

# MOCB

**METROPOLITNÍ OBLAST ČESKÉ  
BUDĚJOVICE**  
**Územní studie**

**HLAVNÍ VIZE NÁVRHU**

Červen 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 – Suchbátův  
**Autorský návrh:** Ing. arch. Martin Augustin, Ph.D., Ing. Jana Halamová, Ph.D., Ing. Jindřich Vaněk

# Obsah

|   |           |
|---|-----------|
| <b>MOTTO</b>                                | <b>1</b>  |
| <b>DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA</b>              | <b>4</b>  |
| Koncepce silniční dopravy                   | 4         |
| Koncepce cyklistické dopravy                | 6         |
| Koncepce železniční dopravy                 | 7         |
| Koncepce vodní dopravy                      | 8         |
| Spádovost škol a plynulost provozu          | 9         |
| <b>URBANISTICKÝ ROZVOJ</b>                  | <b>12</b> |
| Urbanistická koncepce oblasti               | 12        |
| Urbanistická koncepce – aglomerace          | 14        |
| <b>PŘÍRODNÍ A REKREAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ</b> | <b>22</b> |
| Návrh koncepce krajiny                      | 22        |
| Klíčová témata                              | 25        |
| Vybrané příklady vzorových řešení           | 29        |
| <b>SHRNUTÍ</b>                              | <b>35</b> |

## MOTTO

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.

**Územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice** přináší 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.

Studie přináší komplexní analýzu urbánních, dopravních i přírodních systémů, které propojují centrální, jádrové město s okolními obcemi. Řešené území je charakteristické svou dynamickou strukturou, kde jádrové město funguje jako centrální bod pro okolní městské i venkovské oblasti.

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.

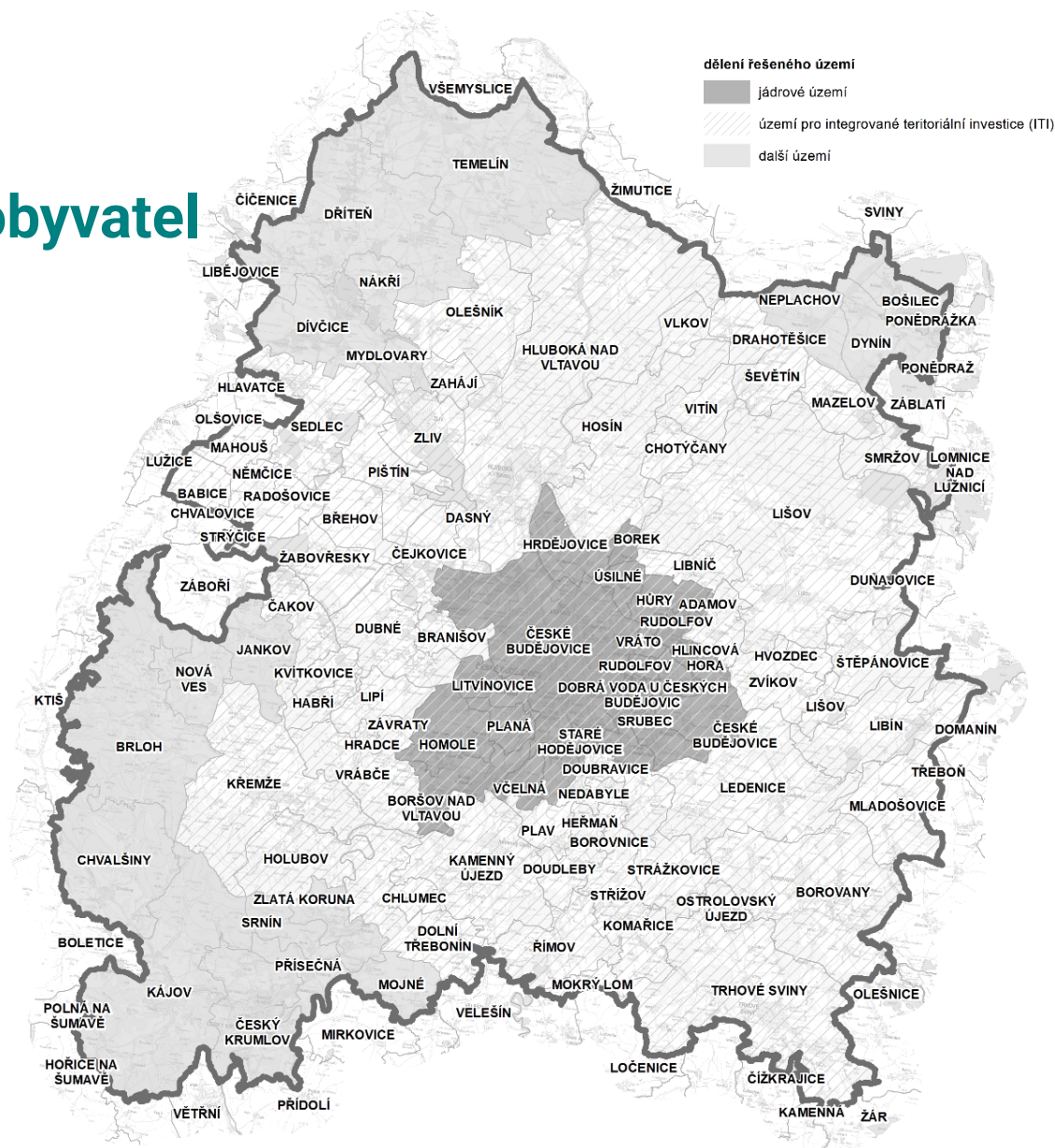
Územní studie zahrnuje tři základní tematické okruhy,

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



98 obcí  
200 000 obyvatel  
1350 km<sup>2</sup>



Řešené území činí 1350 km<sup>2</sup> a zahrnuje 98 správních území obcí s téměř 200 000 obyvateli. Jádrem území je metropole České Budějovice, na ní navazuje oblast pro integrované teritoriální investice (ITI), která byla rozšířena o další obce s vazbou na metropoli zejména z důvodu přírodně-rekreačního potenciálu.







# DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## KONCEPCE SILNIČNÍ DOPRAVY

Silniční doprava tvoří základní dopravní, resp. přepravní, skelet v metropolitní oblasti.

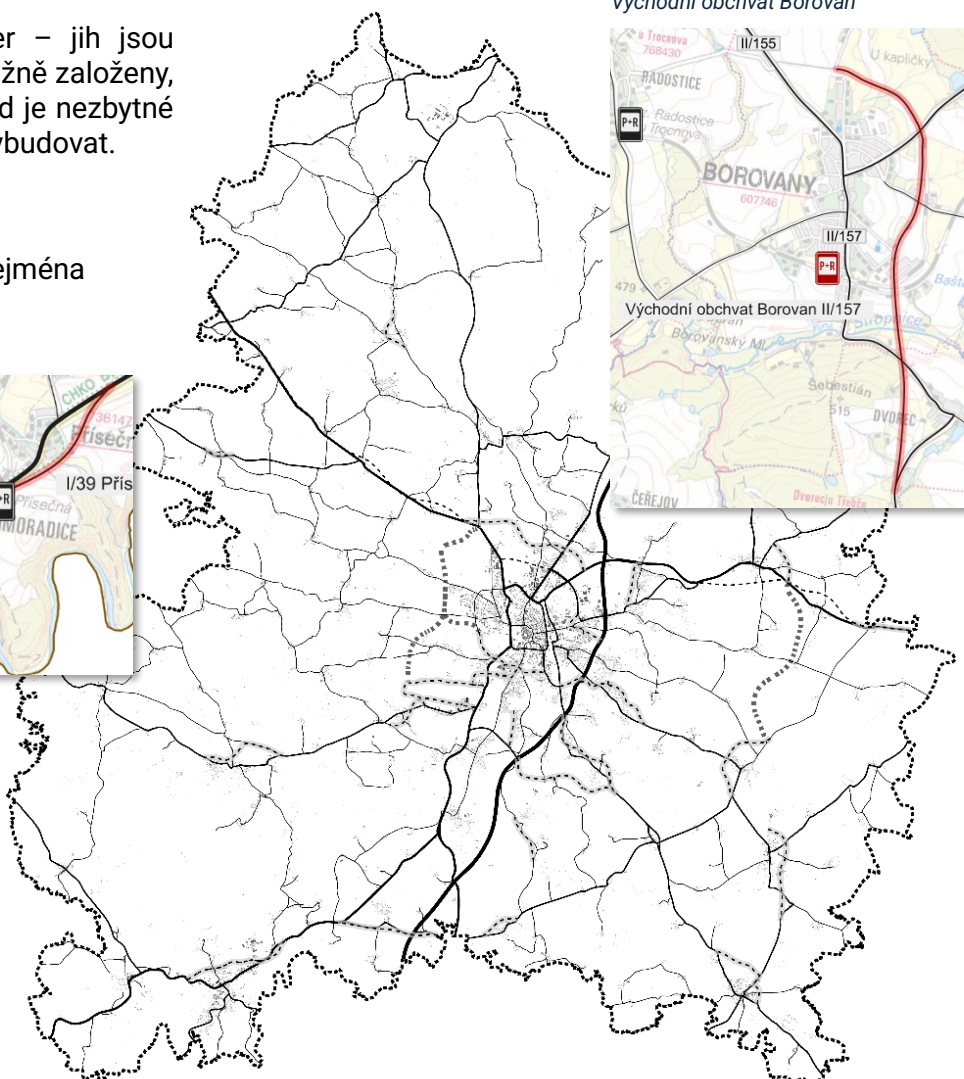
Zatímco radiály ve směru sever – jih jsou v rámci jádrového území již převážně založeny, radiály propojující východ a západ je nezbytné pro zlepšení plynulosti dopravy vybudovat.

Mimo jádrové území chybí zejména obchvaty významných měst.



