB vyjádřen názor, že rozvoj v rozsahu vize nebude mít podstatný negativní vliv z pohledu záboru přírodního prostředí a zajištění jeho fungování jako zázemí sídla.
- Vymezené zastavitelné plochy respektují potřebu zachování prostupnosti krajiny a dalšího nesrůstání sídel.
- Plošně nejvýznamnější rozvojová území jsou:

- o území jižně od sídliště Máj, které společně s vizí zaujímá plochu obdobného rozsahu,
- o území u Husovy kolonie, jehož možnost využití je zatím limitována existencí ochranného pásma vysílače a na významné části je předpokládána transformace zahrádkářské kolonie.

Pro rozvojová území takového rozsahu je nutno počítat s potřebou vybudování čtvrtového centra se základní občanskou vybaveností a je třeba je územně vymezit společně s definováním alespoň základní urbanistické koncepce.

- Pro budoucí zástavbu je vhodné uvažovat o možném zvýšení výškové hladiny zástavby zejména kolektivního bydlení, ale i např. administrativních budov – došlo by tak k zajištění vyššího počtu bytových či nebytových jednotek na již zastavěné ploše, což umožní omezit míru rozrůstání zástavby do krajiny. Zástavba tak může být realizována „v zeleni“ - s větším množstvím veřejných „zelených“ pobytových prostorů, což má významný vliv kvalitu života v území – primárně zmírnění přehřívání, pozitivní vliv na sociální vztahy díky potenciálu vytvoření příjemného prostředí pro život. Navýšení výškové hladiny se však podstatným způsobem promítne do siluety města, jeho vizuálního uplatnění v dálkových pohledech celkově i ve vztahu k současným dominantám města (např. typicky historické dominanty Černé věže). Je tedy potřeba vážit zejména mezi těmito zájmy.

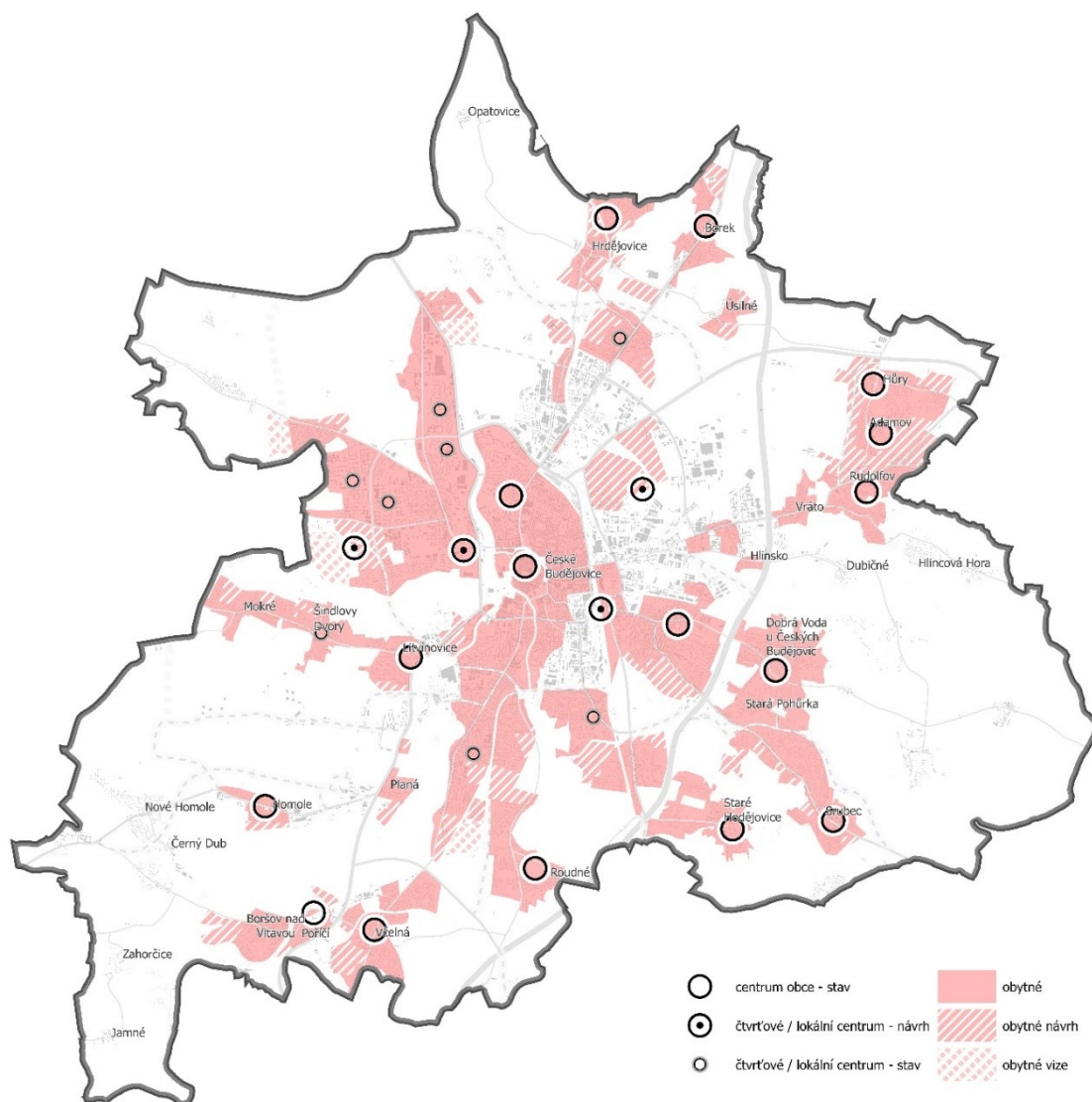


Schéma rozvržení území pro bydlení

4.2 Občanské vybavení

Občanské vybavení v aglomeraci slouží k zajištění potřeb nejen jejích obyvatel, ale i obyvatel celé metropolitní oblasti, jejímž centrem jsou České Budějovice.

Většina vyšší občanské vybavenosti je kumulována v historickém centru a navazujícím území, např.:

- z oblasti kultury: Jihočeské divadlo, DK Metropol, KD Slavie, Jihočeská filharmonie, Alšova Jihočeská galerie, Jihočeská vědecká knihovna, Jihočeské muzeum, muzeum koněspřežky, Hvězdárna a planetárium, kina,
- státní správa: Magistrát města, krajský úřad, Finanční úřad, Úřad práce, krajský a okresní soud,
- zdravotnictví: polikliniky,
- vzdělání: střední školy a gymnázia, VŠERS, některé fakulty Jihočeské univerzity,
- sport: plavecký stadion, Sokolovna, zimní a fotbalový stadion, Sportovní hala,
- ostatní: kongresový hotel Clarion, mnohé obchody, restaurace apod.

Z uvedeného výčtu je zřejmé, proč se jedná o těžiště aglomerace.

- Plánovaná transformace území Výstaviště a Dlouhé louky má díky své poloze a možnosti propojení s centrem potenciál situovat sem aktivity, díky nimž se toto území může stát rozšířením centra aglomerace s kumulací vyšší občanské vybavenosti. Potenciál k rozšíření centra aglomerace s kumulací vyšší občanské vybavenosti je i v oblasti na druhé straně bariéry tvořené koridorem železnice, kdy vybudování P+R a podchodu pod nádražím může být impulzem k zahájení transformace tohoto území.

Dlouhodobým problémem je absence koncertního sálu odpovídajících parametrů. Pro jeho umístění se nabízí oblast širšího centra již nyní s kumulací kulturních zařízení a s vazbou na historické jádro. Nicméně není vyloučeno, že vhodné území bude nalezeno v jiné oblasti, kde by umístění takovéto kulturní stavby bylo impulzem pro jeho transformaci.

Problémem vyšší občanské vybavenosti v historickém centru, kterou využívají občané celé metropolitní oblasti, je nedostačující množství parkovacích stání. Zvýšení kapacity parkovacích stání ale v historickém centru není reálné v potřebném množství zajistit. Možnou cestou je budování parkovišť P+G v blízkosti centra.

Zásadní problém s nedostatkem parkovacích míst má také Nemocnice ČB, byť je situována mimo historické centrum. Možnou cestou je úprava stávajícího „parkovacího domu“ nebo na území stávajících parkovišť v areálu vybudovat parkovací dům.

4.2.1 Čtvrťová centra

- Základní občanské vybavení místního dosahu jednotlivých obcí je potom obvykle kumulováno v centru obce nebo v případě částí města České Budějovice v tzv. čtvrtěvých centrech. Zajištění základního občanského vybavení umožňuje zajištění potřeb obyvatel tohoto území a jeho rozsah se odvíjí od jejich počtu. Pro nová obytná území je potřeba počítat s potřebou zajištění občanského vybavení a vzniku čtvrtěvých center a vymezit pro ně plochu. ÚS MOCB deklaruje potřebu jejich vzniku pro dvě největší rozvojová obytná území.
- Potřebu rozšíření občanského vybavení jak čtvrtí, tak obcí aglomerace je potřeba koordinovat s předpokladem nárůstu počtu obyvatel. Ve vazbě na množství navržených rozvojových ploch rezervovat území pro jeho rozšíření. Z obcí zahrnutých do

českobudějovické aglomerace plánuje rozšíření o stavbu 1. stupně základní školy obec Hůry.

Zajištění kvalitní lokální občanské vybavenosti v kvalitním přívětivém prostředí, situované obvykle do místních částí, je klíčové pro zajištění kvality každodenního života obyvatel. Jedná se totiž o velmi důležitý aspekt, který má významný dopad do sociální stránky života obyvatel. (Jako příklad lze uvést připravovanou úpravu lokálního centra Juvel nebo náměstí před KD Vltava.)

4.2.2 Obchodní zóny

Dalšími oblastmi s kumulací velkého množství obyvatel do jednoho území jsou obchodní zóny. Největší obchodní zóny jsou situovány na severu aglomerace. Na jihu naopak chybí. Zde se nacházejí rozvojové/transformační plochy s potenciálem vybudování obchodní zóny, např. transformační území u Letiště České Budějovice. Vhodné je také doplnit P+R o retail zóny, čímž se zvyšuje potenciál využívání P+R.

4.2.3 Sportoviště

Neopominutelnou součástí občanského vybavení jsou sportoviště a sportovní areály. Návrh možného umístění sportovních areálů a sportovišť rozšiřuje současnou nabídku o nové možnosti. Dlouhodobý problém absence národní sportovní haly je řešen jejím připravovaným umístěním do transformačního území před hlavním vstupem do Výstaviště. Citelná je pro občany také absence aquaparku. Jeho uvažované umístění v návaznosti na letní plovárnu u Vltavy se logicky nabízí. Potenciál pro umístění nových sportovišť je v navrženém parku u Českého Vrbného a ve Čtyřech Dvorech.

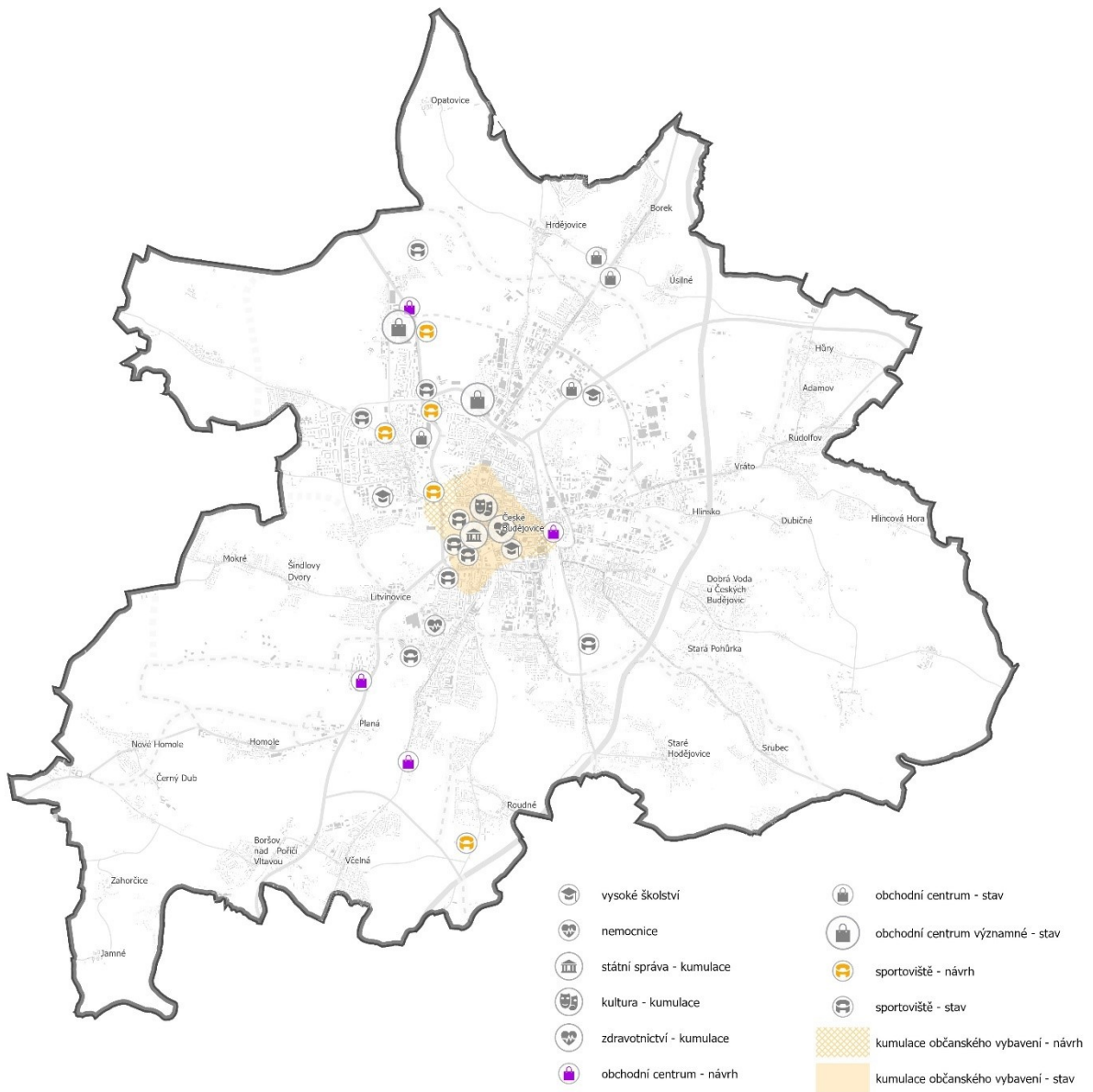


Schéma rozmístění vyššího občanského vybavení

4.3 Plochy zeleně

Podrobně se i zeleni v urbanizovaném území aglomerace věnuje část Návrh koncepce krajiny a vzájemné vazby, zejména kapitoly 1. a 2.

Plošná i liniová zeleň, a to veškerá postupující urbanizovaným územím aglomerace plní nezastupitelnou roli. Zejména:

- rozhodujícím způsobem přispívají k eliminaci negativních jevů souvisejících s urbanizací a klimatickou změnou,
- umožňuje každodenní krátkodobou rekreaci obyvatel, čímž zvyšují kvalitu jejich života a pozitivně ovlivňují sociální vazby.

Jedná se o soustavu ploch vzájemně propojených i samostatných. Základ této soustavy tvoří v urbanizovaném území aglomerace příměstské přírodní parky a zelené osy:

4.3.1 Příměstské přírodní parky

Řešení ve shodě s řešením koncepce krajiny potvrzuje návrh příměstských přírodních parků, jejichž charakter je předpokládán obdobný jako Stromovky nebo více přírodních se zastoupením mobiliáře nebo jiných funkčních prvků v přijatelném rozsahu, který bude odpovídat požadovanému rámcově parkovému charakteru. Tyto příměstské přírodní parky tvoří spojku nebo přechod mezi městskou zelení a krajinou v extravilánu města. Očekává se jejich intenzivní využití pro krátkodobou rekreaci. Aby plnily svou funkci je potřeba zachování jejich rozsahu. Je tudíž potřeba je takto respektovat a postupně z nich neubírat, což je typickým projevem tzv. urban sprawl.

4.3.2 Propojení zelených os a okolní krajiny

Řešení ve shodě s řešením koncepce krajiny potvrzuje také důležitost zelených os ve smyslu kompozičním i funkčním. Návrhem řešení podporuje sledovaný cíl propojení různých segmentů s převládajícím přírodním charakterem do logicky strukturované sítě i propojení s okolním přírodním prostředím.

Klíčovou roli hraje „modro-zelená“ osa navázaná na řeku Vltavu a Malši, která zajišťuje prostup přírodního prostředí napříč celým urbanizovaným prostředím aglomerace. Vzájemně spolupůsobící fenomén vody a zeleně zvyšuje a podstatným způsobem se podílí na zajištění kvality života v aglomeraci. Jednak má významně pozitivní vliv na klima v urbanizovaném prostředí, ale má klíčovou roli z pohledu sociálních vztahů, kdy toto prostředí je využíváno ke každodenní krátkodobé rekreaci a má potenciál k rozvoji tohoto využití, ať v podobě více urbanizované nebo více přírodní.

4.3.3 Zelené klíny

Koncept navržených přírodních parků i zelených os koresponduje s primárním koncepčním cílem, kterým je stabilizace a podpoření historicky vzniklého fenoménu *přírodních „zelených“ klínů* prostupujících do urbanizovaného území Českých Budějovic.

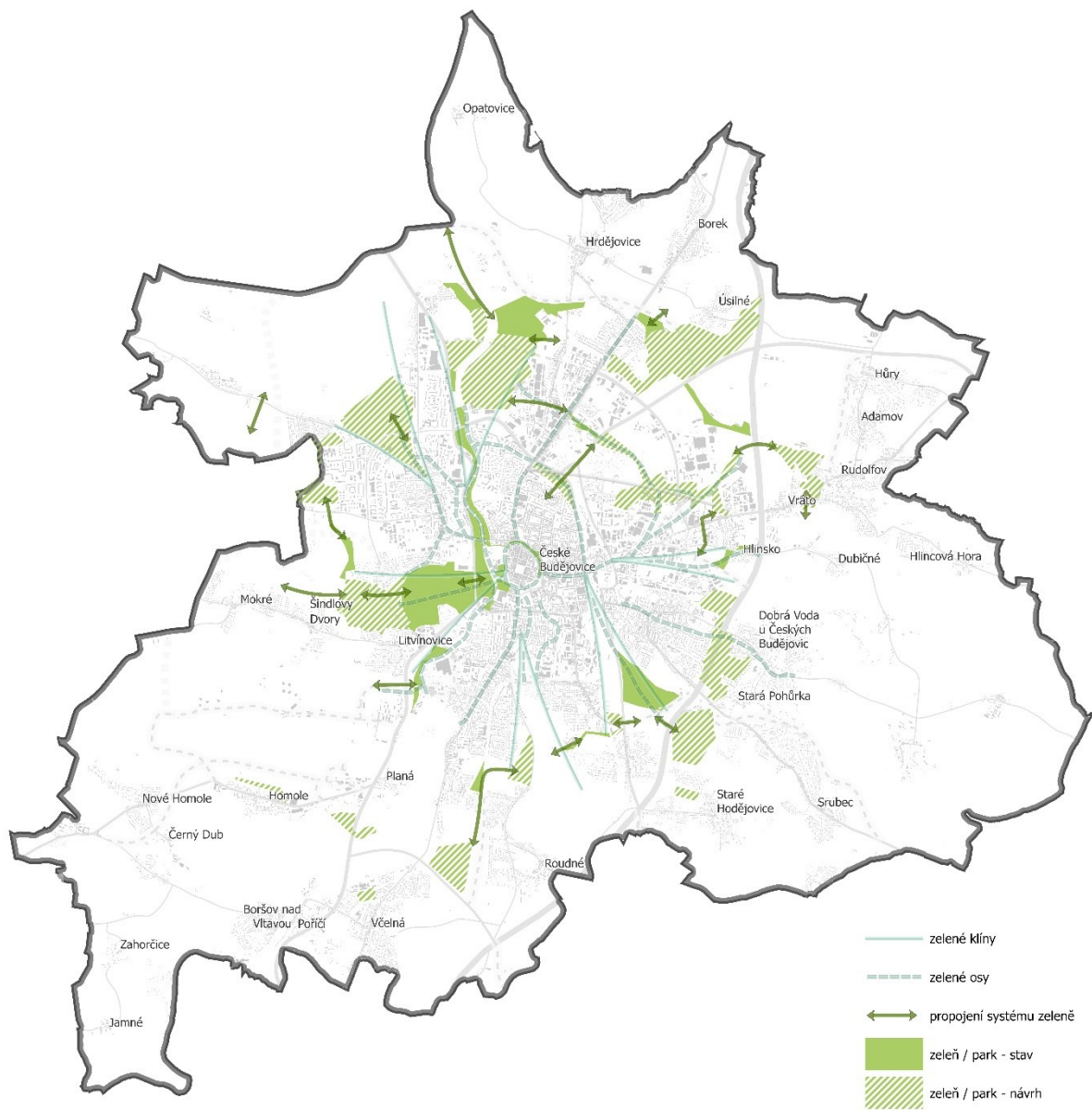


Schéma rozvržení ploch zeleně a propojení zelenými osami

4.4 Produkční území

Produkce je v nadhledu ÚS MOCB chápána v nejširším slova smyslu. Zahrnuje výrobu, vývoj, vědu i výzkum.

Stabilizované produkční plochy jsou situovány do východní a severovýchodní části aglomerace, kde se rozvíjely ve vazbě na Rudolfovskou a Pražskou třídu. Některá z těchto území byla vyhodnocena jako území s potřebou transformace nebo území vhodná k transformaci.

Znázorněné návrhové plochy vyjadřují potenciál rozvoje produkčních území v aglomeraci. Rozvojová území jsou situována na severovýchodě a na jihu aglomerace.

4.4.1 Severovýchod aglomerace

- Rozvoj na v severovýchodním území je podpořen přivedením dálnice D3 a umístěním dálniční křižovatky.
- Nové rozvojové plochy na severovýchodě jsou vymezeny v návaznosti na stávající produkční území (východní část Českých Budějovic, oblast Nového Vrátá) a další potom především na území obcí Vrátá a Hůry.
- Kromě nových rozvojových ploch se zde nacházejí další plochy s významným potenciálem rozvoje, je však potřebná transformace celé této oblasti, zejména potom ploch, které jsou defacto tzv. brownfieldem. (Rozvojový potenciál těchto území prokázala územní studie ČB.21 Smart Green City, zpracovatel atelier A8000, prověřující defacto celou západní část města, přičemž transformace Teplárny Vrátá na zařízení pro energetické využití odpadu „ZEVO“ má potenciál stát se iniciátorem proměny této oblasti.) Z hlediska dopadu do území je vhodné preferovat využití těchto ploch, čímž dochází ke skloubení potřeby rozvoje a potřeby eliminace dalšího zastavování krajiny. Nicméně potřebná míra investic tyto plochy oproti volným plochám znevýhodňuje.
- Na severu aglomerace návrh částečně přebírá vymezení plochy smíšené výrobní (ÚP Hrdějovice) určené pro vznik logistického centra. Realizace záměru je však v současné době podmíněna vybudováním severní silniční tangenty města České Budějovice. Studie proveditelnosti železničního uzlu České Budějovice předpokládá, že do tohoto území bude přemístěno nákladové nádraží z Českých Budějovic. Bude tak naplněna vize setkání dvou hlavních módů dopravy – silniční a železniční. Před případnou možností doplnění o dopravu lodní studie preferuje ochranu identifikovaných krajinných hodnot území vzhledem k předpokladu jejího malého využití.

4.4.2 Jih aglomerace

- Rozvoj na jihu území je podpořen realizací Jižní tangenty a jejím budoucím napojením na dálnici D3.
- Rozvojové plochy jsou vymezeny na území obcí Boršov nad Vltavou (na části již probíhá výstavba) ve vazbě na zrealizovanou Jižní tangentu, a na území obcí Homole a Planá – ve vazbě na stávající výrobní plochy, a ve vazbě na letiště České Budějovice, kde se jedná o rozsáhlou transformaci využití území. Plocha celého areálu letiště je dnes významnou rozvojovou (transformační) lokalitou s jedním z největších potenciálů rozvoje nejen v oblasti cestování a logistiky, ale v rovněž oblasti výrobní, technologické i vědeckovýzkumné v Jižních Čechách. Skutečnost, že se letiště podařilo zprovoznit je zásadním impulzem pro rozvoj tohoto území. Jihočeský kraj činí další kroky pro přípravu tohoto území, aby bylo pro atraktivní pro potenciální investory.

- Výhodou vymezení nových produkčních rozvojových ploch také na jihu diverzifikace těchto ploch v rámci aglomerace.

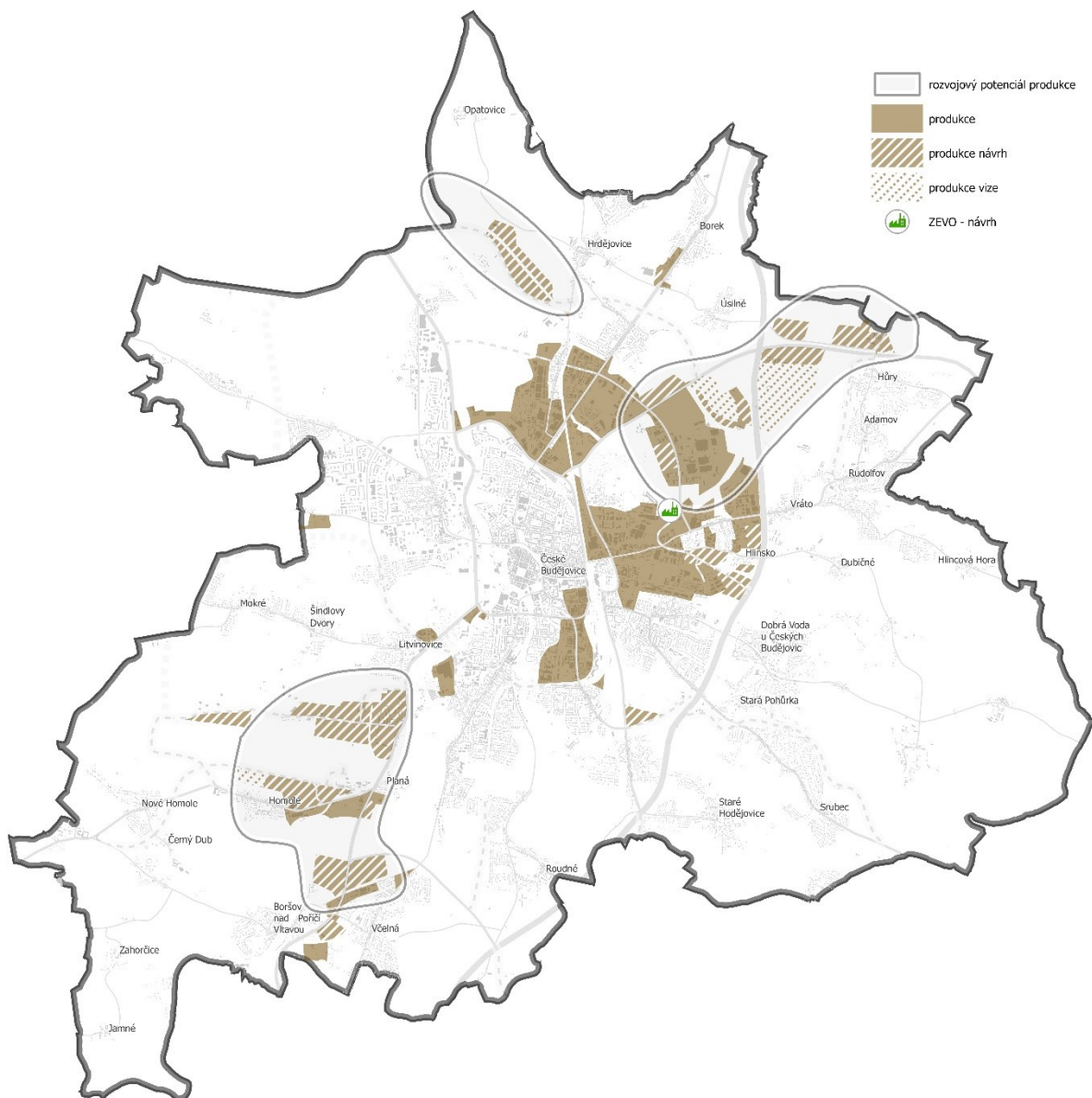


Schéma rozvržení území produkčních

4.5 Transformační území

Oblasti s významným potenciálem nového nebo kvalitnějšího využití odpovídajícího současným potřebám. Tzn. území s potřebou postupné přeměny, přetvoření, které apriori neznamená vždy zcela jiné využití.

Území navržená k transformaci jsou různého charakteru s různými předpokládanými směry transformace.

4.5.1 Území s navrženým novým využitím

Území s navrženým novým využitím (s konkretizovaným směrem transformace)

Označení plochy	Popis	Návrh transformace
T1	Brownfield – JATKY Hradský Od produkčních ploch odděleno, návaznost na stabilizované i rozvojové obytné území	Území obytné
T2	Území zahrádkářských kolonií Předpoklad transformace na území obytné dlouhodobě stabilizován a MOCB jej potvrzuje.	Území obytné
T3	Plochy přírodního prostředí Nové Vráto – Husova kolonie; brownfield garáží Jírovcova; území odkaliště. Navržená transformace na příměstský přírodní park potvrzuje navržené řešení částí koncepce krajiny – příměstské přírodní parky s kódy PP.02, PP.03, PP.07	Příměstský přírodní park Na území rekultivovaného odkaliště je možno umístění občanského vybavení při zachování výrazně majoritního podílu veřejně přístupného přírodního prostředí
T4	Území letiště a navazující – probíhající transformace	Území produkční Navrženo umístění P+R Vhodné pro umístění retail parku
T5	Území produkční v území obytném	Území obytné
T6	Brownfield bývalé Slévárny a okolní území	Území produkční

4.5.2 Území k prověření možnosti využití

Území k prověření možností využití (bez konkretizovaného směru transformace)

Označení plochy	Popis	Náměty
T7	Prostor nákladového nádraží a navazujícího území podél železnice – předpoklad přemístění do Hrdějovic – uvolnění rozsáhlého území v blízkosti centra města	Připravováno – území je plánováno propojit s centrální částí města podchodem pod vlakovým nádražím; umístění P+R Budoucí zástavbu koncipovat tak, aby byla posílena zelená osa a dosaženo prostupu „zeleného“ klínu do tohoto urbanizovaného území
T8	Území s prolínající se zástavbou různého charakteru – obytná, produkční, občanské vybavení	Připravováno – transformace Teplárny na ZEVO V území v okolí Teplárny Vrátů může být transformace na ZEVO iniciátorem zahájení transformace širšího území
T9	Území v centru města se zástavbou neodpovídající současným potřebám a výrobními provozy pronikajícími do území obytné zástavby	Potřeba postupné přeměny, přetvoření; Uvažováno umístění okresního soudu
T10	Areál Výstaviště a Dlouhé louky Území v centrální části města, tedy s velkým rozvojovým potenciálem Možnosti využití jsou předmětem prověření – aktuálně se zpracovává Územní studie Levý břeh Vltavy, jejíž je toto území součástí	Území s potenciálem stát se rozšířením centra s kumulací občanského vybavení zejména v části Dlouhé louky Zásadní je zajistit intenzivnější propojení s částí města na pravém břehu Vltavy Připravováno <ul style="list-style-type: none"> ▪ záměr národní sportovní haly před vstupem do Výstaviště Konkrétní náměty <ul style="list-style-type: none"> ▪ potenciál umístění kongresových prostor; ▪ zapojit Výstaviště do zelené kostry města, zkvalitnit park, který má potenciál většího využití pro každodenní rekreaci obyvatel;

Označení plochy	Popis	Náměty
		„Humanizace komunikace na Dlouhé louce včetně ekoduktů a zelených spojení parku Stromovka a centra města“ (citace z části Návrh koncepce krajiny a vzájemné vazby)
T11	Území s výrobními provozy pronikajícími do území obytné zástavby – areál fy Bupak navíc v sousedství krajské nemocnice	Vhodná transformace na využití lépe slučitelné se současným využíváním okolního území. Potenciál využití např. pro občanské vybavení z oblasti zdravotnictví.

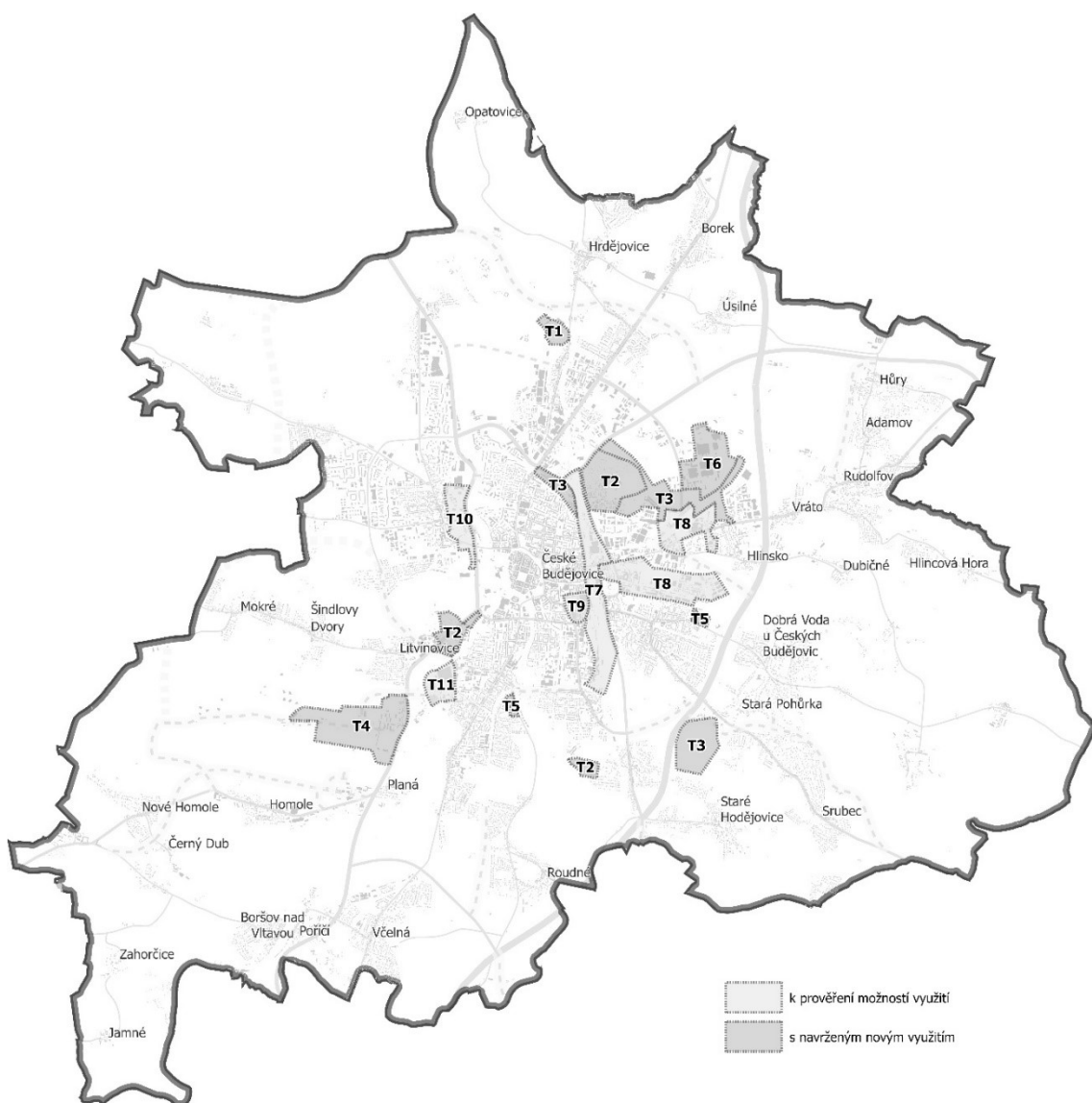


Schéma rozvržení území transformačních

PŘÍRODNÍ A REKREAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ

1 ÚVOD

Krajina jako obecný pojem označuje převážně rozsáhlejší fyzické prostředí vnímané v jistém nadhledu, jež má určitý charakter. Tento charakter lze do určité míry zobecnit a popisovat pojmy, které zachycují fyzickou i metafyzickou stránku reality. K dispozici jsou exaktně kvantifikovatelné metody i zcela subjektivní esteticko-psychologická kritéria.

Krajina v sobě zahrnuje komplexní soubor nesmírně komplikovaných vztahů, jevů a dějů v nekonečné různorodosti v mnoha případech s nepříliš jednoznačně definovatelnou hranicí. Lze říci, že jedna krajina plynule přechází v jinou a obě zároveň mohou být vlastně součástí krajinného celku rozpoznatelného o významový řád výše. Tradičně se předpokládá, že v krajině převažují jevy a děje přírodního charakteru s určitým podílem „nepřírodních“ prvků vnesených člověkem – obvykle projevů vzniklých vlivem sídelního rozvoje a projevy urbanizace.

Nicméně i oblasti s téměř výlučně přírodními prvky jsou v našem případě výsledkem tisíciletého spolupůsobení přírody a civilizačních dějů a jde tedy více o krajinu kulturní s rozhodujícím podílem vlivu člověka než o výsledek přirozeného procesu bez lidské účasti, zvláště pokud se zaměříme především na estetická a kompoziční kritéria.

Obvykle se intuitivně předpokládá, že s pojmem krajina je nutně spojen přírodní charakter území, ale není neobvyklé setkat se se zcela nepřírodní krajinou, jež je výsledkem lidské činnosti zjevné na první pohled. Příklady pojmů jako městská nebo industriální krajina jsou dostatečně srozumitelné.

Z uvedeného vyplývá, že s pojmem krajina nelze zacházet jako s jedním z několika prvků, z kterých je vytvořen prostor, který nás obklopuje, ale že se jedná vlastně o ekvivalent všezahrnujícího životního prostředí chápaného na bázi převážně estetického paradigmatu.

I přes teze popsané v úvodních odstavcích je pro potřeby této územní studie z důvodů souladu s formulovaným zadáním chápán pojem krajiny a ideový návrh její koncepce pouze jako jedna dílčí složka z celkově tří zadaných složek, která je věnovaná přírodnímu a potažmo rekreačnímu potenciálu území se zaměřením na oblasti, kde je žádoucí udržet nebo podpořit převažující přírodní charakter nad aspekty civilizačního rozvoje pro zachování nebo dosažení všech potenciálně pozitivních vlivů na kvalitu života obyvatel i návštěvníků dané lokality.

Důležitým předpokladem přitom je, že v současné společnosti je jen stěží reálné, aby natolik komplexní a relativně rozsáhlé území podléhající složitým přírodním a sociokulturním dějům bylo z pozice krajinářských záměrů jaksi úředně a inženýrsky „projektováno“ a spravováno, pokud není celé zahrnuto v určitém právně formulovaném režimu územní přírodní ochrany. V praxi by pak tato snaha ovlivňovat nepřeberné množství dějů nedostatečnými legislativními nástroji neměla velkou naději na úspěšné zhmotnění, byť i pozitivních cílů. Proto je tento materiál koncipován jako rámcová ideová vize zaměřená především na důležité krajinné souvislosti, cenné aspekty obsahující potenciální příležitosti k ochraně a rehabilitaci současných hodnot nebo vytvoření nových. Návrhová část upozorňuje na případné formy vhodné ochrany nebo možná opatření u vymezených prvků s jistou mírou cílené úpravy režimu při zacházení s daným územím, které je vhodné uplatňovat v souběhu nebo nad rámec standardního systému ochrany přírody a kulturního bohatství.

Představené teze by měly dlouhodobě sloužit jako inspirace pro další možné konkrétní naplňování vize v celku nebo jednotlivých detailech v rámci výkonu státní správy a samosprávy a podklad pro standardní procesy ve správních řízeních s uvědoměním si dlouhodobých komplexních souvislostí, tak aby aktuální ekonomický rozvoj a jeho hmotné projevy probíhaly,

pokud možno v souladu s přírodními hodnotami v dlouhodobém výhledu. Přístup, kdy může stabilně docházet nejen k respektování krajinných hodnot, ale dokonce i rehabilitaci přírodních hodnot narušených a vzniku nových, je ve své podstatě z celospolečenského hlediska a v dlouhodobém horizontu nejvhodnější nejen eticky, ale i ekonomicky a zásadně přispěje ke kvalitě života a sociální stabilitě dané oblasti.

2 PŘEHLED PODKLADŮ

Hlavní podklady

- Územní studie krajiny Jihočeského kraje (Ekotoxa-IRI-Ageris, 2021).
- Vorel a kol. 2009. Generel krajinného rázu Jihočeského kraje.

Některé další podklady

- Aktualizace plánu územního systému ekologické stability Jihočeského kraje V/2019 (Plán ÚSES).
- Územní plány obcí.
- Mapování biotopů AOPK.
- Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jihočeského kraje 2021-2030.
- Dokumentace z projednání se zástupci místních samospráv.
- Dokumentace z terénních šetření.

2.1 Zhodnocení podkladů

Hlavní podklady byly zpracovány především pro celé území Jihočeského kraje (dále jen JČK), a pro jejich další využití byla provedena inventura a eventuální zpřesnění hodnot pro vymezenou Metropolitní oblast České Budějovice (dále jen MOCB). Výchozím principem je to, že zatímco JČK je kraj s vysokou mírou zalesnění (dle Vorla a kol., 2009, je zalesnění 37,5 %) a celkově vyšší hodnotou estetickou (dle Vorla a kol., 2009, je 71 % území JČK hodnoceno jako krajina se zvýšenou estetickou hodnotou), v Metropolitní oblasti České Budějovice převládá v porovnání s JČK spíše zemědělská krajina ovlivněná z větší či menší míry suburbanizací a ne všechny hodnoty lze zde hodnotit jako významné v měřítku celého JČK, přesto však v kontextu MOCB mohou být i tyto cenné.

Měřítko podkladů (Územní studie krajiny Jihočeského kraje, Generel krajinného rázu Jihočeského kraje) je generalizováno na 1:100 000, zatímco očekávané měřítko Územní studie pro MOCB je 1:50 000.

Tato kapitola proto obsahuje rozpracování hodnot a problémů území Jihočeského kraje do podrobnějšího měřítka odpovídajícího velikosti řešeného území MOCB (1:50 000).

V kapitole je zahrnuta:

- analýza přístupů hlavních podkladů (zejména Územní studie krajiny Jihočeského kraje 2021, Generel krajinného rázu Jihočeského kraje 2009) a jimi sledovaných jevů, která je doplněna o další využitelné zdroje a podklady (zejména Koncepce cestovního ruchu Jihočeského kraje),
- syntéza a aplikace vybraných metodik z poskytnutých podkladů do řešeného území MOCB,
- identifikace a inventura konkrétních jevů (hodnot a problémů) v řešeném území MOCB.

2.1.1 Hodnoty

Hodnoty jsou sledovány zejména v tematických okruzích z hlediska ochrany přírody a krajiny, památkové péče, estetických hodnot krajiny a krajinného rázu. V potaz jsou brány různé formy legislativně chráněných území a lokalit, a také místa a území dosud legislativně nechráněná, avšak vyhodnocená jako cenná.

Ochrana přírody a krajiny:

- Legislativní ochrana: ZCHÚ, Natura 2000 (EVL a PO), lokality Ramsarské úmluvy, biotopy zvláště chráněných druhů velkých savců, památné stromy, ÚSES, VKP, lokality výskytu zvláště chráněných živočichů a rostlin s národním významem.
- Krajinné hodnoty bez legislativní ochrany: mapování biotopů AOPK (cenné přírodní biotopy), plochy zeleně a otevřená prostranství ve městě (České Budějovice), plochy „volné“ nefragmentované krajiny, inundační území řek (VKP dosud nemapované).

Památková péče, kulturní hodnoty:

- Legislativní ochrana: krajinné památkové zóny, UNESCO, KP, NKP, PZ, PR.
- Krajinné hodnoty bez legislativní ochrany: další cenné historické krajinné kompozice a struktury, hospodářské úpravy krajiny (dochované doklady dřívějších způsobů hospodaření, např. dochované plužiny, soubory dochované lidové architektury vč. okolní kultivované krajiny), obory, významné aleje, cenné samoty a cenná architektura, regiony lidové architektury, drobné sakrální stavby, rybníky, historické stopy předchozího vývoje (projevy historické důlní činnosti, stopy ztracených meandrů vodních toků, tělesa zrušených železnic, historické trasy a linie atp.).

Estetické hodnoty krajiny:

- Legislativně chráněné: přírodní parky, ChaKP, VZCHÚ, KPZ
- Krajinné hodnoty bez legislativní ochrany: krajinné dominanty (pozitivní), dominantní vrchy, pohledové osy, krajinné osy, významné horizonty a masivy či hmoty, významné vyhlídkové body, harmonické měřítko krajiny, rybníky (horizontalita scenérie), cenné siluety sídel, území se zvýšenou krajinářskou hodnotou dle Vorla (2009), KPZ navrhované

Součástí grafické části návrhu jsou superpoziční výkresy – mapy všech chráněných jevů, které jednak identifikují oblasti a prvky již některou formou chráněné, ale současně i naopak náměty, kde jsou v tomto smyslu rezervy a kam je vhodné zaměřit pozornost. Z takto koncentrovaných přehledů lze identifikovat možné plochy pro další ochranu, nebo naopak rozvoj a případně zhodnotit možnost dalších doplnění.

2.1.2 **Problémy**

Problémy jsou identifikovány především v následujících tematických okruzích.

Prostupnost krajiny

- Problémová místa pro migraci organismů i rekreační pohyb člověka krajinou.
- Bariéry prostupnosti.

Estetické a urbanistické zátěže

- Negativní dominanty.
- Oblasti s výraznými suburbanizačními procesy.

Znečištění a kontaminace životního prostředí

- Devastovaná místa, brownfields.

Kolize

- Identifikace možných kolizí výše evidovaných hodnot např. se záměry na dopravní a technickou infrastrukturu, s rozvojovými plochami, případně jinými záměry v území
- Identifikace problémových míst (např. nedostatečná prostupnost krajiny, nedostupnost zelených ploch ve vazbě na bydlení, nedostatečná ochrana hodnotných částí krajiny apod.).
- Identifikace bariér rekreační prostupnosti krajiny.

2.2 Analýza vybraných podkladových materiálů

2.2.1 Územní studie krajiny Jihočeského kraje VII/2021 (ÚSKJČK)

Metodický přístup:

ÚSKJČK vymezuje „**krajinné typy**“ (KT) - „typologické krajinné jednotky“ - celkem 29 KT v JČK, z nichž na území MOCB zasahuje 21 KT. (Pozn.: Oproti tomu například **ZÚR JČK** vymezuje 7 krajinných typů podél správních hranic, což se jeví jako – problematické, nepřesné (viz str. 19 ÚSKJČK), a proto by bylo vhodné v tomto smyslu **ZÚR JČK upravit a sjednotit s ÚSKJČK a potažmo i MOCB.**)

Kritéria pro vymezování krajinných typů **ÚSKJČK**:

- celkový charakter krajiny
- charakter georeliéfu (viz upřesnění znaků str. 13)
- způsoby využití (viz upřesnění znaků str. 13) + CORINE Land Cover (viz str. 17-18 ÚSKJČK) (24 variant pro rok 2000 a měřítko 1:100 000) (číselný identifikátor třídy CORINE)
- velikostní parametr krajinného typu (str. 14)
- ochrana, správa, plánování, rámcové požadavky na uspořádání a využití

Popis krajinných typů:

- „současná charakteristika“ – položky str. 21 ÚSKJČK
- „cílová kvalita“ – položky str. 21-22 ÚSKJČK

„**krajinné oblasti**“ (KO) – „individuální krajinné jednotky“ identifikuje konkrétně v kap. 5 celkem 31 KO v JČK, z nichž *na území MOCB zasahuje 12 KO.*

- oblasti se shodnou cílovou kvalitou krajiny (resp. krajiny vlastní),
- vymezení vychází z KT, hlediska vymezení jsou popsána na str. 15 ÚSKJČK
- také KO lze doporučit jako podklad pro aktualizaci ZUR JČK pro stanovení cílové kvality současně se zohledněním specifických podmínek ovlivněných místním obyvatelstvem a samosprávou.

„**Výkres cílových kvalit krajiny**“ 1:100 000 lze doporučit jako podklad pro vymezení „krajiny“ do ZUR

ÚSKJČK obsahuje přehled jevů vhodných k převzetí do MOCB a do ÚAP – tedy i do ZUR (viz str. 263 ÚSKJČK)

ÚSKJČK obsahuje přehled obecných zásad vhodných k převzetí do MOCB a do ÚAP – tedy i do ZUR (viz str. 263 ÚSKJČK)

2.2.2 Generel krajinného rázu Jihočeského kraje III/2009 (GKRJČK 2009)

Metodický přístup:

GKRJČK 2009 stanovuje „**oblasti krajinného rázu**“ (ObKR) - str. 7 a stanovuje definice jejich přírodních, kulturních a historických charakteristik. V JČK je identifikováno a vymezeno 31 ObKR - str. 45-47, z toho do území MOCB zasahuje Pro jednotlivé ObKR jsou stanovena **ochranná opatření z hlediska ochrany krajinného rázu. Charakteristiky krajinného rázu vymezených ObKR 1-31 jsou uvedeny na str. 58-148 a podmínky ochrany krajinného ObKR 1-31 na str. 141-183. Vhodné podmínky u převzatých ObKR zasahujících do MOCB jsou do MOCB převzaty ?? a částečně také některé principy ochrany?? bez ohledu na přesnou hranici ObKR z GKRJČK.**

GKRJČK 2009 stanovuje „**místa krajinného rázu**“ (MKR) - str. 7 (MKR) jako menší části krajiny s výrazným a specifickým krajinným rázem do území MOCB zasahuje 7 MKR.

GKRJČK 2009 stanovuje „**charakteristické krajinné prostory**“ (ChaKP) - str. 7-8 jako nejhodnotnější části území s nevyraznějším KR a vymezuje 25 ChaKP str. 51-53, z nichž 6 zasahuje do MOCB

GKRJČK 2009 pracuje především s vybranými **pojmy, jevy a atributy** - str. 8-9:

- Krajinný ráz (KR)
- Estetická hodnoty krajiny
- Přírodní hodnota
- Významný krajinný prvek (VKP)
- Zvláště chráněné území (ZCHÚ)
- Kulturní dominanta krajiny
- Harmonické měřítko krajiny
- Charakteristika KR (historická, kulturní, přírodní)
- Znak (určité) charakteristiky KR
- Rys KR
- Atribut KR
- Krajinný celek (KC)
- Krajinný prostor (KP)

Z hlediska geomorfologie JČK – identifikuje GKRJČK 2009 3 krajinné typy - str. 14

- pánve
- pahorkatiny a vrchoviny
- horské oblasti

GKRJČK 2009 se zabývá také **geologickými a hydrologickými poměry** - str. 17 a **klimatem JČK** - str. 18.

V části věnované vegetaci JČK - str. 18 GKRJČK 2009 uvádí podíl lesů v JČK jako 37,4 % z celkové rozlohy. Většinou jde o smrkové monokultury nahrazující přirozené porosty a v jihočeských pánvích jsou zastoupeny také monokultury borové.

U institucionální ochrany přírody a krajiny GKRJČK 2009 uvádí indikátory přítomnosti přírodních hodnot - str. 19.

Kulturní a historické charakteristiky zahrnují identifikaci historických tras a stezek, liniové a komponované „civilizační“ i přírodní zásahy - např. str. 24 aj.

Jsou zde uvedeny **oblasti institucionální památkové ochrany** vč. ochranných pásem – VKP, KPZ, VPR, VPZ, MPR apod str. 27. a 19 **regionů lidové architektury** - str. 32-40

GKRJČK 2009 se zabývá **vizuálními charakteristikami, estetickými hodnotami** - str. 40-44 a **krajinářským hodnocením** - str. 45-47, kde uvádí krajinné typy (A, B, C,) a kategorizuje krajinné hodnoty (+,0,-). Dle tohoto hodnocení 71 % území JČK tvoří krajina se zvýšenou estetickou hodnotou. *uvážít, zda aplikovat v MOCB??*

Území se zvýšenou ochranou krajinného rázu, jak jsou ChaKR, přírodní parky, VZCHÚ, KPZ (vč. navrhovaných) jsou uvedeny na str. 57.

Silně urbanizovaná krajina s tabulka třídění podle vlastností je v JČK vymezena v 11 územích, z nichž 2 jsou součástí MOCB (České Budějovice a ETE) - str. 53-56

2.2.3 Aktualizace plánu územního systému ekologické stability Jihočeského kraje V/2019 (Plán ÚSES)

Vymezení nadmístních (nadregionálních a regionálních) prvků ÚSES mimo území národních parků a chráněných krajinných oblastí a jejich ochranných pásem, je podkladem pro ZUR a měřítkem 1:50000 odpovídá také pojetí MOCB

2.2.4 Územní plány

Při zpracování budou zohledněny územní plány obcí. S ohledem na jejich podrobnější měřítko budou zohledněny pouze části nebo informace pro koncepční aspekty nebo vybrané detaily zpracování.

2.2.5 Mapování biotopů AOPK

Odborný podklad o stavu aktuální vegetace je původně určený k navrhování evropsky významných lokalit (EVL) soustavy Natura 2000 pro jednotlivé typy přírodních stanovišť (habitaty). Obsahuje informace o výskytu a stavu přírodních biotopů na území. Potenciálně indikuje lokality se zvýšenou koncentrací cenných, dosud nechráněných přírodních biotopů a je využitelný jako jeden z možných argumentů pro podporu či návrh jejich další ochrany.

Mapování je dostupné podle jednotné metodiky v měřítku 1:10 000, tedy v podrobnějším měřítku, než je stanoveno pro MOCB.

2.2.6 Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jihočeského kraje 2021-2030

V Jihočeském kraji je touto koncepcí vymezeno celkem **11 turistických oblastí**, pro které je nastavena vždy jednotná marketingová profilace, co se týká cestovního ruchu. Z těchto 11 turistických oblastí 5 zasahuje do řešeného území MOCB.

2.3 Syntéza a aplikace vybraných jevů z poskytnutých podkladů

2.3.1 Aplikace metodiky ÚSKJČK na území MOCB

Krajinné typy (KT) ÚSKJČK v hranicích MOCB (21KT)

Krajinný typ	Četnost výskytu v MOCB	Podíl z rozlohy MOCB [%]
1 nivní zemědělský	4	1
2 nivní leso-zemědělský	1	0
5 nivní městský a příměstský	1	1
6 rovinatý až plochý	16	13
7 rovinatý až plochý leso-zemědělský	17	6
8 rovinatý až plochý zemědělsko-lesní	9	4
9 rovinatý až plochý lesní	5	3
10 rovinatý až mírně zvlněný městský a příměstský	4	5
11 rovinatý až mírně zvlněný rybníční	12	6
12 mírně zvlněný až kopcovitý zemědělský	10	6
13 mírně zvlněný až kopcovitý leso-zemědělský	22	15
14 mírně zvlněný až kopcovitý zemědělsko-lesní	9	3
15 mírně zvlněný až kopcovitý lesní	4	2
16 výrazně zvlněný zemědělský	2	1
17 výrazně zvlněný až členitý leso-zemědělský	30	17
18 výrazně zvlněný až členitý zemědělsko-lesní	16	6

19 výrazně zvlněný až členitý lesní	12	9
20 výrazně zvlněný až členitý městský a příměstský	1	1
21 údolní zemědělsko-lesní	3	2
23 údolní lesní s nádržemi	2	1
27 lesní horských hřbetů	1	1

Tab. 1: Krajinné typy přítomné na území MOCB a jejich zastoupení.

Název krajinného typu	Číslo	Cíl
Nivní zemědělská krajina	1	Nivní zemědělská krajina s proměnlivou strukturou využití s ohledem na riziko povodní, s významným zastoupením zatravněných ploch, případně i lužních lesů.
Nivní leso-zemědělská krajina	2	Nivní lesozemědělská krajina s proměnlivou strukturou využití s ohledem na riziko povodní s významným zastoupením zatravněných ploch a různě velkých celků lužních lesů.
Nivní městská a příměstská krajina	5	Nivní městská a příměstská krajina s únosnou mírou zastavění s ohledem na riziko povodní.
Rovinatá až plochá zemědělská krajina	6	Málo členitá až plochá zemědělská krajina s převahou orné půdy se zabezpečenou protierozní ochranou, s proměnlivým zastoupením dalších způsobů využití a se sídly převážně venkovského typu.
Rovinatá až plochá leso-zemědělská krajina	7	Plochá až mírně zvlněná krajina s převahou zemědělské půdy s různými možnými způsoby využití, s různě velkými lesními celky a většinou i se sídly převážně venkovského typu.
Rovinatá až plochá zemědělsko-lesní krajina	8	Plochá až mírně zvlněná krajina s převahou lesních celků, s významnými plochami zemědělské půdy s možnými různými způsoby využití, případně i se sídly venkovského typu.
Rovinatá až plochá lesní krajina	9	Plochá až mírně zvlněná lesní krajina.
Rovinatá až mírně zvlněná městská a příměstská krajina	10	Plochá až mírně zvlněná městská a příměstská krajina s hustotou a charakterem zástavby zohledňujícími celkový charakter sídla a krajiny.
Rovinatá až mírně zvlněná rybníční krajina	11	Plochá krajina s velkými rybníky či soustavami rybníků a s proměnlivou strukturou využití navazujícího území se zastoupením zemědělské půdy s možnými různými způsoby vhodného využití a zpravidla i se zastoupením různě velkých lesních porostů.
Mírně zvlněná až kopcovitá zemědělská krajina	12	Málo členitá až kopcovitá zemědělská krajina s převahou orné půdy se zabezpečenou protierozní ochranou, s proměnlivým zastoupením dalších způsobů využití a se sídly převážně venkovského typu.
Mírně zvlněná až kopcovitá leso-zemědělská krajina	13	Mírně zvlněná až kopcovitá krajina s převahou zemědělské půdy s různými možnými způsoby využití, s různě velkými lesními celky a většinou i se sídly převážně venkovského typu.
Mírně zvlněná až kopcovitá zemědělsko-lesní krajina	14	Mírně zvlněná až kopcovitá krajina s převahou lesních celků, s významnými plochami zemědělské půdy s možnými různými způsoby využití, případně i se sídly venkovského typu.
Mírně zvlněná až kopcovitá lesní krajina	15	Mírně zvlněná až kopcovitá lesní krajina.

Název krajinného typu	Číslo	Cíl
Výrazně zvlněná zemědělská krajina	16	Výrazně zvlněná a pestře využívaná zemědělská krajina se zabezpečenou protierozní ochranou a se sídly převážně venkovského typu.
Výrazně zvlněná až členitá leso-zemědělská krajina	17	Výrazně zvlněná až členitá krajina s proměnlivým zastoupením různě využívané zemědělské půdy a lesních celků a se sídly převážně venkovského typu.
Výrazně zvlněná až členitá zemědělsko-lesní krajina	18	Výrazně zvlněná až členitá, kompaktně působící až mírně strukturovaná krajina s převahou lesního prostředí, doplněného plochami zemědělské půdy s možnými různými způsoby využití, případně i se sídly venkovského typu.
Výrazně zvlněná až členitá lesní krajina	19	Výrazně zvlněná až členitá, kompaktní lesní krajina.
Výrazně zvlněná až členitá městská a příměstská krajina	20	Výrazně zvlněná městská a příměstská krajina s hustotou a charakterem zástavby zohledňujícími celkový charakter sídla a krajiny.
Údolní zemědělsko-lesní krajina	21	Členitá, kompaktně působící až mírně strukturovaná údolní krajina s převahou lesního prostředí, doplněného plochami zemědělské půdy s možnými různými způsoby využití a většinou i sídly převážně venkovského typu.
Údolní krajina s nádržemi	23	Údolní krajina s nádržemi a lesy, s únosnou mírou rekreačního využití s ohledem na kvalitu vody a přírodního prostředí a na hlavní vodohospodářské zájmy.
Lesní krajina horských hřbetů	27	Celkově vyvýšená, kompaktní lesní krajina.

Tab. 2: Krajinné typy přítomné na území MOCB a jejich cílová kvalita dle ÚSK JČK.

Krajinné oblasti (KO) v hranicích MOCB (12 KO)

Krajinná oblast	Podíl z rozlohy MOCB [%]	Poznámka
05 Netolická	1	Zasahuje nespojitě ze západu
06 Blanenská	7	
10 Krumlovská	4	
14 Trhosvinenská	13	
15 Velešínská	6	
16 Křemežská	11	Takřka celá v MOCB
17 Českobudějovická	17	Takřka celá v MOCB
18 Vodňanská	5	
19 Vltavo-hlubocká	17	Takřka celá v MOCB
20 Vltavo-týnská	4	
21 Vltavo-albrechtická	0	Zasahuje nepatrně ze severu
27 Třeboňská	15	

Tab. 3: Krajinné oblasti přítomné na území MOCB a jejich zastoupení.

Krajinná oblast	Cíl
05 Netolická	Vizuálně otevřená přehledná zemědělská krajina s pohledově významnými zalesněnými vrchy členěná v plochách orné půdy drobnými krajinnými strukturami (/meze, doprovodné dřeviny vodních toků a cest, rozptýlená zeleň).
06 Blanenská	Dynamická, výrazně členitá lesnatá krajina s mozaikou ploch různého způsobu využití s vysokým podílem trvalé vegetace s pohledově cenným a nenarušeným rámcem hřbetů Blanského lesa. Lesní krajina horského charakteru – Kletský hřbet.
10 Krumlovská	Dynamická, vertikálně i horizontálně členitá krajina hluboce zaříznutého údolí Vltavy, navazující harmonická krajina horského charakteru s převažujícími lesními porosty a mozaikou různě velkých ploch luk, pastvin a remízů s množstvím drobných krajinných struktur mezí, kamenic, doprovodných porostů cest a vodních toků. Český Krumlov – sídlo městského typu s historickým jádrem v harmonickém a pohledově přívětivém rámci údolí Vltavy a hřbetu Kletě. Pohledově atraktivní krajina s trvale udržitelnými přírodními, kulturními a estetickými hodnotami jako prostor zázemí rekreačně využívané Lipenské nádrže.
14 Trhosvinenská	Vizuálně otevřená přehledná krajina s mozaikou různě velkých ploch orné půdy, lesních porostů a trvalých travních porostů (louky a pastviny). Zemědělsky využívané plochy členěné drobnými krajinnými strukturami (meze, doprovodné dřeviny vodních toků a cest, rozptýlená zeleň). Krajina meandrující údolí toků Malše a Stropnice s preferencí měkkých forem rekreačního využití.
15 Velešínská	Vizuálně otevřená přehledná krajina s mozaikou různě velkých ploch orné půdy, lesních a trvalých travních porostů (louky a pastviny). Zemědělsky využívané plochy členěné drobnými krajinnými strukturami (meze, doprovodné dřeviny vodních toků a cest, rozptýlená zeleň). Krajina údolí meandrujících toků se zalesněnými svahy a zatravněnými dny s preferencí měkkých forem využívání.
16 Křemežská	Zemědělsky využívané plochy členěné drobnými krajinnými strukturami (meze, doprovodné dřeviny vodních toků a cest, rozptýlená zeleň). Vizuálně otevřená přehledná krajina s mozaikou různě velkých ploch orné půdy, lesních a trvalých travních porostů v krajinném rámci hřbetů Blanského lesa. Krajina meandrujícího údolí Vltavy se zalesněnými svahy a zatravněnými dny s preferencí měkkých forem rekreačního využití.
17 Českobudějovická	Vizuálně otevřená přehledná zemědělská krajina s mozaikou různě velkých ploch orné půdy, lesních a trvalých travních porostů a rybníků, Zemědělsky využívané plochy členěné drobnými krajinnými strukturami (doprovodné dřeviny vodních toků a cest, rozptýlená zeleň, remízky). České Budějovice – rozsáhlá sídelní aglomerace s výraznou městskou zástavbou a historickým jádrem tvořícím výraznou dominantu v území.
18 Vodňanská	Vizuálně otevřená přehledná zemědělská krajina s mozaikou různě velkých ploch orné půdy, lesních a trvalých travních porostů a rybníků. Zemědělsky využívané plochy členěné drobnými krajinnými strukturami (doprovodné dřeviny vodních toků a cest, rozptýlená zeleň, remízky). Krajina s revitalizovaným korytem Blanice. Vodňany – sídlo městského typu s historickým jádrem situované v harmonické a pohledově přívětivé ploché rybniční krajině

Krajinná oblast	Cíl
19 Vltavo-hlubocká	Dynamická, vertikálně i horizontálně značně členitá krajina hluboce zaříznutého údolí Vltavy s rekreačně atraktivní vodní nádrží Hněvkovice. Pohledově atraktivní lesnatá krajina s trvale udržitelnými přírodními a estetickými hodnotami jako prostor zázemí rekreačně využívané nádrže. Krajina zemědělsky využívaných drobných sídelních enkláv s četnými drobnými členícími krajinnými strukturami mezí, kamenic, doprovodných porostů cest a vodních toků, skupin dřevin apod. Harmonická a esteticky vyvážená rekreačně využívaná krajina v okolí zámku Hluboká.
20 Vltavo-týnská	Pohledově otevřená krajina s významnou krajinnou osou údolí a toku Vltavy. Zemědělsky využívaná krajina s plochami orné půdy s drobnými členícími krajinnými strukturami remízů, skupin dřevin, mezí, doprovodných porostů cest a vodních toků apod.
21 Vltavo-albrechtická	Dynamická, vertikálně i horizontálně značně členitá krajina hluboce zaříznutého údolí Vltavy. Rozsáhlé lesní komplexy.
27 Třeboňská	Malebná otevřená plochá rybníční krajina s vysokým podílem luk, neobhospodařovanými plochami s náletem dřevin a rozsáhlými lesními porosty s rekreačním využitím. Vizuálně otevřená přehledná zemědělská krajina s mozaikou různě velkých ploch orné půdy, lesních porostů, trvalých travních porostů a rybníků. Zemědělsky využívané plochy orné půdy členěné drobnými krajinnými strukturami.

Tab. 4: Krajinné oblasti přítomné na území MOCB a jejich cílová kvalita dle ÚSK JČK.

Popis jednotlivých krajinných oblastí dle ÚSKJČK (vybrány pouze hlavní hodnoty vztahující se přímo k území MOCB):

05 Netolická krajinná oblast

- Na území MOCB zasahuje nespojitě ze západu, většina KO se nachází mimo MOCB
- Pozitivně jsou vnímány pohledově otevřená krajina s četnými zalesněnými vrchy a možnostmi četných hodnotných výhledů.
- Většina hodnot KO se nachází za hranicí MOCB.
- Přírodní hodnoty: 1 ptačí oblast (PO Českobudějovické rybníky), 1 Evropsky významná lokalita (EVL Blanský les), 1 chráněná krajinná oblast (CHKO Blanský les), 2 lokality významných krajinných prvků registrovaných, významné krajinné prvky ze zákona (údolní nivy), 1 památný strom (dub letní u Sedlce).
- Kulturní a historické hodnoty: 1 vesnická památková zóna (Mahouš), 1 lokalita selského baroka (Zbudovská blata).
- Estetické hodnoty: oblouk Blanského lesa.
- Negativní hodnoty: 2 negativní dominanty (Lékařova Lhota), vedení VVN.
- Narušení a ohrožení: eroze, nevhodná skladba lesních porostů, vysoké až střední riziko vysychání drobných vodních toků.
- Cílové kvality: viz tabulka.
- Zásady: členit větší nečleněné zemědělsky využívané bloky, půdoochranné technologie, zachovat mozaiku významných zalesněných vrchů, minimalizovat fragmentační dopad záměrů technické a dopravní infrastruktury.

06 Blanenská krajinná oblast

- Na území MOCB zasahuje z jihozápadu.
- Výrazně zvlněný až členitý reliéf, výrazně převažují lesy, v menší míře louky a pastviny.
- Pozitivně vnímány jsou výrazně členitá lesnatá krajina s mozaikou ploch rozmanitého využití s dominantním hřbetem Kletě.
- Přírodní hodnoty: 1 chráněná krajinná oblast (Blanský les), 5 přírodních památek (PP Hejdlavský potok, PP Horní luka, PP Provázková louka, PP Svätý Kříž, PP Výří vrch), 5

přírodních rezervací (PR Chrášťanský vrch, PR Jaronínská bučina, PR Klet, PR Malá skála, PR Ptačí stěna), 1 evropsky významná lokalita (EVL Blanský les), 3 památné stromy, 1 památná alej.

- Kulturní a historické hodnoty: 1 městská památková zóna (Chvalšiny).
- Estetické hodnoty: 2 dominantní vrchy (Buglata, Klet), 1 významný krajinný horizont (oblouk Blanského lesa).
- Narušení a ohrožení: monokulturní lesy s nepřírozenou druhovou skladbou, ohrožení zvýšením fragmentace.
- Cílové kvality: viz tabulka.
- Zásady: chránit stávající zachovalou přírodu, regulovat zástavbu, zachovat mozaiku lesnaté členité krajiny, minimalizovat fragmentační dopady záměrů, zachovat stávající ráz krajiny a respektovat její estetické hodnoty (významné horizonty, dominantní vrchy, vyhlídkové body apod.).

