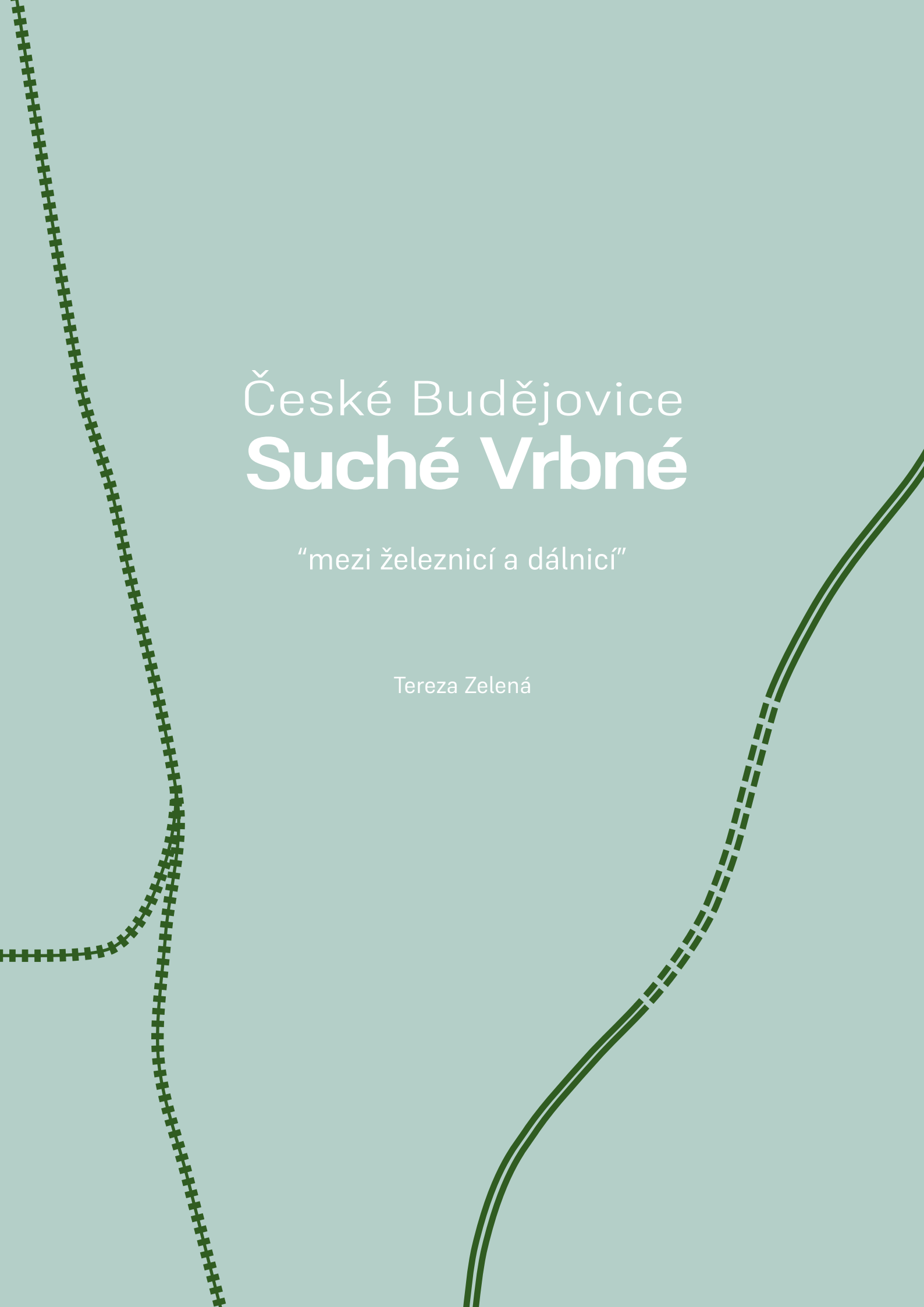




České Budějovice **Suché Vrbné**

“mezi železnicí a dálnicí”

Tereza Zelená

Anotace

Suché Vrbné je městská čtvrť v Českých Budějovicích, kterou od centra města odděluje bariéra železnice a od krajiny bariéra dálnice. Tyto dopravní tahy s sebou ovšem nesou také velký rozvojový potenciál, podpořený výhodnou pozicí v kontextu města a množstvím rozvojových ploch.

Cílem této práce je návrh komplexní urbanistické studie zahrnující různé strategie směřující k budoucímu udržitelnému rozvoji.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Tereza Zelená

datum narození: 19.11. 1999

akademický rok / semestr: LS 2024/2025

studijní program: Architektura a urbanismus

ústav: 15121 Ústav prostorového plánování

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Šimon Vojtík, Ph.D.

téma diplomové práce: České Budějovice - Suché Vrbné: *Mezi železnicí a dálnicí*

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Projekt se zaměří na celkovou revitalizaci a regeneraci území městské části České Budějovice 5, konkrétně v oblasti s názvem Suché Vrbné a jeho okolí, které je vymezeno železniční tratí, dálnicí a industriální zónou. Komplexní řešení celé oblasti bude zahrnovat jak jeho urbanistické aspekty, tak práci s modrozelenou infrastrukturou a dopravní infrastrukturou. Projekt bude pojednán jako ideový.

2/ Pro AU/ specifikovaný stavební program

Celkovým výstupem projektu bude návrh urbanistického rozvoje vybraného území, který bude efektivně rozvíjet definované hodnoty a posilovat je, stejně jako eliminovat hrozby a problémy. Zvláštní zřetel bude kladen na práci s veřejnými prostranstvími a jejich hierarchií. Zlepšena bude celková prostupnost území a propojenost s okolními městskými částmi. Vhodný návrh funkčního využití území se bude zabývat jak urbanistickými strukturami s novými kapacitami pro bydlení, občanskou vybavenost a pracovní příležitosti, tak plochami pro rozvoj modrozelené infrastruktury a rekreace. Dojde k optimalizaci dopravních tepen v území a posílení infrastruktury pro cyklistickou a hromadnou dopravu.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Výstupem bude komplexní urbanistická studie, která zahrne několik vrstev:

- Umístění v kontextu města – schéma 1:20 000
- Hlavní situační výkres – prostorové vztahy 1:5 000
- Doplnující výkresy hlavního plánu/schémat – koncept, kompozice, funkční využití, dopravní řešení, MZI, regulační principy
- Výkres ev. změny územního plánu (v měřítku a legendě platného ÚP města)
- Urbanistické detaily vybraných veřejných prostranství (měřítko dle dohodnutého výběru)
- Urbanistické řezy/pohledy (dle dohodnutého výběru)
- Perspektivní zobrazení (celek – nadhledová perspektiva či axonometrie; detail – horizont chodce)
- Výstupy z analýz území
- Bilance (text/tabulka)
- Stručná průvodní zpráva

(Měřítka jednotlivých výstupů mohou být po dohodě s vedoucím DP změněna dle potřebného zobrazení a dohodnutého výběru)

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Dobrovolné zpracování modelu.

Datum a podpis studenta
V Praze dne 2.2.2025

Datum a podpis vedoucího DP
V Praze dne 2.2.2025

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

17.2.2025
H. Růžička

11.2.2025
L. K.

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Tereza Zelená
AR 202/2026, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) ČESKÉ BUDĚJOVICE – SUCHÉ VRBNÉ: MEZI ŽELEZNICÍ A DÁLNICÍ

(AJ) ČESKÉ BUDĚJOVICE – SUCHÉ VRBNÉ: BETWEEN THE RAILWAY AND THE HIGHWAY

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: Ing. arch. Šimon Vojtík Ph.D. Ústav: 15121 Ústav prostorového plánování

Oponent práce: Ing. arch. Linda Svobodová

Klíčová slova
(česká):

České Budějovice, urbanismus, město, bariéry, udržitelný rozvoj

Anotace
(česká):

Suché Vrbné je městská čtvrť v Českých Budějovicích, kterou od centra města odděluje bariéra železnice a od krajiny bariéra dálnice. Tyto dopravní tahy s sebou ovšem nesou také velký rozvojový potenciál, podpořený výhodnou pozicí v kontextu města a množstvím rozvojových ploch. Cílem této práce je návrh komplexní urbanistické studie zahrnující různé strategie směřující k budoucímu udržitelnému rozvoji.

Anotace (anglická):

Suché Vrbné is an urban district of České Budějovice, which is separated from the city centre by a railway barrier and from the countryside by a motorway barrier. However, these transport routes also bring with them great development potential, supported by a favourable situation in the context of the city and a number of development areas. The aim of this thesis is to propose a comprehensive urban study incorporating various strategies towards future sustainable development.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Českých Budějovicích dne 22.5.2025

podpis autora-diplomanta

Zelená

Zelená

Vojtík

17.2.2025
H. Růžička

11.2.2025
L. K.

Obsah

00	Úvod	6
01	Analýza	8
02	Rozbor lokalit	52
03	Koncept	80
04	Návrh nových lokalit	100
05	Návrh regulačních principů	128
06	Závěr	142



Úvod

Předmětem diplomové práce je území městské části České Budějovice 5, konkrétně čtvrti Suché Vrbné a jeho blízké okolí. Na první pohled se jedná o nenápadné předměstí s převážně obytnou funkcí, které neoplývá výraznými památkami ani monumenty. Přesto si v průběhu let alespoň částečně udrželo svůj osobitý charakter a řadu kvalit. Bohužel ovšem také množství urbanisticky problematických a nedořešených míst, které se nacházejí v obklíčení dopravních tahů a bariér, zejména železnice a dálnice.

Cílem této práce je celistvě uchopit řešené území a prozkoumat jeho potenciál, vazby a děje v souvislostech, a to jak v širším kontextu města, tak v měřítku čtvrti a jednotlivých lokalit.

Analýza

Analyzované území odpovídá městské části České Budějovice 5, rozšířenému o okolní lokality včetně centra Českých Budějovic pro lepší pochopení kontextu, vyhodnocení širších vztahů a návazností na okolní čtvrtě.

Zásadními vlivy pro analýzu jsou důležité dopravní tepny, které ohraničují vymezené území z východní a západní strany, dopravně ho obsluhují, ale zároveň uzavírají a vytvářejí fyzické bariéry. Jedná se o část dálnice D3 včetně dálničního nájezdu (otevřený v roce 2025) a železniční tratí se seřazovacím nádražím. Ze severu je řešené území ohraničeno průmyslovými zónami a z jihu volně navazuje skrze nezastavěné plochy na městskou část Mladé.

Dopravní infrastruktura je v některých částech přetížena, a to zejména automobilovou dopravou a parkováním v ulicích. Hromadná doprava zde funguje, ale spojení s centrem města je poměrně pomalé, z důvodu objíždění železnice přes viadukt.

Cyklistická infrastruktura je nedostatečná a chybí zde logická napojení.

Plochy využití podle platného územního plánu jsou převážně obytné plochy pro individuální nebo kolektivní bydlení. Jako celky fungují, ale objevuje se v nich mnoho lokálních problémů a nevyřešených témat a návazností. V okrajových částech se využití mění na území smíšená nebo území pracovních aktivit, což jsou většinou hůře prostupné průmyslové části se zanedbaným okolím.

Modrozelená infrastruktura včetně parků a pobytové zeleně se zde vyskytuje, ale poměrně řídká a nejistě. Stává se tedy jedním z hlavních sledovaných jevů v analýzách, podobně jako "zelená" propojení s okolní krajinou a ÚSES.

Veřejná vybavenost se v řešeném území vyskytuje v relativně dostatečném množství, ale ne ve zcela dostatečné kvalitě, logickém rozmístění a dobrém propojení.

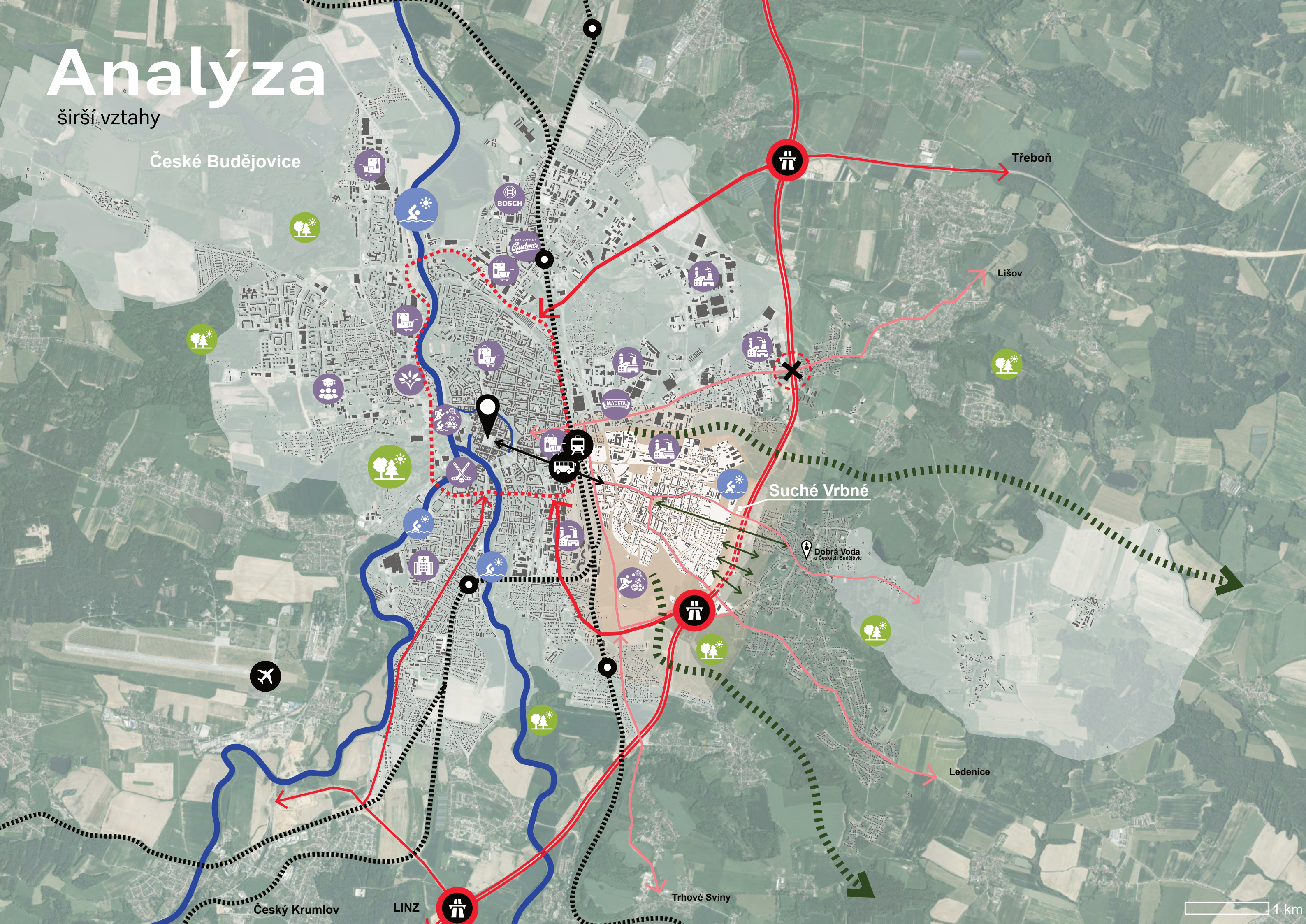
Centrum - bývalá náves - dnešní náměstí a park Suchého Vrbného, které je těžištěm této lokality a obyvateli je jednoznačně jako centrum vnímáno, je ovšem z hlediska jeho funkčnosti, kvality a vybavenosti nedostačující. Kamenem úrazu je zejména horší stav či koncepce veřejných prostranství a bezpečnost pěší a cyklo dopravy v ulicích, kterým vládou automobily.

Suché Vrbné skrývá velký potenciál, kam se jakožto oblíbená lokalita pro bydlení může posunout, být kvalitnějším celkem, ale také se lépe zapojit do fungování města, propojit se se svým okolím a dále se udržitelně rozvíjet, přestože volného místa už zde příliš nezbývá....

Analýza

širší vztahy

České Budějovice



České Budějovice

České Budějovice jsou statutárním městem a také správní a kulturní metropolí Jihočeského kraje, které se může pyšnit bohatou historií. Město bylo založeno v roce 1265 králem Přemyslem Otakarem II. tzv. na zeleném drnu. Jeho pozice na soutoku řeky Vltavy a Malše byla určena lokátorem Hirzem z Klingenbergu a jméno odvozeno od staré osady Budivojovice. Budování města započalo výstavbou dominikánského kláštera. Plánovitě vyměřené město s čtvercovým náměstím a pravouhlou uliční sítí obehnané hradbami a hradním příkopem dalo Budějovicím jeho dodnes charakteristickou podobu. Toto období bylo klíčové pro rozvoj města, které se rychle stalo důležitým obchodním a správním centrem. Město se vyvinulo jako významný bod na obchodních cestách mezi Prahou, Vídní a Salcburkem. V době středověku získaly České Budějovice díky své strategické poloze na břehu řeky Vltavy a výhodám obchodního a řemeslného charakteru na významu. V průběhu 15. a 16. století se České Budějovice staly důležitým centrem pro obchod s pískem, solí a dalšími komoditami, které se dopravovaly po řekách. V 19. století, s nástupem průmyslové revoluce, zažily České Budějovice další velký rozvoj podpořený stavbou koněspřežky do Lince. Tato železnice byla později uzpůsobena pro vlakovou dopravu. V této době vznikaly nové továrny, jako například Koh-i-noor Hardtmuth nebo český akciový pivovar, který je dodnes pod názvem Budějovický Budvar jedním z nejznámějších pivovarů v tuzemsku i v zahraničí. V 20. století, zejména po druhé světové válce, došlo k modernizaci městské infrastruktury a rozvoji městské aglomerace.

Významnými stavebními dominantami je katedrála sv. Mikuláše, která byla dokončena v roce 1577, nebo známá Černá věž, která byla postavena na konci 16. století a dodnes je jedním z hlavních symbolů města. Historické centrum bylo roku 1980 vyhlášeno městskou památkovou rezervací.

Dnes jsou České Budějovice téměř stotisícovým, velmi oblíbeným městem pro život. Nabízejí mnoho kvalit, mezi něž patří bohaté kulturní dědictví, malebná jihočeská krajina, příznivé přírodní podmínky v blízkosti řek, turistické trasy a cyklostezky, živá kulturní scéna, pracovní příležitosti, univerzitní vzdělání a další. Město je také významným centrem pro turismus a regionální obchod.



Suché Vrbné

Suché Vrbné je místní část Českých Budějovic, která se nachází na jihovýchodním okraji města. Historie osídlení sahá až do středověku, přičemž původně byla součástí širšího okolí Českých Budějovic. To bylo rozděleno mezi zemědělské usedlosti a menší vesnice. První zmínka o „poddanské vsi města s 5 lány půdy při silnici na Ledenice“ pochází z roku 1380, ale zmínky o Suchém Vrbném až z 16. Století. V té době byla oblast převážně zemědělská a osady byly vázány na blízkost řeky Vltavy, která hrála klíčovou roli v dopravě a obchodování. Vrbné, dříve také známé jako Vrbno, Německé Vrbné nebo Dürnfellern, si získalo svůj název podle převažujícího druhu vegetace.

Pátečním prvkem modrozelené infrastruktury procházejícím celou lokalitou je Dobrovodský potok. V severovýchodním cípu čtvrti se také nachází zaplavený bývalý těžební lom zvaný Hliník či Hlína, který je v létě využíván jako přírodní koupaliště. V průběhu 19. a 20. století, kdy České Budějovice začaly rychle růst a industrializovat, došlo k urbanizačním změnám, které se dotkly i Suchého Vrbného. Prudký rozvoj výstavby a nárůst počtu obyvatel, zejména továrních dělníků a železničních zaměstnanců znamenal přechod od tradičního venkovského charakteru k modernějšímu předměstí. Připojení Suchého Vrbného k Českým Budějovicím v roce 1952 přineslo rozvoj infrastruktury a zlepšení životních podmínek pro místní obyvatele. Vznik železničního nádraží mezi centrem Budějovic a Suchým Vrbným způsobil přerušení původní cestní sítě. Pro překonání této fyzické bariéry byla roku 1907 postavena přes kolejiště ocelová lávka, která se stala jediným přímým spojením pro pěší. Pro motorovou dopravu se propojením stal železniční viadukt přes Rudolfovskou ulici, který se nachází dále od centra Vrbného.

Během druhé poloviny 20. století bylo v soudržné urbánní struktuře vystavěno i několik panelových domů. Rezidenční čtvrti založené za první republiky byly v průběhu 20. a 21. doplňované do téměř souvislé zástavby a v některých částech na ně navázaly jednotně řešené celky řadových a bytových domů.

V současnosti nezbývá mnoho volných parcel k výstavbě, ale stávající zástavba má své rezervy, proluky a zchátralé stavby, které bude nutné postupně nahrazovat. Díky své poloze a blízkosti centra Českých Budějovic je Suché Vrbné vyhledávanou lokalitou pro bydlení s dostupnou občanskou vybaveností.

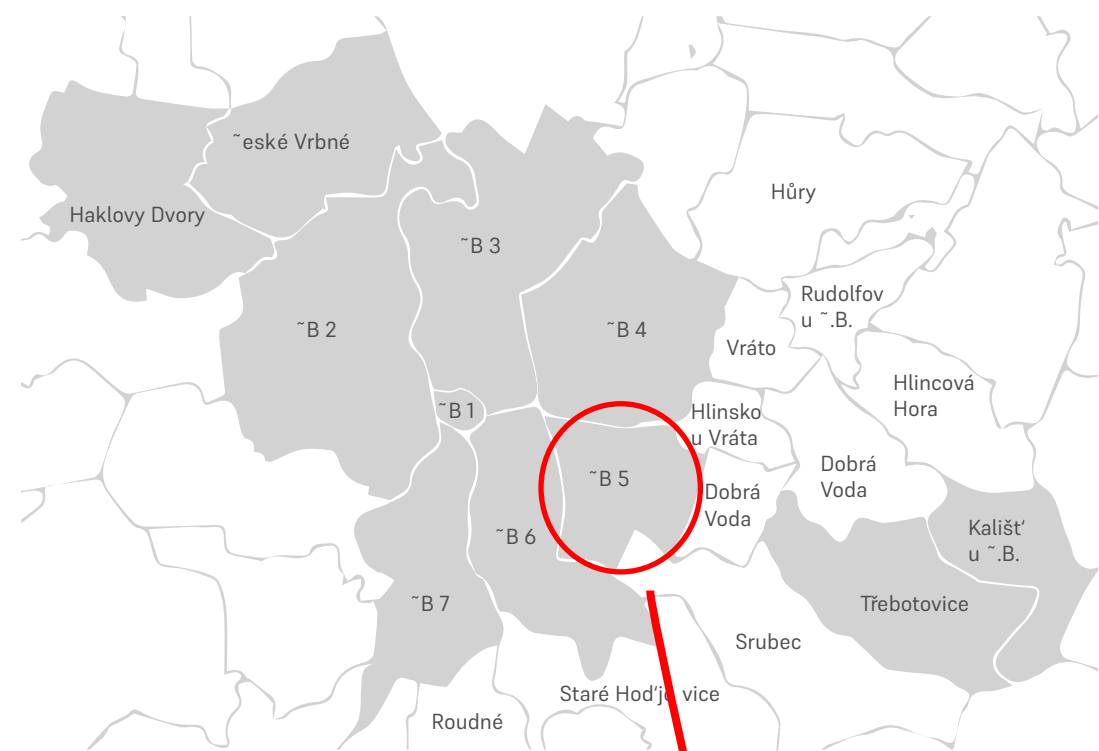
Je vrbné, ale není suché!