Severní obchvat Českého Krumlova

Východní obchvat Borovan







## KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

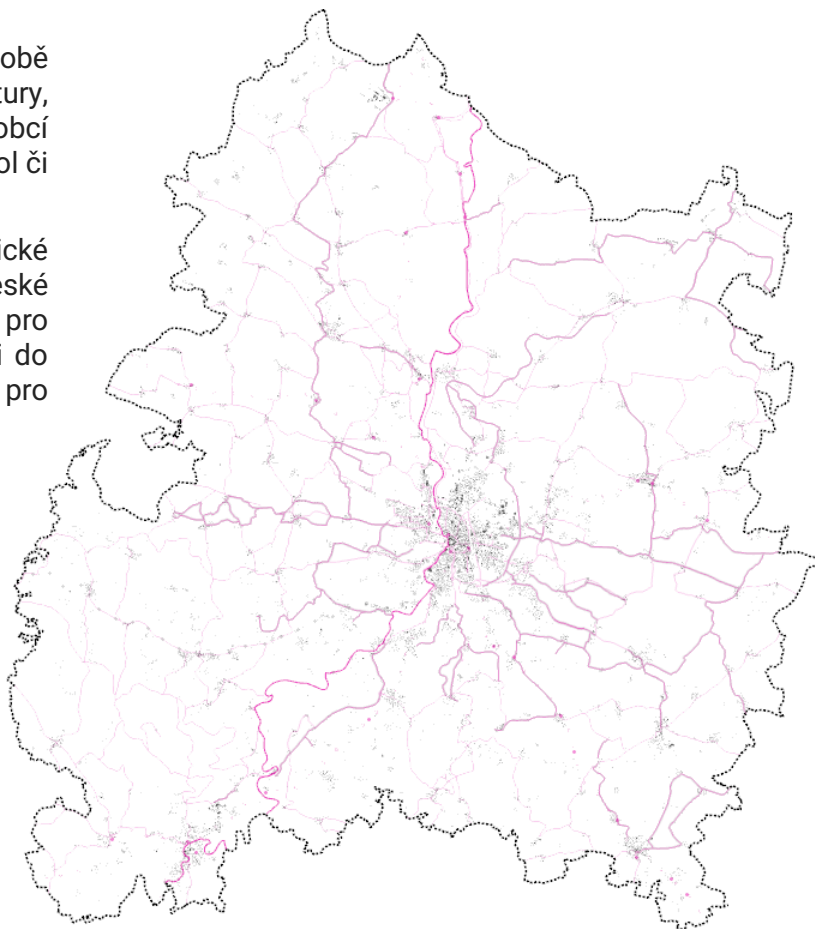
Cyklistická doprava v metropolitní oblasti má velký potenciál nejen pro sportovně-rekreační využití, ale i pro denní dojížďku do škol a zaměstnání. Terénní konfigurace (rovinatý ráz převážné části krajiny) oblasti umožní příjemné podmínky pro využívání cyklistické dopravy.

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

Vytvoření propojeného systému cyklistické dopravy metropolitního města České Budějovice s okolními obcemi je zásadní pro bezpečnou každodenní dojížďku do škol či do zaměstnání a také jako rekreační zázemí pro obyvatele i návštěvníky metropolitní oblasti.



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



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



## KONCEPCE VODNÍ DOPRAVY

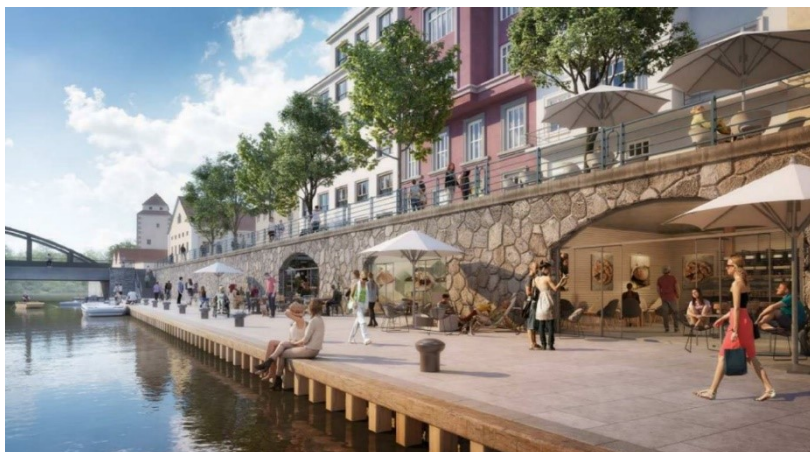
Pro vodní dopravu v řešené oblasti má největší význam vltavská vodní cesta, která začíná pod Jiráskovým jezem na okraji centra Českých Budějovic (říční km 239,2) a přes několik přehrad vltavské kaskády pokračuje přes Prahu až po ústí Vltavy do Labe u Mělníka (ř. km 0,0).

Vltavská vodní cesta potřebuje pro získání logického a důstojného zakončení v atraktivní lokalitě v blízkosti historického centra města, kam budou návštěvníci na lodích rádi plout a trávit zde svůj čas, realizovat záměr splavnění Jiráskova mostu.

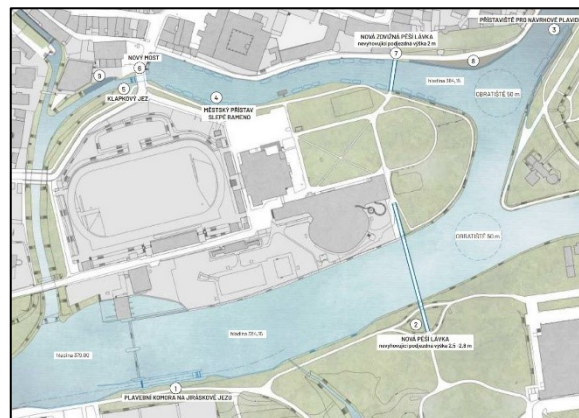
Osobní lodím pak nový začátek plaveb v samém centru města umožní přilákat další cestující, často z řad zahraničních návštěvníků. Tyto skutečnosti ve svém důsledku pomohou oživit některé dnes spíše zanedbané lokality v blízkosti řek a přinést do nich novou ekonomickou aktivitu. Výsledkem pak bude příjemné prostředí v blízkosti řeky, kde budou svůj čas trávit rádi jak cestující na lodích, tak obyvatelé i další návštěvníci Českých Budějovic.



Lod' Altona v přístavišti Lannova loděnice v Českých Budějovicích  
Zdroj: [www.lodnidoprava.info](http://www.lodnidoprava.info)



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

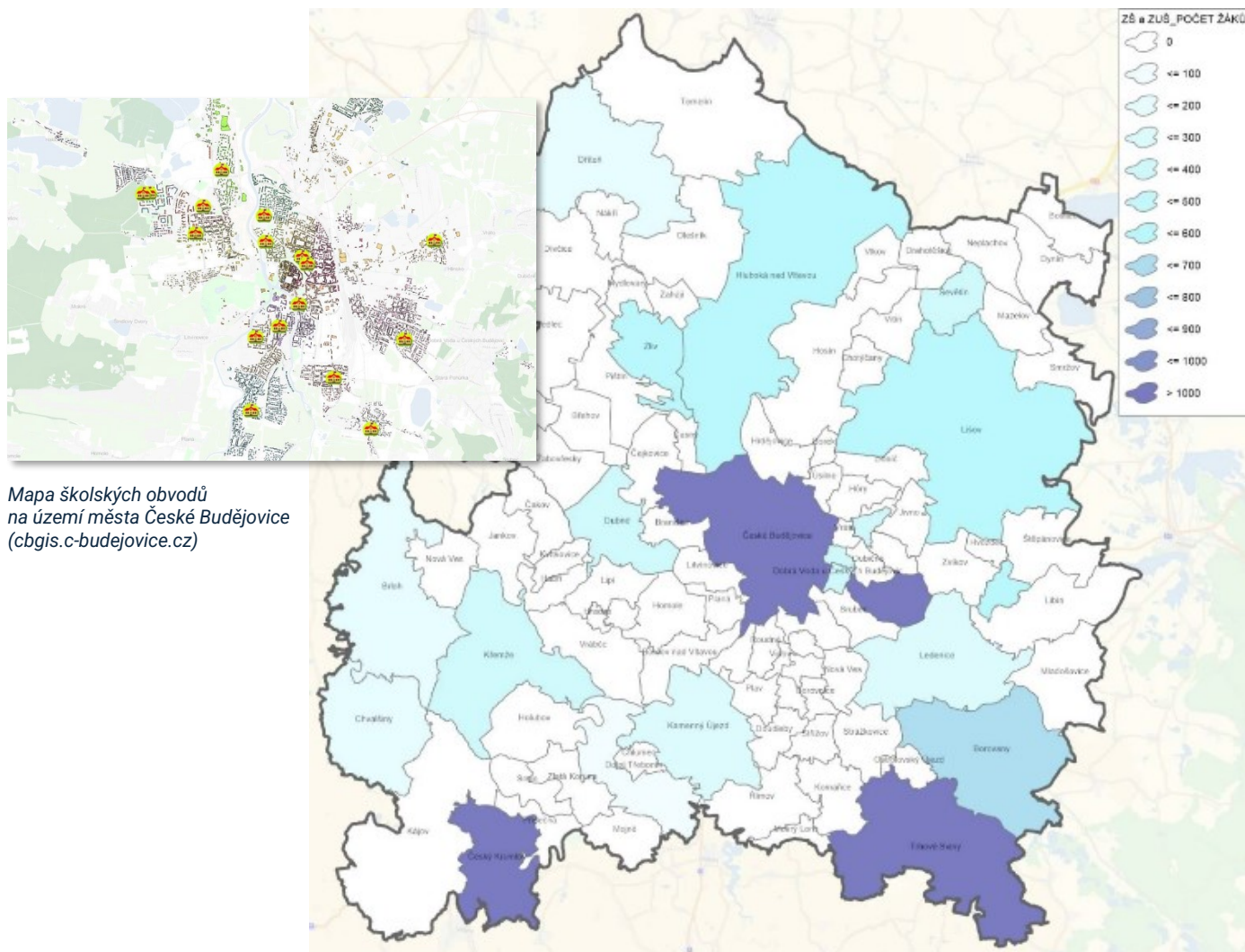


Plavební komora Jiráskovým jezem (Zdroj: Strategická studie Město a voda)



## SPÁDOVOST ŠKOL A PLYNULOST PROVOZU

Významným tématem pro dopravu v metropolitní oblasti je též každodenní dojíždka dětí do škol. Studie se mj. zabývala též prověřením spádovosti škol a možností zlepšení dopravní dostupnosti v návaznosti na zmírnění nezbytnosti využití individuální automobilové dopravy (IAD) pro dopravu dětí do škol.