10 – Krumlovská krajinná oblast

- Na území MOCB zasahuje z jihozápadu.
- Výrazně vlněný až členitý reliéf, výrazná osa hluboce zařízlé údolí Vltavy. Mozaika různých velkých ploch způsobů využití s množstvím drobných struktur mezi, kamenic apod. Orná půda v malé rozloze na rovinatějších polohách (širší okolí Kájova). Několik větších sídel (Český Krumlov, Kájov).
- Pozitivně vnímány jsou historické cenné město Český Krumlov a navazující hluboké údolí Vltavy.
- Přírodní hodnoty: 1 chráněná krajinná oblast (CHKO Blanský les), 1 ptačí oblast (Boletice), 2 evropsky významné lokality (Blanský les, Boletice), 1 národní přírodní rezervace (NPR Vyšenské kopce), 4 přírodní památky (PP Cvičák, PP Kalamandra, PP Meandry Chvalšinského potoka, PP Výří vrch), významné krajinné prvky ze zákona (údolní niva), 3 významné krajinné prvky registrované, 5 památných stromů
- Kulturní a historické hodnoty: 1 památka UNESCO (Historické centrum Českého Krumlova), 4 nemovité národní kulturní památky (Kostel Nanebevzetí Panny Marie v Kájově, Kostel sv. Víta v Českém Krumlově, Původní vybavení barokního divadla v Českém Krumlově, Zámek Český Krumlov), 1 zámek (Český Krumlov), 3 církevní památky (synagoga v Českém Krumlově, minoritský klášter v Českém Krumlově, klášter klarisek v Českém Krumlově), 1 městská památková rezervace (Český Krumlov), 1 městská památková zóna (Český Krumlov – Plešivec)
- Estetické hodnoty: 1 krajinná osa (Vltava).
- Negativní hodnoty: 6 negativních dominant (Kájov – sila, solární elektrárny).
- Narušení a ohrožení: nevhodná skladba lesních porostů s jednoduchou strukturou (nízká stabilita), zvyšování stupně fragmentace krajiny, ohrožení výskytu lokalit velkých savců v důsledku zvyšujícího se turistického ruchu a urbanizace území, oblast s významným povodňovým rizikem – Vltava.
- Cílové kvality: viz tabulka.
- Zásady: zachovat mozaiku lesních porostů a různě velkých luk, pastvin a remízů, nenarušovat výraznou siluetu Českého Krumlova, dbát na zachování urbanistické struktury menších sídel, individuální rekreaci rozvíjet zejména využíváním stávajících objektů původní zástavby, minimalizovat fragmentační dopad liniové infrastruktury, zachovat stávající ráz a respektovat estetické hodnoty (významné krajinné horizonty, dominantní vrchy, krajinné osy, vyhlídkové body, kulturní dominanty apod.) před jejich znehodnocením či pohledovým narušením, redukovat negativní dopad pohledového vnímání nových staveb především ve vazbě na železniční koridor na nezbytně nutnou míru, zamezit snížení migrační prostupnosti Chvalšinského potoka coby migračně významného toku.

14 Trhosvinenská krajinná oblast

- KO se z větší části nachází na území MOCB.
- Mírně zvlněný až kopcovitý reliéf, u soutoku Malše a Stropnice s výrazně horizontálně i vertikálně členitými údolími těchto toků.
- Mozaika různě velkých ploch orné půdy, lesních porostů a trvalých travních porostů. Plošně nevelké, ale významné jsou podmáčené louky, mokřady a neobhospodařované plochy v plochem dně údolí Svinenského potoka mezi Nežeticemi a Pašínovicemi. Na údolí Stropnice je vázáno četné rekreační využití formou chatových kolonií.
- Pozitivně vnímána jsou místa meandrujících údolí toků Malše a Stropnice.
- Přírodní hodnoty: 2 přírodní památky (PP Ostrolovský Újezd, PP Zámek), 54 lokalit významných krajinných prvků registrovaných, 44 památných stromů.
- Kulturní a historické hodnoty: 1 nemovitá národní kulturní památka (areál rodiště Jana Žižky v Trocnově), 1 zámek (Borovany), 2 církevní památky (zámek v Borovanech, kostel Panny Marie Bolestné v Dobré Vodě u Českých Budějovic), 1 technická památka (Buškův hamr v Trhových Svinách), 1 městská památková zóna (Trhové Sviny).
- Estetické hodnoty: 1 významný krajinný horizont (Lišovský práh), 1 krajinná osa (Malše), 8 vyhlídkových bodů.
- Negativní hodnoty: 8 negativních dominant (vysílače, solární elektrárny).
- Narušení a ohrožení: nevhodná skladba lesních porostů s jednoduchou strukturou (nízká stabilita), zemědělská půda z větší části zatravněna, výskyt rozsáhlých nečleněných bloků orné půdy ojediněly (Trhové Sviny, Srubec), snížená kvalita vody v řece Stropnici, dlouhodobě nízké průměrné průtoky v Malši, zvýšené znečištění povrchových vod dusičnany, ohrožení PP Zámek eutrofizací, zvyšování stupně fragmentace v severní části území a ohrožení rázu krajiny urbanizací z jader osídlení (České Budějovice).
- Cílové kvality: viz tabulka.
- Zásady: podporovat mimoprodukční funkce lesa, protierozní opatření na orné půdě na severu území, zvyšování retenční a filtrační schopnosti krajiny biotechnickými prvky, zachovat mozaiku lesních porostů, trvalých travních porostů a orné půdy, zachovat stávající ráz a respektovat estetické hodnoty před jejich znehodnocením a pohledovým narušením, zachovat stávající meandry Svinenského potoka, redukovat negativní dopad pohledového vnímání nových staveb především ve vazbě na dálnici D3 a železniční koridor na nezbytně nutnou míru.

15 Velešínská krajinná oblast

- KO leží z poloviny na území MOCB.
- Mírně zvlněný až kopcovitý reliéf, severozápadně od Velešína rovinatý až plochý. Výrazně horizontálně i vertikálně členité údolí Malše.
- Výrazně převažuje orná půda, místy ve velkých půdních blocích. Lesy častěji situovány ve svazích údolí. Součástí je vodní plocha nádrže Římov.
- Na údolí Malše vázáno četné rekreační využití formou chatových kolonií.
- Pozitivně vnímána jsou meandrující údolí Malše a vodní nádrž Římov.
- Přírodní hodnoty: 2 přírodní památky (PP Děkanec, PP Vltava u Blanského lesa – pouze dotyk u západní hranice), 1 evropsky významná lokalita (EVL Blanský les – pouze dotyk u západní hranice), 22 lokalit významných krajinných prvků registrovaných, 15 památných stromů.
- Kulturní a historické hodnoty: 4 nemovité národní kulturní památky (Koněspřežná železnice České Budějovice – Linec (česká část), Poutní areál s kostelem svatého Ducha a loretánskou kaplí v Římově, Soubor movitého vybavení pašijových kaplí v poutním areálu v Římově, Zemědělská usedlost čp. 3 v Krníně), 2 vesnické památkové zóny (Čertyně, Krnín), 1 krajinná památková zóna (Římovsko).
- Estetické hodnoty: 1 krajinná osa (Malše).

- Negativní hodnoty: 5 negativních dominant (solární elektrárny apod.), vedení VVN.
- Narušení a ohrožení: nevhodná skladba lesních porostů s jednoduchou strukturou (nízká stabilita).
- Cílové kvality: viz tabulka.
- Zásady: podporovat mimoprodukční funkce lesa, podporovat členění větších zemědělsky využívaných bloků, zvyšovat retenční a infiltrační schopnosti krajiny (zejména v severní a západní části oblasti), zachovat mozaiku různě velkých ploch využití, chránit krajinnotvorné prvky, zachovat stávající ráz a respektovat estetické hodnoty oblasti před znehodnocením (zalesněné svahy nad Malší), redukovat negativní dopad pohledového vnímání nových staveb především ve vazbě na dálnici D3 a železniční koridor na nezbytně nutnou míru, chránit přírodě blízký charakter koryta Malše nad vodní nádrží Římov.

16 Křemežská krajinná oblast

- KO je prakticky celá v území MOCB.
- Výrazně zvlněný až členitý reliéf, kolem Křemže mírně zvlněný až kopcovitý.
- Výrazně horizontálně i vertikálně členité údolí Vltavy.
- Převažuje orná půda (velmi často ve velkých půdních blocích) a lesní porosty (většinou ve vyvýšených polohách hřbetu severně od Křemže, jednotlivých izolovaných vrchů a svahů vodních toků – údolí Vltavy). Drobné krajinné struktury častější zejména v západní části oblasti v okolí obce Brloh.
- Pozitivně vnímány jsou údolí Vltavy s klášterem ve Zlaté Koruně, krajina s rámcem hřbetů Blanského lesa.
- Přírodní hodnoty: 1 chráněná krajinná oblast (CHKO Blanský les), 4 přírodní památky (PP Mokřad u Borského rybníka, PP Na Stráži, PP Šimečkova stráž, PP Vltava u Blanského lesa), 3 přírodní rezervace (PR Bořinka, PR Dívčí kámen, PR Holubovské hadce), 8 lokalit významných krajinných prvků registrovaných, lokality významných krajinných prvků ze zákona (údolní niva), 15 památných stromů, 1 památná alej (duby letní).
- Kulturní a historické hodnoty: 1 památka UNESCO (Holašovice), 1 nemovitá národní kulturní památka (klášter Zlatá Koruna), 1 vesnická památková rezervace (Holašovice), 2 vesnické památkové zóny (Rojšín, Zlatá Koruna).
- Estetické hodnoty: 1 dominantní vrch (Kluk), 1 významný krajinný horizont (oblouk Blanského lesa), 1 krajinná osa (Vltava), 1 vybraný krajinný celek (Českobudějovická pánev), 17 vyhlídkových bodů.
- Negativní hodnoty: 2 negativní dominanty (větrná elektrárna), vedení VVN.
- Cílové kvality: viz tabulka.
- Narušení a ohrožení: nevhodná skladba lesních porostů, erozní ohrožení plošnými smyvy (zejména v jihozápadní části), zvýšené znečištění povrchových vod dusičnany, riziko vysychání drobných vodních toků, ohrožení eutrofizací (PP Šimečkova stráž, PP Vltava u Blanského lesa), narušení KR výstavbou na pohledově exponovaných lokalitách.
- Zásady: chránit zachovalou přírodu CHKO a EVL před rozsáhlejšími stavebními a krajinnými záměry (liniové stavby, rekreační a ski areály apod.), zvyšovat stabilitu lesních porostů, podporovat mimoprodukční funkce lesa, silně erozně ohrožené části bloků (Holubov, Brloh, Nová Ves) zatravnit, přerušit dlouhé svahy, podporovat členění větších zemědělsky využívaných bloků, minimalizovat fragmentační dopady infrastruktury na lesní komplexy, zachovat stávající ráz a respektovat estetické hodnoty.

17 Českobudějovická krajinná oblast

- Prakticky celá KO je v území MOCB.

- Převažuje rovinatý až plochý reliéf, s výjimkou menších oblastí východně od Českých Budějovic a hřbetu Vráže (západně od Dubného).
- Výrazně převažují velké nečleněné bloky orné půdy. Významný podíl mají zastavěná území sídel. Významné jsou plochy rybníků.
- Pozitivně jsou vnímány pohledově otevřená krajina s četnými rybníky a pohledovým rámcem okolního vyvýšeného, často zalesněného území.
- Přírodní hodnoty: 4 přírodní památky (PP Blana, PP Hlubocké hráze, PP Tůně u Špačků, PP Vrbenská tůň), 2 přírodní rezervace (PR Mokřiny u Vomáčků, PR Vrbenské rybníky), 5 evropsky významných lokalit (EVL Blana, EVL Hlubocké hráze, EVL Hlubocké obory (malý překryv s KO), EVL Rybník Motovidlo, EVL Vrbenské rybníky), 3 ptačí oblasti (PO Českobudějovické rybníky, PO Dehtář, PO Hlubocké obory – malý překryv s KO), 138 lokalit významných krajinných prvků registrovaných, památné stromy.
- Kulturní a historické památky: 1 církevní památka (Dominikánský klášter s kostelem Obětování Panny Marie V Českých Budějovicích), 1 městská památková rezervace (České Budějovice), 1 vesnická památková rezervace (Malé Chrástany), 6 vesnických památkových zón (Bavorovice, Břehov, Munice, Opatovice, Rožnov, Zvěřetice), 1 lokalita selského baroka (Zbudovská blata).
- Estetické hodnoty: 2 krajinné osy (Vltava, Malše), 1 vybraný krajinný celek (Českobudějovická pánev), 1 významný vyhlídkový bod.
- Negativní hodnoty: 3 brownfieldy nad 10 ha, 5 lokalit se starou ekologickou zátěží, 19 negativních dominant.
- Cílové kvality: viz tabulka.
- Narušení a ohrožení: nevhodná skladba lesních porostů, plochá krajina s rozsáhlými bloky orné půdy, zvyšování stupně fragmentace krajiny, ohrožení rázu krajiny urbanizací z jader osídlení, oblasti s významným povodňovým rizikem (na Vltavě, Malši, Dehtářském potoce), vysoké odběry podzemních vod, zvýšené znečištění povrchových vod dusičnany, významné suburbanizační procesy.
- Zásady: podporovat mimoprodukční funkce lesa, chránit vymezené biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, regulovat zástavbu trvale obydlených nebo rekreačních objektů v ptačích oblastech, vymezovat plochy pro obnovu pramenišť, revitalizace toků a niv, doplnit členící prvky krajiny, zachovat stávající ráz a respektovat estetické hodnoty, redukovat negativní dopad pohledového vnímání nových staveb především ve vazbě na dálnici D3 a železniční koridor na nezbytně nutnou míru.

18 Vodňanská krajinná oblast

- Na území MOCB zasahuje polovinou svého území.
- Rovinatý až plochý, nivní reliéf, spíše velké nečleněné bloky orné půdy. Významný podíl mají plochy rybníků.
- Pozitivně vnímány jsou pohledově otevřená krajina s četnými rybníky.
- Přírodní hodnoty: 2 evropsky významné lokality (EVL Klokočinské louky, EVL Radomilická mokřina), 1 ptačí oblast (PO Českobudějovické rybníky), 1 přírodní památka (PP Velký Karasín), 1 přírodní rezervace (PR Radomilická mokřina), 7 lokalit významných krajinných prvků registrovaných
- Kulturní a historické hodnoty: 1 venkovská památková rezervace (Plástovice), 2 vesnické památkové zóny (Mahouš, Zbudov), 1 lokalita selského baroka (Zbudovská blata).
- Estetické hodnoty: 1 vybraný krajinný celek (Českobudějovická pánev).
- Negativní hodnoty: 4 negativní dominanty (solární elektrárny), vedení VVN.
- Narušení a ohrožení: nevhodná skladba lesních porostů (jihovýchod), u České Lhoty velmi rozsáhlé bloky orné půdy nad 100 ha, na zbytku území spíše bloky střední velikosti do 50 ha, narušení krajinného rázu výstavbou na pohledově exponovaných

lokality, vysoké odběry podzemních vod, ohrožení eutrofizací (PR Radomilická mokřina a PP Velký Karasín).

- Cílové kvality: viz tabulka.
- Zásady: chránit lesní porosty před zábořem, podporovat mimoprodukční funkce lesa, realizovat protierozní opatření v povodích nad PR Radomilická mokřina a PP Velký Karasín, doplnit členící prvky krajiny, vymezovat plochy pro obnovu prameniště a revitalizaci vodních toků a niv, regulovat zástavbu trvale obydlených nebo rekreačních objektů v ptačí oblasti Českobudějovické rybníky, zachovat stávající ráz a respektovat estetické hodnoty.

19 Vltavo-hlubocká krajinná oblast

- Takřka celá KO se nachází na území MOCB.
- Převažuje výrazně zvlněný až členitý reliéf, v jižní části místy zvlněný až kopcovitý, výraznou osou je hluboce zaříznuté údolí Vltavy (s vodní nádrží Hněvkovice), čteně se skalními útvary.
- Převažují kompaktní plochy lesních porostů a několik enkláv zemědělské půdy v návaznosti na jednotlivá sídla.
- Pozitivně vnímány jsou zámek Hluboká, hluboké údolí Vltavy s vodní nádrží, rozsáhlé lesní komplexy.
- Přírodní hodnoty: 2 evropsky významné lokality (EVL Hlubocké hráze, EVL Hlubocké obory), 1 ptačí oblast (PO Hlubocké obory), 4 přírodní památky (PP Baba, PP Hlubocké hráze, PP Kameník, PP Orty), 2 přírodní rezervace (PR Karvanice, PR Libochovka), 38 lokalit významných krajinných prvků registrovaných, 4 památné stromy.
- Kulturní a historické památky: 2 nemovitě národní kulturní památky (zámek Hluboká nad Vltavou, zámek Ohrada), 2 zámky (Hluboká nad Vltavou, Ohrada), 1 vesnická památková zóna (Vitín), 1 lokalita selského baroka (Zbudovská blata – okrajově).
- Estetické hodnoty: 1 významný krajinný horizont (Lišovský práh), 1 krajinná osa (Vltava), 5 významných vyhlídkových bodů.
- Negativní hodnoty: 6 negativních dominant (hlavně solární elektrárny), vedení VVN.
- Cílové kvality: viz tabulka.
- Narušení a ohrožení: nevhodná skladba lesních porostů, zemědělská půda lokálně silně erozně ohrožená, narušení krajinného rázu výstavbou na pohledově exponovaných lokalitách, ohrožení lokalit výskytu velkých savců v důsledku zvyšujícího se turistického ruchu a urbanizace území, narušení pohledového horizontu chladícími věžemi jaderné elektrárny Temelín, významné povodňové riziko u Hluboké, vysoké odběry podzemních vod, vysychání drobných vodních toků.
- Zásady: zachovat kompaktnost lesních celků, v nezalesněné východní a západní části zvýšit retenční a infiltrační schopnost území, na silně erozně ohrožených půdních blocích vyloučit z osevu širokořádkové plodiny, zatravnit neohroženější části, zachovat stávající ráz a respektovat estetické hodnoty, rozvoj rekreace směřovat do okolí Hluboké a do okolí nádrže Hněvkovice, v ostatních částech klást důraz na nepobytové rekreační aktivity, omezit rozvoj individuální rekreace formou nových chatových objektů či osad u vodní nádrže Hněvkovice, individuální rekreaci rozvíjet především využíváním stávajících objektů, redukovat negativní dopad pohledového vnímání nových staveb především ve vazbě na dálnici D3 a železniční koridor na nezbytně nutnou míru.

20 Vltavo-týnská krajinná oblast

- V území MOCB se nachází pouze cca čtvrtina KO.
- Převažuje mírně zvlněný až kopcovitý reliéf, převažuje orná půda s mozaikou luk, lesů a nelesní zeleně s rybníky, významnou plochou je rozsáhlý areál jaderné elektrárny v Temelíně.
- Přírodní hodnoty: -
- Kulturní a historické hodnoty: 1 lokalita selského baroka (Zbudovská blata – okrajově).

- Estetické hodnoty: 2 vybrané krajinné celky (Českobudějovická pánev, Táborská pahorkatina).
- Negativní dominanty: areál jaderné elektrárny v Temelíně, rozvodna v Kočíně, vedení VVN.
- Cílové kvality: viz tabulka.
- Narušení a ohrožení: nevhodná skladba lesních porostů, rozsáhlé půdní bloky u Temelína, narušení pohledového horizontu chladícími věžemi jaderné elektrárny Temelín, zvýšené znečištění povrchových vod dusičnany.
- Zásady: chránit lesní pozemky před zábořem, podporovat mimoprodukční funkce lesa, rozčlenit rozsáhlé půdní bloky u Temelína, vymezit plochy pro obnovu pramenišť, revitalizace vodních toků a niv, vymezovat biotechnická opatření v krajině, chránit vymezené biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (plus prostupnost), zachovat stávající ráz a respektovat estetické hodnoty.

21 Vltavo-albrechtická krajinná oblast

- Zasahuje do území MOCB zcela nevýznamně ze severozápadu.

27 Třeboňská krajinná oblast

- Zasahuje na území MOCB asi šestinou své rozlohy.
- Převažuje rovinný až plochý reliéf či mírně zvlněný reliéf s výjimkou menších míst mírně zvlněného až kopcovitého reliéfu – jižně od Lišova.
- Převažují lesy, méně zastoupeny orná půda a louky a pastviny. Významnou plochu zabírají rybníky.
- Pozitivně vnímány jsou pohledově otevřená rybníční krajina, rybníky, louky, rozsáhlé lesy.
- Přírodní hodnoty: 1 chráněná krajinná oblast (CHKO Třeboňsko – okrajově), 1 národní přírodní památka (NPP Ruda), 1 národní přírodní rezervace (NPR Brouskův mlýn), 5 přírodních památek (PP Chrastí, PP Hliníř, PP Kaliště, PP Ohrazení, PP Žemlička), 3 přírodní rezervace (PR Dvořiště, PR Horusická blata, PR V Rájích), 4 evropsky významné lokality (EVL Dvořiště, EVL Hliníř – Ponědrážka, PR Ruda, PR Stropnice), 1 ptačí oblast (PO Třeboňsko), 2 lokality Ramsarské úmluvy (Třeboňské rybníky), 3 lokality významných krajinných prvků registrovaných, 7 památných stromů.
- Kulturní a historické hodnoty: 1 vesnická památková rezervace (Mazelov), 2 vesnické památkové zóny (Bošilec, Dynín).
- Estetické hodnoty: 1 vybraný krajinný celek (Třeboňská rybníční soustava), 1 vyhlídkový bod.
- Negativní hodnoty: 8 negativních dominant (elektrárny solární apod.), vedení VVN.
- Narušení a ohrožení: nejméně erozně ohrožená oblast v kraji, zvyšování stupně fragmentace, nedostatečně chráněné mokřady Ramsarské úmluvy (rybník Dvořiště), vysoké odběry podzemních vod.
- Zásady: minimalizovat fragmentační dopady staveb, v zemědělské krajině podporovat členění větších půdních bloků, zachovat mozaiku různě velkých ploch, zachovat stávající ráz a respektovat estetické hodnoty, individuální rekreaci rozvíjet zejména využíváním stávajících objektů, nerozšiřovat stávající plochy individuální a hromadné rekreace zejména v okolí rybníků spadajících do Ramsarské úmluvy, vymezovat plochy pro obnovu pramenišť, revitalizace vodních toků a niv.

2.3.2 Aplikace metodiky GKRJČK 2009 na území MOCB

Oblasti krajinného rázu (ObKR) v hranicích MOCB – 11 ObKR

Oblast krajinného rázu	Podíl z rozlohy MOCB [%]
07 Táborsko – Soběslavsko	1,7
12 Bechyňsko – Vltavotýnsko	14,3
14 Českobudějovická pánev	24,2
15 Lišovský práh – západní Třeboňsko	23,8
16 Třeboňsko (CHKO)	1,4
21 Křišťanovsko – Boleticko	0,5
22 Blanský les (CHKO)	14,4
23 Kamenoujezdsko	9,6
24 Trhosvinensko	7,0
25 Českokrumlovsko	3,1
29 Českovelenicko – Jílovicko	0,1

Tab. 5: Oblasti krajinného rázu dle Vorla a kol. (2009) přítomné na území MOCB a jejich zastoupení

Popis jednotlivých oblastí krajinného rázu dle GKR JČK (vybrány pouze hlavní hodnoty vztahující se přímo k území MOCB):

ObKR 07 Táborsko – Soběslavsko

- ObKR zasahuje na území MOCB okrajově na severu v okolí Dynína, přičemž tuto část ovlivňuje dálnice D3 a železnice.

ObKR 12 Bechyňsko – Vltavotýnsko

- V ObKR se nachází areál jaderné elektrárny Temelín – technická dominanta viditelná z velké části pánevní oblasti JČK.
- Lesozemědělská, místy lesní krajina.
- Výrazný koridor údolí Vltavy – hlavní osa krajiny.
- Bohatá prostorová členitost krajiny.
- Hněvkovická přehrada vybudovaná na Vltavě v letech 1986-1991.
- Zasahuje sem historická krajina Hlubocka s oborami – soubor architektonizované schwarzenberské krajiny utvářené společně se šlechtickým sídlem (rybníky, bažantnice, obory, aleje).
- V jižní části ObKR souvislý komplex smíšených lesů s převahou smrku a příměsí borovice, jedle, buku, jasanu, dubu, klenu, lípy a modřínu.
- maloplošná zvláště chráněná území (PP Kameník, PP Baba, PR Karvanice, PR Libochovka).
- Dochované původně zemědělské vesnice s dochovanou urbanistickou strukturou a rázem (Kočín, Libív).
- Cíle ochrany KR: zachování významu přírodní osy Vltavy, respektování historických krajinných úprav severního Hlubocka, respektování harmonického projevu a siluet cenných vesnických sídel v krajinném rámci.

ObKR 14 Českobudějovická pánev

- Do ObKR zasahuje komponovaná architektonizovaná krajina schwarzenberského Hlubocka, v podhůří Blanského lesa se objevují krajinné celky vázané na historické hospodářské úpravy. V oblasti je velké množství objektů, souborů a sídel unikátně dochované lidové architektury.
- Krajina lesoplní a polní, v Budějovické pánvi krajina rybníční.

- Dva kontrastní charaktery oblasti – silně urbanizovaná krajina velkého města a rozlehlá rybníční krajina.
- Prostorové vymezení výrazným masivem Blanského lesa (dominanta Klet) a výraznou hranou Táborské pahorkatiny.
- Uvnitř rybníčních soustav harmonické měřítko a harmonické prostorové vztahy.
- Českobudějovicko-hlubocká rybníční skupina s největším rybníkem Bezdrevem (konec 15. století), z turistického hlediska zajímavý Munický rybník u Hluboké.
- Malé zalesnění.
- Cenné mokřiny, pobřežní mokřady, vlhké břehové a litorální porosty a rákosiny.
- Několik maloplošných ZCHÚ (PR Radominická mokřina, PR Vrbenské rybníky, PR Mokřiny u Vomáčků, PP Tůně u Špačků, PP Vrbenská tůň, PP Velký Karasín, PP Hlubocké hráze, PP Blana).
- Městský status mají České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Zliv; dále množství menších venkovských zemědělských sídel.
- Zámek Hluboká nad Vltavou (výrazná dominanta), lovecký zámek Ohrada (NKP), České Budějovice jsou městskou památkovou rezervací, řada vesnic je vesnickými památkovými rezervacemi a zónami.
- VPR Holašovice (též UNESCO) – jeden z nejlépe zachovaných a nejpůsobivějších dokladů jedinečné jihočeské architektury druhé poloviny 19. století.
- Památkové rezervace Malé Chrástany, Plástovice, památkové zóny Břehov, Rožnov, Zvěřetice, Mahouš, Zbudov, Bavorovice.
- Cíle ochrany KR: zachování přírodních cenností rybníční krajiny, v rozvoji Českých Budějovic respektovat dominanty historického jádra v širších panoramatech a dominanty okrajů Českobudějovické pánve (Hluboká, Hosín, Rudolfovo atd.), řešit harmonický přechod silně urbanizované krajiny do volné zemědělské a rybníční krajiny a do vyvýšených okrajů Českobudějovické pánve, zachovat charakter rybníční krajiny s typickým vesnickým osídlením, zachovat a obnovit prvky a kompoziční vztahy historických krajinných úprav Hlubocka a severního podhůří Blanského lesa, respektovat drobné kulturní dominanty a siluety vesnických sídel.

15 ObKR Lišovský práh – západní Třeboňsko

- ObKR obklopuje urbanizovanou plochu Českých Budějovic v pásu ze severu, východu a jihu, ve východní a jižní části má ObKR opuštěnější charakter s menšími sídly (Lišov).
- Pestrá krajina lesozemědělská, lesní, zemědělská a místy rybníční.
- Prudké svahy Rudolfovska ohraničují vyvýšenou polohu Lišovského prahu – velmi atraktivní výhledy do Českobudějovické pánve.
- V blízkosti hranic s CHKO Třeboňsko – východně od Českých Budějovic, na Borovansku, na severovýchodě (Dvořiště – 4. největší rybník jižních Čech, vznikl v roce 1367).
- Oblast je středně zalesněná smrkovými a borovými porosty s bukem a modřínem.
- Několik maloplošných ZCHÚ (PR V Rájích, PR Dvořiště, PP Pašínovická louka, PP Ostrolovský Újezd, PP Ohrazení, PP Kaliště, PP Libnič, PP Orty).
- Oblast poměrně řídko osídlená, centrem je městečko Lišov. Na hranicích s ObKR 14 je výrazný vliv města České Budějovice a jeho aglomerace (město Rudolfovo).
- Několik národních kulturních památek (kostely, kaple), národní kulturní památka rodný dvorec Jana Žižky.
- Harmonické měřítko uzavřenějších prostorů (Velechvín, Miletín).
- Cíle ochrany KR: zachování struktury krajiny, zachování cenných partií drobných rybníčních soustav severovýchodně od Borovan a v prostoru rybníka Dvořiště, zachování charakteru okrajů rybníční krajiny s harmonickým vztahem zástavby vesnických sídel a krajinného rámce, zachování a obnova prostorového významu

drobných kulturních dominant, zachování nenarušenosti významnějších terénních horizontů, zachování souladu zástavby a krajinného rámce.

ObKR 16 Třeboňsko (CHKO)

- ObKR zasahuje na území MOCB nespojitě z východu.
- Vyhodnocení KR území CHKO je provedeno v samostatných materiálech CHKO a není předmětem posouzení v GKZ JČK.
- Pásma odstupňované ochrany KR.

ObKR 21 Křišťanovsko – Boleticko

- ObKR zasahuje na území MOCB zcela nepatrně z jihozápadu v okolí Chvalšín.

ObKR 22 Blanský les (CHKO)

- Vyhodnocení KR území CHKO je provedeno v samostatných materiálech SCHKO Blanský les a není předmětem posouzení GKR JČK.

ObKR 23 Kamenoujezdsko

- Oblast na severu přiléhá k urbanizované krajině českobudějovické aglomerace.
- Osou oblasti bude plánovaná dálnice D3 – výrazně změni situaci v území.
- Převažuje lesozemědělská a zemědělská krajina.
- Oblast na západě ohraničena výraznými svahu Blanského lesa nad dramatickým zářezem údolí Vltavy. Na východě údolí Malše s přítoky.
- Prostorová otevřenost krajiny, možnost panoramatického vnímání s dominantami masivu Blanského lesa a okraje Novohradských hor.
- Harmonické měřítko a vizuální vztahy v nižších polohách údolí Malše.
- Několik menších rybníků (Punčocha), vodní nádrž Římov (vybudovaná 1971-1978).
- Několik maloplošných ZCHÚ (PP Vltava u Blanského lesa, PP Děkanec).
- Několik architektonicky cenných objektů a souborů (NKP trasa bývalé koněspřežné dráhy České Budějovice – Linec), dochovaná struktura a ráz venkovských sídel (VPZ Krnín, VPZ Čertyně), KPZ Římovsko.
- Množství dochovaných objektů a souborů lidové architektury (region lidové architektury Blanský les a Podhůří).
- Historické krajinné celky kulturní krajiny vázané na hospodářské úpravy krajiny – Opalicko (soubor malebných jihočeských vesnic prezentujících mimořádně dochovanou lidovou architekturu, dokládající středověkou a klasicistní vývojovou etapu stavební tvorby v regionu, nedílnou součástí vsí je okolní kultivovaná krajina, se kterou vytváří harmonický a vyvážený obraz.
- Cíle ochrany: zachování významu plochých horizontů mírně zvlněné krajiny, zachování a doplnění prostorově strukturních vegetačních prvků, zachování jedinečných přírodních hodnot zářezu Vltavy mezi Boršovem a Českým Krumlovem a cenných partií koridoru Malše, zachování charakteristické struktury osídlení s drobnými městečky a historickými cestami, zachování a obnovení krajinářských hodnot Římovska a kulturních hodnot Opalicka, zachování nenarušenosti terénních horizontů, zachování souladu zástavby a krajinného rámce některých obcí.

ObKR 24 Trhosvinensko

- Lesozemědělská, lokálně rybníční krajina, kultivovaná harmonická krajina se značnou členitostí vegetačního krytu.
- Silná kulturní identita, estetická atraktivnost a harmonie měřítko.
- Řada menších vodních toků, na nich množství malých a menších rybníků, mokřadní plochy a vlhké louky.
- Oblast je středně zalesněná borovými a smrkovými porosty.
- Několik málo maloplošných ZCHÚ (NPR Brouskův mlýn, PP Chrastí, PP Žemlička, PP Zámek).

- Poměrně řídké osídlená oblast s menšími venkovskými sídly, centry jsou městečka Trhové Sviny, Borovany.
- Několik památkových objektů (kostely, kaple, tvrze, zámky), Trhové Sviny jsou MPZ.
- Cíle ochrany KR: zachování struktury členité krajiny okolí Trhových Svinů, nivy Stropnice na Borovansku s rybníční soustavou, zachování siluet a charakteru okrajů obcí s cennou architekturou, urbanistickou strukturou a cennou lidovou architekturou, zachování dominance poutního kostela Nejsvětější Trojice u Trhových Svin, zachování a obnovení prostorového významu četných prvků drobné sakrální architektury a drobných kulturních dominant, zachování nenarušenosti významnějších terénních horizontů, soulad zástavby a krajinného rámce některých obcí.

ObKR 25 Českokrumlovsko

- Lesozemědělská krajina, při Vltavě krajina zařízylých údolí.
- V hranicích MOCB žádné ZCHÚ.
- Český Krumlov – MPR a UNESCO, velké množství cenných objektů.
- Kostel Nanebevzetí Panny Marie v Kájově, významné poutní místo jižních Čech.
- Kájov – ojedinělý komplex tvořený kostelem Nanebevzetí Panny Marie, kostelíkem Zesnutí Panny Marie, farou a hospicem (NKP).
- Historická kulturní krajina Chvalšinsko – Krumlovsko (pohledy, průhledy, uzly, architektonické a krajinné dominanty, urbanistické a krajinné osy).
- Výrazně harmonické měřítko.
- Cíle ochrany KR: zachování hodnot členité kulturní a lesní krajiny, zachování nenarušenosti terénních horizontů, usměrnění rozvoje města Českého Krumlova s ohledem na zachování dominance siluety historického jádra, respektování řídké soustavy osídlení v kulturní krajině, respektování kulturních dominant v krajině (Kájov), drobných dominant a drobné sakrální architektury.

ObKR 29 Českovelenicko – Jílovicko

- ObKR zasahuje na území MOCB zcela nevýznamně na jihovýchodě.
- Cenná rybníční krajina NPR Brouskův mlýn.

Místa krajinného rázu (MKR) – v hranicích MOCB se nachází 7 MKR:

- Poněšice,
- Trhové Sviny,
- Čakov,
- Hluboká,
- Opalice,
- Ševětín,
- Nové Hrady (MKR zasahuje do území MOCB zanedbatelně).

Území se zvýšenou krajinářskou hodnotou

- Tato území se podle Vorla a kol. (2009) soustřeďují zejména do jižní poloviny území MOCB a lokálně také severně od Českých Budějovic.

2.3.3 Aplikace přístupu Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jihočeského kraje 2021-2030 na území MOCB

Turistické oblasti „Koncepce“ v hranicích MOCB (5 TO):

Budějovicko

- Hlavním tématem je Stezka Vltavy – řeka je pojícím prvkem celé destinace.
- Sportovní i relaxační možnosti, dobré ubytování, gastronomie a servis.
- České Budějovice jako výchozí bod pro výlety do okolí.
- Stěžejní produkty: Stezka Vltavy, Prodloužený víkend na Budějovicku, Pivní stezka, Výlety lodí k turistickým cílům.

Český Krumlov region

- Kulturně-historická nabídka cestovního ruchu.
- Stěžejní produkt: CK Card.

Novohradsko-Doudlebsko

- Krajina mnoha tváří nebo zapomenutých příběhů.
- Aktivní turistika v krajině, oblast vhodná k poklidné turistice, pěším výletům a individuální rekreaci.
- Stěžejní produkty: Po stopách koněspřežky, Čtvero ročních období v Novohradsku-Doudlebsku.

PodKletí

- Hlavní bonusy klid a příroda, malebnost krajiny a vesnická architektura, pohostinnost i snadná dostupnost lokálních center.
- Podpora soft turismu: pěší turistika a cykloturistika, pobyty přinášející zážitky spojené s pobytem v přírodě i jihočeskými tradicemi (dožínky a další gastro-eventy) a místní produkcí.
- Stěžejní produkty: Jihočeský venkov tradiční – selské baroko na každém kroku, Aktivní pohoda – pohodové aktivity.

Třeboňsko

- Přírodní a kulturní bohatství v rovinaté krajině.
- Ideální podmínky pro cykloturistiku, pro rodiny s dětmi či starší klientelu.

Str. 11 „Koncepce“ uvádí tipy na zlepšení dostupnosti destinací a turistických cílů pro jednotlivé turistické oblasti.

Analýza poptávky cestovního ruchu (str. 17 „Koncepce“)

- Podle návštěvnosti atraktivit v jižních Čechách v roce 2019 jsou na předních místech v návštěvnosti Státní hrad a zámek Český Krumlov, Státní zámek Hluboká nad Vltavou, Jihočeská zoologická zahrada Hluboká nad Vltavou, Zámek Ohrada, mezi dalšími cíli jsou např. Kláštery Český Krumlov, Historická budova Jihočeského muzea České Budějovice, Jaderná elektrárna Temelín a další.

2.4 Identifikace a inventura hodnot a problémů v MOCB

Na území MOCB se dle zhodnocení výše uvedených podkladů nacházejí zejména následující jevy a hodnoty:

2.4.1 Pozitivní hodnoty

2.4.1.1 Ochrana přírody a krajiny

Legislativní ochrana:

VZCHÚ

- Na území MOCB se nachází CHKO Blanský les, z východu nepatrně zasahuje CHKO Třeboňsko.

MZCHÚ

- Na území MOCB se nachází 52 maloplošných zvláště chráněných území, z toho 4 národní přírodní rezervace, 18 přírodních rezervací a 30 přírodních památek, s ochrannými pásmy.

Natura 2000 – evropsky významné lokality

- Na území MOCB se nachází nebo do něj zasahuje 14 EVL.
- EVL Ruda, EVL Svatý Kříž, EVL Dvořiště, EVL Vrbenské rybníky, EVL Hlubocké obory, EVL Blana, EVL Radomilická mokřina, EVL Boletice, EVL Hlubocké hráze, EVL Velký a Malý Tisý, EVL Blanský les, EVL Stropnice, EVL Hliníř – Ponědrážka, EVL Rybník Motovidlo.

Natura 2000 – ptačí oblasti

- Na území MOCB se nachází nebo do něj zasahuje 5 PO.
- PO Dehtář, PO Boletice, PO Třeboňsko, PO Hlubocké obory, PO Českobudějovické rybníky.

Lokality Ramsarské úmluvy

- Na území MOCB zasahují na východě 2 lokality Ramsarské úmluvy (Třeboňské rybník, Třeboňská rašeliniště).

Biotopy zvláště chráněných druhů velkých savců

- Na území MOCB se nachází soustava biotopů zvláště chráněných druhů velkých savců.

Biosférická rezervace UNESCO

- Na území MOCB zasahuje z východu zcela okrajově biosférická rezervace Třeboňsko.

Památné stromy

- Na území MOCB je evidováno 367 památných stromů, skupin stromů či stromořadí.
- ÚSES
- Na území MOCB je vymezena soustava ÚSES na všech úrovních.

VKP

- Na území MOCB se nachází 343 prvků a lokalit významných krajinných prvků registrovaných a je zmapováno 103 lokalit významných krajinných prvků ze zákona (údolní niva) (nejsou zmapovány souvisle pro celé území MOCB).

Lokality výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin s národním významem

- Na území MOCB se nachází 106 lokalit s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin s národním významem.

Superpoziční mapy (Obr. 1 a Obr. 2) znázorňují, kam se v území MOCB koncentrují území chráněná některou formou legislativní ochrany přírody a krajiny. Z map mimo jiné plyne, které části území aktuálně ochrany nepožívají a jsou zde v tomto smyslu rezervy a potenciál pro další vyhodnocení a posouzení možností budoucí ochrany.

Přírodní krajinné hodnoty bez legislativní ochrany:

Cenné přírodní biotopy

- Dle Mapování biotopů ČR (AOPK).

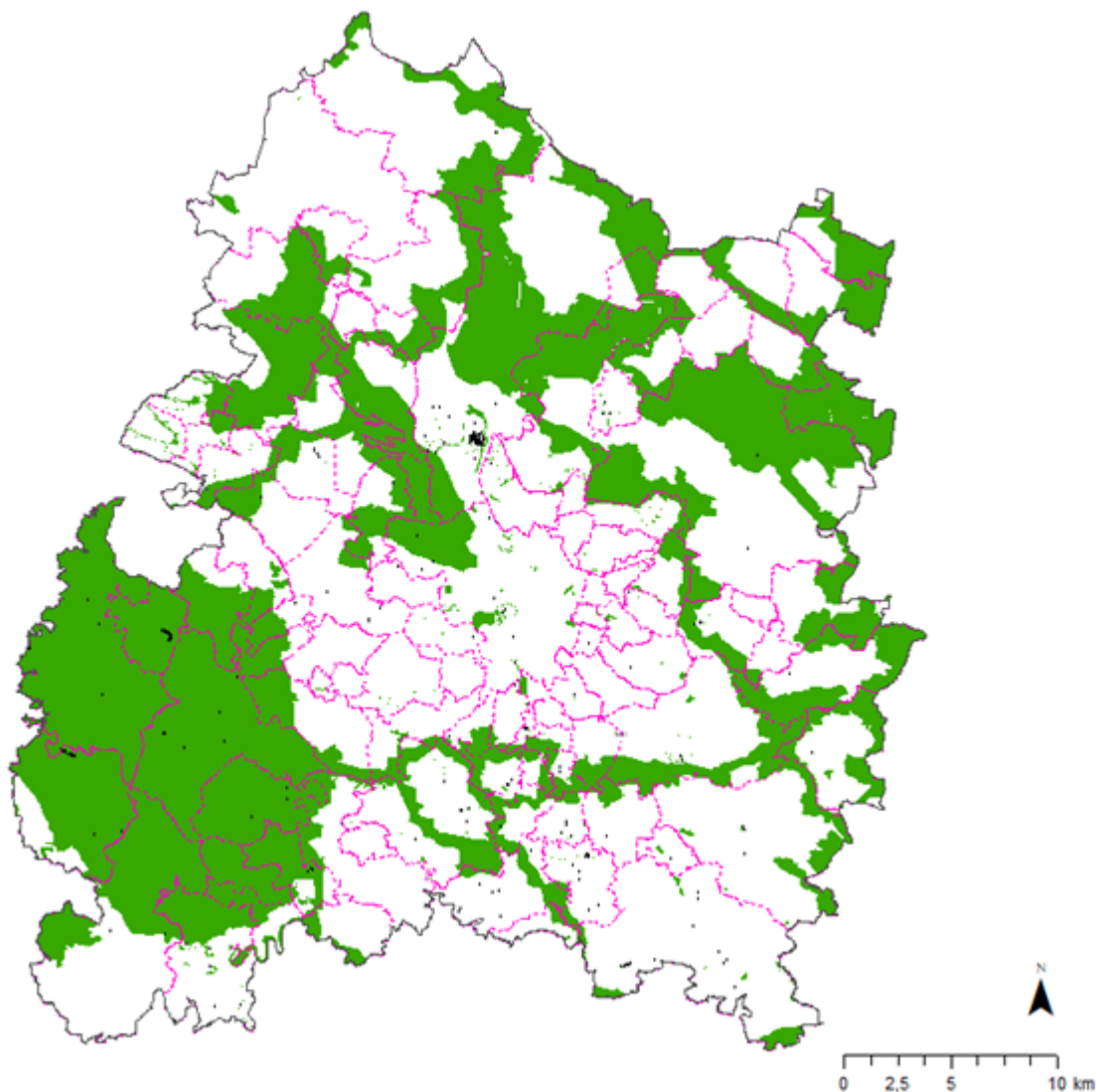
Plochy zeleně a otevřená prostranství ve městě

- Zejména se zaměřením na aglomeraci České Budějovice.

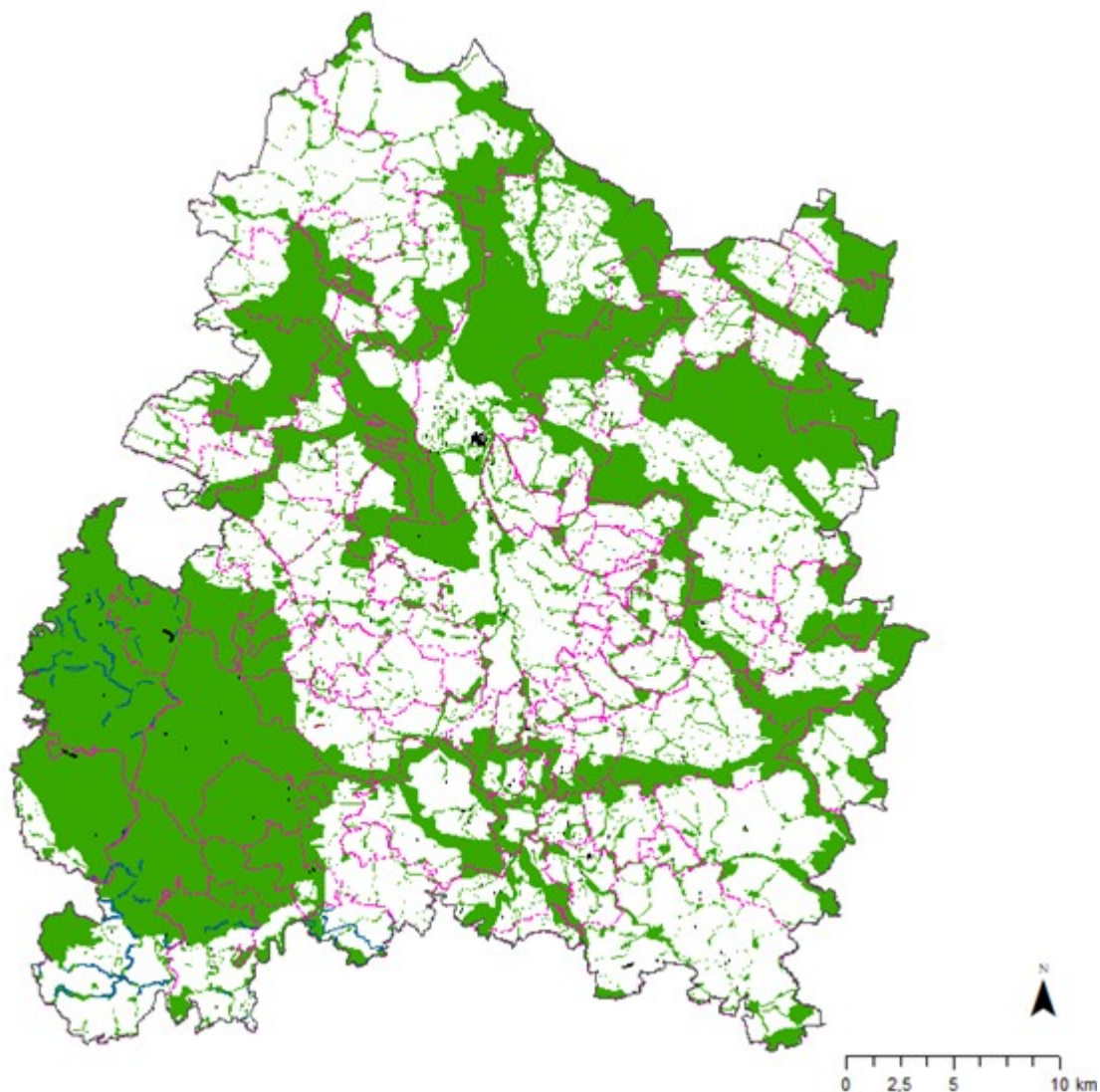
Plochy „volné“ nefragmentované krajiny

Inundační území řek

- VKP dosud nemapované.



Obr. 1: Superpoziční mapa území s legislativní ochranou přírody a krajiny (všechny formy legislativní ochrany přírody a krajiny, bez ÚSES), zeleně. Růžově hranice obcí.



Obr. 2: Superpoziční mapa území s legislativní ochranou přírody a krajiny (všechny formy legislativní ochrany přírody a krajiny, včetně ÚSES), zeleně. Růžově hranice obcí.

2.4.1.2 Památková péče, kulturní a historické hodnoty

Legislativní ochrana:

Krajinné památkové zóny

- Na území MOCB se nachází jedna vyhlášená krajinná památková zóna – Římovsko (vyhláška MK ČR č. 208/1996 Sb., krajina v okolí významného poutního místa v Římově reprezentuje unikátní barokní areál s výraznou duchovní a ideovou náplní).

UNESCO

- Na území MOCB je na seznam světového kulturního a přírodního bohatství UNESCO zařazeno historické jádro Českého Krumlova a vesnice Holašovice.

Archeologická památková rezervace

- Na území MOCB je vyhlášena 1 APR (Třisov – oppidum).

Městská památková rezervace

- Na území MOCB jsou vyhlášeny 2 MPR (České Budějovice, Český Krumlov).

Městské památkové zóny

- Na území MOCB jsou vyhlášeny 3 MPZ (Chvalšiny, Český Krumlov – Plešivec, Trhové Sviny).

Vesnické památkové rezervace

- Na území MOCB jsou vyhlášeny 4 VPR (Holašovice, Mazelov, Malé Chrástřany, Plástovice).

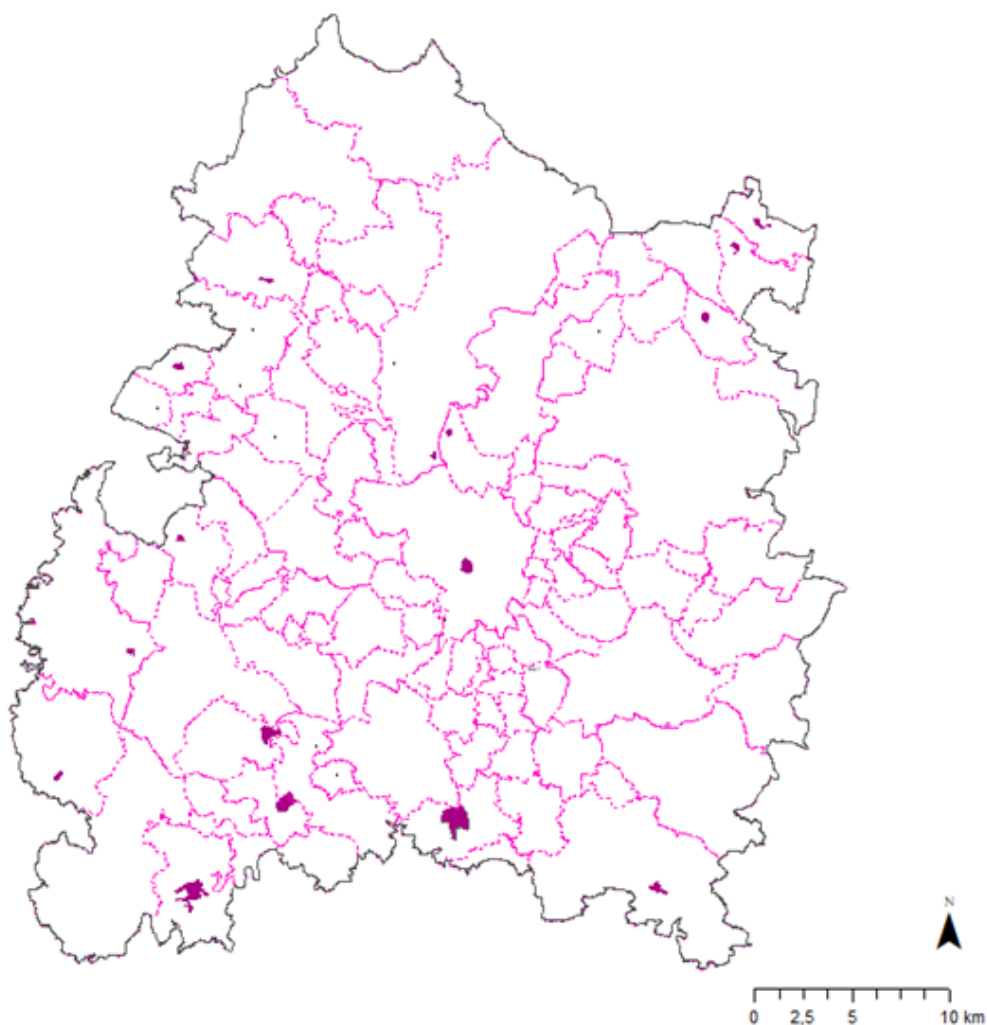
Vesnické památkové zóny

- Na území MOCB je vyhlášeno 15 VPZ (Rojšín, Bavorovice, Opatovice, Bošilec, Zlatá Koruna, Dynín, Zbudov, Mahouš, Břehov, Čertyně, Krnín, Munice, Rožnov, Vitín, Zvěřetice).

Národní kulturní památky

- Na území MOCB jsou vyhlášeny následující NKP: Hluboká nad Vltavou se zámkem Ohrada, zámek v Českém Krumlově a původní vybavení zdejšího barokního divadla, koněspřežní železnice České Budějovice – Linec, klášter Zlatá Koruna, kostel sv. Víta v Českém Krumlově, areál kostela Nanebevzetí Panny Marie v Kájově, rodiště Jana Žižky v Trocnově.

Superpoziční mapa (Obr. 3) znázorňuje, kam se v území MOCB koncentrují území chráněná některou formou legislativní ochrany památkových a kulturních hodnot. Z mapy mimo jiné plyne, které části území aktuálně nepožívají a jsou zde v tomto smyslu rezervy a potenciál pro další vyhodnocení a posouzení možností budoucí ochrany.



Obr. 3: Superpoziční mapa území s legislativní památkovou ochranou (všechny formy plošné legislativní ochrany památkové). Světle růžově hranice obcí.

Kulturní krajinné hodnoty bez legislativní ochrany:

Další cenné historické krajinné kompozice a struktury, dosud nezahrnuté do legislativní ochrany

- Zejména koncentrovány v navrhovaných KPZ.

Krajinné památkové zóny navrhované (NPU):

- Na území MOCB se nachází nebo na něj zasahuje celkem 5 navrhovaných krajinných památkových zón, jejichž návrh indikuje zvýšené hodnoty kulturní a historické i estetické:

Hlubocko: Hlubocká krajina je dokladem hospodářského a estetického utváření krajiny, prováděného v okolí šlechtického sídla v průběhu několika staletí. Velkorysý základ představuje středověká rybníční soustava se zachovanými rybníky i alejemi na bývalých hrázích. Schwarzenbergové doplnili v 17. až 20. století řadu monumentálních staveb (hospodářské dvory, lovecký zámek Ohrada a další) a barokní lovecké revíry – bažantnice a obory.

Chvalšinsko: Záměrně utvářená krajina je vázaná na sídelní město Rožmberků a jejich následovníků, **město Český Krumlov**. V rámci navržené památkové zóny lze rozlišit několik kompozičních celků, vzájemně propojených cestami, pohledovými nebo funkčními vazbami. Významným celkem je krajina na pravém břehu řeky navazující na zastavěné území města, která spolu s Plešivcem vytváří krajinný rámec města, které je významnou památkou UNESCO. Na protilehlých svazích údolí jsou dvě přírodní dominanty Věncová hora a Křížová hora, korunovaná poutní kaplí Bolestné Panny Marie. Mimořádně cenné je území okrasného statku Kvítkova dvora, navazující osovou alejí přímo na zámeckou zahradu. Poutní areál kostela Panny Marie v Kájově (NKP) byl s Českým Krumlovem spojen poutními cestami s kapličkami. Zámek Červený Dvůr byl oblíbeným letním sídlem krumlovského panstva, propojeným s Krumlovem silnicí s alejí z poloviny 18. století. Zahrada a park v Červeném Dvoře, kompozičně a pohledově propojené s okolní krajinou pod Kletí, patří k nejcennějším památkám zahradního umění v ČR. Na areál zámku navazovala lovecká krajina s členitými okraji lesů, hájovkami a uhlířskými domky na lesních loukách.

Opalicko: Navržená krajinná památková zóna zahrnuje soubor jihočeských vesnic, které prezentují mimořádně dochovanou lidovou architekturu středověké a klasicistní etapy stavební tvorby v regionu. Území zahrnuje VPZ Krnín s NKP usedlost čp. 3 a VPZ Čertyně. Nedílnou součástí je okolní kultivovaná krajina, se kterou sídla vytváří harmonický a vyvážený obraz.

Podhůří Blanského lesa: Na území MOCB zasahuje částečně. Navržená krajinná památková zóna Podhůří Blanského lesa zahrnuje soubor jihočeských vesnic, prezentujících charakteristickou lidovou architekturu selského baroka v jižní části jeho rozšíření. Vesnice jsou jedinečným způsobem dotvářeny okolní krajinou, která je na tak malém území značně rozmanitá. Součástí území je památka Světového dědictví VPR Holašovice, mimo území MOCB pak VPR Záboří, VPZ Dobčice a VPZ Lipanovice.

Třeboňská rybníční krajina: Navržená KPZ zasahuje na řešené území nespojitě z východu, jádro KPZ leží mimo MOCB. Ojedinelý obraz třeboňské krajiny jako ploché rybníční pánve prezentuje soustavu uměle vytvořených vodních toků a rybníků, zcela unikátní, pokud se týká rozsahu a způsobu provedení.

Historické hospodářské úpravy krajiny (dochované doklady dřívějších způsobů hospodaření)

- Dochované plužiny – dle ÚSK JČK nejsou v území MOCB mapovány, nicméně výskyt dochovaných plužin menšího rozsahu lze prověřit.
- Soubory dochované lidové architektury vč. okolní kultivované krajiny.
- Drobné rybníční soustavy dosud jinak nechráněné – např. u Borovan.

Výrazné regiony lidové architektury (dle Encyklopedie českých vesnic, Pešta a kol. 2004)

Hlubocká a Zbudovská blata

- Nejvýznamnější ucelené soubory Zbudovských blat – Zbudov, Mahouš, Malé Chrástany, Olešník, Pištín, Plástovice. Vihlavy
- Nejvýznamnější ucelené soubory Hlubockých blat – Bavorovice, Munice, Opatovice

Blanský les a podhůří

- Nejvýznamnější ucelené soubory: Dobčice, Holašovice, Lipanovice, Radošovice, Záboří, Vodice, Třešňový Újezdec

Doudlebsko a Kouty

- Nejvýznamnější ucelené soubory:

Významné komponované aleje

Dochované původně zemědělské vesnice s dochovanou urbanistickou strukturou

- Dle Vorla a kol. (2009) sem lze zařadit jmenovitě Kočín, Libív.

Historické stopy předchozího vývoje (projevy historické důlní činnosti, stopy ztracených meandrů vodních toků, tělesa zrušených železnic, historické trasy a linie atp.)

- Vhodné identifikovat a najít vhodný režim pro potenciální prezentaci nebo využití.

Drobná sakrální architektura

2.4.1.3 *Estetické hodnoty krajiny*

Legislativně chráněné:

Přírodní parky

- Na území MOCB se nenacházejí přírodní parky.

Charakteristické krajinné prostory (CHaKR)

- Dle Vorla a kol. (2009) jsou v území MOCB mapovány následující charakteristické krajinné prostory (místa KR), přičemž VZCHÚ nebyla do hodnocení zahrnuta: Poněšice, Trhové Sviny, Čakov, Hluboká, Opalice, Ševětín, Nové Hrady.

VZCHÚ

- CHKO Blanský les a CHKO Třeboňsko.

Krajinné památkové zóny

- Na území MOCB se nachází jedna vyhlášená krajinná památková zóna – Římovsko (vyhláška MK ČR č. 208/1996 Sb., krajina v okolí významného poutního místa v Římově reprezentuje unikátní barokní areál s výraznou duchovní a ideovou náplní).

Superpoziční mapa (Obr. 4) znázorňuje, kam se v území MOCB koncentrují území chráněná některou formou legislativní ochrany estetických hodnot krajiny a krajinného rázu. Z mapy mimo jiné plyne, které části území aktuálně nepožívají a jsou zde v tomto smyslu rezervy a potenciál pro další vyhodnocení a posouzení možností budoucí ochrany.

Krajinné hodnoty bez legislativní ochrany:

Krajinné památkové zóny navrhované

Na území MOCB se nachází nebo na něj zasahuje celkem 5 navrhovaných krajinných památkových zón, jejichž návrh indikuje zvýšené hodnoty kulturní a historické i estetické a zvýšený výskyt komponovaných struktur v krajině:

Hlubocko: hlubocká krajina je dokladem hospodářského a estetického utváření krajiny, prováděného v okolí šlechtického sídla v průběhu několika staletí. Velkokorysý základ představuje středověká rybníční soustava se zachovanými rybníky i alejemi na bývalých hrázích. Schwarzenbergové doplnili v 17. až 20. století řadu monumentálních staveb (hospodářské dvory, lovecký zámek Ohrada a další) a barokní lovecké revíry – bažantnice a obory.

Chvalšinsko – Krumlovsko: Záměrně utvářená krajina je vázaná na sídelní město Rožmberků a jejich následovníků, město Český Krumlov. V rámci navržené památkové zóny lze rozlišit několik kompozičních celků, vzájemně propojených cestami, pohledovými nebo funkčními vazbami. Významným celkem je krajina na pravém břehu řeky navazující na zastavěné území města, která spolu s Plešivcem vytváří krajinný rámeček města, které je významnou památkou UNESCO. Na protilehlých svazích údolí jsou dvě přírodní dominanty Věncová hora a Křížová hora, korunovaná poutní kaplí Bolestné Panny Marie. Mimořádně cenné je území okrasného statku Kvítkova dvora, navazující osovou alejí přímo na zámeckou zahradu. Poutní areál kostela Panny Marie v Kájově (NKP) byl s Českým Krumlovem spojen poutními cestami s kapličkami. Zámek Červený dvůr byl oblíbeným letním sídlem krumlovského panstva, propojeným s Krumlovem silnicí s alejí z poloviny 18. století. Zahrada a park v Červeném Dvoře, kompozičně a pohledově propojené s okolní krajinou pod Kletí, patří k nejcennějším památkám zahradního umění v ČR. Na areál zámku navazovala lovecká krajina s členitými okraji lesů, hájovkami a uhlířskými domky na lesních loukách. Pohledy, průhledy, uzly, architektonické a krajinné dominanty, urbanistické a krajinné osy.

Opalicko: Navržená krajinná památková zóna zahrnuje soubor jihočeských vesnic, které prezentují mimořádně dochovanou lidovou architekturu středověké a klasicistní etapy stavební tvorby v regionu. Území zahrnuje VPZ Krnín s NKP usedlost čp. 3 a VPZ Čertyně. Nedílnou součástí je okolní kultivovaná krajina, se kterou sídla vytváří harmonický a vyvážený obraz.

Podhůří Blanského lesa: Na území MOCB zasahuje částečně. Navržená krajinná památková zóna Podhůří Blanského lesa zahrnuje soubor jihočeských vesnic, prezentujících charakteristickou lidovou architekturu selského baroka v jižní části jeho rozšíření. Vesnice jsou jedinečným způsobem dotvářeny okolní krajinou, která je na tak malém území značně rozmanitá. Součástí území je památka Světového dědictví VPR Holašovice, mimo území MOCB pak VPR Záboří, VPZ Dobčice a VPZ Lipanovice.

Třeboňská rybníční krajina: Navržená KPZ zasahuje na území MOCB nespojitě z východu, jádro KPZ leží mimo MOCB. Ojedinelý obraz třeboňské krajiny jako ploché rybníční pánve prezentuje soustavu uměle vytvořených vodních toků a rybníků, zcela unikátní, pokud se týká rozsahu a způsobu provedení.

Krajinné dominanty kulturní (pozitivní) (Vorel a kol., 2009)

- Zámek Hluboká nad Vltavou.
- Historické jádro Českých Budějovic.
- Hosín.
- Rudolfovo.
- Poutní kostel Nejsvětější Trojice u Trhových Svin.
- Historické jádro Českého Krumlova.
- Kájov.

Dominantní vrchy

Pohledové osy, komponované

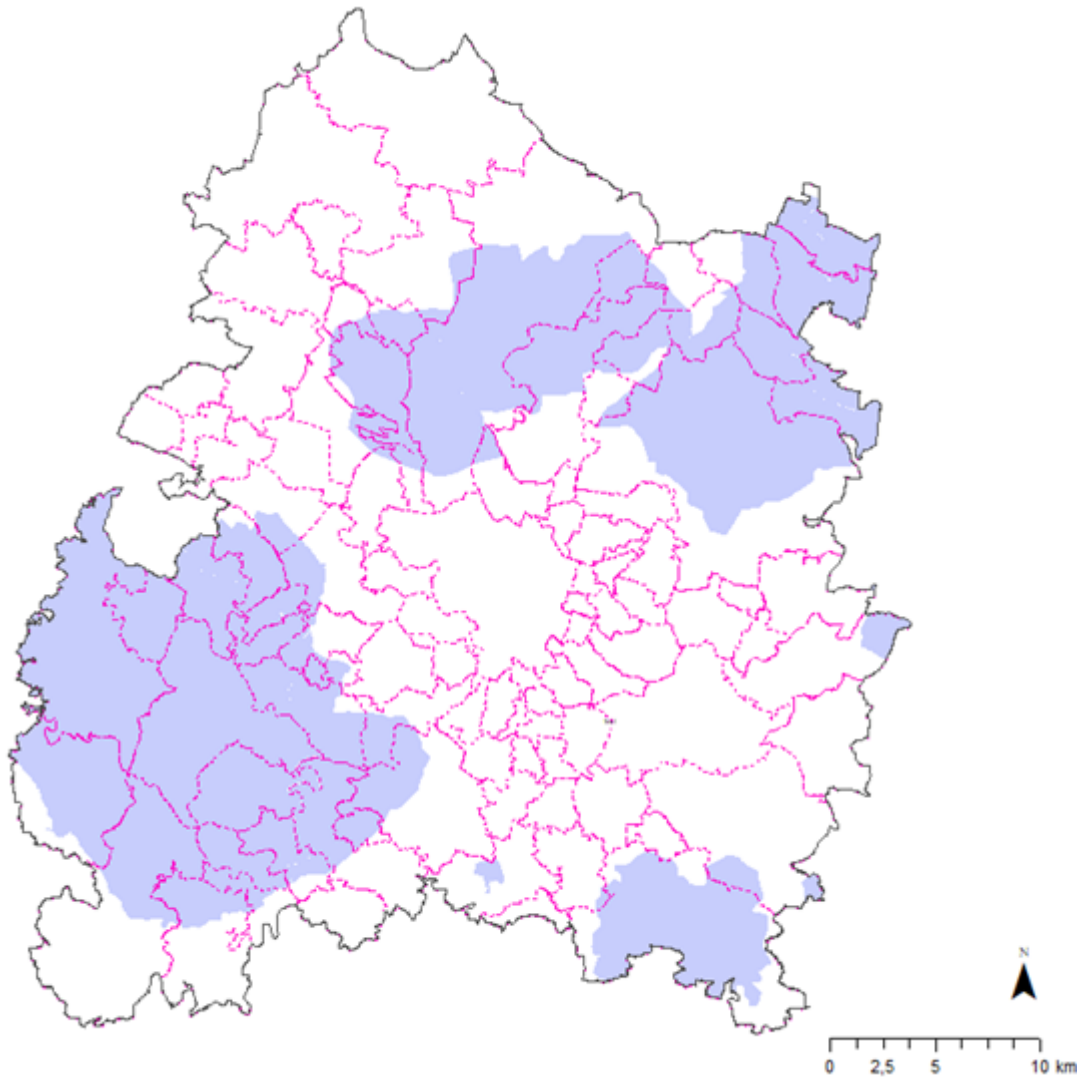
- Bude identifikováno, zejména v rámci komponovaných krajin.

Krajinné osy

- Výrazné koridory údolí řek Vltavy, Malše, event. Stropnice.

Významné horizonty a masivy či hmoty

- Výrazná hrana Táborské pahorkatiny.
- Lišovský práh.
- Blanský les.



Obr. 4: Superpoziční mapa území s legislativní ochranou krajinného rázu (VZCHÚ, KPZ vyhlášené, CHaKR). Světle růžově hranice obcí.

Sídla s významnou siluetou

Dle Vorla a kol. (2009), bude podle potřeby doplněno.

(Sv. Jan nad Malší, Velešín – už za hranicí MOCB).

Krnín, Čertyně, Štětkře, Záhorkovice, Černice.

Český Krumlov.

Kájov.

Významné vyhlídkové body

- Podle ÚSK JČK je v území MOCB zmapováno množství vyhlídkových bodů, soustředěných zejména do jižní poloviny území, do okolí Českého Krumlova a na svahy nad Českými Budějovicemi.

Harmonické měřítko krajiny

- Dle Vorla a kol. (2009) jmenovitě rybniční soustavy Českobudějovické pánve, Velechvín a Miletín, údolí Malše, ObKR Českokrumlovsko a Trhosvinensko.
- Bude podle potřeby doplněno.

Území se zvýšenou krajinářskou hodnotou dle Vorla a kol. (2009)

Význačné aleje

- Vrstva mapování alejí je k dispozici na portálu CENIA prostřednictvím služeb WMS, zpracovatel VUKOZ (2012-2015).
- Zákres významných alejí v krajině, v některých případech včetně druhového složení a dalších parametrů.

Pozůstatky důlní činnosti

- Český Krumlov – grafit.
- Hosín – kaolín.
- Bude dále rozšířeno.

