

Nový územní plán Českých Budějovic 2020+

politická vize Pirátů

UNIVERZITNÍ MĚSTO 21.STOLETÍ, ve kterém se mísí nejlepší české tradice s moderními trendy západní Evropy a kde vznikají produkty s vysokou přidanou hodnotou. Město, kam přicházejí mladí lidé a odkud neodcházejí.

MĚSTO PROSTOUPENÉ PŘÍRODOU v podobě modro-zelené infrastruktury, kterou občané považují za přirozenou součást veřejného prostoru a bezděčně ji využívají.

MĚSTO S FUNKČNÍMI SUBCENTRY, která poskytují lokální, přesto komplexní nabídku občanské vybavenosti, tím snižují potřebu nadbytečného cestování, zvyšují pestrost občanského vyžití a vznik lokálních interpersonálních vazeb.

ROZVOJ MĚSTA PODÉL DOPRAVNÍCH A KOMPOZIČNÍCH OS, velké dopravní stavby umožňují dobrou dopravní dostupnost a tudíž snesou vyšší koncentraci např. administrativních center. Zelené a modré pásy naopak přirozenější rekreační vyžití.

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ A MĚSTO PRO CYKLISTY A CHODCE, kteří se zde budou cítit vítáni a v bezpečí. Jedinečný krajinný ráz města jej předurčuje k většímu využívání cyklisty. Naším cílem je zvýšit podíl cyklo dopravy v dlouhodobém horizontu na 40 %.

1. UNIVERZITNÍ MĚSTO 21. STOLETÍ

- a. Akcent na vznik administrativních a inovačních center místo průmyslových zón.
- b. Dopravní napojení univerzitního kampusu a akademie věd.
- c. Vymezit prostory pro tzv. komunitní bydlení (menší bytové jednotky) v návaznosti na nová administrativní centra, subcentra, univerzitu a akademii věd.

2. POSILOVÁNÍ MODRO-ZELENÉ INFRASTRUKTURY

- a. ÚP by měl náležitě zohlednit a podpořit současné environmentálně šetrné trendy ve stavitelství: hospodaření s dešťovou a šedou vodou.
- b. Priorita primárního zastavování rezerv stávajícího zastavěného území, především z důvodu ochrany zemědělského půdního fondu, ochrany krajiny a intenzity sociálních vazeb.
- c. Základní systém odkanalizování území koncipovat s ohledem na efektivní hospodaření s dešťovou vodou, včetně veřejné dopravní infrastruktury (ulice) a veřejných prostranství.
- d. Důraz na zapojení vodních ploch a toků do veřejného prostoru a zachování či rozšíření přístupu k břehům, zachování nebo obnova jejich přírodního charakteru tam, kde je to vhodné – viz metodika *Přírodě blízké úpravy vodních toků v intravilánech a jejich význam v ochraně před povodněmi. Revitalizace sídelního prostředí vodními prvky. Agentura*

ochrany přírody a krajiny ČR, 2010. ISBN 978-80-87457-03-0; V nezastavěném území by měl být ÚP v souladu např. s touto metodikou: Ekologicky orientovaná správa vodních toků v oblasti péče o jejich morfologický stav, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2016. ISBN: 978-80-88076-25-4;

- e. ÚP by měl stanovit pravidla vylučující zmenšování celkového podílu zelených ploch v zastavěném území města. Např. při změně parcely na zastavitelnou plochu by tato změna měla být co nejblíže tomuto místu náležitě kompenzována opačnou změnou.
- f. Přirozená prostupnost území – pěší, cyklisté, volně žijící zvířata.
- g. Nezmenšování současně vymezených zelených klínů a parků (vč. Stromovky).
- h. Posílit rekreační funkci Stromovky.
- i. Provéřit umístění komunitních zahrad v jednotlivých subcentrech.
- j. Senovážné náměstí jako "modrozelená" enkláva v centru města.
- k. Vznik nově zastavitelných ploch v majetku města jako rezervy pro případné směny pozemků.
- l. Provéřit překonání Jiráskova jezu s kapacitou nepřevyšující potřeby cestovního ruchu, a to, s ohledem na zachování technicko-kulturní hodnoty tohoto objektu, jinak než zdymadlem.
- m. ÚP by měl zohledňovat zachování a péči o regionálně i lokálně významné habitaty trvale i přechodně obývané divokými živočichy a rostlinami. A to zejména pokud jde o zvláště chráněné druhy, ale neměl by se na ně omezovat. ÚP by měl v této věci jít i nad rámec obecně platných zákonných norem.
- n. V příslušných fázích procesu vzniku by měl ÚP být aktivně konzultován s AOPK a relevantními neziskovými organizacemi (KraSEC ad.) a mělo by se vycházet vstříc jejich návrhům v této věci. Kromě konzultací k pozitivním opatřením nad rámec zákona je to důležité i z důvodu předejití případným pozdějším sporům.
- o. Maximální respekt by potom měl ÚP chovat k nadregionálně významným přírodním lokalitám (Vrbenské rybníky a jejich okolí, býv. tankové cvičiště Čtyři dvory, tůň Malše a Vltavy, např. v oblasti U Špačků, u Suchomelu, ad.)
- p. Komplexní řešení zadržování vody, koeficient zpevněných ploch, omezování efektu tepelného ostrova města.
- q. ÚP by měl zohledňovat podíl města na uhlíkové bilanci (komplexní mitigační opatření pro zmírnění podílu města na klimatických změnách).
- r. ÚP by měl zohledňovat ochranu ovzduší, např. vhodným rozvržením potenciálně znečišťujících objektů a zeleně.