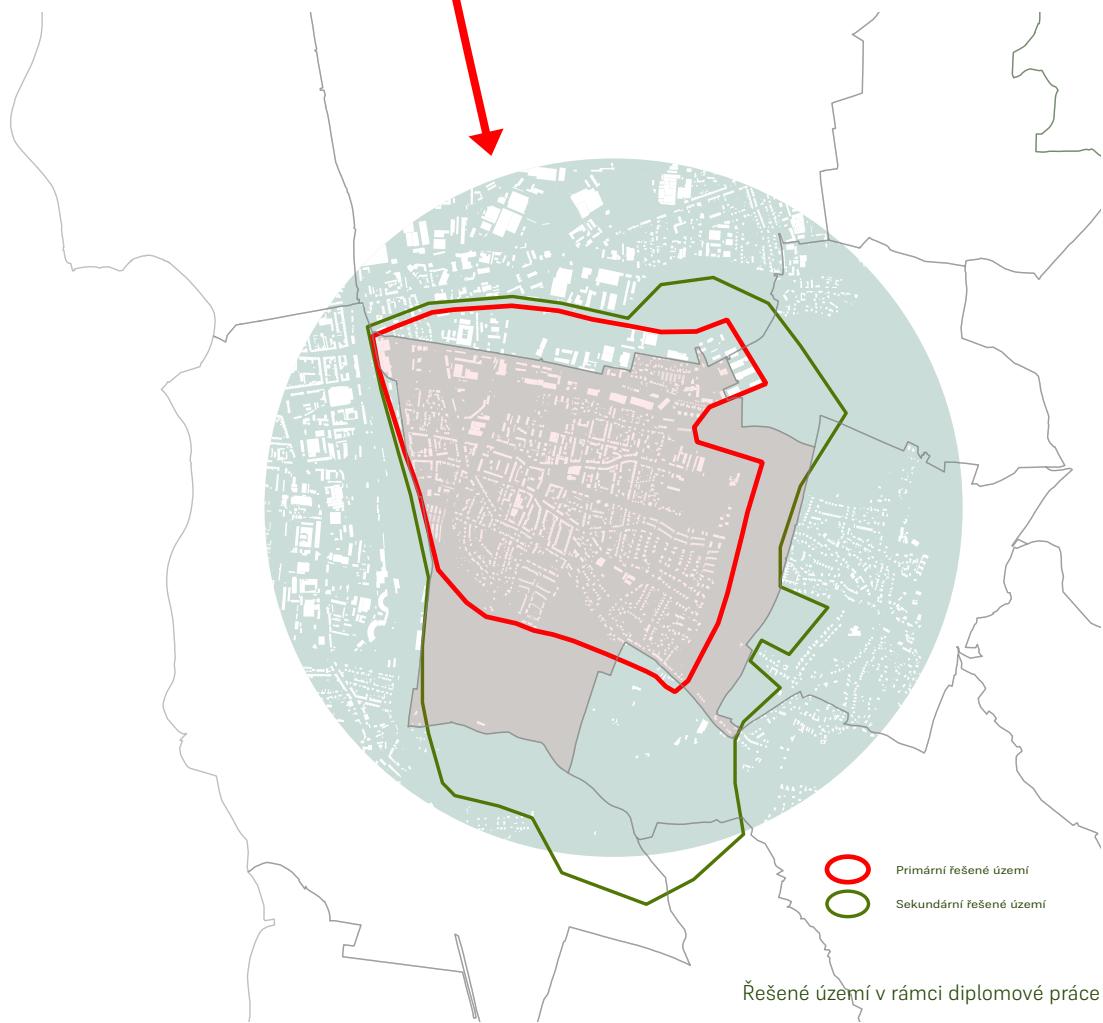
Jaké bylo, jaké je, a jaké by být chtělo?

Analýza

Umístění do kontextu města



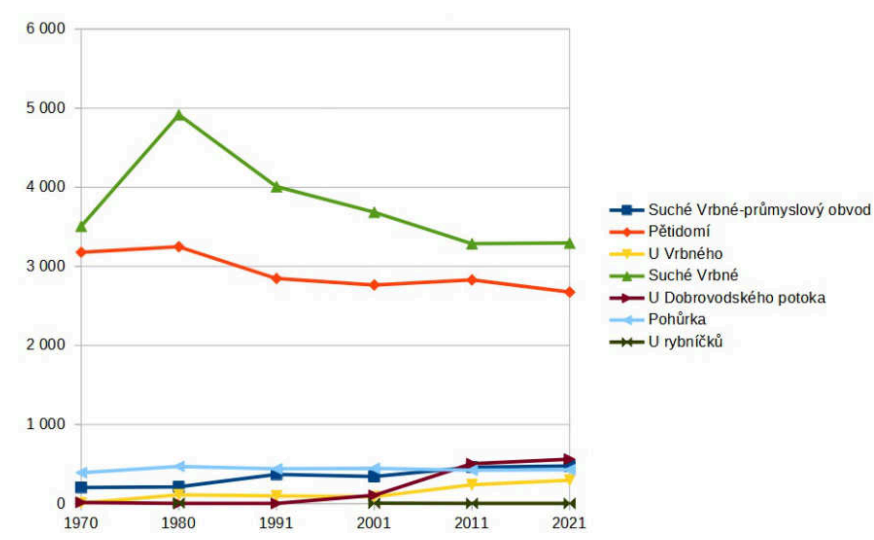
České Budějovice (ČB) - katastrální členění na městské části



Řešené území v rámci diplomové práce

Analýza

Demografie



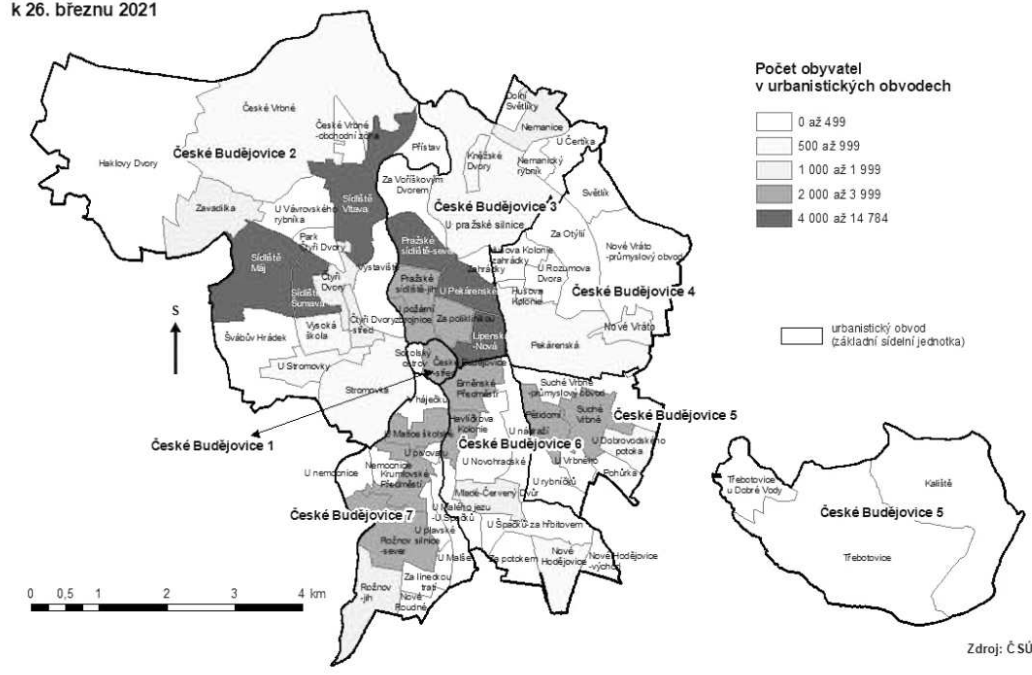
Počet obyvatel v Českých Budějovicích je 97 231 (k roku 2025), z toho 8171 (k r. 2021) obyvatel žije v městské části České Budějovice 5, z čehož 7734 vychází na řešenou oblast.

Vývoj počtu obyvatel v řešeném území za posledních pět dekad má podobně jako v případě celých Českých Budějovic spíše stagnující tendenci, ze které vybočuje především výrazný nárůst počtu obyvatel na počátku 80. let v urbanistickém obvodu Suché Vrbné. Ten byl způsoben především výstavbou panelových domů. Od té doby však tento obvod zaznamenává úbytek obyvatelstva.

Za zmínku stojí též nárůst počtu obyvatel na Pohůrce a U Dobrovodského potoka na počátku tisíciletí způsobený výstavbou nových rodinných domů.

Město České Budějovice – počet obyvatel v urbanistických obvodech – SLDB 2021

k 26. březnu 2021



Zdroj: ČSÚ

4-15. Vývoj počtu obyvatel¹⁾ podle částí města a urbanistických obvodů

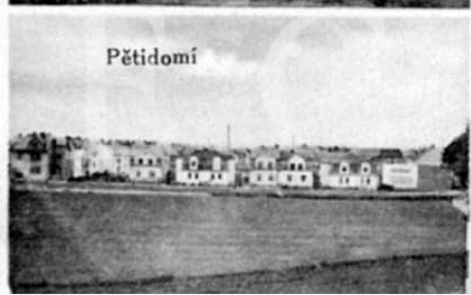
výsledky Sčítání lidu, domů a bytů		město České Budějovice							
Část města, urbanistický obvod	Číslo urban. obvodu	SLDB 1970	SLDB 1980	SLDB 1991	SLDB 2001	SLDB 2011		SLDB 2021	
		trvalý pobyt				trvalý pobyt	obvyklý pobyt	registro- vaný pobyt	obvyklý pobyt
České Budějovice 5		7 608	9 253	8 041	7 759	8 024	8 138	7 990	8 171
Pekárenská díl 2 ⁴⁾	033	-	-	-	-	-	-	-	-
Suché Vrbné-průmyslový obvod	035	204	212	369	342	456	462	479	475
Pětidomí	036	3 178	3 248	2 846	2 765	2 655	2 829	2 539	2 675
U Vrbného	037	7	112	96	87	255	238	295	296
Suché Vrbné	038	3 507	4 917	4 008	3 685	3 343	3 286	3 274	3 295
U Dobrovodského potoka	039	15	2	2	105	471	505	531	562
Pohůrka	040	391	471	439	446	435	422	447	429
U rybníčků	043	-	6	-	4	3	3	2	2

Analýza historie

Historické fotografie



SUCHÉ VRBNÉ.



Pětídomí: na pohlednici; sbírka D. Kováře.



Analýza historie

Současné fotografie



Historický vývoj

analýza Suché Vrbné

1380

první zmínka

1654

5 usedlostí

1789

16 domů

1843

12 domů, 89 obyvatel

1850

osadou obce Mladé (Suché Vrbny)

1900

1215 obyvatel (890 Čechů a 325 Němců)

1903

samostatnou obcí

1952

přičleněno k městu jako osada

1970

základní sídelní jednotkou části obce České Budějovice 5

1930

524 domů, 4354 obyvatel (4052 Čechů a 265 Němců)

1947

3428 obyvatel (pokles po odsunu Němců)