Vodní díla

- Hněvkovická přehrada na Vltavě – vybudovaná v letech 1986-1991.
- Římov – vodní nádrž vybudovaná v letech 1971-1978.

2.4.2 Negativní hodnoty, problémy

Estetické a urbanistické zátěže

- Negativní dominanty
 - Areál jaderné elektrárny Temelín (ETE)
 - Vedení VVN
 - Negativní dominanty identifikované v ÚSK JČK – na území MOCB celkem 63 objektů, nejčastěji solární, popř. větrné elektrárny či neurčený typ objektu
- Oblasti s výraznými suburbanizačními procesy
 - Zejména okolí aglomerace Českých Budějovic

Znečištění a kontaminace životního prostředí

- Devastovaná místa, brownfields: podle ÚSK JČK celkem 4 místa na území MOCB (vojenský areál Český Krumlov, vojenský areál Homole, brownfield Suchomel, cihelna v Českých Budějovicích)
- Staré ekologické zátěže: podle ÚSK JČK je v území MOCB zmapováno 6 míst (odkaliště DIAMO s.p., Mydlovary; výroba, skladování, manipulace s ropnými látkami E.ON Distribuce a.s. Mydlovary; skládka TKO Řídká Blana II-7; skládka TKO Řídká Blana II-3; výroba, skladování, manipulace s nebezpečnými látkami mimo ropných MOTOR JIKOV slévárna litiny; kontaminovaný areál JČP a.s. České Budějovice)

Geologické zátěže

- ÚSK JČK identifikovala v území MOCB řadu míst s geologickou zátěží či větších poddolovaných území, soustředěných zejména ve východní části Českých Budějovic, v Českém Krumlově, v okolí Křemže a v pásu mezi Českými Budějovicemi a Českým Krumlovem

Bariéry

- Dálnice D3, železniční koridory
- V území je aktuálně identifikováno 5 kritických míst s problematickou migrací organismů, z čehož 3 jsou způsobena dopravní infrastrukturou

2.4.3 Rekreační potenciál

Cíle rekreace a turismu

- V analýzách MOCB je identifikováno 29 významných cílů různého druhu (významné památky, naučné stezky, koupání apod.), lze podle potřeby rozšířit na základě dalších průzkumů.

Prostupnost krajiny (pěší, cyklistická a jiná), vstupy z krajiny do ČB

- Stávající síť turistických tras a cyklostezek, prověřit napojenost na turistické cíle.
- Stávající hipostezky – v jižní polovině území MOCB.
- Stávající vodní trasy – Vltava pod Českými Budějovicemi.
- Prověřit naučné stezky.
- Prověřit dostupnost významných cílů.

Bariéry prostupnosti území

- Zejména dálnice D3.

Možnosti koupání

- Aktuálně na území MOCB podle analýz 26 možností přírodního koupání a 7 koupališť.

Kvalita vody v rybnících a vodních tocích, hospodářské využití rybníků

- Vhodné prověřit kvalitu vody v dalších vodních prvcích ve vztahu k potenciálu dalších příležitostí koupání.

Záměry pro rekreaci

- Příloha č. 1 Koncepce cestovního ruchu předkládá investiční potřeby pro jednotlivé turistické oblasti.

Vybrané investiční potřeby pro jednotlivé turistické oblasti v MOCB:

- **Budějovicko:**
 - Rozšíření zoologické zahrady Hluboká.
 - Safari a historický zábavní park Stará obora Hluboká.
 - Rekreační plavba po Vltavě do Českých Budějovic – zahrnuje související objekty, jako jsou plavební komora, most, přístavní mola atp.
 - Přírodní památka Orty a muzeum keramiky.
 - Rybníky – Návštěvnické centrum v oblasti Vrbenských rybníků.
 - Rozvoj Letiště České Budějovice.
 - Most přes jez Hluboká.
 - Park Dukelská s přístupem k vodě, České Budějovice.

- Plavební kanál – řeka Vltava, Hluboká nad Vltavou – obnovení tradice.
- Cyklistická stezka Hluboká – Zliv.
- Splavnění jezu Boršov pro vodáky a další.
- **Český Krumlov region**
- Vltavská cyklostezka.
- Skalní dobrodružství v Českém Krumlově.
- Městské vycházkové okruhy, Český Krumlov.
- Odpočinková místa na trasách vycházkových okruhů a cyklostezky.
- Dokončení obnovy Křížové cesty a další.
- **Novohradsko-Doudlebsko**
- Turistická infrastruktura – údržba a zkvalitňování turistických tras a mobiliáře.
- Rekonstrukce drobných sakrálních staveb a obnova poutních cest.
- Svátá trojice – rekonstrukce poutního kostela u Trhových Svinů.
- Mobiliář turistických tras a stezek.
- Zázemí archeoskanzen Trocnov a další.
- **PodKletí**
- Cyklostezky Holašovice – České Budějovice.
- Přeložka komunikace 3. třídy náves/za humna – východní část obce.
- Centrum aktivního odpočinku – Boršov nad Vltavou (lesopark s pláží).
- Doplnění cyklostezek a cyklotras Zlatá Koruna.
- Obnova sakrálních a kulturních památek Dříteň.
- Odpočinková zóna u rybníka, Žabovřesky.
- Turistický mobiliář Dívčice a další.

Další identifikované stávající cíle rekreace dle Vorla a kol. (2009)

- Chatové kolonie v údolí Stropnice (v KO Trhosvinenské) a Malše (v KO Velešínské).
- Turisticky zajímavý Munický rybník u Hluboké nad Vltavou.

2.5 Shrnutí analýzy a aplikace vybraných aspektů hodnocených podkladů pro MOCB

V dostupných podkladech byly identifikovány a zhodnoceny hlavní hodnoty a jevy, nacházející se v řešeném území MOCB a ovlivňující jeho aktuální ráz i potenciál dalšího budoucího vývoje. Tyto hodnoty a jevy, ať už pozitivního či negativního charakteru, byly zohledněny a je s nimi dále adekvátně pracováno v návrhu koncepce uspořádání krajiny. Poznatky se staly východiskem pro část Metodika zpracování návrhu koncepce krajiny MOCB.

Řešené území, byť jsou doposud krajinářsky a přírodně více hodnoceny jiné části Jihočeského kraje, vykazuje velké množství přírodních, kulturních i estetických hodnot, které je potřeba zachovat či dále rozvíjet a podporovat. Tato témata jsou cílem navazující návrhové části studie.

3 METODIKA ZPRACOVÁNÍ KONCEPCE KRAJINY MOCB

Jak bylo zmíněno, vymezení krajiny jako ohraničené oblasti s určitou homogenní charakteristikou je do velké míry otázka vyžadující výrazně zjednodušující zobecnění. Na základě zhodnocení dostupných podkladových materiálů je možno konstatovat, že různé metodiky typologického třídění a kategorizace hodnocení v nejrůznějších stupních a podle různých parametrů byly použity i v předcházejících studiích zabývajících se krajinou v souvislosti s dotčeným územím MOCB (viz kapitola Přehled podkladů). Tyto metodiky použité v předcházejících studiích slouží jako cenný zdroj informací a doporučení a, ač se více nebo méně zabývají také územím MOCB, byly vytvořeny pro celý Jihočeský kraj, tedy pro území většího rozsahu a také s poněkud odlišným zaměřením, protože zachovávají strukturu a měřítko standardních územně plánovacích procesů na úrovni kraje jako správní jednotky a na ní navázané obvyklé typy a měřítko dokumentace a plánovacích podkladů.

Zadání Územní studie MOCB směřuje zcela mimo standardizovanou metodiku územního plánování, a proto byla pro potřeby této studie navržena přehlednější simplifikovaná metodika a kategorizace, která se podle názoru autorů snaží reagovat na zadaný rozsah území, zpracovávanou podrobnost, požadované měřítko výstupů a účely využití studie tak, jak byly formulovány v zadání objednatelem.

Studie v zásadě obsahuje principy analytické (zpřesňující zjištění z podkladů), návrhové a regulativní.

Návrh představuje ideový výhledový stav dalšího krajinářského tvarování území a určuje směr vývoje komponované složky krajiny. Pracuje s entitami a do určité míry je kombinuje z hlediska fyzických struktur a z hledisek tematických, které zahrnují vybraná klíčová témata („Přírodní hodnoty“, „Kompoziční, estetické a kulturní hodnoty“, „Hospodaření v krajině“, „Voda v krajině“, „Prostupnost krajiny“, „Ekosystémové služby krajiny“, „Rekreační potenciál v krajině“). Tato klíčová témata jsou promítnuta do studie prostřednictvím konkrétních návrhů i obecných principů zohledňovaných v jednotlivých částech.

Území je rozčleněno do částí nazvaných „krajinné segmenty“ a v území identifikuje jevy nazvané „přírodní prvky“. Jednotlivé segmenty jsou opatřeny číselným kódem a názvem, který zohledňuje případná místní pojmenování nebo užívané pojmy s tím, že si nevytyčuje ambice systematicky pojmut veškeré místní pojmy a metodicky užívaná pojmenování v dílčích oborech, ale jde o orientační označení, které je přehlednější oproti pouhému číselnému kódu.

Jednotlivé entity jsou blíže charakterizovány v samostatném oddíle textové části a dále je s nimi pracováno v části grafické.

Součástí návrhu je formulace podmínek a doporučení, které tvoří soubor regulativních opatření, jež by v aktuální situaci i dlouhodobém výhledu měly podpořit možnost vývoje území ve smyslu představené vize v návrhové části. Regulativní opatření představují návrhy podmínek ochrany, resp. režimu fungování vybraných ploch před nežádoucím znehodnocením za účelem ochrany výše identifikovaných hodnot (zejména těch dosud legislativně nechráněných), případně eliminace rizik a střetů.

Jsou zohledněna zejména následující témata:

Návrh ochrany proti nežádoucímu zastavění či znehodnocení ploch z důvodu:

- ochrany ucelených zelených a nezastavěných ploch (zejména v aglomeraci Českých Budějovic a širším okolí ovlivněném suburbanizačními procesy),
- návrhu nových funkcí vybraných ploch,
- z hlediska eliminace fragmentace krajiny, zachování její prostupnosti,
- ochrany inundačních území řek,
- ochrany ploch volné nefragmentované krajiny,
- ochrany důležitých krajinných celků,

- ochrany segmentů krajiny s rekreačním potenciálem,
- a další.

Návrh ochrany vybraných pohledových zón před nežádoucím znehodnocením:

- za účelem ochrany pohledových vazeb, krajinných a komponovaných os, významných výhledů, nenarušení významných horizontů a vybraných významných siluet sídel, krajinných dominant, esteticky cenné volné otevřené krajiny.

Návrh ochrany významných krajinných struktur, jako jsou:

- aleje, obory, historické krajinné celky kulturní krajiny vázané na hospodářskou činnost krajiny, historické linie v krajině a další.

Z celkového rozsahu území MOCB jsou vybrány a **detailněji rozpracovány** ve větším měřítku některé **dílní části**, jako charakteristická ilustrace možných opatření, výsledků a principů, které mohou být v zásadě dále aplikovány také na jiných místech území MOCB.

Součástí dokumentace je také souhrn poznatků z **jednání se zástupci samospráv dotčených obcí**, které doplňují obecné principy návrhu konkrétními aspekty v lokálním měřítku pro jednotlivé lokality, které vhodně doplňují ideový záměr návrhu, který je jinak vzhledem ke svému rozsahu a měřítku 1:50 000 z důvodu přehlednosti nezbytné pojmout jako rámcový záměr s obecnějším zaměřením.

Pro dosažení vytýčených cílů je nezbytná aktivní implementace a využití principů této studie v systému standardní územně plánovací praxe a správních procesech v dotčeném území.

4 NÁVRH KONCEPCE KRAJINY

Návrh koncepce krajiny je zpracován v hlavním výkresu. Řešené území je v tomto samostatném výkresu představeno v rámci ucelené koncepce, která pracuje s následujícími aspekty a atributy:

4.1 Krajinné segmenty

Pro potřebu praktické aplikovatelnosti výsledků této studie v oblasti krajinné koncepce bylo zvoleno rozřazení oblastí s převažující přírodní složkou do několika reprezentativních typů – krajinných segmentů s následujícími vlastnostmi a funkčními charakteristikami:

4.1.1 Přírodní plíce města – městská zeleň

- Plošná a liniová zeleň a vegetační plochy zasahující do intravilánu města, které rozhodujícím způsobem přispívají k eliminaci negativních jevů souvisejících s urbanizací, klimatickou změnou a stabilizaci životních podmínek obyvatel a návštěvníků města v souvislosti s kvalitou životního prostředí a sociálních souvislostí.
- Jedná se o soustavu provázaných i samostatných ploch a linií („zelených os města“) se zásadním podílem vegetace různých kategorií v organismu města s podílem veřejné i neveřejné zeleně. Zázemí pro přírodní procesy v urbanizovaném prostoru a plochy pro každodenní pobyt a/nebo kultivaci veřejného prostoru.
- Předpokládá se vysoká intenzita údržby odpovídající vysokému stupni zatížení včetně vybavení odpovídajícím mobiliářem. Žádoucí je důsledná ochrana stávajících ploch městské zeleně, jejich systematické doplňování a propojování v ucelený systém ploch, uzlů, linií a os v městské struktuře, který má možnost být na obvodu města také v kontaktu s příměstským přírodním zázemím a plynule do něj přecházet mimo urbanizovanou oblast.

4.1.2 Příměstský přírodní park

- Území přírodního charakteru s výraznou estetickou hodnotou s přímou vazbou na sídlo a jeho veřejný prostor, může mít charakter koridoru i plochy a jde o spojku nebo přechod mezi městskou zelení a krajinou v extravilánu města, který tvoří také bariéru proti urban sprawl, pokud bude některým činností v tomto území zamezeno.
- Jedná se o přírodní zázemí urbanizovaných ploch využívané ke krátkodobé rekreaci a zároveň i při zátěži lidskou přítomností a souvisejícími činnostmi přispívá k eliminaci negativních jevů spojených s urbanizací a podporuje zachování některých přírodních procesů. (Redukce efektu tepelných ostrovů a jejich vlivu na okolní krajinu, retenční potenciál, biodiverzita a biotopický potenciál apod.)
- Území nemá prioritní význam jako hospodářská (zemědělská nebo lesní) plocha, ale dílčí místní hospodářské využití v tomto segmentu není vyloučeno.
- Předpokládá se potřeba intenzivnější péče o zeleň. Je nutno uvažovat s mírou intenzity údržby a zastoupení mobiliáře nebo jiných funkčních prvků v přijatelném rozsahu, který bude odpovídat požadovanému rámcově parkovému charakteru a nutně trvale vynakládané výši provozních nákladů. Parkový charakter musí být svými atributy a režimem užívání jasně odlišen od hospodářských využívaných lesních ploch.

4.1.3 Příměstská krajinná oblast

- Souvislejší nebo plošně rozsáhlejší segment krajiny vykazující přírodní hodnoty v kontaktu s urbanizovaným územím, může mít charakter koridoru i plochy a jde

o spojku nebo přechod mezi městskou zelení a krajinou v extravilánu města, který tvoří také bariéru proti urban sprawl, pokud bude některým činnostem v tomto území zamezeno.

- Jedná se o méně intenzivně navštěvované přírodní zázemí urbanizovaných ploch, které není prioritně využíváno ke krátkodobé rekreaci a není předpoklad větší zátěže lidskou přítomností a souvisejícími činnostmi. Krátkodobý pobyt návštěvníků je možný. Převažujícím kladem je přítomnost přírodních procesů přispívajících k eliminaci negativních jevů spojených s urbanizací a podpora zachování ve městě nedostupných přírodních jevů. (Redukce efektu tepelných ostrovů a jejich vlivu na okolní krajinu, retenční potenciál, biodiverzita a biotopický potenciál apod.)
- Nepředpokládá se nutnost intenzivní údržby, vytváření „parkového“ charakteru nebo nutnost budování infrastruktury. Rekreační funkce není prioritní, dílčí hospodaření v přijatelném místním rozsahu probíhá s ohledem na přírodní charakter a estetické a biologické kvality území s tím, že formy ekologického hospodaření jsou žádoucí.

4.1.4 Krajinné koridory

- Segmenty krajiny převážně liniového charakteru vykazující důležitou přírodní a estetickou hodnotu, které nemusí být v přímém kontaktu s osídlením. Tvoří přírodní skelet krajiny a spojnice mezi obcemi a rozsáhlejšími přírodními celky. Hlavní osou může být vodoteč nebo jiný přírodní fenomén, ale také nezpevněná cesta nebo trasa se souvislou a dostatečně robustní vegetační doprovodnou složkou. Z velké části mohou tyto segmenty splývat s prvky ÚSES, ale studie identifikuje a navrhuje také možnosti nad rámec ÚSES.
- Jsou podstatnou nabídkou pro zamýšlené vedení turistických tras a je vhodné je koordinovat s obnovou historických polních a lučních cest a stromořadí stejně jako s návrhy nových přírodních spojnic, které studie obsahuje.
- U navržených krajinných koridorů je kladen důraz na veřejnou prostupnost a přístupnost zvláště podél břehů vodotečí nebo evidovaných cest včetně soukromých pozemků v souladu s platnou legislativou.

4.1.5 Lesní porosty

- Kompaktní lesní celky včetně obor o rozloze větší než 700 ha.
- Žádoucí je podpora pestrosti druhové skladby dřevin a biodiverzity obecně a k přírodě šetrného hospodaření s eliminací tzv. průmyslového přístupu včetně oblastí, které nejsou součástí žádného formy režimu přírodní ochrany.
- Součástí studie jsou rámcové návrhy a identifikace příležitostí možné regenerace lesních porostů nebo úpravy rozsahu jejich ploch.
- Žádoucí je podpora přístupnosti pro individuální návštěvníky v souladu s legislativním požadavkem na právo prostupnosti krajiny, a to i u obor a vyhrazených území v souladu s obecně platnými právními předpisy.

4.1.6 Zemědělská krajina

- Území s převažující hospodářskou činností a intenzivním zemědělstvím.
- Celky orné půdy a souvisejší větší hospodářské plochy.
- Studie formuluje možnosti rámcových návrhů na způsoby regenerace nebo úpravy rozsahu a členění ploch zemědělské krajiny s ohledem na požadavky zadržování vody v území, eliminaci přehřívání, zabránění erozi působením větru a vodních srážek apod. a v neposlední řadě s určitým ohledem na esteticko-kompoziční působení a možnou

částečnou obnovu s vědomím historické krajinné struktury venkova před obdobím kolektivizace.

- Žádoucí jsou formy přírodě blízkého hospodaření s druhově vhodnou skladbou nejen z hlediska krátkodobé ekonomické rentability, ale také z hlediska dlouhodobé udržitelnosti a požadavků krajinné ekologie obecně.

4.1.7 Krajinná mozaika

- Území převážně venkovské krajiny s estetickými kvalitami a s podílem hospodářského využití a přírodními prvky s harmonickým měřítkem v drobné přírodní i sídelní struktuře. Součástí jsou plochy přírodní i hospodářské menšího rozsahu a drobná sídla nebo samoty.
- Cílem v těchto oblastech by měl být vyvážený dynamický soulad mezi intenzitou a pojetím hospodaření, kvalitou údržby krajiny na straně jedné a estetickou hodnotou a ekologickou udržitelností na straně druhé ve vzájemné provázanosti.
- Žádoucí je zachování odpovídajícího měřítka celku i samotných částí jako jsou jednotlivé plochy, sídla a stavby s ohledem na estetické hodnoty a ekologická kritéria, s ohledem na ekonomickou a sociální stabilitu.
- Důraz i v tomto segmentu je kladen na pěší prostupnost ve vhodných trasách odpovídajících konkrétní struktuře a případné doplnění narušené struktury nebo naopak odstranění nebo identifikace rušivých jevů.

Legenda

-  řešené území
-  krajinné rozhraní
-  zelené řeky
-  zelené ohy
-  krajinné kontory
-  zelené příce města
-  příměstský přírodní park
-  příměstská krajinná oblast
-  krajinná mozaika
-  zemědělská krajina
-  lesní porost

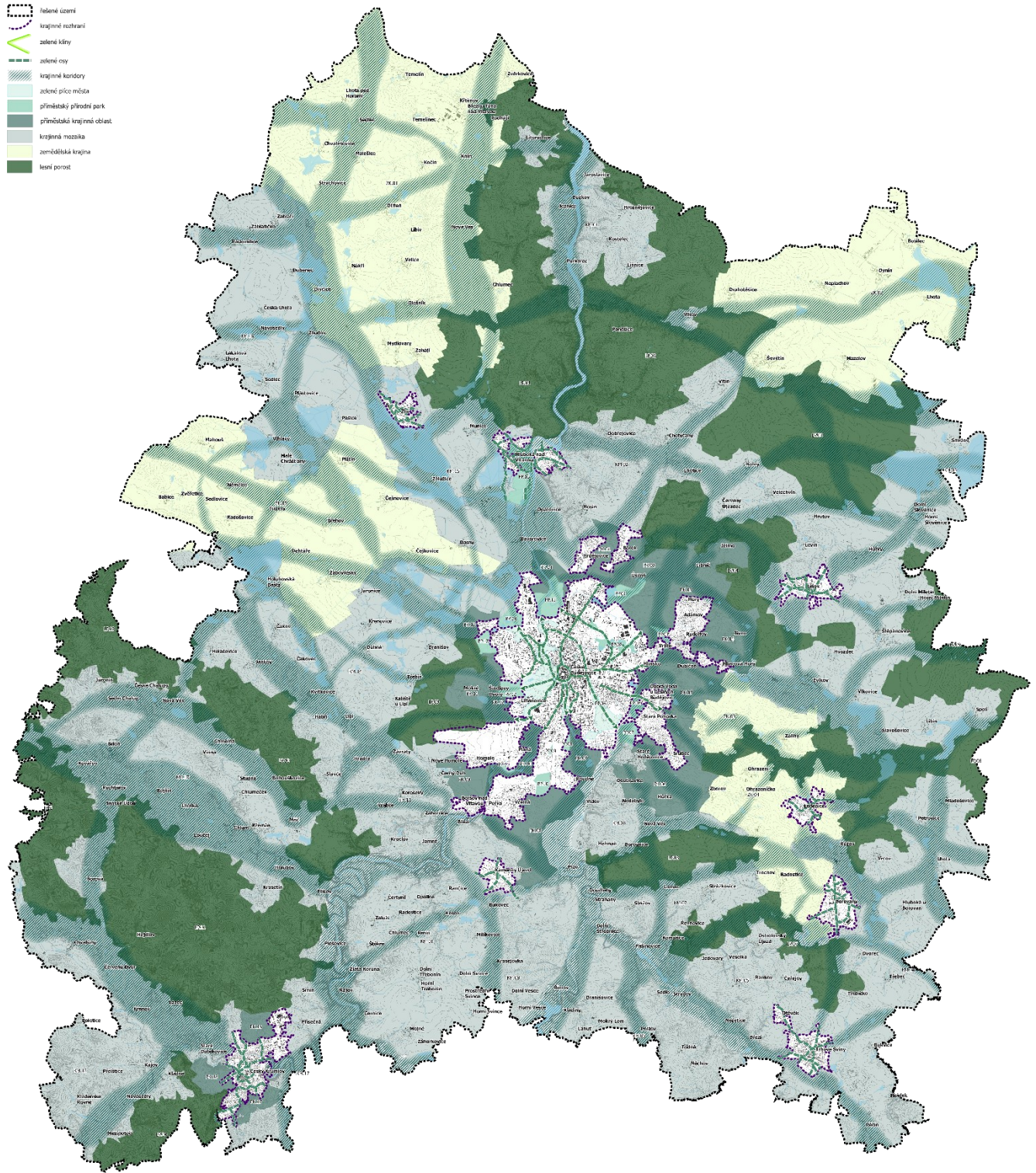


Schéma Návrh krajinné koncepce

4.2 Významné krajinné struktury ve vazbě na urbanizované území

4.2.1 Přírodní „zelené“ klíny

Jedním ze zásadních principů návrhu koncepce krajiny MOCB je **stabilizace a podpoření historicky vzniklého fenoménu přírodních „zelených“ klínů**, které pronikají do zástavby Českých Budějovic, v některých případech až do samotného jádra urbanizovaných ploch.

Tyto **přírodní zelené klíny** jsou v několika směrech přirozenou spojnicí jádra města s jeho přírodním zázemím a širším krajinným prostorem regionu. Mnohdy přírodní spojnice probíhají téměř bez přerušení. Bez závažnějších kolizí lze pěším způsobem absolvovat cestu ze samotného středu města územím a plochami přírodního charakteru bez rozsáhlých projevů urbanizace do volné krajiny a plně rozvinutého extravilánu. Tyto trasy a plochy hrají samozřejmě významnou roli i z ekologického hlediska.

Jedná se o poměrně vzácný stav, který nemá u jiných krajských měst v České republice v tomto rozsahu a měřítku srovnatelnou analogii. Tato unikátní situace vznikla přirozeným vývojem osídlení v daných přírodních podmínkách. Vývoj zde je ovlivňován především morfologií Českobudějovické pánve a působením toků řek Maše a Vltavy, které rozhodujícím způsobem formovaly prostor a ovlivňovaly přírodní a civilizační procesy. Tato dynamika odolala, až na výjimky, i civilizačnímu a urbanistickému boomu v průběhu 19. století a 20. století, jakkoliv toto období přineslo další zásadní proměny městské periferie a původního krajinného zázemí města.

Přirozený vývoj v tomto duchu byl navíc v celém 20. století podpořen záměrnou celkem jednotící koncepční myšlenkou územního plánování. Dopravní a hospodářské zatížení bylo směřováno do východního až jihovýchodního segmentu osídlení a převládající obytné funkce s občanskou vybaveností do centrální a západní části osídlení s respektem k historickému vývoji, hydrologickým poměrům a směru převládajícího větru. Proto je kromě bezprostředního okolí říčních toků větší rozsah nepřerušovaných přírodních koridorů spojených s jádrem Českých Budějovic situován v rámci západní polosféry.

Situace, kdy výše popsaná územní koncepce vycházela do určité míry z dlouhodobé kontinuity, je v podstatě od 90. let 20. století minulostí, vzhledem k často živelnému a málo koordinovanému vývoji osídlení na periferii krajského města a území satelitních obcí. Negativní jevy jako dezurbanizace a vznik tzv. urban sprawl vedou mimo jiné k tomu, že vazby a krajinné zázemí popsané v úvodu této kapitoly byly výrazně porušeny. Nicméně stále existují některé jeho důležité části a tvoří zásadní příspěvek k životaschopnosti Českých Budějovic a celé oblasti z ekologického, sociálního a ekonomického hlediska.

Pověst města Českých Budějovic (včetně svého okolí) jako místa velice příznivého pro život i krátkodobý pobyt v těsném kontaktu s přírodou, která doslova vstupuje do historického města, má konkrétní dopady na kvalitu života v krajském městě a přilehlém regionu a samozřejmě zásadně také ovlivňuje jeho atraktivitu jako turistického cíle.

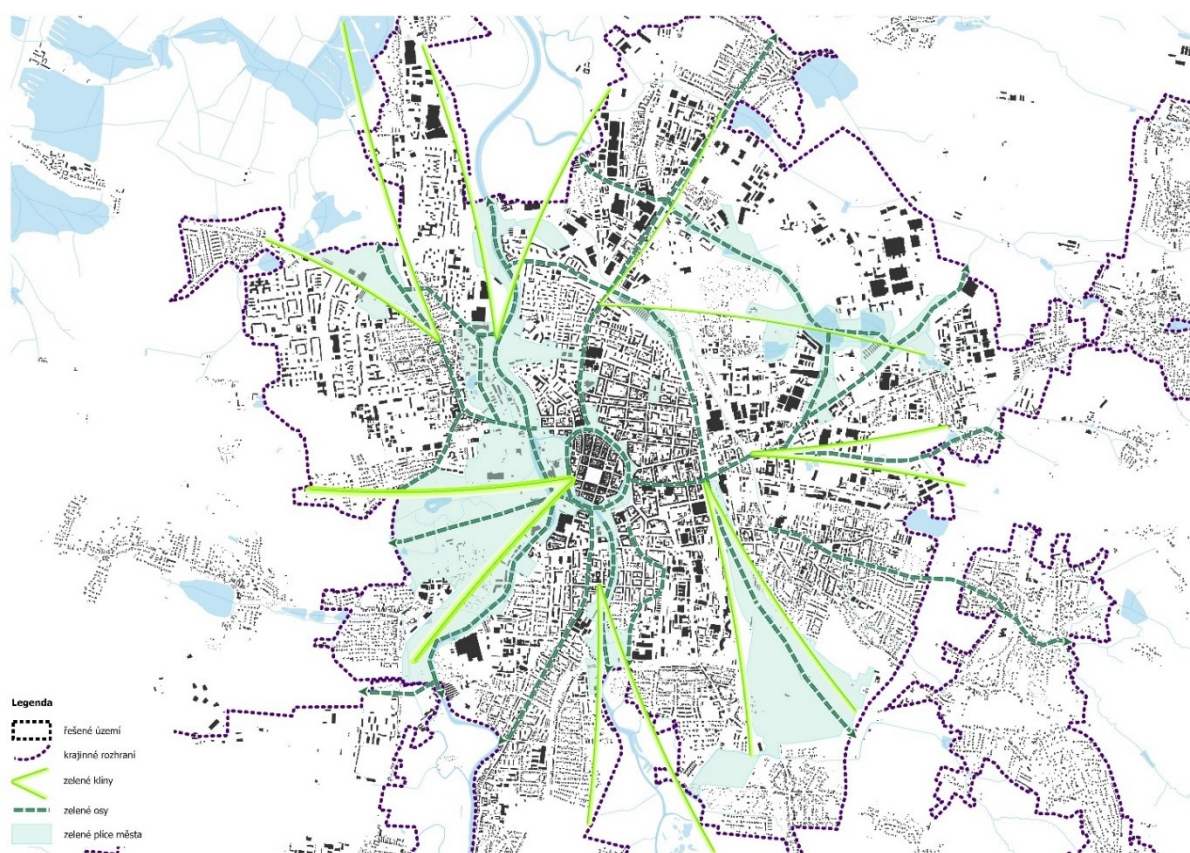
Zachováním a podpořením funkce tzv. **přírodních „zelených“ klínů** a vhodným odstraněním nebo úpravou kolizí, které vznikly v minulých obdobích, je tedy v návrhu přírodní koncepce cíleno na dlouhodobou ekologickou stabilitu a na ekonomickou a sociální udržitelnost regionu.

S ohledem na princip **přírodních „zelených“ klínů**, které tvoří určitý koncentrovanější hrot nebo čelo přírodních ploch pronikajících z krajinného zázemí v extravilánu do jádra Českých Budějovic, ale i do některých dalších sídel s vymezeným krajinným rozhraním, jsou reprezentativní **krajinné segmenty** doplněny v návrhu koncepce krajiny vymezením **krajinného rozhraní** s vyznačenými funkčními či nefunkčními **vstupy do krajiny**.

4.2.2 Krajinné rozhraní

Krajinné rozhraní bylo definováno u devíti vybraných sídel metropolitní oblasti, která lze považovat za urbanizační jádra (významnější sídla) a jsou zároveň více ohrožena negativními suburbanizačními procesy, které se svým rozsahem, charakterem nebo režimem vyčleňují z krajiny. Krajinným rozhraním se v návrhu rozumí hranice mezi jádry osídlení a jejich krajinným zázemím, která je chápána jako kompoziční kategorie, a nikoliv funkční regulativ. Tato kategorie upozorňuje na to, že když se případný rozvoj osídlení, který je možný, bude vyvíjet až za krajinné rozhraní do krajinného zázemí, musí na to svým charakterem reagovat tak, aby odpovídal formě a režimu daného segmentu. Zřetelně vymezený rozsah převážně urbanizovaného území by měl být respektován, aby bylo zamezeno negativním jevům jako je dezurbanizace a urban sprawl a nedocházelo k narušování přírodního charakteru krajinného zázemí osídlení a vzniku území s nejasnou formální strukturou a sémantickou identitou.

DETAIL JÁDROVÉHO ÚZEMÍ AGLOMERACE A VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ STRUKTURY



4.2.3 Zelené osy města

Jedná se o křivkové linie v kompozičním i funkčním smyslu, určující klíčové směry k zajištění provázanosti vegetační složky území v sídelním rámci a mohou mít těsnou vazbu na krajinné koridory. Jejich respektování, případné dotváření a propojování do logicky strukturované sítě podporuje spojitost jednotlivých segmentů nebo propojenost různých segmentů s převládajícím přírodním charakterem.

5 KLÍČOVÁ TÉMATA

5.1 Přírodní hodnoty

5.1.1 Význam tématu

Rozvoj je běžně vnímán pouze ve smyslu rozvoje výstavby či průmyslu a dopravní či technické infrastruktury. Pro zdraví krajiny i jejích obyvatel je však klíčové rozvíjet i její ekosystémové služby, zelenou infrastrukturu. Zjednodušeně řečeno její přírodní hodnoty a procesy.

Základní kostrou přírodních hodnot jsou v řešeném území ustavené oblasti soustavy Natura 2000, zvláště chráněná území či významné krajinné prvky (podrobně kapitola Identifikace a inventura hodnot a problémů v MOCB), a páteřní síť nadregionálních a regionálních prvků ÚSES. Velkou rezervou je chybějící vymezení údolní nivy chráněné jako významný krajinný prvek ze zákona, toto je podrobně řešeno v samostatné kapitole této studie. Kromě přírodních hodnot některou formou legislativně chráněných, jejichž ochrana je v ČR obecně silná a stabilizovaná, ale které mnohdy tvoří spíše „ostrůvky“ v okolním prostředí, jsou zásadní i ostatní, relativně přírodnější prvky a plochy v „nechráněném“ území, které pozitivně působí na správné fungování krajiny, nehledě na to, že svou fyzickou přítomností podporují chráněná území a zprostředkovávají propojení mezi urbanizovaným a přírodním prostředím. Prvky ÚSES na lokální úrovni jsou velkým potenciálem, ale jsou v reálném prostoru navrhované ve svých minimálních parametrech a často zůstávají nerealizované (hlavně na orné půdě). Mají potenciál být jádrem ekologické stability v lokálním měřítku, ale řešení musí být i „běžná“, každodenní krajina.

Rozhodující proto je komplexní přístup ke krajině, „zelená páteř“ prostředí, tvořená fyzickou přítomností relativně přírodnějších částí a prvků krajiny, ale také vodními toky a plochami včetně jejich nivy, které jsou podrobněji řešeny v kapitole Voda v krajině. Tyto prvky pak tvoří společný prostor pro plnění celé řady ekosystémových služeb:

- Posílení biodiverzity a její pozitivní působení na ostatní části krajiny.
- Funkce říční krajiny.
- Prostupnost krajiny pro floru a faunu i pro člověka.
- Příznivé prostředí pro odpočinek a měkké volnočasové aktivity, pozitivní vliv na zdraví člověka.
- Retence a akumulace vody v krajině.
- Protierozní ochrana půd.
- Podpora populací opylovačů.
- Snižování splachů pesticidů a hnojiv ze zemědělských půd do vodních ploch a toků.
- Příznivé působení na mikroklima, zmírňování dopadů klimatické změny.
- Zvyšování krajinnotvorné hodnoty prostředí (vliv na krajinnou mozaiku, příznivé měřítko krajiny, krajinný ráz atp.).
- Prostředí pro interakci člověka s přírodou, posílení úcty a pochopení přírody.

5.1.2 Popis hodnot a jevů

Řešené území je v porovnání s ostatními částmi Jihočeského kraje relativně chudší na přírodně jedinečné hodnotné části, což je ještě patrnější v bližším okolí metropole. O to cennější je každý relativně přírodní prvek v území fyzicky přítomný.

Jedná se zejména o tyto složky „zelené páteře“ území:

- Lesní porosty, zejména přírodě blízké.

- Přírodní a přírodě blízké biotopy (dle mapování biotopů¹).
- Rozmanité podoby rozptýlené mimolesní zeleně (břehové a doprovodné porosty vodních toků a ploch, vegetační doprovody komunikací, komponované aleje, meze a remízky, izolační zeleň, prvky členící zemědělskou půdu...).
- Mokřady a prameniště.
- Extenzivní sady.
- Trvalé travní porosty.
- Systém zeleně sídla.
- Tradiční vegetační doprovody hrází rybníků.

Specifickou přírodní hodnotou řešeného území jsou rybníky a rybníční soustavy. Z přírodního hlediska se jedná o velice cenné a druhově bohaté části území, kde je zájem krajinařské a památkové i environmentální nutno nadřadit hospodářským a technickým.

Výše uvedené hodnoty by v území měly být trvalé, limitující lidskou činnost a růst zástavby či dopravní infrastruktury a je potřeba je chránit a dále komponovat.

V řešeném území se větší komplexy lesních porostů nacházejí v jihozápadní, severozápadní a jihovýchodní části území. Cenné jsou přírodní lokality rybníčních soustav. Na drobné prvky přírodních biotopů, rozptýlené zeleně a větší zastoupení lesních porostů a zatravněných ploch jsou bohaté především touto studii vymezené krajinné segmenty krajinné mozaiky. Naopak segmenty zemědělské krajiny a blízké okolí metropole České Budějovice jsou na zmiňované hodnoty spíše chudší (Obr. Přírodní hodnoty).

5.1.3 **Problémy a rizika**

Krajina především v některých, prioritně zemědělských částech řešeného území a v příměstské oblasti Českých Budějovic je vystavena tlakům intenzivního hospodaření (hlavně zemědělství) a rozvoje dopravní infrastruktury či výstavby, což má za následek nezdravý stav krajiny. Hospodaření ve velkých blocích půdy, nepřerušovaných členícími prvky, fragmentaci cenných území dopravní infrastrukturou, plošné omezování nezastavěných nivních krajín a tím pádem úbytek nebo nedostatečnou konektivitu zelených prvků krajiny.

ÚSES na lokální úrovni je spojitě vymezen, ale (nejen) v uvedených lokalitách mnohde zůstává pouze „na papíře“ a jeho složky často nejsou funkční.

V těchto problematických částech krajiny proto jsou klíčové právě i různé menší formy nelesní vegetace, které obohacují krajinné prostředí. Absence těchto prvků vede k mnohým problémům.

Mnoho rezerv má rozhraní Českých Budějovic a jejich krajinného zázemí. Rezervy jsou v propojení soustavy krajinné zeleně se systémem zeleně sídla a přírodní hodnoty jsou zde dále ohrožovány – rozvojové plochy, doprava. Zajištění spojitosti zelených a přírodních ploch sídla a krajiny a z toho plynoucích benefitů je jednou z neaktuálnějších potřeb území.

Samostatný problém je pak zelená infrastruktura sídla. V Českých Budějovicích vznikla studie (Semánčíková a Šimko, 2023²), která v roce 2019 hodnotila dostatečnost a dostupnost zelených ploch ve městě. Došla k závěru, že ve městě se nachází k uvedenému datu 55 parků, jejichž rozloha činí necelá 2 % území města. Jejich rozložení ve městě je vyhodnoceno jako značně nerovnoměrné a rozloha nedostatečná především z pohledu každodenní krátkodobé rekreace. 72 % obyvatel města žije v místech, odkud je problematické se dostat pěšky do míst zeleně o rozloze větší než 1 ha, která by poskytla plnohodnotný odpočinek v přírodním prostředí. Je proto nutno zaměřit se na zlepšení dostupnosti zeleně a zlepšení propustnosti

¹ Zdroj: Mapování biotopů ČR, AOPK

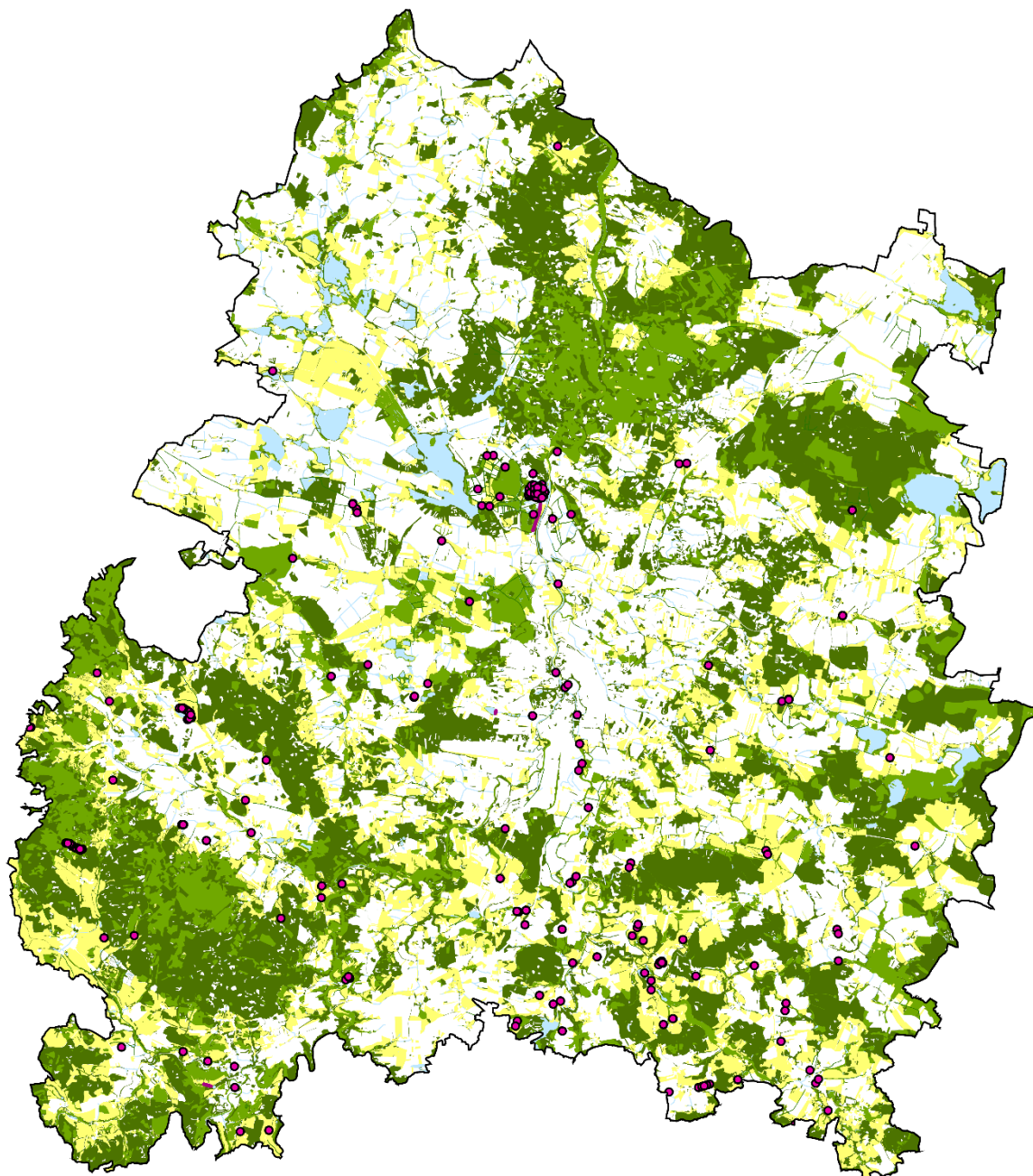
² Semánčíková E., Šimko L. 2023. Zelená infrastruktura očima obyvatele urbánního prostředí. Živa 4.

města zelení. S ohledem na zvyšující se tlak na zástavbu je nezbytné vymezit místa, která mají zůstat nezastavěná pro uvedené účely, a nastavit vize dalšího rozvoje zelené infrastruktury, krajiny a sídla.

5.1.4 Návrh opatření

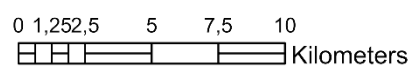
Hlavním úkolem je zaměřit se na části řešeného území s relativně nižším zastoupením přírodních prvků a forem zeleně. U harmonických krajin je důležité zachovat stávající přírodní hodnoty a jejich spojitost. Řešit je nutné území výše zmiňovaná, ohroženo je zastoupení přírodních prvků a hodnot v příměstských oblastech na rozhraní sídla a krajiny Českých Budějovic, v souvislosti s novou dopravní infrastrukturou a v oblastech s intenzivním zemědělským hospodařením.

Velkou příležitostí je propojení sídla a krajiny plochami zeleně. Koncepce řešení této spojitě soustavy přírodních ploch je podrobně popsána v kapitole Návrh koncepce krajiny. Hlavní myšlenkou jsou navržené přírodní zelené klíny, které stabilizují a rozvíjejí historicky vzniklý fenomén přírodních klínů, přirozeně propojujících jádro města s jeho krajinným zázemím. Podpořeny jsou zelenými osami a na ně navázanými odpovídajícími krajinnými segmenty. Tyto segmenty krajiny zabezpečují zázemí pro přírodní procesy a současně i pro krátkodobý odpočinek obyvatel. Velkou příležitostí pro nastavení takového systému jsou mimo jiné také vymezené plochy niv ve městě, které je z mnoha důvodů nutné ponechat v maximální možné míře nezastavěné.



Legenda

- | | |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Řešené území | Přírodní biotopy (AOPK) |
| Památné stromy | Využití území lesy |
| Památná stromořadí | Trvalý travní porost (ZABAGED) |
| Význačné aleje české krajiny | Vodní tok |
| Význačné aleje české krajiny dle 1. vojenského mapování | Vodní plocha |



Obr. Přírodní hodnoty v území MOCB

Návrhy pro obnovu nebo doplnění přírodních hodnot v krajinném prostředí:

Revize funkčnosti vymezených lokálních prvků ÚSES. Realizace doposud nefunkčních částí lokálního ÚSES, prioritně na nečleněných plochách zemědělské (orné) půdy v oblastech s nízkým podílem krajinné zeleně.

Podpora zachování přírodních biotopů. Tyto biotopy jsou jednotně metodicky mapované Agenturou ochrany přírody a krajiny.

Ozelenění komunikací. Komunikace jsou v krajině místy, kde je nezbytné obnovit mnohdy dožívající nebo zaniklé vegetační doprovody. Ty mohou mít různé formy při respektování kategorie komunikace, bezpečnostních hledisek, charakteru místa, prostorových možností, kompozičních souvislostí (např. komponovaných výhledů z komunikací). Vhodnou formu vegetačních doprovodů navrhuje realizovat také kolem nově budované dálnice D3 za účelem jejího krajinářského začlenění do okolí, kolem plánovaných obchvatů obcí (Trhové Sviny, Borovany, Ledenice, Lišov, Český Krumlov, Češnovice, Pištín, Křemže a Mříč, Římov, Nedabyle, Srubce) a dalších objektů dopravní infrastruktury (severní a jižní tangenta, VI. tranzitní železniční koridor).

Obnova význačných historických alejí. Tyto aleje byly mapovány v rámci projektu v letech 2012-2015³. Podklad může sloužit k aktualizaci informací o jejich stavu a k případné obnově těchto význačných alejí v území.

Kontinuální ochrana a obnova tradičních alejí a stromořadí na hrázích rybníků a v jejich okolí. Nové dřeviny při obnově alejí sázet primárně do původní vyhnílé báze.

Členění ploch zemědělské půdy. Podporovat a zakládat liniové prvky s dřevinnou složkou, protierozních opatření, popř. biopásy atp. za účelem rozčlenění příliš velkých bloků orné půdy a ochrany půd i zadržování vody v krajině. Dále realizovat ozelenění údolnic v plochách orné půdy. Podrobněji popsáno v kapitole Hospodaření v krajině.

Vodoteče, nivy řek. Podporovat a zakládat břehové a doprovodné porosty, mokřadní biotopy atp. Kolem vodních toků je doporučena ochrana niv (podrobněji v kapitole Voda v krajině), v případě malých vodních toků v zemědělské půdě pak ochranné zatravněné pásmo cca 20 m široké na každé straně za účelem ochrany vod, zlepšení prostupnosti krajiny i biodiverzity.

Zakládat ochrannou izolační i vnitřní zeleň u výrobních a skladových areálů. Vhodně komponované formy zeleně mají potenciál zmírňovat negativní dopady těchto areálů na své okolí a vizuálně je integrovat do prostoru.

Tato opatření mohou být realizována např. pomocí plánu společných zařízení komplexních pozemkových úprav.

³ Projekt MK-DF12P01OVV050. Význačné aleje české krajiny, VÚKOZ v.v.i., Průhonice, 2012-2015

5.2 Estetické a kulturní hodnoty

5.2.1 Význam tématu

Téma kulturní a kompoziční hodnoty krajiny v sobě zahrnuje přírodní a civilizační jevy, které lze chápat jako především vizuálně vnímatelnou složku působení území zobrazující aktuální stav krajiny, který v mnoha vrstvách obohacuje jednotlivce i společnost emocionálně, kulturně, informačně a faktograficky. Přes svůj do značné míry individualizovaný charakter jevů, ovlivněný subjektivní povahou toho, kdo se danými tématy zabývá, lze nalézt základnu obecně přijímaného emocionálního i racionálního hodnocení, která přímo ovlivňuje míru a kvalitu identifikace společnosti i jednotlivých obyvatel s daným regionem a zároveň vytváří základ pro míru atraktivity pro potenciální návštěvníky. Tato skutečnost, jakkoliv může být založena na neexaktním základě, má tak, kromě výše zmíněných aspektů, zásadní vliv na sociální a ekonomický potenciál daného regionu.

Z velké části je v této části uvažováno s jevy, které jsou také součástí hodnocení krajinného rázu, jehož metodice se dlouhodobě věnuje doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc., který uvádí, že „**krajinný ráz je dán přírodní, kulturní a historickou charakteristikou oblasti či místa. To znamená, že ráz určitého krajinného segmentu je spoluvytvářen jak rysy a hodnotami přírodními (zejména morfologií terénu, vodními toky a plochami a charakterem vegetačního krytu), tak i kulturními (formou a strukturou zástavby, jednotlivými stavbami a jejich vztahem ke krajině, kulturním významem místa) a historickými (přítomností prvků a vazeb dokladujícími historický vývoj krajiny, jeho kontinuitu).**“⁴

Ve studii MOCB jsou v této části z hlediska estetického výběrově využity následující principy a jevy, které Vorel definuje:

a/ v souvislosti s morfologií terénu a strukturou osídlení:

- **výškové body, (přírodní) dominanty, pohledové horizonty, významně se uplatňující terénní svahy, vzájemné vazby prostorových dominant, prostorové osy, charakter terénu, průhledy a prostorové plány**

b/ v souvislosti s krajinnými složkami:

- **charakter zeleně** – bohatost a přirozenost přírodního prostředí), **charakter vodních prvků** – estetické uplatnění a přirozené působení, **charakter zástavby** – soulad zástavby a přirozeného prostředí

c/ v souvislosti s kulturním významem míst a doklady historického vývoje

- **architektonické památky, cenné objekty lidové architektury, doklady využití a kultivace krajiny, technické stavby, zemědělské využití, aleje, místa historických událostí, místa spojená s životem a prací kulturních osobností**

V souvislosti s důležitými vizuálně uplatněnými prvky krajinné sídelní struktury studie MOCB bere dále v úvahu:

- **urbanisticky významné areály, významné dominanty a panoramata některých sídel, strukturu a urbanistické měřítko osídlení, strukturu a měřítko hospodářsky využívané krajiny...**

⁴ VOREL, I., BUKÁČEK, R., MATĚJKA, P., CULEK, M., SKLENIČKA, P. Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz. Praha: ČVUT, 2004 a 2006. 22 s. ISBN 80-903206-3-5

Studie identifikuje specificky jedinečné esteticko-kompoziční a přírodní jevy a navrhuje opatření pro podporu nebo zachování jejich působení, popřípadě navrhuje zahrnout nebo doplnit v rámci tohoto souboru fenomény nové.

5.2.2 Popis hodnot a jevů

5.2.2.1 Esteticko-kompoziční krajinné prvky

(Hlavní krajinné osy, přírodní dominanty určené k pohledové ochraně, krajinné horizonty a významně se uplatňující terénní svahy, významné kaňony řek a terénní zářezy vodních toků, krajinné horizonty lokálního významu).

5.2.2.1.1 Hlavní krajinné prostorové osy

V grafické části jsou znázorněny linií nebo křivkou, která určuje hlavní půdorysné vodítko v daném území, od kterého se odvíjí kompoziční struktura krajiny, která má převažující liniovou povahu s určitým specifickým krajinným charakterem, který se může podél osy také rytmizovat nebo proměňovat.

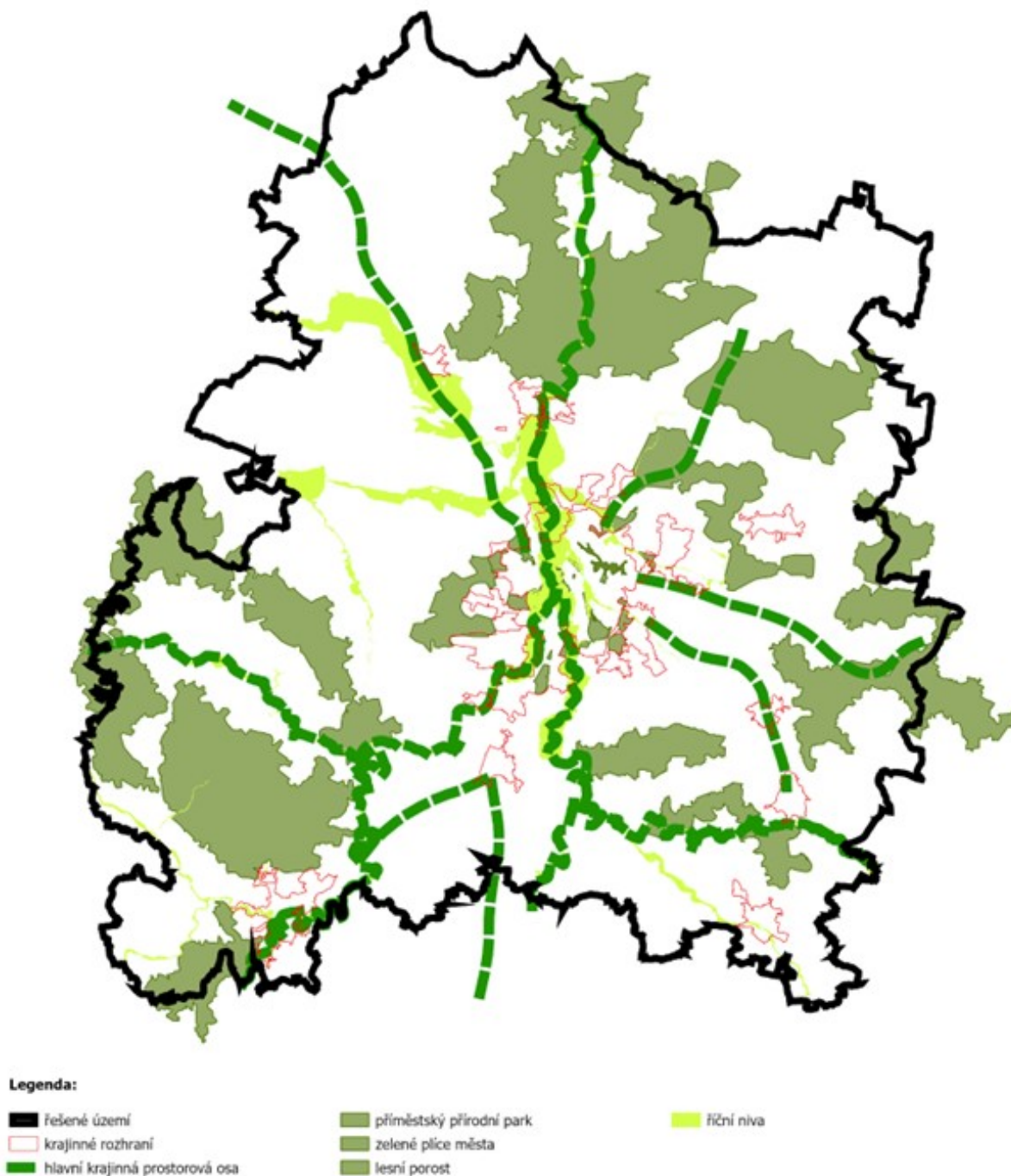
Nejvýraznější krajinné osy procházející napříč územím MOCB jsou tvořeny vodními toky, z nichž jsou znázorněny ty nejvýznamnější – **Vltava, Malše, Stropnice a Křemžský potok**.

Krajinné osy mimo vodní toky mají až na výjimky převážně radiální orientaci vzhledem k jádru MOCB tvořenému Českobudějovickou pánví a jedná se o následující linie:

České Budějovice – Vodňany, České Budějovice – Ševětín, Rudolfov – Domanín, České Budějovice – Ledenice - Borovany, Kamenný Újezd - Rájov, Kamenný Újezd - Netřebice.

Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stanovených hodnot u hlavních krajinných os:

- V souvislosti s rozvojem území respektovat a chránit kompoziční principy a krajinný ráz vycházející z charakteristických rysů území, ke kterému se daná osa vztahuje.
- Koncepčními zásahy v narušených částech přispívat k obnovení nebo posílení kompozičních principů a vizuálních kvalit území, ke kterému se k daná osa vztahuje.



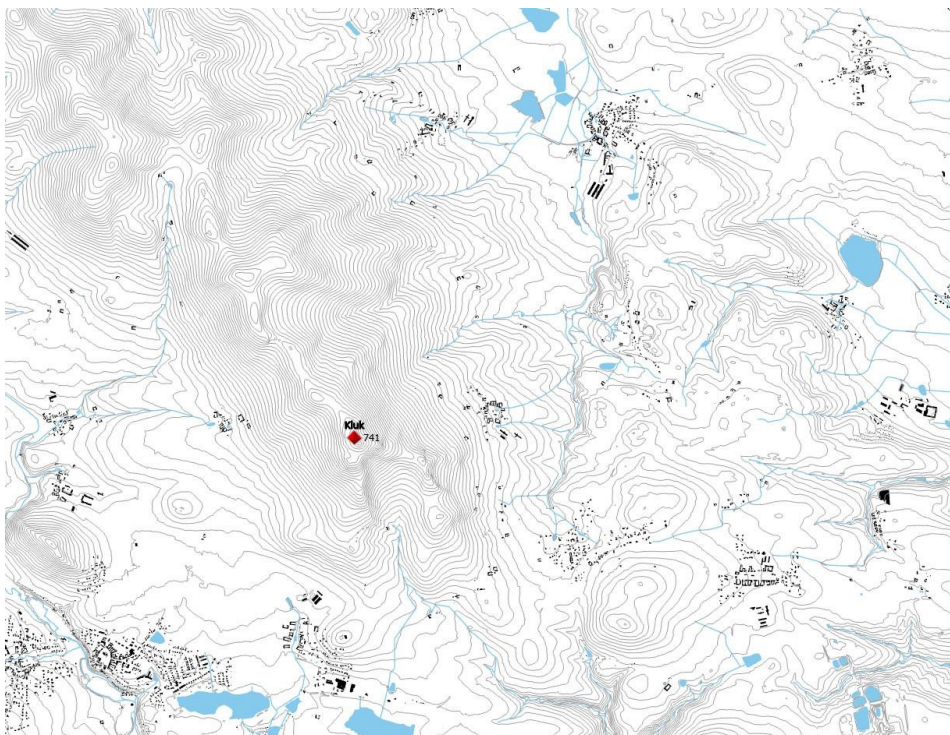
Obr. Hlavní krajinné prostorové osy

5.2.2.1.2 Přírodní dominanty určené k pohledové ochraně

Dominantní místa v krajině jsou určena především charakterem morfologie terénu, s kterým tvoří neoddělitelný vizuální celek. Výraznost těchto dominantních bodů a jejich vzájemná poloha je základním prvkem kompozice panoramaticky vnímaného krajinného prostoru, jenž vytváří znaky rozlišitelnosti a jedinečnosti krajiny a představuje tak důležité prvky obrazu krajiny a její identity. Vnímání tohoto prostoru v krajinných panoramatech nebo dálkových pohledech představuje základní charakteristický rys obrazu krajiny a pro ochranu a zachování definované estetické hodnoty je tedy klíčový.

Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stanovených hodnot přírodních dominant:

- Zachovat stávající dominantní působení v obrazu krajiny a drobného měřítka zástavby ve vymezeném území pozitivního vizuálního vlivu (neumísťovat výškově i objemově nepřiměřené objekty).
- V případě, že je dominanta spojena se zalesněnými plochami, dále tyto zalesněné partie nenarušovat.
- V prostoru vnímání dané dominanty zachovávat drobné měřítko zástavby a neumísťovat výškově i objemově nepřiměřené objekty.
- Dbát na zachování dálkových pohledů směrem/od dané dominanty a u vznikající nové zástavby prověřit a vyloučit případné narušení těchto pohledových směr



Obr.: Ilustrační foto se zákresem do mapy pohledové dominanty (Kluk)

5.2.2.1.3 Krajinné horizonty a významně se uplatňující terénní svahy regionálního významu

Tato estetická hodnota je graficky znázorněna pomocí linie krajinného horizontu a přilehlého území pozitivního vizuálního vlivu. Vymezená linie krajinného horizontu představuje spojnicí nejvyšších bodů terénního zlomu. Tvar horizontu v souvislosti s polohou dominantních bodů je klíčovým prostředkem vizuálního vnímání krajiny. Linie krajinného horizontu je dále doplněna o zpravidla nespojitě území pozitivního vizuálního vlivu pohledového horizontu. Jedná se o krajinný prostor, kde jsou uplatňovány typické znaky a charakter krajinného horizontu a podílí

se tak na jedinečnosti a rozpoznatelnosti rázu krajiny. Popsané zásady ochrany pak logicky vycházejí ze snahy o zachování celistvosti nejenom samotné linie krajinného horizontu, ale též definovaného území pozitivního vizuálního vlivu.

Lišovský práh

Morfologicky významný terénní zlom vymezující východní okraj Českobudějovické pánve a významně se uplatňující v obrazu krajiny především ve směru od západu. Analogicky jsou uplatňovány i výhledy z tohoto horizontu a ze souvisejících, do Českobudějovické pánve orientovaných svahů, na siluetu města České Budějovice, oblouk Blanského lesa a také hřebeny Šumavy a Novohradských hor. Lišovský práh tvoří ve své podstatě přírodní spádovanou tribunu v krajinném zázemí Českých Budějovic s řadou drobných ohnisek sídelní struktury poskytující velké množství pohledových cílů a zároveň vyhlídkových míst současně. Linie krajinného horizontu byla pro potřeby jeho vizuálního uplatňování (neshoduje se plně s jeho geomorfologickým vymezením) vymezena od úpatí východně od obce Vidov, přes Staré Hodějovice, Pohůrku, Dobrou Vodu a dále Rudolfovo, Libnič a Hosín. V souběhu s Vltavským údolím pak linie pokračuje přes vrcholy Kanín, Jelení vrch a Kamenišť až k obci Vlčkov. Nejvyšší bod představuje vrchol Baba (583 m n.m.) naopak výraznou terénní depresi tvoří údolí podél potoka Kyselá Voda u Chýňavy. Krajinný horizont je tvořen charakteristickým střídáním zalesněných vrcholů (chlumů) a siluet izolovaných (Hosín, Dubičné, Staré Hodějovice) či vzájemně srostlých (Rudolfovo – Adamov, Srubec – Pohůrka – Dobrá Voda) sídel s dosud neurbanizovanými fragmenty luk a polí. Jeho estetická hodnota spočívá ve vizuálním uplatňování této mozaikovitě struktury podél linie krajinného horizontu a navazujícího území pozitivního vizuálního vlivu v zázemí města České Budějovice a přilehlé aglomerace.

Navrhovaná opatření na ochranu stanovených hodnot Lišovského prahu:

- Zachovat stávající charakter izolovaných sídel a drobného měřítka zástavby ve vymezeném území pozitivního vizuálního vlivu (neumísťovat výškově i objemově nepřiměřené objekty).
- Dále nenarušovat zalesněné partie krajinného horizontu.
- Dbát na zachování dálkových pohledů z Lišovského prahu směrem na město České Budějovice.

Hřebeny a svahy Blanského lesa

Charakteristický ráz krajiny Blanského lesa je tvořen výrazným zvlněným, zalesněným horizontem s dominantou vrcholu Kleť (1083 m n.m.) a dochovanou historickou strukturou vesnic a rozptýlených samot na kopcích. Linie tohoto významného krajinného horizontu je vedena od údolí meandrující řeky Vltavy u obce Vrábče přes dominantní vrchy Kluk, Buglata a Kleť obloukem zpět k Vltavě u obce Zlatá Koruna. Území pozitivního vizuálního vlivu zahrnuje téměř celý prostor vnitřního oblouku Blanského lesa s těžištěm v obci Křemže. Masiv Blanského lesa s dominantním působením Kleti z dálkových pohledů tvoří charakteristickou kulisu regionu dalece přesahující rozsah MOCB. Podél vnější strany linie krajinného horizontu jsou do tohoto hodnoceného území zahrnuty nejvyšší partie zalesněných hřbetů výrazně se uplatňující v dálkových pohledech a spolu tvořící jedinečnou identitu krajinného horizontu (hranice vychází z vrstevnic podpořených vymezením míst krajinného rázu MKR I. pásmo s 1. stupněm ochrany⁵). Jev je součástí CHKO Blanský les.

V rámci tohoto významného krajinného horizontu byly identifikovány následující dominantní vrchy:

⁵ Hodnocení krajinného rázu CHKO Blanský les, 2015

Vrcholy hřebene Blanského lesa: Kleť, Nový les, Růžový vrch, Hřibový vrch, Kuželová, Albertov, Bulový, Kraví vrch, Mlýnské vrchy Vlčice, Šibeník, Vlčí kopec, Buglata, Pískový kámen, Vysoká Běta, Vysoká, Skalka, Švelhán, Haberský vrch, Kluk.

Vnitřní vrcholy Blanského lesa: Chlumečský vrch, Otmaň, Sosnoves, Háj, Štěnice, Matějkův vrch, Vlčí vrch, Stržíšek, vrcholy kolem obce Brloh, Rojšínský vrch.

Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stanovených hodnot hřebenů a svahů Blanského lesa:

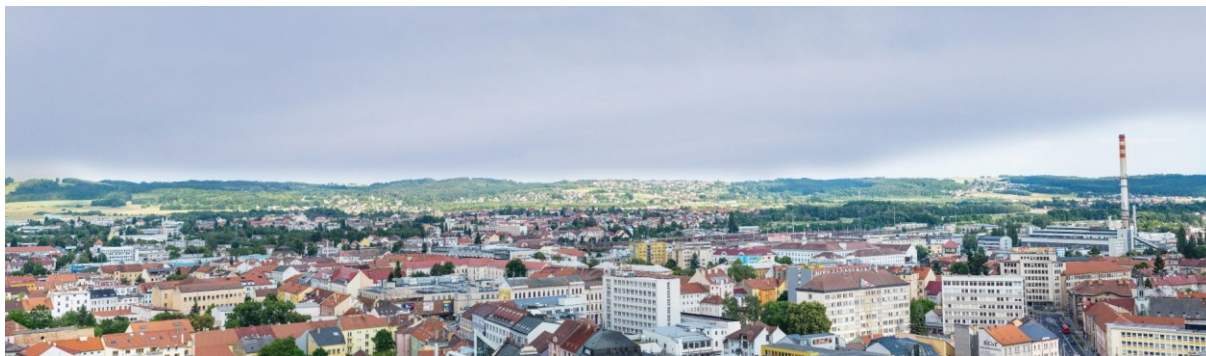
- Respektovat a při managementu rozvoje území zohlednit dominantní působení charakteristických rysů krajiny (striktní ochrana krajinných horizontů v jednotlivých plánech tvořených hřbovými liniemi, zachování mozaiky lesů, polí, luk, rozmístění sídel a urbanistické struktury osídlení).
- V navazující územně plánovací dokumentaci přednostně vycházet z urbanistických a stavebních regulativů uvedených v rámci Hodnocení krajinného rázu CHKO Blanský les (2015).

5.2.2.1.4 Krajinné horizonty lokálního významu

V oblastech mírně zvlněného až kopcovitého reliéfu, charakteristického pro určitou část MOCB, jsou linií vyznačeny důležité hrany hřebenů, které jsou pohledově uplatněny.





Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stanovených hodnot u krajinných horizontů lokálního významu:

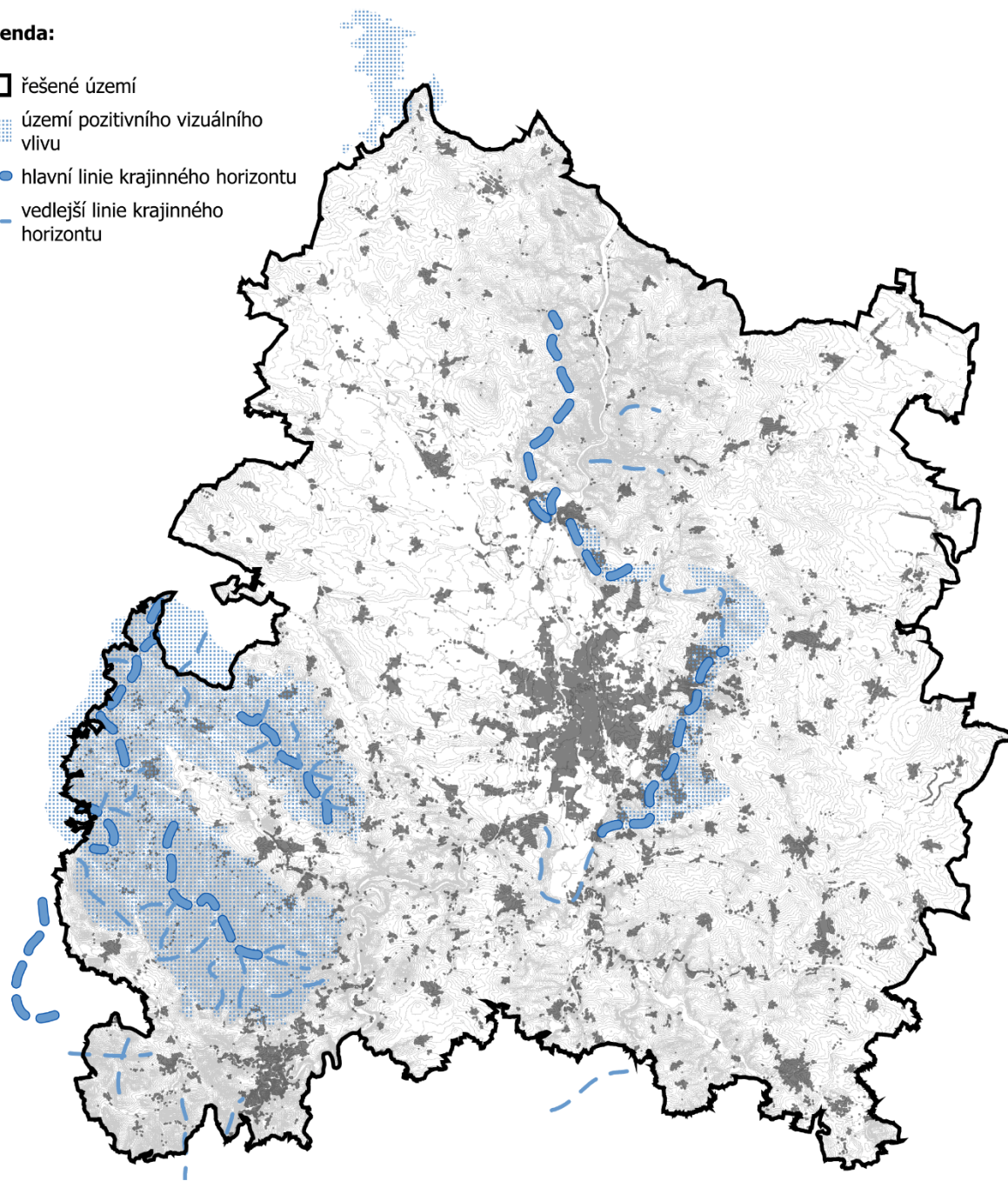
- Ochrana pro zachování možnosti vnímání místních horizontálních pohledových plánů v krajině bez narušení. Případná zástavba nemá narušovat pohledově uplatněné horizonty a měřítkem musí zachovat stávající charakteristické rysy krajiny v těchto místech.



Obr.: Ukázka horizontu Lišovského prahu

Legenda:

-  řešené území
-  území pozitivního vizuálního vlivu
-  hlavní linie krajinného horizontu
-  vedlejší linie krajinného horizontu



Obr.: Schéma krajinných horizontů

5.2.2.1.5 Významné kaňony řek a terénní zářezy vodních toků

Tyto krajinářsky významné fenomény jsou znázorněny v grafické části linií hrany terénního zlomu s vymezením přilehlých ploch strání a strmých svahů svažujících se ke křivce vodního toku, který tvoří jejich kompoziční osu, jež může být místně lemována menšími plochami říční nivy sevřenými mezi svažující se plochy zářezu. Tyto charakteristické přírodní scenérie převážně středního nebo drobnějšího měřítka vnášejí do vnímání krajiny pohledovou dynamiku. Povětšinou jsou charakterizovány výraznou převahou vegetačních společenstev odpovídajících morfologii ploch a jejich expozici ke světovým stranám. Obraz krajiny zde doplňují skalní formace a v jisté míře i civilizační projevy, nejčastěji ve formě (v menším počtu případů) malých sídel nebo rozptýlenější zástavby drobnějšího měřítka.

Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stanovených hodnot u významných kaňonů a terénních zářezů vodních toků:

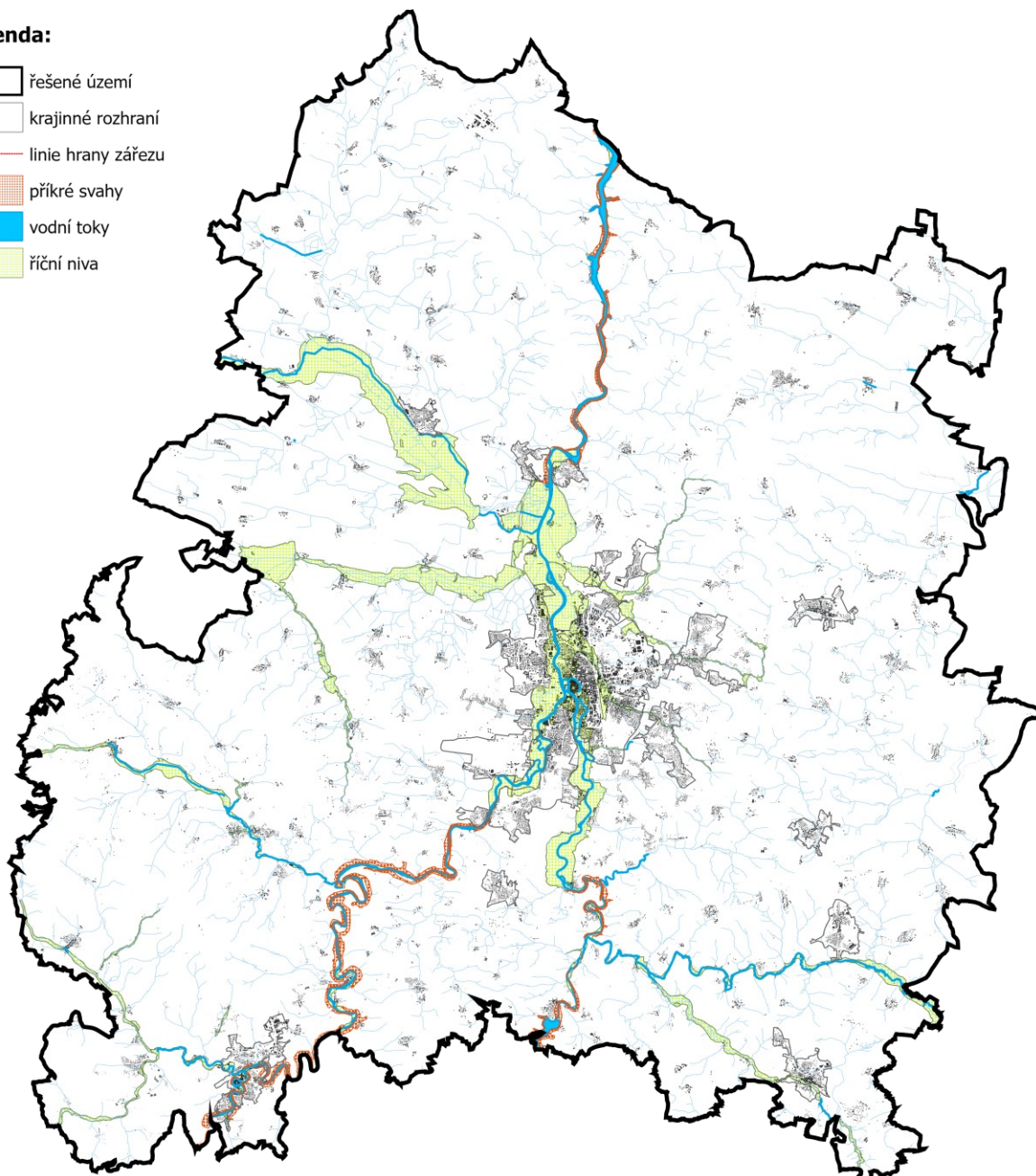
- Respektovat a při managementu rozvoje území zohlednit přírodní působení charakteristických rysů této formy krajiny (ochrana pohledového a přírodního působení terénních zlomů a siluet horizontů, přilehlých svahů a ploch včetně případně meandrující formy vodního toku s plochami říční nivy, zachování drobného měřítká a rozptýlené formy osídlení).
- Koncepční údržba a cílená regenerace charakteristických vegetačních společenstev v místech narušených civilizačním tlakem nebo změnami klimatu.
- Vyhledávání, vytváření a zajištění veřejné průchodnosti cest podél vodních toků a terénního zlomu s ohledem na prostupnost krajiny s ohledem na prioritu přírodních procesů (vytváření možností výhledových příležitostí a cest umožňujících vnímat scenérie z úrovně vodního toku a také z nadhledu, odpovídající využití turistického potenciálu ve formě značených cest a naučných stezek propojených se systémem turistických tras v krajině, obnova a údržba původních a vytváření nových komponovaných pruhledů).



Obr.: Ilustrační foto meandr v hlubokém zářezu – Maškovec

Legenda:

-  řešené území
-  krajinné rozhraní
-  linie hrany zářezu
-  příkré svahy
-  vodní toky
-  říční niva



Obr. Významné kaňony řek a terénní zářezy vodních toků

5.2.2.2 Historická paměť krajiny a vizuální uplatnění sídelní struktury v krajině

Kulturní krajina v sobě obsahuje řadu významových vrstev, jejichž působení na člověka v sobě zahrnuje racionální a emocionální složky. Kromě působení krajinného obrazu v emocionální smyslové rovině je ho podstatné chápat v neposlední řadě jako informační rezervoár, v kterém jsou otištěny stopy dlouhodobého zacházení s krajinou i dlouhodobý vývoj civilizačních projevů jako takových. Rozhodujícím způsobem jsou oba tyto aspekty zprostředkovány vizuálním vnímáním. Studie shrnuje a navrhuje prostředky, které vnímání území MOCB v jeho kulturních souvislostech umožňují a podporují.



Obr.: Ilustrační foto Lannova loděnice



Lannova loděnice: stavba lodí na Lannově loděnici; podle Žákavec 1936.

Obr.: Stavba lodí u Lannovy loděnice (zdroj: Encyklopedie Českých Budějovic)



Veduty: V. B. Juhn, České Budějovice od východu na kolorované rytině podle kresby z 1810; ze sbírek Jihočeského muzea v Českých Budějovicích.

Obr.: Ilustrační historická veduta – záběr na České Budějovice z luk Lišovského prahu (zdroj: Encyklopedie Českých Budějovic)



Obr. Historická silueta Borovan (zdroj: Borovansko – oficiální turistický portál města Borovany) v porovnání se současným stavem (zdroj: fotografie www.ze-vzduchu.cz)



Obr.: Ilustrační foto Lišovského prahu (zdroj: c-budejovice.cz/gigapx)

5.2.2.2.1 Urbanisticko-architektonické a kulturní dominanty v obrazu krajiny

Krajinný obraz je spoluvytvářen (kromě vizuálního prostředí a vazeb rozebraných v části věnované Přírodním esteticko-kompozičním krajinným prvkům, které vycházejí především z morfologie terénu a z pohledového uplatnění spíše přírodních složek) projevy architektury a urbanismu, jež zásadním způsobem rukou v ruce s přírodními prvky ovlivňuje charakter krajinného prostředí. V členitém území MOCB různorodého měřítka se uplatňuje množství dominantně působící architektury a sídelních struktur s výraznou kulturní a estetickou hodnotou. Stejně jako to bylo uvedeno i u dominant přírodních, je působení i těchto dominantních míst a lokalit včetně jejich vzájemné polohy základním prvkem kompozice krajinného prostoru. Společně s krajinným rámcem vytvářejí krajinu rozlišitelnou a jedinečnou. Možnost vnímání těchto dominant v krajinných panoramatech nebo blízkých i dálkových pohledech představuje základní charakteristický rys obrazu krajiny. Pro ochranu a zachování definované estetické hodnoty a její identity jsou tedy klíčové.

Z tohoto důvodu studie MOCB označuje soubor nejdůležitějších urbanisticko-architektonických a kulturních dominant určených k ochraně **nad rámec stávajícího systému památkové péče a ochrany přírody**:

Historické vertikály a silueta jádra Č. Budějovic, zámek Hluboká nad Vltavou, Kostel sv. Jana Nepomuckého Hluboká nad Vltavou, Dobřejovice, Kostel sv. Petra a Pavla Hosín, Kostel Nejsv. Trojice Libnič, Jelmo, Kostel sv. Víta Rudolfovo, Kostel sv. Václava Lišov, Kostel Nanebevzetí P. Marie Štěpánovice, Kaple sv. Jana Nepomuckého Hůrky, Kostel sv. Mikuláše a sv. Linhartu Dolní Slověnice, Kaple Zvěstování P. Marie Dunajovice, Kostel Nejsvětějšího Srdce Ježíšova Libín, Kostel sv. Bartoloměje Mladošovice, Kostel sv. Jakuba Staršího Jílovice, Kostel P. Marie Bolestné Dobrá Voda, Kaple sv. Václava Zaliny, Kostel P. Marie Staré Hodějovice, Zborov-Ohrazení-Ohrazeníčko, Borovany – jádro obce, Ledenice – jádro obce, Trhové Sviny – jádro obce, Poutní kostel Nejsvětější Trojice u Trhových Svinů, Kostel sv. Václava Olešnice, Kostel Stětí sv. Jana Křtitele Žár – Žumberk, Kostel sv. Filipa a Jakuba Slavče, Zámek Komaříce, Zámek Ostrolovský újezd, Kostel sv. Martina Strážov, Kostel sv. Vincence Doudleby, Římov, Sv. Jan nad Malší, Krnín, Čertyně, Štěkře, Černice, Záhorkovice, historické vertikály a měřítko historické zástavby včetně silueta Č. Krumlova se zámkem a okolními usedlostmi, Poutní kaple P. Marie Bolestné Č. Krumlov, Schwarzenberská rozhledna na Kleti, Kostel Nanebevzetí P. Marie Kájov, Zámek a park Červený dvůr, Chvalšiny, Křemže, drobná sídla a usedlosti Blanského lesa, Kostel sv. Jakuba Staršího Boršov, Kostel sv. Václava Vrabče, Zřícenina kostela sv. Víta a kaple Nejsv. Trojice Habří, Kvítkovice, Kostel Nanebevzetí P. Marie Dubné, Kostel sv. Linhartu Čakov, Záboří, Kostel sv. Petra a Pavla Strýčice, Kostel sv. Mikuláše Němčice, Kostel sv. Vavřince Pištín, Kostel sv. Jana Nepomuckého Sedlec, Kostel sv. Petra a Pavla Nákří, Kostel sv. Václava Zliv, Kostel Zvěstování P. Marie Zahájí, Olešník, Dříteň.

Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stanovených hodnot urbanisticko-architektonických a kulturní dominant v obrazu krajiny:

- Zachovat stávající dominantní působení, při managementu rozvoje území dbát na odpovídající měřítko sídelní struktury a neumísťovat výškově i objemově nepřiměřené objekty.
- Dbát na zachování blízkých i dálkových pohledů směrem/od dané dominanty a u vznikající nové zástavby prověřit a vyloučit případné narušení těchto pohledových směrů.

5.2.2.2.2 Vyhlídkové body a pohledové osy

Nejdůležitější z nich jsou zmapovány a označeny v **ÚAP** a studie MOCB je přebírá jako relevantní.

Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stanovených hodnot u vyhlídkových bodů a pohledových os:

- Ochrana jejich funkce tak, aby nedocházelo k narušení stavebním rozvojem nebo zanedbanou údržbou krajiny.
- Systematické vyhledávání a doplňování sítě vyhlídkových bodů.
- Podpora vzniku nových pohledových os.

5.2.2.2.3 Historicky komponované osy a historické komponované krajiny

Jsou nejčastěji součástí nebo fragmentem historických krajinných struktur a jejich kompozičních vztahů určitého historického období (např. schwarzenberská krajina Hlubocka nebo tzv. „císařské silnice“ apod.). Nejdůležitější z nich jsou označeny a zmapovány v podrobnějším měřítku u konkrétních případů v historických mapových podkladech a vyobrazeních.

Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stanovených hodnot u historicky komponovaných os a historicky komponovaných krajin:

- Identifikace jejich projevů a systematická ochrana, údržba a obnova jejich struktur.
- Na základě identifikovaných cenných jevů navrhnout podporovat možnosti jejich dalšího dokončení.
- Posílení parkového charakteru krajiny v území historické komponované krajiny.



Mapová legenda analytických (kompozičních) map.

--- hranice zájmového území

15 hlavní významné objekty

15 zaniklé hlavní významné objekty

15 významné objekty

15 zaniklé významné objekty

15 objekty doplňkového významu

15 zaniklé objekty doplňkového významu

--- kompoziční linie fyzicky zdůrazněná

--- kompoziční linie vizuální

--- kompoziční linie – spojnice uzlových bodů

--- spojnice uzlových bodů nepotvrzená

○ point de vue

== hlavní významné aleje

== zaniklé hlavní významné aleje

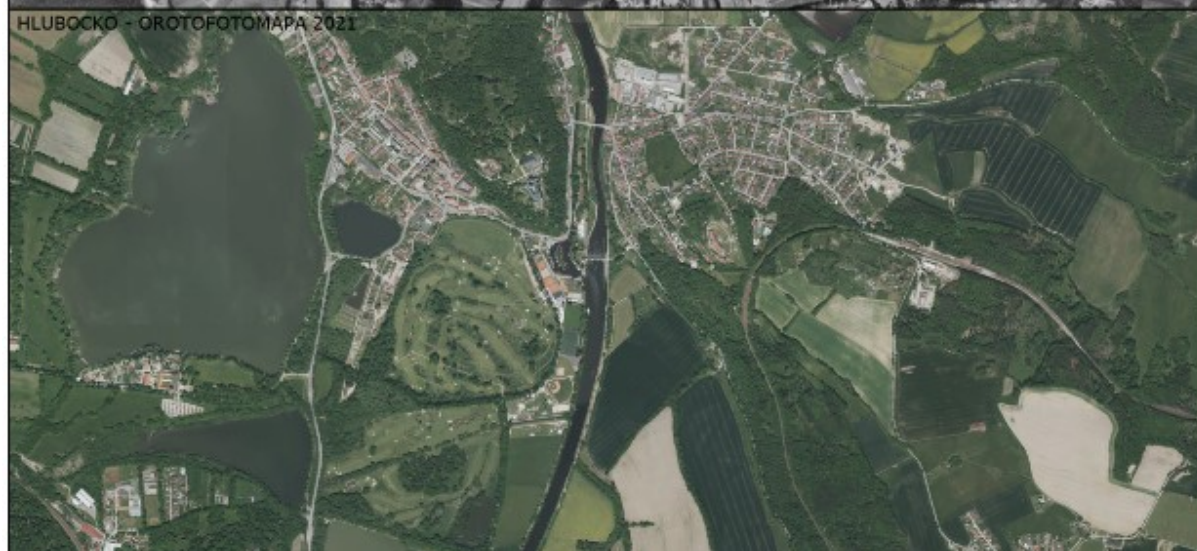
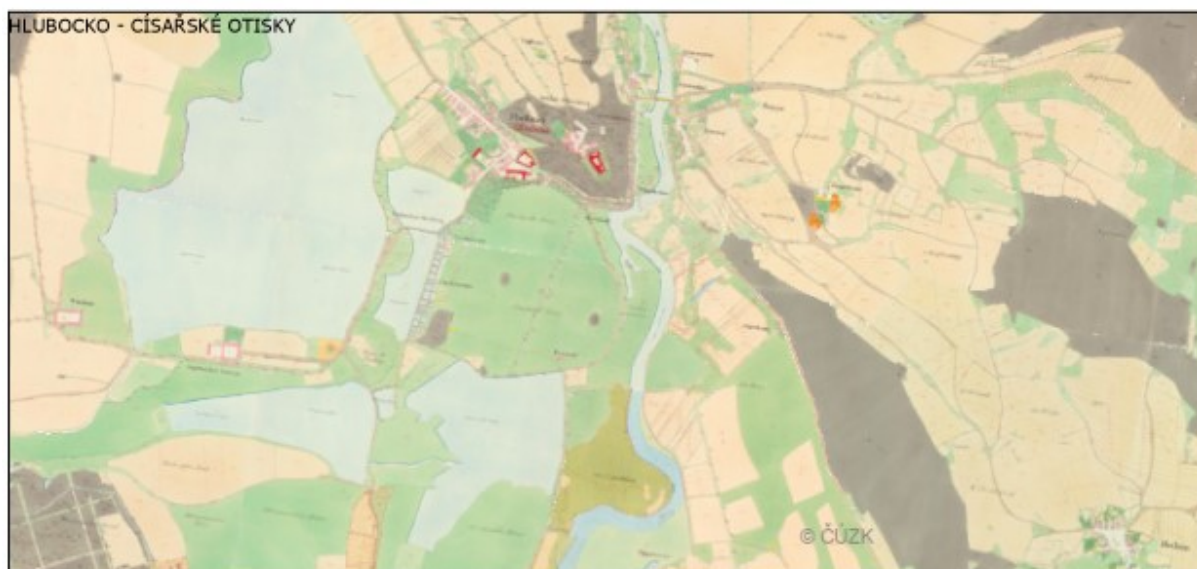
== významné aleje

== zaniklé významné aleje

■ obora, parkový les

■ park

Obr.: Historická kulturní krajina – Hlubocko (zdroj: publikace Historické kulturní krajiny ČR – Karel Kuča)



Obr.: Krajina Hlubocka – císařské otisky, ortofoto 1950, ortofoto 2021

5.2.2.2.4 Stopy a fragmenty kulturního a civilizačního vývoje

Na území MOCB se vyskytuje řada fyzických dokladů, které, někdy pouze ve fragmentech, upomínají na významné a často již téměř zapomenuté fáze vývoje společnosti v nejrůznějších oblastech a nejrůznějších obdobích. Ačkoliv ani zdaleka všechny nejsou zahrnuty do systému památkové péče a ochrany přírody, ve své podstatě se jedná o cenný soubor památkového dědictví, které studie MOCB navrhuje k ochraně a/nebo rehabilitaci, popularizaci, rekreačnímu využití. Společně s místy již chráněnými je zde zaměřena pozornost také na další cenné jevy.

Kromě míst poskytující možnost poznání ve výše uvedeném smyslu jako jsou historické lokality, sídla nebo archeologické lokality, jde také o dílčí projevy lidské činnosti nebo naopak stopy původní přírody před zásahem člověka. Řada z těchto jevů vhodných k určité formě rehabilitace, které je navíc umožní popularizovat a popřípadě vhodně využít pro turistické nebo vzdělávací účely, je označena v grafické části, ale tato studie nemá ambice postihnout veškeré takové jevy, které by měly být předmětem zájmu na všech úrovních, ale zvláště v místním měřítku. Jedná se zejména o oblasti související s industriálním dědictvím a civilizačními proměnami krajiny vhodné k obnově, popularizaci a rekreaci:

Sídla a archeologické lokality

Doprava a průmyslové dědictví

- Historické trasy nebo cesty.
- Císařské silnice – fragmenty.
- Původní trasa a fragmenty koněspřežné železnice.
- Fragmenty staré trati 190 České Budějovice – Plzeň.
- Zářez a těleso trati 220 České Budějovice – Praha.
- Orty.
- Grafitový důl Český Krumlov.
- Důl Lazec.
- Důlní díla Lišovského prahu včetně související vodní soustavy a povrchových znaků (např. Eliášova štola v obci Úsilné).
- Systémy zásobování vodou (České Budějovice, Český Krumlov, Hluboká apod.).
- Významné fragmenty industriální architektury 19. a 20. století (hmotná podstata – areály, budovy, komíny, technologické provozy, nehmotná podstata – odvětví, technologie, výrobní procesy).
- Buškův hamr, Lannova loděnice, Pernerova zvonárna, Zátkovy provozy Březí, Tužkárna Kohinoor, ČB elektrárna, pivovarnictví, cihelny, křemelina Borovany, přehrady, jezy, mlýny, vodní elektrárny a mosty).

Řeky a vodní plochy

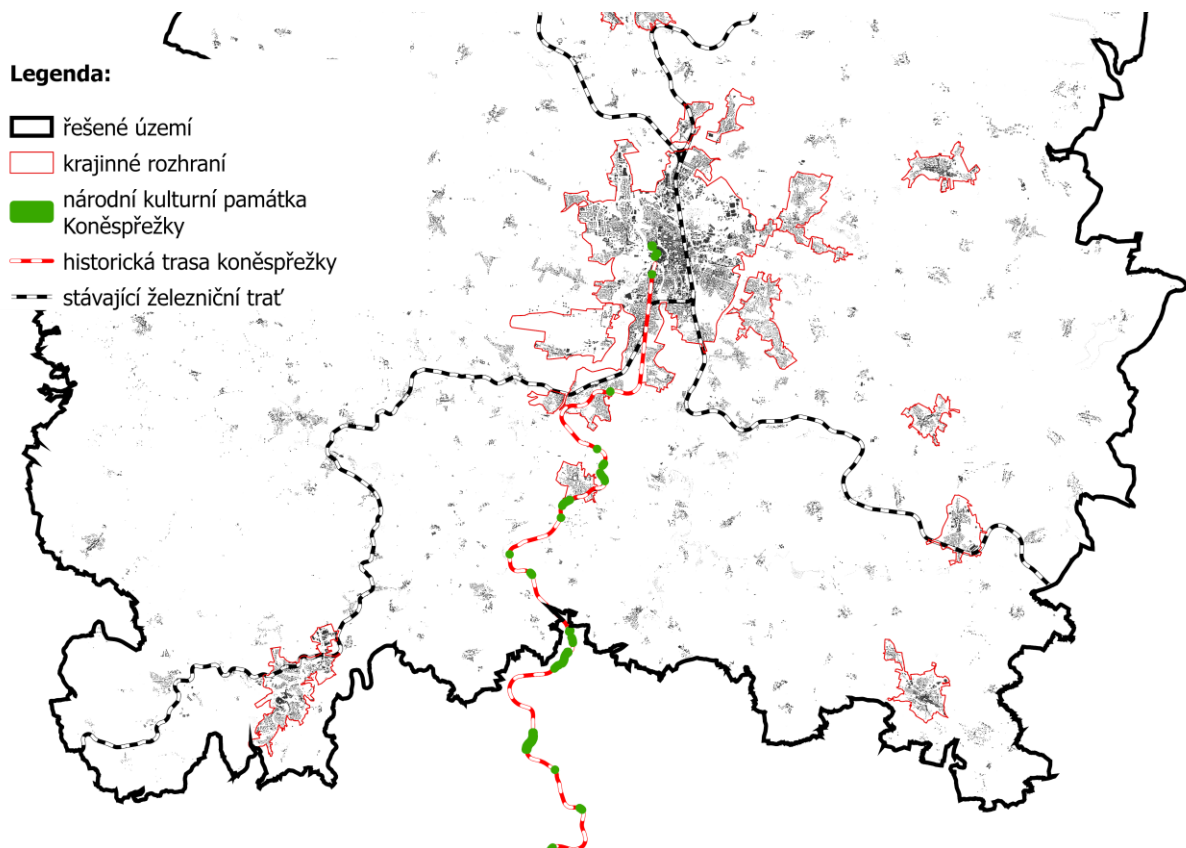
- Fragmenty a stopy původního toku Vltavy
 - původní koryto u Staroměstského hřbitova,
 - meandry a laguny u Suchomelu, meandry Boršov-Rožnov, náhon na Plánský mlýn - rehabilitace a rekreace, náhon valcha v Českých Budějovicích - Dlouhá Louka, vodní systém zámek Červený Dvůr.
- Fragmenty a stopy původního toku Malše
 - meandry a tůň – niva v úseku Rožnov - Vidov, Plav nivní krajina.
- Historicky významné rybníční soustavy

Hospodaření v krajině

- Plužiny a původní struktury

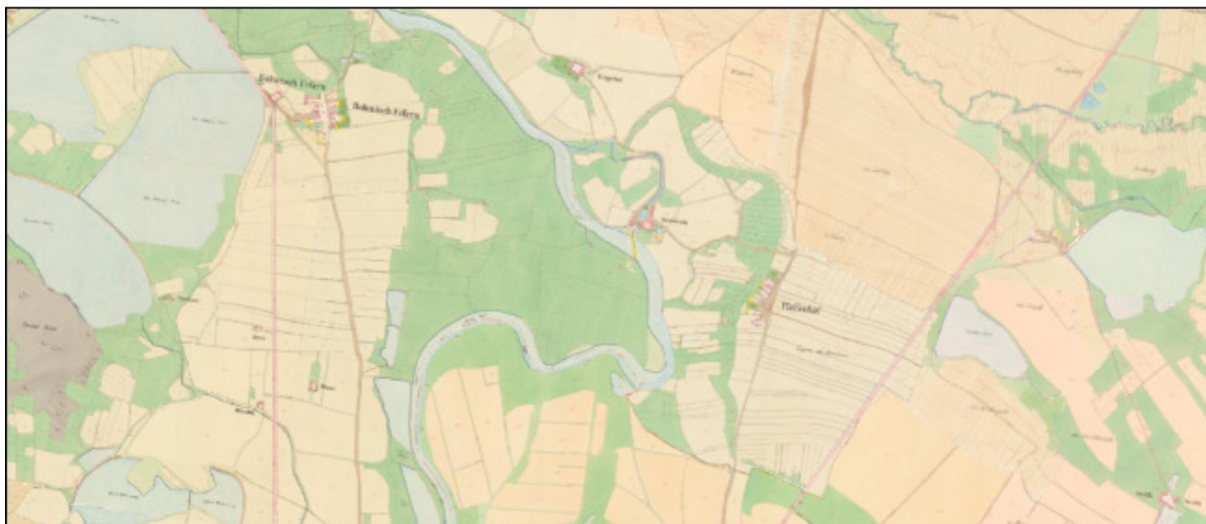
Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stop a fragmentů kulturního a civilizačního vývoje:

- Identifikace stop a fragmentů kulturního a civilizačního vývoje, jejich projevů a systematická ochrana, údržba a obnova jejich struktur s možností jejich odůvodněné restituce.
- Na základě identifikovaných cenných jevů navrhnout podporovat možnosti jejich dalšího dokomponování.
- Obnova míst, která jsou spjata s historickým povědomím místních obyvatel a sounáležitostí s danou lokalitou nebo regionem.
- Podpora regionálně unikátních a specifických jevů a veřejná prezentace příslušných témat vhodnou formou.



Obr.: Stopy a fragmenty kulturního a civilizačního vývoje - koněspřežka

MEANDRY U SUCHOMELU - CÍSAŘSKÉ OTISKY



MEANDRY U SUCHOMELU - ORTOFOTOMAPA 1950



MEANDRY U SUCHOMELU - ORTOFOTOMAPA 2021



Obr.: Ilustrační foto meandrů U Suchomelu

MEANDRY U SUCHOMELU - ORTOFOTOMAPA 2021 s vyznačením současného a původního koryta řeky



Obr.: Porovnání původních koryt meandrů U Suchoňmelu se současnými

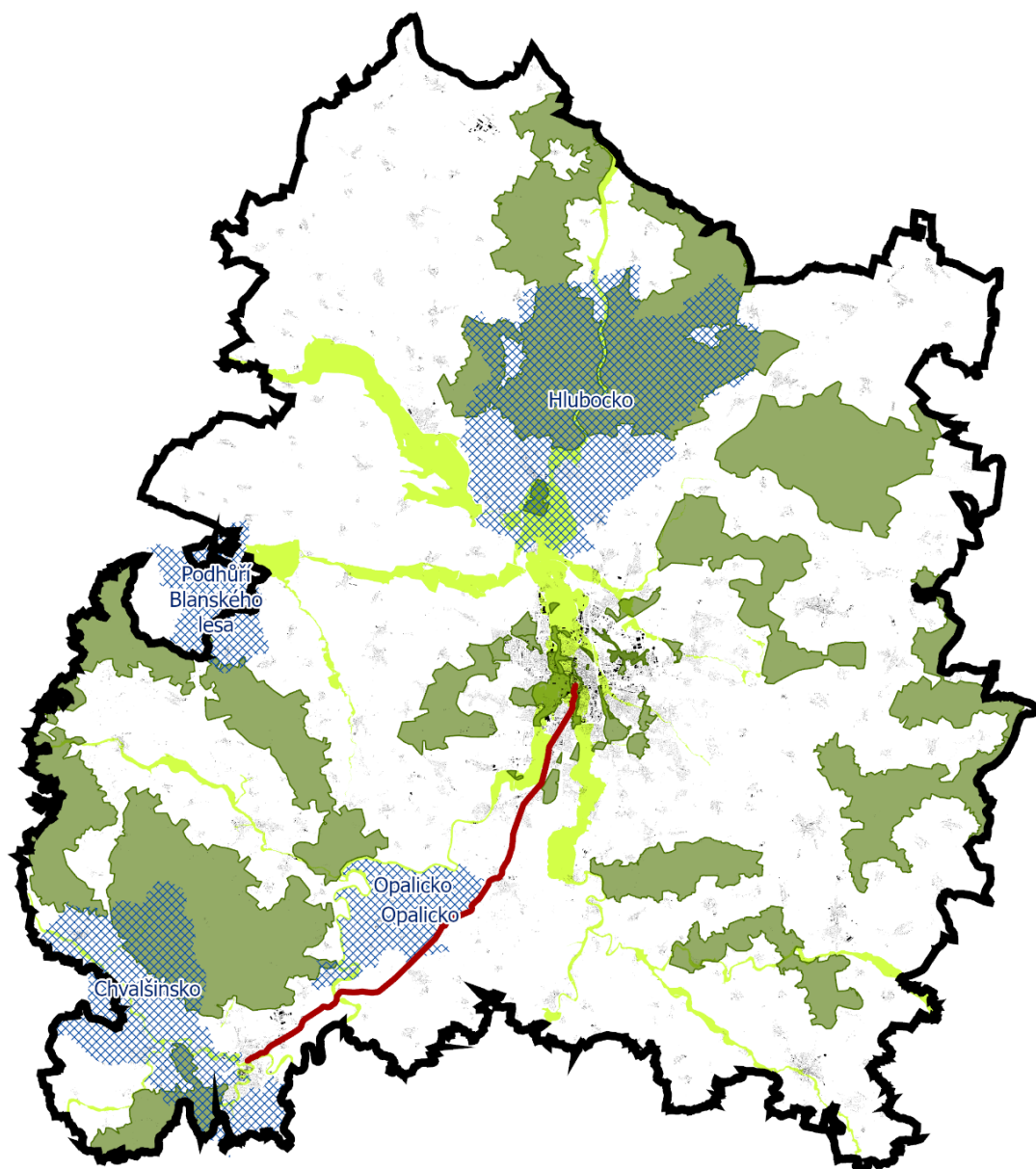
5.2.2.2.5 Krajinné areály s významnou kulturní nebo estetickou hodnotou mimo stávající systém památkové péče a ochrany přírody určené k ochraně a/nebo rehabilitaci, popularizaci, rekreačnímu využití

V rámci MOCB lze identifikovat některé oblasti menšího rozsahu, jejichž krajinný obraz má charakteristické rysy, které jsou obvykle spjaty s určitou civilizačně-kulturní fází nebo nesou informaci o určitém historickém období. Zároveň jsou specifické svým vizuálním působením a dosud nejsou předmětem koncepční ochrany nebo odpovídající formy pozornosti z hlediska uchování a využití potenciálu jejich hodnot. Studie MOCB uvádí následující oblasti, z nichž některé jsou již navrženy k určité formě ochrany:

- **Hlubocko:** Komponovaná pernštejnsko - schwarzenberská krajina
- Historická goticko-renesanční obchodní stezka Český Krumlov – České Budějovice
- **Opalicko** včetně rybníční krajiny (Vrábče, Lipí, Čakov, Žabovřesky, Záboří, Chvalovice)
- **Podhůří Blanského lesa**
- **Chvalšinsko**

Navrhovaná opatření na ochranu a uplatnění stanovených hodnot s významnou kulturní nebo estetickou hodnotou:

- Identifikace stop a fragmentů kulturního a civilizačního vývoje, jejich projevů a systematická ochrana, údržba a obnova jejich struktur s možností jejich odůvodněné restituice.
- Ochrana charakteristických rysů, aby nedocházelo k jejich narušení stavebním rozvojem nebo zanedbanou údržbou krajiny.
- Obnova míst, která jsou spjata s historickým povědomím místních obyvatel a sounáležitostí s danou lokalitou nebo regionem.
- Podpora regionálně unikátních a specifických jevů a veřejná prezentace příslušných témat vhodnou formou.



Legenda:

- řešené území
- příměstský přírodní park
- zelené plíce města

- lesní porost
- říční niva

- areály s významnou kulturní nebo estetickou hodnotou
- historická goticko-renesanční obchodní stezka Č. Krumlov - Č. Budějovice

Obr.: Krajinné areály s významnou kulturní nebo estetickou hodnotou mimo památkovou či přírodní ochranu

5.2.2.2.6 Území, místa a významné krajinné prvky chráněné orgány památkové péče a ochrany přírody z důvodu památkových, estetických a kulturních hodnot v rámci systému památkové péče a ochrany přírody

Studie MOCB navrhuje pro určitá území a prvky některé z forem památkové ochrany nebo ochrany přírody. Jedná se pouze o ilustrativní příklady, které by měly být námětem pro podrobnější identifikaci a rozpracování v podrobnějším měřítku v následujících formách ochrany:

Krajinné a přírodní

- Krajinné památkové zóny (KPZ) nově *navrhované* – Hlubocko (Schwarzenberská komponovaná krajina), Opalicko, Chvalšinsko, Podhůří Blanského lesa, Vodňanská rybníční krajina, Ponědražská rybníční krajina
- Významný krajinný prvek (VKP) nově *navrhovaný* – *údolní niva*, viz kapitola *Voda v krajině*
- Přírodní památka (PP) navrhovaná – ostroh u sv. Jana Nepomuckého v Plavu
- Památný strom
- Památná alej

Sídelní a technické

- Městská památková rezervace (MPR)
- Městská památková zóna (MPZ)
- Vesnická památková rezervace (VPR)
- Technické a industriální památky

5.3 Hospodaření v krajině

5.3.1 Zemědělství

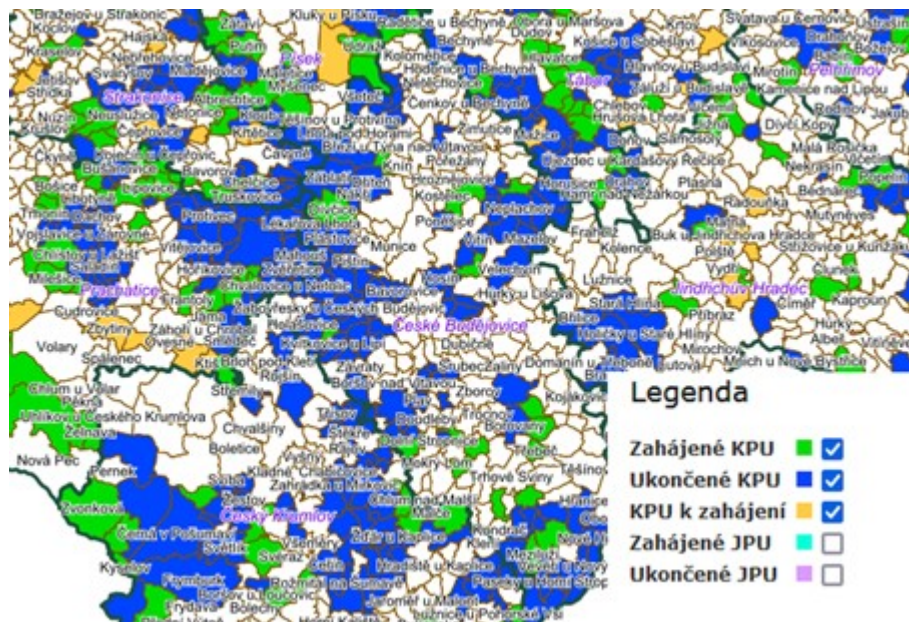
Hospodářské využívání krajiny je její samozřejmou formativní součástí. Krajina je základním zdrojem obživy i surovinovou základnou současně. Ve vyvažování pokrytí lidských i ekosystémových potřeb v krajině bude hospodaření hrát vždy důležitou roli. Současná doba je charakteristická ztrátou zemědělské půdy zastavěním v objemu až desítek hektarů denně. Významný je problém eroze, kdy ztráta půdy v ČR je vyčíslena na přibližně 21 mil. tun ornice za rok, což lze vyjádřit jako ztrátu zeminy v ceně minimálně 4,3 mld. Kč ročně. Lze zároveň předpokládat, že očekávané klimatické změny se projeví zvýšením extrémních projevů počasí, tedy i srážkových úhrnů. Dopad očekávaných klimatických změn se projeví na některých faktorech ovlivňujících erozní procesy. Celkově se odhaduje podle uvažovaných klimatických scénářů, že erozní škody budou v roce 2030 až dvojnásobné ve srovnání se současným stavem.

Téma půdy i klimatické změny je zároveň stále významnějším tématem i na lesních pozemcích, kde dochází k dynamickému vývoji ve stavu lesních porostů, což se v konečném důsledku projevuje opět zvýšenou erozí a změnami v hydrologických charakteristikách celých oblastí.

Kruh se uzavírá u třetí významné složky hospodářství v krajině jižních Čech, u vody v krajině. Vodní toky a nádrže trpí splachem sedimentů, živin a následnou eutrofizací. Negativní důsledky těchto procesů jsou pak dále prohlubovány intenzivní formou rybníčního hospodaření.

5.3.1.1 Komplexní pozemkové úpravy

Nejdostupnější cesta k realizaci biotechnických opatření v krajině je prostřednictvím komplexních pozemkových úprav (KoPÚ), u nichž je žádoucí aktivně prosazovat požadovaná vhodná řešení. V tomto ohledu je však omezený prostor z důvodu vysoké dokončenosti KoPÚ v prostoru MOCB.

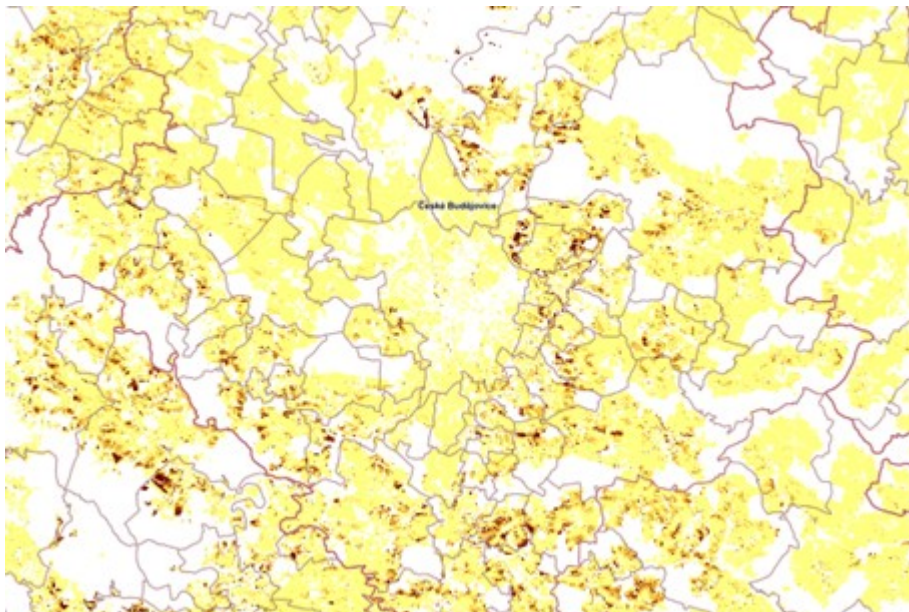


Obr. Dokončenost KoPÚ v prostoru MOCB

5.3.1.2 Stav vodní eroze zemědělských půd v oblasti MOCB

Ohroženost půd vodní erozí v oblasti MOCB není plošně příliš vysoká, většinou se pohybuje na šestibodové škále v kategoriích 1 a 2, tedy půda velmi slabě, nebo slabě ohrožená. Lokálně se

vyskytují i pozemky s vyššími stupni ohroženosti, avšak tyto jsou většinou řešeny trvalými travními porosty, zalesněním, nebo opatření proti erozi je adekvátní řešit organizačními opatřeními.



Obr. Stupně erozního ohrožení větrnou erozí

5.3.1.3 Stav větrné eroze zemědělských půd v oblasti MOCB

Ohroženost půd větrnou erozí v oblasti MOCB je i přes charakter rovinaté otevřené zemědělské krajiny velmi nízká. V kontextu velmi rozsáhlého zastoupení dvou nejvyšších kategorií ohroženosti půd na jižní Moravě nebo v Polabí je prakticky celá oblast jižních Čech zařazena v kategorii půd bez ohrožení.



Obr. Stupně erozního ohrožení větrnou erozí

5.3.1.4 Potenciální zranitelnost zemědělské půdy acidifikací a druhotná eroze

I přes relativně příznivý stav erozní ohroženosti na území MOCB je třeba včas rozvíjet protierozní opatření, neboť procesy degradace půd, zejména acidifikací a dehumifikací, mají za důsledek destrukci půdní struktury a zvýšení náchylnosti půdy k erozi. Potenciální zranitelnost půd acidifikací je na území MOCB v kategoriích vyšší střední a vysoká. Prevence acidifikace spočívá v odstranění či omezení jejich příčin, tedy omezení kyselých vstupů (průmyslových a

organických hnojiv), pravidelné střídání plodin v rotaci, omezení monokultur, větší zastoupení víceletých pícnin, pravidelné vápnění půd udržovacími dávkami Ca hnojiv, zejména mletého vápence.

S ohledem na klimatické změny je třeba sledovat perspektivy vývoje chemismu půd, kdy klimatické změny mohou acidifikaci ovlivňovat především změnami teploty prostředí a množstvím srážek.

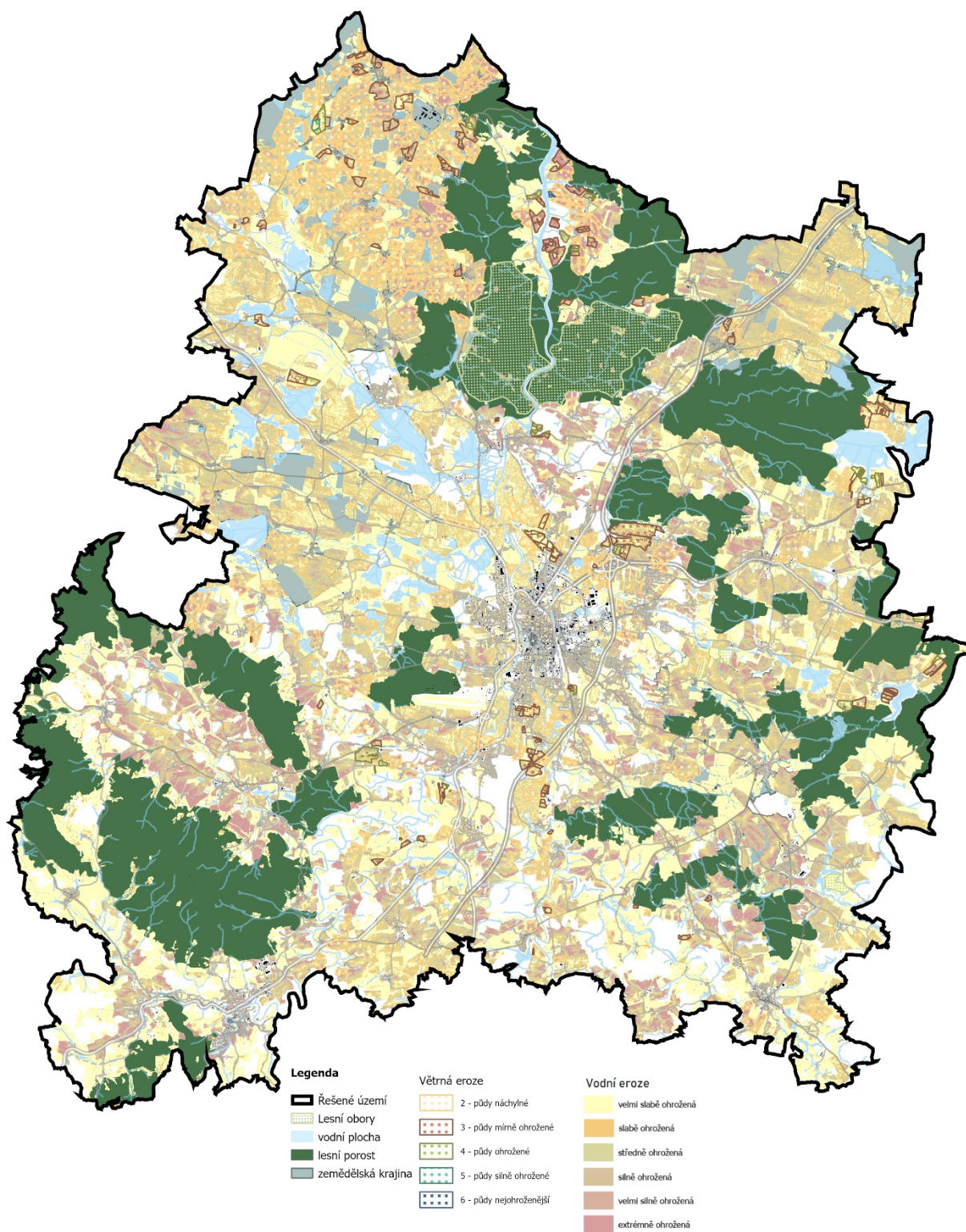
5.3.1.5 Úprava půdních bloků

Specifikum Česka je na evropské poměry abnormální velikost půdních bloků, které jsou největší v Evropě. Příčina se nachází v intenzifikaci zemědělství doprovázené rušením hydrografických a krajinných prvků (rozorání mezí, zatravněných údolnic, polních cest, likvidace rozptýlené zeleně apod.). Velikost půdních bloků s sebou nese vysokou efektivitu obdělávání půdy, avšak právě likvidace zmíněných krajinných prvků se negativně podepisuje na míře eroze i biologické rozmanitosti.

Vhodný tvar půdního bloku či dílu půdního bloku je pak významným faktorem v efektivním obdělávání, což s sebou nese i pozitiva například v úsporách pohonných hmot. Vhodný tvar a velikost půdního bloku je určitým kompromisem mezi přírodními podmínkami, které působí z hlediska charakteru terénu směrem k menším stejnorodým pozemkům, a mezi podmínkami ekonomickými, které spíše působí ve směru k pozemkům dostatečně velkým, tedy ekonomicky výhodnějším pro hospodaření. Obecně je za optimální tvar pozemku z hlediska jeho obhospodařování považován obdélník o poměru stran 1:2 až 1:4.

V rámci území MOCB je žádoucí upravit parametry půdních bloků v souladu s politikou MZe na maximální výměru max. 30 ha, s poměrem stran bloku, nebo stran dílu bloku v poměru 1:2 až 1:4. Rozdělení jednotlivých půdních bloků je třeba řešit mezí, remízem, průlehem, agrolesnickým prvkem, větrolamem, snosem kamene, cestou, vodním tokem (+TTP), TTP, nebo kombinacemi. Je žádoucí podpořit dělení půdních bloků na díly (hony) s rozlohou nejlépe do 10 ha.

Úprava půdních bloků by se nad rámec zde stanoveného minima měla řídit metodikou: KAPIČKA, Jiří – BRANT, Václav, 2017: Metodický postup pro optimalizaci velikosti zemědělských pozemků. Praha: Ministerstvo zemědělství, ČZU v Praze, VÚMOP, v.v.i



Obr. Schéma větrné a vodní eroze na zemědělské půdě

5.3.1.6 Obnova vodních toků v zemědělské krajině

V rámci intenzifikace zemědělství docházelo k rekultivacím a zúrodňování pozemků, které byly k tomuto účelu dříve nevhodné. Nepřihlíželo se však k environmentálnímu významu těchto pozemků (mokřadů, podmačených luk atp.), jakožto k důležitému prvku ekologické stability krajiny. Odváděním vody z pozemků pomocí meliorací byla vážným způsobem ovlivněna

hydrologie krajiny, což se projevuje především zrychleným odtokem vody z krajiny, což je dnes chápáno jako nežádoucí.

Je vysoce žádoucí na území MOCB prověřit perspektivy a možnosti zrušení nežádoucích melioračních prvků a provést plošnou obnovu systému malých vodních toků, jejich revitalizace formou vodoteče se zatravněnou údolnicí, doplněnou o mokřady, tůňe a výsadby doprovodné zeleně.



Obr. Zobrazení téhož území na historické mapě stabilního katastru a aktuální ortofotomapě znázorňuje zrušené vodní toky, respektive ztracené krajinné prvky.

5.3.2 Lesní hospodářství

Lesy mají zásadní roli v ekosystému, a proto vyžadují pozornou péči. Posláním lesního hospodářství je udržitelné obhospodařování lesů a multifunkční úloha lesů, poskytování různých lesních produktů, výrobků a služeb způsobem, který nepovede ke zhoršení stavu lesů, účinné využívání zdrojů, optimalizace přínosu lesů a lesnického sektoru k rozvoji venkova, růstu a vytváření pracovních míst a také podpora udržitelné výroby a spotřeby lesních produktů a výrobků.

Směrování podoby lesního hospodářství aktuálně specifikuje Usnesení Vlády České republiky ze dne 17. února 2020 č. 116 o Koncepci státní lesnické politiky do roku 2035.

Koncepce, respektive Aplikační dokument ke Koncepci státní lesnické politiky, navrhuje čtyři dlouhodobé cíle:

- Zajistit vyrovnané plnohodnotné plnění všech funkcí lesa pro budoucí generace.
- S ohledem na probíhající klimatickou změnu zvyšovat biodiverzitu a ekologickou stabilitu lesních ekosystémů při zachování produkční funkce.
- Zajistit konkurenceschopnost lesního hospodářství a navazujících odvětví a jejich význam pro regionální rozvoj.
- Posilovat význam poradenství, vzdělávání, výzkumu a inovací v lesním hospodářství.

Je skutečností, že Koncepce i Aplikační dokument jsou formulovány relativně vágně. Je zřejmé, že v případě aktivního naplňování ducha koncepce by lesní hospodářství na území MOCB z pohledu zájmů krajiny naplňovalo stav více než vyhovující. V tomto ohledu je třeba zdůraznit jako důležité cíle:

- obnovu lesů po kalamitě a regeneraci lesních půd,
- adaptaci lesů na změnu klimatu a zvýšení jejich ekologické stability (přizpůsobení dřevinné skladby měnícím se přírodním poměrům),
- zvyšování biologické rozmanitosti lesů (podpora pestré druhové skladby, ponechávání lesních těžebních zbytků a části dřeva k zetlení v lesních porostech, ponechávání stromů na dožití a ochranu habitatových stromů),
- zlepšení zadržování vody v lese,
- podporu opatření k ukládání uhlíku v lesních půdách a porostech,
- dosažení vyváženého stavu zvěře a lesních ekosystémů.

Na území MOCB se dále nacházejí lokální specifika vyžadující rozšíření či upřesnění uvedených koncepčních dokumentů.

5.3.2.1 Obory a související komponované prvky krajiny

Jedná se zejména o Starou a Poněšickou oboru. Primárním účelem je chov zvěře při podmínce zajištění veřejné přístupnosti, údržby a rozvoje historických krajinářsky komponovaných struktur a přírodních hodnot. Prioritní jsou mimoprodukční funkce lesa. Významnou roli zastává na území obory bezlesí, zvýšený podíl starých ponechaných dřevin v lesích a soliterních stromů v bezlesí. Skladba lesa je vhodná cílově pestrá, smíšená. Je důležité zasahovat proti nepůvodním druhům s výjimkami respektu k historickým krajinářsko-kompozičním introdukcím.

Stávající dlouhodobé omezení přístupu do obor je vnímáno negativně a legislativně hraničně. Je vhodné posílit rekreační funkci krajiny zpřístupněním těchto obor. Zajištění přístupnosti je řešitelné způsobem realizovaným v případě obory Židlov (Liberecký kraj) prostřednictvím pochozích a pojízdných roštů v komunikacích.

Dále se doporučuje prověřit potenciál environmentálního veřejného prospěchu, který může být v rámci obor naplněn chovem původních velkých kopytníků (zubr, divoký kůň, pratur).

5.3.2.2 Rekultivace lesních přibližovacích linek – protipovodňové a protierozní opatření

V současnosti je velmi sledován problém značného množství a hustoty nepoužívaných cest těžařů, takzvaných svozových nebo přibližovacích linek. Tyto cesty systematicky odvádějí vodu z lesů. Ačkoliv starší přibližovací linky jsou v lese mnohdy stěží rozeznatelné, půdní prostředí je pojezdem těžké techniky významně zhutněné a ztrácí schopnost infiltrace. Takové cesty napomáhají nežádoucímu rychlému povrchovému odtoku, často doprovázenému erozí.

Vhodné je zavést nově používanou rekultivační metodu nazývanou "jáma hráz jáma". Provádí se tak, že v hustém sledu se přes přibližovací linku rypadlem vyhloubí vsakovací pás, který obnoví vsakovací schopnost půdy. Rozměry se provádějí přibližně 3 × 2 × 1,1 m, nebo ve svažitéjších cestách se provedou hrázky o výšce 0,7-1,5 m.

Veškeré srážky, které dopadnou na půdu, se v tom místě vsáknou nebo vytvoří tůň. Opatření tak zamezí rychlému povrchovému odtoku srážkové vody z lesů. Díky narušení zhutněné půdy se dešťová voda zasákne do hlubších vrstev půdy, čímž se brání jejímu rychlému povrchovému odtoku. Množství vody, která se uchová v hlubších částech půdy, zajistí vláhu pro stromy v období dlouhodobého sucha a zároveň zlepší i jejich obranyschopnost proti škůdcům. Dalším pozitivním přínosem je okamžité zastavení půdní eroze, ochlazení přehřátého prostředí holin, ochrana před povodňovými škodami níže na povodí a posílení biodiverzity vytvořením nových mokřadních biotopů.

5.4 Voda v krajině

5.4.1 Význam tématu

Voda a její režim v krajině je jedním ze základních a klíčových předpokladů zdravého fungování krajiny. Důležitou složkou tohoto systému jsou nejen samotné vodní toky a plochy, ale také jejich doprovodné nivy, které plní celou řadu důležitých funkcí zejména ve smyslu retenčního území, možnosti bezpečného rozlivu povodňových průtoků, biokoridoru atd. Jejich význam je nezastupitelný nejen z ekologického úhlu pohledu, ale z dlouhodobého hlediska i ekonomického, protože „funkční“ niva je mimo jiné také jedno z neúčinnějších protipovodňových opatření a zároveň prostředí vhodné pro každodenní rekreaci obyvatel, což obojí přispívá k dlouhodobé ekonomické a sociální stabilitě území. V současnosti patří nivy k nejhroženějším částem krajiny.

Údolní niva je dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem (VKP) ze zákona a jako taková je ve veřejném zájmu „chráněna před poškozováním a ničením; využívá se pouze tak, aby nebyla narušena její obnova a nedošlo k oslabení její stabilizační funkce“. Praktická aplikace této ochrany však naráží na neexistující jednotný metodický přístup k vymezení rozsahu jejího území, a tedy běžnou absenci jejího vymezení. Ani v řešeném území MOCB až na několik výjimek dílčího významu není niva jako VKP konkrétně vymezena. Pouze v jihozápadní části území je podle dat ÚAP Jihočeského kraje vymezen VKP ze zákona údolní niva na základě BPEJ, a to konkrétně na těchto menších vodních tocích: Pištiný potok s přítoky, Babický a Lužický potok, Chmelenský a Křemžský potok, nespojitě kolem Vltavy u Zlaté Koruny a Českého Krumlova (Obr. VKP ze zákona údolní niva dle ÚAP Jihočeského kraje). Tato data jsou v kontextu území MOCB jednak neúplná a jednak pro svou nespojitost v rozporu s podstatou nivy jako spojitého celku.

Nivu definují a prostorově určují zejména periodicky či epizodicky se opakující povodně, od čehož se odvíjejí veškeré její další charakteristiky a procesy.

Rešerše tématu ukázala, že dílčí oborové názory na vymezení nivy vycházejí z oborových definic toho, co je považováno za nivu z hlediska jejího původu nebo stavu. Tedy například dle geologie se jedná o tělesa kvartérních sedimentů, vytvořených činností řeky. Vodohospodářsky jde o plochou část dna údolí, která je ovlivňovaná a formovaná velkými vodami. Pedologicky niva odpovídá oblasti výskytu specifických půdních typů (zejména fluvizemě, popř. gleje). Dle geobotaniky jsou to lokality potenciální přirozené vegetace luhů, olšin a mokřadů, vázaných na specifické půdní a hydrologické poměry nivy.

Podle vyjádření MŽP z roku 2007⁶ „z geomorfologického hlediska je údolní niva rovinným údolním dnem aktivovaným při povodňovém stavu vodního toku; tvoří ji štěrkovité, písčité, hlinité nebo jílovité naplaveniny, jejichž úložné poměry často vykazují nepravidelnosti způsobené větvením toku, vznikem ostrovů, meandrů, náplavových kuželů a delt, sutí, svahových sesuvů apod.“

Aby bylo možno nivu chránit, je třeba ji vymežit a evidovat a navrhnout ochranná a/nebo rozvojová opatření. Současně ochrana a rozvoj přirozených funkcí nivní krajiny zlepší ekologickou funkčnost a stabilitu i prostupnost krajinou a její rekreační potenciál. Z uvedených důvodů navrhuje vymežit nivu významných vodních toků souvisle a jednotně v celém řešeném území.

Význam mají pochopitelně i menší vodní toky a prvky, které ve své podrobnosti neodpovídají měřítku této studie, ale je vhodné jim alespoň koncepčně v obecnější rovině také věnovat pozornost.

⁶ Věstník MŽP, částka 8, 2007

Voda v krajině však není pouze otázkou vodních toků a prvků s přílehlou nivní krajinou. Je nutné se správně a zodpovědně chovat ke krajině jako celku – nutná je komplexní podpora zvyšování retence vody v zástavbě i na orné půdě, vhodný management zemědělského a lesnického hospodaření, prosazování opatření k retenci vody u nové dopravní infrastruktury a rozvojových ploch, ochrana pramenišť a mokřadů atd.

5.4.2 Popis hodnot a jevů

Nivy větších vodních toků (Vltava, Malše, Stropnice, Dehtářský potok, Bezdrevský potok, Křemžský potok, Chvalšinský potok) prostupující územím MOCB a potkávající se v Českých Budějovicích jsou zásadní kvalitou řešeného území. Je klíčové je i nadále chránit před znehodnocením a rozvíjet plnění jejich přirozených funkcí. Neméně důležité jsou i další menší vodní prvky.

Nivu je kromě již zmíněných funkcí nutno chápat i jako historický odkaz a vrstevnatý rezervoár informací o způsobu a specifikách jejího vzniku, včetně přírodního a civilizačního vývoje, který je jedinečný ve srovnání s jinými částmi krajiny. Specifickými místy dokládajícími dřívější podoby řek a zpředmětňujícími antropogenní vliv na utváření krajiny jsou pozůstatky původních meandrů a náhonů. Podrobněji viz také kapitola 5.2 Estetické a kulturní hodnoty.

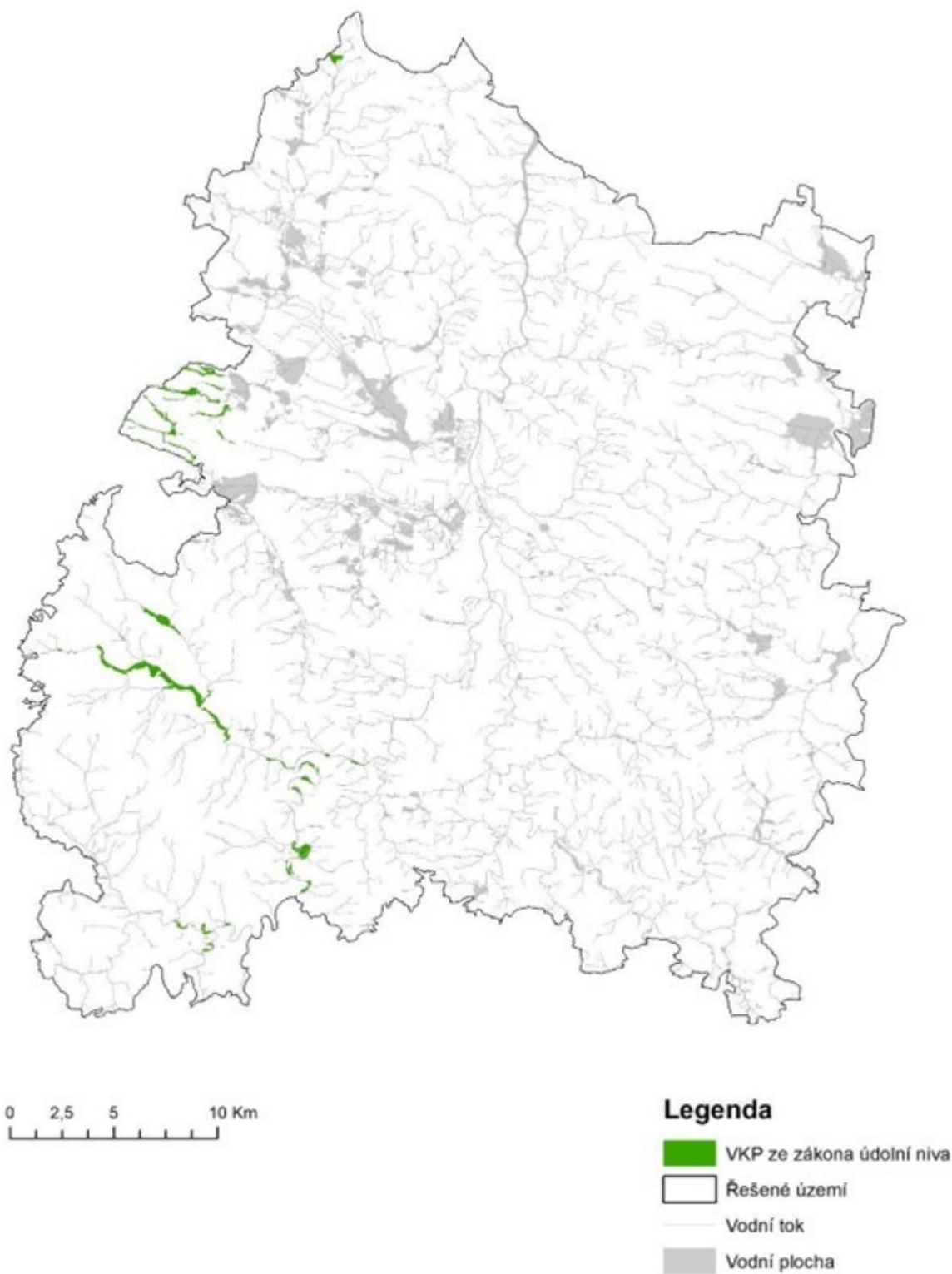
5.4.3 Problémy a rizika

Nivy řek patří k nejhroženějším částem krajiny, protože se do jejich území často koncentrují mnohé rozmanité nároky a tlaky na využívání, které ne vždy jsou v souladu s jejich přirozeným režimem a funkcemi.

Jsou pod mimořádným developerským tlakem právě pro svou atraktivitu z hlediska kvality přírodního prostředí, které je potenciálním stavebním rozvojem z dlouhodobého hlediska významně ohroženo.

Tento fakt zároveň zvyšuje ohrožení území, které je již urbanizováno a stávající funkční pozůstatky nivních ekosystémů jsou jejich nejúčinnějším ochranným prostředkem a přirozeným zázemím.

Ohrožení je podporováno neexistencí jasného vymezení niv, jak bylo popsáno výše.



Obr. VKP ze zákona údolní niva dle ÚAP Jihočeského kraje. Takovéto vymezení nivy je pro území MOCB nedostačující a je nutné navrhnout vymezení niv jako spojitého systému.

5.4.4 Návrh opatření

Vymezení území nivy je jen tak přesné, jaké informace poskytují dostupné oborové podklady. Ty obecně vykazují dílčí nevýhody a omezení použitelnosti, odvíjející se od jejich účelu vzniku, měřítka atp. Aktuálně není konsensus v metodice vymezení nivy. Navrhujeme vymezení přirozeného rozšíření nivy podle přístupu, který se uplatňuje ve Spolkové republice Německo pro vymezení a hodnocení niv⁷ a podle něhož niva v nejzazší hranici svého přirozeného rozšíření sahá k hranici rozšíření kvartérních fluviálních sedimentů, které se ukládaly za povodní. Tyto plochy jsou dobře patrné na geovědní mapě, kde vizuálně velmi pěkně odhalují „žilnatinu“ vodních toků krajinou.

Pro potřeby této studie návrh vymezení plochy nivy vznikl na základě geologického podkladu v měřítku 1:50 000 (geovědní mapa, Česká geologická služba), s lokálním zohledněním záplavových území Q100 a největší přirozené povodně (Vltava a Malše srpen 2002, Bezdravský potok červen 2013) (zdroj: ÚAP Jihočeského kraje). Při dalším použití pro menší měřítka, např. v případě podrobnějších studií, územních studií krajiny nebo při implementaci do územních plánů, je proto doporučujeme považovat za vymezení rámcové, které je nutné dále zpřesnit na základě terénních ověření a se zohledněním dalších podkladů. Takto je vymezena „historická“, přirozenými přírodními procesy vzniklá niva (Obr. Návrh vymezení přirozeně vzniklé, původní nivy řeky).