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

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

| Školské obvody                    | Popis nedostatků  | Doporučení ke zlepšení stavu  |
|-----------------------------------|---|---|
| <b>České Budějovice</b>           |   |   |
| 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<br>ZŠ Nové Hodějovice | prostupnost územím  | úprava přejezdu P1123 – Říční/Ke studánce, mimoúrovňové řešení  |
| 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 Nerudova                       | negativní vliv IAD, nedostatečné upřednostnění MHD  | zřízení bus pruhů v ul. Pražská třída   |
| 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 Bezdravská               | 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                         | nevhodná 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 z jižní části obvodu (ul. Na Sádkách)  | budoucí propojení ul. Branišovská a ul. Na Sádkách  |
| <b>Český Krumlov</b>              |   |   |
| ZŠ Linecká                        | nevhodná docházková dostupnost mezi VHD a ZŠ  | vhodnější/nové umístění zastávky (Český Krumlov, Tavírna), blíže k ZŠ; řízení nových školních autobusových linek/spojů.       |
| 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. |
| <b>Ostatní řešené obvody</b>      |   |   |
| Trhové Sviny                      | nedostatečná dopravní dostupnost VHD z východní části obvodu; nevyužitý potenciál zastávky „Trhové Sviny, školní“; negativní vliv IAD | zřízení nových školních autobusových linek; výstavba navrhovaného záměru Trhové Sviny, obchvat – vymístění tranzitní dopravy  |
| 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  |
| Zliv                              |   | zajištění ranního autobusového spoje blíže ke škole   |
| Křemže                            | nevhodná 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   |
| Dubné                             | nedostatečná dopravní dostupnost VHD  | zřízení nových školních autobusových linek do okolních obcí   |



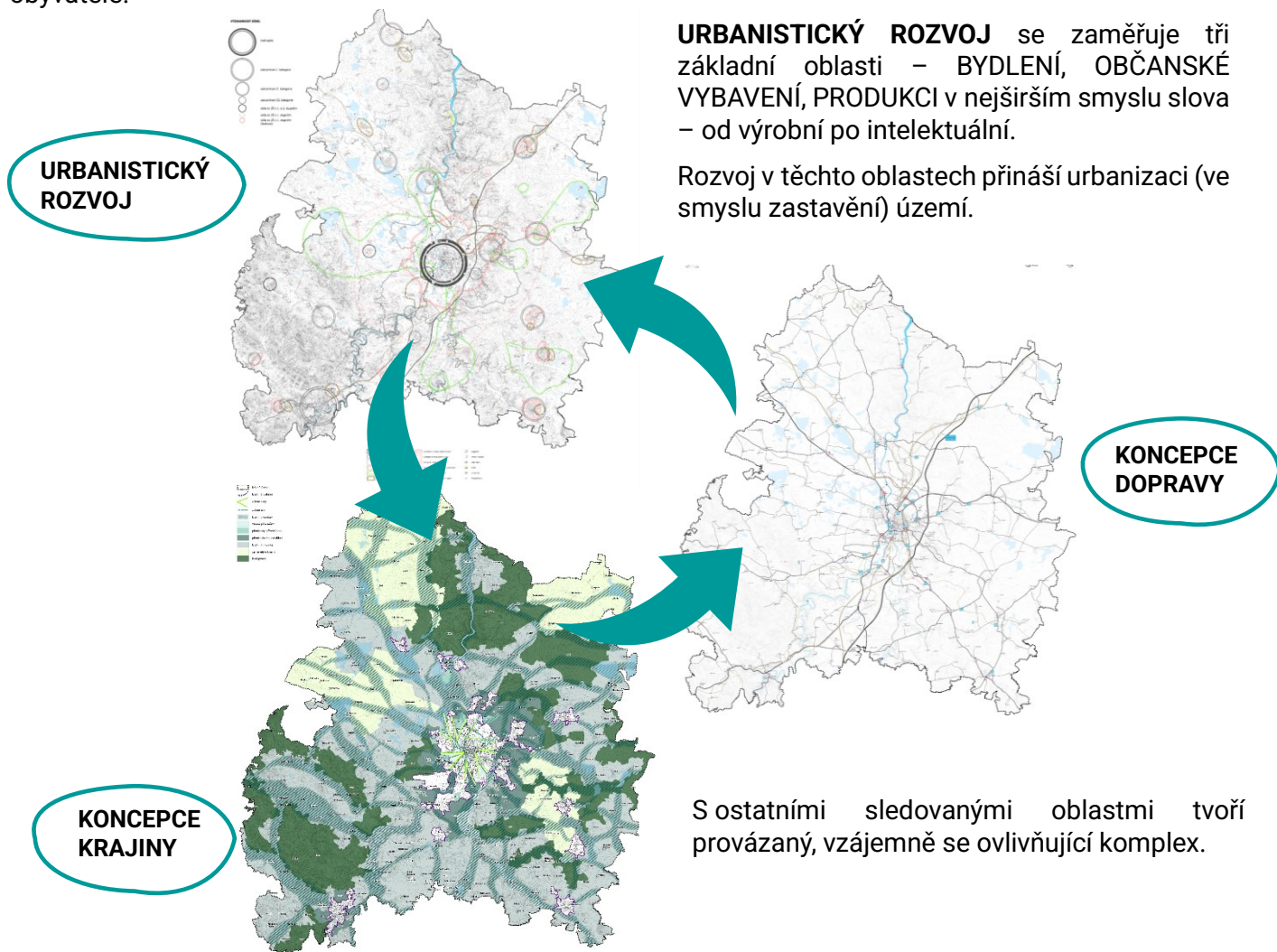




# URBANISTICKÝ ROZVOJ

## URBANISTICKÁ KONCEPCE OBLASTI

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.



# URBANISTICKÁ KONCEPCE OBLASTI

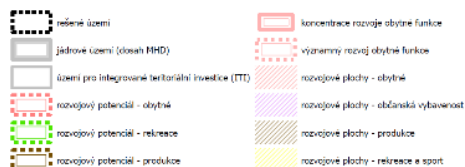
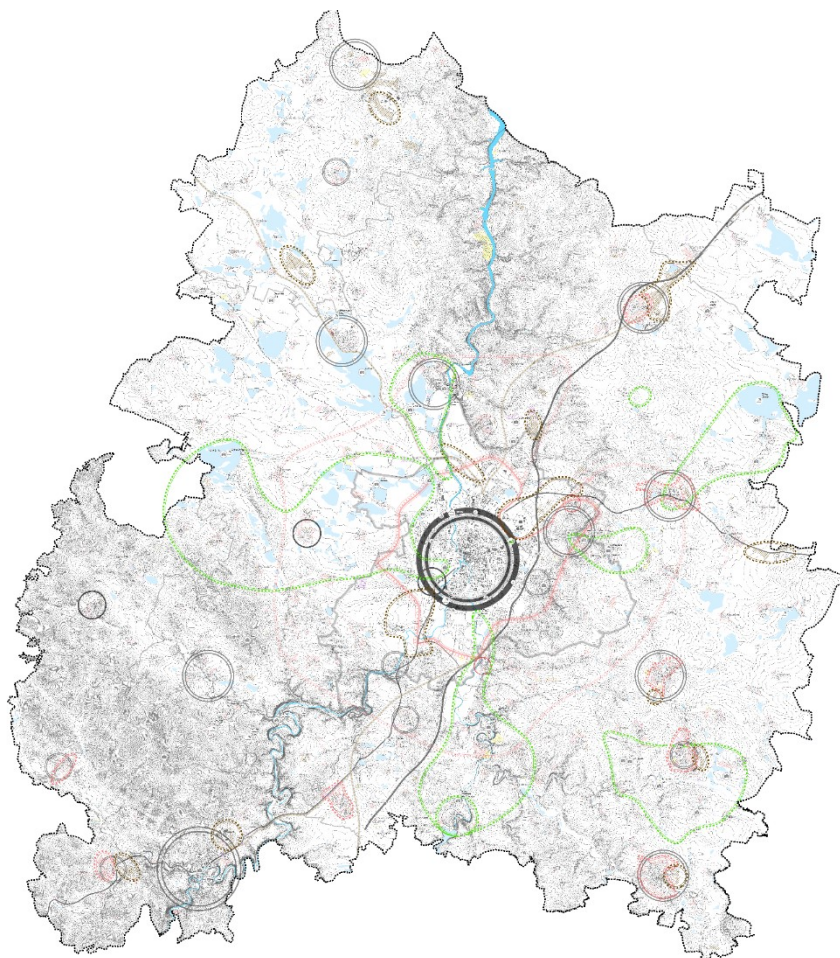
Území označené jako metropolitní oblast České Budějovice je definováno především vzájemnými intenzivními přirozenými funkčními vazbami mezi okolními obcemi a jádrovým městem České Budějovice.

Klíčový význam pro tuto oblast si od založení do současnosti udržely České Budějovice, které lze z pohledu Jihočechů označit „METROPOLÍ“ Jižních Čech.

Dále studie promítla do svého řešení tzv. SUBCENTRA, která hrají významnou roli pro obce ve svém okolí, a tudíž významně ovlivňují potenciál rozvoje těchto území.



Možnosti rozvojového potenciálu analyzuje studie pro celé území oblasti. Identifikuje oblasti či místa s významným potenciálem pro rozvoj bydlení, občanského vybavení, produkce i oblasti s významným rekreačním potenciálem s kumulací rekreačních cílů.





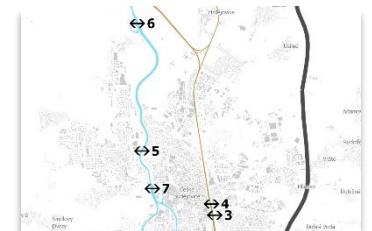
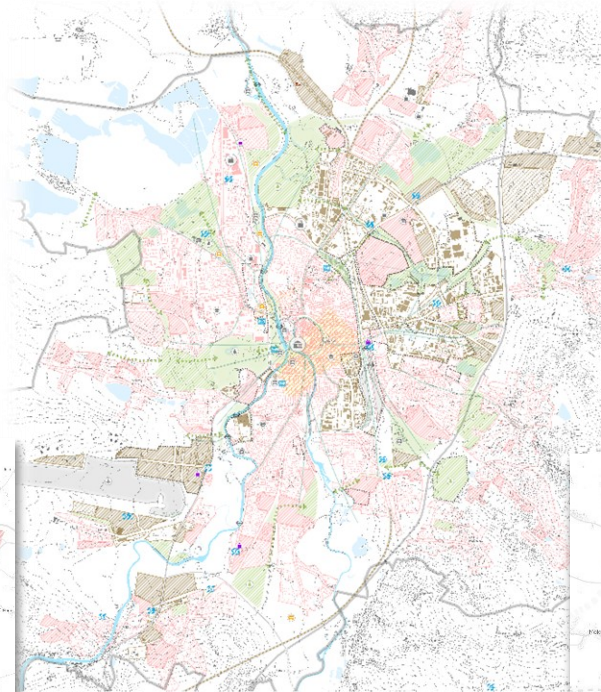
# URBANISTICKÁ KONCEPCE – AGLOMERACE

Blíže se studie zaměřuje na území vymezené jako „jádrová oblast“, které tvoří těžiště celé metropolitní oblasti. Rozsahem se blíží území českobudějovické aglomerace.