2001

666 domů, 3685 obyvatel

2011

685 domů, 3286 obyvatel

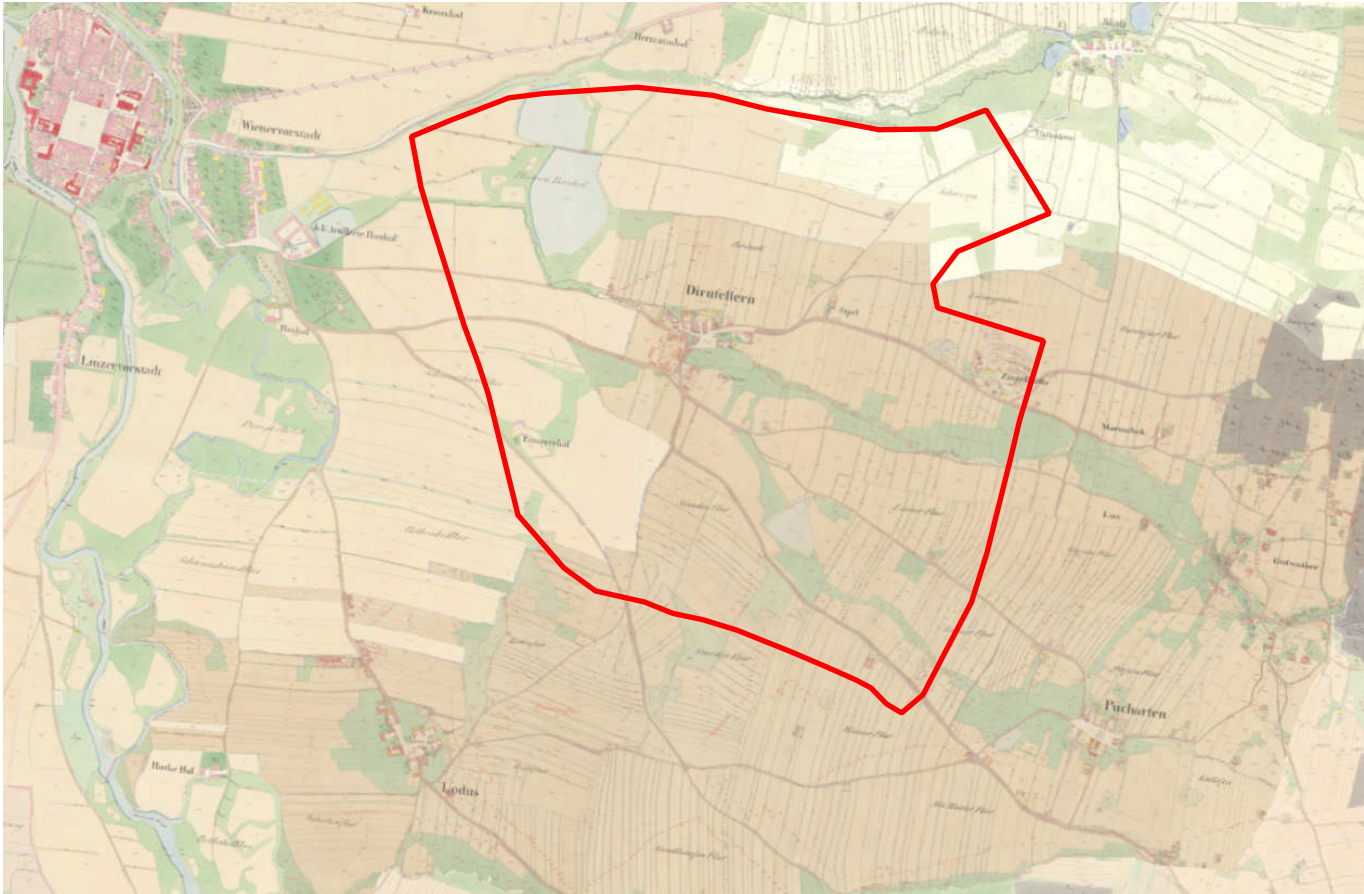
2021

803 domů, 3770 obyvatel

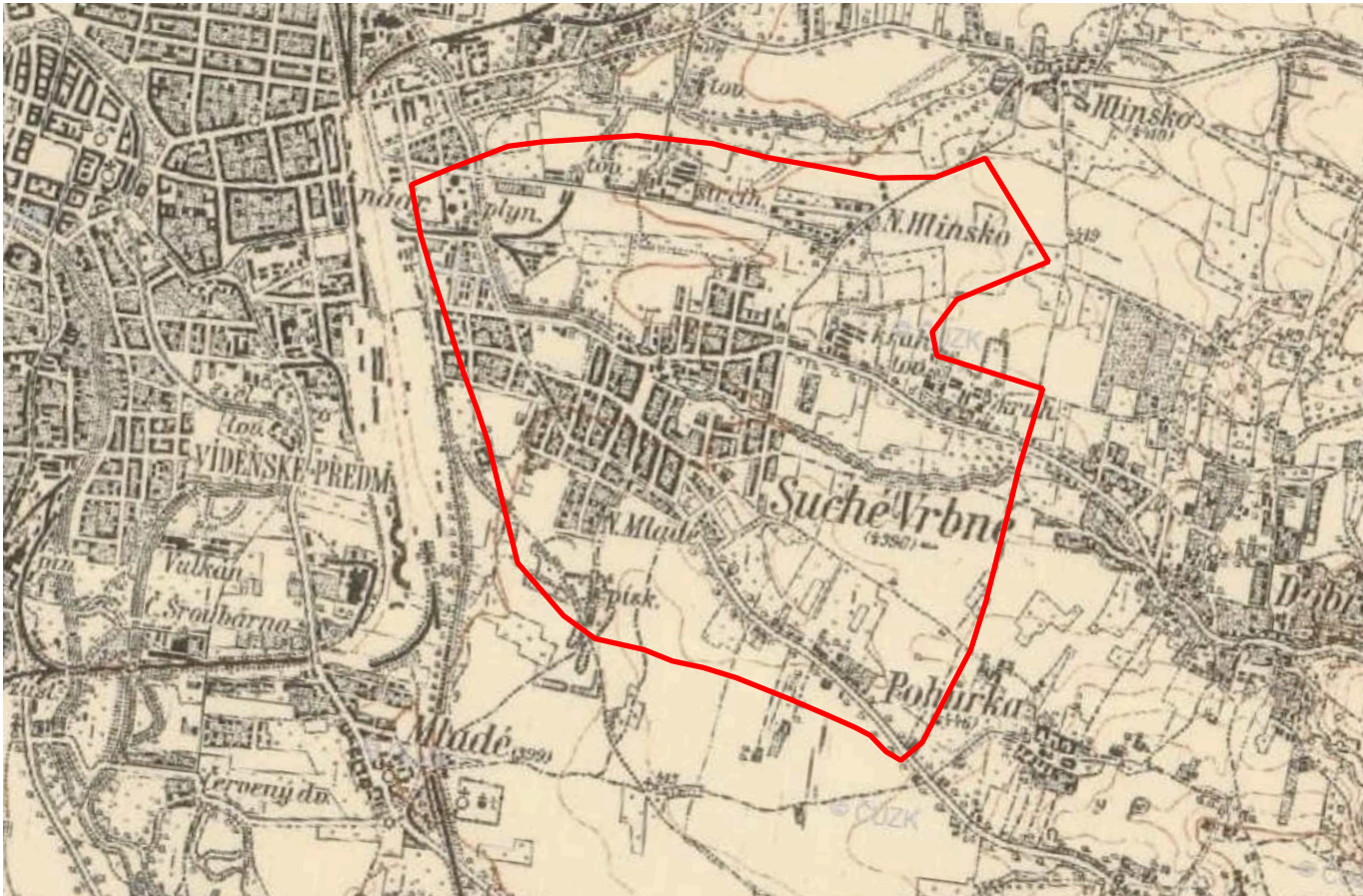


Historický vývoj

Historické mapy



Císařské otisky



3. vojenské mapování

Historický vývoj

Historické letecké snímky



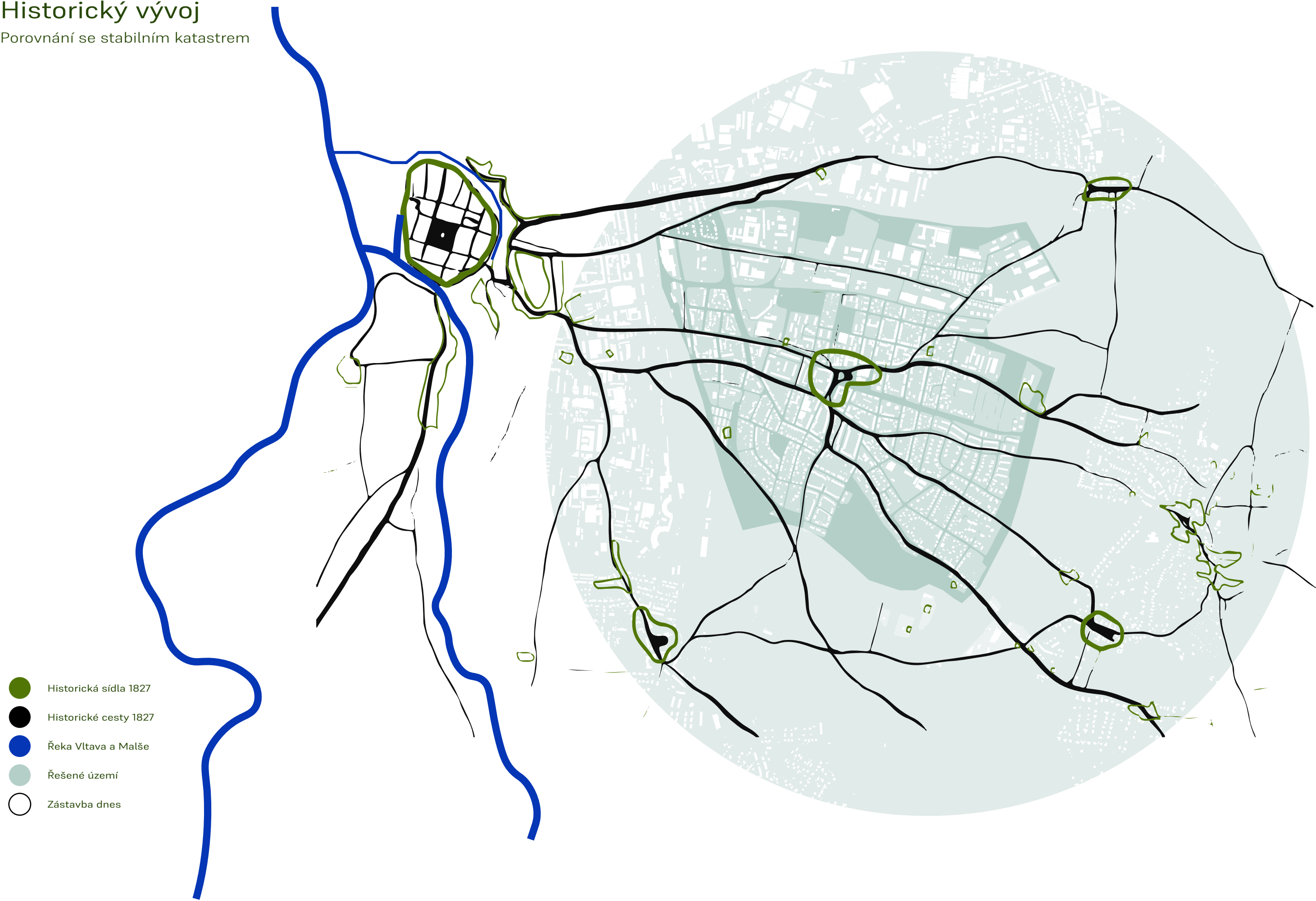
1950



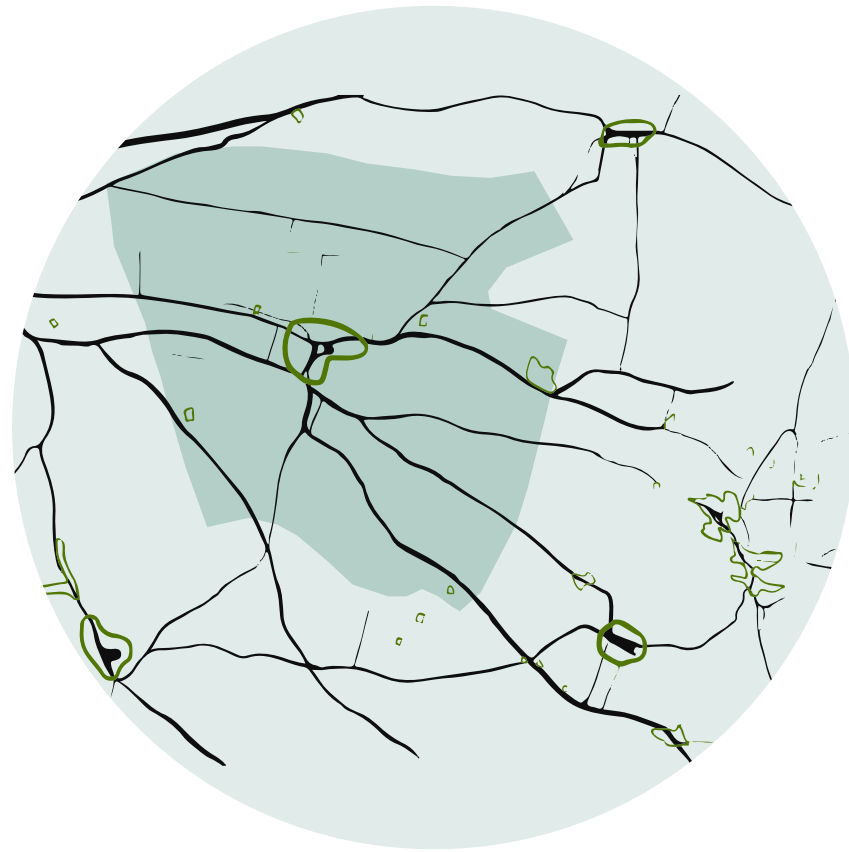
2023

Historický vývoj

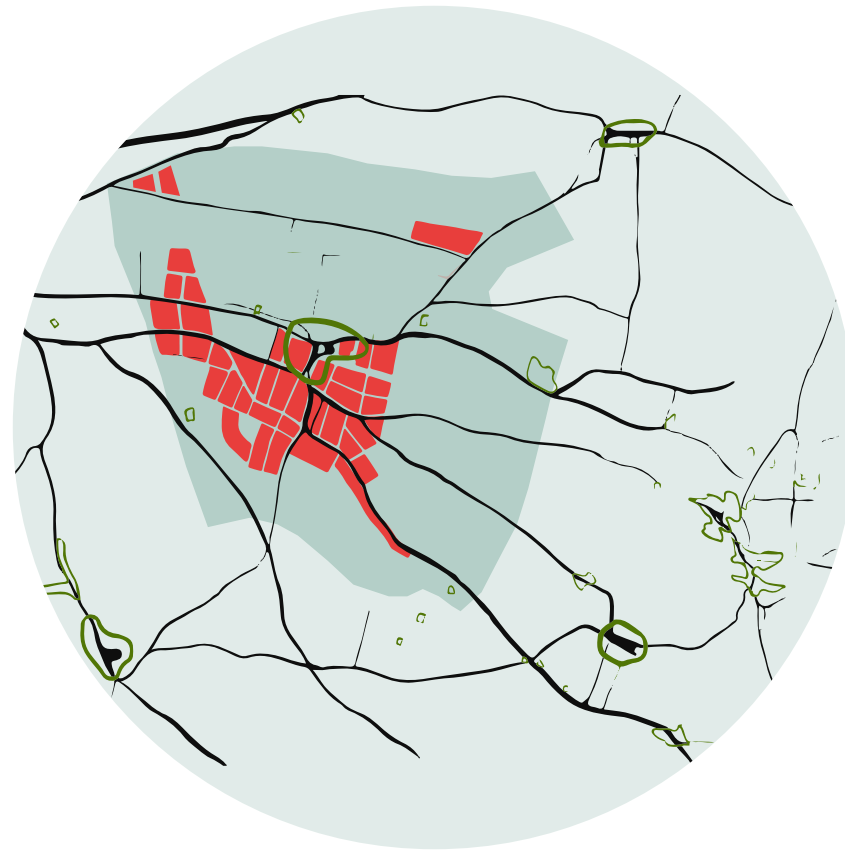
Porovnání se stabilním katastrem



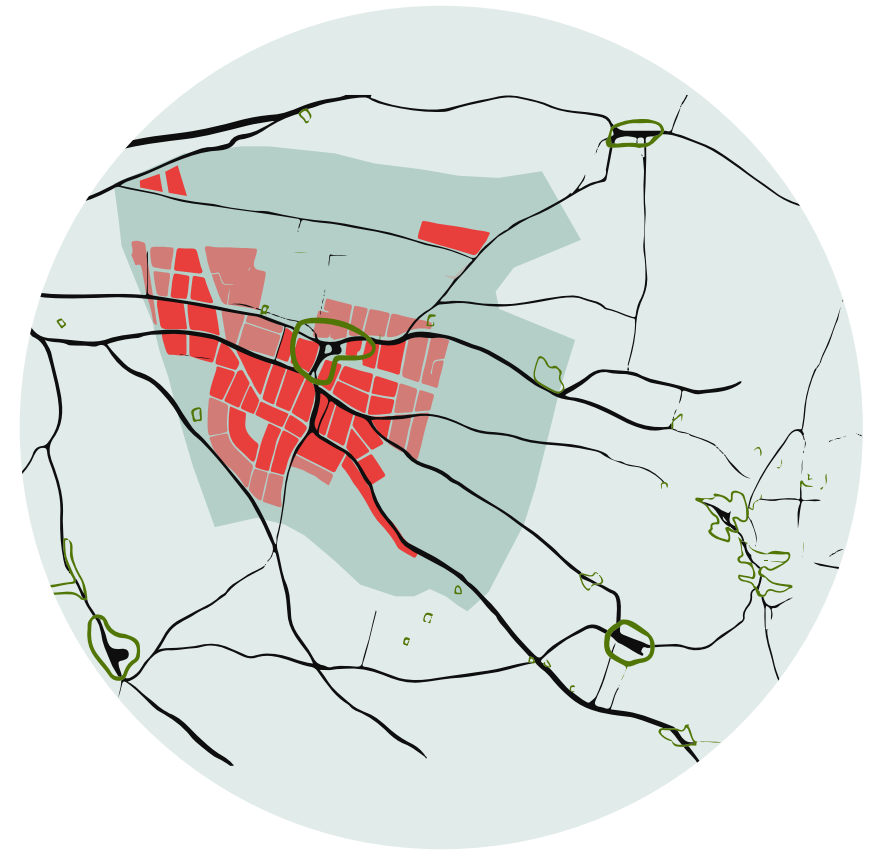
1827



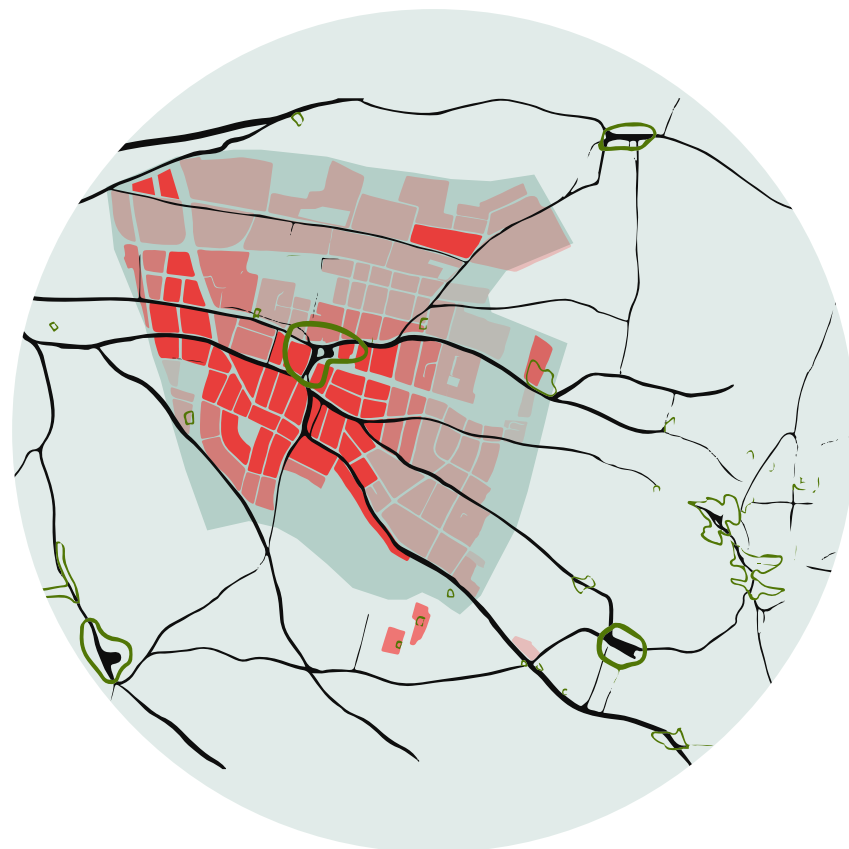
1950



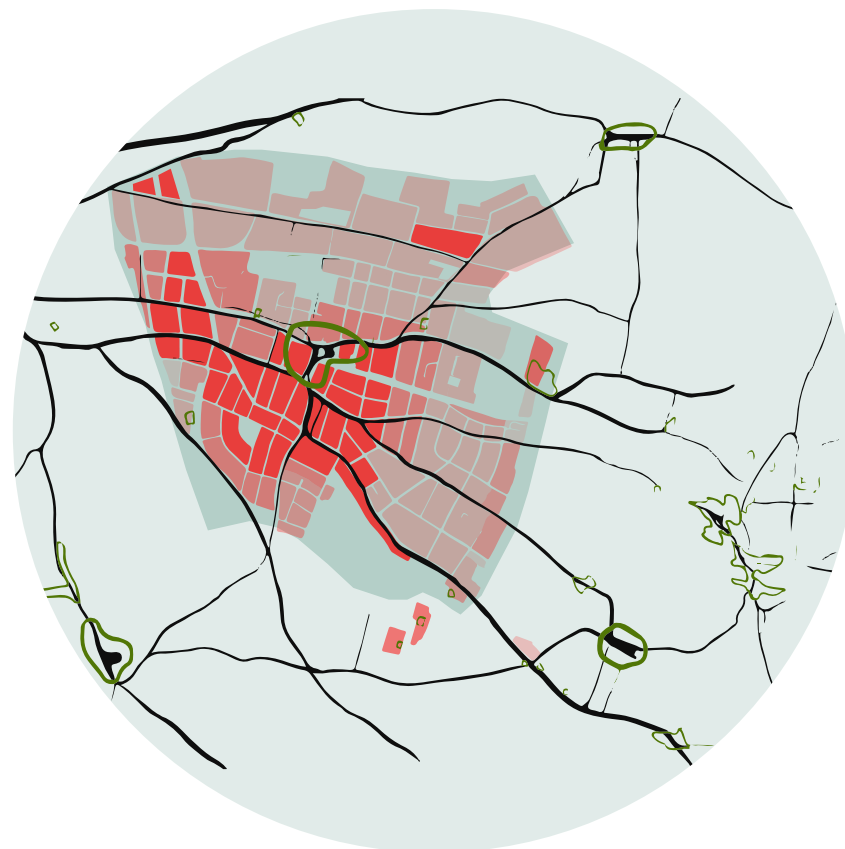
1980



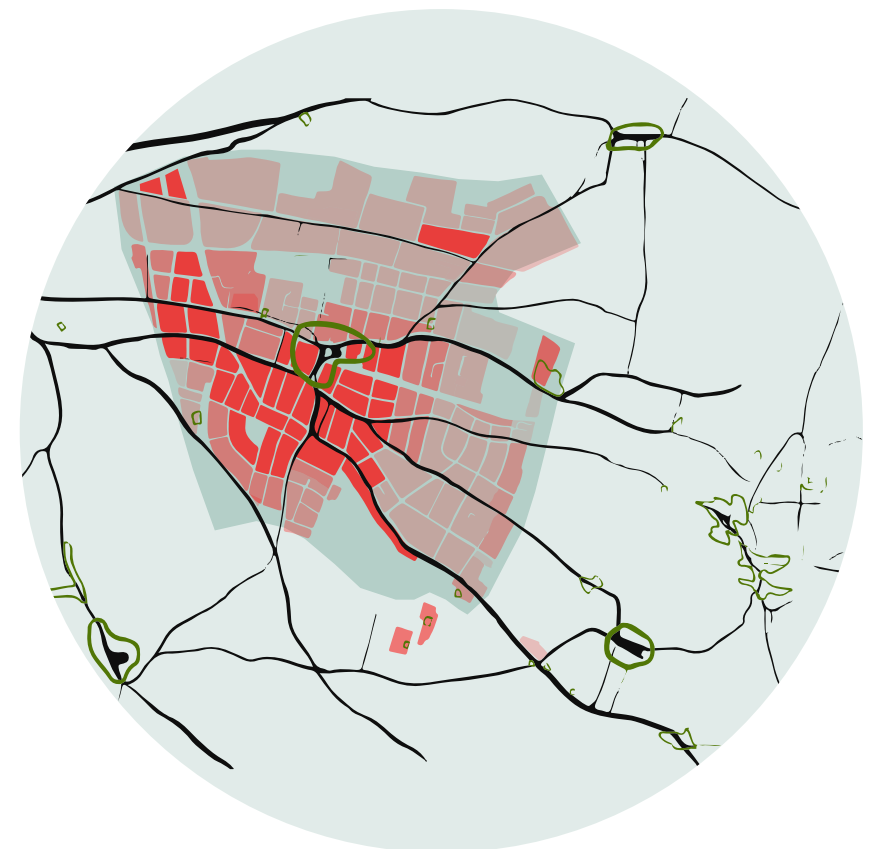
2003



2008

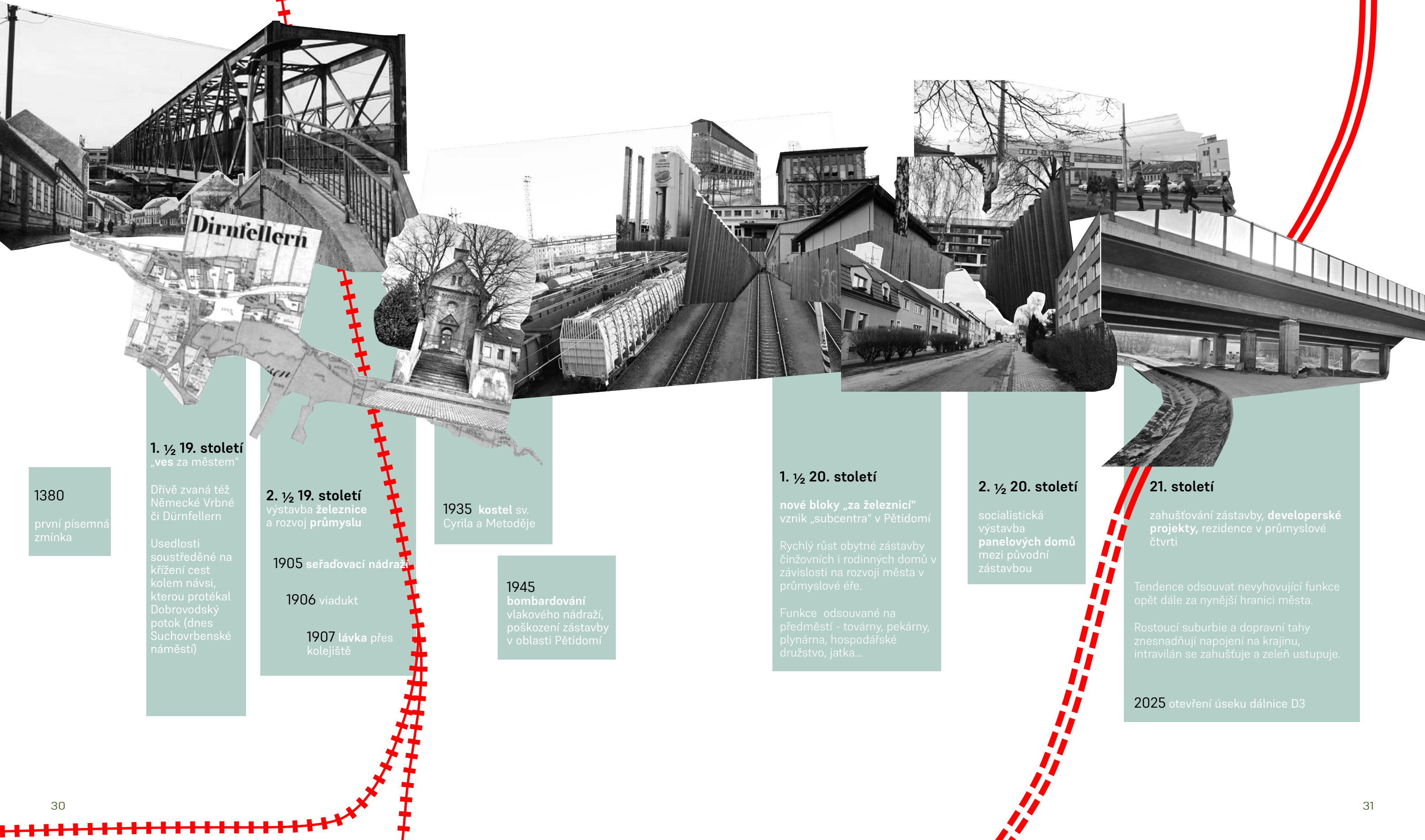


2021



Historický vývoj

analýza Suché Vrbné



1. ½ 19. století „ves za městem“

Dříve zvaná též Německé Vrbné či Dürnfellern

Usedlosti soustředěné na křižení cest kolem návsi, kterou protékal Dobrovodský potok (dnes Suchovrbenské náměstí)

2. ½ 19. století výstavba železnice a rozvoj průmyslu

1905 seřadovací nádraží

1906 viadukt

1907 lávka přes kolejiště

1935 kostel sv. Cyrila a Metoděje

1945 bombardování
vlakového nádraží,
poškození zástavby
v oblasti Pětídomí

1. ½ 20. století

nové bloky „za železnicí“
vznik „subcentra“ v Pětídomí

Rychlý růst obytné zástavby činžovních i rodinných domů v závislosti na rozvoji města v průmyslové éře.

Funkce odsouvané na předměstí - továrny, pekárny, plynárna, hospodářské družstvo, jatka...

2. ½ 20. století

socialistická výstavba
panelových domů
mezi původní zástavbou

21. století

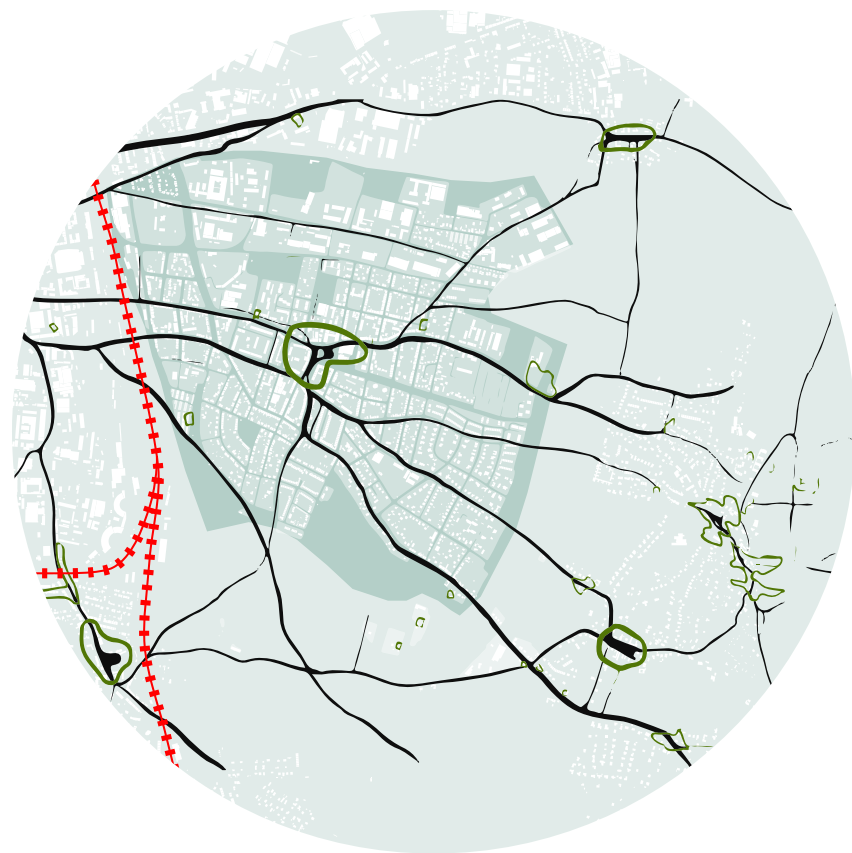
zahušťování zástavby, **developerské projekty**, rezidence v průmyslové čtvrti

Tendence odsouvat nevyhovující funkce opět dále za nynější hranici města.

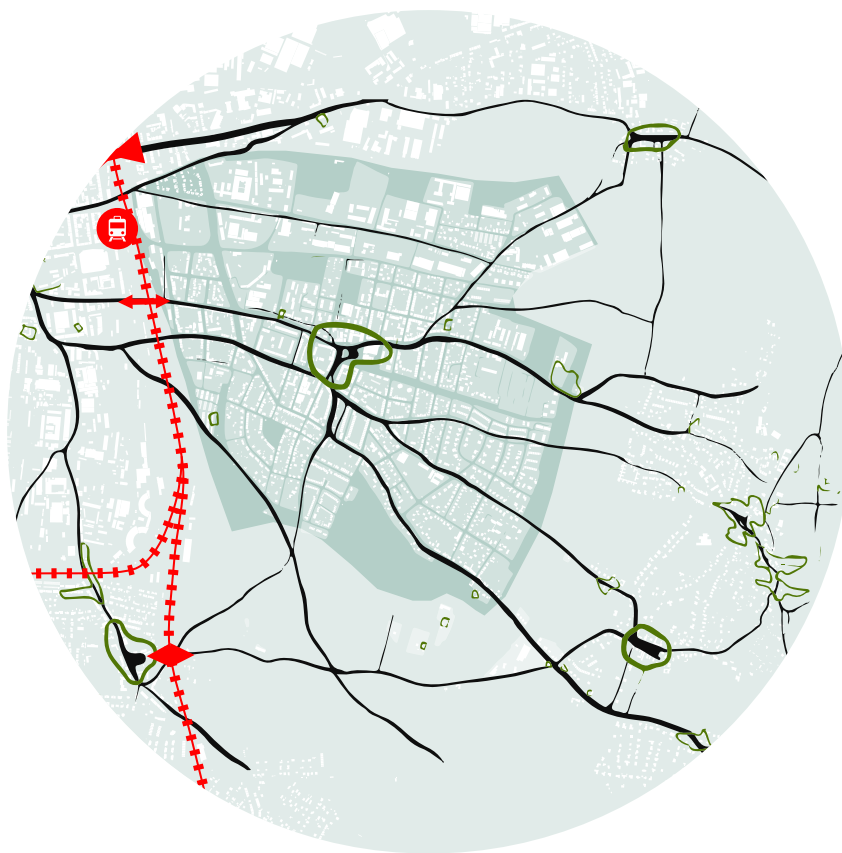
Rostoucí suburbie a dopravní tahy znesnadňují napojení na krajinu, intravilán se zahušťuje a zeleň ustupuje.