Protože ale mnohde došlo lidskými zásahy k omezení původně zaplavovaných ploch, je v dalším návrhu přihlíženo k záplavovým územím, která nám ukazují dosud alespoň výjimečně zaplavovaná území, tedy ve své podstatě nivy dosud aktivní.

Rozsah záplavových území Q100 je v řešeném území stanoven (zdroj: ÚAP Jihočeského kraje) pro významnější toky, přičemž tato území odpovídají významnějším nivám. Rozliv povodně v srpnu 2002 byl zejména v oblasti metropole České Budějovice nad rámec vymezené záplavové oblasti Q100, proto je brán v potaz při vymezení aktivní nivy.

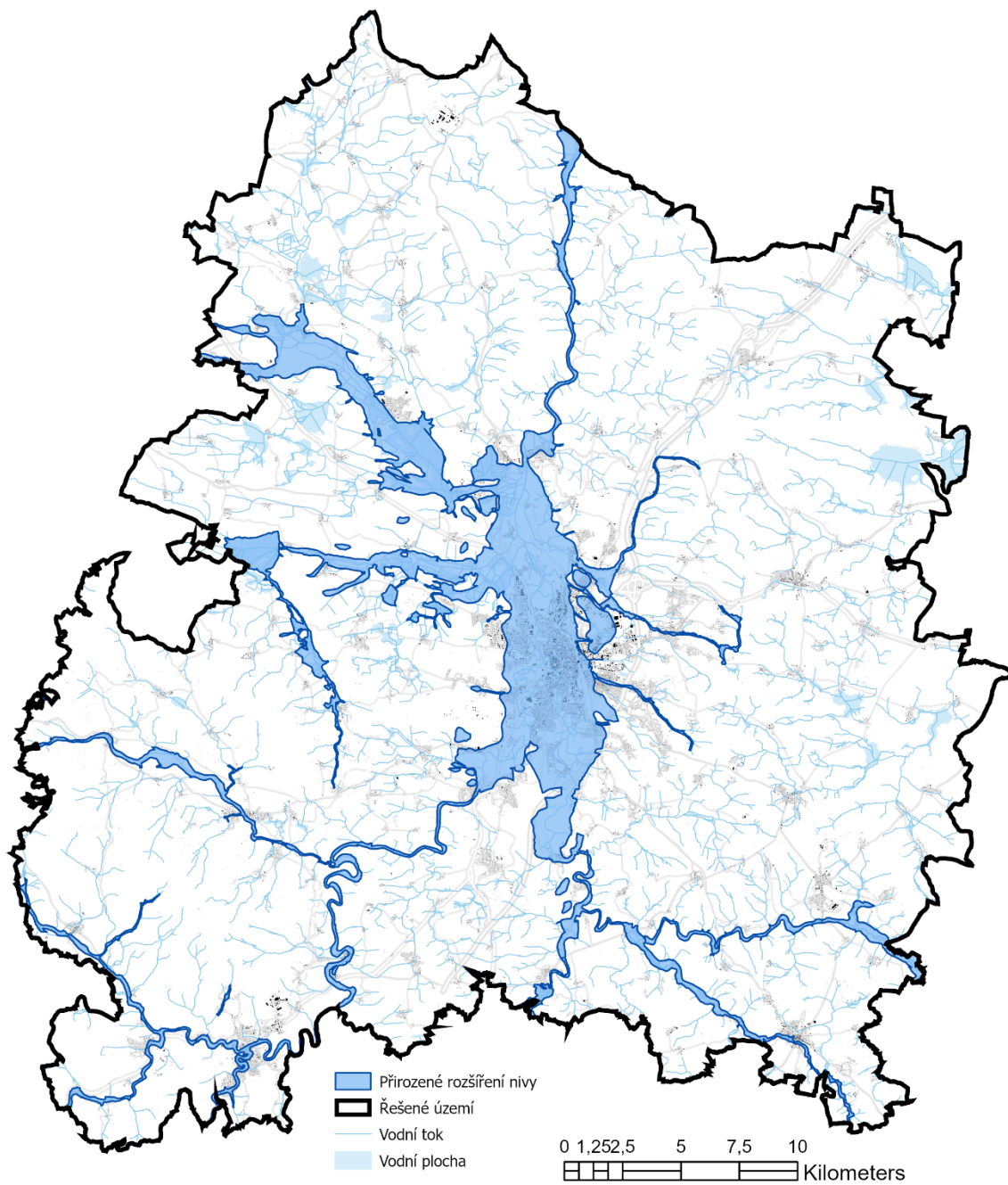
Nivu navrhujeme řešit spojitě, tak jak v krajině reálně funguje, tedy nejen části v aktuálně relativně cennějším stavu a přírodnějším využití, ale jako celek ji krajinářsky formovat s ohledem na její další potenciál a zachování průběžnosti koridoru řeky a přístupů k vodě. Tyto hodnoty jsou trvalé a limitující pro lidské zásahy a je potřeba je chránit.

Niva proto je podle převládajícího aktuálního stavu a povodňového režimu rozčleněna na jednotlivé typy a pro ty jsou navržena opatření. Cílem územního plánování musí být vytvoření prostorových možností pro jejich uplatnění, např. formou ploch s rozdílným způsobem využití „plochy umožňující rozlivy“ nebo „plochy rekreace nepobytové“ ve smyslu Metodiky vymezení zelené infrastruktury v územně plánovací dokumentaci, zejména v územním plánu⁸, případně formou územní rezervy. Cílem ochrany přírody a krajiny musí být ochrana nivy, jednak formou významného krajinného prvku ze zákona, případně lokálně i jako přírodního parku.

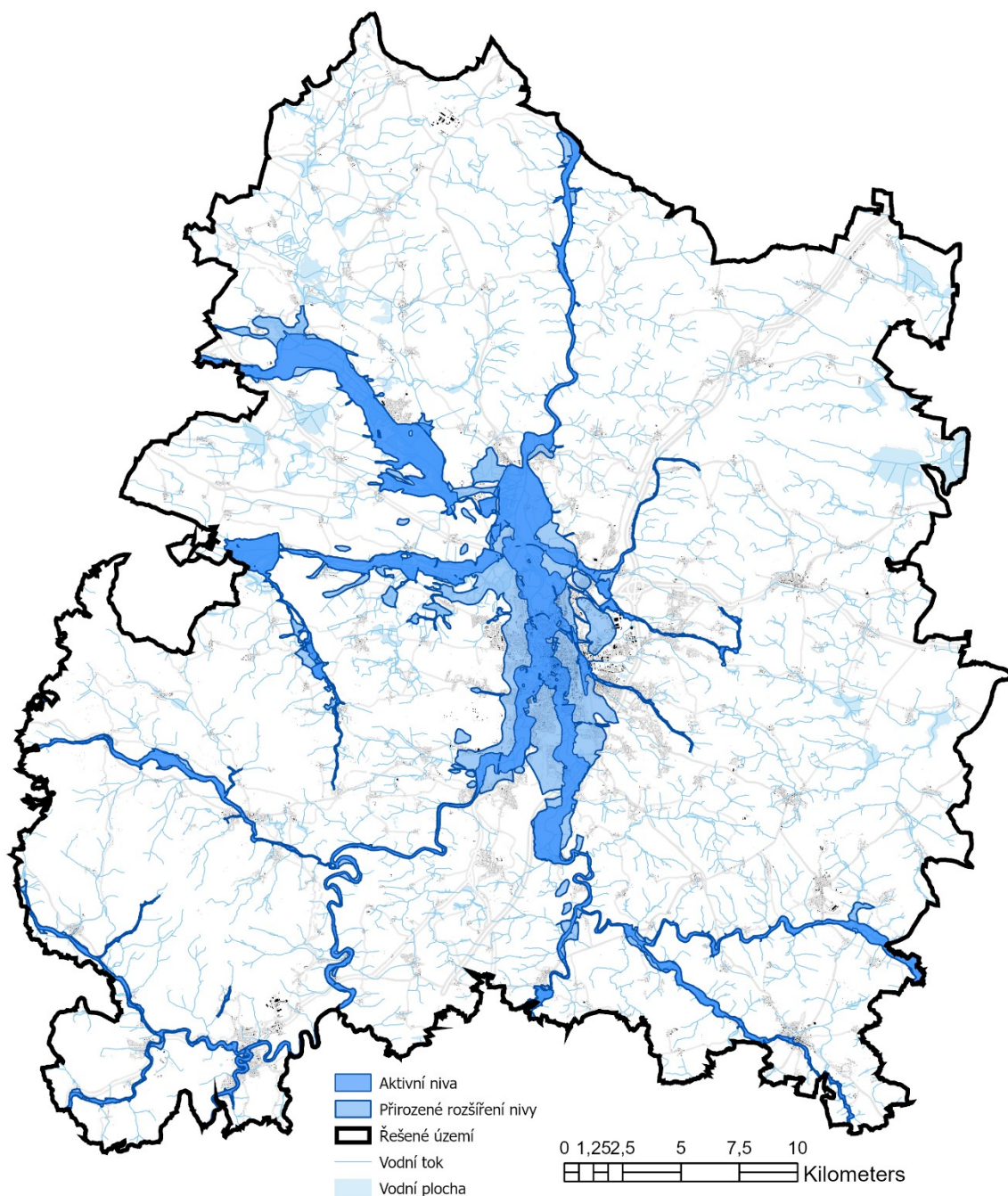
Takto vymezená a zachovaná niva je mimo jiné také zdrojem pěší (turistické) i přírodní prostupnosti územím – a to podélně i příčně (podrobněji kapitola Prostupnost krajiny).

⁷ Brunotte, E. et al. 2009. Flussauen in Deutschland: Erfassung und Bewertung des Auenzustandes

⁸ Kučera P. et al. 2023. Metodika vymezení zelené infrastruktury v územně plánovací dokumentaci, zejména v územním plánu. Certifikovaná metodika. Mendelova univerzita v Brně.



Obr. Návrh vymezení přirozeně vzniklé, původní nivy řeky



Obr. 3 Návrh vymezení aktivní nivy (tj. nivy dosud alespoň příležitostně zaplavované) a jejího vztahu k přirozenému rozsahu říční nivy.

5.4.4.1 Přirozená (tj. stará, původní) niva

– část původního rozšíření nivy, která již je víceméně odříznuta od vodního režimu řeky, nicméně je upomínkou na její dřívější rozsah, v sídle je v ní v současnosti již umístěna zástavba nebo dokonce plánovány rozvojové plochy a další intenzivní využívání

Cíle: Kde je to dosud možné, chránit a rozvíjet otevřený (tj. nezastavěný) charakter nivy, především s důrazem na oblasti mimo sídla. V případě existující zástavby či ploch

zastavitelných maximálně dbát na opatření pro hospodaření s vodou, retenci vody, zastavitelná území lokálně přehodnotit, redukovat, případně v nich nastavit závazné koeficienty zeleně, nové plánované rozvojové plochy zde neumísťovat a ÚP dokumentaci v tomto smyslu aktualizovat.

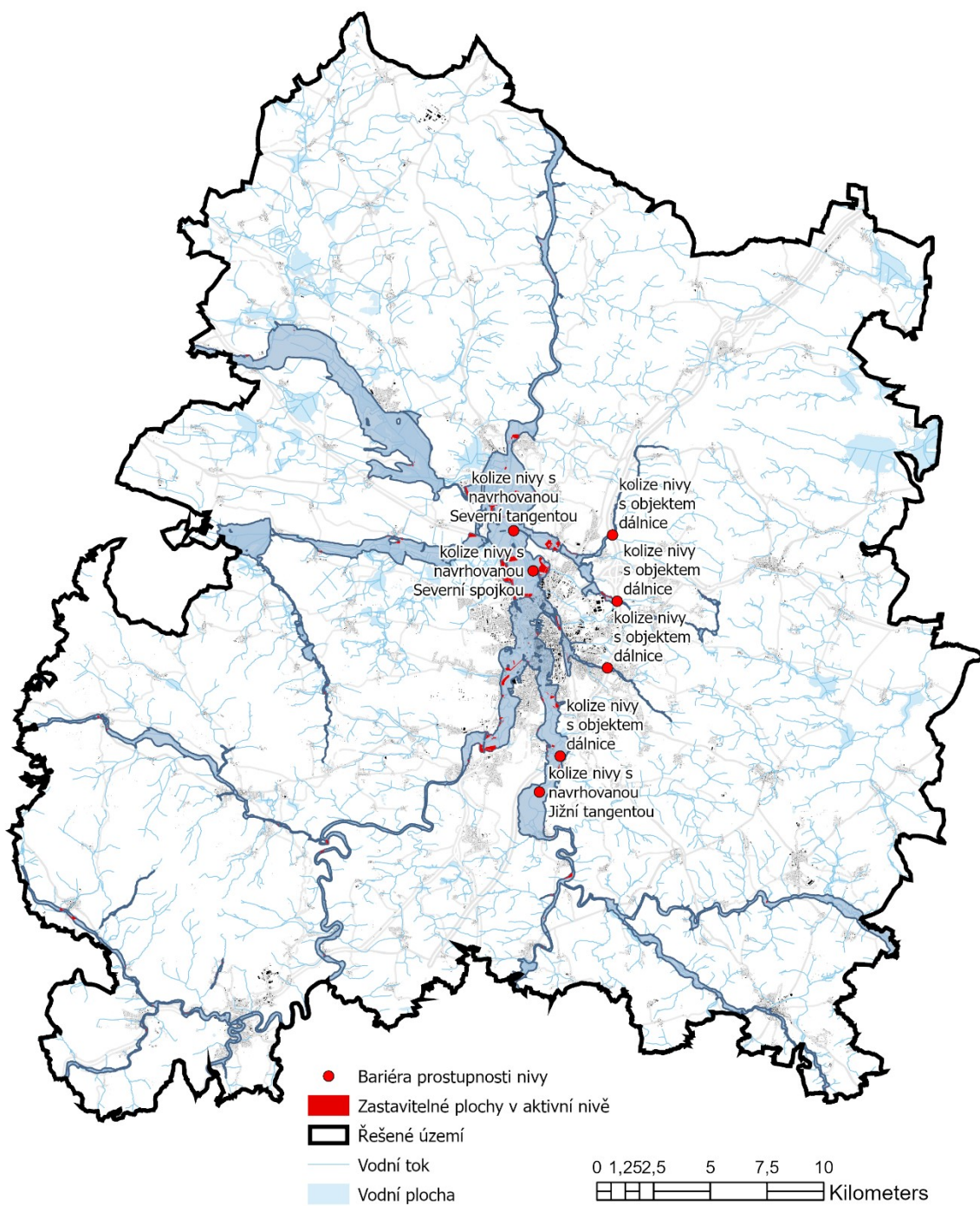
5.4.4.2 *Aktivní niva*

– část nivy, která je dosud alespoň příležitostně zaplavována, tedy zůstává aktivně napojena na říční procesy, její návrh vychází z rozsahu povodňových průtoků Q100 a rozsahu největší zdokumentované povodně (2002)

Cíle: V maximální možné míře chránit a rozvíjet otevřený, relativně přírodnější charakter krajiny. V sídle přehodnotit a redukovat případná zastavitelná území, v již zastavěných plochách řešit opatření na podporu správného hospodaření s vodou, retenci vody v místě atd. V krajině a nezastavěných částech nivy v sídle maximálně posilovat biodiverzitu, podporovat přírodě blízký charakter koryt (revitalizace), vhodné a šetrné způsoby zemědělského a lesnického hospodaření. Umožnění tlumivých rozlivů povodní. Zcela vyloučit rozvojové aktivity z hlediska zástavby a vzniku nových zpevněných a nepropustných ploch. Připustit lze pouze měkké formy rekreace. Maximálně krajinářsky využít otevřené (nezastavěné) části nivy v sídlech a jejich okolí pro měkké formy rekreace a pohybu územím, toto koordinovat se zájmy ochrany přírody a krajiny. ÚP dokumentaci v tomto smyslu aktualizovat.

Aktivní nivu navrhujeme chránit formou významného krajinného prvku a ve vybraných zvláště cenných částech navíc formou přírodního parku z důvodu ochrany specifického rázu nivní krajiny.

Na Obr. Problémy jsou znázorněna problematická místa aktivní nivy. Jedná se jednak o zastavitelné plochy (dle ÚPD), které jsou v rozporu s navrhovanou vizí budoucích funkcí aktivní nivy, která jsou navržena k přehodnocení do ÚPD. Za druhé místa kolize v podobě bariéry přirozené prostupnosti území nivou, způsobené dopravní infrastrukturou. Konkrétně jde o tři místa, kde navrženou aktivní nivu menších vodotečí přetíná těleso dálnice D3. V těchto místech navrhujeme vyřešit zprostřednění bariéry. Další čtyři místa, kde dálnice D3, nebo navržené trasy jižní tangenty, severní tangenty a severní spojky protínají nivu Vltavy a Malše. V případě realizace těchto komunikací navrhujeme preferovat takové možnosti řešení, které by co nejméně narušily prostředí nivy a kde by byla garantována její podélná prostupnost pro rekreační trasy i pro migraci flory a fauny nivou.



Obr. Problémy: zastavitelné plochy (podle ÚPD) v plochách navržené aktivní nivy a místa kolize přirozené prostupnosti území nivou s bariérou v podobě dopravní infrastruktury.

5.4.4.3 Návrh kategorizace (mimo souvislá zastavěná území) a opatření (Obr. Návrh kategorií aktivní nivy):

Po odečtení ploch, které jsou aktuálně již zastavěné, jsou navržena následující opatření pro dosud aktivní části nivy:

5.4.4.3.1 Zemědělská niva

- niva, kde převládá zemědělské hospodaření, vodní toky větší měrou upravené.

Cíle: šetrné způsoby hospodaření (vyloučení hnojení, zrušit odvodňovací systémy, pěstovat vhodné plodiny atp.), umožnění tlumivých rozlivů povodní, podpora členění zemědělské půdy rozptýlenou zelení s druhovým složením odpovídajícím prostředí nivy, podpora břehových a doprovodných porostů vodních prvků, podpora obnovy tůní a mokřadů, zamezit šíření nepůvodních, invazivních a ruderalních druhů. Podle potřeby pouze měkké formy rekreace, rekreační prostupnost krajinou.

5.4.4.3.2 Lesní niva

- niva, kde plošně převládá lesnické hospodaření.

Cíle: Důraz na mimoprodukční funkce lesa. Transformace druhového složení na druhy odpovídající nivě, šetrné způsoby hospodaření, ideálně převod na přirozenou obnovu lesa, nezasahování do trasování či koryta toku, zrušení případného odvodnění, zakázat přístup těžké techniky do podmáčených lokalit. Podle potřeby pouze měkké formy rekreace ve smyslu rekreační prostupnost krajinou.

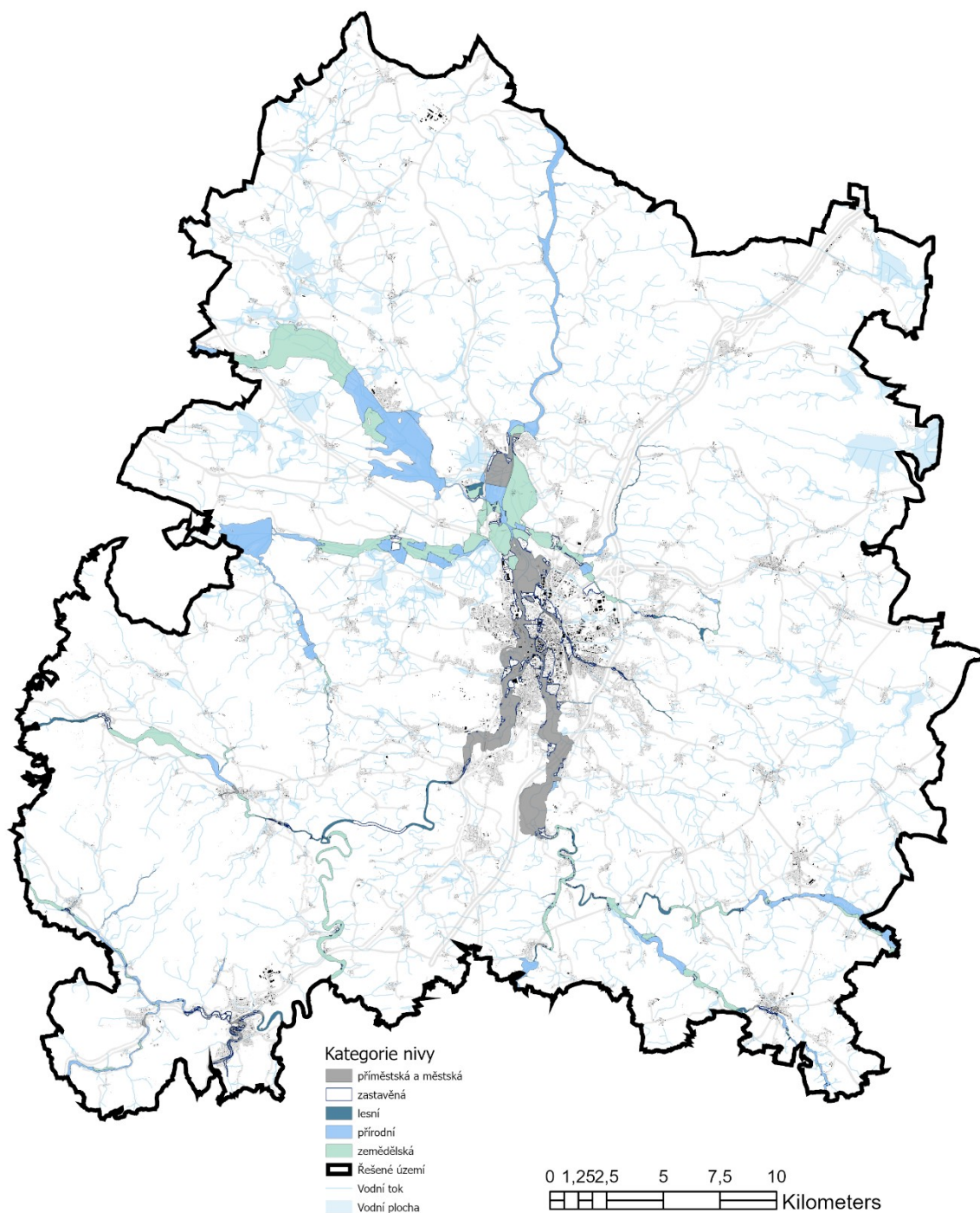
5.4.4.3.3 Přírodní niva

- niva, kde je zvýšený výskyt přírodě blízkých biotopů (dle mapování biotopů Natura 2000), přirozený nebo přírodě blízký vodní tok.

Cíle: Ochrana a rozvoj přírodních hodnot, přeměna využití území z hospodářských ploch na čistě přírodní

5.4.4.3.4 Příměstská a městská niva

Cíle: v aktivní nivě maximálně chránit nezastavěnost ploch, nedovolit další rozšiřování zástavby, prioritou jsou krajinářské funkce. Mozaika více či méně intenzivně krajinářsky upravených ploch a ploch čistě přírodních, s připuštěním šetrných forem zemědělského hospodaření ve vybraných plochách (zejména TTP), citlivě řešené možnosti trávení volného času v přírodním prostředí, rekreační prostupnost, zpřístupnění vodního prvku návštěvníkům atp. Harmonické měřítko krajiny. Důraz na druhy dřevin odpovídající nivnímu prostředí (mají odpovídající stanovištní nároky i vizuálně definují nivu). Možná ochrana specifického krajinného rázu nivy formou přírodního parku.



Obr. Návrh kategorií aktivní nivy

Úzké nivy malých vodních toků mají obvykle nivu širokou jen několik metrů nebo desítek metrů a není je z dostupných podkladů v měřítku MOCB možné vymezovat, je však nutné je chránit spolu s VKP vodní tok, jako důležitou složku celkového vodního režimu krajiny. Doporučujeme v podrobnějších dokumentacích (dílní studie, územní plány) vymezit ochranná pásma s podmínkami využití. V orné půdě nelze orat až na okraj vodního toku, ale naopak je potřeba kolem vodních toků vymezit zatravněné pásmo s břehovou a doprovodnou vegetací (min. 10-20 m na každou stranu) s filtrační a ekologickou funkcí. U regulovaných a opevněných či zatravněných toků se doporučuje jejich úplná nebo alespoň částečná revitalizace.

5.4.5 Pozůstatky meandrů a náhonů

Významným dokladem dřívějšího vývoje krajiny řeky jsou do dnešní doby zachované pozůstatky původních meandrů, případně náhony, které vznikaly v souvislosti s budovanými mlýny. Na základě současných a historických mapových podkladů a zkušeností z terénu byly identifikovány lokality s těmito pozůstatky a navržena je jejich ochrana a rozvoj jejich krajinářských funkcí.

V oblasti MOCB bylo identifikováno minimálně deset lokalit (Obr. Identifikované pozůstatky meandrů a náhonů k ochraně, krajinářskému začlenění do okolí) s dosud patrnými pozůstatky meandrů nebo s historicky vzniklými náhony, které jsou vesměs situovány v aktivní nivě v přímém krajinném zázemí Českých Budějovic. Jsou značným potenciálem jednak pro biodiverzitu a šetrné hospodaření s vodou, ale také jako možné vycházkové cíle. Doporučujeme proto tato místa chránit a výhledově začlenit do koncepce zelených ploch zázemí města, které mohou být citlivou krajinářskou úpravou a při respektování potřeb ochrany přírodních hodnot, pozvednuty na místa setkávání se člověka s přírodou a budování si kladného vztahu k její ochraně a zájmům.

Jako příklad lze jmenovat okolí tzv. Suchomelského meandru, aktuálně ohrožené plánovaným vybudováním tzv. severní spojky. Realizace této trasy severní spojky doporučujeme přehodnotit a v případě její realizace realizovat prvky k zajištění prostupnosti objektu komunikace pro návštěvníky meandrů a pro floru a faunu.

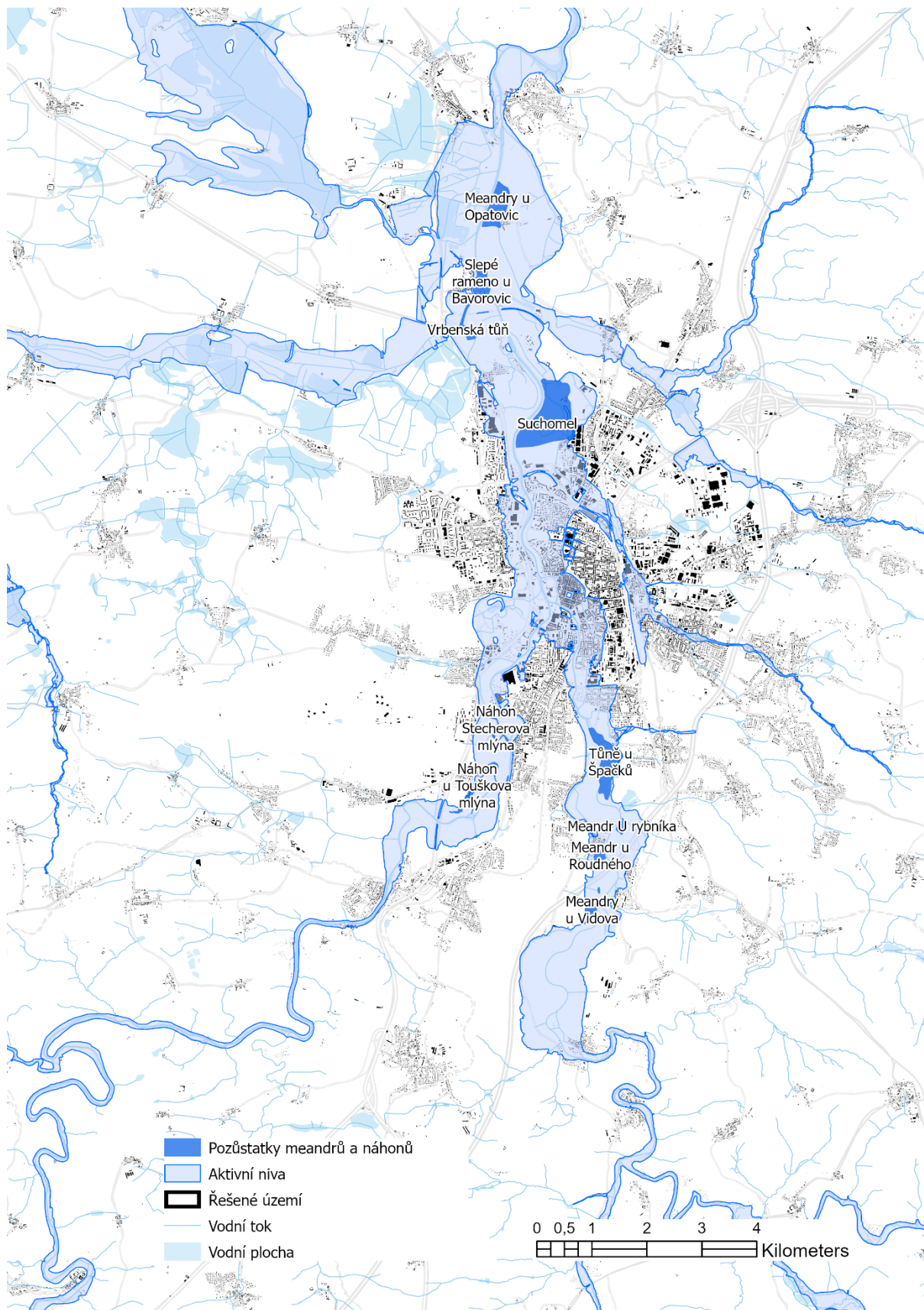
Z vodohospodářského i krajinářského hlediska je žádoucí zprůtočnit meandry, kde je to možné.

5.4.6 Zaniklé rybníky

Plochy po zaniklých rybnících jsou jednou z příležitostí pro obnovu vodních ploch za účelem retence a akumulace vody v krajině. Mapováním těchto ploch se zabýval projekt NAZV KUS QJ1220233 „Hodnocení území na bývalých rybníčních soustavách (vodních plochách) s cílem posílení udržitelného hospodaření s vodními a půdními zdroji v ČR“⁹, který identifikoval na území ČR zaniklé rybníky srovnáním historických (I. a II. vojenské mapování, mapy stabilního katastru) a současných mapových podkladů.

⁹ Výsledky projektu jsou dostupné na odkazu

<https://heis.vuv.cz/data/webmap/datovesady/projekty/HistorickeRybniky/default.asp>



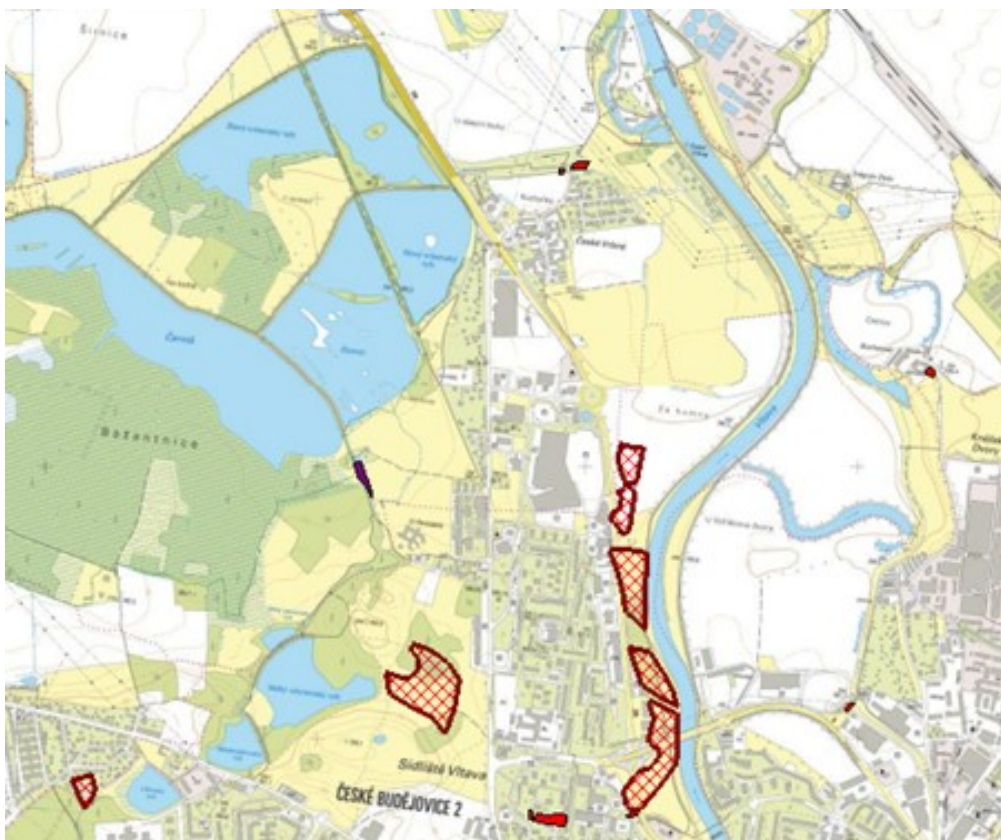
Identifikované pozůstatky meandrů a náhonů k ochraně, krajinářskému začlenění do okolí

Na území MOCB bylo uvedeným projektem identifikováno značné množství spíše menších zaniklých rybníků s různým způsobem současného využití. Tato místa doporučujeme prověřit pro jejich případné obnovení.

Níže je vybráno několik příkladů zaniklých rybníků důležitých přímo v kontextu metropole České Budějovice a jejího bezprostředního okolí.



Příklad zaniklého rybníka jižně od Hluboké n. V., který je zobrazen na II. vojenském mapování a do současnosti se z větší části nedochoval (identifikován v projektu NAZV KUS QJ1220233).



Příklad zaniklých rybníků na levém břehu Vltavy přibližně naproti suchomelským meandrům (na I. vojenském mapování a současný zákres dle projektu NAZV KUS QJ1220233). Tyto plochy je navrženo zachovat v maximální míře otevřené a nezastavěné.



Příklad zaniklého rybníka (tzv. Krumlovský rybník) nezanedbatelné rozlohy, srovnatelné s rozlohou historického centra města, který se nacházel u soutoku Vltavy a Malše v místě dnešního Krajského úřadu. Tento rybník výše uvedeným projektem nebyl identifikován. Rybník zobrazený na I. vojenském mapování. V současnosti se jedná o zastavěné území.

5.4.7 Rybníční hospodářství

V řešeném území se nachází řada rybníků a rybníčních soustav, které představují významnou hodnotu z pohledu přírodního, rekreačního i vodohospodářského.

Současná kvalita vod v rybnících v řešeném území je všeobecně špatná. Doporučujeme proto vyvážit funkce produkční (rybochov) a funkce mimoprodukční (rekreace, zájmy ochrany přírody a krajiny). Nutná je ochrana cenných ptačích biotopů (vysoce cenná je např. lokalita rybníku Koclířov). Cílem musejí být opatření na zachování genofondu původních druhů ichtyofauny. Doporučujeme podporovat citlivé, tradiční způsoby rybníčního hospodaření, jako je letnění nebo částečné sezónní vypouštění rybníků. Hospodaření na rybnících je potřeba provádět s ohledem na životní cykly ptactva, např. manipulace s vodní hladinou nesmí ohrozit sezónní hnízdění vodního ptactva.

Rybníky byly tradičně využívány ke koupání a odpočinku. Konkrétně lze uvést rybníky Bezdrev, Dehtář, Spolský rybník, Dvořiště, Mrhal a množství drobných rybníků. Dnešní kvalita vod v těchto rybnících je všeobecně špatná. Rekreační potenciál rybníků (koupání) je ovlivňován krom intenzity chovu ryb rovněž nakládáním s dešťovými vodami v rámci povodí, respektive rychlým odváděním dešťové vody z rozsáhlých zpevněných ploch a převáděním přívalových dešťových vod přes odlehčovací komory, následkem čehož dochází k eutrofizaci mj. vod v rybnících. Navrhujeme proto minimálně u těchto vybraných rybníků rekreační funkce obnovit a aplikovat opatření vedoucí ke zvýšení kvality vod a rekreačního potenciálu těchto vodních ploch (např. omezením chovu ryb a dalších zdrojů znečištění, krajinářskou úpravou okolí a zázemí rybníků, rozvojem jejich rekreačních funkcí).

5.4.8 Revitalizace vodních toků

Regulované, popřípadě zatrubněné úseky vodních toků by měly být systematicky revitalizovány. Prioritně pak ty regulované vodní toky, které stékají z Lišovského prahu do nivy metropole. Těmto tokům je nutné dát prostor – pro případný rozliv, pro biologické funkce i

prostupnost územím. Pozitivním příkladem přímo z území MOCB může být revitalizace potoka Borová u Chvalšín, která proběhla v letech 1998-2002.

Z hlediska dobrého biologického stavu koryt řek nedoporučujeme přidávat další plavební stupně řek, které se stávají překážkou migrace organismů a dobrého stavu vod.

5.5 Prostupnost krajiny

5.5.1 Význam tématu

Fragmentace krajiny a snižování její prostupnosti představuje čím dál závažnější problém nejen pro řadu živočišných druhů, ale i pro člověka samotného. Fragmentaci krajiny lze definovat jako „rozbití“ plochy na mnoho drobných plošek (fragmentů), které jsou navzájem neprostupné (z jedné plošky se nedá dostat do druhé). Taková přeměna dříve souvislých ploch na mozaiku ploch menších, které jsou často vzájemně izolované a pozměněné způsobuje, že krajina přestává být propojená a volný pohyb živočichů (ale i osob) je tak těžší. K tomuto procesu dochází v současné době především v důsledku výstavby dopravní infrastruktury (dálnice D3) či silných suburbanizačních procesů, tedy nadměrnému rozrůstání menších sídel (vesnic), především těch, které se nachází v dojezdové vzdálenosti od centrálního sídla aglomerace (České Budějovice).

Prostupnost krajiny chápeme pro účely této studie jako vlastnost krajiny být prostupována lidmi, živočichy a dopravními prostředky. V prostupné krajině je snadné se pohybovat mezi jakýmkoliv dvěma body s využitím vhodného terénu, cest, dopravních tras či biokoridorů. Ideálně prostupná krajina neobsahuje migrační bariéry.

Pro udržení stability a schopnosti ekosystémů a populací zvířat a rostlin vyrovnat se s narušením (přírodním nebo antropogenním), které v současné době v řešeném území probíhá, je důležité zajistit jejich vzájemné propojení – konektivitu krajiny. Územní studie navrhuje taková opatření, které povedou ke zlepšení vzájemného propojení těchto izolovaných ploch, zvýšení konektivity krajiny a ve svém důsledku ke zlepšení stability území.

5.5.2 Popis hodnot a jevů

Na hodnoty a jevy reprezentující a zajišťující prostupnost krajiny lze nahlížet jako na přírodní a technické. Základním prvkem zajišťující sítí relativně ekologicky stabilních území ovlivňujících příznivě okolní, ekologicky méně stabilní krajinu, je bezesporu územní systém ekologické stability (ÚSES) podpořený vymezením oblastí soustavy Natura 2000, zvláště chráněných území (ZCHÚ), přírodních parků (PP) či významnými krajinnými prvky (VKP). V řešeném území má zásadní roli páteřní sítí nadregionálních a regionálních biokoridorů (např. NBK Hlubocká obora-Dívčí kámen, NBK Červené blato - K 118) a biocenter (např. RBC Mojský les, RBC Vrbenské rybníky nebo NBC Hlubocká obora). Vysokou ekostabilizační hodnotu vykazují dále např. území CHKO Blanský les, EVL Hlubocké obory, PO Vrbenské rybníky.

Naopak „technickou“ složku zajišťující prostupnost území tvoří cestní sítí zahrnující nejen dopravní skelet pro automobilovou či železniční dopravu, ale pro potřeby této části studie především sítí cyklostezek, hiposteze a pěších tras.

5.5.3 Problémy a rizika

V řešeném území představují hlavní rizika plánované rozsáhlé stavby dopravní infrastruktury (dálnice D3, severní a jižní tangenta, VI. tranzitní železniční koridor, plánované obchvaty obcí – Trhové Sviny, Borovany, Ledenice, Lišov) a suburbanizační procesy probíhající v blízkosti větších sídel, především Českých Budějovic (obce Adamov, Hůry, Rudolfov, Borek, Srubec, Dobrý Voda, Staré Hodějovice, Roudné, Včelná, Homole, Litvínovice) a Českého Krumlova (obce Přísečná a Domoradice). Stávající i navrhované zastavitelné plochy pro bydlení či výrobu a skladování v zázemí těchto obcí vedou k ztížení či dokonce znemožnění prostupnosti území jak pro živočichy (nefunkční biokoridory a chybějící ekodukty), tak i člověka (absence bezpečných cyklostezek a návaznosti pěších tras).

5.5.4 Návrh opatření

Pro snížení rizik procesu suburbanizace byl v rizikových oblastech navržen soubor opatření s cílem nejenom zajistit prostupnost území, ale též poskytnout místním obyvatelům plochy pro krátkodobou rekreaci, a současně zvýšit odolnost prostředí vůči klimatickým změnám a vzniku tepelných ostrovů měst (urbanizovaného území).

V rámci řešeného území bylo stanoveno **9 lokalit ohrožených suburbanizačními procesy**:

- České Budějovice včetně přilehlých obcí,
- Český Krumlov,
- Kamenný Újezd,
- Hluboká nad Vltavou,
- Zliv,
- Lišov,
- Borovany,
- Ledenice,
- Trhové Sviny.

Jako jedno ze základních opatření bylo pro výše uvedené lokality stanoveno krajinné rozhraní jako hranice mezi jádry osídlení a jejich krajinným zázemím, která je chápána jako kompoziční kategorie, a nikoliv jako funkční regulativ. Případný rozvoj osídlení za krajinné rozhraní je možný, je však žádoucí, aby svým charakterem odpovídal formě a režimu daného krajinného segmentu. Jedná se o zřetelně vymezený rozsah převážně urbanizovaného území (jádro osídlení), který by měl být respektován, aby bylo zamezeno negativním jevům jako je dezurbanizace a urban sprawl a nedocházelo k narušování přírodního charakteru krajinného zázemí osídlení a vzniku území s nejasnou formální strukturou a sémantickou identitou. Vymezená linie zohledňuje (ne vždy však plně respektuje) návrhové zastavitelné plochy z územních plánů obcí.

V návaznosti na takto vymezenou linii krajinného rozhraní pak byly definovány významné vstupy do krajiny zajišťující prostupnost ze zastavěného území do volné krajiny a tvořící uzlové spojnice nebo klíčová místa v území. Nejčastěji se mohou nacházet na průniku více entit jako je krajinné rozhraní a zelená osa nebo na místě významné koncentrace rekreačních aktivit v souvislosti s pobytem v krajině nebo na morfoloicky a funkčně významném místě. Jedná se většinou o místa ve vazbě na stávající cyklostezky, turistické trasy, místní komunikace či polní cesty. Základní linii, určující klíčové směry k zajištění prostupnosti území v přírodním rámci pak představují krajinné koridory, pro potřeby aglomerace Českých Budějovic a dalších obcí ohrožených suburbanizačními procesy byly definovány v podrobnějším měřítku i tzv. zelené osy. Podpůrnou, avšak nezanedbatelnou funkci k zajištění prostupnosti urbanizovaného území mají vymezené krajinné segmenty příměstský přírodní park a příměstská krajinná oblast. Místa, kde dochází k ztížení či znemožnění prostupnosti území z důvodu technické bariéry (silnice, železnice) jsou označena jako kolizní body a navrženo opatření na jejich odstranění.

- řešené území
- kolizní body
- vstup do krajiny
- ⋯ pěší trasy
- cyklotrasy
- ⌈ krajinné rozhraní
- zelené osy
- / krajinné koridory
- příměstský přírodní park
- příměstská krajinná oblast

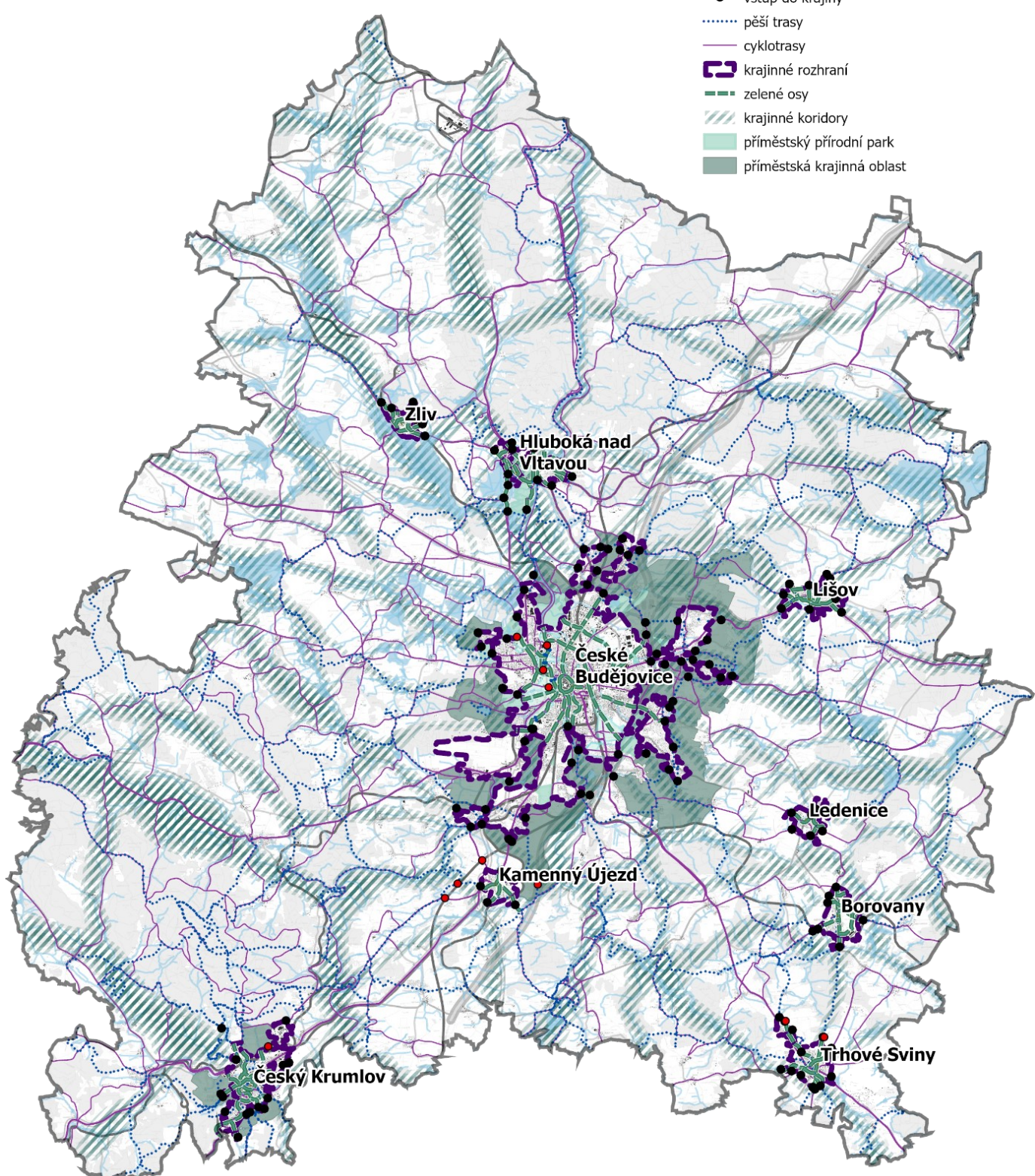


Schéma prostupnosti krajiny pro celé řešené území

Definice navrhovaných opatření:

Vstupy do krajiny – místa vázaná na cestní síť zajišťující prostupnost ze zastavěného území (či zastavitelných ploch) do volné krajiny téměř vždy vázané na vymezené krajinné rozhraní. Uzlové spojnice nebo klíčová místa v území. Nejčastěji se mohou nacházet na průniku více entit jako je krajinné rozhraní a zelená osa nebo na místě významné koncentrace rekreačních aktivit v souvislosti s pobytem v krajině nebo na morfologicky a funkčně významném místě.

Kolizní body – klíčová problémová místa, kde dochází nebo může dojít k vytvoření bariéry a ztížení či znemožnění prostupnosti území a je nutno zde navrhnout konkrétní opatření (ekodukt, přemostění, zářez, tunel) tak, aby prostupnost byla zachována či znovu obnovena.

Krajinné rozhraní – hranice mezi jádry osídlení a jejich krajinným zázemím, která je chápána jako kompoziční kategorie, a nikoliv jako funkční regulativ. Případný rozvoj osídlení za krajinné rozhraní je možný, je však žádoucí, aby svým charakterem odpovídal formě a režimu daného krajinného segmentu. Jedná se o zřetelně vymezený rozsah převážně urbanizovaného území (jádro osídlení), který by měl být respektován, aby bylo zamezeno negativním jevům jako je dezurbanizace a urban sprawl.

Pěší trasy – stávající síť pěších tras.

Cyklostezky (SUDOP) – doplnění chybějícího dopravního skeletu, důraz kladen především na bezpečnou prostupnost území (návrh samostatných cyklostezek v území).

Zelené osy – představují základní linii, určující klíčové směry k zajištění prostupnosti území v přírodním rámci.

Příměstský přírodní park – území vymezené ve vazbě na stávající či navrhované obytné lokality plnící ekostabilizační funkci a zároveň poskytující prostor pro krátkodobou rekreaci v přírodním prostředí.

Příměstská krajinná oblast – souvislejší nebo plošně rozsáhlejší segment krajiny vykazující přírodní hodnoty v kontaktu s urbanizovaným územím, může mít charakter koridoru i plochy a jde o spojku nebo přechod mezi městskou zelení a krajinou v extravilánu města tvořící bariéru proti urban sprawl.

Krajinné koridory – segmenty krajiny převážně liniového charakteru vykazující vysokou přírodní a estetickou hodnotu, tvoří přírodní skelet krajiny a spojnice mezi obcemi a rozsáhlejšími přírodními celky. Koridory jsou definovány na základě multikriteriálního hodnocení krajiny tak, aby přispěly fixaci dobře dochovaných a perspektivních částí krajiny. Dále jsou ustaveny v úsecích krajiny, kde je zvláště žádoucí krajinu ozdravit. Výsledkem je propojená síť krajinných koridorů na území MOCB.

Krajinné koridory nejsou alternativou k územnímu systému ekologické stability (ÚSES). Životní prostředí živočichů či migrace druhů nejsou primárním cílem. Krajinné koridory se zaměřují primárně na příjemné životní a „migrační“ prostředí člověka. ÚSES však pochopitelně úpravami získá krajinné struktury, které se přirozeně stanou perspektivními k využití pro tyto skladebné prvky.

Na území krajinných koridorů je důležité zamezit uzavírání volné krajiny úzkými hrdly v bezbřehé výstavbě a jejich nekontrolované přetínání zejména dopravními a energetickými infrastrukturami.

Hlavní cíle obnovy krajiny v krajinných koridorech jsou:

- a) zlepšení prostupnosti a obytnosti krajiny,
- b) posílení estetických kvalit,
- c) zvýšení ekologické stability.

Prostředkem k realizaci a uplatnění pak jsou především komplexní pozemkové úpravy v extravilánech a nástroje územního plánování, respektive formulace těchto požadavků v procesu jejich přípravy. V rámci lesních celků jsou pak prostředkem lesní hospodářské plány a lesní hospodářské osnovy.

Znázornění implementace úprav krajiny v rámci vedení krajinných koridorů otevřenou krajinou (KM, ZK)

Do značné míry se jedná o úpravy, které by v rámci obnovy kulturní krajiny měly být v této podobě ideálně plošné a celostátní. V našem případě se jedná o zkvalitnění krajinného prostředí prioritizované na území vymezených krajinných koridorů.

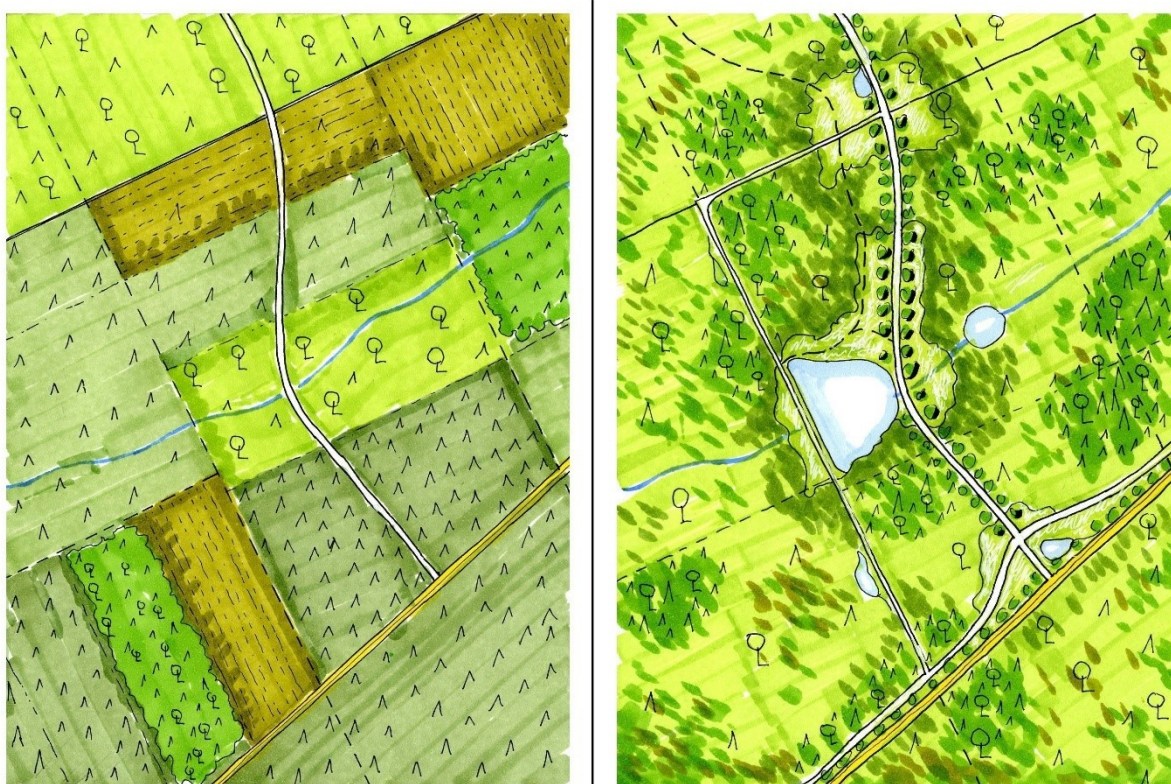
Za příklad slouží krajina typická například pro Dříteňsko. Jde o krajinu velkého měřítka, do které je obtížné vstoupit pěšky nebo v ní příjemným způsobem bezmotorově překonávat vzdálenosti. Jde o krajinu intenzivně zemědělsky využívanou, kde intenzifikace zemědělství vytvořila příliš velké půdní bloky, napřímila či zatrubnila drobné vodní toky, a odstranila veškerou rozptýlenou zeleň.



Na příkladu vidíme následující úpravy: je preferováno přiměřené a kompaktní formování rozvojových ploch obcí směřujících do volné krajiny a dobré zajištění vazeb a komunikací mezi krajinou a sídlem. Vizuálně rušivé hmotné objekty zemědělských výroby jsou vhodným způsobem vizuálně potlačeny, například ozeleněním. V krajině jsou obnovovány polní cesty nebo drobné cesty doprovázející přirozené struktury, jako jsou např. vodní toky. U polních cest je dbáno na jejich přirozené trasování prostě technicky neestetického geometrického přístupu. Takto vytvořené cesty vytvářejí bezpečné a příjemné alternativy pro pěší a cyklistickou dopravu. Jsou tak obnoveny možnosti bezmotorové prostupnosti krajiny, které jsou vytlačovány ze silnic prakticky privatizovaných motorovou dopravou. Komunikace jsou doplňovány rozptýlenou a líniovou zelení. Je dbáno na zmenšení půdních bloků a zřizování remízů a jiné rozptýlené zeleně mezi půdními bloky. Vodní režim krajiny je podpořen zrušením nadbytečných meliorací. Nejmenší vodní toky jsou vráceny ze zatrubnění na povrch, obnovují se zatrubněné údolnice. Malé vodní toky jsou revitalizovány. Retence vody je posílena zřizováním kaskád tůní.

Znázornění implementace úprav krajiny v rámci vedení krajinných koridorů lesními porosty (LP):

V rámci doporučení pro hospodaření v lesních celcích je plošně preferován přechod od holosečného hospodaření k výběrnému a přeměna monokultur na les smíšený, pestrý druhově i věkově. Prioritu v zavádění tohoto principu mají území krajinných koridorů. Důležitou myšlenkou je, že etalonem neporušené a ekologicky nejhodnotnějšího typu biotopu není les, nýbrž bezlesí, na které je vázán dominantní počet druhů. Za určitý vzor vhodného charakteru lesa a krajiny v krajinných koridorech je Stará obora u Hluboké nad Vltavou. Zejména například okolí Zlatěšovického rybníku v přírodní památce Kameník. Tato úprava krajiny přináší jak ekologické, tak rekreační benefity a estetickou atraktivitu pro návštěvníky. Navrhovaná podoba komponované krajiny je tak širším navázáním na historické krajinářské působení například na Hlubocku.



Na příkladu vidíme následující úpravy: les (i mimo koridor) je přeměněn z monokultury a hospodaří se v něm kotlíkovou sečí. Prostupnost je posílena rozšířením nabídky lesních cest, čímž je zvýšen rekreační potenciál lesa. Pokud lesní porosty protínají silnice I. a II. třídy, je ve vhodných úsecích vyvářet paralelní komunikace pro cyklisty a pěší. Cesty jsou doplňovány alejemi a stromořadími, a to i uvnitř lesa. Vodní režim krajiny je podpořen zřizováním malých vodních nádrží a kaskád tůní na nejmenších tocích. Voda ze zpevněných cest je důsledně zadržována v lese. V lesích jsou vytvářeny lokální plochy bezlesí, místně doplněné solitérními a skupinovými výsadbami.

5.5.4.1 Aglomerace České Budějovice

Pro lokalitu aglomerace České Budějovice bylo vymezeno krajinné rozhraní a identifikovány významné body vstupů do krajiny. Následně byly v rámci navrhovaných opatření ve vazbě na stávající systém sídelní zeleně, vodoteče, síť cyklostezek a pěších tras vymezeny zelené osy a na ně navazující krajinné koridory a dále krajinné segmenty přírodních parků PP.01 - PP.15 a přírodních krajinných oblastí PK.01-PK.14. Podrobná specifikace jednotlivých segmentů včetně navrhovaných opatření je přehledně uvedena v tabulce v kapitole 6 Regulativní opatření.

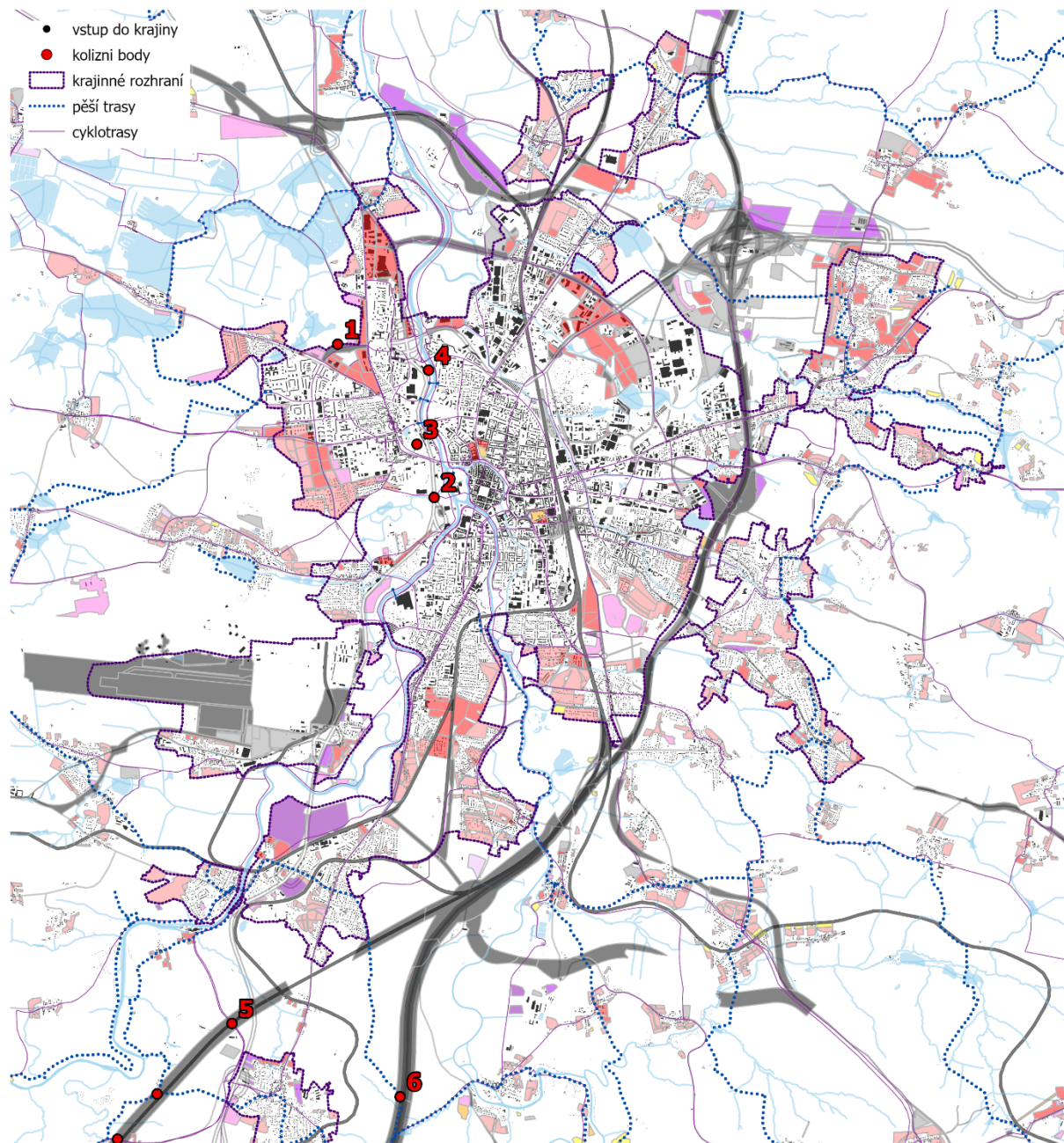


Schéma vymezeného krajinného rozhraní se zohledněním zastavitelných ploch v ÚPD obcí včetně vstupů do krajiny a kolizních bodů.

Pro zajištění prostupnosti území v místech kolizních bodů (střet s dopravní infrastrukturou) jsou navržena následující opatření:

- **BOD 1:** Spojení parku 4Dvory a Vrbenských rybníků ekodukty včetně pěší stezky a cyklostezky.

- **BOD 2:** Humanizace komunikace na Dlouhé louce včetně ekoduktů a zelených spojení parku Stromovka a centra města.
- **BOD 3:** Zapojení výstaviště ČB do zelené kostry Českých Budějovic.
- **BOD 4:** Zpřístupnění nábřeží s liniovou zelení v trase Levobřežky ČB a propojení se sídelní zelení města.
- **BOD 5:** Potencionální kolize v místě křížení cyklostezky s plánovanou stavbou IV. tranzitního železničního koridoru.
- **BOD 6:** Absence přemostění dálnice D3 v místě původní hojně využívané turistické trasy směrem k mohylovému pohřebišti.

Klíčovou roli pro prostupnost území mají řeka Vltava a řeka Malše, tvořící přírodní bariéru prostupnosti napříč celým řešeným územím. Územní studie navrhuje v místech s vyšší koncentrací pohybu místních obyvatel či návštěvníků doplnit cestní síť o následující opatření:

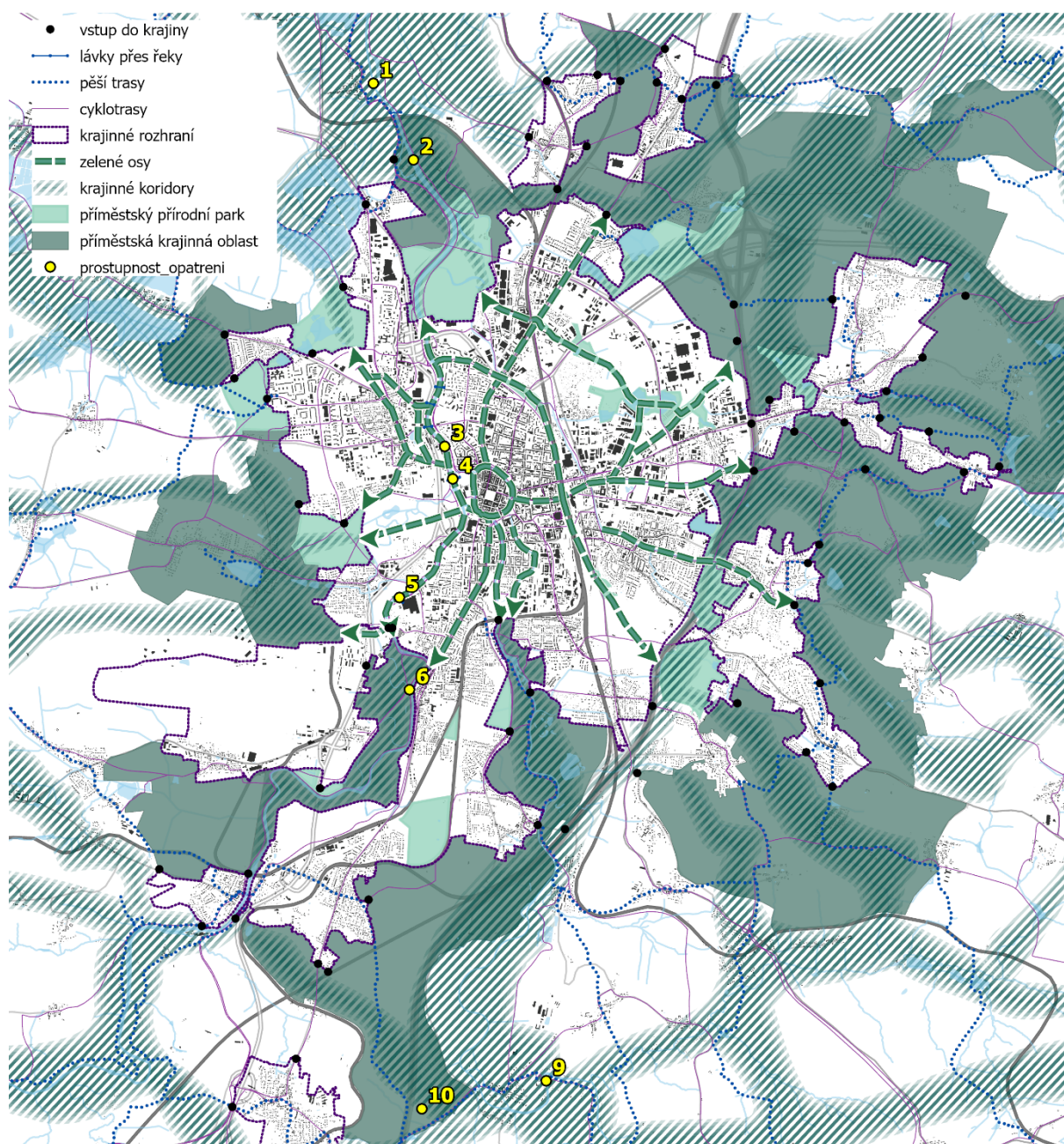


Schéma navrhovaných opatření.

- **OPATŘENÍ 1:** Přemostění Vltavy v úseku Bavorovice-Opatovice.
- **OPATŘENÍ 2:** Využití stávajících vodních děl pro přechod řeky Vltavy v místech jezu České Vrbné.
- **OPATŘENÍ 3:** Lávka pro pěší a cyklisty v centru Českých Budějovic (Výstaviště-Staroměstská).
- **OPATŘENÍ 4:** Zajištění prostupnosti přes Jiráskův jez.
- **OPATŘENÍ 5:** Zajištění prostupnosti přes Trilčův jez.
- **OPATŘENÍ 6:** Obnova přemostění v místě starého mostu Planá – Rožnov.
- **OPATŘENÍ 7:** Využití stávajících vodních děl pro přechod řeky Vltavy v místech jezu Hluboká.
- **OPATŘENÍ 8:** Zřízení nové lávky pro pěší v obci Purkarec.
- **OPATŘENÍ 9:** Nová lávka přes Malši v Plavu – Rechle u sv. J. Nepomuckého.
- **OPATŘENÍ 10:** Propojení Vidov-Včelná/Kamenný Újezd přes nivu Malše a les u Včelné včetně nové lávky a překonání nové dálnice D3 ve směru V-Z (podrobněji viz Poster 11 a kapitola 7.6.1).

Pro zlepšení prostupnosti urbanizovaným územím územní studie vytipovala klíčové zelené osy spojující jednotlivé krajinné segmenty a tvořící podpůrnou funkci jak pro stávající systém zeleně, tak pro navrhované „*přírodní plíce města*“. V rámci těchto os je žádoucí uplatňovat následující opatření:

- Postupná úprava uličních profilů s vyšším podílem liniové zeleně (stromořadí), klást důraz na vertikální zeď (podrobněji viz Poster 7 a kapitola 7.2).
- Zklidnění dopravy a převedení vhodných úseků na pěší zóny.
- Transformace části ulice Pražská mezi ulicemi Na Sadech a nákupním centrem IGY na městské korzo a propojení s pěší zónou v ulici Krajinská až na náměstí Přemysla Otakara II a park Háječek
- Ve vymezených osách zvýšit kvalitu veřejných prostranství.
- Ve vazbě na ÚS Levý břeh zajistit vstup zeleného klínu od Vltavy přes stávající areál Výstaviště a dále bývalá kasárna až k zelenému klínu Vávrovských rybníků.