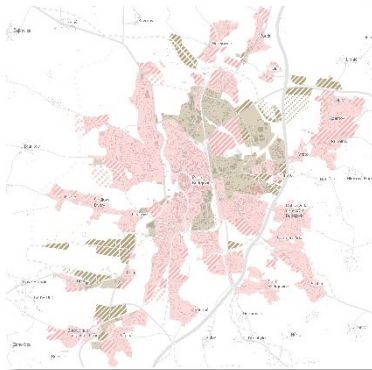


Urbanistická koncepce aglomerace je výsledkem dlouhodobého vývoje ovlivněného geomorfologickými podmínkami, ale také významnými impulzy, které podnítily její rozvoj.

Díky úzké vazbě přímo na „metropoli“ s největší ekonomickou silou se jedná o území s největší dynamikou rozvoje ve všech sledovaných oblastech. Současná územní koncepce je výsledkem dlouhodobého vývoje.



Významně se promítá i vliv barier přírodních i technických.







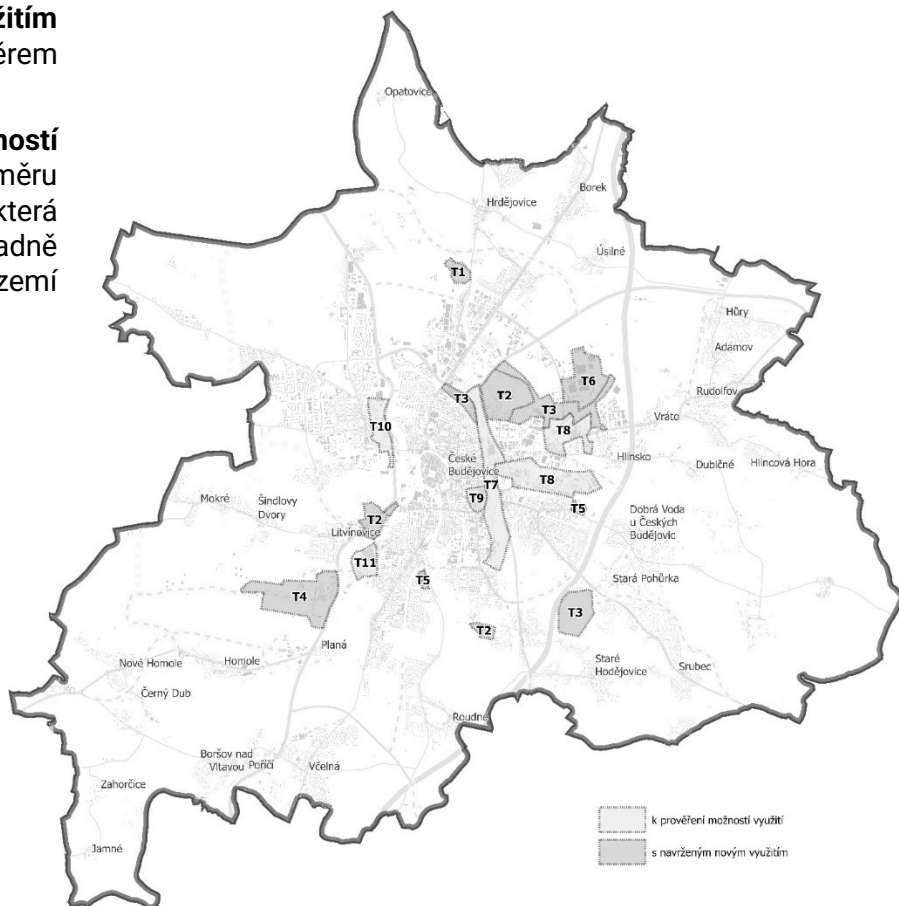
## Urbanistická koncepce – aglomerace – transformační území

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.

Studie rozlišuje mezi územími **s navrženým novým využitím** (s konkretizovaným směrem transformace) **T1 – T6**

a mezi územími **k prověření možností využití** (bez konkretizovaného směru transformace) **T7 – T11**, pro která uvádí náměty k prověření, případně známé záměry do těchto území vstupující.



## Urbanistická koncepce – aglomerace – ukázky vybraných transformačních území

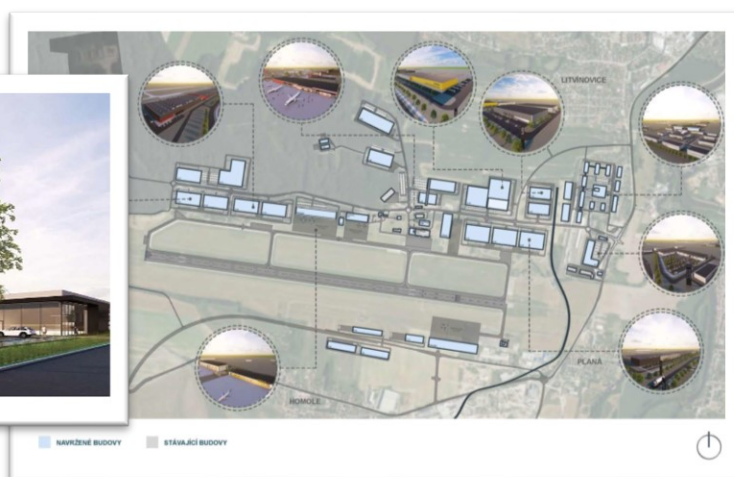
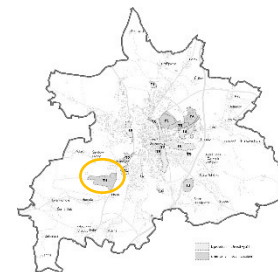
### TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ – letiště (T4)

Území letiště a navazující – probíhající transformace

Předpoklad transformace na území produkční ÚS MOCB potvrzuje. Vhodné je také pro umístění retail parku, areálu pro vědu, vývoj a výzkum.

Jihočeský kraj je zadavatelem a objednatelům studie podrobně prověřující možnosti využití tohoto území.

Navrženo umístění parkování typu park and ride.



UKÁZKA Z PREZENTACE KE STUDII VYUŽITÍ PLOCH A ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ VYBAVENOSTI PRO AREÁL LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE, ZPRACOVATEL ATELIER A1

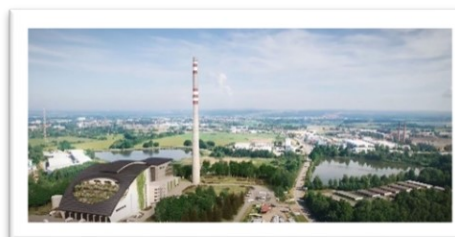
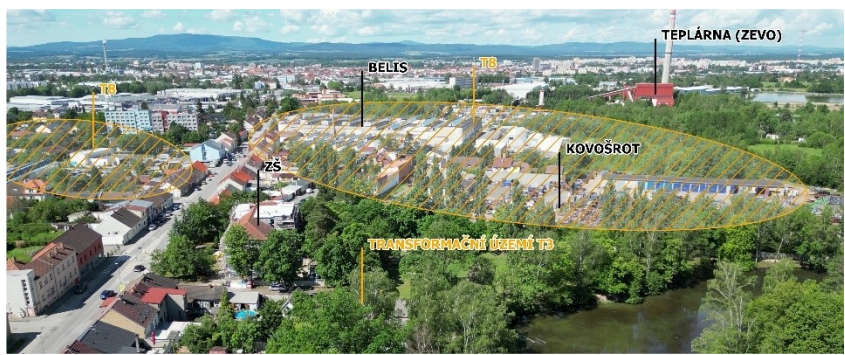
# Urbanistická koncepce – aglomerace – ukázky vybraných transformačních území

## TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ – Nové Vráto – Husova kolonie (T3)

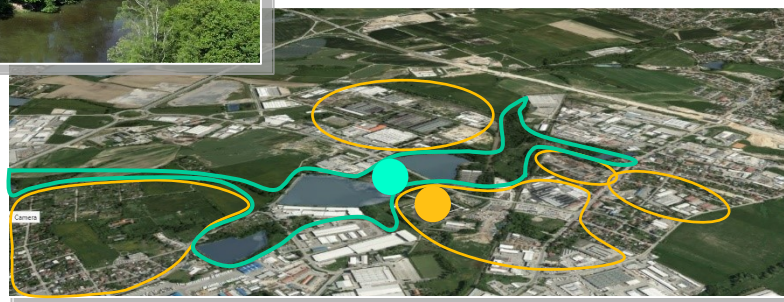
Plochy přírodního prostředí Nové Vráto – Husova kolonie

Předpoklad transformace na příměstský přírodní park – v převážné míře dlouhodobě stabilizován a MOCB jej potvrzuje.

Ideová vize možností řešení tohoto území je součástí řešení soutěžního workshopu „ENERGETICKÝ PARK ČESKÉ BUDĚJOVICE“ vyhlášeného společností ZEVO Vráto, a.s.



VIZUALIZACE ZEVO VRÁTO  
ZDROJ: WEBOVÉ STRÁNKY ZEVO VRÁTO



UKÁZKA MOŽNÉHO ŘEŠENÍ  
PARKU  
NÁVRH LASOVSKY JOHANSSON Architects ApS,  
ZDROJ: CKA – SOUTEZE



## Urbanistická koncepce – aglomerace – ukázky vybraných transformačních území

### TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ – Výstaviště a Dlouhá louka (T10)

Území v centrální části města s potenciálem stát se rozšířením centra s kumulací občanského vybavení zejména v části Dlouhé louky. Podstatné je zajistit intenzivnější propojení s částí města na pravém břehu Vltavy a zapojit Výstaviště do zelené kostry města – zkvalitnit park, který má potenciál většího využití pro každodenní rekreaci obyvatel. Možnosti využití jsou předmětem prověření – možná řešení jsou vyjádřena v Územní studii Levý břeh Vltavy, jejíž je toto území součástí (zpracovatel Atelier A8000, zadavatel Statutární město České Budějovice). Připravován je záměr národní haly pro míčové sporty v území před vstupem do Výstaviště.



### TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ – Nádraží (T7)

Prostor nákladového nádraží a navazujícího území podél železnice – předpoklad přemístění do Hrdějovic – uvolnění rozsáhlého území v blízkosti centra města. Budoucí zástavbu koncipovat tak, aby byla posílena zelená osa a dosaženo prostupu „zeleného“ klínu do tohoto urbanizovaného území. Podstatné pro rozvoj – plánované propojení s centrální částí města podchodem pod vlakovým nádražím – má potenciál stát se rozšířením centra s kumulací občanského vybavení, kancelářských budov.



VIZUALIZACE MOŽNÉ HMOTOVÉ PODOBY NÁRODNÍ HALY PRO MÍČOVÉ SPORTY ●

ZDROJ: STUDIE „LEVÝ BŘEH“, ZPRACOVATEL ATELIER A8000

PODCHOD POD VLAKOVÝM NÁDRAŽÍM ↔

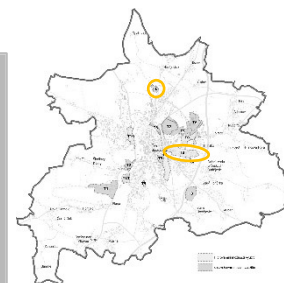
ZDROJ: STUDIE „ČB.21 SMART GREEN CITY“, ZPRACOVATEL ATELIER A8000



# Urbanistická koncepce – aglomerace – ukázky vybraných transformačních území

## TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ – Suché Vrbné (T8)

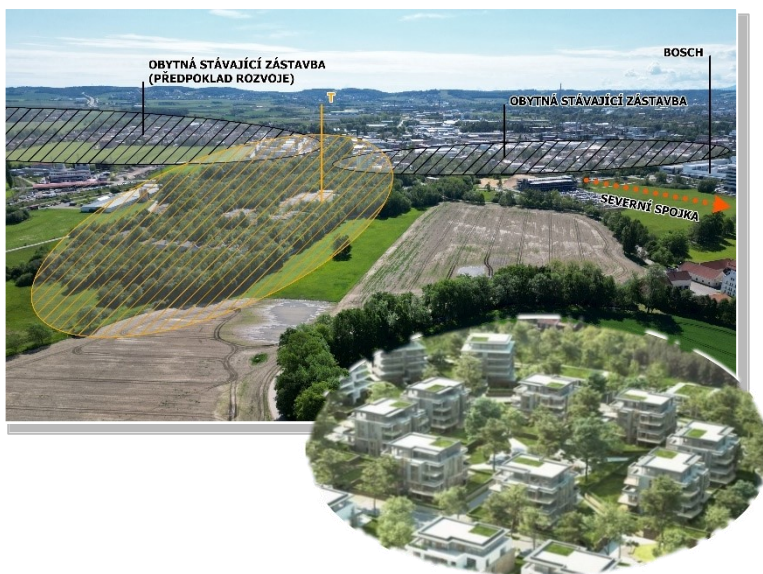
Území s prolínající se zástavbou různého charakteru – obytná, produkční, občanské vybavení. Potřeba postupné přeměny, přetvoření.



### VIZUALIZACE CELÉHO BYTOVÉ KOMPLEXU

ZDROJ DUBICNY POTOK  
REZIDENČNÍ PROJEKT,  
WEBOVÉ STRÁNKY

## TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ – Suchomel (T1)



Brownfield – JATKY Hradský. Předpoklad transformace na území obytné.

Návaznost na stabilizované i rozvojové obytné území. Od produkčních ploch odděleno, možnost odclonění dopravních záměrů.



UKÁZKA MOŽNÉHO ZPŮSOBU ZÁSTAVBY – VIZUALIZACE BYTOVÉ ČTVRTI ŠÁRECKÝ LES, ZDROJ MINUTOVÉ ZPRÁVY







# PŘÍRODNÍ A REKREAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ

## NÁVRH KONCEPCE KRAJINY

Princip návrhu krajinné koncepce spočívá v roztřídění oblastí s převažující krajinou složkou do několika reprezentativních typů, tzv. **krajinných segmentů**.

segmenty podpořeny strukturou **zelených os** a tvořící přirozenou spojnicí jádra města s jeho přírodním zázemím a představující zásadní opatření pro stabilizaci a podporu tohoto historicky vzniklého fenoménu.

V jádrovém území jsou dále tyto **přírodních zelených klínů**,

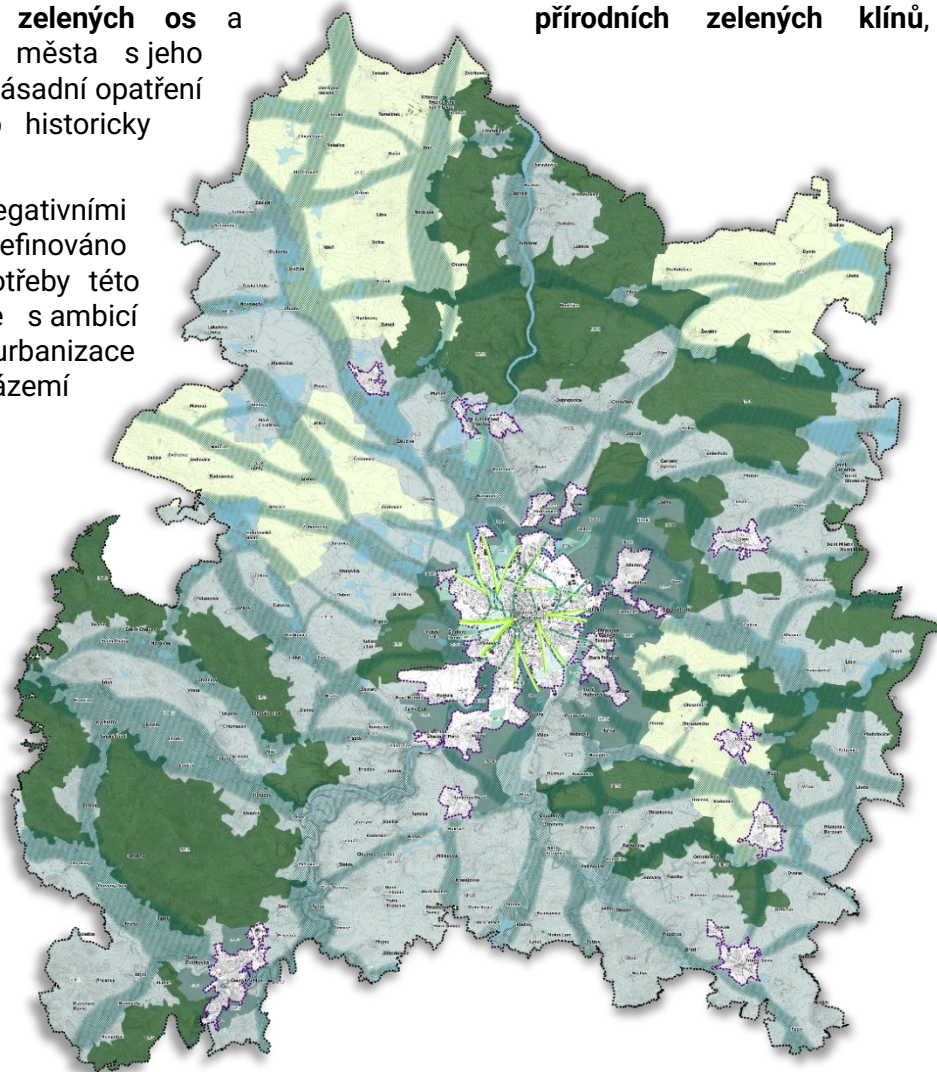
Pro **9** vybraných sídel ohrožených negativními suburbanizačními procesy, bylo definováno **krajinné rozhraní**, chápáné pro potřeby této studie jako kompoziční kategorie s ambicí eliminovat negativní jevy dezurbanizace spojené s narušením krajinného zázemí osídlení.

### Krajinné segmenty:

- *Příměstský přírodní park (PP)*
- *Příměstská krajinná oblast (PK)*
- *Krajinné koridory (KK)*
- *Lesní porosty (LP)*
- *Zemědělská krajina (ZK)*
- *Krajinná mozaika (KM)*

### Legenda

|   |                   |   |                            |
|---|-------------------|---|----------------------------|
|  | řešené území      |  | zelené plíce města         |
|  | krajinné rozhraní |  | příměstský přírodní park   |
|  | zelené klíny      |  | příměstská krajinná oblast |
|  | zelené osy        |  | krajinná mozaika           |
|  | krajinné koridory |  | zemědělská krajina         |
|   |                   |  | lesní porost               |



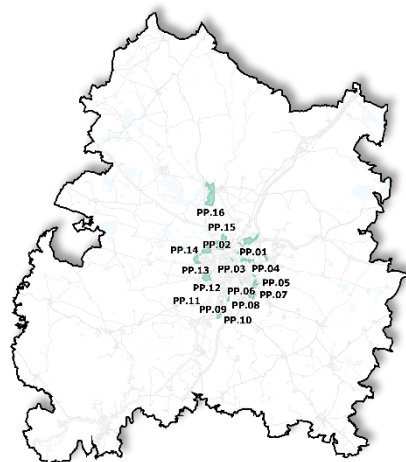


## Regulativní opatření

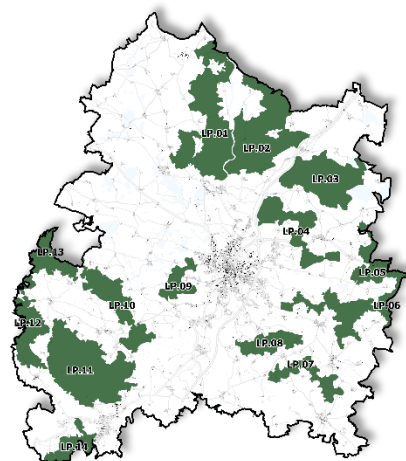
Každému vymezenému krajinnému segmentu je přiřazen kód, lokální název a stanovená vize včetně návrhu základních opatření aplikovatelných pro daný segment. Výsledkem takto zpracovaného návrhu koncepce krajiny je základní vodítko a stanovení elementárních principů pro definované oblasti, které mají být respektovány a dále rozvíjeny v podrobnějších dokumentacích.