2025 otevření úseku dálnice D3

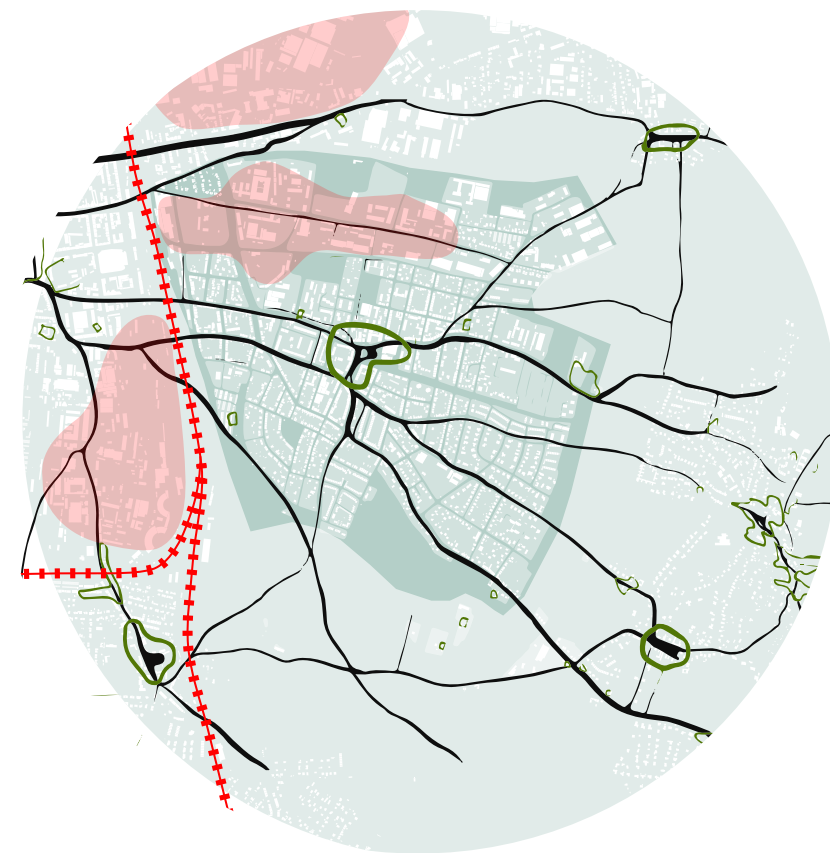
1900
železnice



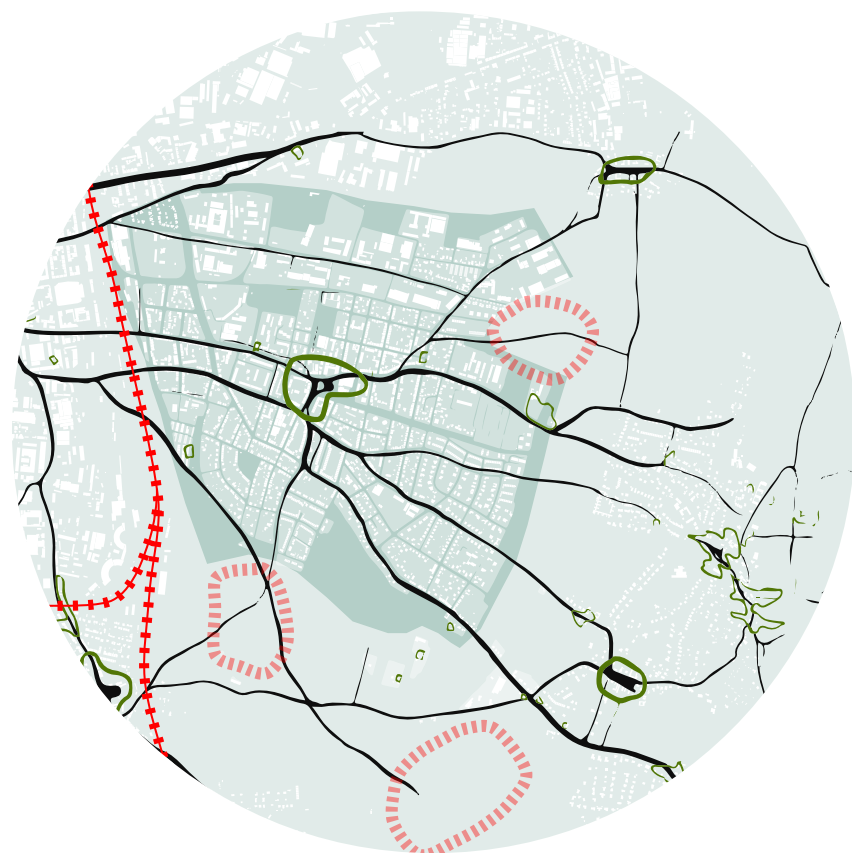
1908
Nádraží, viadukt, lávka



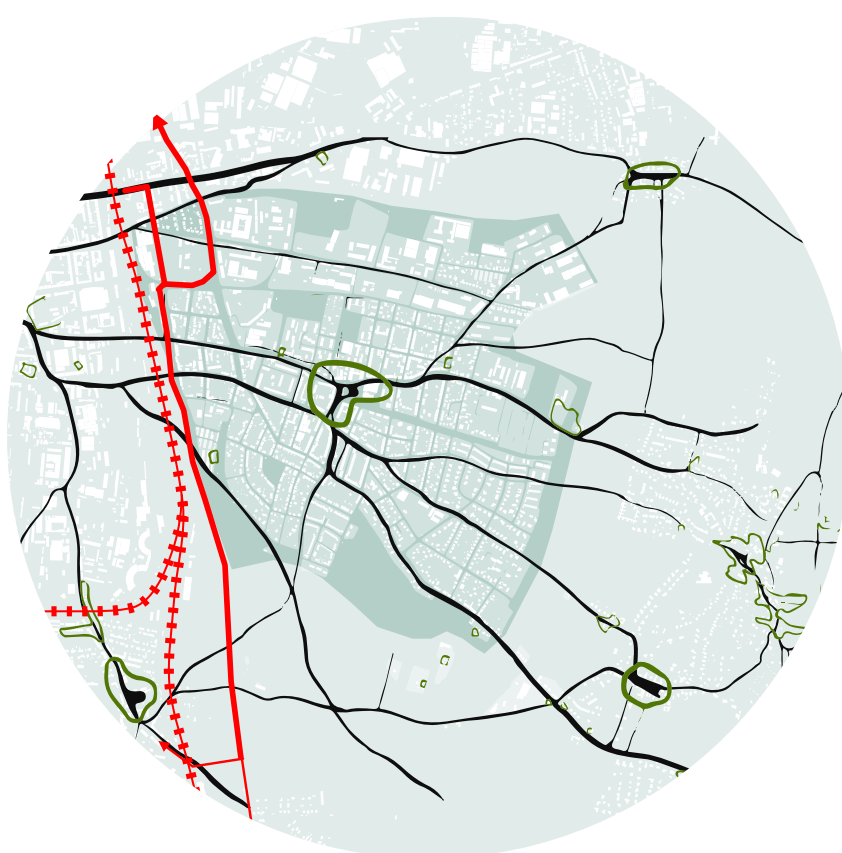
1910
Rozvoj průmyslu podél železnice



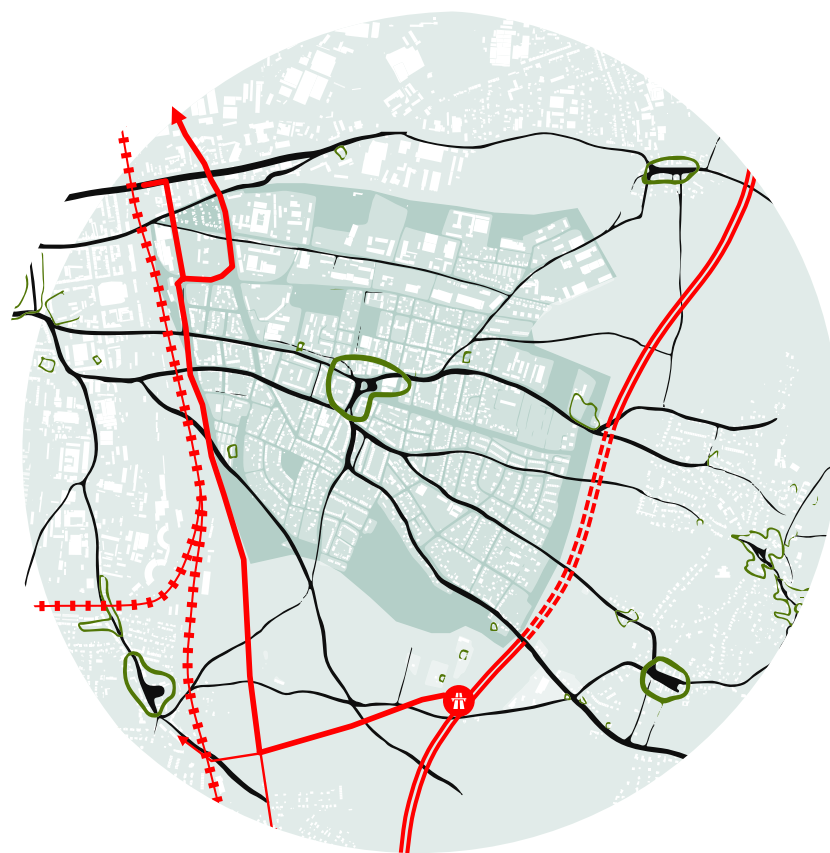
1980
Těžba hlíny, skladování odpadu z teplárny



2015
Ulice Zanádražní



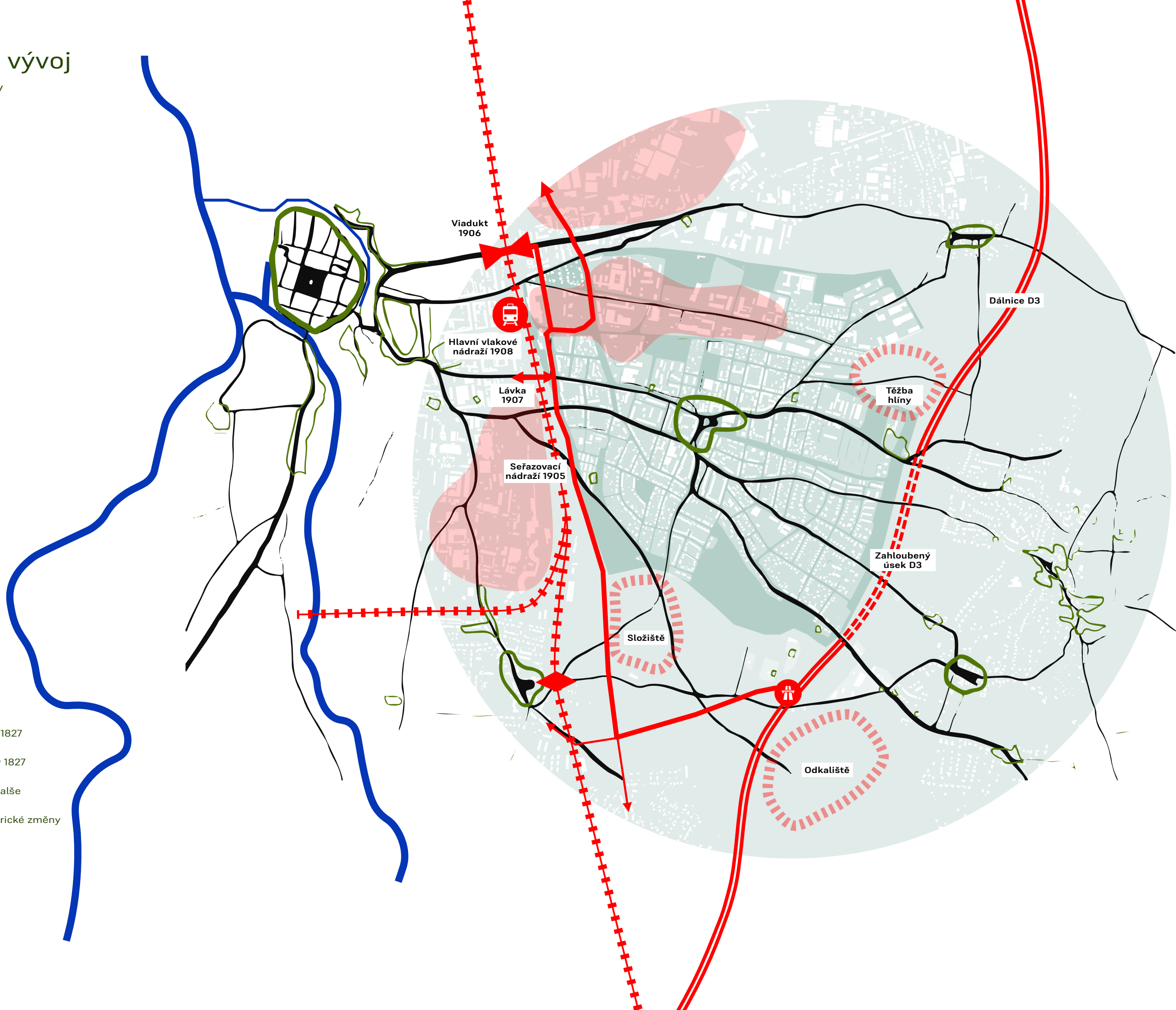
2025
Dálnice D3



Historický vývoj

Významné změny

- Historická sídla 1827
- Historické cesty 1827
- Řeka Vltava a Malše
- Významné historické změny
- Řešené území



Analýza

Dopravní infrastruktura

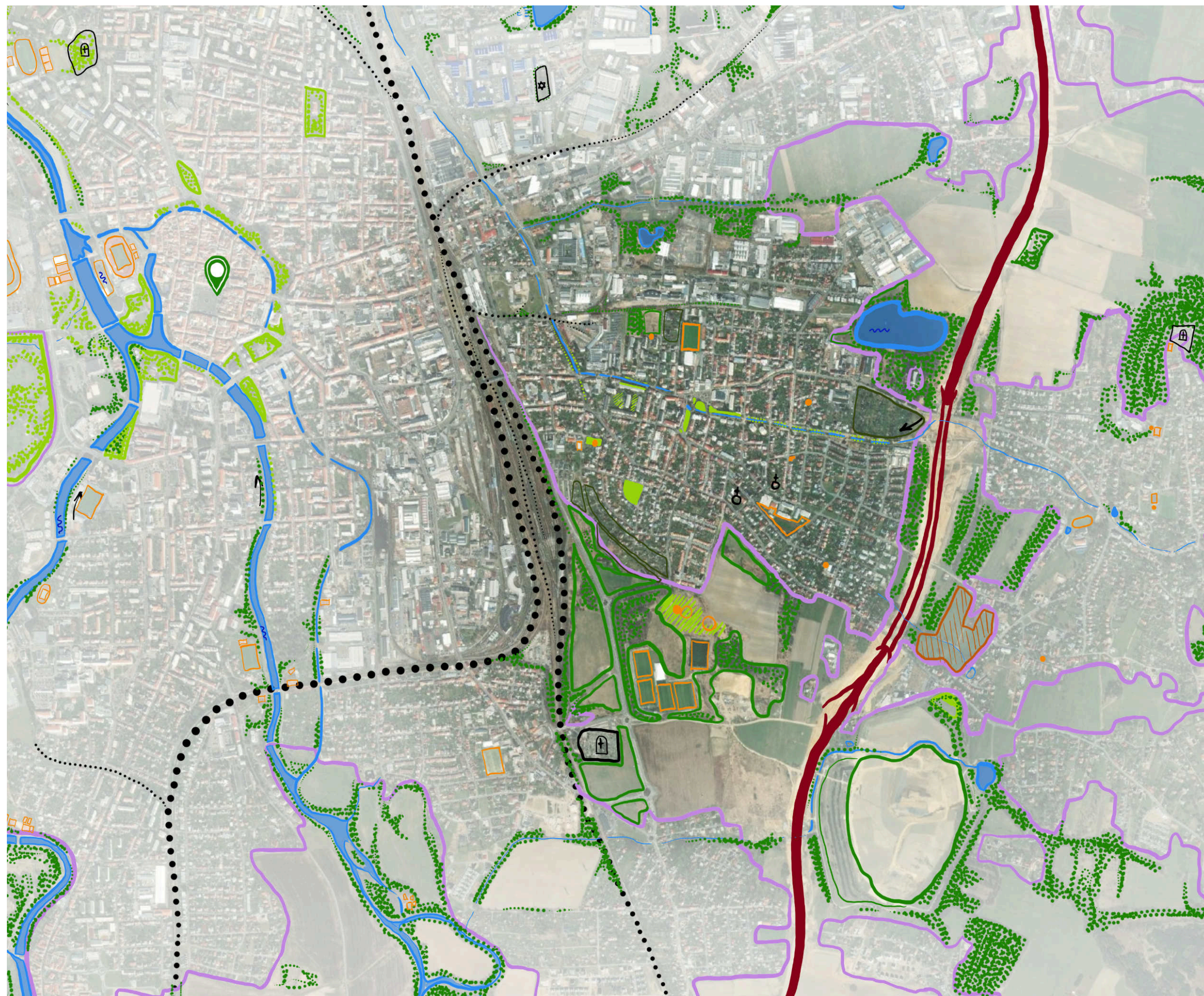
- zastávka BUS
- zastávka trojelbus
- zastávka vlak
- silnice 1. třídy
- silnice 2. a 3. třídy (významné)
- cyklostezky
- cyklotrasy
- dálnice D3
- dálnice zahloubená
- záměry (tunel, lávka)
- ... železnice



Analýza

Modrozelená infrastruktura

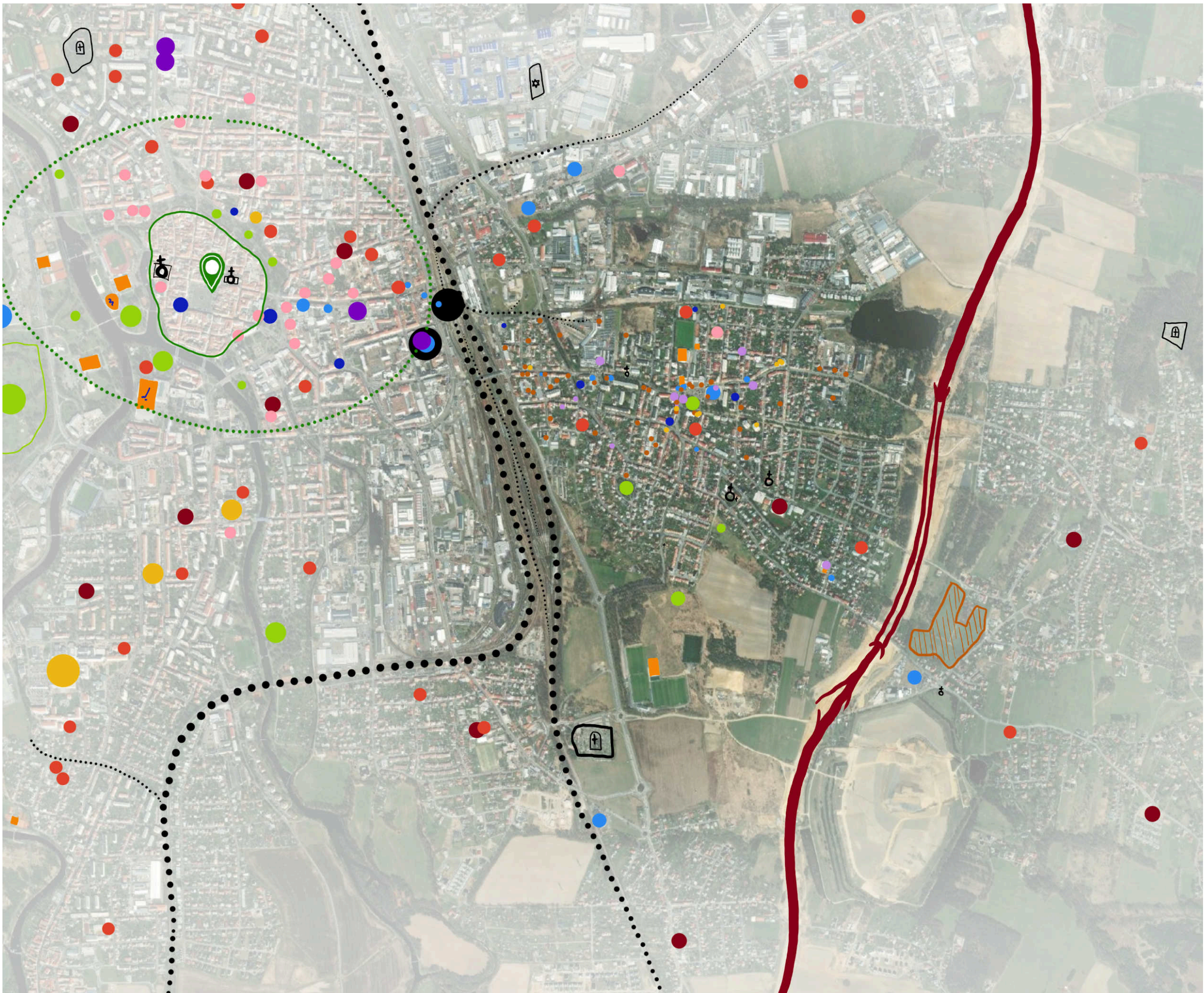
- dětská hřiště
- sportoviště
- hranice intravilánu
- neudržovaná zeleň
- stromy
- stromořadí/ parková zeleň
- parky
- aktivně využívaná zeleň
- zahradní kolonie
- vodní plochy
- přírodní koupání
- směr toku



Analýza

Veřejná vybavenost

- kostel
- hřbitov
- hlavní nádraží (vlak, bus)
- ZŠ
- MŠ
- SŠ, gymnázium
- dětské hřiště
- sportovní stavba
- venkovní sportoviště
- obchod, supermarket
- veřejné služby (pošta, úřad ad.)
- restaurace, kavárny
- obchodní centrum
- ostatní (služby, obchody ad.)
- zdravotnictví
- park
- přírodní koupání
- hospodářství (pastviny)



platný Územní plán

LEGENDA

HRANICE A POPISY

	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ (hranice správního území města)
	HRANICE KATASTRÁLNÍHO ÚZEMÍ
	HRANICE LOKALITY
	HRANICE SOUČASNÉ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
	HRANICE ZASTAVITELNÉHO ÚZEMÍ
	PLOCHY PŘESTAVBY
	HRANICE MAKROBLOKŮ
3.5. VLTAVA	ČÍSLO A NÁZEV ČTVRTI
3.4.4. NÁDRAŽÍ	ČÍSLO A NÁZEV LOKALITY
k.ú. České Budějovice	NÁZEV KATASTRÁLNÍHO ÚZEMÍ

ZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ

	ZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ S PŘEVAŽUJÍCÍM CHARAKTEREM OBYTNÝM
IN-1	INDIVIDUÁLNÍM VE VNITŘNÍM MĚSTĚ
IN-2	INDIVIDUÁLNÍM V PŘEDMĚSTÍ
IN-3	INDIVIDUÁLNÍM V PŘÍMĚSTÍ
IN-4	INDIVIDUÁLNÍM NA VENKOVĚ
KOL-1	KOLEKTIVNÍM VE VNITŘNÍM MĚSTĚ
KOL-2	KOLEKTIVNÍM V PŘEDMĚSTÍ
KOL-3	KOLEKTIVNÍM V PŘÍMĚSTÍ
KOL-4	KOLEKTIVNÍM NA VENKOVĚ
VEN-3	INDIVIDUÁLNÍM VENKOVSKÝM V PŘÍMĚSTÍ
VEN-4	INDIVIDUÁLNÍM VENKOVSKÝM NA VENKOVĚ
	ZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ S PŘEVAŽUJÍCÍM CHARAKTEREM SMÍŠENÝM
SIN-1	INDIVIDUÁLNÍHO BYDLENÍ VE VNITŘNÍM MĚSTĚ
SIN-2	INDIVIDUÁLNÍHO BYDLENÍ V PŘEDMĚSTÍ
SIN-3	INDIVIDUÁLNÍHO BYDLENÍ V PŘÍMĚSTÍ
SIN-4	INDIVIDUÁLNÍHO BYDLENÍ NA VENKOVĚ
SKOL-1	KOLEKTIVNÍHO BYDLENÍ VE VNITŘNÍM MĚSTĚ
SKOL-2	KOLEKTIVNÍHO BYDLENÍ V PŘEDMĚSTÍ
SKOL-3	KOLEKTIVNÍHO BYDLENÍ V PŘÍMĚSTÍ
SKOL-4	KOLEKTIVNÍHO BYDLENÍ NA VENKOVĚ
	ZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ S PŘEVAŽUJÍCÍM CHARAKTEREM PRACOVNÍCH AKTIVIT
PA-1	ÚZEMÍ PRO PRACOVNÍ AKTIVITY A PRŮMYSLVOU VÝROBU VE VNITŘNÍM MĚSTĚ (PODNIKATELSKÉ)
PA-2	ÚZEMÍ PRO PRACOVNÍ AKTIVITY A PRŮMYSLVOU VÝROBU V PŘEDMĚSTÍ (PODNIKATELSKÉ)
PA-3	ÚZEMÍ PRO PRACOVNÍ AKTIVITY A PRŮMYSLVOU VÝROBU V PŘÍMĚSTÍ (PRODUKČNÍ)
PA-4	ÚZEMÍ PRO PRACOVNÍ AKTIVITY A PRŮMYSLVOU VÝROBU NA VENKOVĚ
	ÚZEMÍ PRO ZEMĚDĚLSKOU VÝROBU
PZ-3	ÚZEMÍ PRO ZEMĚDĚLSKOU VÝROBU V PŘÍMĚSTÍ
PZ-4	ÚZEMÍ PRO ZEMĚDĚLSKOU VÝROBU NA VENKOVĚ
PL	ÚZEMÍ PRO LESNÍ HOSPODÁŘENÍ
	ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ DOPRAVNÍ VYBAVENOSTI
DH	PRO HROMADNOU DOPRAVU VČETNĚ TECHNICKÉHO ZÁZEMÍ
DA	PRO OBSLUHU AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY
DP	PRO DOPRAVU V KLIDU
DZ	HROMADNÉ ODSTAVNÉ A PARKOVACÍ GARÁŽE
DX	ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY DOPRAVA JINÁ PRO HROMADNOU DOPRAVU A DOPRAVU V KLIDU
	SA ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ PRO SPORTOVNÍ AREÁLY
	SR ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ PRO SPORT A REKREACI
	A ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ PRO AREÁLY NADMĚSTSKÉHO CHARAKTERU A VÝZNAMU
	ZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI
VA	ÚZEMÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI PRO VEŘEJNOU SPRÁVU
VK	ÚZEMÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI PRO KULTURU
VSP	ÚZEMÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI PRO SOCIÁLNÍ PÉČI
VZ	ÚZEMÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI PRO ZDRAVOTNICTVÍ
VS	ÚZEMÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI PRO ŠKOLSTVÍ
VHA	ÚZEMÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI PRO PROTIPOŽÁRNÍ (HASIČSKOU) OCHRANU
VV	ÚZEMÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI PRO VOJSKO A CIVILNÍ OCHRANU
VPO	ÚZEMÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI PRO POLICII
	OV PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ - OSTATNÍ
	ZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ TECHNICKÉ VYBAVENOSTI
TV	ÚZEMÍ PRO VODOVODY
TK	ÚZEMÍ PRO KANALIZACI
TE	ÚZEMÍ PRO ELEKTŘINU
TP	ÚZEMÍ PRO PLYN
TT	ÚZEMÍ PRO TEPLU
TS	ÚZEMÍ PRO SPOJE A RADIOTELEKOMUNIKACE
TL	ÚZEMÍ PRO KOLEKTORY A PRODUKTOVODY
TO	ÚZEMÍ PRO LIKVIDACI ODPADŮ
	VH ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ TECHNICKÉ VYBAVENOSTI PRO VODOHOSPODÁŘSTVÍ
	BZ ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ ZAHRADNÍHO BYDLENÍ
	BU ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ VENKOVSKÝCH ÚSEDLOSTÍ

NEZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ

	NEZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ZELENĚ
ZP	ÚZEMÍ ZELENÉ PARKŮ
ZL	ÚZEMÍ ZELENÉ LESOPARKŮ
ZR	ÚZEMÍ REKREAČNÍ ZELENĚ
ZH	ÚZEMÍ HRBITOVŮ
ZO	ÚZEMÍ OSTATNÍ MĚSTSKÉ ZELENĚ
	NEZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ KRAJINNÉ ZELENĚ
KR	ÚZEMÍ KRAJINNÉ ZELENĚ REKREAČNÍ
KV	ÚZEMÍ KRAJINNÉ ZELENĚ VŠEOBECNÉ
	NEZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ VODNÍCH PLOCH A TOKŮ
VP	ÚZEMÍ VODNÍCH PLOCH
VT	ÚZEMÍ VODNÍCH TOKŮ
	ZPF NEZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU
	L NEZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA
	UZ NEZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ PRO ZAHRÁDKY
	OD TRASA DÁLNIČNÍ V TUNELU PŘEKRYTÁ PLOCHOU ZELENĚ

DOPRAVA

	DD PLOCHA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY SILNIČNÍ DOPRAVA PRO DÁLNIČNÍ
	II. ÚZEMÍ PRO MÍSTNÍ KOMUNIKACE II. TŘÍDY
	III. ÚZEMÍ PRO MÍSTNÍ KOMUNIKACE II. TŘÍDY V PODJEZDU
	III. ÚZEMÍ PRO VYBRANÉ HLAVNÍ OBSLUŽNÉ MÍSTNÍ KOMUNIKACE III. TŘÍDY
	MO ÚZEMÍ PRO MÍSTNÍ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE III. A IV. TŘÍDY
	MT ÚZEMÍ PRO MĚSTSKÉ TŘÍDY, HLAVNÍ A PODSTATNĚ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE
	N ÚZEMÍ PRO NÁMĚSTÍ, NÁVL. OSTATNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÁ ÚZEMÍ
	II. ZE ZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ DOPRAVNÍ VYBAVENOSTI PRO DOPRAVU V POHYBU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH - MÍSTNÍ KOMUNIKACE II. TŘÍDY S PŘEKRYVOU FUNKCÍ ZELENĚ EKODUKTŮ
	DD PLOCHA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY SILNIČNÍ DOPRAVA PRO DÁLNIČNÍ V TUNELU
	HROMADNÉ GARÁŽE
	PARKOVIŠTĚ
	PŘÍSTAVIŠTĚ NA VLTAVSKÉ VODNÍ CESTĚ
	OCHRANNÝ PŘÍSTAV
	KOTVIŠTĚ VÝETNÍCH LODÍ
	VLTAVSKÁ VODNÍ CESTA - (doplňeno v rámci změny ÚPm č. 72)
	PLOCHA A OSA LETIŠTĚ
	ŽELEZNICE

CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ PŘÍRODY, KRAJINY A ZELENĚ

STAV	NÁVRH	
		ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ PŘÍRODY A KRAJINY (STAV - aktualizováno dle ÚAP z 11/2024, NÁVRH - převzato z ÚPm ČB)
		VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK (aktualizováno dle ÚAP z 11/2024)
		VÝZNAMNÝ BIOTOP (převzato z ÚPm ČB)
		PAMÁTNÝ STROM (aktualizováno dle ÚAP z 11/2024)
		NATURA 2000 - EVROPSKÝ VÝZNAMNÁ LOKALITA (aktualizováno dle ÚAP z 11/2024)
		NATURA 2000 - PTAČÍ OBLAST (aktualizováno dle ÚAP z 11/2024)

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

	INTERAKČNÍ PRVEK
	BIOCENTRUM LOKÁLNÍ
	BIOKORIDOR LOKÁLNÍ
	BIOCENTRUM REGIONÁLNÍ A NADREGIONÁLNÍ
	BIOKORIDOR REGIONÁLNÍ A NADREGIONÁLNÍ

OCHRANNÉ REŽIMY

TECHNICKÁ OCHRANNÁ PÁSMA HLAVNÍCH TRAS INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

pouze šířky ochranných pásem podléhají na využití pozemků a je možné je zakreditovat pod: výkresy.

Vlastní inženýrské sítě jsou zakresleny v samostatných výkresech.

	OCHRANNÉ PÁSMA PLYN VTL A RS
	OCHRANNÉ PÁSMA ELEKTRICKÉHO VEDENÍ VVN A VN
	OCHRANNÉ PÁSMA TEPELNÝCH NAPÁJECŮ
	OCHRANNÉ PÁSMA KABELOVÉHO EL. VEDENÍ VVN 2 x 110kV
	OCHRANNÉ PÁSMA RADIOTELEFONNÍCH TRAS

TECHNICKÁ OCHRANNÁ PÁSMA OSTATNÍ

	OCHRANNÉ PÁSMA LETIŠTĚ
	OCHRANNÁ PÁSMA DOPRAVNÍCH STAVEB
	OCHRANNÉ PÁSMA VODNÍHO ZDROJE - NEROZLIŠENO
	OCHRANNÉ PÁSMA VODNÍHO ZDROJE II B VNĚJŠÍ
	HRANICE TLAKOVÉHO PÁSMU STÁVAJÍCÍ A REZERVNÍ PLOCHY ČOV ČESKÉ BUDĚJOVICE
	Zájemové území města České Budějovice na katastru obce Hrdějovice
	DOČASNÁ STAVEBNÍ UZÁVĚRA DO KONCE R. 2005 - rezerva pro řešení dopravního napojení
	DOČASNÁ STAVEBNÍ UZÁVĚRA B - LETIŠTĚ PLANÁ
	PHO VODNÍHO ZDROJE II. STUPNĚ
	PHO VRTŮ A VODNÍCH ZDROJŮ
	OCHRANNÉ PÁSMA ČOV A ODKALISTÉ TEPLÁRNÝ ČB

CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ VYUŽITELNÝCH PŘÍRODNÍCH ZDROJŮ

	STUDNA
--	--------

KATEGORIE ÚZEMÍ MĚSTA VE VZTAHU K PŘEBĚHU POVODNĚ A PROTIPOV. OCHRANĚ

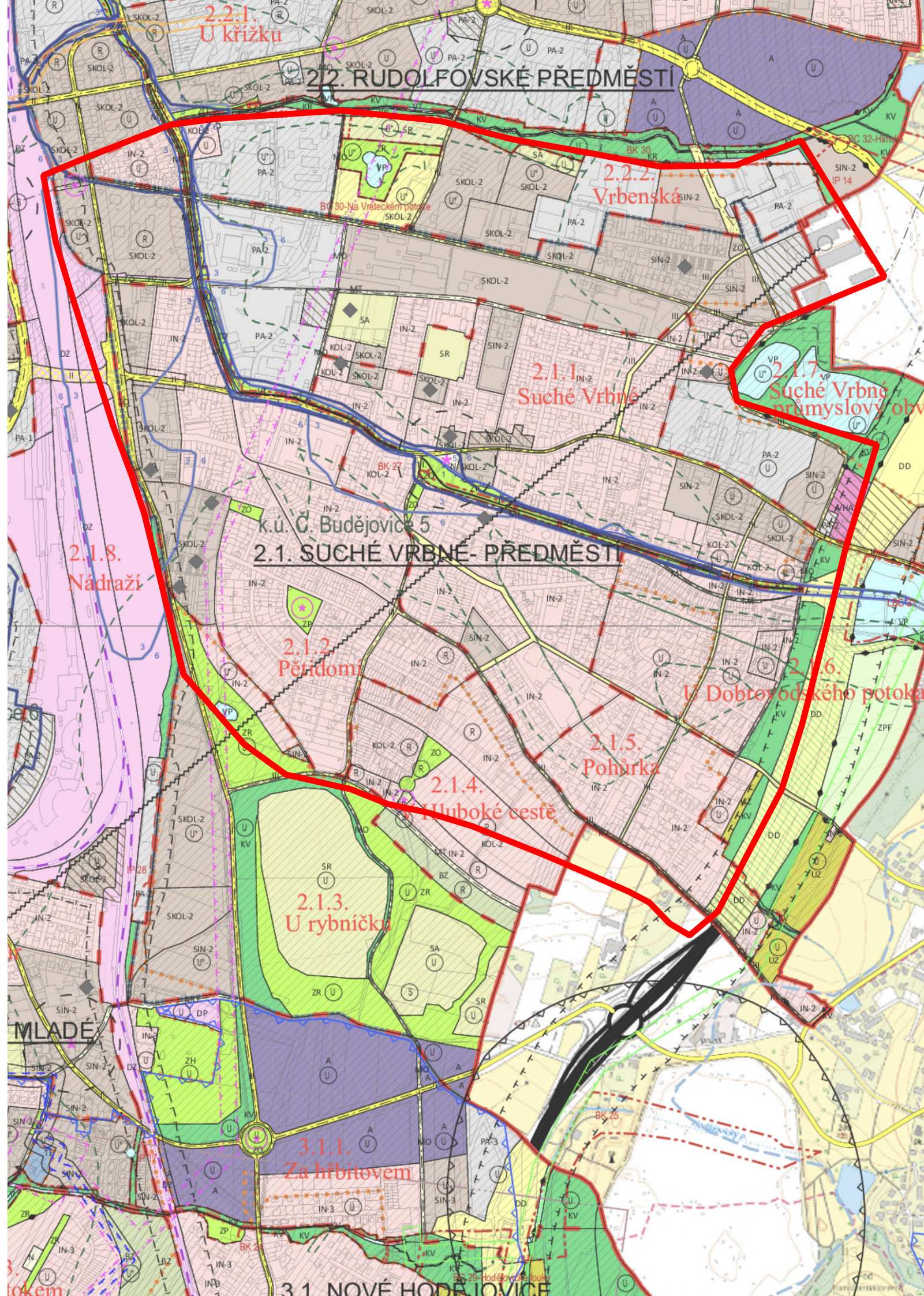
	HRANICE MEZI JEDNOTLIVÝMI KATEGORIEMI ÚZEMÍ
	OZNAČENÍ JEDNOTLIVÝCH TYPŮ
	HRANICE NEJVÝŠE ZAZNAMENANÉ ZÁPLAVY - spen 2002
	HRANICE AKTIVNÍ ZÓNY ZÁPLAVY Q 100 - vyhlášené 2005
	HRANICE PASIVNÍ ZÓNY ZÁPLAVOVÉHO ÚZEMÍ Q100 - vyhlášené 2005

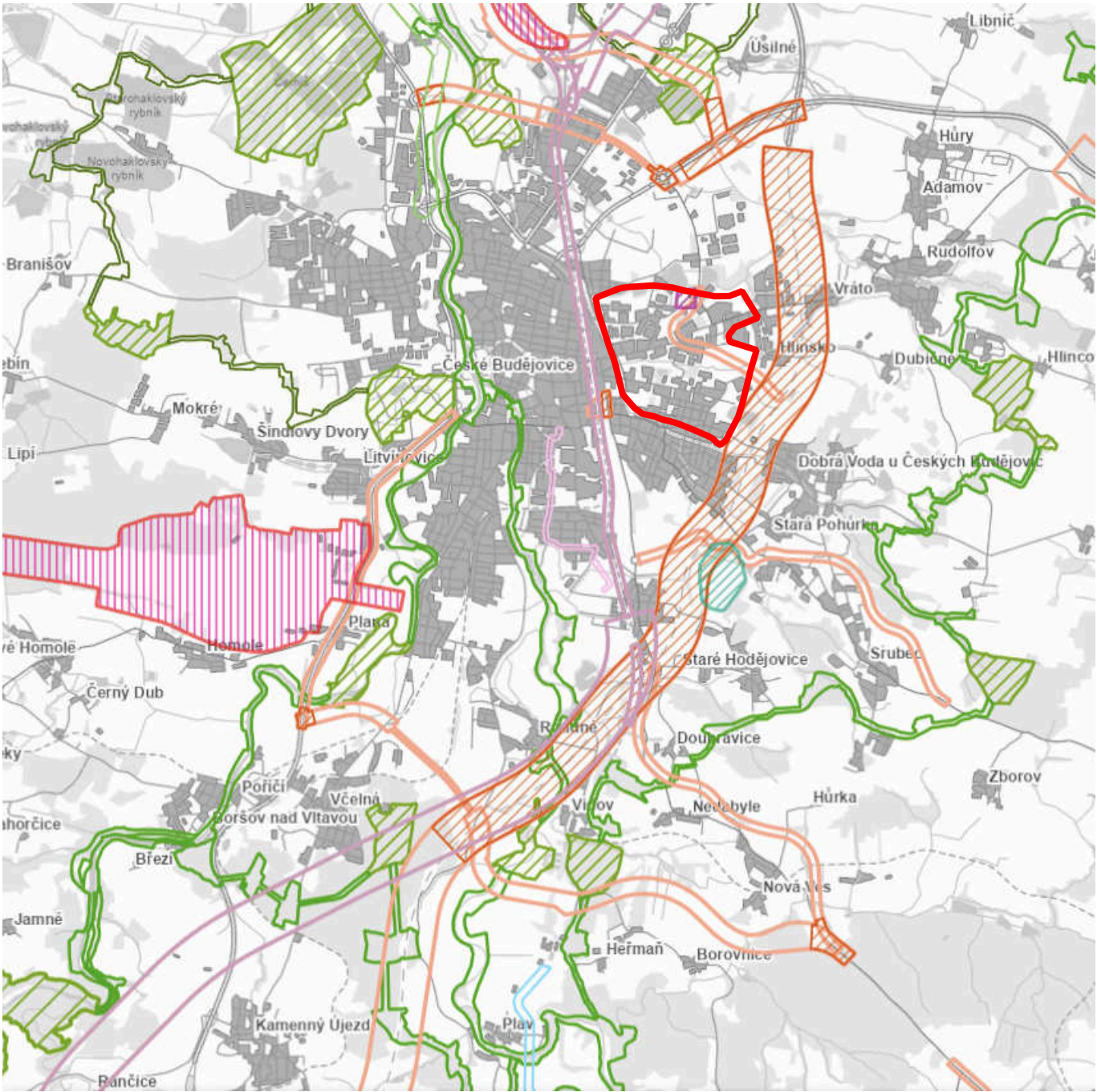
OCHRANA PAMÁTEK A KULTURNÍCH HODNOT

	HRANICE MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACE
	HRANICE OCHRANNÉHO PÁSMU MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACE
	VEŠNICKÁ PAMÁTKOVÁ ZÓNA

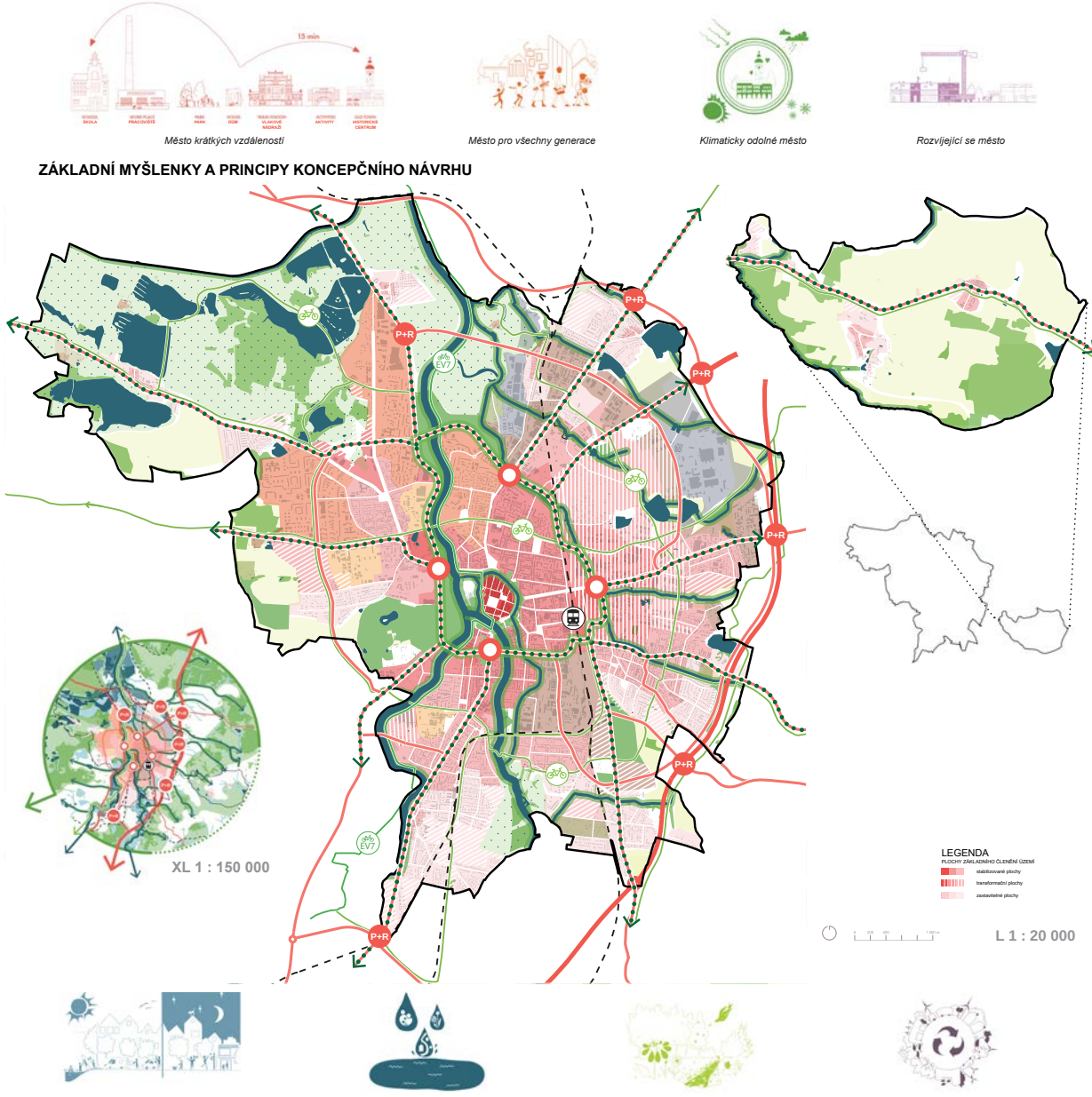
OSTATNÍ JEVY

	VRSTEVNICE
	HRANICE PARCEL KATASTRU NEMOVITOSTÍ
	KORIDOR D26 - JIŽNÍ TANGENTA ČESKÉ BUDĚJOVICE (doplňeno v rámci změny ÚPm č. 72)



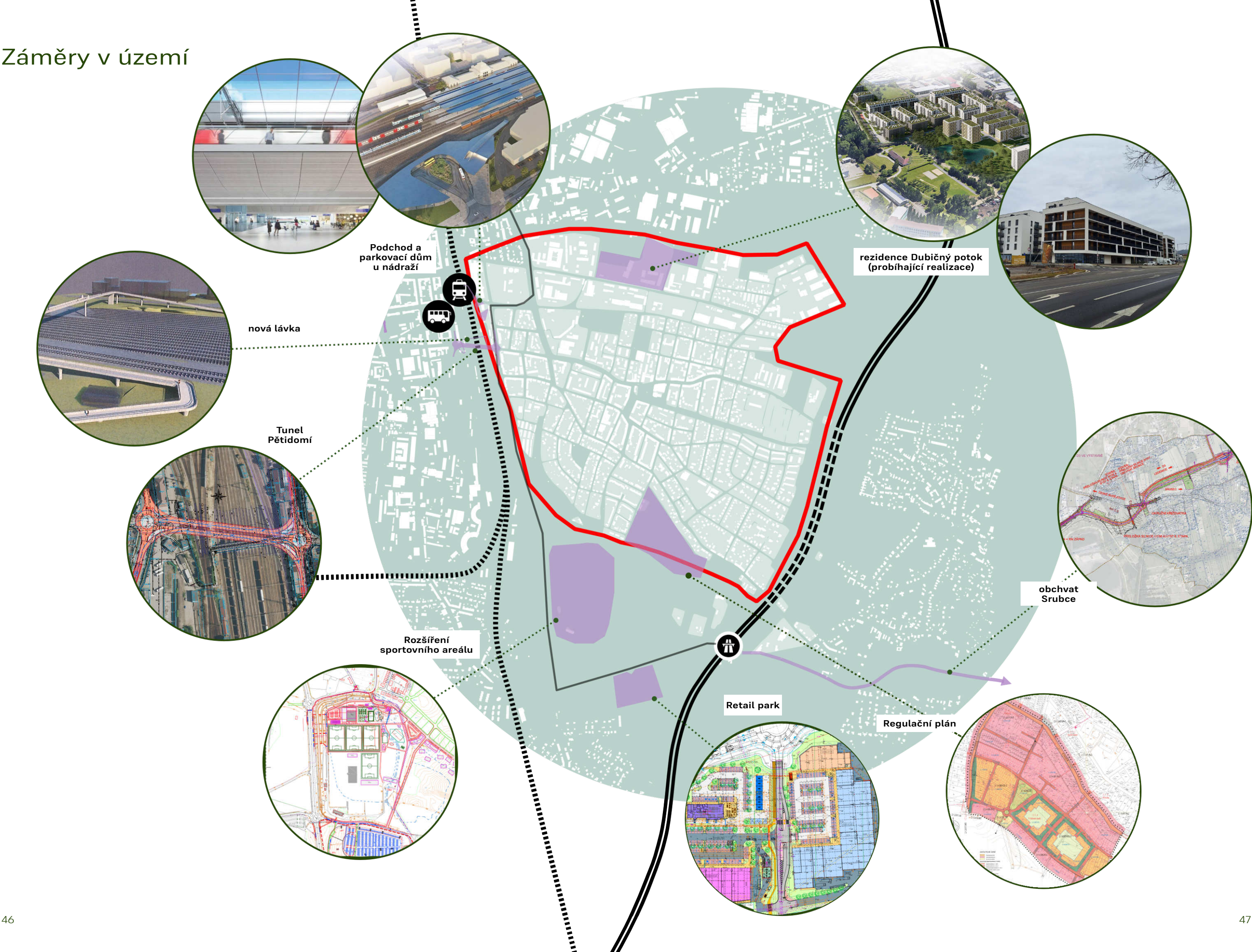


AMBICIÓZNÍ AMBITIOUS ČESKÉ BUDĚJOVICE



Autor: Studio MAP s.r.o., Pavel Hnilička Architects + Planners, s. r. o. a OMGEVING cv
Zdroj: <https://studiomap.cz/>