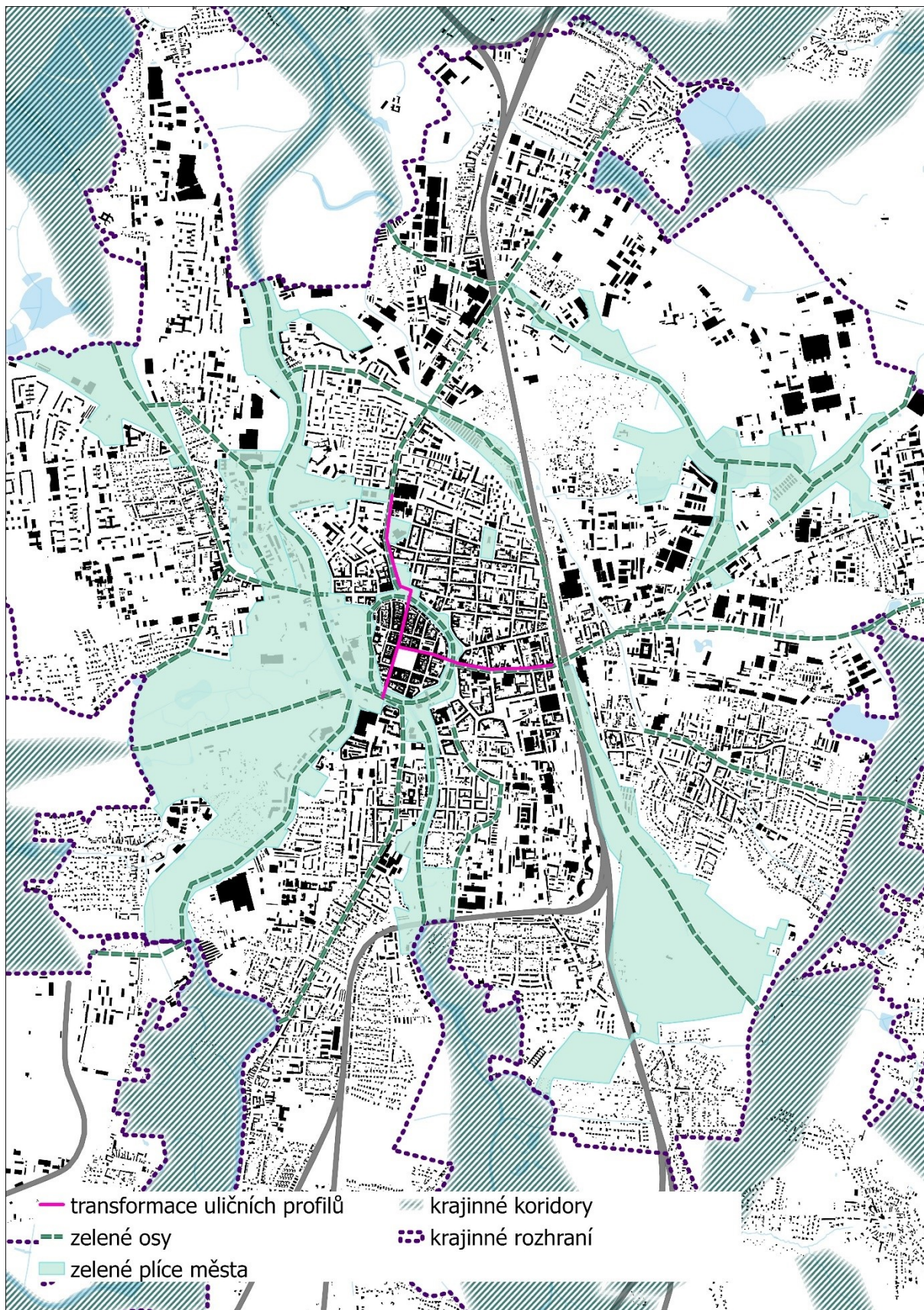


Schéma návrhu zelených os ve vazbě na „přirodní plíce města“

V rámci územní studie bylo vymezeno krajinné rozhraní pro dalších **8 lokalit** ohrožených suburbanizačními procesy.

5.5.4.2 Hluboká nad Vltavou

Hlavní osu, procházející územím severojižním směrem, tvoří řeka Vltava, na kterou je navázán i návrh nejvýznamnějšího krajinného koridoru v řešeném území. Pro zajištění lepší prostupnosti území jsou v zázemí obce vymezeny další podpůrné krajinné koridory v okolí Munického rybníka. Uvnitř krajinného rozhraní byly vymezeny nejvýznamnější zelené osy. Krajinné zázemí obce bylo zařazeno do krajinných segmentů krajinná mozaika (KM.15 a KM.02), severní část území pak zahrnuje krajinný segment lesní porosty (LP.01).

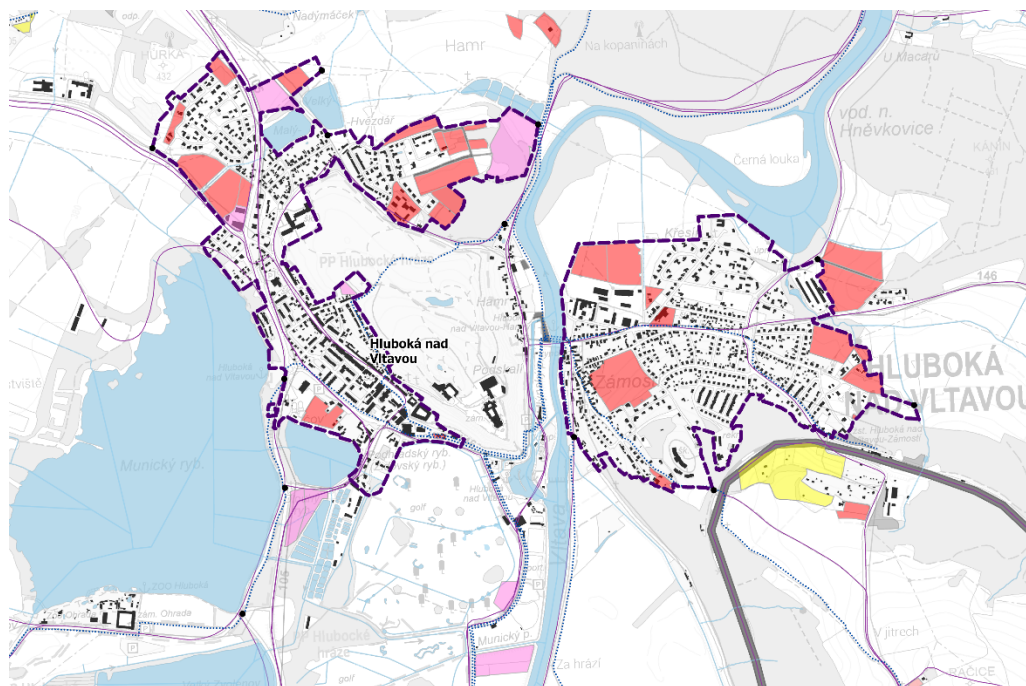


Schéma vymezeného krajinného rozhraní se zohledněním zastavitelných ploch v ÚPD obcí včetně vstupů do krajiny



Schéma navrhovaných opatření (zelené osy, krajinné koridory a segmenty)

5.5.4.5 Lišov

Pro zajištění lepší prostupnosti území jsou v zázemí obce vymezeny 4 krajinné koridory, z nich nejvýznamnější je severovýchodní (posílení vazby na rybník Dvořiště) a jihovýchodní (vazba na CHKO Třeboňsko). Uvnitř krajinného rozhraní byly vymezeny nejvýznamnější zelené osy v návaznosti na krajinné koridory, popřípadě vstupy do krajiny. Krajinné zázemí obce bylo zařazeno do segmentu krajinná mozaika (KM.03) a lesní porosty (LP.04).

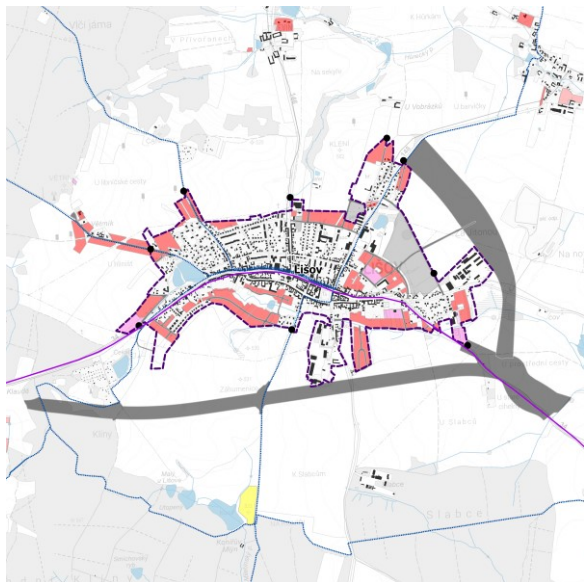


Schéma vymezeného krajinného rozhraní se zohledněním zastavitelných ploch v ÚPD obcí včetně vstupů do krajiny a kolizních bodů

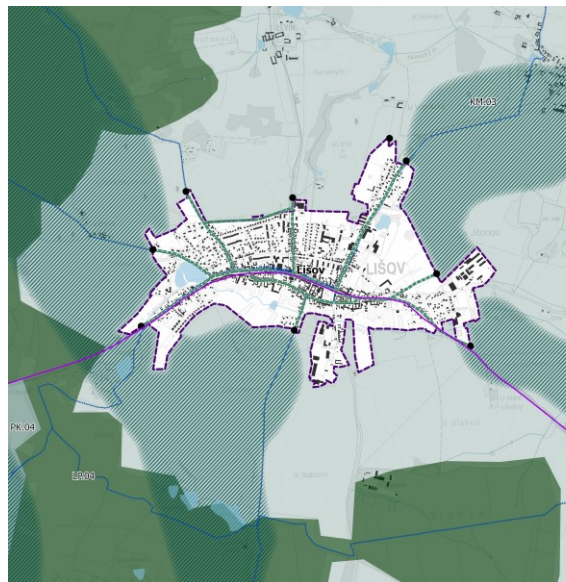


Schéma navrhovaných opatření (zelené osy, krajinné koridory a segmenty)

5.5.4.6 Ledenice

Pro zajištění lepší prostupnosti území je severně od obce Ledenice vymezen krajinný koridor podél Spolského potoka. Uvnitř krajinného rozhraní byly vymezeny nejvýznamnější zelené osy

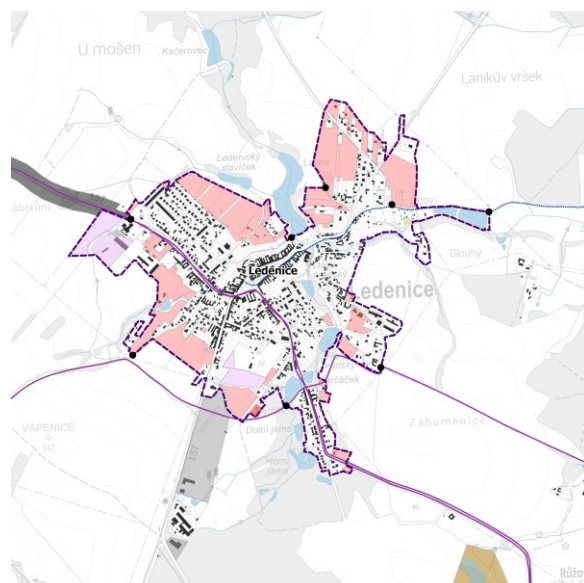


Schéma vymezeného krajinného rozhraní se zohledněním zastavitelných ploch v ÚPD obcí včetně vstupů do krajiny

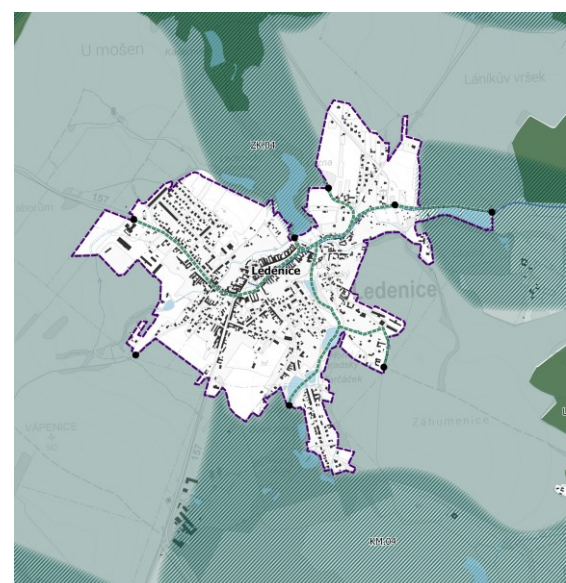


Schéma navrhovaných opatření (zelené osy, krajinné koridory a segmenty)

v návaznosti na krajinné koridory, popřípadě vstupy do krajiny. Krajinné zázemí obce bylo zařazeno do krajinného segmentu zemědělská krajina (ZK.14).

5.5.4.7 *Borovany*

Pro zajištění lepší prostupnosti území jsou v zázemí obce vymezeny 4 krajinné koridory, z nich nejvýznamnější vazbu představuje jižní koridor směrem na Trhové Sviny. Uvnitř krajinného rozhraní byly vymezeny nejvýznamnější zelené osy v návaznosti na krajinné koridory, popřípadě vstupy do krajiny. Krajinné zázemí obce bylo zařazeno do krajinných segmentů zemědělská krajina (ZK.04), krajinná mozaika (KM.04) a lesní porosty (LP.07).

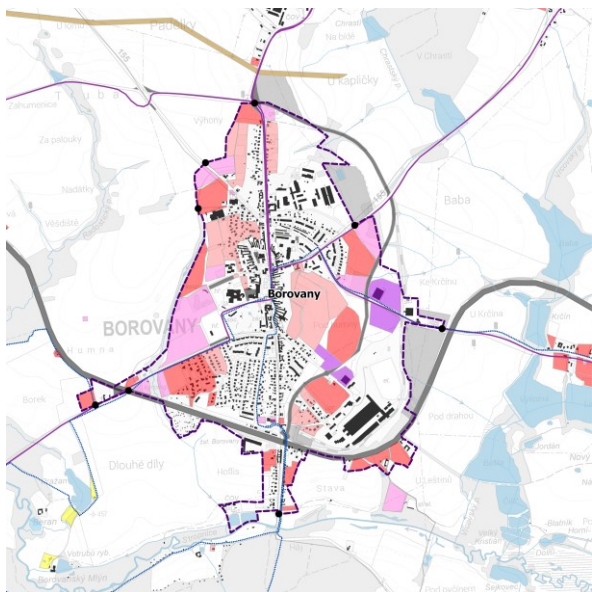


Schéma vymezeného krajinného rozhraní se zohledněním zastavitelných ploch v ÚPD obcí včetně vstupů do krajiny a kolizních bodů

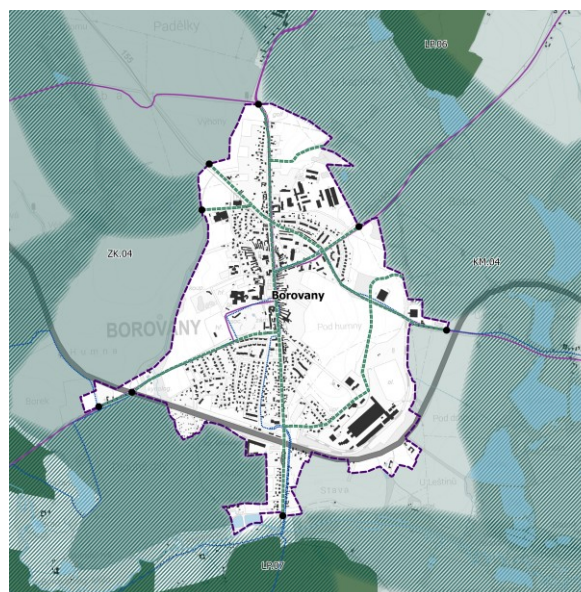


Schéma navrhovaných opatření (zelené osy, krajinné koridory a segment)

5.5.4.8 Trhové Sviny

Hlavní bariéry v území tvoří severovýchodní oblouk navrhovaného městského obchvatu (kolizní body). Pro zajištění lepší prostupnosti území jsou v zázemí obce vymezeny 3 krajinné koridory, z nichž nejvýznamnější je severní, posilující vazbu na Borovany (významná turistická trasa přerušena plánovanou trasou obchvatu). Západní krajinný koridor pak kopíruje významnou krajinnou osu přes Buškův hamr dále na severozápad podél Svinenského potoka. Uvnitř krajinného rozhraní byly vymezeny nejvýznamnější zelené osy v návaznosti na krajinné koridory, popřípadě vstupy do krajiny. Krajinné zázemí obce bylo zařazeno do segmentu krajinná mozaika (KM.04 a KM.05).

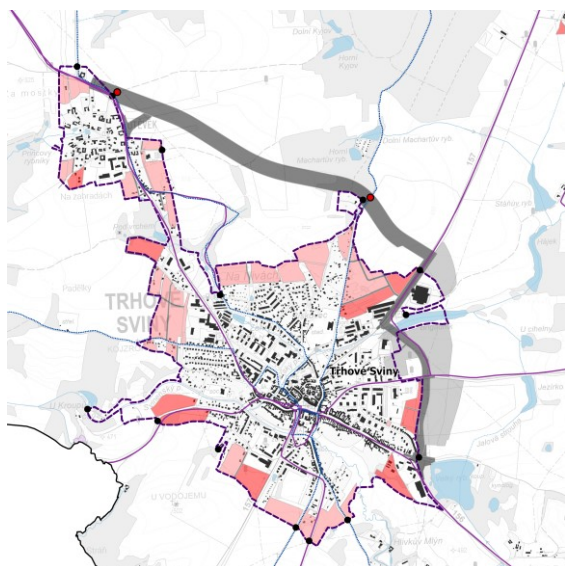


Schéma vymezeného krajinného rozhraní se zohledněním zastavitelných ploch v ÚDP obcí včetně vstupů do krajiny a kolizních bodů

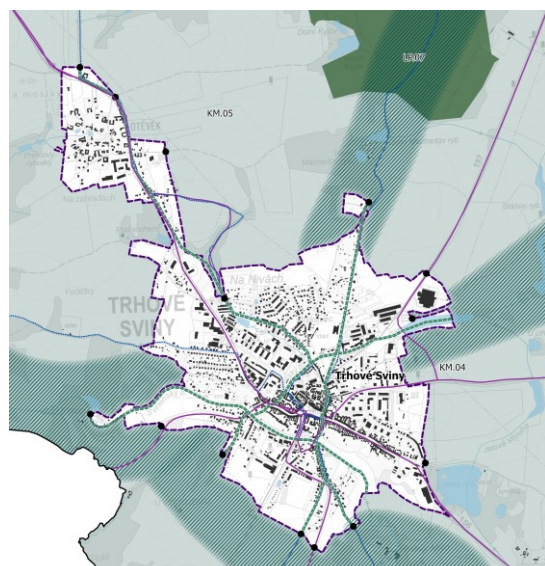


Schéma navrhovaných opatření (zelené osy, krajinné koridory a segmenty).

5.5.4.9 Český Krumlov

Hlavní krajinnou osu tvoří řeka Vltava, na kterou je navázán i návrh nejvýznamnějšího krajinného koridoru v řešeném území. Významná je i vazba na krajinářsky cenné území NPR Vyšenské kopce (severozápadně od Českého Krumlova). Uvnitř krajinného rozhraní byly vymezeny nejvýznamnější zelené osy v návaznosti na krajinné koridory, popřípadě vstupy do krajiny. V přímé návaznosti na krajinné rozhraní města jsou dále navrhovány 3 segmenty příměstské krajinné oblasti (PK.15, PK.16 a PK.17), ostatní krajinné zázemí je zařazeno do krajinných segmentů krajinná mozaika (KM.12 a KM.17) a lesní porosty (LP.11 a LP.14).

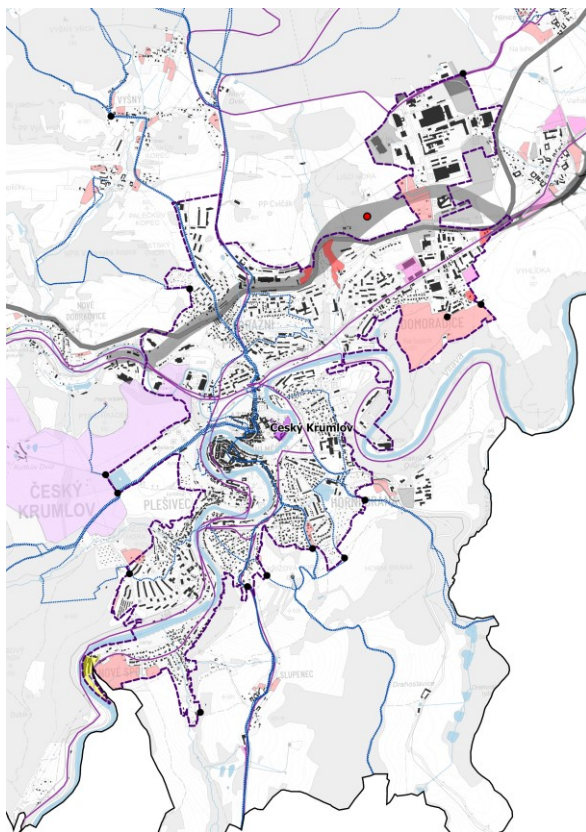


Schéma vymezeného krajinného rozhraní se zohledněním zastavitelných ploch v ÚPD obcí včetně vstupů do krajiny a kolizních bodů.

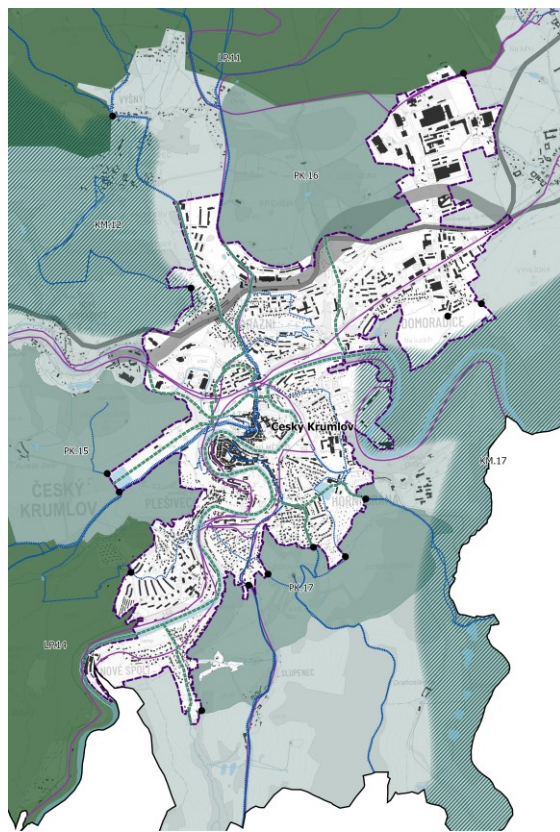


Schéma navrhovaných opatření (zelené osy, krajinné koridory a segmenty).

5.6 Opatření ve vazbě na změnu klimatu

Návrh zpracovává toto téma nad úrovní města se zohledněním situace v celé krajině včetně osídlení.

5.6.1 Význam tématu

Agglomerace Českých Budějovice je typickým příkladem urbanizované krajiny, tedy krajiny sídel, zahrnujících zastavěné plochy včetně veřejných prostranství a ploch veřejné zeleně, průmyslových a logistických areálů a rekreační zástavby, ale také dopravně-technické infrastruktury (sítí silnic, dálnic a železnic, plavební kanály), vodních nádrží (rybníků) a dalších lidskou činností přeměněných území. V sídelní krajině se vyvinulo specifické prostředí vysoce citlivé vůči změně klimatických podmínek, protože se tato území vyznačují nízkou ekologickou stabilitou, a tedy i nízkou přirozenou adaptační schopností na tuto změnu (tepelné ostrovy měst). Velký podíl zpevněných ploch ovlivňuje celkové mikroklima území a způsobuje přehřívání povrchů, vyšší teploty vzduchu, zvýšenou výparnost, rychlý odtok srážkových vod, prašnost atd. Uvedené změny (směrem k extrémním výkyvům) budou mít v sídelním prostředí (a to zejména ve velkých městech) zcela zásadní dopad na kvalitu života související především s dostupností a kvalitou vody. Další aspekt dopadů změny klimatu ohrožující kvalitu života v sídlech představuje prognóza častějšího výskytu období vysokých (tropických) teplot s nízkým až nulovým srážkovým úhrnem v období duben až září. Již dnes je znám efekt tepelného ostrova měst, který vzniká v důsledku vysoké absorpce tepla urbánními povrchy (Fay a kol., 2010).¹⁰

5.6.2 Hodnoty

- Řeka Vltava a Malše (včetně svých niv) a na ně navázaná hustá síť vodotečí.
- Rybníční krajina v přímé návaznosti na urbanizované území (soustava Vávrovských rybníků, Vrbenské rybníky).
- Systém zeleně v návaznosti na říční osy.
- Zelený klín parku Stromovka a jeho návaznost na příměstskou krajinu.

5.6.3 Problémy a rizika

- Nedostatečná retenční kapacita okolí řek a veřejných prostor.
- Prohlubování vláhového deficitu v zastavěném území.
- Ohrožení mokřadních a lužních ekosystémů a na ně vázaných živočišných druhů.
- Riziko rychlejšího vysychání městské a příměstské krajiny vlivem rychlého odtoku vody z povodí.
- Náchylnost městské i příměstské zeleně k různým škodlivým činitelům v důsledku sucha.

5.6.4 Návrh opatření

Základním cílem adaptačních opatření v urbanizované krajině je zvýšení odolnosti sídel a jejich schopnosti přizpůsobit se projevům změny klimatu, čehož lze dosáhnout jejich trvale udržitelným rozvojem při zachování potřebné kvality života obyvatel. V zájmu naplnění tohoto cíle je třeba zajistit udržitelné hospodaření s vodou (zasakování či využívání srážkových vod,

¹⁰ Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR
[https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/\\$FILE/OEOK-Adaptacni_strategie-20151029.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/$FILE/OEOK-Adaptacni_strategie-20151029.pdf)

úspěšná opatření) a funkční propojení ploch s převažujícími přírodními složkami tvořící systém sídelní zeleně. Současně je třeba podporovat celkovou variabilitu urbanizovaných území a různorodosti jednotlivých typů lidských sídel. Důležitou roli přitom budou hrát vodní a vegetační plochy a prvky, protože mohou významně ovlivňovat sídelní mikroklima a snižovat teplotu ve městech.

Územní studie MOCB navrhuje systém opatření vedoucí k snížení výše uvedených rizik.

- Návrh přírodních parků ve vazbě na zastavěné a zastavitelné plochy.
- Obnova a revitalizace vodních toků s příznivým vlivem na retenci vody, zmírnění dopadů srážkových výkyvů, ochlazování prostředí, odparem.
- Ochrana říční niv z hlediska retenčního potenciálu a schopnosti krajiny absorbovat povodňové stavy.
- Hospodářské úpravy lesa pro posílení jeho retenčních schopností.
- Pestrá druhová skladba lesa zajišťující všestrannou odolnost lesa na proměnné vláhové podmínky a klimatem akcelerované gradace fytopatogenů a škůdců.
- Erozní odolnost zemědělské krajiny a lesů v kontextu extrémních hydrometeorologických stavů.
- Opatření na orné půdě vedoucí k zlepšování zadržování vody v krajině.
- Monitorování a prevence acidifikace půd.
- Zvýšení podílu a kvality dostupných ploch zeleně ve vztahu k počtu a hustotě obyvatel.
- Důsledná aplikace prvků modrozelené infrastruktury zejména v městském prostředí, intravilánech obcí, průmyslových stavbách a u dopravních staveb, a to včetně řešení odrazivosti povrchů.
- Zlepšování podmínek nemotorové mobility s příznivým dopadem na emise.
- Rozvoj a obnova alejí s pozitivním dopadem na lokální přehřívání, poskytování stínu.

5.7 Rekreační potenciál krajiny

5.7.1 Význam tématu

Řešené území se vyznačuje vysokým rekreačním potenciálem krajiny daným jednak příznivými geomorfologickými a přírodními podmínkami, jednak vysokou poptávkou po volnočasových aktivitách v zázemí hustě obydlené českobudějovické aglomerace.

Rekreační potenciál území je dán souhrnem ekologických, kulturních, vegetačních a sociálních faktorů určujících maximální schopnosti působení území na rekreační aktivity člověka. S tím souvisejí další pojmy jako je rekreační atraktivita území neboli souhrn rekreačně vysoce vhodných přírodních, historických, kulturních a sociálních podmínek území či rekreační dostupnost území udávající vzdálenost místa rekreace vzhledem k jejímu času omezení. Zohledněna musí být rekreační únosnost území, tedy schopnost území unést reprezentativní soubor na ní provozovaných rekreačních aktivit.¹¹

Pro potřeby této studie lze na problematiku rekreačního potenciálu nahlížet též z hlediska potřeb stálých obyvatel aglomerace (každodenní krátkodobá rekreace) či jejich návštěvníků (významné turistické cíle). Analytická část MOCB rozčlenila zájmové území do tří perimetrů z hlediska vazeb rekreačních cílů na bydliště obyvatel metropole a přilehlých obcí a dále určila významné rekreační cíle v území bez vazby na bydliště. Návrhová část se pak zaměřuje na propojení jednotlivých perimetrů, zlepšení prostupnosti území, návrh území s vyšší koncentrací rekreačních cílů či vymezení příměstských parků pro krátkodobou rekreaci.

5.7.2 Hodnoty a jevy

Hodnoty a jevy reprezentující rekreační potenciál krajiny zájmového území lze rozčlenit na přírodní a kulturní.

Přírodní

- CHKO Blanský les (vrchol Klet' a Kluk)
- Přírodní památka Vltava u Blanského lesa
- Vrbenské rybníky
- Vávrovské rybníky
- Rybník Bezdrev
- Rybník Dehtář
- Rybník Mrhal a přilehlé území podél potoka Čertík

Kulturní

- KPZ Římovsko
- Hlubocká obora
- Přírodní rezervace a zřícenina hradu Dívčí kámen
- Orty

Pro potřeby vymezení území s koncentrovaným rekreačním potenciálem byly dále identifikovány významné rekreační cíle:

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Archeopark• Bezdrev• Borovanský mlýn• Český Krumlov – město UNESCO"• Dobrá Voda – kostel | <ul style="list-style-type: none">• Holašovice• Kemp Dvořiště• Klášter Zlatá Koruna• Klet'• Kluk• Krajinná památková zóna Římovsko |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

¹¹ SCHNEIDER, J., aj., 2009. Krajinná rekreologie II. Brno: MZLU v Brně, ISBN 978-80-7375-357-3

- letiště Hosín
- Mazelov – selské baroko
- Minipivovar Doudlebeer
- NS Nemanice – Úsilné – Rudolfov
- Orty
- Památník Jana Žižky
- Park Stromovka
- Pivovar Kněžíněk
- Rybník Dehtář
- Rybník Mrhal
- Safari resort Hluboká u Borovan
- Slověnický mlýn
- Vávrovské rybníky
- Vrbenské rybníky
- Zámek Hluboká
- Zbudovská blata
- ZOO Ohrada
- ZOO Dvorec
- Zřícenina Dívčí kámen

5.7.3 **Problémy a rizika**

Analytická část studie identifikovala následující problémy a rizika rekreačního využití krajiny:

- Nedostatek parkovacích míst u atraktivních cílů rekreačního využití (archeoskanzen Trocnov, výchozí bod na vrchol Kluk – Slavče)
- Dostupnost rekreačních cílů ze všech směrů – překonání technických bariér v území (IV. tranzitní železniční koridor, dálnice D3)
- Bariéra Lišovského prahu (terénní zlom) ve vazbě na rekreační potenciál CHKO Třeboňsko (zejména pro cyklisty)
- Dostupnost zelených ploch ve vazbě na bydlení pro krátkodobé volnočasové aktivity
- Poptávka po kvalitních a bezpečných cyklostezkách pro aktivní trávení volného času i dostupnost atraktivních rekreačních cílů
- Problematika kvality koupacích vod
- Přeměna chatových a rekreačních objektů na trvalé bydlení bez odpovídající dopravní a technické infrastruktury

5.7.4 **Návrh opatření**

Výše identifikované problémy navrhuje eliminovat pomocí následujících opatření:

- Doplnění systému parkování v klidu u atraktivních rekreačních cílů (Dopravní část MOCB)
- V identifikovaných kolizních bodech (viz kapitola 5 Prostupnost krajiny) realizovat opatření umožňující překonání bariér staveb dopravní infrastruktury a zachovat návaznost stávajících turistických tras a cyklotras/cyklostezek
- Zřízení nového výchozího bodu u obce Kolný (parkoviště, infocentrum) pro cyklisty ve vazbě na východní perimetr rekreačního potenciálu území (CHKO Třeboňsko, Borový potok)
- Ve vazbě na plánovaný rozvoj bydlení návrh systému příměstských přírodních parků pro zajištění krátkodobé rekreace zejména v zázemí města České Budějovice (zejména PP.02, PP.03, PP.05, PP.06, PP.08, PP.09, PP.10, PP.13, PP.14 – viz kapitola Regulativní opatření)
- Doplnění systému cyklostezek ve vazbě na turisticky atraktivní místa s důrazem na samostatné cyklostezky mimo tělesa stávajících komunikací (Dopravní část MOCB)
- Realizace opatření na zvýšení kvality vody v identifikovaných nádržích pro přírodní koupání (zejména rybník Mrhal, Dvořiště, Bezdrev, Lazna, Spolský, Štýlec)
- V podrobnější územně plánovací dokumentaci regulovat rozvoj rekreační zástavby v povodí Malše a Stropnice

Na základě poznatků z analytické části ÚS MOCB bylo navrženo **8 lokalit s vyšší koncentrací rekreačních cílů** a vysokým rekreačním potenciálem krajiny. Tyto lokality byly vyhodnoceny jako významná místa z hlediska volnočasových aktivit místních obyvatel i pro návštěvníky. Zohledněna byla nejen rekreační atraktivita území, ale též dostupnost a tzv. rekreační únosnost území. Lokality s vyšší koncentrací rekreačních cílů:

rešené území

pěší trasy

cyklotrasy

Koupaliště

Přírodní koupání

významné rekreační cíle

rekreační potenciál



1. Selské baroko
2. Hlubocko
3. Pomalší
4. Římovsko

5. Borovansko
6. Mrhal
7. Dvořiště – Slověnický mlýn
8. Kolný

Pro posílení nabídky rekreačních cílů zájmového území se nabízejí další náměty k řešení (rekreační potenciály):

- Cyklo a pěší trasa starým zářezem trati 220 Hluboká – Chotýčany po vybudování tunelů Chotýčany – Hrdějovice.
- Zachování staré tratě 220 Hrdějovice – Hluboká po vybudování tunelů Chotýčany – Hrdějovice (buď jako turist. atrakce nebo pro „S-Bahn“ Hluboká – Včelná.
- Prodloužení vodácké trasy do ČB (úprava jezů Březí v Boršově a Trilčova v ČB, vodácký „terminál ČB).
- Obnova části trati koněspřežky
- Posílení rekreačního potenciálu Slovenický mlýn – rybník Dvořiště
- Zřízení vstupního místa (výchozího bodu) u obce Kolný ve vazbě na CHKO Třeboňsko
- Vybudování venkovního koupaliště s odpovídající kapacitou pro celé spádové území aglomerace České Budějovice (urbanistická část MOCB)

Návrhová část se dále podrobněji zabývala **možnostmi krátkodobé rekreace** ve vazbě na plánovaný urbanistický rozvoj aglomerace.

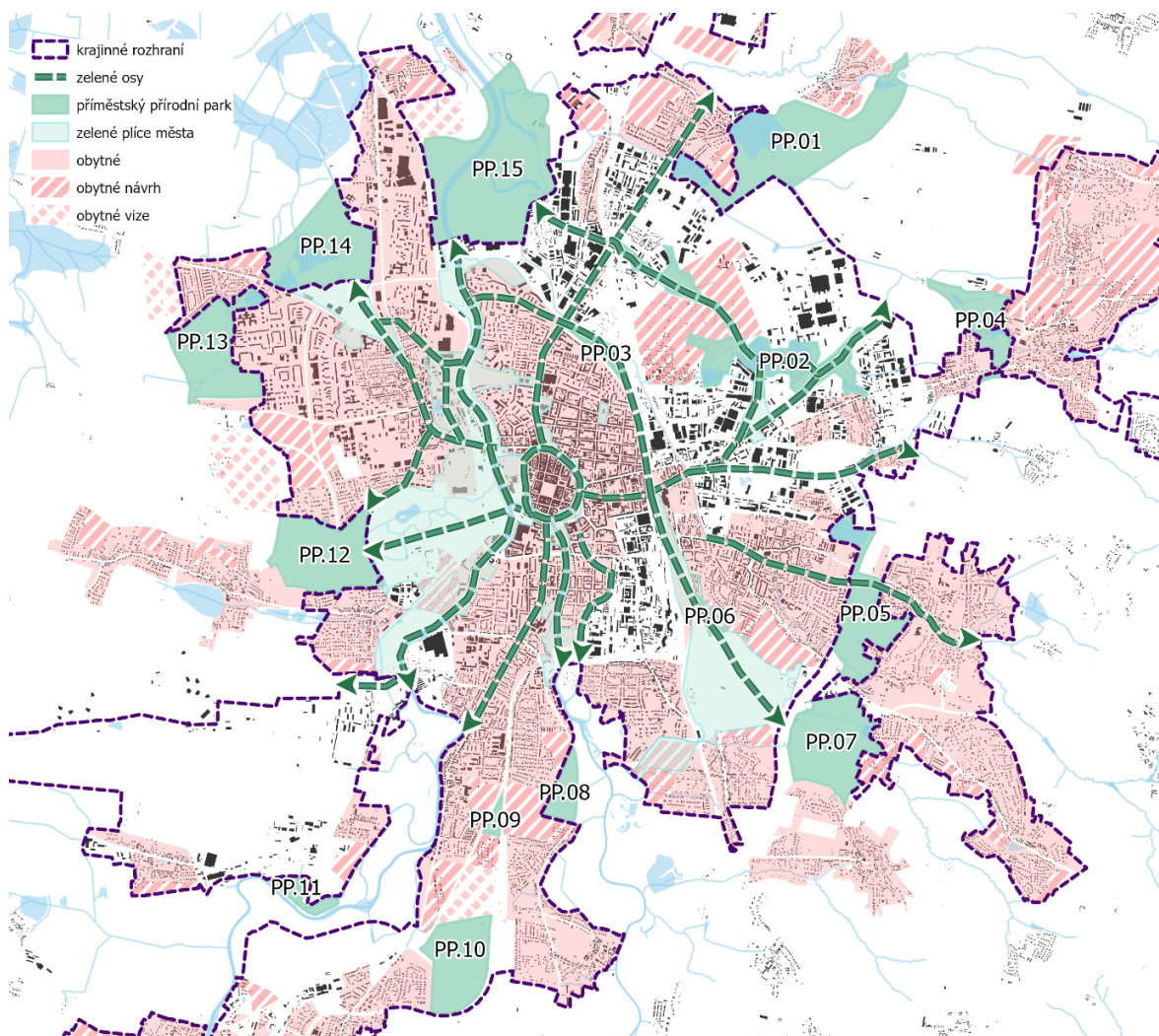
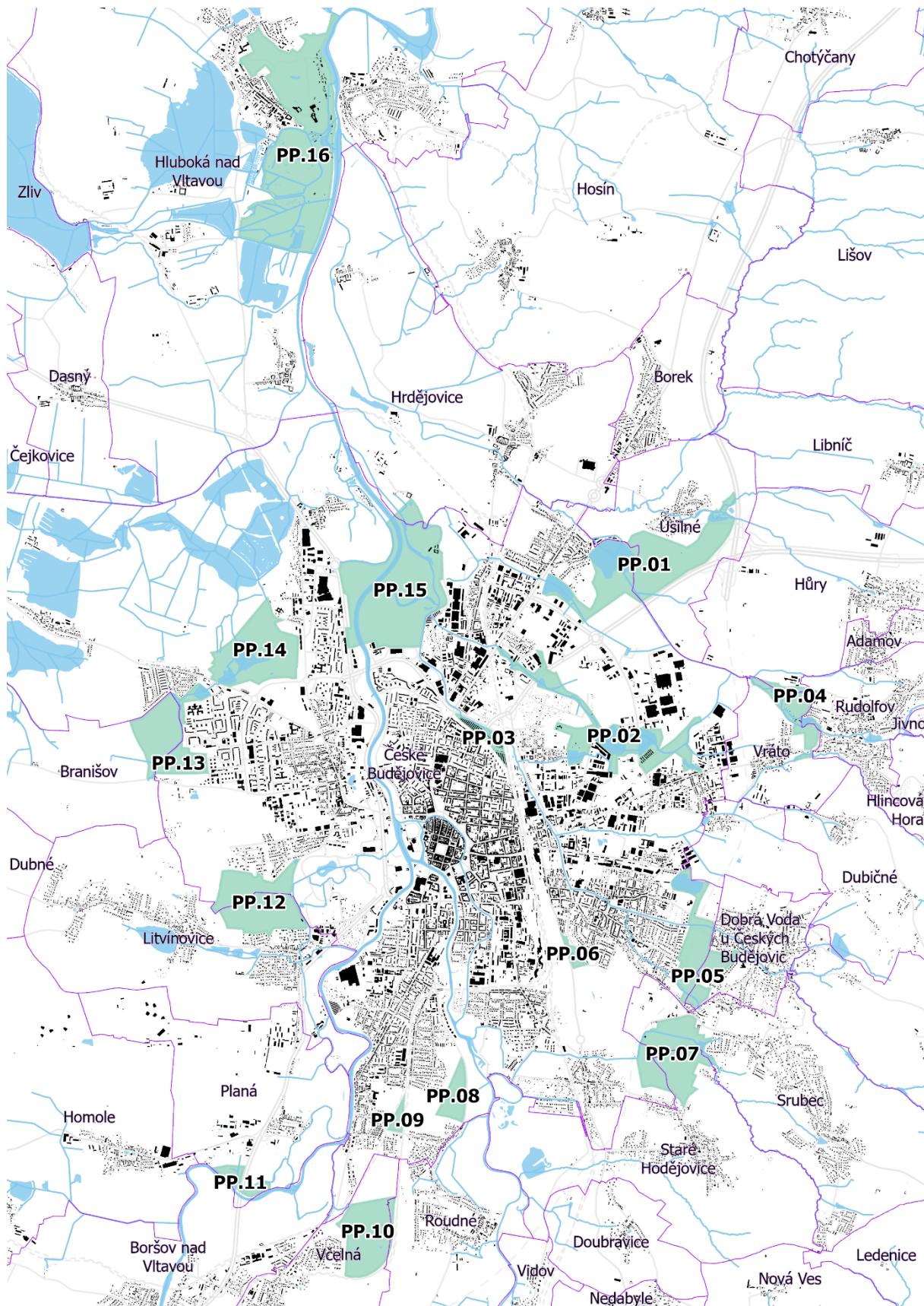


Schéma navrhovaných příměstských parků ve vazbě na obytné čtvrti a navrhované rozvojové plochy bydlení

Navrhovaný system příměstských přírodních parků (PP.01 – PP.15) má vazbu nejen na stávající system zeleně a navrhované zelené osy, ale byl vymezen i s ohledem na stávající obytné čtvrti a jejich plánovaný budoucí rozvoj. Princip dostupné veřejné zeleně v těsném zázemí stávajících i navrhovaných obytných čtvrtí zajistí možnost pro krátkodobou rekreaci místním obyvatelům a zvýší tak podstatným způsobem kvalitu bydlení.

6 REGULATIVNÍ OPATŘENÍ

6.1 Příměstský přírodní park (PP)



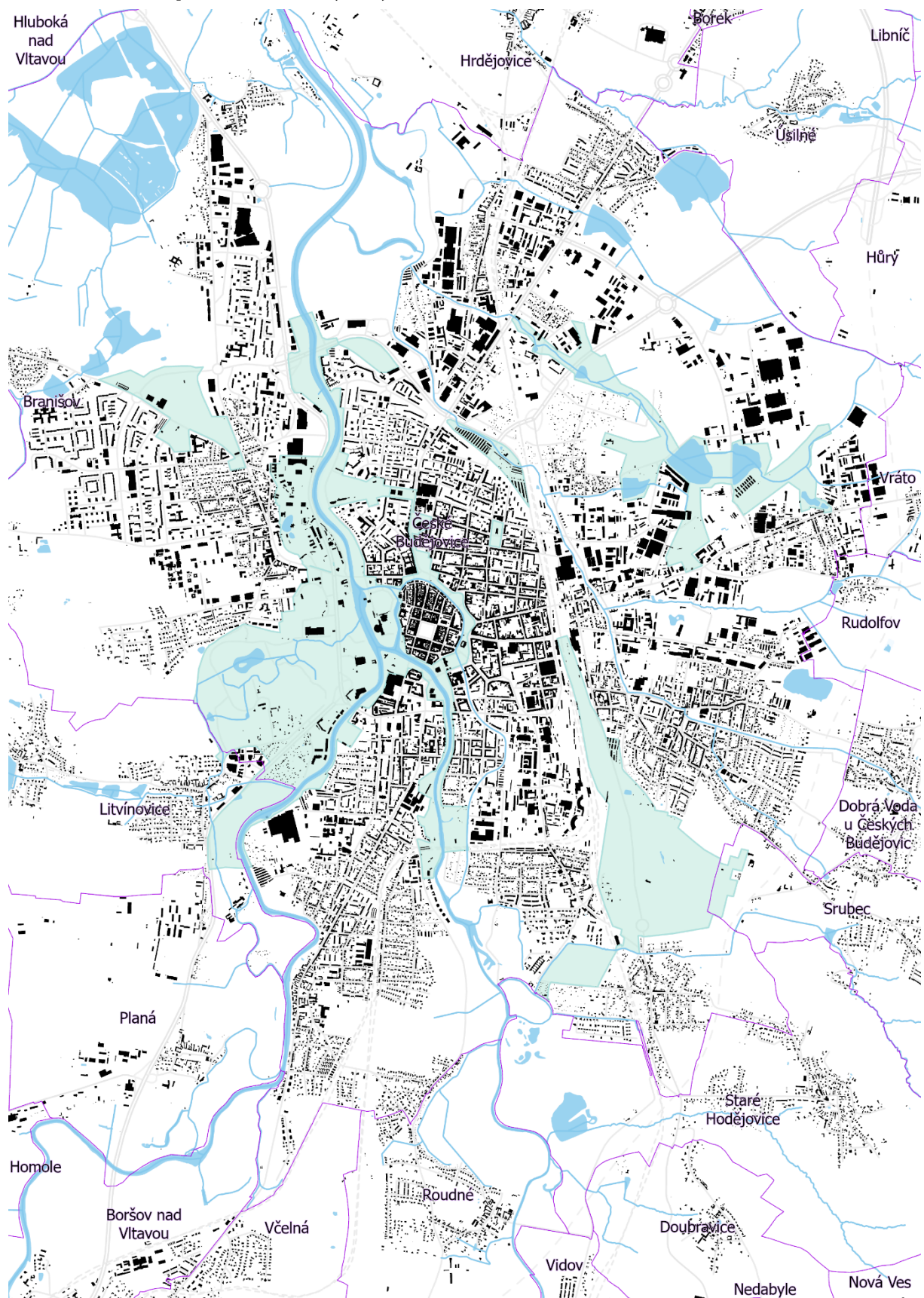
Segment	Lokální název	Vize	Opatření
PP.01 příměstský přírodní park	PARK ČERTÍK	Ponechat nezastavěné území podél navrženého krajinného koridoru (rybník Nemanice - Čertík - Úsilné), vazba na obytné lokality v Nemanicích (rekreační zázemí), funkce přírodní a rekreační.	Posílit prostupnost pro pěší, zvýšit ekologickou stabilitu a biodiverzitu území, doplnění břehových porostů podél vodotečí, výsadba liniové zeleně podél polních cest.
PP.02 příměstský přírodní park	U VYSÍLAČE (ZA TEPLÁRNOU)	Ve vazbě na plánovanou výstavbu obytné zástavby (dle platného ÚP) je vhodné část území (nad rámec ÚP) zachovat jako veřejné prostranství sloužící pro volnočasové aktivity obyvatel, klíčové je též zachování prostupnosti území a zajištění dostatečného prostoru pro vegetační doprovod podél stávajících vodotečí	Posílit, popř. zachovat přírodní charakter podél vodotečí; preferovat pestrou strukturu využití zemědělské půdy zohledňující polohu v těsném zázemí sídla.
PP.03 příměstský přírodní park	PARK JÍROVCOVKA	Území v přímé návaznosti na stávající bytovou zástavbu, transformace stávajícího brownfieldu garáží v kultivovaný veřejný prostor. Revitalizace toku Dobrovodského potoka, odclonění prostoru izolační zelení od ulice Nádražní, prostor pro multifunkční využití veřejného prostranství pro přilehlou čtvrť Pražské předměstí, důraz na prostupnost území (vyřešení bariéry ulice Nádražní – nadchod/podchod) a návaznost této lokality podél Dobrovodského potoka dále směrem z města.	Revitalizace toku Dobrovodského potoka (nyní zregulované betonové koryto); výsadba izolační zeleně; ve prospěch transformace prostoru na park mluví i to, že je součástí navržené aktivní nivy.
PP.04 příměstský přírodní park	POD ZÁMKEM	Klíčové dosud nezastavěné území mezi obcemi ČB (Vráto) a Rudolfovem zajišťující prostupnost území podél potoka Čertík a vazbu na Vrátecký potok. Koncepce počítá s vedením zelené osy a její vazby na krajinné koridory směrem do volné krajiny. K zajištění prostupnosti je třeba zachovat bezpečný přechod přes Rudolfovskou třídu v místě autobusové zastávky Rudolfov – rozcestí a posílit vazbu na navazující krajinný koridor (např. pěší stezka).	Posílit, popř. zachovat přírodní charakter podél potoka Čertík a rybníku Kačer; preferovat pestrou strukturu využití zemědělské půdy zohledňující polohu v těsném zázemí sídla; dále nerozvíjet zástavbu podél potoka Čertík (transformace zahrádek na bydlení).
PP.05 příměstský přírodní park	POHŮRKA	Vymezeno v území nad dálničním tunelem a přilehlých pozemcích. Na park Pohůrka je zpracován samostatný realizační projekt (Magistrát města ČB),	Dle projektu, v ostatních částech zajistit prostupnost pro pěší, v co největší možné míře podpořit výsadbu stromů a izolační zeleně,

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		navazující části zajišťují prostupnost území ve vazbě na Suché Vrbné (rybník Na Hlíně) a obec Dobrá Voda.	zamezit suburbanizačním procesům.
PP.06 příměstský přírodní park	ZANÁDRAŽNÍ	Území mezi obytnou čtvrtí Pětidomí a Zanádražní komunikací. Část plochy je využívána jako kynologické cvičiště, část slouží jako veřejné prostranství. Žádoucí zachovat. Území je součástí navrhované zelené osy, tvořící osu zeleného klínu zajišťující propojení centra města ČB dále směrem na jihovýchod.	Zvýšit kvalitu krajinářských úprav, možnost intenzivnějšího využití pro místní obyvatele ke krátkodobé rekreaci. Podpořit vazbu směrem k lokalitě bývalého odkaliště (PP.07).
PP.07 příměstský přírodní park	ODKALIŠTĚ	Území je součástí významných krajinných koridorů a navazuje na příměstskou krajinnou oblast PK.06, které mají strategický význam pro prostupnost území i ekosystémové služby území. V současné době dokončena technická rekultivace území (2021) na přírodě blízké prostředí. Výhledově je zásadní toto území celé nezastavovat a nechat jako veřejně přístupný prostor (veřejné prostranství + občanská vybavenost).	Nadále podporovat přírodě blízká opatření, zvyšovat kvalitu krajinářských úprav tak, aby byla zajištěna co nejlepší využitelnost veřejného prostranství, podporovat opatření na zdržování vody, zamezit suburbanizačním procesům a zajistit funkčnost navazující zelené osy a krajinných koridorů.
PP.08 příměstský přírodní park	DĚKANSKÁ POLE	Území v přímé návaznosti na nově vznikající lokalitu pro rodinné bydlení. Potenciál pro vznik rekreačního zázemí velkého počtu obyvatel s postupným přechodem k přírodě blízkému společenstvu podél řeky Malše.	Transformovat stávající zemědělskou plochu na přírodní park s bohatou škálou vegetačních prvků, zvýšení biodiverzity a dalších ekosystémových služeb, zajistit prostupnost území pro pěší směrem k řece Malši (bezpečný přechod ulice Plavská, cyklostezka); doplnit vegetační doprovod podél bezejmeného přítoku Malše.
PP.09 příměstský přírodní park	ROŽNOV	Lokalita určená k zastavění (ÚP SIN-3) sevřená z obou stran železniční tratí a navazující zástavbou. Žádoucí zachovat jako plochu zeleně využitelnou pro krátkodobou rekreaci místních obyvatel Rožnova.	Transformovat stávající zemědělsky využívanou plochu na přírodní park s drobnou občanskou vybaveností, zároveň dbát na výsadbu rozmanitých vegetačních struktur a zvýšení biodiverzity území.
PP.10 příměstský přírodní park	MEZI TRATĚMI	Rozsáhlé území mezi železničními tratěmi, protnuté dopravní stavbou jižní tangenty, lokalita je dobře přístupná z obce Roudné a má i přímou návaznost na novou obytnou lokalitu ve Včelné, i starou zástavbu v Rožnově, tvoří zelený klín mezi	Žádoucí podpořit přírodní charakter (TTP) zemědělsky využívané plochy, doplnit prvky izolační zeleně, výsadba aleje podél stávající komunikace - Roudenská cesta (interakční prvek IP 0493 v ÚP), posílení

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		jinak velmi urbanizovaných prostředím.	vegetačního doprovodu podél polních cest.
PP.11 příměstský přírodní park	NAD PLÁNSKÝM JEZEM	Lokalita v těsné vazbě na řeku Vltavu, částečně v zóně aktivní záplavy, území má potenciál plnit jak přírodní funkci (údolní niva, rozliv, přírodní charakter vegetace) tak rekreační funkci (zázemí páteřní cyklostezky podél Vltavy). Navrhovaný park je součástí významného krajinného koridoru podél řek Vltavy.	Zvýšení kvality vegetačních struktur, posílit izolační funkci zeleně od přilehlých rozvojových ploch a páteřní komunikace (E55). Možný rozvoj nepobytové rekreace, podpora volnočasových aktivit.
PP.12 příměstský přírodní park	ŠVÁBŮV HRÁDEK	Klíčové území pro zachování historicky založeného západního zeleného klínu ČB, přímá návaznost na park Stromovka, součást nadregionálního biokoridoru NRBK6, území protíná plánovaná dopravní stavba západního obchvatu města ČB. Z krajinářského hlediska je žádoucí tuto komunikaci zastropit, popř. provést v zářezu, možná i varianta napojit přes Litvínovické rybníky na komunikaci u Letiště Planá. Lokalita tvoří spojkou mezi městskou zelení parku Stromovka a příměstskou krajinou v zázemí obcí Šindlovy Dvory - Mokré (PK.11 a PK.12).	Preferovat pestrout strukturu využití zemědělské půdy zohledňující polohu v těsném zázemí sídla; zvýšit prostupnost území pro pěší a cyklisty, podpořit výsadbu zeleně (krajinných struktur) podél stávajících polních cest, zajistit výstavbu ekoduktů a prostupnost území i v případě realizace dopravní stavby spojující ulici Milady Horákové s křižovatkou v Litvínovicích (dnes kruhový objezd). Detailněji se problematice principu zeleného klínu v tomto místě věnuje Poster č. 6 a kapitola 7 Vybrané příklady vzorových řešení (kap. 7.1 Princip zelených klínů).
PP.13 příměstský přírodní park	BRANIŠOVSKÝ LES	Rekreační zázemí sídliště Máj, lokality Zavadilka a nově vznikající obytné lokality podél ulice Branišovská. Vzhledem k velké koncentraci obyvatel je klíčové již dále neubírat plochy zeleně (lesa) a stabilizovat zastavěné území. Zachovat stávající charakter příměstského lesa s hustou sítí turistických cest, cyklostezek. Podpora zvýšení kvality stávajícího bikeparku.	Posílit více rekreační než hospodářskou funkci lesa, cílový stav - smíšené lesy plnící funkci lokálního biocentra a biokoridoru a zároveň pobytovou funkci (konfrontovat s platnou ÚDP a USK).
PP.14 příměstský přírodní park	LESOPARK 4 DVORY	Klíčové území ve vazbě na Vávrovské rybníky a propojení s lokalitou Park 4Dvory. Důležitý zelený klín mezi sídlištěm Máj a Vltava, kde je soustředěna většina obyvatel města! Zachovat přírodní charakter lokality s drobnou občanskou vybaveností (nezastavovat!). Celé území je součástí soustavy Natura 2000 a tvoří zelený klín spojující rybníční soustavu na	Maximálně podpořit funkčnost krajinného koridoru a jeho návaznost na navrhované zelené osy propojující příměstskou krajinu se středem města; zajistit bezpečný přechod přes ulici Milady Horákové (stávající je nedostatečně - bariéra v území); vytvořit bezpečný lesopark tvořící postupný přechod z městského prostředí do přírodní lokality Vávrovských rybníků, bez další

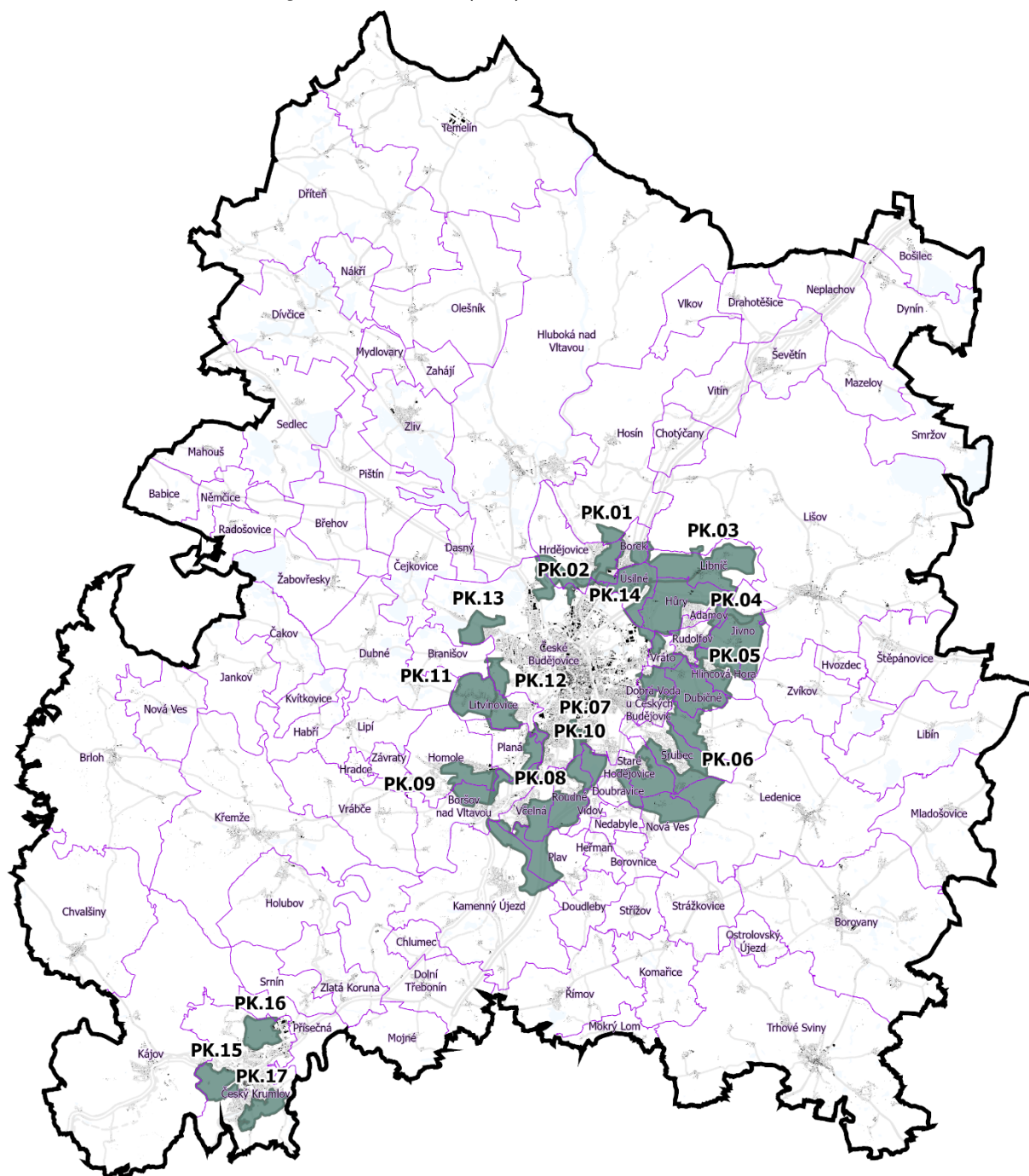
Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		severozápadě aglomerace (KM.14) s významnou zelenou osou vedoucí přes území bývalých kasáren až do středu města (plochy Výstaviště, Sokolský ostrov).	sportovní vybavenosti - zachovat pouze v Parku 4Dvory + stávající návrhové plochy OV.
PP.15 příměstský přírodní park	MEANDRY U SUCHOMELU	Ve vazbě na severní spojku (kruhový objezd u Globusu - přemostění Vltavy) a souběžnou plánovanou cyklostezku je zde potenciál území rezervovat pro přílehlé sídliště jako rekreační zázemí za podmínky zachování přírodního charakteru území (lužní krajina v nivě řeky Vltavy). Detailněji se tomuto území věnuje Poster č. 8 Přírodní park Meandry u Suchomelu a kapitola 7 Vybrané příklady vzorových řešení (kap. 7. 3).	Výsadba liniové zeleně podél navrhované cyklostezky a popřípadě dalších cest pro pěší, doplnění o další vegetační prvky zvyšující biodiverzitu území, vazba na říční nivu (podrobněji viz Poster č. 8 a kap. 7.3), území je součástí navržené aktivní nivy, která má být chráněna jako nezastavěná.
PP.16 příměstský přírodní park	HLUBOKÁ	Krajinný segment zahrnující historický zámecký park a na něj kompozičně navázanou Podskalskou louku až k rybníku Naděje. Jedná se o unikátní území (součást navrhované krajinné památkové zóny) s cennými průhledy a historicky komponovanými pohledovými osami (viz kapitola 2 Kompoziční, vizuální a kulturní hodnoty), zároveň však plní významnou rekreační funkci nejen pro město Hluboká nad Vltavou, ale i celou přílehlou aglomeraci. Do budoucna podpořit a znovu zviditelnit historicky komponovanou krajinu, rekreační využití podmínit respektováním definovaných historických hodnot území.	Formou i způsobem využití navázat na původní krajinářské parky a velkorysé romantické úpravy krajiny, cenný biotop Podskalské louky revitalizovat a navrátit k původnímu konceptu komponované krajiny (součást historicky cenné kompozici schwarzenberského panství), zpřístupnit veřejnosti.

6.2 Přírodní plíce města (PM)



Segment	Lokální název	Vize	Opatření
PM.1 přírodní plíce města	PŘÍRODNÍ PLÍCE MĚSTA	Plošná a liniová zeleň a vegetační plochy zasahující do intravilánu města, které rozhodujícím způsobem přispívá k eliminaci negativních jevů souvisejících s urbanizací, klimatickou změnou a stabilizaci životních podmínek obyvatel a návštěvníků města v souvislosti s kvalitou životního prostředí a sociálních souvislostí. Jedná se o provázanou soustavu i samostatné plochy se zásadním podílem vegetace různých kategorií v organismu města s podílem veřejné i neveřejné zeleně. Zázemí pro přírodní procesy v urbanizovaném prostoru a plochy pro každodenní pobyt a/nebo kultivaci veřejného prostoru.	Vysoká intenzita údržby odpovídající vysokému stupni zatížení včetně vybavení odpovídajícím mobiliářem. Důsledná ochrana stávajících ploch městské zeleně, jejich systematické rozšiřování, doplňování a propojování v ucelený systém ploch, uzlů, linií a os na v městské struktuře. Zachování, ochrana a posilování kontaktu s příměstským přírodním zázemím mimo urbanizovanou oblast. Vznik nových uličních stromořadí - "městských bulvárů" v nejdůležitějších osách a odpovídajících uličních profilech, které by měly propojit jádra městské zeleně v intravilánu mezi sebou a také s přírodním zázemím v extravilánu. Koncepční údržba stávající městské zeleně. Vytipování příležitostí pro nové městské parky v původní i nově vznikající zástavbě a možná nová propojení městské zeleně s extravilánem. V potenciálních rozvojových plochách hledat příležitosti pro velkorysá založení ploch městské zeleně odpovídající svým rozsahem a významem dílům z 19. století i v případě, že ekonomický výnos z těchto ploch tak bude limitován.