Celkem bylo v rámci řešeného území definováno **69 krajinných segmentů** doplněných systémem krajinných koridorů a zelených os.

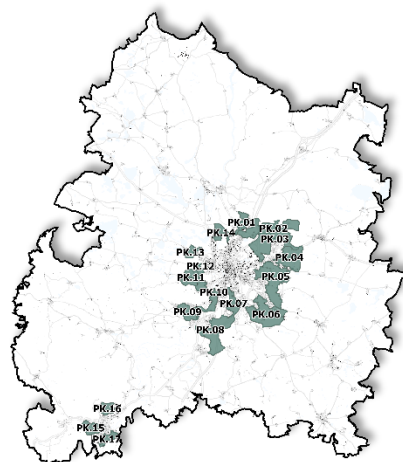
Příměstský přírodní park **PP.01 – PP.16**



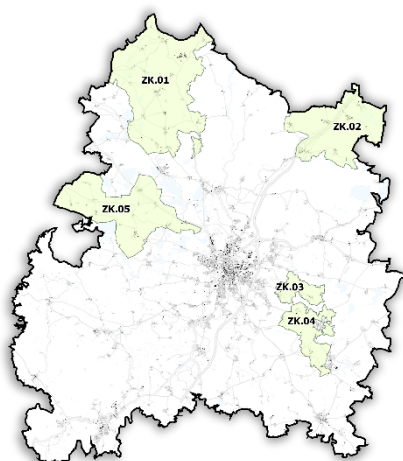
Lesní porosty **LP.01 – LP.14**



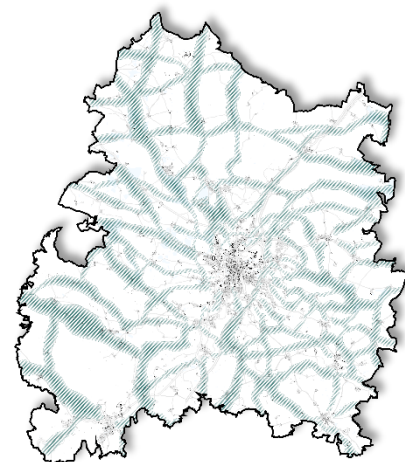
Příměstská krajinná oblast **PK.01 – PK.17**



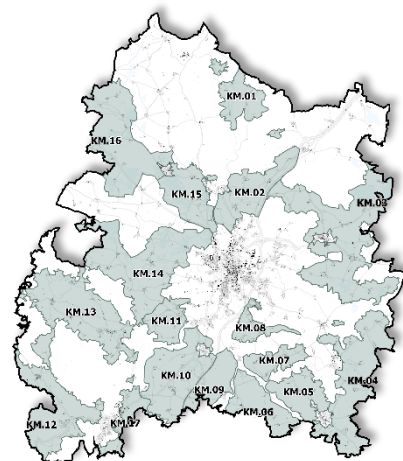
Zemědělská krajina **ZK.01 – ZK.05**



Krajinné koridory **KK**



Krajinná mozaika **KM.01 – KM.17**



## Princip zelených klínů jako koncept jádrového území oblasti

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.

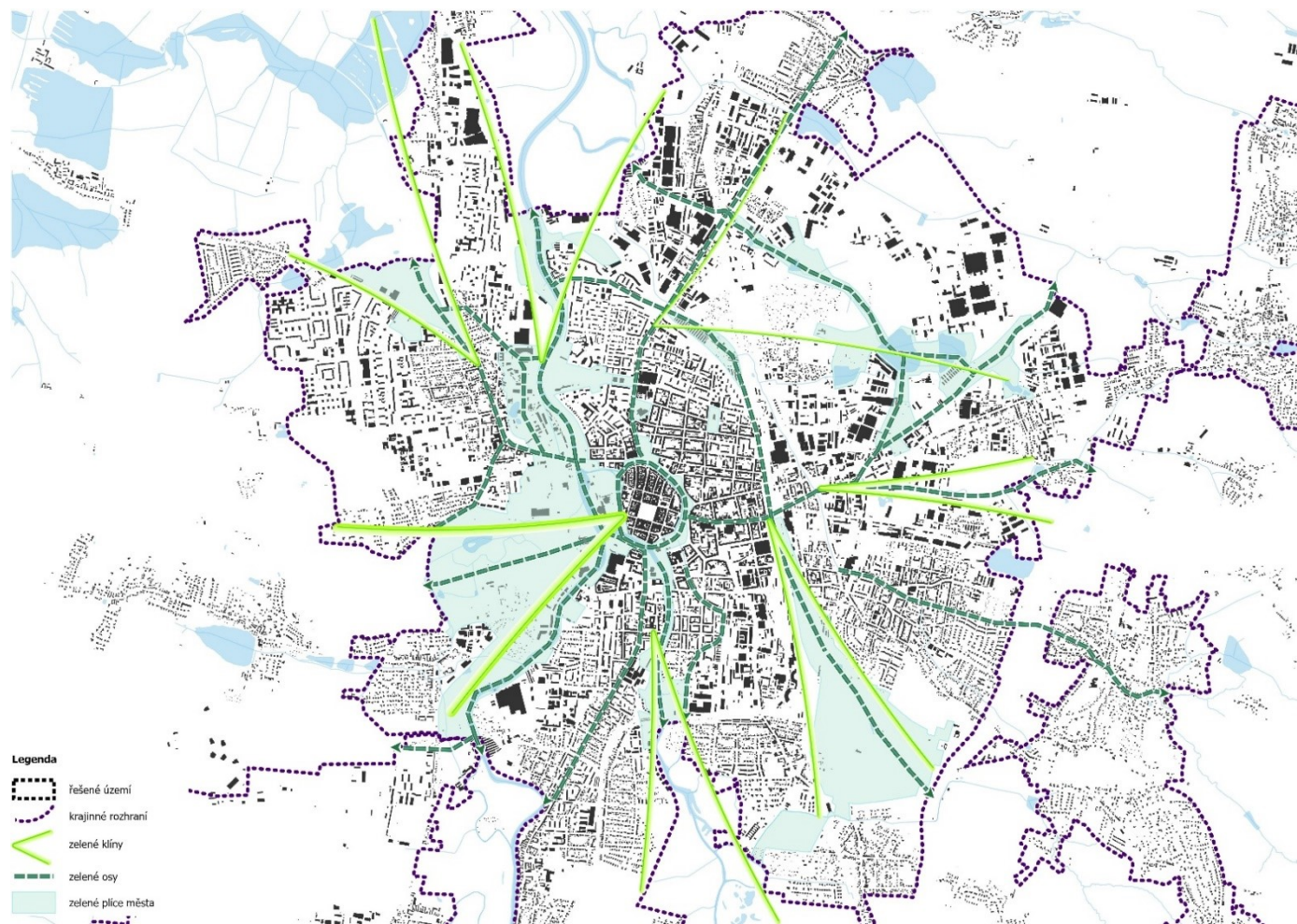


Schéma krajinné koncepce pro jádrové území oblasti (České Budějovice a přilehlé obce).

## KLÍČOVÁ TÉMATA

Základní návrh krajinné koncepce je doplněn **7 tematickými okruhy** zkoumajícími řešené území z různých hledisek. Tento komplexní přístup k území přináší celou řadu námětů i konkrétních návrhů na zlepšení krajinného zázemí aglomerace.

Jedná se o následující témata:

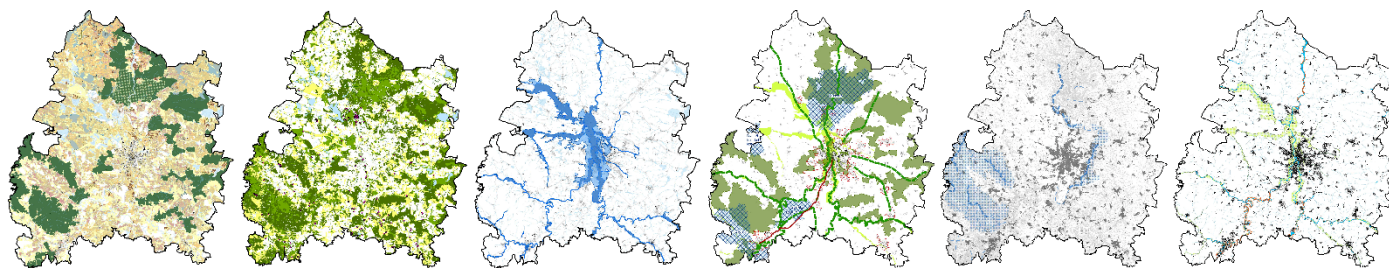
1. PŘÍRODNÍ HODNOTY
2. ESTETICKÉ A KULTURNÍ HODNOTY
3. HOSPODAŘENÍ V KRAJINĚ
4. VODA V KRAJINĚ
5. PROSTUPNOST KRAJINY
6. OPATŘENÍ VE VAZBĚ NA ZMĚNU KLIMATU
7. REKREAČNÍ POTENCIÁL KRAJINY

Témata věnující se **Přírodním hodnotám, hospodaření či vodě v krajině** přináší soubor opatření pro zlepšení vodního režimu krajiny včetně návrhu na kategorizaci říční nivy, snížení rizik vodní a větrné eroze, úpravu parametrů půdních bloků či opatření pro udržitelné obhospodařování lesů.

V rámci tématu **Estetické a kulturní hodnoty** studie identifikuje specificky jedinečné esteticko-kompoziční a přírodní jevy a navrhuje opatření pro podporu nebo zachování jejich působení, popřípadě navrhuje doplnit fenomény nové (např. významné kaňony řek, krajinné horizonty určené k pohledové ochraně, historicky komponované krajiny a osy, fragmenty historické trasy koněspřežky či zaniklé rybníční soustavy).

Téma **Prostupnost krajiny** navrhuje soubor opatření pro snížení rizik suburbanizace ve vybraných sídlech a identifikuje rizika plánovaných staveb dopravní infrastruktury (kolizní body).

V neposlední řadě je věnována pozornost **Rekreačnímu potenciálu území** jak ve vazbě na plánovaný urbanistický rozvoj aglomerace (navrhovaný systém příměstských parků) tak i ve vazbě na významné turistické cíle oblasti.





# Voda v krajině a údolní niva jako významný fenomén řešeného území

Údolní niva plní celou řadu důležitých funkcí zejména ve smyslu retence 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.