Záměry v území



Problémový výkres

- PROBLÉMY**
- 1

Bariéra železnice a seřazovacího nádraží
- 2

Bariéra dálnice D3
- 3

Neprostupné průmyslové areály
- 4

Točna místo náměstí
- 5

Vznik retail parku?
- LIMITY**
- 1

Ochranné pásmo železnice
- 2

Ochranné pásmo dálnice
- 3

Ochranné pásmo nadzemního vedení VVN
- 4

Ochranné pásmo trolejbusové dráhy
- 5

Záplavové území
- HODNOTY**
- 1

Lávka - pěší spojení s nádražím a centrem města
- 2

Zahloubený úsek dálnice - pěší prostupnost
- 3

Interakční prvek ÚSES, oblast rekreace
- 4

ÚSES lokální biokoridor + biocentra, částečně/ málo funkční
- 5

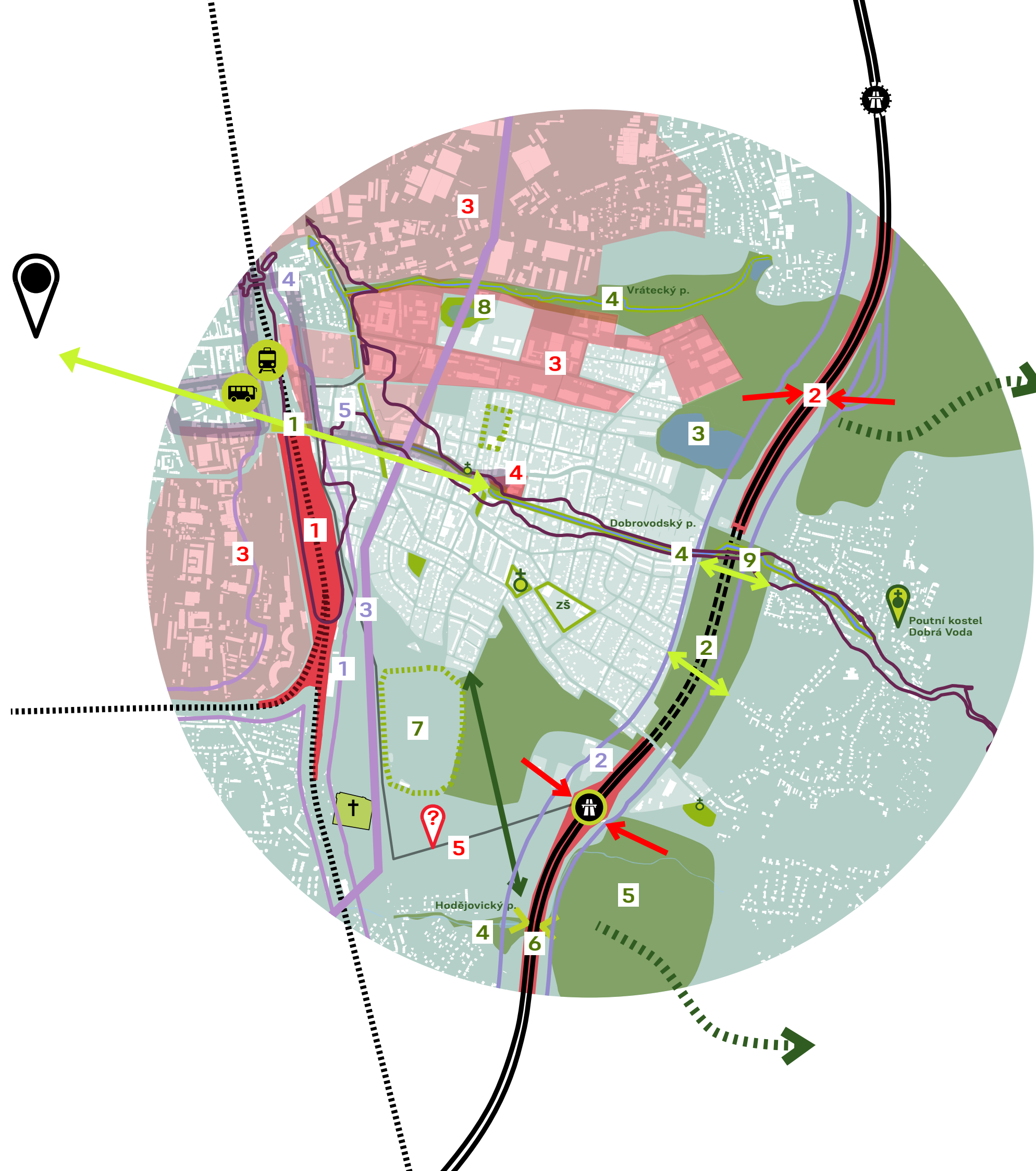
Revitalizace popílkoviště, oblast rekreace
- 6

Podchod pod dálnicí
- 7

Sportovní a volnočasový areál
- 8

Nový park u rezidence
- 9

Protipovodňové opatření, retenční nádrž



blízkost centra ĚB a málozi
celkové výhodné poloha v rámci města
láka pro železnici
klidný charakter a rozmanitá typologie bydlení
dostupná zeleň a vybavenost obce zřetelně
přítomná krajinná zeleň na okrajích
nová občanská vybavenost a blízkost nájezdu
Dobruška, jako pak HZ1

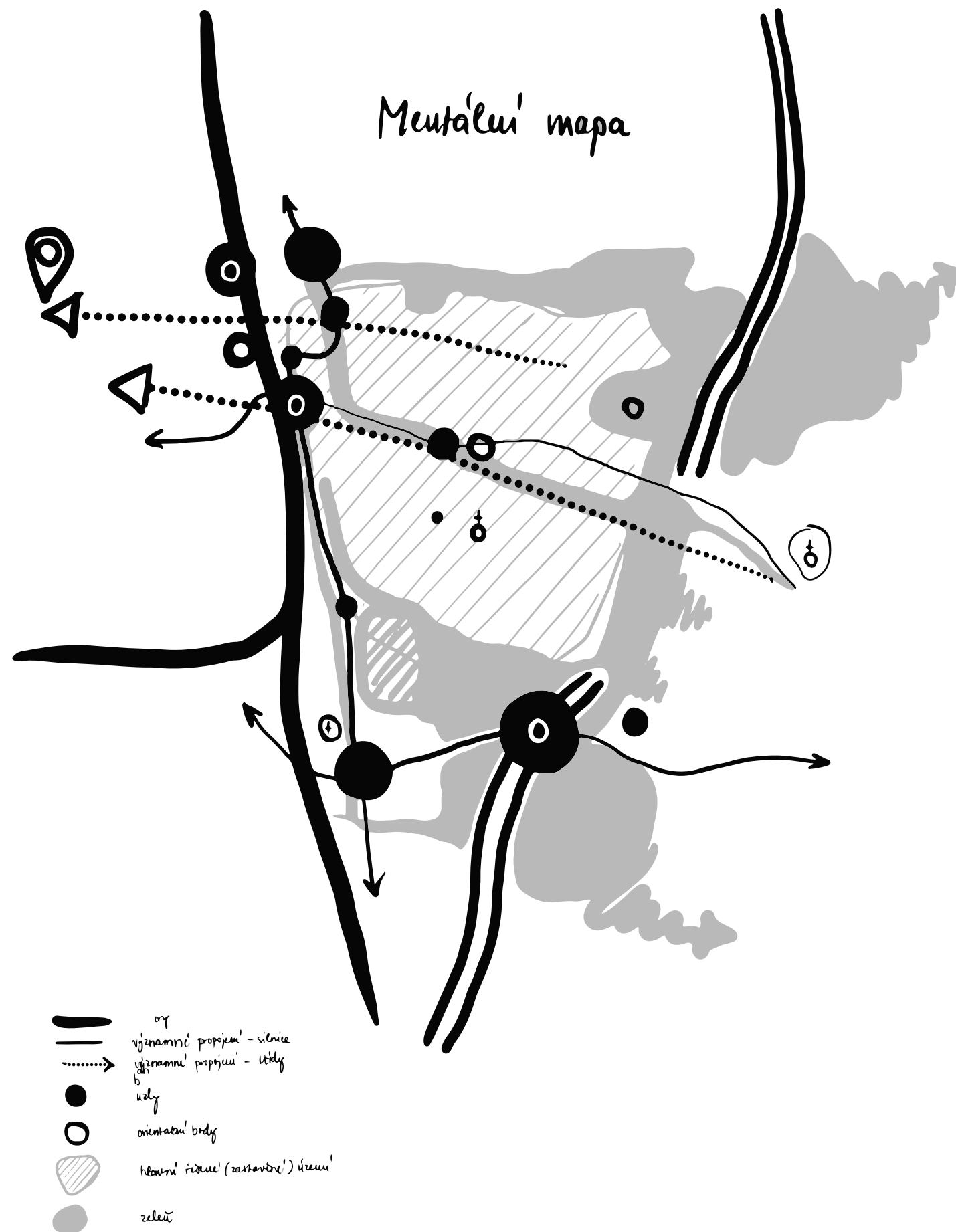
S N
O T
analýza

leptí propojení s centrem města
vznik nových lokalit na rozvojových/
transformačních plochách
vznik nové školy?
transformace zastavěné zeleně v parky
zklidnění dopravy v inženýrské a
podpora aktivní mobility
revitalizace náměstí

fyzické bariéry dopravních tepen a příměstských areálů
dostupné píši a cyklistická infrastruktura
nefunkční náměstí s rovnou kolejíškou
nedostatek kvalitních veřejných prostranství a zeleně
slabá subcentra, absence kulturní funkce
celostátní problém s nedostatkem parkovacích míst
narůstající urbaní struktury nevhodnými stávkami

nabídnout dopravní záležitosti z důležitosti
sítě, tunelu a obchodu
vznik retail parku a ovládnutí subcenter
uplácený development zastavěné
síť vztahy území
omezení produktivní nevhodným zastavěním
rozvojových ploch

Mentální mapa



Rozbor lokalit

Pro přesnější mapování a hodnocení řešené oblasti bylo území rozděleno do několika lokalit dle vymezení současného územního plánu, jejichž hranice byly pro účely diplmové práce mírně upraveny. Jednotlivé lokality pojí jak historické a místní souvislosti, tak urbánní tkáň související s dobou vzniku.

Pětidomí se z původních pěti domů rozrostlo ve významnou obytnou čtvrť a stalo se subcentrem Suchého Vrbného.

V Hluboké cestě započala výstavba nové čtvrti, která byla přerušena a dodnes uchovává stavební rezervy.

Pohůrka postupně dorostla od Staré Pohůrky až k Vrbnému.

U Dobrovodského potoka zástavba rostla pomaleji až donedávna.

Průmyslový obvod odděluje Vrbné od Vráta a jeho neprostupné areály tvoří bariéry v území.

Suché Vrbné je centrem a spojuje všechny okolní části do jedné městské čtvrti.

Rozdělení slouží především pro lepší orientaci v řešeném území a nalézání záchytných bodů a spojitostí. Na následujících stranách se nalézá podrobnější dokumentace a analýza jednotlivých lokalit. Pro jejich rozdílný charakter ovšem není možné jednotlivé části rovnocenně porovnávat.

Všechny lokality byly pečlivě zdokumentované. Podrobněji hodnocené jsou pouze dvě z nich - Suché Vrbné a Pětidomí, které tvoří stabilní jádro čtvrti.



Suché Vrbné

Lokalita Suché Vrbné je jádrem celé čtvrti, které vzniklo ze vsi Suché Vrbny, zvané též Německé Vrbny, Fellern, Dürnfellern, Dürnhof, Velharm. Jádrem byla centrální náves s kapličkou, která byla roku 1948 zbořena. Toto místo je dodnes vnímáno jako centrum Vrbného a protínají se zde hlavní kompoziční linie čtvrti - ulice Dobrovodská, Dobrovodský potok a ulice Ledenická.

Lokalita se začala směrem od centra rozrůstat formou nízkopodlažní blokové struktury, a to zejména podél historicky významných cest Dobrovodské a Ledenické. Součástí obytné zástavby bylo i množství obchodů a hostinců, situovaných především kolem náměstí a na nárožích bloků.

V roce 1949 byla na Suchovrbenské náměstí dovedena linka trolejbusu a náměstí se postupně proměnilo v trolejbusovou točnu. Od roku 1959 přibýlo na náměstí kino Mír a 1967 obchodní dům - velkoprodejna Vrbenka.

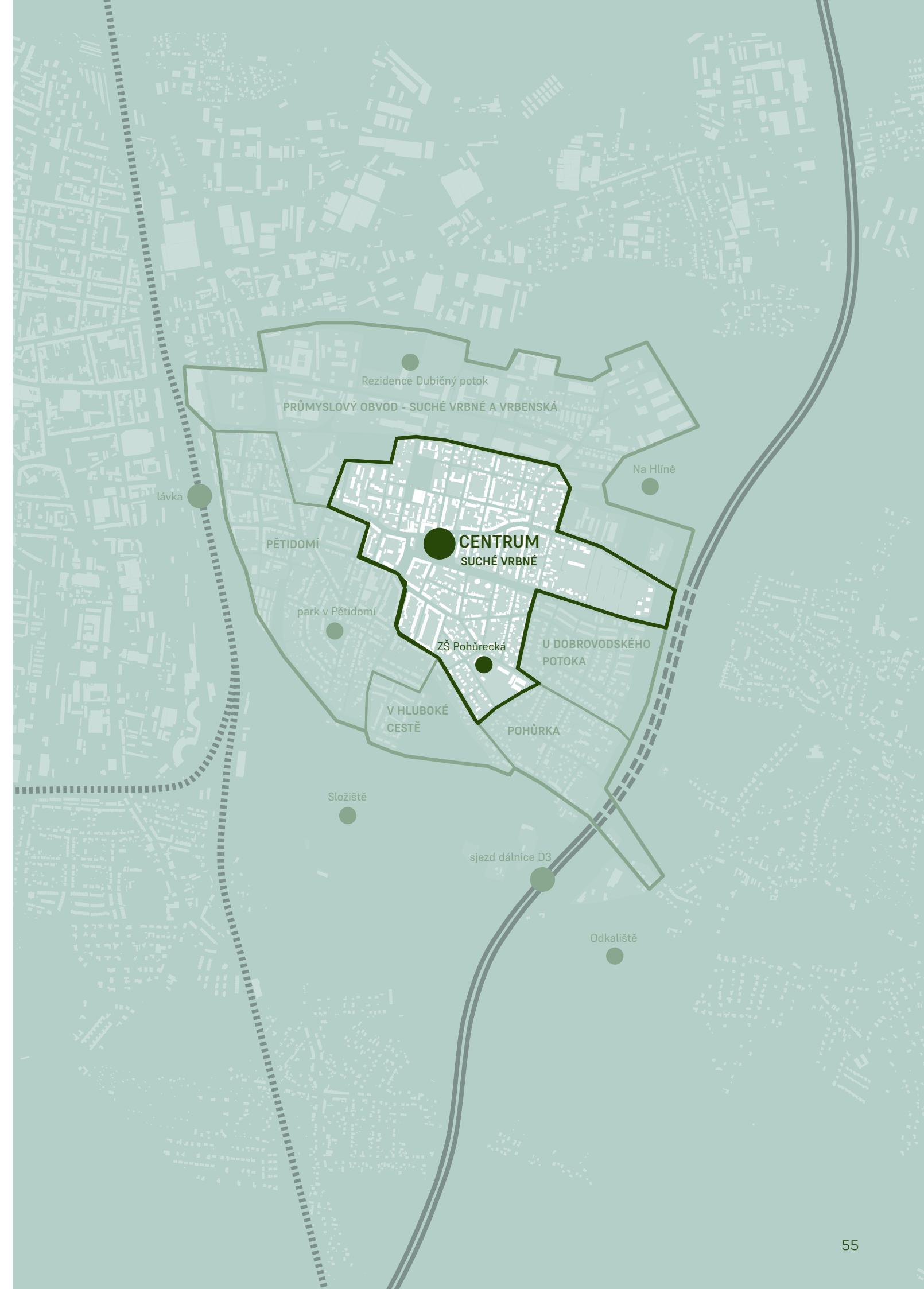
„Od středy tohoto týdne nakupují občané krajského města v Suchém Vrbném v nové velkoprodejně Pramen – Vrbenka. Je nejmodernější v celém kraji a stačí zásobovat přes šest tisíc obyvatel.“

„Objekt samoobsluhy Vrbenka byl postaven v roce 1967 na konečné autobusu, vedle něj už od roku 1959 stálo na místě starší stodoly Vodova statku kino Mír. Vznikl tak komunikační uzel, kam i lidé z města jezdili do kina.“ (1)

V roce 1960 byla založena základní škola Pohůrecká, která byla později rozšířena a je dodnes jedinou základní školou ve Vrbném. Na místě původní německé školy v ulici Třebízského je od roku 1993 Česko-anglické gymnázium.

Během druhé poloviny 20. století začaly do urbanismu pronikat panelové domy. Největší sídlištní celek vyplnil nezastavěné území mezi Suchým Vrbným a Pětidomím. Dva nejvyšší osmipodlažní paneláky byly postaveny přímo u koryta Dobrovodského potoka.

Na Suchovrbenském “náměstí”, které je dnes spíše točnou s parkovištěm, byl na přelomu století postaven supermarket Albert a naproti kolem roku 2010 čtyřpodlažní bytový dům s provozovnami v parteru. Aktuální tendence novostaveb v Dobrovodské ulici je postupné zvyšování podlažnosti.



Problémy

Suché Vrbné



Nekompaktní bloky, chybějící či nevhodně zastavěné nároží (autoservis, parkoviště, květinářství nebo "nic"), typologický mix



Centrum čtvrti s trolejbusovou točnou a parkovištěm namísto náměstí



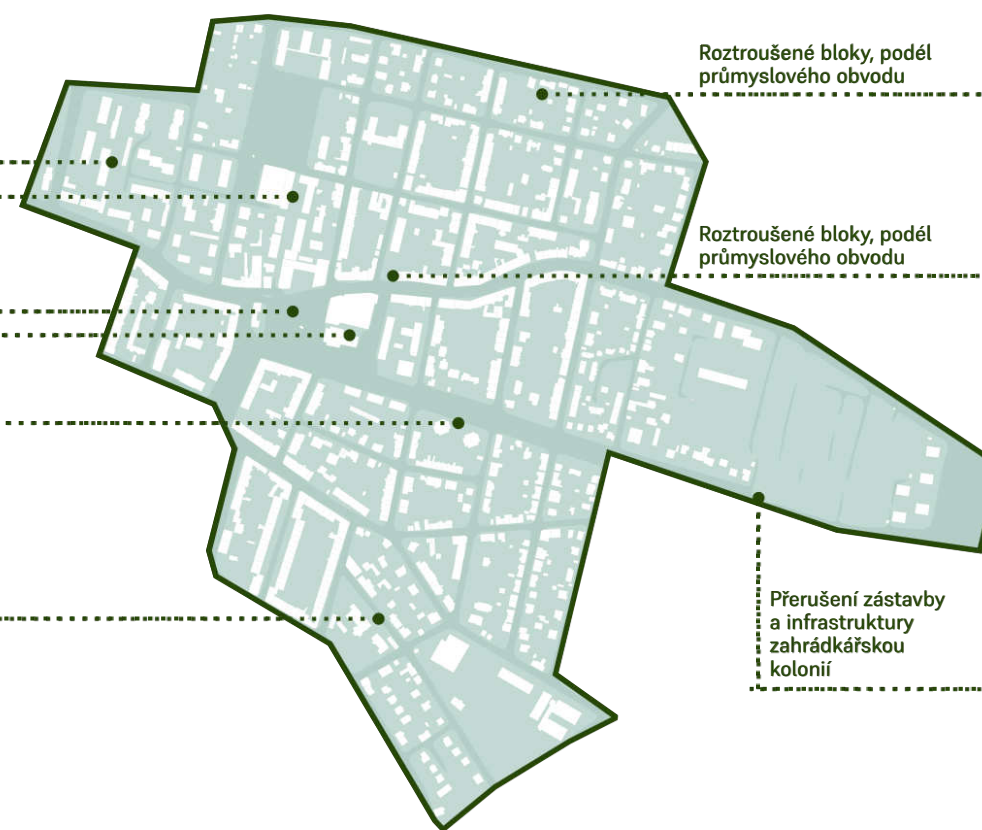
Centrum veřejné vybavenosti zchátralé či nevyhovující stavby navazující na nefunkční veřejná prostranství



Věžové panelové domy přesahující obvyklou podlažnost o několik np



Komplex garází narušující pravidelnost uliční sítě



Roztroušené bloky, podél průmyslového obvodu



Roztroušené bloky, podél průmyslového obvodu



Přerušení zástavby a infrastruktury zahrádkářskou kolonií



O tom, kde se nachází centrum Vrbného, nikdo z místních nepochybuje. Bohužel toto centrum příliš dobře nefunguje a nevyužívá svého potenciálu. Namísto náměstí se zde dnes nachází točna trolejbusů a kapacitně nedostačující parkoviště pro auta. Hlavními dominantami jsou nevzhledný Albert a zchátralá budova kina.

Poslední snahy o revitalizaci přilehlého parku sice místo zpříjemnily, ale ve fungování se toho mnoho nezěmnilo.

Bloky v této části jsou kompaktnější a domy pevně vymezují uliční prostor. Zástavba je ovšem místy až příliš hustá a podstatně limitovaná malou šířkou ulic, které nevyhovují dnešním požadavkům na

parkování a infrastrukturu.

Rozvoj zástavby je proto komplikovaný a každá přestavba se s limity vypořádává po svém. Panelové domy si například cestu do blokových struktur na mnoha místech našly.

Směrem od centra se bloky rozvolňují, stavební pozemky rozšiřují a domy odstupují dále od uliční čáry a vytvářejí spíše suburbánní charakter.

Koryto potoka bylo v minulosti narovnané, aby sloužilo jako stoka, což zamezuje využití plného potenciálu potoka jako funkční prvek liniové modrozelené infrastruktury a ÚSES. Chybí zde pobytová místa a zpřístupnění.

Potenciály

Suché Vrbné



Areál školy gymnázia, který vnáší volné prostranství a zeleň do blokových struktur

Nová cyklostezka podél pŕmyslové části a územní rezervy

Centrum čtvrti s trolejbusovou točnou a parkovištěm namísto náměstí

Centrum veřejné vybavenosti, zchátralé či nevyhovující stavby, navazující na nefunkční veřejná prostranství

Kostel cv. Cyrila a Metoděje

Základní škola s nevyužitým potenciálem lepší integrace do okolí

Potenciál růstu zástavby podél hlavní ulice Dobrovodské

Nová bytová zástavba u potoka v blízkosti zahlobené dálnice

Dobrovodský potok jako hlavní modrozelená tepna v území



Zásadními tepnami území jsou Dobrovodský potok a ulice Dobrovodská, které se potkávají v srdci této lokality i celé čtvrti - v centru - na náměstí a bývalé návsi, ke kterému přiléhá i parkové náměstí s návazností na potok.

Na revitalizaci těchto významných prvků a možnosti rozvoje navazující zástavby a vybavenosti závisí budoucnost celé čtvrti.

Zástavbu v centrální části tvoří převážně bytové a polyfunkční domy s integrovanými funkcemi veřejné vybavenosti. Dále od centra se stavby snižují a proměňují spíše v rodinné domy.

Nachází se zde několik stabilizovaných bloků s řadovými domy se stavební čarou rámuující ulici nebo ustupující dovnitř bloku a vytvářející předzahrádky.

Součástí lokality je také areál školy, který by nebylo na škodu lépe integrovat do okolí a podpořit kvalitním veřejným prostranstvím v blízkosti.

Budoucí urbanistický rozvoj nabízí také místo zahrádkářské kolonie u Dorovoského potoka, která nyní rozděluje centrum a nově vznikající bytový celek na okraji.