6.3 Příměstská krajinná oblast (PK)



Segment	Lokální název	Vize	Opatření
PK.01 příměstská krajinná oblast	ORTY	Oblast je vymezena mezi krajinným rozhraním obce Hrdějovice a obce Borek z důvodu stabilizace území a zamezení dalšího rozrůstání zástavby do volné krajiny. Centrem oblasti je PP Orty (území staré těžby kaolinového dolu u obce Borek severně od Českých Budějovic s rozsáhlým	Obnova vegetačních doprovodů komunikací (cyklostezek), podpora výsadby krajinnotvorných prvků zejména podél vodoteče Kyselá Voda, preferovat pestrou strukturu využití zemědělských ploch zohledňující polohu v těsném zázemí sídla, zvýšený důraz na

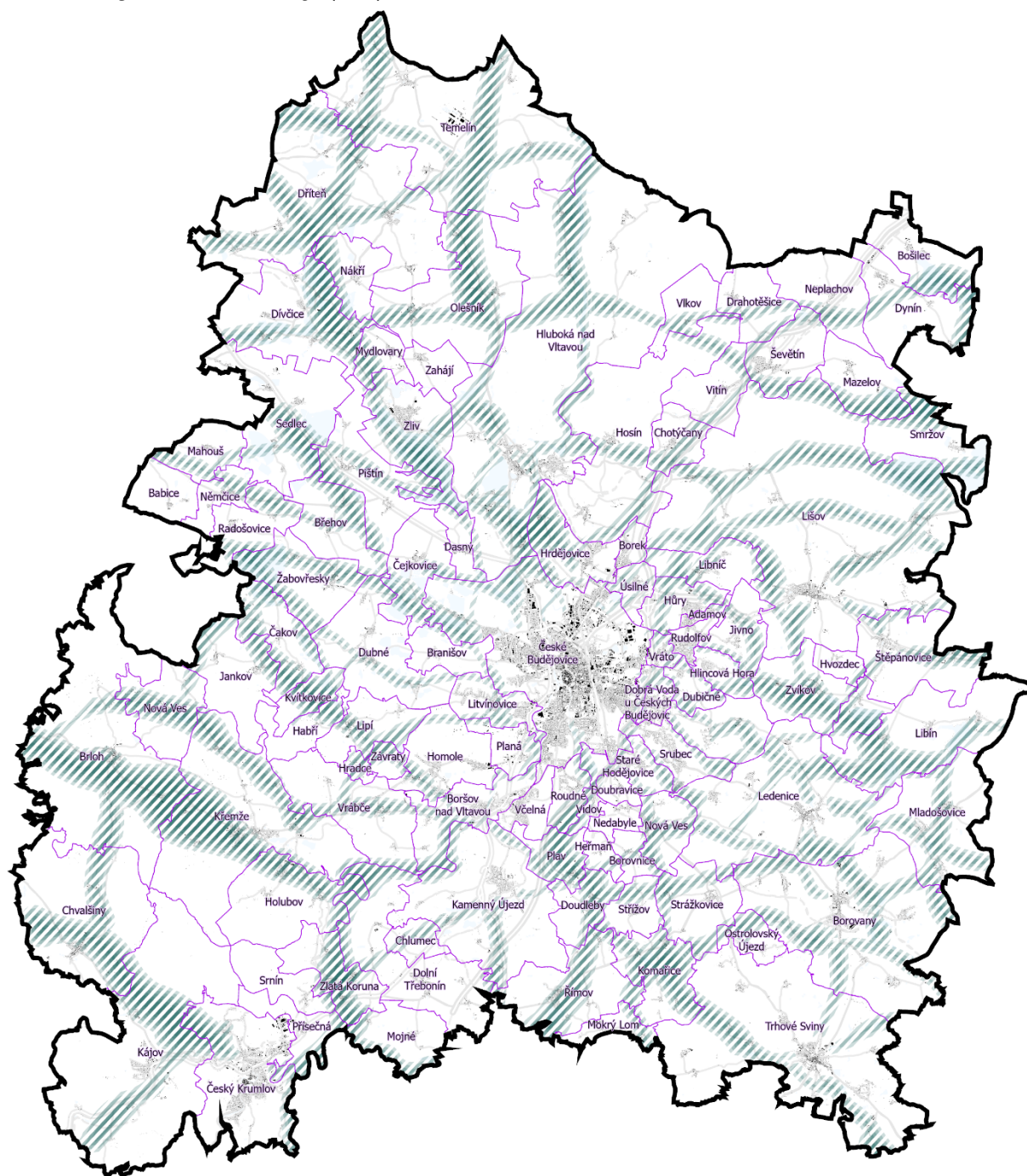
Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		komplexem ručně ražených chodeb, který funguje i jako zimoviště netopýrů) mající vysoký rekreační potenciál pro krátkodobou rekreaci i návštěvnost ze širšího okolí. Pozůstatky historické podzemní těžby jsou jedinečnou technickou památkou.	zajištění kvality rekreační prostupnosti krajinou.
PK.02 příměstská krajinná oblast	KYSELÁ VODA	Území podél vodoteče Kyselá voda (linie navrženého krajinného koridoru) zajišťující prostupnost území z údolní nivy Vltavy směrem k Mojskému lesu	Podpora revitalizace vodních toků a navazujících nivních ekosystémů, vytvářet podmínky pro šetrné formy rekreačního využití v nezastavěném území, preferovat pestrou strukturu využití zemědělských ploch zohledňující polohu v těsném zázemí sídla.
PK.03 příměstská krajinná oblast	D3 - ADAMOV	Plocha izolační zeleně vymežující prostor mezi dálnicí D3 a obcemi Adamov a Hůry, územím prochází NS Človek a krajina, jižní část navazuje na navrhovaný Příměstský přírodní park PP.04 v těsném zázemí zastavěného území města Rudolfovo, a pokračuje dále na severovýchod do volné krajiny až k lesnímu segmentu LP.04	Zamezení srůstu průmyslových ploch vznikajících podél dálnice a obytných částí obcí, případný další rozvoj koordinovat se požadavkem na zachování prostupnosti území směrem k centru města ČB a principem zelených klínů, podpořit a zachovat NS Človek a krajina, důsledně dbát na zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty, eliminovat bariéru dálničního tělesa.
PK.04 příměstská krajinná oblast	JIVNO	Území s významným potenciálem pro krátkodobou rekreaci (NS Cesta kolem hornického města, rybník Mrhal, vrchol Baba 583m .n.m.), významné krajinné koridory podél potoka Čertík	Vytvářet podmínky pro šetrné formy rekreačního využití, chránit významný pohledový horizont Lišovského prahu (vrchol Baba) před jeho znehodnocením či podhledovým narušením; zajistit prostupnost značně antropogeně ovlivněného území oblasti, dále nefragmentovat lesní celky
PK.05 příměstská krajinná oblast	HLINCOVA HORA - DUBIČNÉ - DOBROVODSKÝ POTOK	Rozsáhlé území zahrnující přírodně -rekreační oblast České Švýcarsko a výrazně zvlněnou krajinu (vyhlídkové místo Dlouhý vrch) s proměnlivým zastoupením zemědělské půdy a lesních celků s drobnými sídly, přírodě blízké porosty podél Vráteckého potoka v severní části a Dobrovodského potoka v jižní části krajinného segmentu.	Zajistit prostupnost značně antropogeně ovlivněného území, případný další rozvoj obcí je nutno koordinovat s požadavkem na zachování prostupnosti území směrem k centru města ČB a principem zelených klínů, podpora obnovy vegetačních doprovodů (alejí) podél komunikací (cyklostezky, polní cesty), preferovat pestrou strukturu využití zemědělských ploch

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
			zohledňující polohu v těsném zázemí sídla.
PK.06 příměstská krajinná oblast	HODĚJOVICKÝ POTOK	Rozsáhlé území zahrnující oblast podél Hodějovického potoka a Hodějovický les, významné pro krátkodobou rekreaci obcí Staré Hodějovice a Srubec, významná plocha zeleně z hlediska suburbanizačních procesů a prostupnosti území s významnými krajinnými koridory vedenými podél vodotečí (Starohodějovický a Hodějovický potok).	Podpora revitalizace vodních toků a navazujících nivních ekosystémů, vytvářet podmínky pro šetrné formy rekreačního využití v nezastavěném území, preferovat pestrou strukturu využití zemědělských ploch zohledňující polohu v těsném zázemí sídla.
PK.07 příměstská krajinná oblast	U ŠPAČKŮ	Území s významným přírodním a rekreačním potenciálem podél toku řeky Malše zahrnující významnou přírodní památku PP Tůně u Špačků. Nezanedbatelnou vodní plochu tvoří též Hodějovický rybník. Z hlediska vodního režimu i krajinářského hlediska se jedná o vysoce cennou otevřenou nivu, jejíž nezastavěnost je nutno chránit.	Podpora doprovodné zeleně podél řeky Malše i dalších přilehlých vodotečí, zachovat maximálně přírodní charakter území pouze s šetrným rekreačním využitím (naučné stezky, pěší trasy a cyklostezky).
PK.08 příměstská krajinná oblast	ROŽNOVSKÝ LES	Významná zalesněná plocha s hustou cestní sítí a rekreačním potenciálem pro přilehlou obec Včelná, podél celé východní hranice segmentu je vedena dálnice D3 a tvoří tak významnou bariéru v území směrem údolní nivě řeky Malše. Minimalizaci dopadů na defragmentaci krajiny způsobené takto významnou dopravní stavbou se podrobněji zabývá Poster č. 11 a kapitola 7 Vybrané příklady vzorových řešení (kap. 7.6.1 Dálnice D3 ve vazbě na nivu Malše s lesem u Kamenného Újezdu).	Zachovat celistvost lesního celku a zabránit nežádoucí fragmentaci, podpořit opatření na zlepšení prostupnosti směrem na východ (překonání dálnice) a podpořit tak vazbu na údolní nivu řeky Malše, podporovat opatření vedoucí k zvýšení druhové rozmanitosti lesa.
PK.09 příměstská krajinná oblast	BORŠOV - HOMOLE	Zemědělsky využívaná krajina v těsném zázemí obcí Homole a Boršov nad Vltavou, osu segmentu tvoří vodoteč Homolského potoka, který se vlévá v jeho východní části do řeky Vltavy	Revitalizace toku Homolského potoka na přírodně blízké řešení, podpora výsadby liniové zeleně podél místních komunikací a železniční trati.
PK.10 příměstská krajinná oblast	ÚDOLNÍ NIVA VLTAVY - JIH	Segment zahrnující tok řeky Vltavy od Stecherova mlýna po Boršov nad Vltavou s cennými fragmenty meandrů a přírodních biotopů. Zároveň je území rekreačně využíváno místními obyvateli i návštěvníky (páteří	Podpora přírodního charakteru území ve vazbě na meandry řeky Vltavy, vysoký rekreační potenciál území koordinovat s cennými přírodními hodnotami (nadregionální ÚSES), podpora měkkých forem rekreace.

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		cyklostezka podél Vltavy). Z hlediska vodního režimu i krajinářských hodnot se jedná o vysoce cennou otevřenou nivu, jejíž nezastavěnost je nutno zachovat.	
PK.11 příměstská krajinná oblast	LITVÍNOVICE - ŠINDLOVY DVORY	Zemědělsky využívaná plocha mezi obcí Homole a Homolským lesem na jihu a obcemi Mokré a Litvínovice s kaskádou Šindlovského a Litvínovických rybníků na severu, významná z hlediska zmírnění suburbanizačních procesů a prostupnosti území, zejména v její vazbě na segment PK.12 a PP.12.	Podpora dobrovodné zeleně podél vodních toků a ploch (rybníků), preferovat pestrou strukturu využití zemědělských ploch zohledňující polohu v těsném zázemí sídla, případný další rozvoj obcí koordinovat s požadavkem na zachování prostupnosti území směrem k centru města ČB a principem zelených klínů.
PK.12 příměstská krajinná oblast	ŠVÁBŮV HRÁDEK	Území navázané na vymezenou zelenou osu a krajinný koridor propojující Borský les přes segment přírodního parku PP.12, stabilizovanou zeleň parku Stromovka s centrem města České Budějovice, oblast má tak strategickou roli pro zachování významného zeleného klínu v západní části aglomerace a je klíčovým územím z hlediska probíhajících suburbanizačních procesů.	Preferovat pestrou strukturu využití zemědělské půdy zohledňující polohu v těsném zázemí sídla; zlepšit prostupnost území pro pěší a cyklisty, podpořit výsadbu zeleně (krajinných struktur) podél stávajících polních cest a vodotečí, zachovat strukturu dochovaných plužin, případný další rozvoj obcí koordinovat s požadavkem na zachování prostupnosti území směrem k centru města ČB a principem zelených klínů.
PK.13 příměstská krajinná oblast	ZAVADILKA	Zemědělsky využívaná plocha v návaznosti na obytnou zónu Zavadilka, v severovýchodní části navazující na PR Vrbenké rybníky.	Preferovat pestrou strukturu využití zemědělské půdy zohledňující polohu v těsném zázemí sídla; zlepšit prostupnost území pro pěší a cyklisty výsadbou liniových prvků zeleně a dalších krajinných struktur.
PK.14 příměstská krajinná oblast	ÚDOLNÍ NIVA VLTAVY - SEVER	Segment navazující na vymezený přírodní park PP.15 a sahající až k vodáckému areálu Lídy Polesné v Českém Vrbném s převažujícím zemědělským využitím a zároveň velmi intenzivně rekreačně využívaný místními obyvateli i návštěvníky oblasti (páteřní cyklostezka podél obou břehů Vltavy). Osu segmentu tvoří údolní niva řeky Vltavy tvořící páteřní krajinný koridor v území. Z hlediska vodního režimu i krajinářských hodnot se jedná o vysoce cennou otevřenou nivu, jejíž	Podpora přírodního charakteru území ve vazbě na meandry řeky Vltavy, vysoký rekreační potenciál území koordinovat s cennými přírodními hodnotami (nadregionální ÚSES), vytvářet pestřejší strukturu využití s vyšším zastoupením lužních lesů a zatravněných ploch a pro šetrné formy rekreačního využití; aplikovat vhodná revitalizační opatření vodních toků. Území je součástí navržené aktivní nivy, která má být chráněna a zůstat nezastavěná.

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		nezastavěnost je nutno zachovat.	
PK.15 příměstská krajinná oblast	ČESKÝ KRUMLOV - KVÍTKŮV DVŮR	Krajinářsky cenné území v těsném zázemí zámeckého parku s památkově chráněnou alejí vedoucí od zámeckých zahrad směrem ke Kvítkovu Dvoru, zvlněná krajina poskytuje hodnotné výhledy na siluetu města Český Krumlov (vyhlídka Ptačí hrádek s památníkem Karla Filipa ze Schwarzenbergu) či směrem na Kvítkův Dvůr (vyhlídkové místo Kamenný kruh). Pestrá mozaika využití krajiny (lesy, louky, pastviny) s velkým množstvím drobných krajinných struktur (meze, doporvodné porosty cest a vodních toků, aleje), vzhledem k výše popsaným hodnotám se jedná o území s vysokým rekreačním potenciálem.	Zachovat a chránit stávající charakter území (mozaika lesních porostů a různé velikých luk), podpora obnovy liniových prvků v krajině, nenarušit a chránit dálkové pohledy na výraznou siluetu města Český Krumlov, podpora měkkých forem rekreačního využití (turistických tras, vyhlídkových míst) pro krátkodobou rekreaci.
PK.16 příměstská krajinná oblast	ČESKÝ KRUMLOV - LIŠČÍ HORA	Území v těsné návaznosti na intravilán města severně od železniční trati, oblast je součástí CHKO Blanský les, má však charakter příměstské oblasti hojně využívané ke krátkodobé rekreaci, většinu plochy krajinného segmentu vyplňuje přírodní památka Cvičák (předmětem ochrany jsou společenstva širokolistých suchých trávníků a vzácné a ohrožené druhy živočichů jako např. populace motýlů), dominantou území je Liščí hora (613m n.m.)	Respektovat přírodní a estetické hodnoty oblasti, (významné dálkové pohledy na panorama města), podpora měkkých forem rekreace (naučné stezky).
PK.17 příměstská krajinná oblast	ČESKÝ KRUMLOV - HORNÍ BRÁNA	Území kopírující vymezené krajinné rozhraní jižní části města Český Krumlov sloužící pro krátkodobou rekreaci s hustou sítí turistických cest (Kaple Panny Marie Bolestné a sv. Kříže, křížová cesta Sedm zastavení bolesti Panny Marie Český Krumlov) s nejvyšším bodem 672m n.m (Horní Brána), zemědělsky využívaná krajina.	Posilování pestrosti struktury s významným zastoupením trvalých travních porostů, popř. i ovocných sadů, ochrana struktur dochovaných plužin (Slupenec, Spolí).

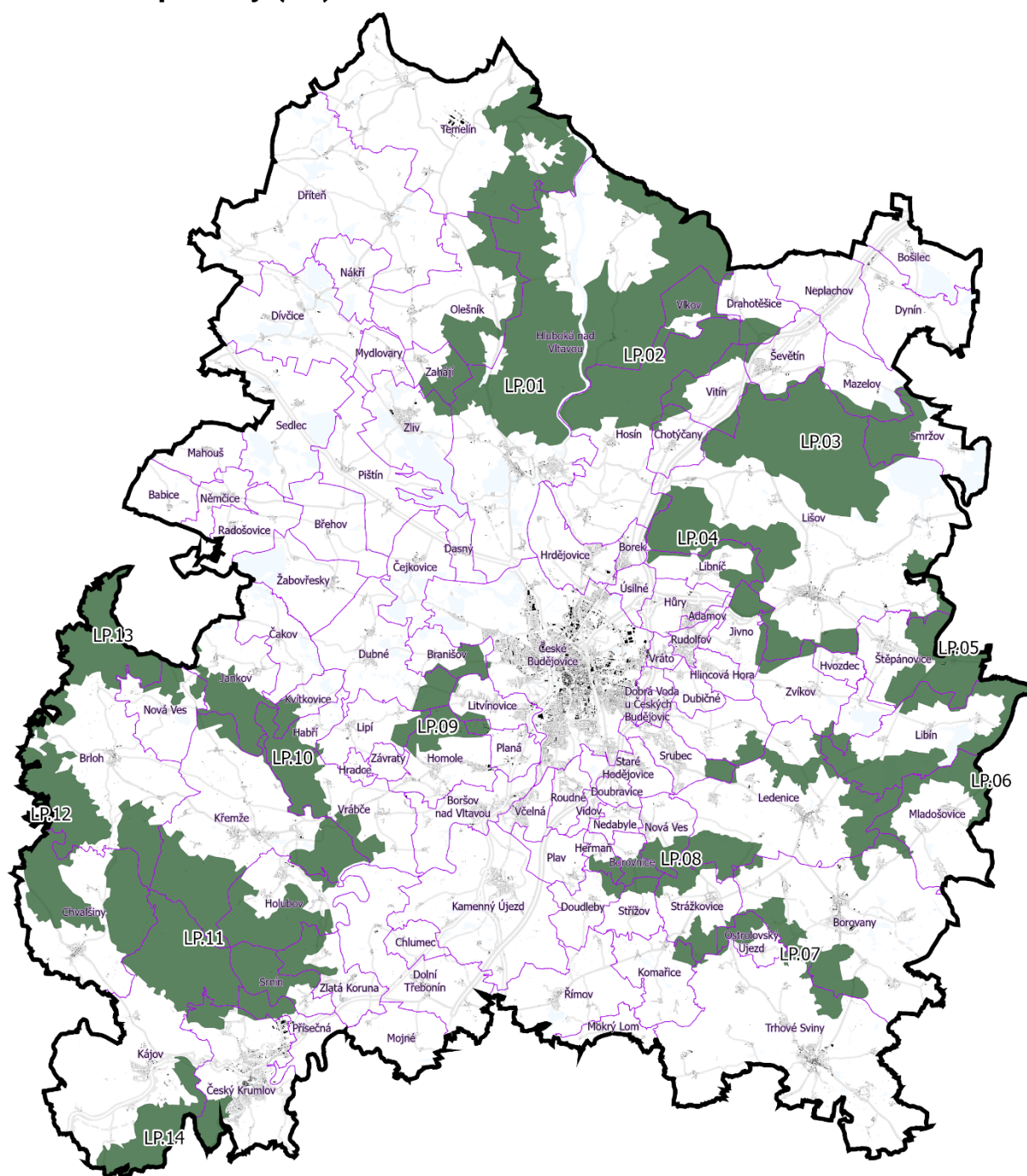
6.4 Krajinné koridory (KK)



Segment	Vize	Opatření
KK krajinné koridory	Segmenty krajiny převážně liniového charakteru vykazující vysokou přírodní a estetickou hodnotu, které nemusí být v přímém kontaktu s osídlením. Tvoří přírodní skelet krajiny a spojnice mezi obcemi a rozsáhlejšími přírodními celky. Hlavní osou může být vodoteč nebo jiný přírodní fenomén, ale také nezpevněná cesta nebo trasa se	V území koridorů je žádoucí posilovat mimoprodukční, ekologické a rekreační funkce krajiny. Ve vhodných místech obohacovat krajinu komponovanými krajinářskými prvky. V rámci prostupnosti krajiny je žádoucí věnovat pozornost posilování pěších a cyklistických propojení, rozvoji infrastruktury měkké turistiky. Přetínání koridorů lineárními strukturami infrastruktury (dopravní, energetické) je

	<p>souvislou a dostatečně robustní vegetační doprovodnou složkou. Z velké části mohou tyto segmenty splývat s prvky ÚSES, ale studie identifikuje a navrhuje také možnosti nad rámec ÚSES.</p> <p>V území koridorů je posílena mimoprodukční funkce krajiny. Jsou podstatnou nabídkou pro zamýšlené vedení turistických tras a je vhodné je koordinovat s obnovou historických polních a lučních cest a stromořadí stejně jako s návrhy nových přírodních spojnic, které studie obsahuje.</p> <p>U navržených krajinných koridorů je kladen důraz na veřejnou přístupnost a přístupnost zvláště podél břehů vodotečí nebo evidovaných cest včetně soukromých pozemků v souladu s platnou legislativou. Častou součástí krajinných koridorů jsou nivy řek, které je potřeba respektovat. Jejich vymezení a podrobnější vize opatření je součástí samostatné kapitoly Voda v krajině. Nivy řek jsou mimo jiné potenciálem pro rekreační přístupnost územím, která musí být zajištěna - viz např. chatové oblasti na řece Malši, které jsou bariérou přirozené přístupnosti podél řeky.</p>	<p>nežádoucí, avšak v nezbytných případech je nutné je řešit individuálně při opatřeních eliminujících narušení primárních funkcí krajinného koridoru. Je třeba vyšší měrou soustředit pozornost na revitalizaci vodních toků a zřizování malých vodních nádrží. V prostředí homogenní krajiny je třeba zvyšovat pestrost biotopů a směřovat k drobnější krajinné mozaice. Likvidace invazních druhů rostlin a dřevin.</p> <p>Řešení prostupu krajinných koridorů otevřenou krajinou (KM, ZK):</p> <ul style="list-style-type: none"> - vyšší míra doplnění krajinných prvků (solitérní, liniové a skupinové výsadby zeleně, remízy, meze, větrolamy), - obnova a výsadba alejí a stromořadí cest a silnic, - preferovat jednoznačné rozlišení kultur a omezovat plochy ruderální a náletové. <p>Řešení prostupu krajinných koridorů lesními porosty (LP):</p> <ul style="list-style-type: none"> - vytvářet lokální plochy bezlesí, místně doplněné solitérními a skupinovými výsadbami, - cesty a silnice doplňovat alejemi a stromořadími, a to i v intravilánu lesa, - vyšší měrou dbát na pestrou dřevinnou skladbu. <p>Řešení prostupu krajinných koridorů v přírodních parcích a příměstské krajině (PP a PK):</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšenou měrou zastoupit prvky komponované parkové krajiny, - komunikace vedené ve směru osy koridoru do krajiny doplňovat velkorysými stromořadími a alejemi.
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

6.5 Lesní porosty (LP)



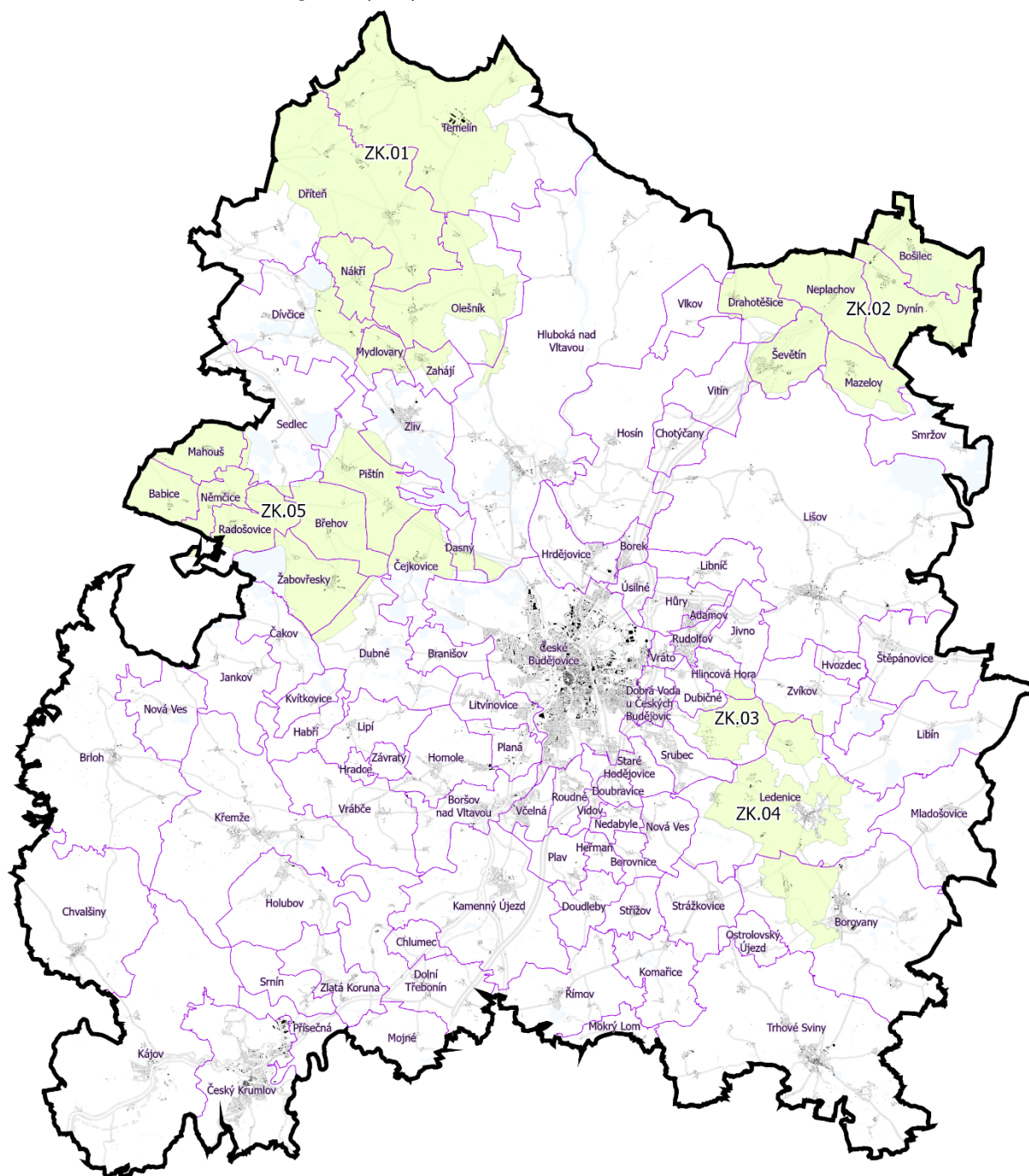
Segment	Lokální název	Vize	Opatření
LP.01 lesní porosty	STARÁ OBORA - PURKARECKO - LITORADICKO	Stará obora - primárním účelem je chov zvěře při podmínce zajištění veřejné přístupnosti, údržbě a rozvoji historických krajinařsky komponovaných struktur a přírodních hodnot. Prioritní jsou mimoprodukční funkce lesa. Významnou roli zastává na území obory bezlesí, zvýšený podíl starých ponechaných starých v lesích a	Kontinuální obnova přestárých nebo rozpadlých komponovaných krajinných prvků (aleje, stromořadí, solitérní a skupinové výsadby). Údržba bezlesí, rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Omezení

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		soliterních stromů v bezlesí. Skladba lesa pestrá, smíšená.	holosečného hospodaření, preference výběrného. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz-jáma".
LP.02 lesní porosty	PONĚŠICKÁ OBORA - RADONICKO	Poněšická obora - primárním účelem je chov zvěře při podmínce zajištění veřejné přístupnosti, údržbě a rozvoji historických krajinněsky komponovaných struktur a přírodních hodnot. Prioritní jsou mimoprodukční funkce lesa. Významnou roli zastává na území obory bezlesí, zvýšený podíl starých ponechaných starých v lesích a soliterních stromů v bezlesí. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Kontinuální obnova přestárých nebo rozpadlých komponovaných krajinných prvků (aleje, stromořadí, soliterní a skupinové výsadby). Údržba bezlesí, rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Omezení holosečného hospodaření, preference výběrného. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz-jáma". Obnova rybníční soustavy na Líšnickém potoce.
LP.03 lesní porosty	VELCHVÍNSKO	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz-jáma".
LP.04 lesní porosty	MOJSKÝ LES, BUDĚJOVICKÝ LES, LIŠOVSKO	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz-jáma".
LP.05 lesní porosty	HORNOMILETÍNSKO - VRANÍN	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz-jáma".

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
LP.06 lesní porosty	LEDENICKO - DOMANÍNSKO	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz- jáma".
LP.07 lesní porosty	BOROVANSKO	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz- jáma".
LP.08 lesní porosty	STRÁŽKOVICKO	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz- jáma".
LP.09 lesní porosty	HOMOLSKÉ LESY - VLČÍ JÁMA - BOR	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz- jáma".
LP.10 lesní porosty	BLANSKÝ LES - KLUK	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz- jáma".
LP.11 lesní porosty	BLANSKÝ LES - KLEŤ	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
			invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz- jáma".
LP.12 lesní porosty	BLANSKÝ LES - BULOVÝ	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz- jáma".
LP.13 lesní porosty	BLANSKÝ LES - BUGLATA	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz- jáma".
LP.14 lesní porosty	VĚTRNÍ	Primárním účelem je hospodářské využití. Důležité jsou mimoprodukční funkce lesa. Skladba lesa pestrá, smíšená.	Rozvoj pestré smíšené skladby dřevin a shodná přeměna monokultur. Preference výběrného hospodaření. Likvidace porostů akátů a jiných invazních dřevin. Povinnost rekultivace přibližovacích linek metodou "jáma- hráz- jáma".

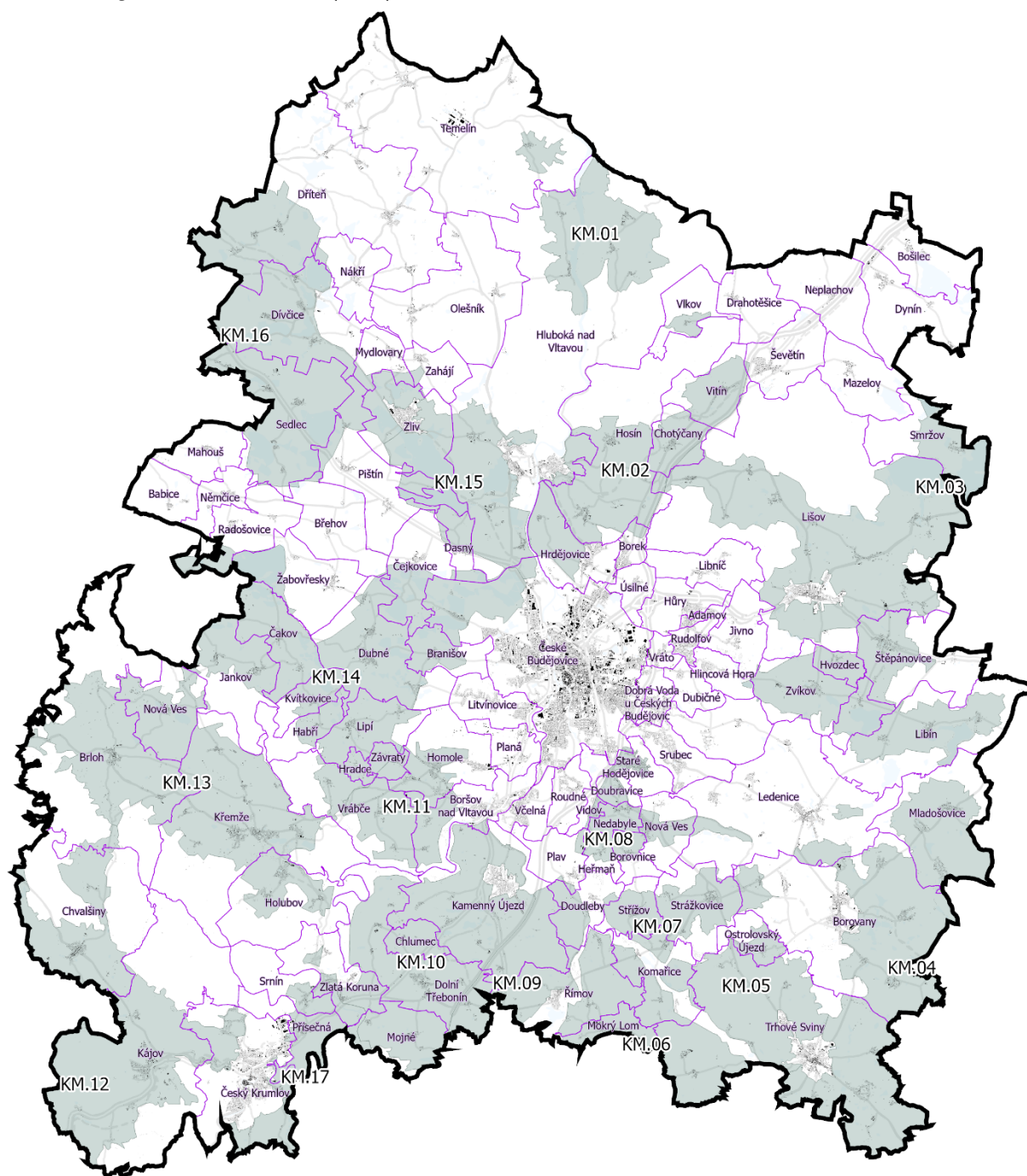
6.6 Zemědělská krajina (ZK)



Segment	Lokální název	Vize	Opatření
ZK.01 zemědělská krajina	DŘÍTEŇSKO	pestrá rovinatá, ekologicky stabilní, přehledná intenzivní zemědělská krajina velkého měřítka, drobné měřítko sídel s hodnotnou urbanistickou strukturou a soubory staveb selského baroka	obnova systému malých vodních toků, revitalizace se zatravněnou údolnicí, komplexní opatření na podporu retence a akumulace vody v krajině, ochrana erozně ohrožený pozemků, optimalizace parametrů půdních bloků (max. 30 ha, poměr stran dílu půdního bloku optimálně 1:2-1:4), obnova polních cest, doplnění liniové a soliterní zeleně a remízků, výsadba

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
			alejí, likvidace výskytů a porostů invazních dřevin, detailně se principům přístupu na modelovém území u Dřiteně věnuje Poster 9 Harmonizace zemědělské krajiny.
ZK.02 zemědělská krajina	NEPLACHOVSKO	pestrá rovinatá, ekologicky stabilní, výše položená, přehledná intenzivní zemědělská krajina velkého měřítka, střední měřítka sídel s hodnotnou urbanistickou strukturou a soubory staveb selského baroka	obnova systému malých vodních toků, revitalizace se zatravněnou údolnicí, komplexní opatření na podporu retence a akumulace vody v krajině, ochrana erozně ohrožený pozemků, optimalizace parametrů půdních bloků (max. 30 ha, poměr stran dílu půdního bloku optimálně 1:2-1:4), obnova polních cest, doplnění liniové a soliterní zeleně a remízků, výsadba alejí, likvidace výskytů a porostů invazních dřevin, obnova komponovaných částí krajiny panských dvorů (Bzí - Nový Dvůr - Dolní Bukovsko - Žimutice)
ZK.03 zemědělská krajina	LEDENICKO - BOROVANSKO	pestrá, ekologicky stabilní, mírně zvlněná mozaiková extenzivní zemědělská krajina středního měřítka, střední měřítka sídel, významná rekreační funkce krajiny	obnova systému malých vodních toků, revitalizace se zatravněnou údolnicí, komplexní opatření na podporu retence a akumulace vody v krajině, ochrana erozně ohrožený pozemků, optimalizace parametrů půdních bloků (max. 30 ha, poměr stran dílu půdního bloku optimálně 1:2-1:4), obnova polních cest, doplnění liniové a soliterní zeleně a remízků, výsadba alejí, likvidace výskytů a porostů invazních dřevin, vyšší podíl TTP
ZK.04 zemědělská krajina	SEVERNÍ LEDENICKO	pestrá, ekologicky stabilní, mírně zvlněná mozaiková extenzivní zemědělská krajina středního měřítka, střední měřítka sídel, významná rekreační funkce krajiny	obnova systému malých vodních toků, revitalizace se zatravněnou údolnicí, komplexní opatření na podporu retence a akumulace vody v krajině, ochrana erozně ohrožený pozemků, zmenšení bloků orné půdy, obnova polních cest, doplnění liniové a soliterní zeleně a remízků, výsadba alejí, likvidace výskytů a porostů invazních dřevin, vyšší podíl TTP
ZK.05 zemědělská krajina	NETOLICKO - PIŠTÍNSKO	pestrá, ekologicky stabilní, mírně zvlněná mozaiková, intenzivní zemědělská krajina velkého měřítka, drobné měřítka sídel	obnova systému revitalizovaných malých vodních toků se zatravněnou údolnicí, komplexní opatření na podporu retence a akumulace vody v krajině, ochrana erozně ohrožený pozemků, optimalizace parametrů půdních bloků (max. 30 ha, poměr stran dílu půdního bloku optimálně 1:2-1:4), obnova polních cest, doplnění liniové a soliterní zeleně a remízků, výsadba alejí, likvidace výskytů a porostů invazních dřevin, obnova komponovaných částí krajiny panských dvorů (např. Suchá)

6.7 Krajinná mozaika (KM)



Segment	Lokální název	Vize	Opatření
KM.01 krajinná mozaika	HROZNĚJOVICE - PURKAREC	členitá krajina se zaříznutým údolím Vltavy s vodní nádrží Hněvkovice, okolní pestře využívaná krajina bohatě členěná krajinnou zelení, s šetrou a přiměřenou mírou rekreačního využívání v okolí vodní nádrže Hněvkovice, ochrana stávajícího	zachování, případně doplnění prvků členících zemědělskou půdu, rozvoj vegetačních doprovodů komunikací, začlenění zemědělských areálů (Hrozněvovice) do okolí prostřednictvím zeleně, zvážit obnovu zaniklých rybníků u obce

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		měřítka sídel, podpora retence vody v krajině	Němčice, zejména u Hroznějovic důraz na portierozní ochranu orné půdy (zatravnění, přerušení přílišné délky svahu, agrotechnická opatření atp.)
KM.02 krajinná mozaika	HOSÍN - DOBŘEJOVICE	pestrá mozaika krajiny, odolávající tlakům suburbanizace, rozvoj kompozičních vazeb na komponovanou krajinu Hlubocka a pohledových vazeb na zámek Hluboká, podpora zadržování vody v krajině, minimalizované negativní dopady přítomnosti dálnice D3, nové využití zrušeného úseku železnice v podobě cyklostezky (detailně se tématu věnuje Poster 10 Cyklostezka Hrdějovice - Ševětín)	ochrana, obnova a rozvoj komponovaných prvků krajiny Hlubocka, podpora a rozvoj rozptýlených prvků zeleně, v jižní nivní části krajinného segmentu podpora převodu orné půdy na TTP a ochrana nivy, ve východní části segmentu v maximální možné míře omezení doprovodných nežádoucích jevů v blízkosti dálnice D3, prověřit možnosti vizuálního začlenění objektu dálnice do okolí, prověřit možnosti zajištění pěší a cyklistické přístupnosti přes objekt dálnice coby nové bariéry v území, nové využití zrušené železnice
KM.03 krajinná mozaika	VELECHVÍN - ŠTĚPÁNOVICE - LIBÍN	pestrá venkovská krajina s proměnlivou texturou mozaiky využití, místy s menšími či většími rybníky, s vysokým zastoupením krajinné rozptýlené zeleně, venkovská sídla odpovídajícího měřítka, krajina dobře rekreačně přístupná, důraz na kvalitu vody v rybnících	podpora a rozvoj prvků, členících krajinu a zlepšujících schopnost zadržovat vodu v krajině, na větších pozemcích orné půdy podpora komplexního systému protierozních opatření, obnova vegetačních doprovodů komunikací, v osách navržených krajinných koridorů zvýšený důraz na zajištění kvality rekreační přístupnosti krajinou, zejména s důrazem v místě kolize s výstavbou komunikace a obchvatu (Lišov, Štěpánovice), důraz na ochranu rybníku Dvořiště
KM.04 krajinná mozaika	BUKVICE - HLUBOKÁ u BOROVAN - MLADOŠOVICE	pestrá venkovská krajina s relativně drobnou texturou mozaiky využití, s bohatstvím menších rybníků, vyvážené využívání krajiny a přiměřené formy rekreace, ochrana nivy Stropnice a jejích přírodních a krajinářských hodnot, dobrá rekreační přístupnost krajiny	podpora a rozvoj prvků rozptýlené zeleně, vegetačních doprovodů komunikací, zejména v osách navržených krajinných koridorů zvýšený důraz na kvalitu rekreační přístupnosti územím, ochrana nivy Stropnice před zorněním, zástavbou či jinými formami znehodnocení, rozvoj jejích hodnot, zlepšení kvality vody Stropnice a jejích přítoků, preference měkkých forem rekreace kolem Stropnice, v osách navržených krajinných koridorů zvýšený důraz na zajištění kvality rekreační přístupnosti krajinou, zejména s

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
			důrazem v místě kolize s výstavbou komunikace a obchvatu u Trhových Svinů (podrobně řešeno v Posteru 11 Defragmentace krajiny)
KM.05 krajinná mozaika	RANKOV	členitá a pestrá krajina s většími lesními celky a zemědělskou půdou, bohatá na členící prvky rozptýlené zeleně, s přírodně i krajinářsky cennou nivou Svinenského potoka	ochrana údolní nivy Svinenského potoka, její spíše extensivní využití, ochrana přírodních hodnot, doplnění a podpora rozptýlené zeleně v zemědělské půdě a kolem komunikací, v osách navržených krajinných koridorů zvýšený důraz na zajištění kvality rekreační prostupnosti krajinou, zejména s důrazem v místě kolize s výstavbou komunikace a obchvatu u Trhových Svinů (podrobně řešeno v Posteru 11 Defragmentace krajiny)
KM.06 krajinná mozaika	MOKRÝ LOM - TODNĚ	drobná mozaika venkovského osídlení a využívání krajiny, s relativně většími lesními celky, zemědělská krajina strukturně členěná množstvím rozptýlené zeleně, zachované drobné měřítko sídel	podpora a obnova rozptýlené zeleně na zemědělské půdě, podél komunikací, umírněné a spíše měkké formy rekreačního využití, dobrá prostupnost krajiny
KM.07 krajinná mozaika	STRÍŽOV - STRÁŽKOVICE	pestrá zemědělská krajina schopná zadržovat vodu, drobné měřítko sídel	komplexní opatření na podporu retence a akumulace vody v krajině, členění krajiny zelení na drobnější měřítko
KM.08 krajinná mozaika	PANSKÝ LES	mozaika lesních a zemědělských ploch, důraz na nesrůstání sídel suburbanizačním vlivem metropole	zachování drobné mozaiky využívání krajiny
KM.09 krajinná mozaika	KRASEJOVKA	krajina s relativně drobnou strukturou využití, v minimalizovanými dopady těsné blízkosti nově budované dálnice D3	v maximální možné míře omezení doprovodných negativních jevů v blízkosti dálnice, prověřit možnosti vizuálního začlenění objektu dálnice do okolí, prověřit možnosti zajištění prostupnosti přes objekt dálnice coby nové bariéry v území, v krajině opatření na podporu retence a akumulace vody v území, ochrana komponovaných vazeb na KPZ Římovsko
KM.10 krajinná mozaika	TŘEBONÍN - KAMENNÝ ÚJEZD	pestrá krajina s drobnou mozaikou lesních a zemědělských ploch, členěných drobnými vegetačními strukturami, drobnými sídly venkovského charakteru a několika rybníky, plnicí přiměřeně rekreační roli, s minimalizovanými dopady	v maximální možné míře omezení doprovodných negativních jevů v blízkosti dálnice D3, prověřit možnosti vizuálního začlenění objektu dálnice do okolí, prověřit možnosti zajištění prostupnosti přes objekt dálnice coby nové

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		sousedícího tělesa dálnice D3, sídla venkovského charakteru s odpovídající strukturou a měřítkem	bariéry v území, v krajině opatření na podporu retence a akumulace vody v území, ochrana venkovského měřítka sídel a jejich cenných panoramat, omezení vzniku negativních dominant v území, ochrana VPZ Čertyně. Navrhovaný koridor železnice (dle ZUR Jihočeského kraje), který protíná harmonické území tohoto krajinného segmentu, sloučit s koridorem budované dálnice D3.
KM.11 krajinná mozaika	VRÁBČE	pestrá krajina s drobnou mozaikou lesních a zemědělských ploch, drobnými sídly venkovského charakteru a několika rybníky, plnící přiměřeně rekreační roli	opatření k zvýšení retence a akumulace vody v krajině, ochrana cenného panoramatu obce Jamné
KM.12 krajinná mozaika	KÁJOV - CHVALŠINY	pestrá venkovská krajina s drobnou strukturou ploch a drobným měřítkem sídel, s osou území tvořenou nivou Polečnice a Chvalšinského potoka s významnou migrační funkcí	zachování tradičních hodnot území, jako je jeho měřítko a venkovský charakter, doplnění rozptýlené zeleně, vegetačních doprovodů komunikací, ochrana vizuálně hodnotných siluet sídel před znehodnocením, podpora retence a akumulace vody v krajině zejména ve vysýcháním ohrožených lokalitách, ochrana přírodních a krajinářských hodnot nivy Polečnice a Chvalšinského potoka, ochrana MPZ Chvalšiny
KM.13 krajinná mozaika	KŘEMŽE - BRLOH	pestrá venkovská krajina s drobnou strukturou využívání, s osou tvořenou nivou Křemžského potoka, zemědělské plochy bohatě členěné rozptýlenou zelení a vegetačními doprovody komunikací a vodoteče	ochrana nivy Křemžského potoka před zastavěním a zorněním či jiným znehodnocením plnění jejich krajinářských funkcí, rozvoj jejich krajinářských hodnot, doplnění vegetačních struktur členících zemědělskou půdu (zejména v okolí Brlohu a Nové Vsi), současně podpora retence a akumulace vody v území, ochrana pohledově exponovaných poloh před vizuálním znehodnocením, ochrana VPZ Rojšín
KM.14 krajinná mozaika	BRANIŠOV - LIPÍ - ČAKOV	vizuálně otevřená zemědělská krajina s mozaikou různě využívaných ploch (orná půda, TTP, rybníky, lesy), zemědělské plochy členěné drobnými strukturami zeleně, sídla venkovského typu a měřítko,	ochrana nivy Dehtářského potoka před zastavěním a zorněním či jiným znehodnocením plnění jejich krajinářských funkcí, rozvoj jejich krajinářských hodnot, ochrana rybníční krajiny, důraz

Segment	Lokální název	Vize	Opatření
		cenné prostředí nivy Dehtářského potoka a rybníční krajiny	na zajištění kvality vody v rybnících, vyvážené rekreační využívání, ochrana měřítka sídel a cenných siluet sídel, zvyšování retence vody v krajině komplexními opatřeními, zvýšený důraz na zajištění prostupnosti krajiny v navržených krajinných koridorech
KM.15 krajinná mozaika	MUNICE - HLUBOKÁ	pestrá mozaika krajiny, odolávající tlakům suburbanizace, rozvoj kompozičních vazeb na komponovanou krajinu Hlubočka a pohledová vazby na zámek Hluboká, podpora zadržování vody v krajině	ochrana, obnova a rozvoj komponovaných prvků krajiny Hlubočka, podpora a rozvoj rozptýlených prvků zeleně, ochrana vymezené nivy před zastavěním a zorněním či jiným znehodnocením plnění jejích krajinářských funkcí, rozvoj jejích krajinářských hodnot, opatření na podporu retence vody v krajině
KM.16 krajinná mozaika	SEDLEC - ZÁBLATÍ	rozmanitá krajina s pestrou drobnou strukturou využití (orná půda, TTP, rybníky a přírodní plochy), zdravá zemědělská krajina, s osou tvořenou nivou Bezdrevského potoka	ochrana vymezené nivy Bezdrevského potoka před zastavěním a zorněním či jiným znehodnocením plnění jejích krajinářských funkcí, rozvoj jejích krajinářských hodnot, komplex opatření na retenci vody v krajině, zejména u České Lhoty rozčleněné rozsáhlých bloků orné půdy vegetačními strukturami, event. zatravnění
KM.17 krajinná mozaika	ČESKÝ KRUMLOV - JV	rozmanitá krajina s pestrou drobnou strukturou využití (orná půda, TTP, rybníky a přírodní plochy), zdravá zemědělská krajina	ochrana drobné krajinné mozaiky, opatření na zlepšování retence vody v krajině

7 VYBRANÉ PŘÍKLADY VZOROVÝCH ŘEŠENÍ

7.1 Princip zelených klínů

Motto: Krajina vstupuje do města

Zásadní princip návrhu koncepce krajiny **MOCB stabilizuje a podporuje historicky vzniklý fenomén přírodních „zelených“ klínů** pronikajících do jádra urbanizovaných ploch Českých Budějovic, ale i menších sídel. Toto přímé propojení města s přírodou je od dvacátého století až do současnosti ohrožováno tlakem nově vznikající zástavby, a především trasováním stávajících i navrhovaných významných dopravních propojení. Kromě zachování převážně přírodního charakteru těchto ploch s převahou zeleně a udržení převládajících přírodních procesů nad procesy urbánními je nejdůležitější ochránit, nebo v případě dosavadního narušení znovuobnovit, unikátní možnost nepřerušeno propojení vnitřního jádra městské struktury s okolní krajinou. Součástí tohoto záměru je návrh realizovat ve vhodných klíčových místech ozeleněné ekodukty nebo rozsáhlejší terénní překrytí některých stávajících nebo plánovaných komunikací. Ekonomická a technická náročnost těchto opatření je vyvážena pozitivním vlivem nejen na snížení negativních dopadů dopravy na prostředí města (hluk, emise, fragmentace přírodních vazeb atd.), ale především podporou celkové sociálně-ekonomické stability regionu, který je, mimo jiné, také unikátním fenoménem zelených klínů u jádra stotisícového města v jeho středu charakteristický.



Západní a severozápadní zelený klín pronikají do samotného jádra osídlení Českých Budějovic

ZÁPADNÍ ZELENÝ KLÍN ČESKÝCH BUDĚJOVIC

Plánovaná komunikace za Stromovkou v Českých Budějovicích má propojit sídliště Máj s Litvínovicemi. Současný dopravní návrh předcházející Územní studii MOCB počítá s povrchovou trasou v těsném kontaktu s městským parkem. Tato trasa by tak přetnula poslední téměř nedotčené krajinné propojení s jádrem města, které kromě mnoha přírodních funkcí také poskytuje pěším a cyklistům unikátní možnost téměř bezkolizního propojení z úplného centra až do krajiny daleko za městem. Obyvatelé krajského města této možnosti bohatě využívají.



Klíčová místa pro možnost nepřerušného propojení úplného jádra městské struktury s okolní krajinou: Současně plánovaná trasa propojení Milady Horákové a Litvínovic (červeně) - návrh vedení pod terénem v zásypu, s možností rozšíření parku Stromovka a revitalizace historických remízů. Variantní trasa pod terénem přímo k budoucí obsluhované komunikace u letiště (zeleně).

Územní studie navrhuje tento úsek komunikace zapustit pod zem a překrýt vegetací. Využít lze příhodné konfigurace stoupajícího terénu v daném místě. Tento princip byl původně v 90. letech 20. století součástí návrhu územního plánu Českých Budějovic a Územní studie MOCB tak tento princip aktualizuje a variantně také ještě předkládá možnost toto propojení vést v podzemním zásypu mezi Litvínovicemi a Šindlovými Dvory přímo k plánované komunikaci u rozvojových ploch letiště České Budějovice v Plané. Tato varianta umožňuje vyhnout se provozně i koncepčně problematickému místu – stávajícímu kruhovému objezdu v Litvínovicích. Součástí realizace zapuštěného úseku komunikace je také návrh obnovy některých starých tras stromořadí v krajině a dílčí rozšíření parku Stromovka směrem na západ. Úprava by tak měla velmi pozitivní vliv na kvalitu života v jihočeské metropoli z hlediska životního prostředí i dopravy.

Návrh překrytí části vnitřního městského okruhu Na Dlouhé louce, který je součástí „revitalizace“ nejcennějšího dochovaného zeleného klínu v Českých Budějovicích kombinuje konstrukci terénního zásypu a ozeleněného tělesa tunelu ve formě rozsáhlého ekoduktu od stávajícího parkoviště obchodního domu Kaufland k napojení současné komunikace I/III od Českého Krumlova. Tato část původně zcela přírodních ploch prošla v posledních desítkách let výrazně narušujícími zásahy - především nekonceptní výstavbou a zkapacitňováním průtahu I/III. Tímto způsobem by tak mohla být Dlouhá louka částečně opět rehabilitována. Nezanedbatelným přínosem by bylo výrazné snížení hlukové zátěže z dopravy v samotném centru města a v místě nejdůležitějších ploch pro každodenní rekreaci obyvatel města.

Klíčová místa pro možnost nepřerušného propojení úplného jádra městské struktury s okolní krajinou:



Komunikace I/3 Na Dlouhé louce - současný stav.



Komunikace I/3 Na Dlouhé louce - návrh překrytí terénem.

SEVEROZÁPADNÍ ZELENÝ KLÍN ČESKÝCH BUDĚJOVIC

Spojka sídliště Vltava a sídliště Máj v ulici Milady Horákové v Českých Budějovicích neprostupně oddělila park 4Dvory a okolní převážně ozeleněné plochy zasahující hluboko do města od cenné přírodní lokality v okolí Vrbenských rybníků, které přímo navazují na krajinné zázemí dále v extravilánu. Původně plánované ekodukty propojující alespoň částečně obě části původně celistvého přírodního území nebyly realizovány. Územní studie MOCB navrhuje realizovat jeden plošně rozsáhlejší ekodukt s využitím hlubokého zářezu komunikace. Toto opatření opět prostorově a funkčně obě části propojí.



Propojení sídlišť Vltava a Máj ulicí Milady Horákové - současný stav.

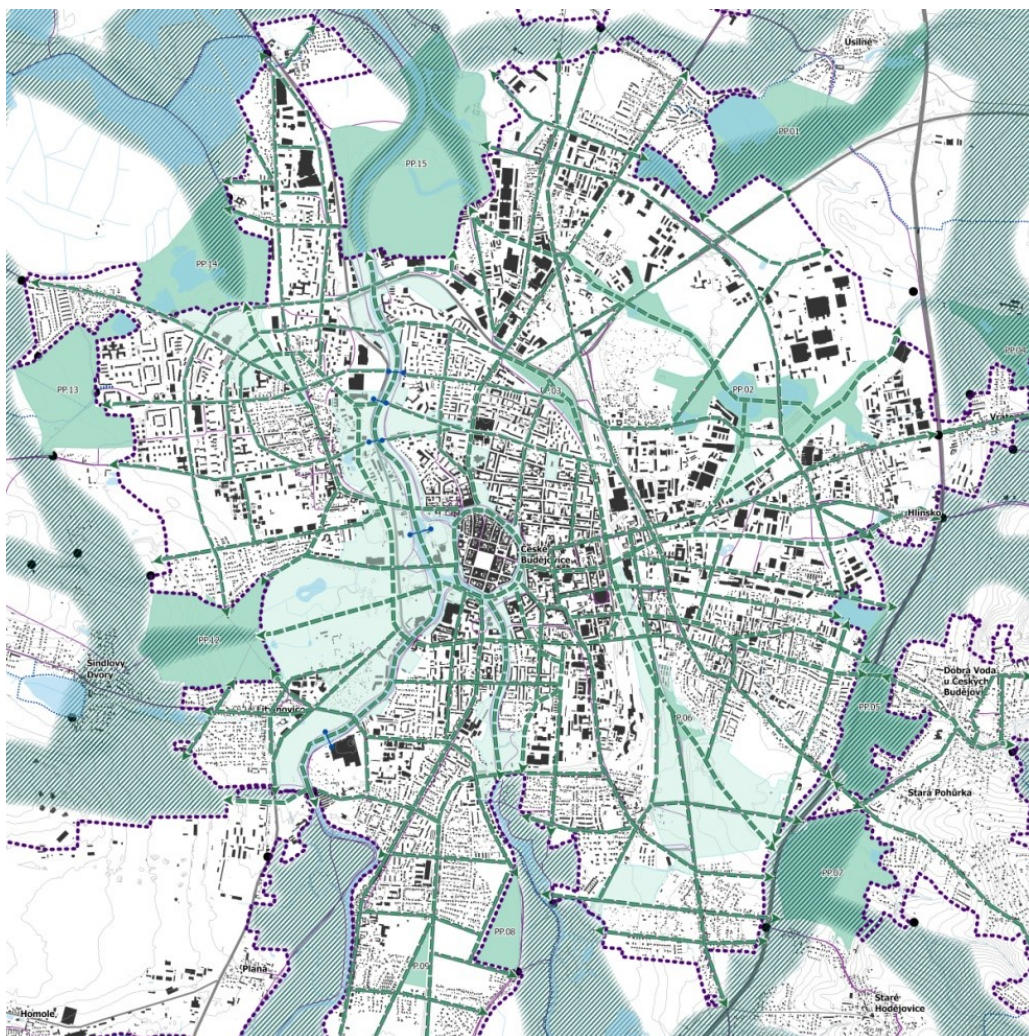


Propojení sídlišť Vltava a Máj ulicí Milady Horákové - návrh ekoduktu.

7.2 Zelené osy města

Motto: Uliční stromořadí jako přírodní plíce města

Zeleň v intravilánu města rozhodujícím způsobem přispívá k eliminaci negativních jevů souvisejících s urbanizací a klimatickou změnou. Poskytuje zázemí pro přírodní procesy v urbanizovaném prostoru a přispívá ke kultivaci veřejného prostoru. Kromě ochrany stávajících ploch městské zeleně je žádoucí jejich systematické doplňování a propojování v ucelený systém ploch, uzlů, linií a os v městské struktuře. Nově vytvářené zelené osy ve městě určují klíčové směry souvislé ozeleněné komplexní struktury. Jejich respektování, případné dotváření a propojování do logicky strukturované sítě podporuje spojitost jednotlivých, dnes fragmentovaných a izolovaných prvků zeleně, a pozitivně ovlivní místní mikroklima a životní podmínky obecně. Jde mimo jiné o jedno z nejučinnějších opatření při snižování efektu přehřívání intravilánu a snižování podílu polutantů v ovzduší. Na důležitých městských osách hlavních ulic je zásadní výhledově upravovat prostor uličního profilu a přizpůsobovat využití ulic tak, aby docházelo k možnosti koncepčního ozelenění a zároveň ke zvyšování podílu i dalších funkcí, než je v současné době převládající individuální a nákladní automobilová doprava.



Návrh zelených os v městské struktuře Českých Budějovic.

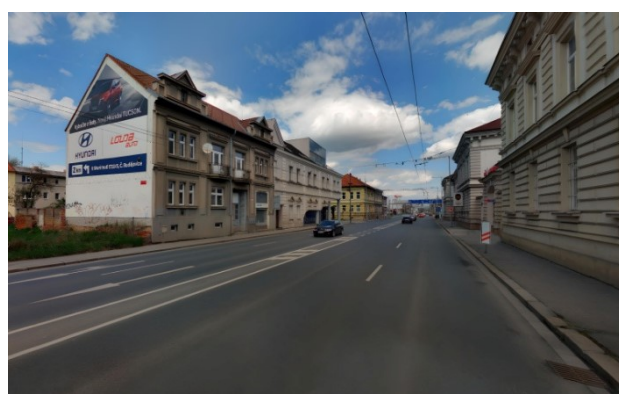
Příklad vzorových řešení je ukázán v rámci významných městských os Českých Budějovic v ulicích Pražská a Husova na vložení stromořadí do uličních profilů s přizpůsobením režimu a podporou využití i pro další funkce města, než je tomu v současnosti.



Pražská ulice v Českých Budějovicích - současný stav.



Návrh proměny uličního profilu Pražské ulice v Českých Budějovicích jako důležité severojižní městské osy.



Pražská ulice v Českých Budějovicích před křižovatkou Na Plzeňské - současný stav a návrh.



Husova ulice v Českých Budějovicích - současný stav.



Návrh proměny uličního profilu Husovy ulice v Českých Budějovicích jako důležité severozápadní městské osy.



Husova ulice v Českých Budějovicích - současný stav a návrh.

7.3 Příměstský park Meandry u Suchomelu

Motto: Revitalizace říční krajiny

Jedná se o konkrétní vzorový příklad řešení, který vychází z principů výše uvedených v kapitolách 4.2 Významné krajinné struktury ve vazbě na urbanizované území, 7.1 Princip zelených klínů a 7.2 Zelené osy a dále tyto principy rozvíjí na zájmovém území meandrů u Suchomelu. Současně reaguje na specifické potřeby říční krajiny.

7.3.1 Současný stav

Území se nachází v krajinném zázemí metropole České Budějovice a představuje pro město jedinečnou hodnotu z několika hlavních důvodů. Předně se jedná o významnou součást dosud dochovaného historicky vzniklého přírodního "zeleného" klínu, který vstupuje podél řeky z krajiny takřka až do centra města a jako takový nemá jinde obdoby (viz také kapitola 7.1 Princip zelených klínů). Tento zelený klín funguje jako přirozená spojnice přírodním prostředím podél řeky z města až na Hlubokou nad Vltavou a dál, a to nejen ve smyslu rekreačním, ale také ve smyslu biokoridoru. Za druhé zdejší dochované meandry původní trasy řeky Vltavy a okolní zachovalá lužní krajina jsou jedinečnou přírodní hodnotou a cennou památkou z hlediska historického vývoje říční krajiny. Současně je nezastavěnou nivou nutno chránit také z povodňových a vodohospodářských důvodů. A konečně převážně přírodní charakter tohoto území představuje velký potenciál jako zázemí pro rekreaci obyvatel z blízkých sídlišť i celého města.

Uvedené hodnoty jsou obecně dlouhodobě ohrožovány tlakem na novou výstavbu a aktuálně také připravovanou výstavbou silnice I/20 (severní spojka), která přetne napříč zájmové území a zásadně naruší jeho integritu. Současně ale zpřístupní území pro obyvatele ze sídliště Vltava novým mostem s pěší a cyklostezkou. O to více je žádoucí zachovat toto území v přírodním a parkovém charakteru a vytvořit zde zázemí pro rekreaci obyvatel města.



Obr. Vizualizace silnice I/20 (České Budějovice, severní spojka), která přetne přirozenou říční nivou mezi původními meandry řeky (Zdroj obrázku: Ředitelství silnic a dálnic ČR). Současně ale zpřístupní okolí meandrů pro obyvatele blízkých sídlišť (pěšky, cyklo).

7.3.2 Principy a cíle

Záměrem je chránit zájmové území před dalšími narušujícími vlivy, zachovat ho v převážně přírodním charakteru a vytvořit zde zázemí pro udržení a rozvíjení všech výše uvedených hodnot.

Větší část území v okolí meandrů je přetvořena v park s přírodním lužním charakterem, tj. s převládajícími rozvolněnými lužními porosty, solitérním stromy a loukami, případně vodními plochami přírodního charakteru, pouze nezbytnou a citlivě začleněnou vybaveností (minimum zpevněných ploch apod.). Pozůstatky meandrů je navrženo zprůtočnit a začlenit do dispozic parku, břehy Vltavy zpřírodnit. Pro lepší přístupnost parku jsou navržena přístaviště na řece Vltavě. Vybraná místa jsou ponechána z přírodních i naučných důvodů samovolným přírodním procesům.

V jižní části je ponecháno citlivé hospodaření na trvalých travních porostech a přírodě bližší, parkově upravená zemědělská krajina s množstvím lužní krajinné zeleně, zprostupněná pro rekreační pohyb územím.

Tyto úpravy poskytnou prostor pro přirozené přírodní procesy říční krajiny, přispějí k zmírňování důsledků klimatické změny, nabídnou kvalitní zázemí pro rekreaci obyvatel a zároveň poněkud polidšší objekt silnice I/20 a zmírní jeho negativní vizuální a akustické dopady na okolí, vizuálně ho začlení do okolního prostředí. V případě povodní má území potenciál poskytnout prostor pro tzv. tlumivý rozliv povodní a tím zmírnit jejich ničivý průchod oblastí.



Obr. Současný stav území s budoucí trasou severní spojky I/20. Niva řeky je zemědělsky využívána, s minimem zeleně, málo přístupná, avšak dosud nezastavěná.



Obr. Inspirační fotografie možného charakteru parku u Suchomelu.

VIZE KRAJINÁŘSKÝCH ÚPRAV PŘÍMĚSTSKÉHO PARKU U SUCHOMELU



Obr. Vize krajinářských úprav příměstského parku u Suchomelu

7.4 Harmonizace zemědělské krajiny

Motto: Zdravá krajina jako cíl

Má-li být zemědělská krajina i do budoucna zdravá a schopná plnit nejen čistě produkční funkce, ale i funkce ekologické, retenční a pobytové, je potřeba proměnit způsoby chování k této krajině. Principy a cíle žádoucích výhledových změn přístupu k využívání zemědělské krajiny jsou demonstrovány na modelovém příkladě okolí zemědělské krajiny mezi obcemi Dříteň, Strachovice a Nákří v severozápadní části území MOCB.

7.4.1 Současný stav

V modelovém území se podle LPIS pohybuje velikost půdních bloků v rozmezí cca 12 ha až 85 ha, přičemž velikost jednotlivých dílů půdních bloků (= plocha zemědělsky obhospodařované půdy, na níž se pěstuje jeden druh zemědělské kultury) je cca 2–25 ha. Tuto velikost lze považovat za relativně vhodnou (viz kapitola 5.3 Hospodaření v krajině). Co ale v krajině citelně chybí, je krajinná zeleň, která by se právě na rozhraní těchto dílů půdních bloků měla realizovat a pozitivně působit na své okolí.

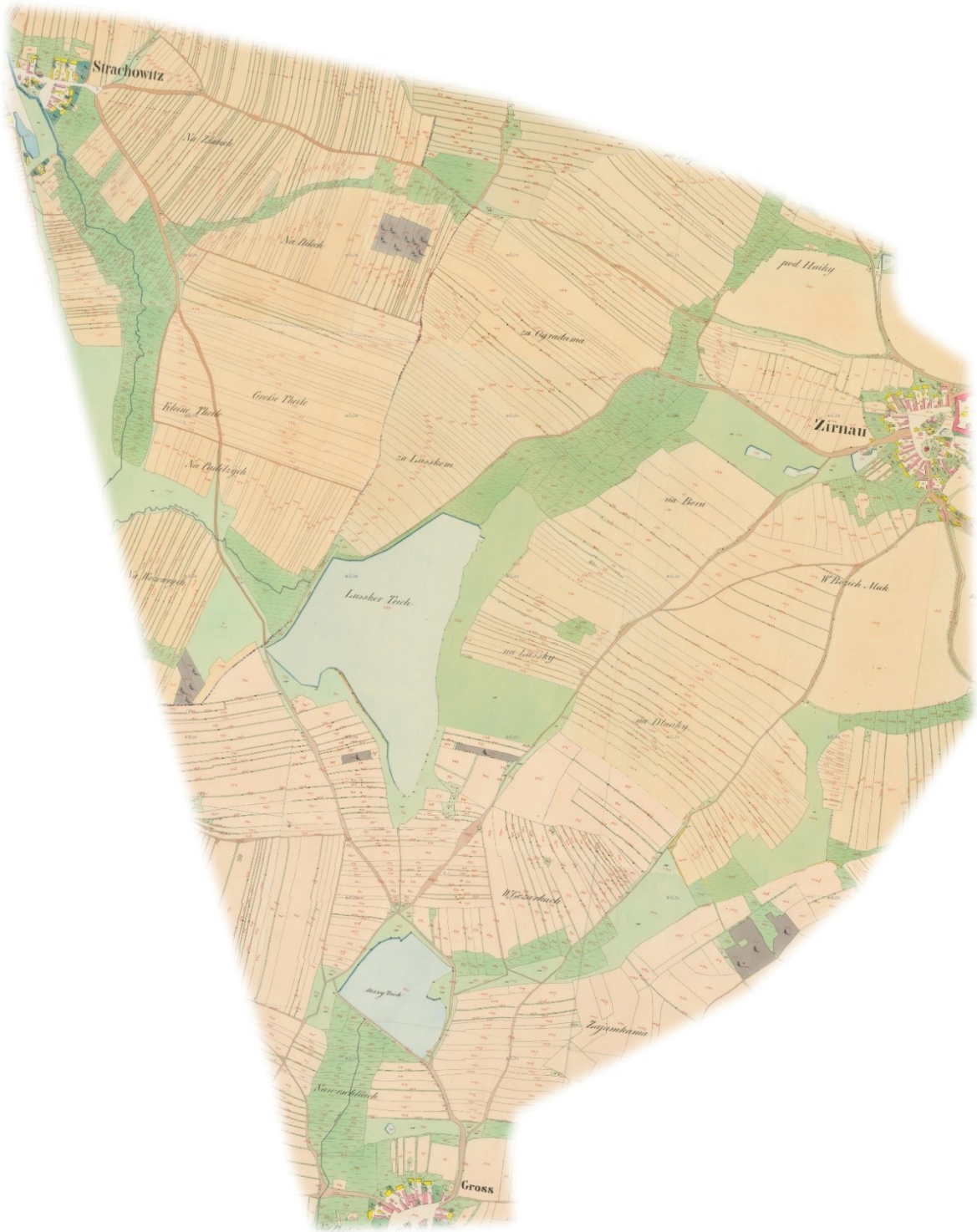
Alejoyé doprovody kolem komunikací jsou vesměs ve stavu torzovitých pozůstatků dřívějších alejí, anebo zcela chybí. Samotná zemědělská krajina je pak pro pěší pohyb obyvatel spíše nepřístupná.



Obr. Typický vzhled krajiny v modelovém území.

V území se nacházejí vodoteče regulované do přímých opevněných koryt (zejména Bílý potok, ale i Dříteňský a Jamský potok), orba probíhá prakticky na břehovou hranu vodoteče, absentují břehové porosty. Rovněž údolnice jsou rozorány a patrné jen z ortofotosnímků. Přitom v minulosti (viz císařské otisky 1827, ale i ortofoto 1952) byly z přirozených důvodů zachovány široké pásy podél vodotečí a údolnic zatravněné. Takové vodoteče pouze rychle odvádějí vodu

z území a neposkytují podmínky pro život organismů ve své břehové a doprovodné zóně. Výsledkem je krajina monokulturní a chudá na biodiverzitu.



Obr. Císařské otisky stabilního katastru (1827) ukazují zatravněné údolnice drobných vodotečí v zemědělské krajině i drobné měřítko hospodaření

Řešené území má typické velké měřítko otevřené agrární krajiny, která je pro jiné než produkční účely nehostinná, a je dále vizuálně zatíženo přítomností vedení ZVN a dálkovými pohledy na jadernou elektrárnu Temelín, které jsou pohledově exponované mimo jiné právě i díky absenci vysoké trvalé zeleně.



Obr. Typická krajina v řešeném území. Neutěšené měřítko, absence krajinné zeleně, negativní pohledové dominanty.

7.4.2 Principy a cíle

Krajina, která postrádá významnější zastoupení rozptýlené krajinné zeleně a stanovišť pro výskyt rozmanitějších rostlinných a živočišných druhů, představuje v mnoha ohledech velký problém a její ozdravení je žádoucí. Výrazného zlepšení je možné dosáhnout komplexním přístupem k rozšíření soustavy krajinné zeleně.