## ZASTAVITELNÉ PLOCHY A BARIÉRY PROSTUPNOSTI v aktivní nivě jádrového území

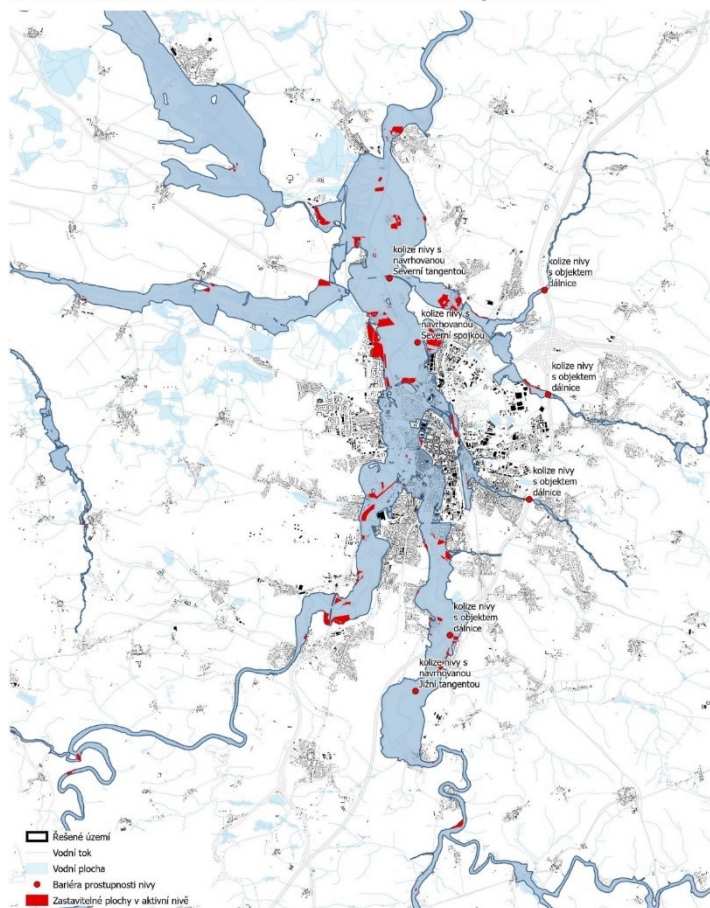


Schéma znázorňuje problematická místa aktivní nivy. Jedná se jednak o zastavitelné plochy (dle ÚPD), které jsou v rozporu s navrhovanou vizí budoucích funkcí aktivní nivy, a za druhé místa kolize v podobě bariéry přirozené prostupnosti území nivou, způsobené dopravní infrastrukturou.

Konkrétně jde o tři místa, kde navrženou aktivní nivou menších vodotečí přetíná těleso dálnice D3. V těchto místech navrhuje vyřešit zprostřednění bariéry.

Další čtyři kolizní místa jsou body, kde dálnice D3, nebo navržené trasy jižní tangenty, severní tangenty a severní spojky protínají nivu Vitavy a Malše. V případě realizace těchto komunikací navrhuje 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.

## KATEGORIZACE AKTIVNÍ NIVY mimo souvislá zastavěná území v jádrovém území

### Zemědělská niva

- niva, kde převládá zemědělské hospodaření, vodní toky jsou větší měrou upravené.

### Lesní niva

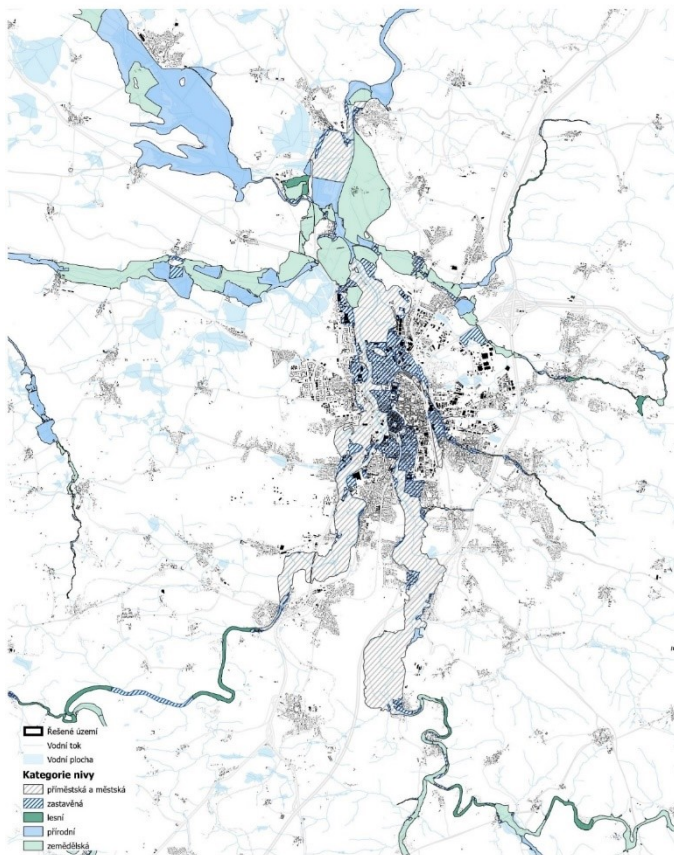
- niva, kde plošně převládá lesnické hospodaření.

### Přírodní niva

- niva, kde je zvýšený výskyt přírodních blízkých biotopů (mapování biotopů Natura 2000), přirozený nebo přirode blízký vodní tok.

### Příměstská a městská niva

- dosud z větší míry nezastavěné plochy nivy v městské a příměstské oblasti, které se vyznačují výrazným potenciálem pro plnění souboru krajinných, rekreačních, přírodních i vodohospodářských funkcí, jsou stěžejní součástí zelených klínů, a jako takové by měly zůstat nezastavěné.



## Prostupnost území a vazba na suburbanizační procesy

K procesu fragmentace krajiny dochází v řešeném území v současné době především v důsledku výstavby dopravní infrastruktury (dálnice D3) či silných suburbanizačních procesů. Územní studie proto vymezila u 9 lokalit „*krajinné rozhraní*“ jako základní opatření proti těmto negativním jevům. Dále navrhuje taková opatření, která povedou ke zvýšení konektivity krajiny a zlepšení prostupnosti území.

Jedná se o následující soubor 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.

### 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. Jedná se o zřetelně vymezený rozsah převážně urbanizovaného území, který by měl být respektován, aby bylo zamezeno negativním jevům jako je dezurbanizace a urban sprawl.

### Zelené osy

- představují základní linii, určující klíčové směry k zajištění prostupnosti území v přírodních rámcích.

### Krajinné koridory

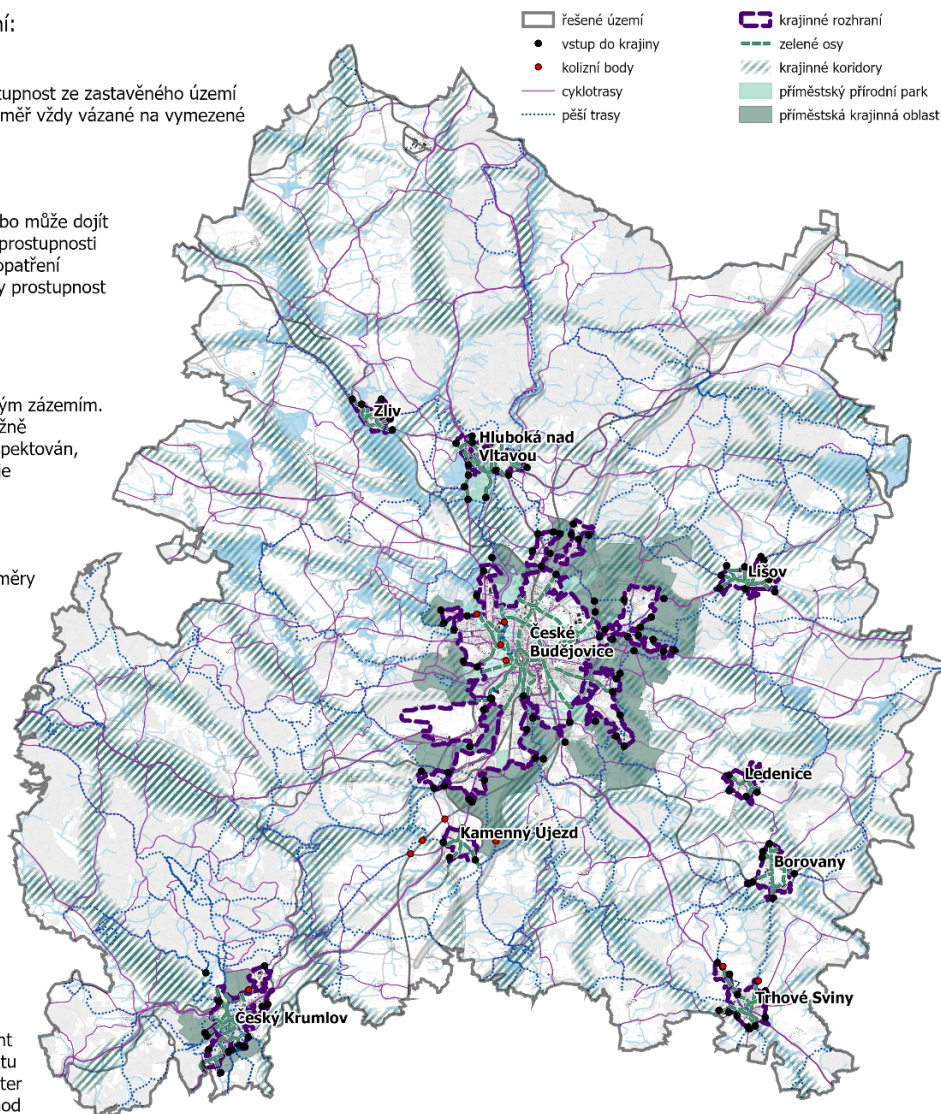
- segmenty krajiny převážně liniového charakteru vykazující vysokou přírodní a estetickou hodnotu, tvoří přírodní skelet krajiny a spojnice mezi obcemi a rozsáhlejšími přírodními celky.

### 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 extraláně města tvořící bariéru proti urban sprawl.





## Opatření příměstských parků a zelených os v rámci aglomerace České Budějovice

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.