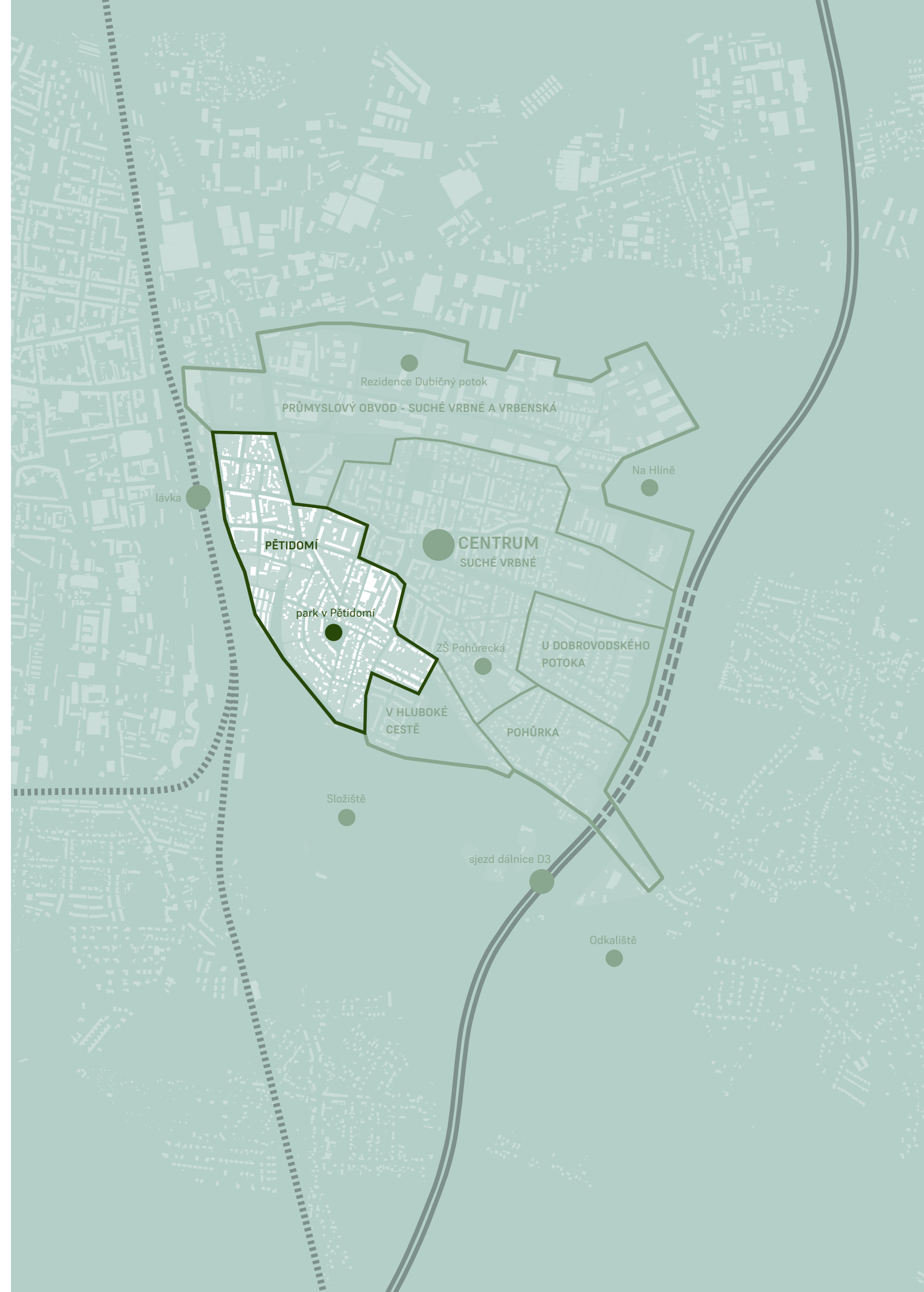
Pětidomí

Oblast Pětidomí se původně začala rozvíjet jako pokračování Vídeňského předměstí mezi vlakovým nádražím a Suchým Vrbným. Název Pětidomí pochází z 2. poloviny 19. století, kdy na rohu ulice U Lávky a Družstevní skutečně stála řada pěti činžovních domů. Nezastavěný prostor v okolí původního pětidomí mezi městskou plynárnou, továrnou na impregnování pražců a Slaměným dvorem, byl od Knappů vykoupen a rozparcelován Záložnou českobudějovickou. V letech 1913—1927 zde vyrostly nové domovní bloky mezi ulicemi Plynárenská, Vodní, Krokova, Kamarytova, U Lávky a Dobrovodská.

Kolem roku 1925 bylo Pětidomí urbanisticky propojeno se Suchým Vrbným kolonií stavebního družstva Rozvoj. Tento obytný celek byl také nazýván “U Slaměného dvora” podle historické usedlosti, která zde stála, dokud nebyla v 2. polovině 20. století nahrazena souborem garáží. Součástí této čtvrti je také centrální park a okrajový pás s menší zahrádkářskou kolonií. V Pětidomí také fungovalo hospodářské družstvo a jatky. Nacházelo se zde také několik hostinců včetně Družstevního domu (1930), který zde stojí a funguje dodnes. V roce 1945 bylo Pětidomí těžce poškozeno při spojeneckém náletu.

Během období socialismu bylo poblíž Pětidomí jednotlivě postaveno i několik panelových domů, které narušily struktury obytných bloků, podobně jako pozdější zastavování proluk, nároží i vnitrobloků autoservisy, garážemi, dílnami či obytnými domy nerespektujícími charakter a “pravidla” původních bloků. Mnohá nároží zůstala prázdná a proměnila se v parkoviště, zahradnictví či sběrný dvůr.

Z pohledu veřejné vybavenosti Pětidomí historicky bylo a dodnes je jakýmsi subcentrem Suchého Vrbného, což vyplývá zejména z jeho polohy na Dobrovodské ulici směrem k centru města.



Problémy

Pětidomí



Nekompaktní bloky, chybějící či nevhodně zastavěné nároží (autoservis, parkoviště, "volná plocha"), typologický mix

Nevhodné zásahy do historických bloků z 2. pol. 20. st. v podobě panelových domů

Garáže v blocích na atraktivních stavebních parcelách

Komplex garáží narušující pravidelnost uliční sítě

Nesourodé bloky, typologický mix staveb, nesourodá architektura, smíšené funkční využití

Narušené "zubaté" bloky ve svahu, množství proluk, rozdíly podlažnosti, ustupování domů za hranici uliční čáry, zanedbané objekty, nevhodné využití některých staveb (neobytné)



Hodnoty

Pětídomí



Dobrovodský potok

Historické nárožní domy s veřejnou vybaveností

Kompaktní struktury typické dobové architektury

Lávka jako nejkratší pěší a cyklistické spojení s centrem města

Panelové sídliště tvořící vlastní blok odlišného charakteru

Park jako centrum obytné kolonie rodinných domů



Dnes je struktura tohoto území místy jednotná a čitelná s pozůstatky dobové architektury, ale místy chátrající a chaotická s mnoha nánosy z posledních desetiletí. Za hodnotné urbánní struktury jsou považované zejména kompaktnější bloky s historicky zachovalými stavbami.

Převládající funkce zástavby je obytná s bytovými i rodinnými domy. Najdeme zde ovšem také obchody v parteru podél hlavních ulic (Dobrovodská, Družstevní), školku či jiné služby. Monofunkčně obytná je zejména kolonie v okolí parku.

příliš popelníc. Pozitivem jsou opravené chodníky na několika místech, dobrá dostupnost veřejné dopravy, výhodná poloha vůči centru Vrbného i centru města a především velmi klidná lokalita.

Budoucí urbanistický rozvoj nabízí zejména dostavba proluk a nahrazování nevyhovujících staveb. Nová zástavba by potenciálně mohla vzniknout namísto komplexu garáží, zahrádek a neudržované zeleně podél Zanádražní ulice.

Ulicím dominují řady zaparkovaných aut a pro kvalitní veřejná prostranství už mnoho místa nezbyvá. Rozbité silnice, málo zeleně a

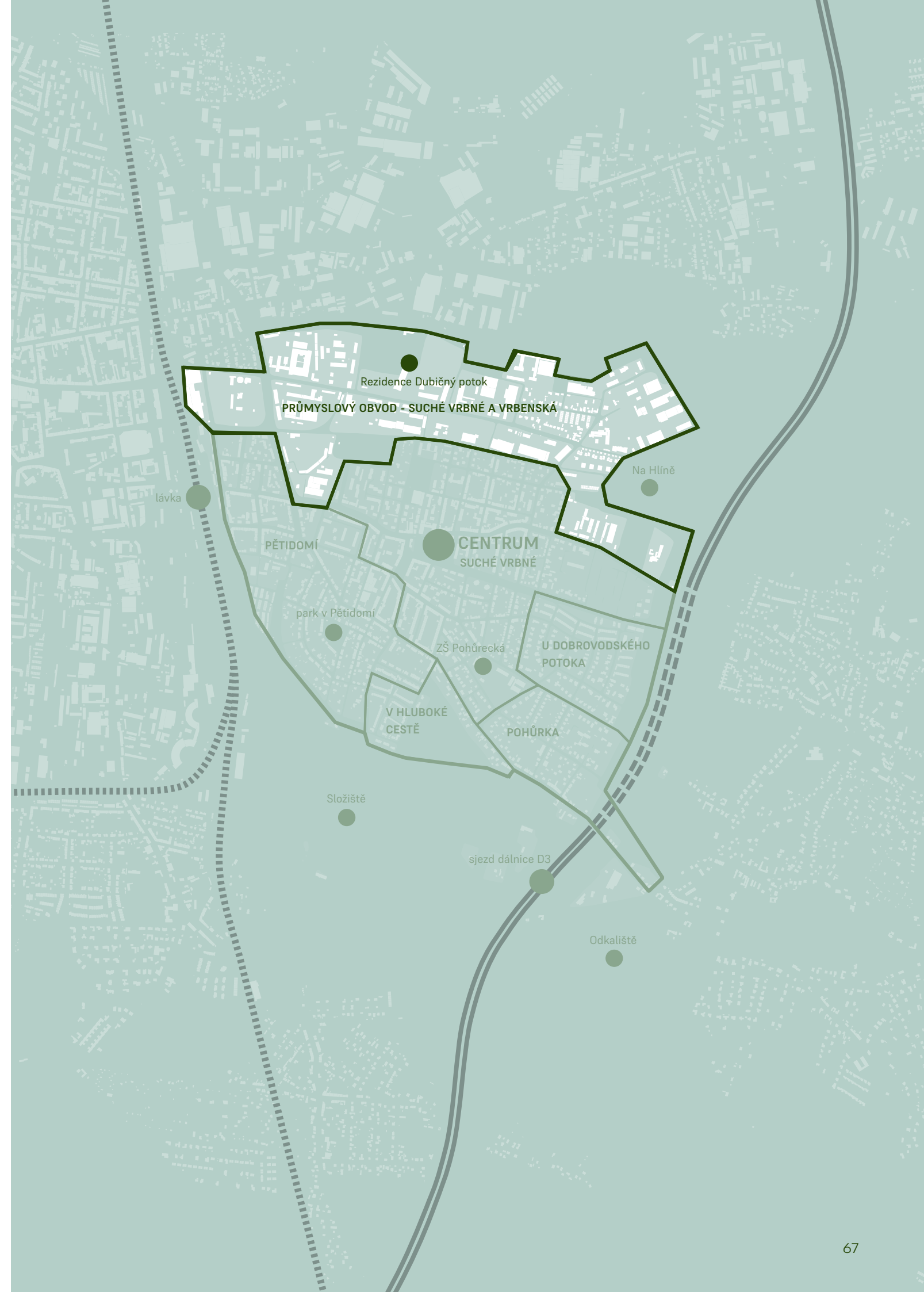
Průmyslový obvod - Suché Vrbné a Vrbenská

Tato část Vrbného se začala rozrůstat v souvislosti s rozvojem želenice, na které byl průmysl závislý. Od seřazovacího nádraží vedly železniční vlečky k jednotlivým areálům a některé jsou tam dodnes.

V souvislosti s novými pracovními příležitostmi byl postaven obytný celek rodinných domů na konci ulice Vrbenské.

Dnes zde můžeme najít areál pekáren Penam (dříve Pekast), plynárnu, stavebniny, autoservisy, sídla velkoobchodů, logistické sklady či výrobní halu HEAD přímo za vlakovým nádražím a další.

Nejnovějším stavebním záměrem v této lokalitě je developerský projekt s názvem Rezidence Dubičný potok. Dle informací na webu developera mělo během první etapy vzniknout 229 nových bytů a v budoucnu by měla rezidence nabídnout bydlení pro více než 1500 rodin.



Průmyslový obvod

První etapa velkokapacitní
rezidence Dubičný potok

Výstavba nového mostu
přes Vrátecký potok

Nový park a cyklostezky
součástí
rezidence

Uzavřený areál
pekáren

Plynárna a smíšená stezka podél
Dobrovodského potoka

Nová cyklostezka místo původní železniční
vlečky v ulici El. Krásnohorské

Omezená prostupnost mezi areálem
pekáren úzkými zanedbanými uličkami



V Hluboké cestě

Pro lokalitu V Hluboké cestě byl v roce 2002 vytvořen regulační plán, jež se zatím nedočkal svého naplnění.

Většinu plochy proto nadále tvoří zemědělská půda a neudržovaná náletová zeleň, která je místními obyvateli hojně využívána jako oblíbená plocha k procházkám a venčení psů.

Kolem roku 2003 zde vyrostla zástavba typových řadových domů, jejichž specifikum jsou vlastní předzahrádky, identický architektonický výraz odlišující

se pouze barevnými fasádami a oddělené garáže ve vedlejších ulicích.

Do lokality spadá také část zástavby podél ulice Ledenické, která by se charakterově dala přiřadit spíše k Pohůrce.

Pohůrka

Pohůrka se rozprostírá podél ulice Ledenické mezi dálničním tunelem a základní školou Pohůreckou. Pohůrku se Starou

Zástavba se skládá výhradně ze solitérních rodinných domů 20. století. Výjimkou je budova školy, obchod s potravinami a restaurace.

Několik domů na okraji lokality bylo kvůli výstavbě dálnice zbouráno.

Hranicí mezi lokalitou U Dobrovodského potoka je Stará cesta, která nad dálničním

U Dobrovodského potoka

Podobně jako V Hluboké cestě, i zde vznikly na počátku století typové řadové domky s oddělenými garážemi. Jejich fungování je ovšem mírně odlišné. Zbytek lokality tvoří suburbánní typ zástavby především s bungalovy umísťovanými doprostřed pozemku.

Některé se obracejí hlavními vstupy do ulic v obytné zóně a některé do polosoukromých uliček mezi zahradami. Jedná se o velmi klidnou obytnou část.

Na konci intravilánu, poblíž koryta Dobrovodského potoka, byly kolem roku 2020 postaveny čtyřpodlažní bytové domy, které byly vzorem pro vznik dalších



Lávka a tunel Pětidomí

Lávka, která překonává kolejiště nákladového nádraží, je důležitým a jediným cyklistickým a pěším spojením Suchého Vrbného s centrem města. Jedná se o nýtovanou ocelovou příhradovou konstrukci uloženou na krajních pilířích vyzděných z kamenných kvádrů, na něž vedou nájezdové rampy z obou stran a ve dvou bodech podepřenou montovanými podpěrami v kolejišti. Původní konstrukce pocházející z roku 1907 musela být při elektrifikaci kolejiště v 60. letech 20. století vysazena o několik desítek centimetrů výše na zvýšené pilíře.

Jedním z největších dopravních záměrů, který by měl být v blízké době v této oblasti realizován, je výstavba tunelu pod seřazovacím nádražím, který vytvoří chybějící propojení vnitroměstského okruhu (a přímo napojí Zanádražní komunikaci a ulici Plynárenskou na ulici Nádražní a Mánesovu). Tento zásah s sebou ale nese mnoho problémů a projekt

prochází opětovnými změnami.

Součástí záměru je také odstranění historické ocelové lávky a její nahrazení lávkou novou, která by dle posledních variant měla být vyvýšena o několik metrů nad veškeré trakční vedení. Toto řešení přináší plynulejší a bezpečnější provoz na lávce, ale také výrazné prodloužení nájezdových ramp oproti současnému stavu.

Důležitost a komplikovanost tohoto dopravní uzlu nenabízí snadné řešení. Pro místní ovšem přicházející změny nepřináší mnoho výhod. Lávku bude fyzicky a časově náročnější překonat, což může odradit některé potenciální uživatele. Do tunelu nebude možné najet přímo z ulice Dobrovodské - centra Vrbného a silniční spojení s centrem města se neusnadní. Obchvat může napomoci zklidnění dopravy uvnitř čtvrti, ale také vygenerovat více motorové dopravy.



Nájezd na lávku z ulice Zanádražní (U lávky)



Lávka



Varianta projektu podjezdu pod kolejištěm



Pohled z lávky na seřazovací nádraží

Dálnice D3

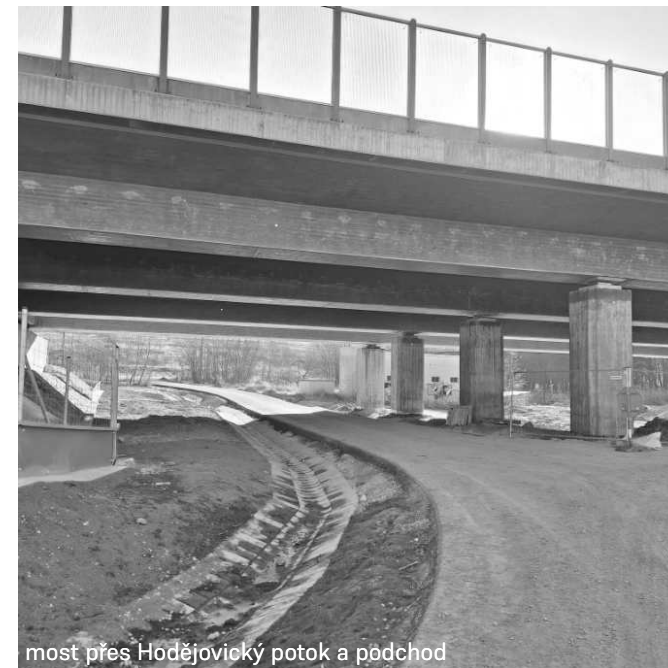
Dálnice D3, jejíž výstavba byla plánovaná již od roku 1987, je budovaná dálnice z Prahy k česko-rakouským hranicím do Dolního Dvořiště, kde se má v budoucnu napojit na rakouskou dálniční síť. Začátkem roku 2025 byl zprovozněn obchvat Českých Budějovic mezi Úsilným a Kaplicí - nádraží. V tomto úseku se také nachází část dálnice procházející v těsné blízkosti Suchého Vrbného.

V místě mezi Suchým Vrbným a Pohůrkou byla dálnice zahlobena, díky čemuž přilehlé čtvrti neztratily svou atraktivitu a propojení části cestní sítě. Tunel ovšem také přináší nové limity a omezení pro další využití přilehlých ploch.

Dálnice jako obchvat dopravně ulevil městu. Nejbližším spojením s centrem města je dnes dálniční sjezd na Pohůrce a po vybudování tunelu v Pětidomí bude hlavním tokem dopravy komunikace Zanádražní a je nutné počítat se zvýšením dopravní

záteže v této lokalitě.

Pro místní obyvatele je dálniční nájezd přínosem a zatraktivněním lokality z pohledu dopravní obslužnosti. Na druhou stranu ale dálniční infrastruktura vytváří nepřekročitelnou fyzickou bariérou v pěší prostupnosti.



most přes Hodějovický potok a pódchod



most přes dálnici, Nové Hodějovice



tunel Pohůrka - zahlobená část dálnice



nové koryto Dobrovodského potoka - úpravy nad tunelem

Složišťe

Název Složišťe pochází z původního využití této plochy pro skladování odpadu z tepláren. Později bylo také nazýváno jako “pískárny” v době, kdy zde byl skladován písek. Po revitalizaci ploch zde došlo k založení sportovního areálu s několika fotbalovými a softbalovým hřištěm a nafukovací halou. Softbalové hřiště postupně zaniklo a v posledních letech byla nahrazena trávnikem, workoutovým a dětským hřištěm, pumptrackem a stánkem s občerstvením. V budoucnu je plánováno významné rozšíření sportovního areálu o další fotbalová hřiště, florbalovou halu atd. Mezi hranicí zastavěného území a Složišťem se nachází zemědělské plochy, pro které byl vytvořen regulační plán s návrhem rozšíření obytné zástavby. Pokud by byl v budoucnu tento záměr realizován, došlo by k další významné proměně tohoto území.

Potenciál této oblasti je opravdu obrovský. Jednotlivé projekty jsou ovšem slepovány k sobě bez podrobnějšího plánování a ponciál proto není plně využíván. Chybí zde obslužnost mhd a také kvalitní napojení na pěší a cyklistickou infrastrukturu ze všech směrů. Dostatečně kapacitní v blízké době nebude ani dopravní řešení pro automobily. Sportovní areál by měl zůstat dobře prostupný pro modrozelenou infrastrukturu a turistické trasy z města do krajiny. V poslední době se znatelně prokazuje potenciál místa jako volnočasového areálu a oblíbeného místa setkávání pro obyvatele.



Dětské a workoutové hřiště



Nový pumptrack



Fotbalové hřiště



Vyšlapané pěší cesty v okolí

Odkališťe

Bývalé odkališťe, nebo také popílkovišťe, sloužilo jako místo k ukládání vedlejších produktů po spálení uhlí z tepláren. V nedávné době došlo k rekultivaci celé oblasti včetně revitalizace koryta Hodějovického potoka. Vznikla zde rozlehlá vyvýšená pláň (nad plochou odkališťe) se stovkami nově vysazených stromů lemovaná Hodějovickým potokem. Stavba dálnice toto území od Suchého Vrbného odřízla, ale v blízkosti Hodějovic byl vybudován dálniční most přes Hodějovický potok, kde se podchodem lze k Odkališti dostat.

Propojení pod dálnicí je hodnoceno jako velmi významný počín, který umožňuje propojení modrozelené (ÚSES) a pěší infrastruktury. Proběhlá revitalizace zahájila proměnu místa s rekreačním potenciálem, ze které by mohla benefitovat krajina i obyvatelé přilehlých obcí (Srubec, Hodějovice, Suché Vrbné, Pohůrka).



Hodějovický potok



Cesty okolo zasypaného odkaliště



Výhledy na dálnici a Šumavské vrchy



Revitalizace koryta Hodějovického potoka

Obyvatelé

Co říkají a kudy chodí?



Jak je již dobře známo, místní vědí nejlépe, kudy chtějí chodit, a cestu si vždy najdou...

Nechť slouží vyšlapané cesty jako inspirace a návod pro návrh pěších tras v území.



„Bydlím tu celý život.“

„Všude jdám na kole.“

„Mám rád ten svůj skápaný brad vlak.“

„Všude je to blízko.“

„Jdím z domu na čistou vodu,
a zpátky. A na kafe.“

„Když se na vlaku chodíme koupat denně.“

„Na pumpičku byl sám spousta lidí!“

„Ukládali děti do školky, ale tam na rohu.“

„Všude stojí ty popelnice.“

„K Albertu se nikdy neda' zaparkovat.“

– „Tady se nikdy neda' zaparkovat.“

„Obrovská hra písku na sloužiti pro mě byla
celá dětská nejlepší věc ve vsi.“
„... a byla by prázdná, pokud by ji neuvolnili!“



A jak žít v místě svého bydliště, to taky vědí, ale vždy je co zlepšovat.

Otázky

Jak se propíšíou změny v řešené oblasti do celoměstského kontextu?

Co se odehrává v území uvnitř bariér, ale i na druhé straně? Jak a kde je “překročit” a jak využít jejich pozitiv?

Jak lépe propojit území se zbytkem města, ale i s krajinou?

Jak uchopit okraje sídla a “znehodnocená” místa v bezprostřední blízkosti dopravních tahů?

V jaké míře mají zůstat průmyslové plochy poblíž obytných čtvrtí?

Jaké proměny by si přáli místní obyvatelé?

Jak podpořit fungování původních urbánních struktur?

Jak by mělo fungovat centrum Vrbného?

Cíle

Nasměrovat Suché Vrbné k budoucímu udržitelnému a smysluplnému rozvoji se zaměřením na aspekty klimatické odolnosti, (např. zvýšení poměru zeleně a vsakovacích ploch)

Tvořit kompaktní čtvrtě s dobrou hustotou, funkčními subcentry s dostupnou vybaveností.

Propojovat místa s chybějícími logickými návaznostmi a zlepšovat prostupnost území.

Integrovat existující záměry do celistvé funkční koncepce, případně revidovat jejich podobu.

Zatraktivnit městské prostředí obyvatelům a rozšířit typologii bydlení i veřejných prostranství.

Koncept

Základní koncepce území reaguje na výstupy analýz a stanovené cíle. Snaží se hledat reálná řešení, eliminovat definované problémy, posilovat hodnoty a využít potenciály, které území nabízí.

Jednou z hlavních myšlenek konceptu je návrh nové čtvrti na místě průmyslového obvodu v ulici Vrbenská. Po překonání železniční bariéry má toto místo přímou návaznost na vlakové nádraží a centrum města a tudíž velký potenciál stát se moderní městskou čtvrtí a silným subcentrem Českých Budějovic.