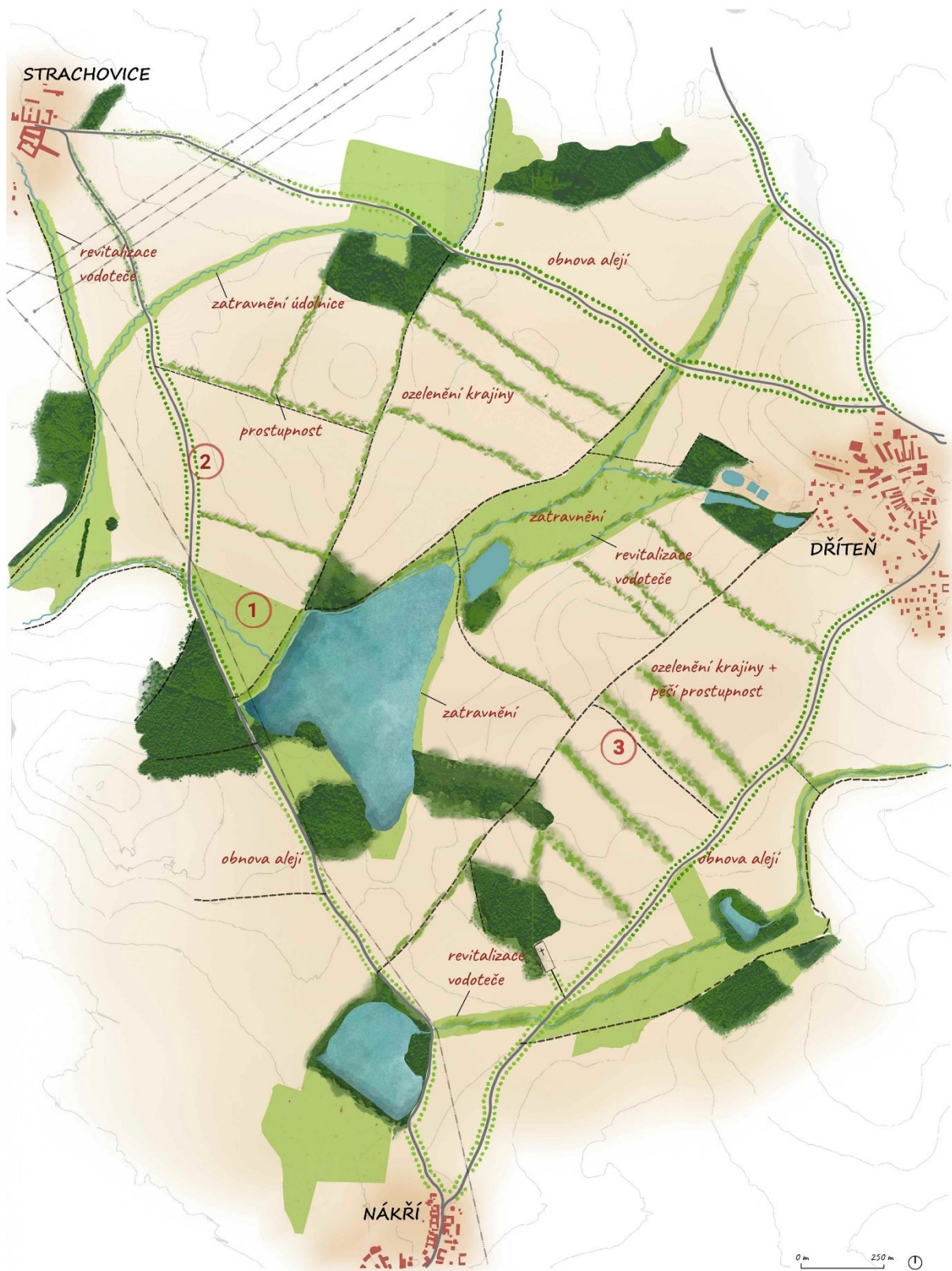
Návrh liniové krajinné zeleně respektuje současné rozdělení dílů půdních bloků a směřuje právě proto především na tato rozhraní, ve výjimečných případech dále dělí díl půdního bloku. S doplněním zeleně do krajiny je spojeno zlepšení prostupnosti krajiny pro místní obyvatele prostřednictvím nových polních cest a spojnic. Přístupnost krajinného zázemí obcí a užší kontakt obyvatel s ním má potenciál zlepšit osobní vztah místních ke své krajině a tím i jejímu dalšímu využívání.

Výsadby dřevin kolem polních a pěších cest jsou orientovány tak, aby spolu s další navrženou zelení zakrývaly nebo zmírily pro pohled případné negativní výhledy (např. na vedení ZVN, jaderná elektrárna Temelín atp.), nebo naopak nezakrývaly potenciálně zajímavé vyhlídky. Zohledněna je tedy i rozmanitost pohledovosti.

Aleje kolem komunikací jsou obnoveny nebo znovu založeny a navržena je revitalizace vodotečí, přičemž kolem vodotečí a údolnic jsou obnoveny zatravněné pásy a doprovodná a břehová keřová a stromová vegetace, což přispívá k lepšímu hospodaření s vodou a poskytuje útočiště rozmanitým druhům.

Navržená soustava trvalé krajinné zeleně jako celek obohacuje krajinu, působí protierozně, zlepšuje zadržování vody v území a opticky krajinu člení na menší celky s harmoničtějším měřítkem.

Poznámka: V blízkosti Strachovic protíná území vedení VVN 100 kV a 400 kV a plánovaný koridor ZVN 400 kV Kočín Dasný. V tomto koridoru by musela navržená opatření splňovat podmínky ochranných pásem a předpokládá se pouze nízká, keřová krajinná zeleň.



Rámcové zobrazení potenciálu území. Určeno k dopracování a podrobnějšímu řešení v dalším stupni návrhu.

Obr. Vize krajinářských úprav zemědělské krajiny mezi obcemi Nákří, Dříteň a Strachovice. 1 – revitalizace vodotečí, znovuzatravnění údolnic, 2 – obnova alejí kolem komunikací, 3 – harmonizace využívání a měřítka krajiny



Obr. Obnoveny jsou různé formy krajinné zeleně (meze apod.) ve vzájemně propojeném systému. Krajina je zpřístupněná systémem polních cest. Lépe odolává erozi, klimatickým změnám i má celkově příjemnější měřítko. V takto využívané krajině má prostor nejen zemědělská výroba, ale také příroda a člověk. Krajina má potenciál být zdravá a trvale schopná plnit potřebné funkce



Obr. Krajinná zeleně hraje roli v potlačení dominant "krajiny drátů". Obnoveny nebo založeny jsou aleje kolem komunikací a meze mezi díly půdních bloků. Vizually rušivé objekty jsou tak lépe začleněny do okolí, krajina má vyšší diverzitu, odolnost vůči erozi, klimatickým změnám i příjemnější měřítko

7.5 Zážitková cyklostezka Hrdějovice – Ševětín

Motto: Nové využití zrušeného úseku železnice

7.5.1 Historický a kulturní význam železniční trati

Úsek železniční trati Nemanice Ševětín zprovozněný v roce 1874 je součástí rozsáhlého soukromého projektu "Dráha císaře Františka Josefa", spojujícího Vídeň a Prahu. Realizace nákladního podniku byla umožněna vznikem konsorciem, na kterém se mimo jiné významně podíleli Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu nebo Vojtěch Lanna či druhý stavitel linecké koněspřežky Matyáš Schönerer. Kromě významných objektů dráhy, jako je nynější pražské Hlavní nádraží, je dráha pozoruhodná i technicky náročnými úseky, jako je právě překonání Lišovského prahu mezi Nemanicemi a Ševětínem. Právě tento sklonově i směrově náročný úsek má být v blízké budoucnosti vyřazen z provozu a nahrazen novou trasou. Celou trasu lze považovat za cennou kulturně technickou památku.

Opouštěná trasa skýtá pro region severního Českobudějovicka příležitost pro rozvoj jak turistické, tak i běžné denní cyklistické dopravy vytvořením nových pohodlnějších a bezpečnějších spojení. S ohledem na historii dráhy a celkové zásluhy Schwarzenbergů na rozvoji železnic v jižních Čechách navrhuje tuto skutečnost připomenout v názvu – Schwarzenberská cyklostezka.

7.5.2 Přeložka úseku Nemanice – Ševětín a varianta zasypání původní trati

Přes metropolitní oblast České Budějovice je vedena trať globální sítě TEN-T pro osobní i nákladní dopravu a zároveň jí prochází jeden z národních železničních koridorů – IV. TŽK ve směru Německo – Děčín – Praha – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště – Rakousko. V úseku Praha – Tábor – České Budějovice je modernizace IV. koridoru s výjimkou dosud jednokolejného úseku Nemanice – Ševětín. Předmětný úsek je specifický náročným trasováním v terénu. S obtížnými směrovými a sklonovými poměry je tak nevhodný pro zřízení druhé koleje s traťovou rychlostí 160 km/h ve stávající stopě. Během uplynulé dekády byly uvažovány několikero varianty řešení trasování. Vítězná varianta počítá s odklonem trasy za jižní zhlavím stanice Ševětín a zapuštěním trati do Chotýčanského tunelu o délce 4,8 km, východně od Dobřejovic trať vystoupí na povrch, vedena po masivním náspu a dále pokračuje Hosínským tunelem s délkou 3,1 km. Jižní portál Hosínského tunelu se nachází východně od Hrdějovic a přeložka poté splyne se stávající trasou v místě nemanického železničního trianglu. V době vzniku tohoto dokumentu se předpokládá výstavba mezi lety 2026 a 2031.

Náročné tunelové stavby přinášejí problém uložení vytěženého materiálu o objemu cca 500 tis. m³. Ukládání výkopku je samozřejmě významnou položkou v ekonomické bilanci stavby. Zpracování do zásypů v rámci těžby stavby je nejlevnější variantou, kdy případným odvozem mimo stavbu nenastává překvalifikování výkopku na odpad. Z tohoto důvodu je logický značný zájem investora výkopkem zavést zářezy staré opouštěné trasy železnice. Jedná se zejména o hluboké zářezy u Chotýčan a Hluboké Zámostí. Celá délka opouštěného úseku železnice činí 17 km. Z této délky připadá hrubým odhadem 3,6 km na zářezy, jejichž zasypání by v bilanci uložení výkopku bylo významné. Zásadní otázkou je, zda zasypání těchto zářezů, které fakticky zablokuje jiné využití majoritního zbytku celého úseku železnice, je dostatečně oprávněným a vážným zájmem pro takový krok.

Jedním pohledem na celou věc je tedy účetní logika správce železnice (Správa železnic). Druhým pohledem je, že Správa železnic v tomto momentu spravuje 150 let v krajině přítomný veřejný statek stavby železnice, který má potenciál nadále sloužit „recyklován“ společnosti, a který svým významem a potenciálem přesahuje měřítka, možnosti a limity optiky momentálního správce. Je tedy vhodné, aby celá záležitost byla posuzována komplexně

z perspektivy přínosů pro Jihočeský kraj, a nikoliv pouze z perspektiv parciálních, byť individuálně hospodářsky oprávněných, zájmů dílčích subjektů.

Dosažení změny priorit v řešení otázky využití opouštěné železnice je tedy řešitelné pouze při definování požadavků a synergií aktérů samosprávy a státní správy.

7.5.3 Atraktivita železniční trati pro turistiku a běžnou cyklistickou dopravu

Zřízení Schwarzenberské cyklostezky ve stopě rušené železniční trati má značný potenciál pro přesunutí pěší a cyklistické dopravy ze silnic. Právě do značné míry souběžné trasování rušené železnice se zmíněným problematickým silničním úsekem cyklotrasy Ševětín - Zámostí - Hrdějovice je příležitostí k vytvoření velmi komfortní a bezpečné alternativní trasy této důležité severojižní cyklistické osy. Atraktivita trasy opuštěné železnice pro cyklistiku spočívá především v elegantním trasování, jímž překonává mezi Hrdějovicemi a Chotýčany výškový rozdíl 117 m na vzdálenosti 12,4 km, tedy ve velmi pohodlném průměrném stoupání 0,9 m na 100 m délky.



Přivětivé trasování železnice mezi Zámostí a Hosínem

Z krajinářského hlediska je trasa opuštěného úseku železnice atraktivním prostředním vymykajícím se z běžných poměrů jihočeských rovin. Uživatel cyklostezky pronikne do světa historické dopravní stavby dosud vyhrazeného jen železničářům. Cestovateli se naskytne příležitost k obdivu množství lidské práce a umu vloženého před sto padesáti lety do náročných terénních úprav a staveb, které se pozorovateli objevovaly dosud jen na zlomek vteřiny za oknem vagónu. Pozoruhodné je elegantního trasování železnice, kdy až dvacet pět metrů hluboké zářezy střídají obdobně vysoké násypy doplněné třicítkou mostních objektů. Za nejatraktivnější stavbu je možné považovat hluboký zářez přemostěný viaduktem v blízkosti nádraží v Hluboké Zámostí.

7.5.4 Příležitost pro další život drážních budov

Drážní budovy v Chotýčanech a Hluboké Zámostí na rušeném úseku trati se nabízí využít pro turismus formou například ubytovacích a pohostinských služeb. Tím by byla vytvořena komplexnější struktura podporující rekreační potenciál oblasti, do kterého lze zahrnout i další existující atraktivní cíle v okolí. Tím by byla vytvořena komplexnější struktura podporující rekreační potenciál oblasti, do kterého lze zahrnout i další existující body zájmu v okolí.

Za vzor mohou sloužit obdobné turisticky úspěšné realizace, jako například konverze historické drážní budovy ve středočeských Řevnicích na minipivovar.



V budoucnu rušená železniční stanice Hluboká Zámostí



Minipivovar Řevnice – příklad úspěšné konverze a oživení nepotřebné drážní budovy (zdroj: mapy.cz)

Ve větším měřítku je vzorem turistická infrastruktura navázaná na mimořádně oblíbenou Alpsko-jadranskou cyklostezkou Alpe Adria, v Julských Alpách vedené délce 47 km v po zrušené dráze vybudované shodně s naší dráhou v letech 1875 až 1879 v údolí řeky Pontebbana (<https://www.alpe-adria-radweg.com>). Skvěle udržovaná cyklostezka je opatřena perfektním asfaltem a využívá desítky původních tunelů.



Alpsko-jadranská cyklostezka Alpe Adria (zdroj: fernwehblog.net)

7.5.5 Popis návrhu cyklostezky v úseku Ševětín - Hluboká n. Vltavou Zámostí

Stávající cyklotrasa č. 1058 začíná spojením cyklotras č. 1060 od Týna nad Vltavou a 1134 od Veselí nad Lužnicí. Č. 1058 Ševětín - Hluboká n. Vltavou Zámostí na svém severním konci v Ševětíně spojením stávajících cyklotras. K této cyklotrase se v obci Vitín dále připojuje frekventovaná cyklotrasa č. 1057 od Poněšic. V úseku Ševětín – Vitín – Chotýčany – Chyňava je vedena v délce přes 8 kilometrů po někdejší silnici I. třídy I/3 (dnes II/603). Tato silnice i přes snížení dopravní zátěže po výstavbě dálnice D3 není z hlediska bezpečnosti pro cyklistickou dopravu ideální. Charakter vozovky někdejší státní silnice I. třídy v přímých úsecích svádí k rychlé jízdě a nepozornosti, což vytváří rizikové situace pro cyklisty. Podobně ideálu vzdálené je další vedení této cyklotrasy v jejím pokračování na Hlubokou Zámostí. Cyklotrasa se zde ze silnice II/603 odpojí a je dále do Zámostí vedena po silnici II. třídy II/146.



Charakter komunikace II/603 s cyklotrasou č. 1058

V úseku Ševětín - Hluboká n. Vltavou Zámostí se tak v návrhu zřízení cyklostezky ve stopě původní trati počítá s přeložením stávající cyklotrasy č. 1058 a části cyklotrasy č. 1054 na navrhovanou cyklostezku na tělese opouštěné železniční trati, čímž dojde k značnému zvýšení bezpečnosti dopravy.

Souběh stávající železnice s cyklotrasou v tomto úseku je zcela ideální k převzetí její funkce. Úsek cyklotrasy mezi Zámostí a Ševětínem se přeložkou do sklonově příznivější drážní stopy prodlouží pouze o 0,6 km na délce 13 km.

Stávající čtyřkilometrový dvoukolejný úsek železnice mezi Chotýčany a odbočkou Dobřejičovice místy prochází širokými zářezy, které eventuálně umožňují i při zachování záměru cyklostezky částečné uložení výkopku z nových železničních tunelů. Analogicky je k úvaze i lokální rozšíření některých náspů vedoucí k jejich dlouhodobější stabilizaci a k zhodnocení pro lesnické využití. Pro rekreační účely zajímavou variantou může být zachování jedné koleje paralelně s cyklostezkou k rekreačnímu využití, např. pro cykloresiny.

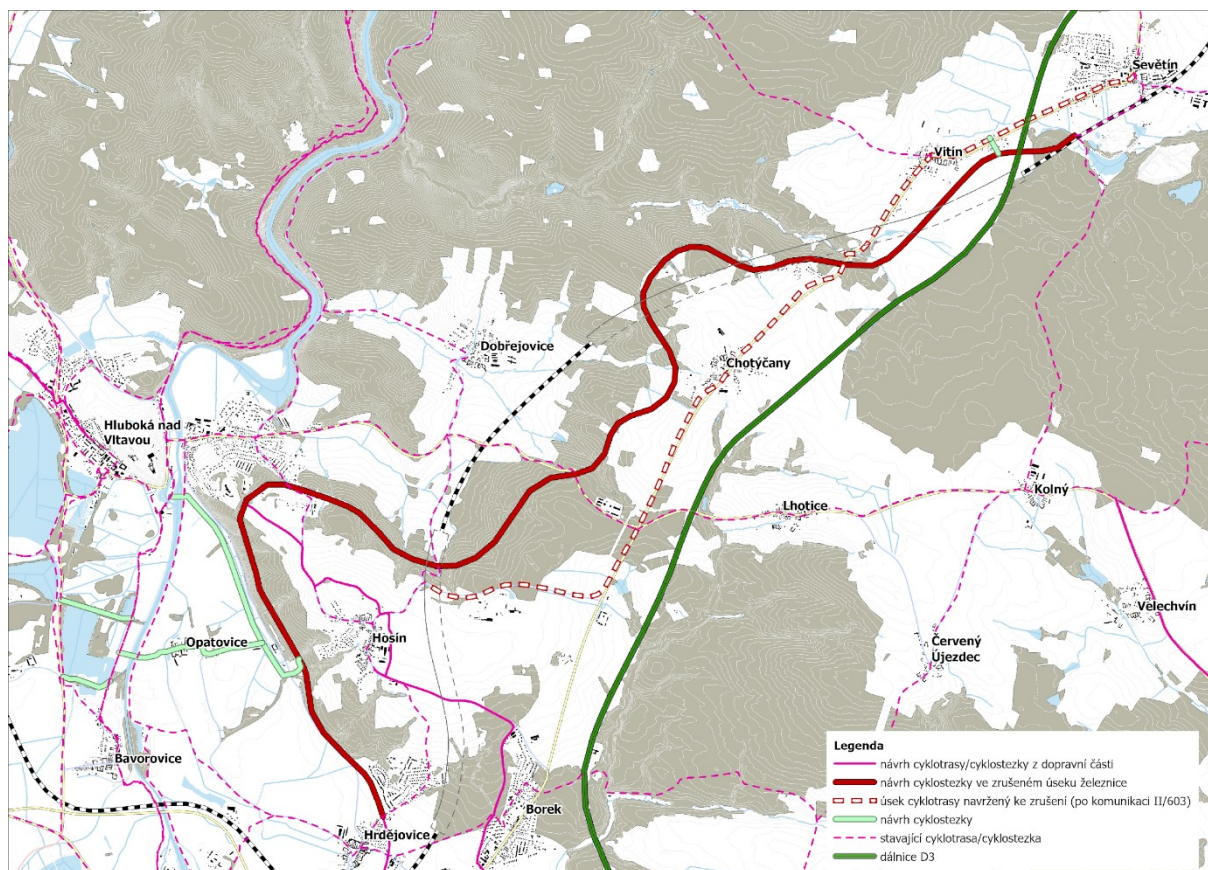


Schéma vedení navrhované cyklostezky, přeložky železnice a cyklotras

7.5.5.1 „Recyklace železnice“ jako příležitost pro přilehlé obce

Příkladem potenciálu opuštěné železnice pro řešení lokálních problémů je příležitost k vyřešení vazeb obcí Ševětín a Vitín, obcí oddělených dálnicí D3. Zdejší pěší jsou nuceni úsek mezi obcemi překonávat po vytížené silnici III/603 bez možnosti zřízení chodníků. Velkou příležitostí je proto zachování železničního mostu a jeho další využití jakožto cyklostezky se smíšeným provozem. Tím vznikne atraktivní lokální, a především bezpečné propojení. V tomto úseku, kde pěší spojení mezi obcemi nemá alternativu než po silnici, lze s ohledem na blízkost obou obcí více počítat se výrazněji smíšeným provozem cyklistů a pěších na stezce. V dosavadních podkladech k výstavbě železniční přeložky se počítá se zrušením železničního mostu.



Stávající železniční most mezi obcemi Ševětín a Vitín (v pozadí).

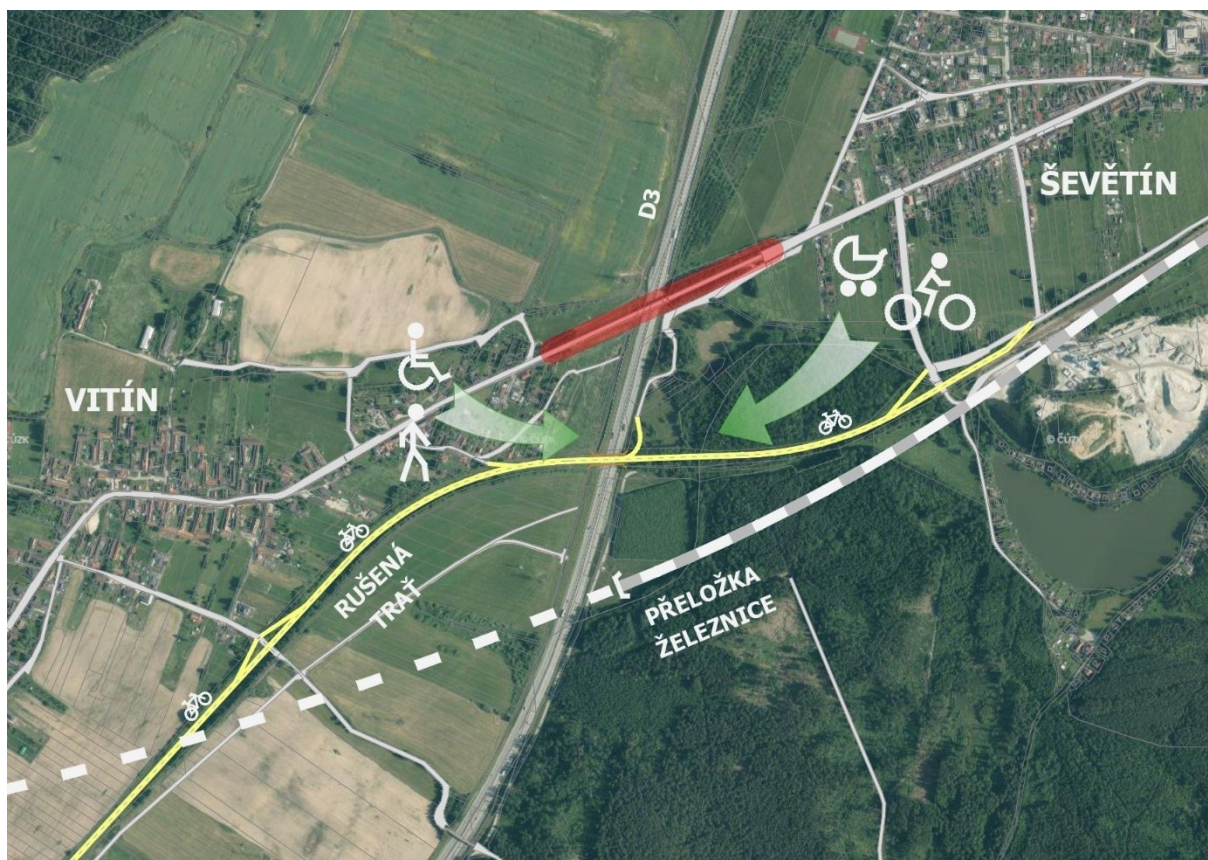


Schéma převedení místní nemotorové dopravy na bývalé drážní těleso



Vizualizace vedení cyklostezky po bývalém železničním mostu a dále kolem Vitína. Cyklostezka je doplněna o liniovou vegetaci, protihlukové stěny jsou ozeleněny.

7.5.6 Popis návrhu cyklostezky v úseku Hluboká n. Vltavou Zámostí – Hrdějovice

Od nádražní budovy v Zámostí klesá trasa navržené cyklostezky obloukem k jihu, kde v atraktivně hlubokém zářezu podejde neméně zajímavý viadukt cesty do Hosína, který je taktéž určen k využití další větví cyklostezky. Následuje klesání po úbočí svahu nad vltavskou nivou a nad silniční komunikací Hrdějovice – Zámostí. V tomto úseku je možné otevřít v lesním porostu atraktivní vyhlídky přes vltavskou nivu na zámek Hluboká. Potenciální další podobné vyhlídkové místo na zámek Hluboká se předpokládá v oblouku trati jižně od Chotýčan. Přes nynější železniční zastávku Hosín cyklostezka sklesá do Hrdějovic, kde zaústí do stávajících cyklotras č. 1054 a 122. Tato část stezky může být atraktivnější i pro cyklistické spojení východní (horní) části Zámostí s Budějovicemi bez nutnosti využívání rizikovější komunikace Hrdějovice – Zámostí.



Vizualizace cyklostezky u Zámostí s pozoruhodným historickým přemostěním



Ve stoupání cyklostezky po úbočí vrchu Račice k nádražní budově Hluboká Zámok se objevují příležitosti drobnými zásahy do lesního porostu otevřít výhledy na zámek v Hluboké nebo pod svahem se rozprostírající komponovanou rybníční krajinu

V Hrdějovicích můžeme pozorovat podobnou situaci krajinných bariér jako u Ševětína. Rozdílem však je, že bariéru tvoří právě stávající železniční trať, která tuto obec púlí a tvoří v ní výraznou strukturu. V případě Hrdějovic se nabízí využít železničního tělesa nejen pro cyklostezku, ale například pro lineární park. Za vzor může posloužit příklad z druhého konce téže železniční tratě, z Prahy Strašnic. Zde proběhla přeložka a v přípravě je lineární park, tzv Drážní promenáda. Místo kolejí má nově vzniknout promenáda pro chodce, cyklisty a in-line bruslaře. Postavit se mají přístupy z navazujících ulic, součástí záměru jsou rozsáhlé parkové úpravy. Promenáda má být široká osm metrů. Polovinu z toho bude tvořit čtyřmetrová oddělená cyklostezka a souběžná běžecká cesta.



Vizualizace drážní promenády Praha Strašnice (zdroj IPR Praha)

7.5.7 Popis návrhu větve cyklostezky železniční zastávka Hosín – Opatovice – zámek Ohrada

Nové možnosti v cyklo dopravě vzniklé zřízením předmětné cyklostezky posilují poptávku po dalších propojeních. Potenciálně perspektivní se jeví vytvoření cyklistické tangenty spojující pravý a levý břeh Vltavy. Mezi mosty v Hluboké a budoucím mostem Severní spojky je vzdálenost 6,3 km, kde nelze v současnosti překonat Vltavu. Zkvalitnění propojení obou vltavských břehů je navrženo řešit lávkou přes Vltavu u Opatovic pro cyklisty a pěší. Na pravém břehu je možné trasu vést Opatovicemi a napojit ji na cyklostezku v trase železnice v místě nynější zastávky Hosín. Na levém břehu lze stezku připojit buď do cyklostezky č. 11 na Hlubockých hrázích, případně ji propojit v trase modré turistické značky po hrázi na trasu č. 11A a tím i k zámku Ohrada.

Další příležitostí pro zkvalitnění cyklistické dopravy je vytvoření paralelní cyklostezky podél frekventované, a pro cyklisty nebezpečné komunikace Hrdějovice - Hluboká. Návrh je vhodný

řešit jako komplexní krajinářské dílo, aby bylo vytvořeno důstojné antrée pro historickou komponovanou krajinu v okolí Hluboké.



Navrhované propojení a větve Vltavské a Schwarzenberské cyklostezky

7.6 Defragmentace krajiny

Motto: Zacelení jizev a regenerace přirozených spojnic

Fragmentace krajiny a snižování její prostupnosti představuje čím dál závažnější problém pro základní funkčnost krajiny, ale i pro člověka samotného. Narušeny jsou přirozené vazby, které jsou nenahraditelným prostředkem, jak se vyrovnat s přírodním nebo antropogenním narušením prostředí, umožňují celkovou životaschopnost a podporují možnost rozvíjet dané lokality po všech stránkách. Toto se týká složitých biologických dějů stejně jako zcela jednoduchých a profánních funkčních procesů jako je například možnost prostupnosti krajiny a území bez nepřekročitelných překážek pro chodce a nemotorovou dopravu. Zásadním aspektem, který k nežádoucí fragmentaci území přispívá, je vznik velkých infrastrukturních a z nich především liniových dopravních staveb. Při jejich plánování a realizaci nejsou povětšinou dostatečně zohledněna opatření, která k omezení jejich negativního vlivu v tomto směru mohou přispět. Přes neoddiskutovatelný ekonomický a funkční přínos liniových staveb v regionálním a nadregionálním měřítku, mohou tyto naopak přinášet útlum a degradaci v měřítku místním. S postupným zahušťováním a kompletováním infrastrukturních sítí bez dostatečného ohledu a bez komplexních opatření i proti výše uvedenému negativnímu vlivu na lokální úrovni, může postupné principiální narušování území mít zásadně negativní vliv i na biologické a socioekonomické aspekty regionu jako celku a tím na život v celém daném území jako takový.

Územní studie upozorňuje na charakteristické nedostatky u nově navrhovaných nebo vznikajících dopravních staveb a navrhuje opatření realizovatelné v krátkodobém nebo i dlouhodobém výhledu, které mohou zmírnit narůstající tempo defragmentace. V navrhovaném duchu a s ohledem na komplexní souvislosti a vazby v území by mělo být postupováno ve všech podobných případech i v budoucnosti. Zvýšená investiční náročnost podobného přístupu se v dlouhodobém a regionálním horizontu zúročí stabilnějším životaschopným prostředím a výrazně příznivějšími socioekonomickými ukazateli.

V rámci řešeného území byly identifikovány dva reprezentativní příklady defragmentace krajiny způsobené stavbami dopravní infrastruktury. Jedná se o typické příklady technické bariéry v krajině, která ve svém současném pojetí nezohledňuje doposud fungující vazby v krajině (prostupnost pro pěší, migrace živočichů, krajinná struktura).

7.6.1 Dálnice D3 ve vazbě na nivu Malše s lesem u Kamenného Újezdu

Úsek aktuálně dokončované dálnice D3 určené ke zprovoznění na konci roku 2024 v úseku mezi Hodějovicemi a osadou Plavnice u Kamenného Újezdu překonává nivu řeky Malše, která je velmi cenným územím z kulturně-estetického a kompozičního hlediska, i s ohledem na přírodní procesy. Těleso dálnice se po překonání údolní terasy nivy zařezává do strmého původně zalesněného svahu směrem k náhorní plošině u Kamenného Újezda. Svah, nyní zcela narušený mohutnou stěnou zářezu a opěrnými konstrukcemi, tvoří významnou západní pohledovou kulisu před vstupem řeky Malše a její nivy z oblastí hlubokých zářezů a okolní zvlněné krajiny na plošinu Českobudějovické pánve, těsně před soutokem s Vltavou. Současně došlo téměř ke kompletnímu oddělení souvislé plochy Rožnovského lesa, rozkládajícího se na návrší mezi Včelnou a Kamenným Újezdem, od související krajiny v údolí nivy. I přesto, že byl realizován ekodukt v severní části zářezu, došlo jinak k téměř kompletnímu přerušení přírodních i místních prostorových a komunikačních vazeb s dlouhou funkční a kulturní tradicí. Jako ideový cíl sanace tohoto závažného problému je navrženo v dlouhodobém výhledu terénní překrytí zářezu do tunelového úseku s možností vegetačního pokryvu navazujícího na v současnosti amputovaný lesní masiv, který opětně zrevitalizuje přerušené přírodní, funkční i kompoziční vazby mezi zalesněným masivem náhorní plošiny a terasou nivy.



Současná stavba dálnice D3 jako do velké míry nepřekročitelná bariéra v krajině. Červeně je vyznačeno místo zářezu u Rožnovského lesa na západní straně nivy Malšův.

Souvisejícím benefitem bude zásadní redukce akustické zátěže, které po zprovoznění dálnice pod současně vybudovanou opěrnou stěnou současného zářezu nezbytně vznikne. Hluk z provozu bude zatěžovat údolí nivy v dlouhém úseku i daleko mimo dotčené místo, protože mohutný svah zářezu bude působit jako akusticky odrazná deska nad tělesem komunikace a zvuk se bude šířit dále jako ozvučným kanálem ve směru údolí i do protějších svahů. V případě krajinářské úpravy tohoto neurgického bodu výše popsaným způsobem dojde k výraznému snížení i tohoto negativního jevu.



Návrh překrytí dálnice D3 terénem a opětné zcelení Rožnovského lesa a vazeb s údolní terasou nivy Malšův.

7.6.2 Severní obchvat Trhových Svinů, silnice II/156

Dalším příkladem defragmentace krajiny způsobené realizací dopravní stavby je plánovaný severní obchvat Trhových Svinů. V současné době zde fungují hojně využívané pěší trasy a cyklotrasy (viz kolizní místa Poster 11) mající silnou vazbu na turisticky využívané území severně od Trhových Svinů. Jedná se zejména o červeně značenou turistickou trasu vedoucí kolem hřbitova přes Borovanský vrch do Boravan a dále polní cesty z obce Otěvek směrem k obci Čeřejov. Krajina je převážně zemědělsky využívaná s fragmenty liniové zeleně, významnější lesní porost se nachází v okolí Horního a Dolního Marchatova rybníku, navazující severně na trhosvinenský hřbitov.

Podkladem pro navrhovanou trasu obchvatu je Vyhledávací studie severního obchvatu silnice II/156 Trhové Sviny (Pragoprojekt a.s., 2009) a Studie proveditelnosti přeložky silnice II/156 Otěvek, Trhové Sviny (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2011).

Ty byly dále doplněny Územní studií Prověření úpravy a dořešení koridoru obchvatu města Trhové Sviny (Ateliér DoPI a NOLIMAT, 2015). Tato územní studie zhodnotila navrhované vedení trasy včetně přírodních limitů v území. Výsledná varianta obchází hřbitov ze severní strany, čímž neoddělí hřbitov od města a vyhne se problematickému řešení komunikací před hřbitovem a zásahu do ploch určených k obytné zástavbě. V prostoru za hřbitovem je však potřeba vyřešit střet, kde navržená trasa křížuje trasu stávající účelové komunikace a turistické trasy. Dle projektové dokumentace se účelová komunikace ve směru od města zaslepí a ze směru od přílehlé chatové osady a od zemědělských a lesních objektů bude napojena přímo do navržené trasy nově zřízeným sjezdem, a to i přesto, že prověřovací studie doporučuje „*křížení pěší turistické trasy řešit mimoúrovňově, například lávkou pro pěší*“. Navržená komunikace je v tomto místě asi 1,4 m pod stávajícím terénem a není tedy vhodná pro komfortní pěší provoz.



Vizualizace vedení trasy u hřbitova po realizaci (Zdroj: Územní studií Prověření úpravy a dořešení koridoru obchvatu města Trhové Sviny, IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2011)

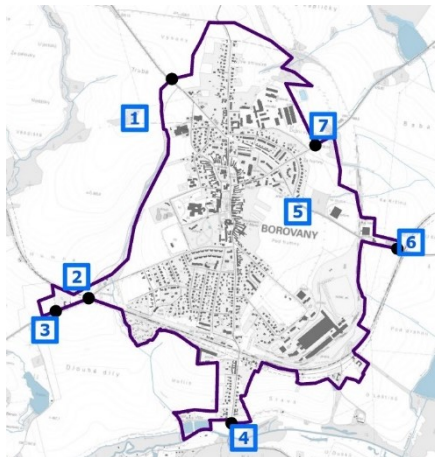
Ve stávajícím návrhu komunikace převažuje spíše technicistně dopravní hledisko a jednotlivá kritická místa vytvářejí v návrhu více funkčních a kompozičních obstrukcí než komplexně vyřešených míst příznivých pro ostatní funkční složky území.

Územní studie MOCB upozorňuje na tyto nedostatky a absenci řešení zohledňující stávající krajinné vazby a navrhuje projekt obchvatu doplnit a korigovat s ohledem na pěší a místní provoz, místní kompoziční a přírodní vazby. Součástí doplněného návrhu trasy by tak měla být nově vyřešená místa křížení všech místních stezek a komunikací bez prodlužování nebo jiného znevýhodňování pěších tras, která budou vhodně zakomponovaná do krajiny včetně návrhu doprovodné zeleně v celé trase a míst s funkcí ekoduktů nebo průchodů pro zvěř. Možným krajinářským řešením je začlenění tělesa dopravní stavby do stávajícího terénu či snížit jeho vizuální dominanci v krajině výsadbou doprovodné liniové zeleně a začlenit tak jinak cizorodou stavbu do okolní mozaikovitě krajiny. Přerušení přírodních i místních prostorových a komunikačních vazeb lze částečně napravit zlepšením prostupnosti území pomocí vybudování pěší lávky v nejkratší možné trase (kolmo na komunikaci) a obnovou důležitého propojení pro pěší směrem na Borovany (dnes navrhovaný pouze podjezd pod obchvatem komunikace, který je zcela nevhodný pro bezpečný a komfortní pěší provoz).

8 FOTODOKUMENTACE Z TERÉNNÍCH ŠETŘENÍ

V rámci vymezení krajinného rozhraní u obcí s identifikovaným ohrožením suburbanizačními procesy byly provedeny též průzkumy území formou terénního šetření. Zmapováno bylo 8 lokalit a dále podrobněji i aglomerace Českých Budějovic.

LOKALITA 1: BORO VANY



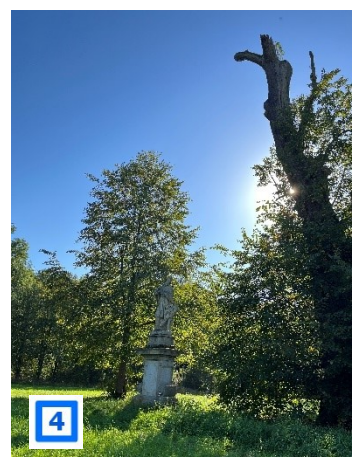
Pohled na město Borovany od jihovýchodu



Pohled na historickou siluetu města od západu



Turistická trasa – vstupy do krajiny



Sv. Jan Nepomucký



5

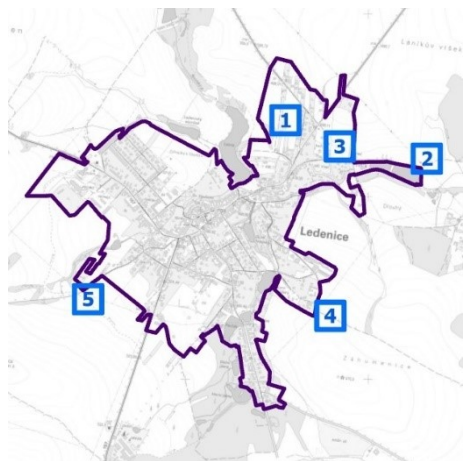
Pohled na vodojem a zastavitelné plochy u Borovan



6

Vstup do krajiny – turistická trasa směrem Hluboké

LOKALITA 2: LEDENICE



1

Místo plánované zástavby rodinnými domy



2

Vstup do krajiny – výchozí bod turistické trasy



2

Kaskáda rybníků na Spolském potoce



místo plánované výstavy RD



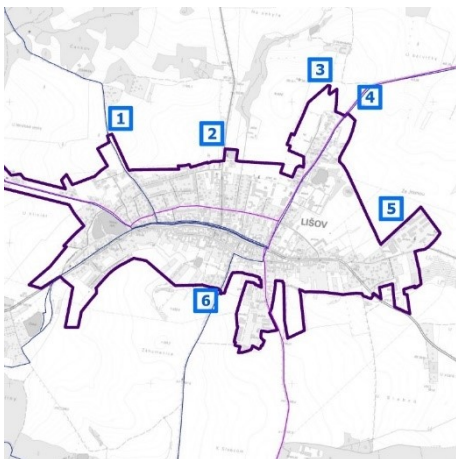
vstup do krajiny – turistická trasa



protipovodňové opatření jihozápadně od Ledenic



LOKALITA 3: LIŠOV



Revitalizace místní vodoteče a výstavba ZTV pro novou obytnou lokalitu



Vstup do krajiny – turistická trasa směrem na Čankov



Krajinné rozhraní – sever obce



vstup do krajiny – polní cesta



Pohled na vjezd do města směrem od Dolních Slověnic

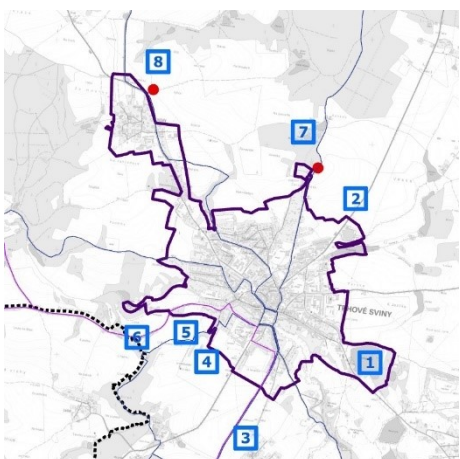


5 vstup do krajiny – polní cesta
(místo plánovaného rozvoje průmyslových ploch)



6 turistická trasa – Konířův mlýn, Zvíkov

LOKALITA 4: TRHOVÉ SVINY



1 Pláž Velký rybník



2 Příjezd do města směrem od Borovan



3 Pohled na siluetu města od kostela Sv. Trojice



4

vstup do krajiny – polní cesta



5

Panorama města od jihozápadu



6

krajiné rozhraní – polní cesta, zastavitelné plochy



7

Hřbitov Trhové Sviny – krajiné rozhraní



7

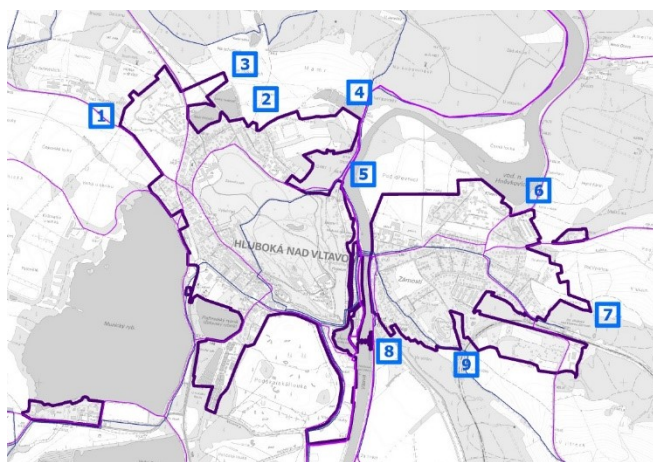
Významná turistická trasa – směr Borovany
(kolize s plánovaným obchvatem obce)



8

Otěvek - vstup do krajiny
(kolize s plánovaným obchvatem obce)

LOKALITA 5: HLUBOKÁ NAD VLTAVOU



Krajinné rozhraní – cyklostezka (Munice)



Vstup do krajiny - polní cesta



rybník Velký hvězdář



Přístřešek Hamry – výchozí bod turistických tras



Cyklotrasa podél Vltavy -



Cyklotrasa – ulice Poněšická



Vstup do krajiny – Hluboká – Záměstí



Nová výstavba rodinných domů – ul. Smetanova (Záměstí)

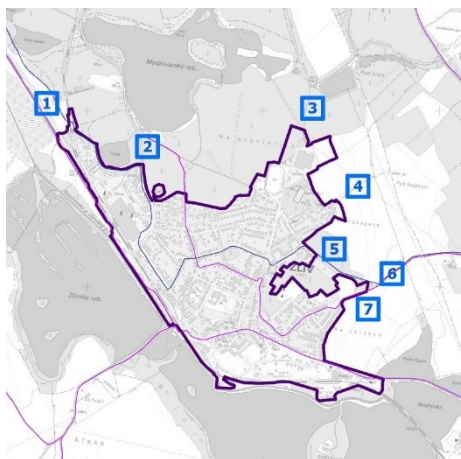


Ul. Třeboňská – cyklostezka podél Opatovické stoky

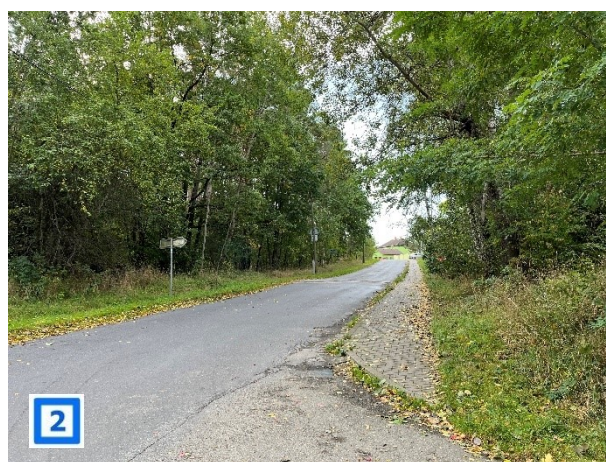


Most přes železniční tras – vstup do krajiny (turistická trasa)

LOKALITA 6: ZLIV



Vstup do krajiny – pěší trasa



Krajinné rozhraní



Vstup do krajiny – polní cesta



Vstup do krajiny – pěší trasa (domov pro seniory)



Krajinné rozhraní – nová zástavba

LOKALITA 7: ČESKÉ BUDĚJOVICE – Husova kolonie – U vysílače



Rozsáhlá zelená prostranství v intravilánu města – dle platné ÚPD určeno k zástavbě

LOKALITA 8: HOSÍN – dálkové pohledy z vrcholku račice (508 m n.m)



Pohled směrem na Hlubokou nad Vltavou



Pohled směrem na masív Blanského lesa



Pohled směrem k letišti Hosín



Pohled na siluetu obce Hosín

LOKALITA 9: PAŠICE



Polní cesta směrem ke Zlivi



Pohled směrem k Blanskému lesu přes obec Pištín



Pohled na masiv Blanského lesa přes rybník Volešek

LOKALITA 10: PLÁSTOVICE



Pohled na obec Plástovice od východu



Zemědělská krajina v okolí Plástovic



Dálkový pohled směrem na JET

LOKALITA 11: TŘEBÍČKO



POZNATKY Z VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Dne 27. 5. 2024 proběhla 2 veřejná projednání návrhové části ÚS MOCB. Dopolední blok byl vyhrazen dotčeným orgánům, odpoledne proběhlo jednání se starosty dotčených obcí. Postupně byly představeny všechny 3 části studie – doprava, urbanismus a krajina. Účastníkům byla zároveň sdělena možnost uplatnit k návrhu MOCB připomínky do 3. 6. 2024 a podána informace o pořízení územní studie a její zapsání do evidence IKAS.

1 VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK UPLATNĚNÝCH K VEŘEJNÉMU PROJEDNÁNÍ

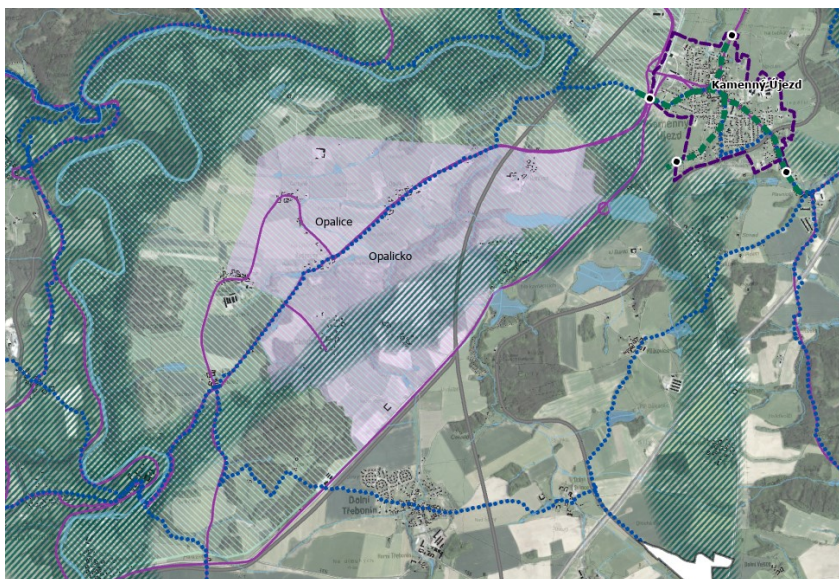
V rámci veřejného projednání krajský úřad obdržel 5 připomínek, které byly vypořádány následujícím způsobem:

1.1 Připomínka obec Dolní Třebonín

Obec Dolní Třebonín uplatnila ve své připomínce zásadní nesouhlas s trasou IV. tranzitního železničního koridoru v jakékoli variantě přes území obce, dále požadavek na písemné sdělení postupu pořizování změn ÚPD ve vazbě na nezohlednění koridoru ze ZÚR.

Zpracovatel ÚS MOCB k výše uvedeným požadavkům uvádí následující:

- Koncepce dopravy MOCB vychází ze závazných podkladů pro vedení IV. Tranzitního železničního koridoru (ZÚR JČK) a vzhledem k neexistenci variantního řešení trasy koridoru ve své grafické části přebírá z nadřazené dokumentace. Zároveň si je studie MOCB vědoma přírodních a kulturních hodnot území a doporučuje prověřit možnou úpravu trasy nové trati v úseku západně od Kamenného újezdu (viz Dopravní část, kapitola 5.3): „V úseku západně od Kamenného Újezdu se trasa nové železniční tratě výrazně přibližuje hlubokému údolí Vltavy. S ohledem na přírodní a kulturní hodnoty území je doporučeno prověřit možnou úpravu trasy nové trati.“
- Krajinařská část MOCB identifikovala řadu kulturních a krajinařských hodnot v dotčeném území (kapitola 5.2, zejména KPZ Opalicko) a doporučila prověřit úpravu trasy, což bylo zohledněno v dopravní části (viz výše)



Výřez výkresu krajinné koncepce s identifikovanými hodnotami území v trase IV. TŽK

- Požadavek na písemné sdělení postupu pořizování změn ÚPD ve vazbě na nezohlednění koridoru ze ZÚR se netýká projednávané územní studie a bylo vypořádáno separátně.

1.2 Připomínka obec Úsilné

Obec Úsilné v rámci své připomínky požaduje regulaci ploch produkce návrh a odstranění ploch produkce vize, dále upozorňuje na absenci cyklopropojení obce Úsilné s Českými Budějovicemi (směr Pražská) a požaduje rozšíření přírodního parku PP.01.

Zpracovatel ÚS MOCB k výše uvedeným požadavkům uvádí následující:

- podrobná regulace ploch produkce návrh (výšková hladina výstavby a apod.) je mimo princip a podrobnost MOCB
- odstranění návrhové plochy produkce – vize není v souladu se stanovenou urbanistickou koncepcí, plocha je oddělena od sídla obce Úsilné silnicí I/34, navazuje na stávající produkční plochy směrem k SV (Vráto), studie si vymezila za cíl vymezit plochy vhodné pro rozvoj území a nalezení vhodných ploch pro produkci a zajistit tak zachování prosperity celé aglomerace
- vymezená plocha se nachází v trojúhelníku mezi stávající výrobou, FVE, silnicí I/34 a dálnicí D3 a je tedy vhodná pro produkční využití
- bezpečné napojení obce na ulici Pražská je zajištěno samostatnou cyklostezkou, problematické je pokračování ulic Pražská do centra ČB, zde krajinářská část MOCB navrhuje v rámci systému zelených os přeměnu uličního profilu na městskou třídu včetně prostoru pro cyklisty (viz kap. 7.2), dopravní část zde počítá s cyklopruhem (nikoliv samostatnou cyklostezkou).
- Technická památka Eliášova štola je zahrnuta pod pojem „*důlní díla Lišovského prahu včetně související vodní soustavy a povrchových znaků*“ - štola je pozůstatkem odvodňování nedalekých dolů tzv. rudolfovského rudního revíru (doplněno do kapitoly 5.2.2.2.4 jako příkladný výčet)
- přírodní park PP.01 je vymezen v návaznosti na krajinný koridor v ose rybníků Nemanice – Čertík a dále vodoteče Stoka u obce Úsilné. Je určen k zázemí pro krátkodobou rekreaci pro přilehlé obytné území (Nemanice, Úsilné), jeho rozšíření za silnici I/34 tedy nemá opodstatnění. V požadovaném místě je vymezen krajinný segment Příměstská krajinná oblast PK.03 naplňující funkci izolační zeleně mezi plochami určenými k produkci a plochami pro bydlení (zejména v ose krajinného koridoru a ve vazbě na obce Adamov, Hůry).

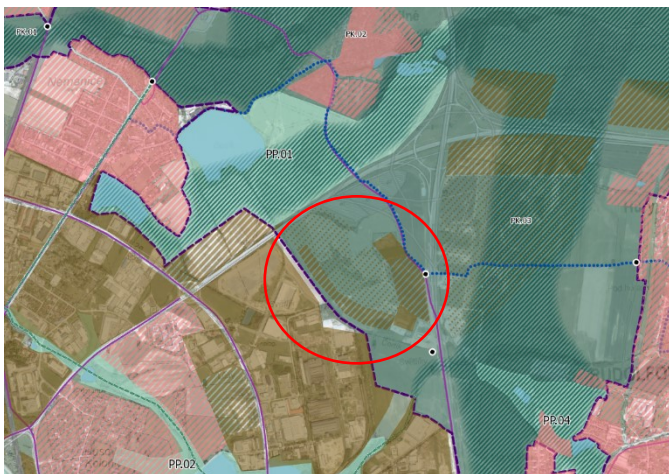


Schéma – plochy produkce, plochy bydlení a vazba na PP.01 a PK.03



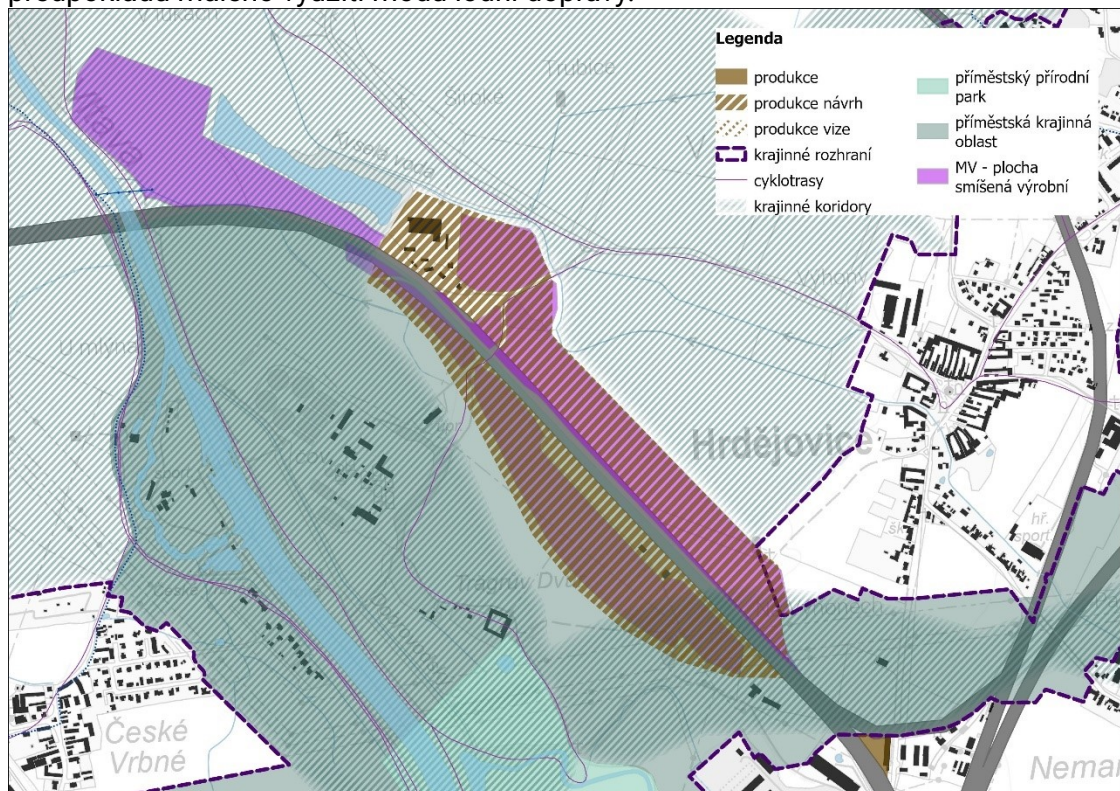
ÚPD Úsilné x plochy produkce

1.3 Připomínka obec Hrdějovice

Obec Hrdějovice v rámci své připomínky vyjádřila nesouhlas s umístěním plochy produkce pro jasný účel překladevého nádraží z Českých Budějovic.

Zpracovatel ÚS MOCB k výše uvedeným požadavkům uvádí následující:

- Vymezená plocha produkce je v souladu s koncepcí rozvoje a dopravy MOCB
- Rozsah plochy logistického centra je oproti ÚP Hrdějovice redukován směrem k Vltavě s ohledem na preferenci identifikovaných krajinných hodnot (krajinný koridor) a předpokladu malého využití módu lodní dopravy.



Redukce produkční plochy oproti ÚP Hrdějovice (plocha smíšená výrobní) a vazba na krajinný koridor

- S ohledem na toto vypořádání byla upravena grafická část MOCB a upravena kapitola 4.4 Produkční území v textové části MOCB.

1.4 Připomínka Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí

Odbor ochrany životního prostředí Magistrátu České Budějovice uplatnil připomínky z hlediska vodního hospodářství, ochrany přírody a krajiny, ZPF a z hlediska lesního hospodářství.

Zpracovatel ÚS MOCB k jednotlivým požadavkům uvádí následující:

1. Oddělení vodního hospodářství souhlasí se závěry kapitoly 5.4 Voda v krajině a dále upozorňuje na potřebu zohlednit v rámci urbanistického rozvoje principy modrozelené infrastruktury.

- MOCB není v rozporu s principy modrozelené infrastruktury, navrhované plochy rozvoje nejsou specifikovány v takové podrobnosti, aby identifikovali přesné podmínky likvidace odpadních vod

2. Oddělení ochrany přírody a krajiny potvrzuje nastavené principy zelených klínů a os, ochrany zeleně a krajinného rázu a potvrzuje nezbytnost ochrany vymezených údolních niv jako

významné přírodní hodnoty území. Dále upozorňuje na vliv nakládání s dešťovými vodami v rámci povodí na rekreační potenciál rybníků. Problém eutrofizace vod přes odlehčovací komory v důsledku přívalových dešťů požaduje v návrhu studie zdůraznit tak, aby byly zohledněny veškeré souvislosti a k řešení akumulace vod bylo přistupováno komplexně.

- MOCB není v rozporu s popsányými principy, textová část v kapitole 5.4.7 rámcově upozorňuje na vyváženost funkcí rybníků (chov ryb versus rekreace) a potřebu zvyšování kvality vody,
- zmiňované obecně platné principy nakládání s dešťovými vodami v rámci povodí studie zohledňuje, nicméně do kapitoly 5.4.7 byla doplněna věta „*Rekreační potenciál rybníků (koupání) je ovlivňován krom intenzity chovu ryb rovněž nakládáním s dešťovými vodami v rámci povodí, respektive rychlým odváděním dešťové vody z rozsáhlých zpevněných ploch a převáděním přívalových dešťových vod přes odlehčovací komory, následkem čehož dochází k eutrofizaci mj. vod v rybnících.*“ A dále upraven stávající výrok „*Navrhujeme proto minimálně u těchto vybraných rybníků rekreační funkce obnovit a aplikovat opatření vedoucí ke zvýšení kvality vod a rekreačního potenciálu těchto vodních ploch (např. omezením chovu ryb a dalších zdrojů znečištění, krajinářskou úpravou okolí a zázemí rybníků, rozvojem jejich rekreačních funkcí).*“

3. Oddělení ochrany lesa a zemědělského půdního fondu upozorňuje z hlediska lesního hospodářství na nemožnost umístování „treehouse“ na lesních pozemcích za účelem rekreace a dále odkazuje na Lesy ČR ve vazbě na možnost zpřístupnění lesních obor pro veřejnost. Z hlediska ZPF upozorňuje zejména na riziko poškození stávajících odvodňovacích zařízení ve vazbě na navrhované rozšíření soustavy krajinné zeleně v rámci opatření pro harmonizaci zemědělské krajiny (kapitola 7.4).

- kapitola 5.3.2 se věnuje lesnímu hospodářství, MOCB nijak neřeší a ani vzhledem k podrobnosti dokumentu nemůže řešit umístování „treehouse“ na lesních pozemcích.
- MOCB navrhuje možnost zpřístupnit lesní obory Stará a Poněšická a posílit tak rekreační funkci krajiny, souhlasí s připomínkou, že tento námět je třeba řešit se správcem příslušných obor.
- řešení detailu Harmonizace zemědělské krajiny (kapitola 7.4), kde jsou na příkladu lokality Dříteň navrhovány modelová řešení pro zlepšení stávajícího stavu slouží jako „modelový návrh“, který nijak nepopírá fakt, že jsou v území umístovány odvodňovací zařízení (velmi typické pro zemědělskou krajinu). Obecně se melioracím věnuje kapitola 5.3.1.6.

1.5 Přípomínka Nadace Jihočeské cyklostezky

Nadace Jihočeské cyklostezky (NJC) upozorňuje na existenci studie napojení města na okolní periferii z hlediska cyklistické infrastruktury, která byla projednána se starosty obcí a slouží jako podklad pro ITI. NJC ve své připomínce uvádí i další strategické dokumenty z oblasti cyklistické dopravy a požaduje zohlednění těchto materiálů do dopravní části MOCB. Nadace následně poskytla zpracovateli k výše uvedené studii otevřená data. NJC dále upozorňuje na odlišné vedení trasy Vltavské cyklostezky.

Zpracovatel ÚS MOCB k výše uvedeným požadavkům uvádí následující:

- Zpracovatel dopravní části MOCB (SUDOP PRAHA a.s.) vycházel v návrhu cyklistické dopravy především ze Strategického plánu udržitelné městské mobility (SUMP), zohledněna byla i trasa Vltavská cyklostezka a dle textové části (kap. 4.1) byl využit i podklad „Mapy cyklostezek a cyklotras v Jihočeském kraji – Nadace Jihočeské cyklostezky“

Na základě analýzy poskytnutých dat zpracovatel doplnil chybějící vedení cyklostezek v těchto úsecích:

1. Cyklostezka České Budějovice – Branišov – Holašovice

Dopravní část studie MOCB úsek ČB – Branišov – Holašovice ve svém návrhu řeší, nicméně na základě připomínky NJC byla trasa doplněna o variantní řešení jižně od obcí Dubné a Čakov. V textové části došlo též k doplnění popisu tohoto řešení a analogicky je upravena i grafická část návrhu, kde zároveň došlo k úpravě původně navrhované trasy tak, aby smysluplně navazovala na nové doplnění.

2. Cyklostezka Vidov – Plav

Na základě poskytnutého podkladu byla doplněna textová část v kapitole 4.5.2.9 Borovnice – Vidov o trasu Vidov – Roudné a dále variantní řešení Vidov – Plav. Doplněna je analogicky i grafická část studie, kde zároveň došlo k úpravě původně navrhované trasy tak, aby smysluplně navazovala na nové doplnění.

3. Propojení Ledenice – České Budějovice

Přímé propojení obce Ledenice s městem České Budějovice dopravní část MOCB nenavrhovala, a proto byl zohledněn podklad poskytnutý Nadací Jihočeské cyklostezky a doplněna jak grafická část o 2 variantní řešení, tak textová část, kde byla vytvořena nová kapitola 4.5.2.23 s popisem vedení cyklotrasy.

4. Drážní cyklostezka Hrdějovice – Ševětín

S využitím plánovaného zrušení železniční trati v úseku Hrdějovice – Zámostí – Ševětín územní studie MOCB pracuje jak v dopravní části (kapitola 4.5.2.21), tak v části věnující se rekreačnímu potenciálu území (kapitola 7.5). Na základě připomínky NJC byla doplněna textová část v kapitole 4.5.2.21.

5. Vltavská cyklostezka

Vzhledem k délce Vltavské cyklistické stezky a její momentální fázi připravenosti (kdy se její dílčí vedení na základě pořizovaných studií proveditelnosti ve spolupráci s obcemi v různých časech stále modifikuje) je cílem MOCB zejména zachycení charakteru a účelu této cyklostezky, tj. znázornění myšlenky vybudování cyklostezky v blízkosti významného vodního toku řeky Vltavy.

SHRNUTÍ

Finální podoba Územní studie Metropolitní oblasti je výsledkem multidisciplinárního přístupu k řešení jednotlivých témat, je ucelenou dokumentací, která vznikla na základě těsné spolupráce mezi zpracovateli jednotlivých tematických okruhů. Byl kladen důraz na synergii mezi dopravní infrastrukturou, rozvojovým potenciálem území a přírodními hodnotami. Tato integrovaná perspektiva nejen že podporuje udržitelný rozvoj, ale především vytváří předpoklady pro zvýšení kvality života v aglomeraci.

Tři tematické okruhy, vymezené na samém počátku, vytvořily základní strukturu dokumentace, nicméně naprosto zásadní je jejich vzájemný vztah, kdy byl kladen důraz na jejich integraci v kontextu celkového rozvoje území:

1. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Dopravní infrastruktura je klíčová pro efektivitu a dostupnost území. Studie se zaměřila na optimalizaci dopravních toků, na vyhodnocení záměrů definovaných v územních plánech obcí i zásadách územního rozvoje, a především na integraci všech typů dopravy (silniční, železniční, vodní, letecká, cyklistická i pěší) tak, aby byl podpořen rozvoj území a minimalizovány dopady na obyvatele a životní prostředí.

2. ROZVOJOVÝ POTENCIÁL ÚZEMÍ

Tento okruh se zaměřil na možnost využití území s ohledem na jeho aktuální stav a očekávaný rozvoj. Cílem bylo prověřit, jak co nejlépe využít dostupné zdroje a infrastrukturu pro bydlení, ale i pro produkci a občanskou vybavenost. Byl kladen důraz na možnou flexibilitu a adaptabilitu v reakci na měnící se potřeby a demografický vývoj. Rozvoj by měl harmonicky zapadat do stávajícího kontextu a podporovat ekonomickou prosperitu území.

3. PŘÍRODNÍ A REKREAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ

Z pohledu územního plánování je vždy důležité identifikovat a zachovat přírodní zdroje a krajinu, které přispívají k estetice a ekologické udržitelnosti regionu. Zvláště pak v okolí města, pro které je kvalita okolní krajiny naprosto zásadním bonusem a odlišuje jej od ostatních krajských měst. Studie zahrnuje řešení pro integraci rekreačních a turistických aktivit s minimálním zásahem do přírodního prostředí. Tento přístup respektuje zelené koridory, parky a krajinná rozhraní, vytváří tak předpoklady pro zvýšení kvality života a zároveň podporuje biodiverzitu.

Územní studie má ambici stát se strategickou dokumentací, která na vymezeném území definuje podstatné územní souvislosti, a měla by zásadně přispět ke koncepčnímu uvažování při pořizování i tvorbě územních plánů. Vzhledem ke skutečnosti, že samotné jádrové území, tedy město České Budějovice v současnosti pořizuje nový územní plán, již v nejbližší době bude prověřena aplikovatelnost územní studie jako stěžejního podkladu.

Studie je materiálem podporujícím rozvoj celé oblasti, kdy se počítá i se zvýšením počtu obyvatel, nicméně definuje zásadní vztah mezi urbánním prostředím a okolní krajinou. Tento vztah považujeme za klíčový, a to hlavně proto, že má zcela zásadní vliv na kvalitu života, která je jediným měřítkem hodnot a hlavním cílem územního plánování.

SEZNAM VÝKRESŮ GRAFICKÉ ČÁSTI ÚZEMNÍ STUDIE

Souhrnný výkres všech částí územní studie MOCB 1: 50 000

Dopravní infrastruktura

D.1 Hlavní výkres 1: 50 000

D.1.1 Detail jádrového území 1: 15 000

D.3 Schémata poster A0

SUDOP:

B.1 Souhrnný výkres dopravní infrastruktury

B.2.1 Silniční infrastruktura

B.2.2 Cyklistická infrastruktura

B.2.3 železniční infrastruktura

B.2.4 Vodní a letecká infrastruktura

B.3.1 Křižovatka I34 x II634 – křižovatka č. 5 1: 500

B.3.2 Křižovatka II603 x Severní spojka – křižovatka č. 6 1: 500

B.3.3 Křižovatka I20 x severní spojka – křižovatka č. 7 1: 500

B.3.4 Křižovatka I3 x III14330 – křižovatka č. 1 1: 500

Rozvojový potenciál území

U.1 Hlavní výkres 1: 50 000

U.1.1 Detail jádrového území 1: 15 000

U.3 Schémata poster A0

U.4 Transformace poster A0

Přírodní a rekreační potenciál území

P.1 Návrh krajinné koncepce 1: 50 000

P.1.1 Detail jádrového území 1: 15 000

P.2 Segmentace krajiny poster A0

P.3 Přírodní hodnoty území poster A0

P.4 Kulturní hodnoty území poster A0

P.5 Prostupnost krajiny poster A0

P.6 Princip zelených klínů – detail poster A0

P.7 Zelené osy města – detail poster A0

P.8 Revitalizace říční krajiny – Suchomelské meandry – detail poster A0

P.9 Harmonizace zemědělské krajiny – detail poster A0

P.10 Zážitková cyklostezka Hrdějovice – Ševětín – detail poster A0

P.11 Defragmentace krajiny – detail poster A0