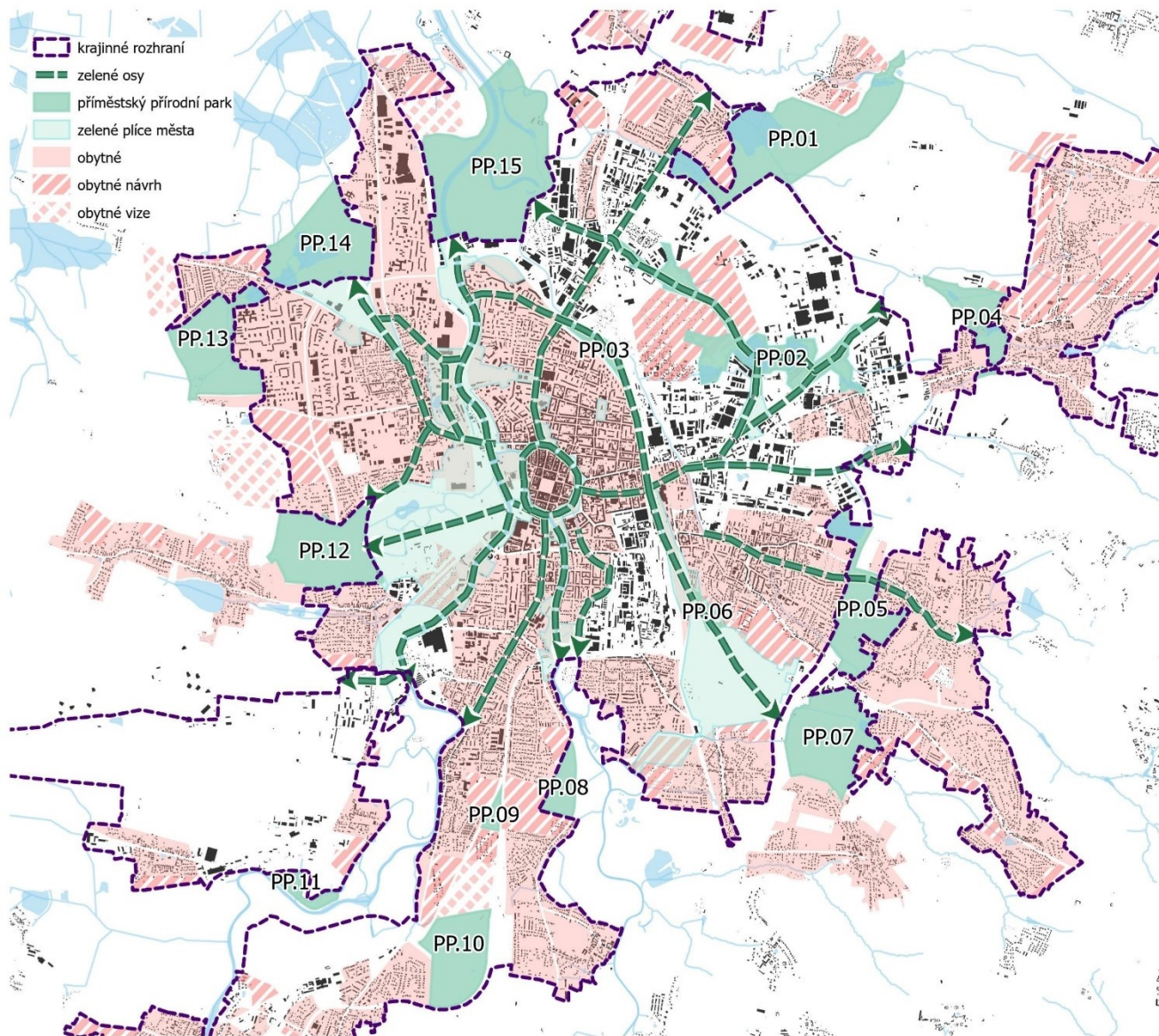


Schéma navrhovaných příměstských parků ve vazbě na obytné čtvrti a navrhované rozvojové plochy bydlení.



# VYBRANÉ PŘÍKLADY VZOROVÝCH ŘEŠENÍ

V rámci řešeného území bylo zpracováno 6 reprezentativních příkladů vzorových řešení ve vazbě na definované krajinářské problémy území.

## 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 i okolních obcí.



KRAJINNÉ ZÁZEMÍ EXTRAVILÁNU ČESKÝCH BUDĚJOVIC SE ZÁPADNÍM A SEVEROZÁPADNÍM ZELENÝM KLÍNEM



**SEVEROZÁPADNÍ ZELENÝ KLÍN** – ul. Milady Horákové

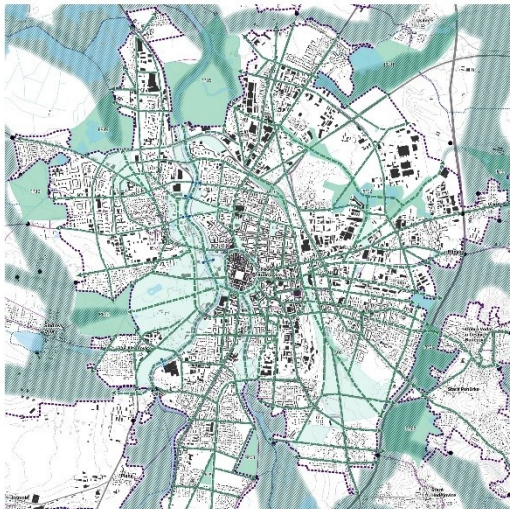




## Zelené osy města

Motto: *Uliční stromořadí jako přírodní plíce města*

Návrh zelených os v městské struktuře Českých Budějovic



Návrh možné úpravy uličního profilu ulice Pražská



# Meandry u Suchomelu

Motto: Revitalizace říční krajiny

## VIZE KRAJINÁŘSKÝCH ÚPRAV PŘÍMĚSTSKÉHO PARKU U SUCHOMELU



## TRASA ŘEKY PŘED REGULACÍ, R. 1827



## SROVNÁNÍ PŮVODNÍ A SOUČASNÉ TRASY ŘEKY





## 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 způsob chování k této krajině. Principy a cíle žádoucích výhledových změn jsou demonstrovány na modelovém příkladě okolí obcí Dříteň, Strachovice a Nákří v severozápadní části území MOCB.



Návrh obnovy nebo založení alejí kolem komunikací a meze mezi díly půdních bloků. Vizually rušivé objekty jsou tak lépe začleněné do okolí, krajina má vyšší diverzitu, odolnost vůči erozi, klimatickým změnám i příjemnější měřítko.



Typická krajina v řešeném území. Neutěšené měřítko, absence krajinné zeleně, negativní pohledové dominanty.



Vizualizace navrhovaných krajinářských úprav.

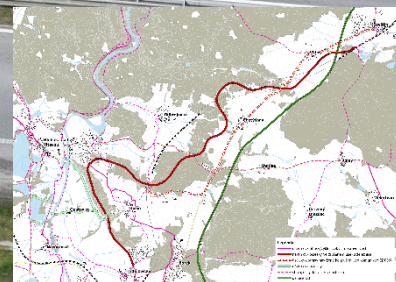


Vize krajinářských úprav zemědělské krajiny mezi obcemi Nákří, Dříteň a Strachovice: 1 – revitalizace vodotečí, znovuzatravnění údolnic, 2 – obnova alejí kolem komunikací, 3 – harmonizace využívání a měřítko krajiny.



# Zážitková cyklostezka Hrdějovice – Ševětín

Motto: *Nové využití zrušeného úseku železnice*





# Defragmentace krajiny

Motto: *Zacelení jizev a regenerace přirozených spojnic*

Současný zářez dálnice D3 na západní hraně nívy Malše u Rožnovského lesa

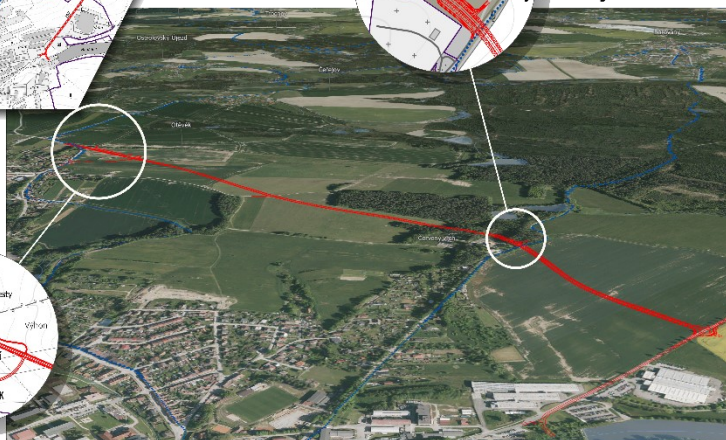
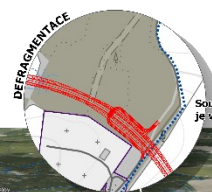
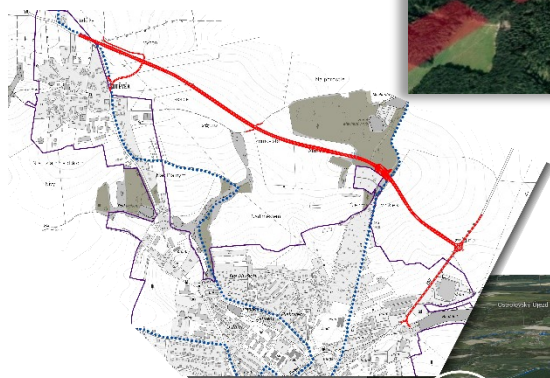


## Dálnice D3

Návrh na zakrytí části trasy dálnice D3 v úseku mezi Hodějovicemi a Kamenným Újezdem pod terén a navrácení okraje říční nívy Malše do původní podoby.



## Severní obchvat Trhových Svinů



Plánovaná trasa přetíná masiv lesního porostu v lokalitě Červený vrch a několik místních komunikací drobných cest a stezek. Územní studie navrhuje doplnit návrh trasy s ohledem na pěší a místní provoz a kompoziční a přírodní vazby území (doprovodná zeleň v celé trase, místa s funkcí ekoduktů nebo průchodů pro zvěř).

# SHRNUTÍ

Finální podoba Územní studie Metropolitní oblasti je výsledkem multidisciplinárního přístupu k řešení jednotlivých témat. 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. 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 důležitým měřítkem hodnot a jedním z hlavních cílů územního plánování.**







**Jihočeský kraj**

**Krajský úřad Jihočeského kraje**

Odbor regionálního rozvoje, územního  
plánování a stavebního řádu,

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České  
Budějovice

1. vydání, 2024