3. POSILOVÁNÍ SUBCENTER

- a. Organizace města do vývojových vrstev a řešení vztahů území s různou genezí a odlišnými paradigmaty (např. modernistická sídliště a klasické město) - jinými slovy vymezení lokalit podle prostorové struktury/charakteru zástavby a v nich vymezení lokálních center v polycentrické struktuře celého města a určení jejich hierarchie, návrh rozčlenění města na městské části v počtu 4-8.
- b. Zamezit monofunkčnosti jednotlivých částí města.

- c. Vzájemné propojení subcenter dostatečně kapacitními cyklotrasami, linkami MHD, silnicemi.
- d. Propojení subcenter s největšími zaměstnavateli a plánovanými administrativními a inovačními centry cyklotrasami.
- e. Posílení občanské vybavenosti lokálních subcenter.
- f. Provéřit umístění stávající obchodních center jako specifického segmentu služeb občanské vybavenosti a rozvržení jejich dalšího umísťování v odůvodněných lokalitách.
- g. Požadavek na umístění stavby mezigeneračního komunitního centra.

4. ROZVOJ ÚZEMÍ DLE KAPACITNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ A KOMPOZIČNÍCH OS

- a. Vymezit podstatné kompoziční prvky a soubory; pro vyjádření základní kompozice města by měly být definovány hlavní kompoziční osy a podpořen charakter městských tříd; specifickou pozornost věnovat adekvátnosti rozvoje podél dálnice a jejích přivaděčů.
- b. Vymezit plochy a koridory infrastruktury s vědomím, že veškerá infrastruktura je v území službou a nikoli určujícím prvkem kompozice města.
- c. Proměny veřejných prostorů docílit zejm. regulací uličních profilů (hlavně tam, kde uliční čáry dosud neexistují, nebo jsou nesouvislé). Pokud to bude účelné pro zajištění koordinace a postupného naplňování priorit a hlavních cílů rozvoje města, měl by územní plán stanovit pořadí změn v území (podmíněnou etapizací) včetně podmínek pro zahájení rozvoje.
- d. Větší zahuštění zástavby podél kapacitních dopravních struktur, menší zahušťování směrem do volné krajiny.
- e. Dbát na vyváženou strukturu zástavby odpovídající charakteru prostředí, s náležitou kompozicí veřejných prostranství, na která bude navázáno odpovídající zastoupení občanské vybavenosti.
- f. Vytvořit podmínky pro přirozenou a četnou PROSTUPNOST území, včetně periferie a příměstské krajiny a navazování na historické cesty.
- g. Ochrana proti vzniku bariér vytvořených celoměstskou nebo nadměstskou veřejnou infrastrukturou (zejm. železniční a dálniční těleso); omezení fragmentace území, respektive vytvoření hodnotných rozhraní sousedících lokalit či celků.
- h. Infrastrukturu nadregionálního významu umísťovat do okolí dálnice.
- i. Změnit charakter Pražské třídy směrem k městotvorné magistrále.
- j. Víze tzv. Velkých Budějovic – větší integrace s pásem obcí kolem města.

5. POHYB PO MĚSTĚ NA KOLE – nárůst podílu cyklodopravy na 40 % v dlouhodobém horizontu

- a. Zklidnění dopravy v centru a širším centru města.
- b. Vymístit tranzitní dopravu mimo centrum města.
- c. Vzájemné propojení subcenter města, sídlišť, velkých zaměstnavatelů a administrativních center dostatečně kapacitními cyklotrasami.
- d. Dostavba základního skeletu městského okruhu.
- e. Ověřit potřebu mostů na základě dopravního modelu s přihlédnutím k dokončení dálničního obchvatu.

- f. Provéřit možnost vybudování záchytného parkoviště a navazující linky MHD a cyklotrasy při vjezdu do města z každého směru.
- g. Provéřit umístění parkovacích domů v oblastech s největším problémem s parkováním.
- h. Nestavět mimoúrovňové křižovatky, a to z důvodu značné limitace rozvoje území v jejich okolí.
- i. Provéřit možnost tunelových úseků (Dlouhá louka pod zem).
- j. Další rozvoj a zkapacitnění zánadražní komunikace.
- k. Útlum dopravy před nádražím.
- l. Přesun vlakového (nákladového?) nádraží dále na sever.
- m. Provéřit možnosti nárůstu parkovací kapacity v oblasti kolem ul. Krčínova a v dalších lokalitách přetížených dopravou v klidu.

Naše další požadavky - speciální výkresy a analýzy:

- 1) Analýza současného územního plánu – co se povedlo, co nepovedlo a jaké jsou důvody, proč se to nepovedlo.
- 2) Mapa hustoty obyvatel v jednotlivých částech města.
- 3) Výkres brownfieldů.
- 4) Výšková mapa města – výšková regulace dle limitů území.
- 5) Výkres struktury veřejných prostranství.
- 6) Výkres širších vztahů v rámci aglomerace Českých Budějovic.
- 7) Prověření potřeb a možností města ohledně technické infrastruktury při masivnějším rozšíření elektromobility.

Naše další požadavky - procesní:

- 1) Formulovat požadavky na zpracování regulačních plánů, popř. územních studií pro transformační a rozvojové plochy.
- 2) Využívat institut plánovací smlouvy.
- 3) U zástavby hodnotných území zakotvit do ÚP požadavek na uspořádání architektonické či urbanistické soutěže o návrh.
- 4) Pečlivé odůvodnění při vymezování nových zastavitelných ploch.
- 5) Veřejná konzultace v rámci přípravné práce ke každému milníku na úrovni veřejnost-zadavatel – zpracovatel – určený zastupitel, a to i v každém z vymezených subcenter.

Leden 2020.