Základními koncepčními strategiemi jsou:

1) Město krátkých vzdáleností

- snižování motorové dopravní zátěže pomocí budování kvalitní a bezpečné infrastruktury pro aktivní mobilitu
- zlepšení celkové pěší a cyklistické prostupnosti území
- posilování stávajících čtvrtěvých center a tvorba nových subcenter
- dobře dostupná síť MHD a občanská vybavenost

2) Podpoření charakteru a identity míst

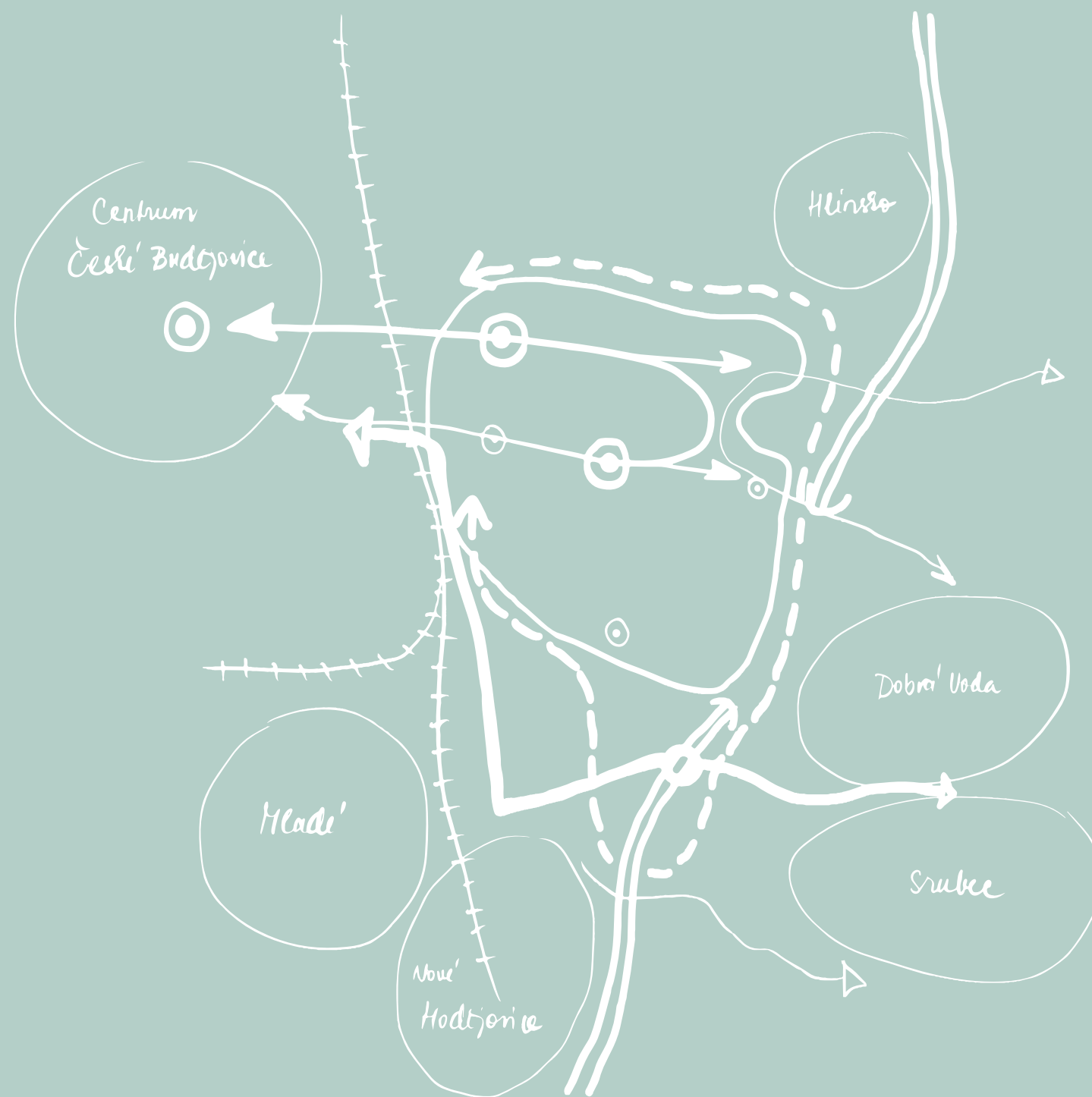
- paměť místa, připomínky historie
- atraktivní lokální veřejná prostranství, zeleň v ulicích
- živý, klidný, zábavný i bezpečný veřejný prostor
- sousedství, zahrádkářství
- integrace kulturních aktivit
- kvalitní architektura

3) Klimatická odolnost a udržitelnost lokalit

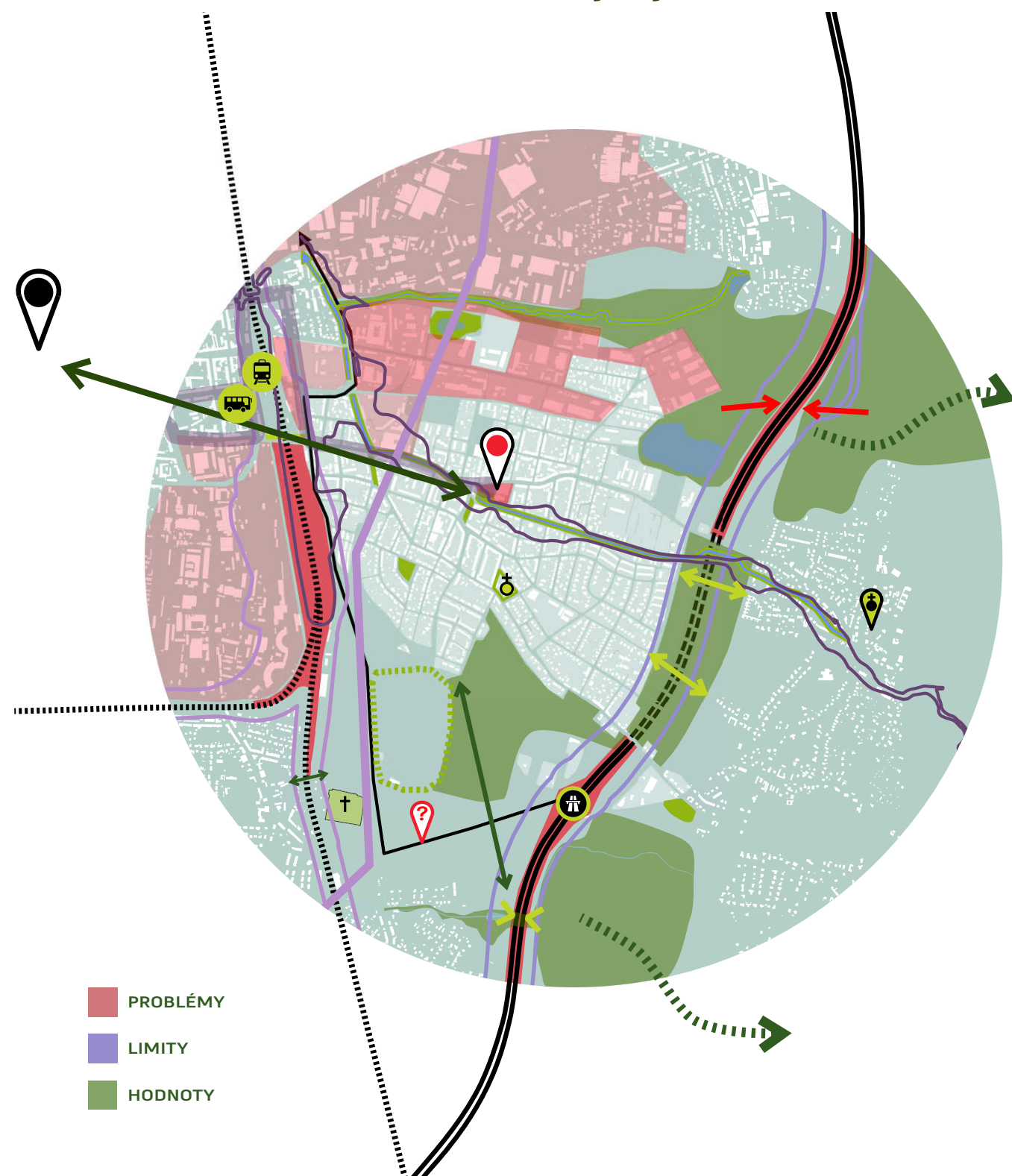
- síť modrozelené infrastruktury a městské zeleně
- zvýšení hustoty osídlení
- úprava veřejných prostranství pro vsakování zadržování více vody

4) Atraktivní město pro všechny

- síť kvalitních veřejných prostranství nabízející různorodé aktivity
- rozmanitá typologie a dostupnost bydlení, odlišné charaktery lokalit
- nové pracovní příležitosti
- prostor pro všechny generace, důraz na bezbariérovost
- podpora lokálního podnikání včetně lokální zemědělské produkce
- zlepšení situace s parkováním



Problémový výkres



Koncept

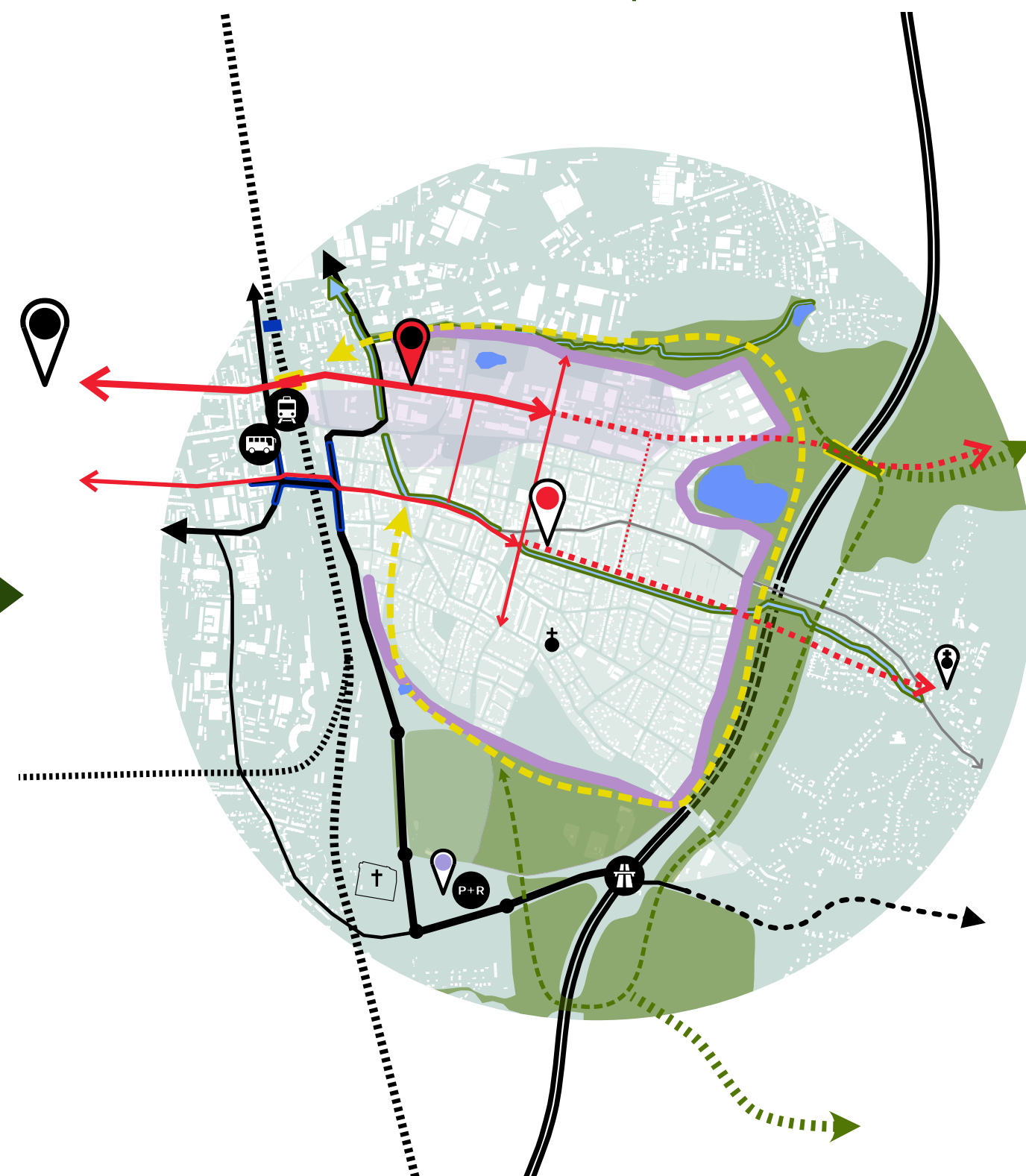
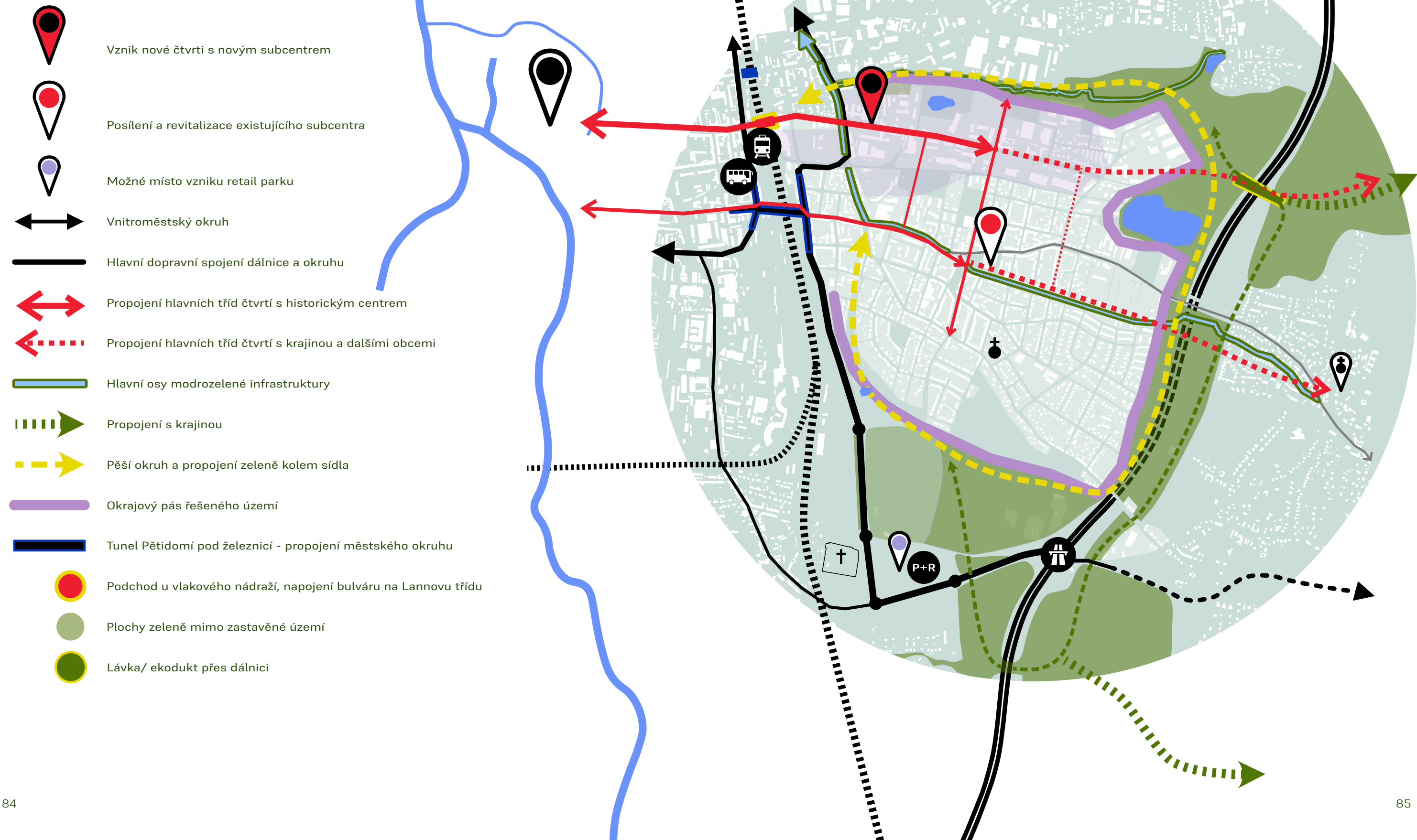


Schéma konceptu



Základní schéma - „dva světy“

-  Primární řešené území
-  Sekundární řešené území
-  Čtvrť Suché Vrbné - staré předměstí
-  Nová čtvrť Vrbenská

-  Historické jádro a centrum města České Budějovice

-  Nová multifunkční čtvrť Vrbenská a její centrum
- návrh celkové transformace území průmyslového obvodu
v atraktivní udržitelnou čtvrť

-  Suché Vrbné a jeho centrum- návrh regulací
dokončených bloků a dostavby nedokončených,
revitalizace a návrh nových a veřejných prostranství

-  Dobrá Voda - poutní kostel P. Marie Bolestné

-  Vlakové nádraží

-  Autobusové nádraží

-  Dálniční sjezd

-  Železnice

-  Dálnice D3

-  Zahloubený úsek dálnice D3

-  Vodstvo

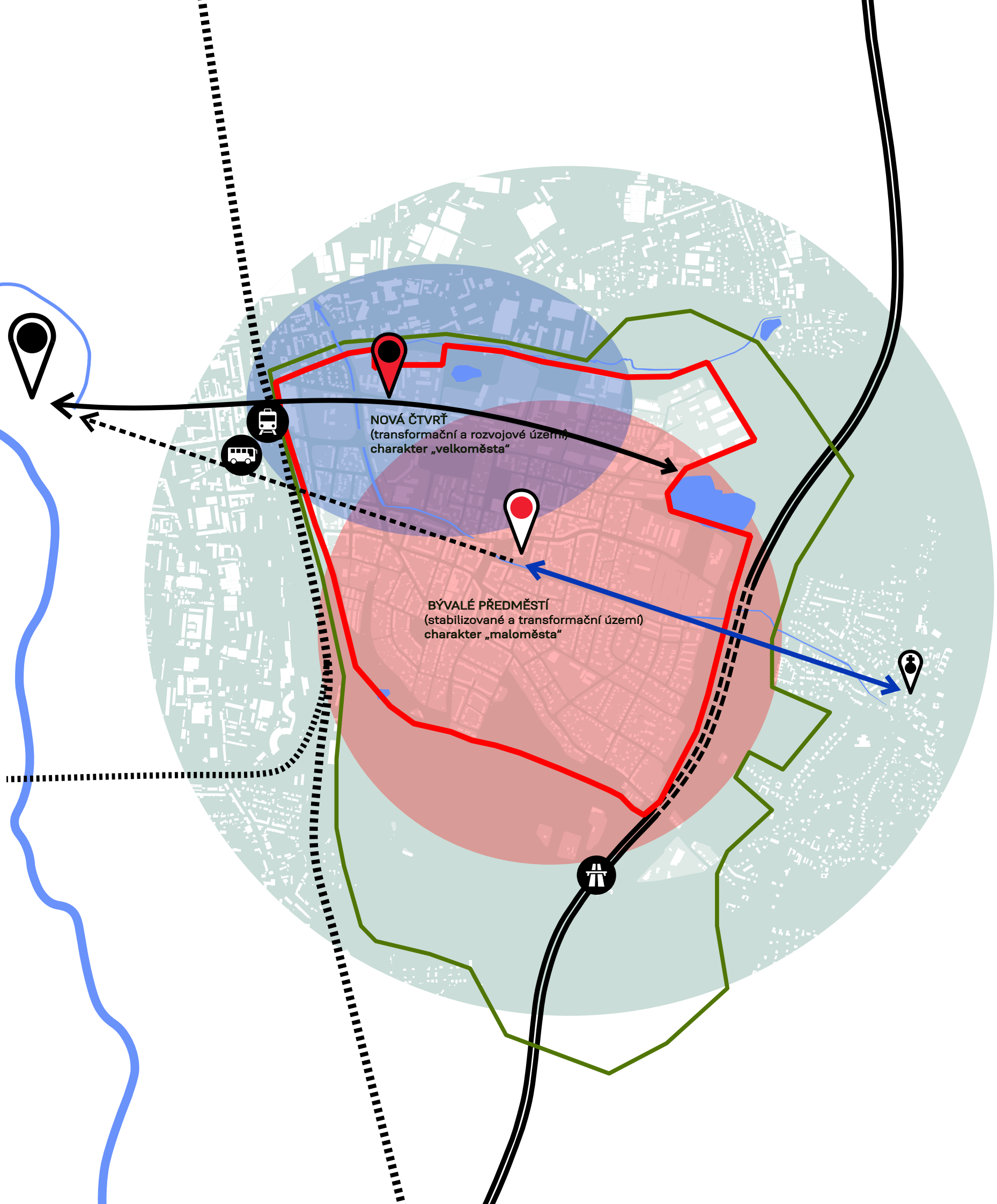
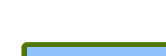


Schéma urbanistické kompozice

-  Rudolfovská radiála
-  Vrbenská radiála - bulvár „z přírody do centra velkoměsta“
-  Suchovrbenská radiála „přírodně - maloměstského charakteru“
-  Kompoziční osy - průhledy na dominanty
-  Rastr uliční sítě, propojování hlavních os
-  Hlavní osy MZI podél toků
-  Hlavní osa a propojení podél modrozelené infrastruktury
-  Okružní propojení zeleně a prostupnost kolem ohraničení sídla
-  Prostupnost zelení podél ochranných pásem tech. infrastruktury
-  Okrajový pás
-  Výhledy a panoramata
-  Hlavní rozvojový pás pro novou čtvrť
-  Historicky kompoziční jádro

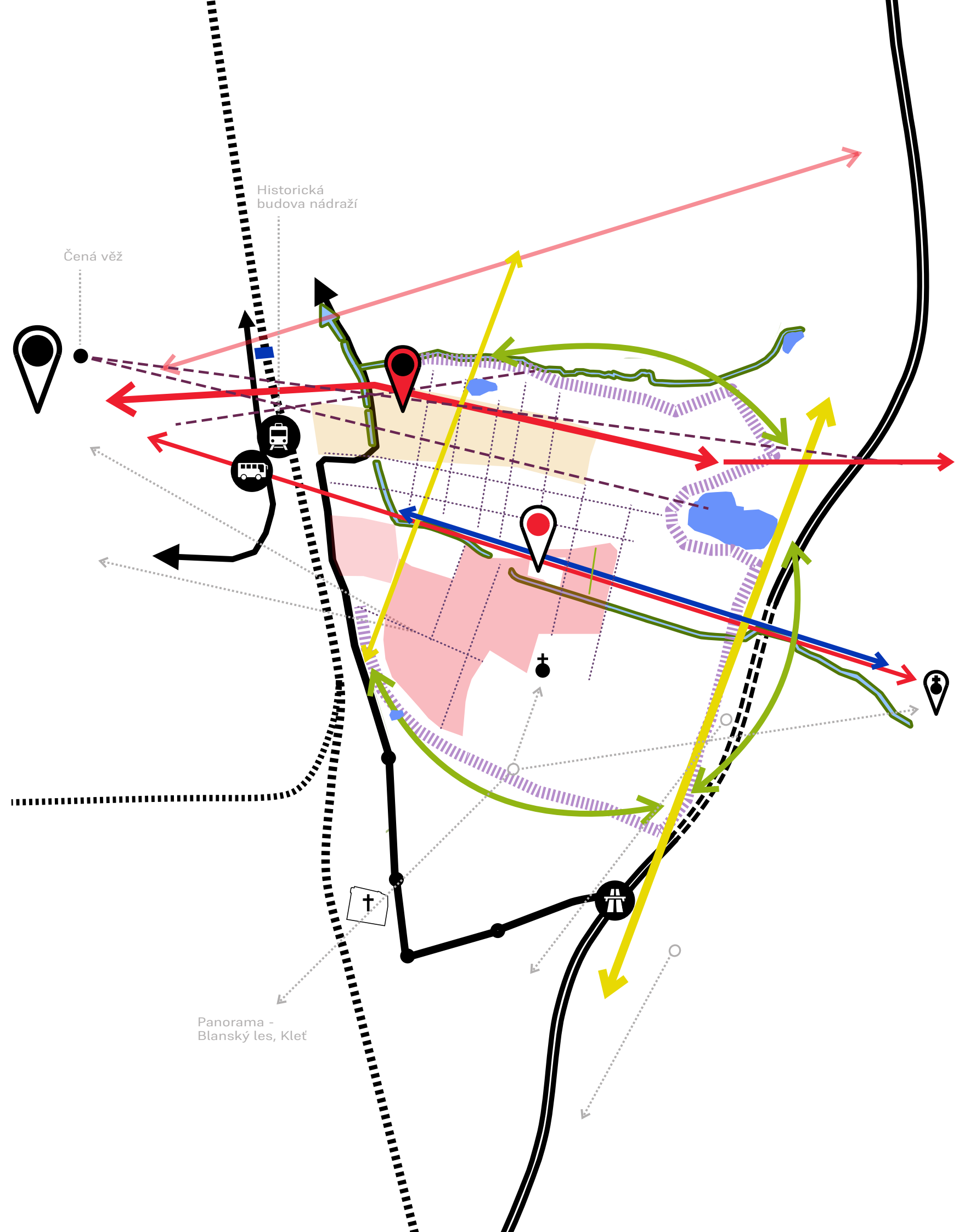


Schéma modrozelené infrastruktury

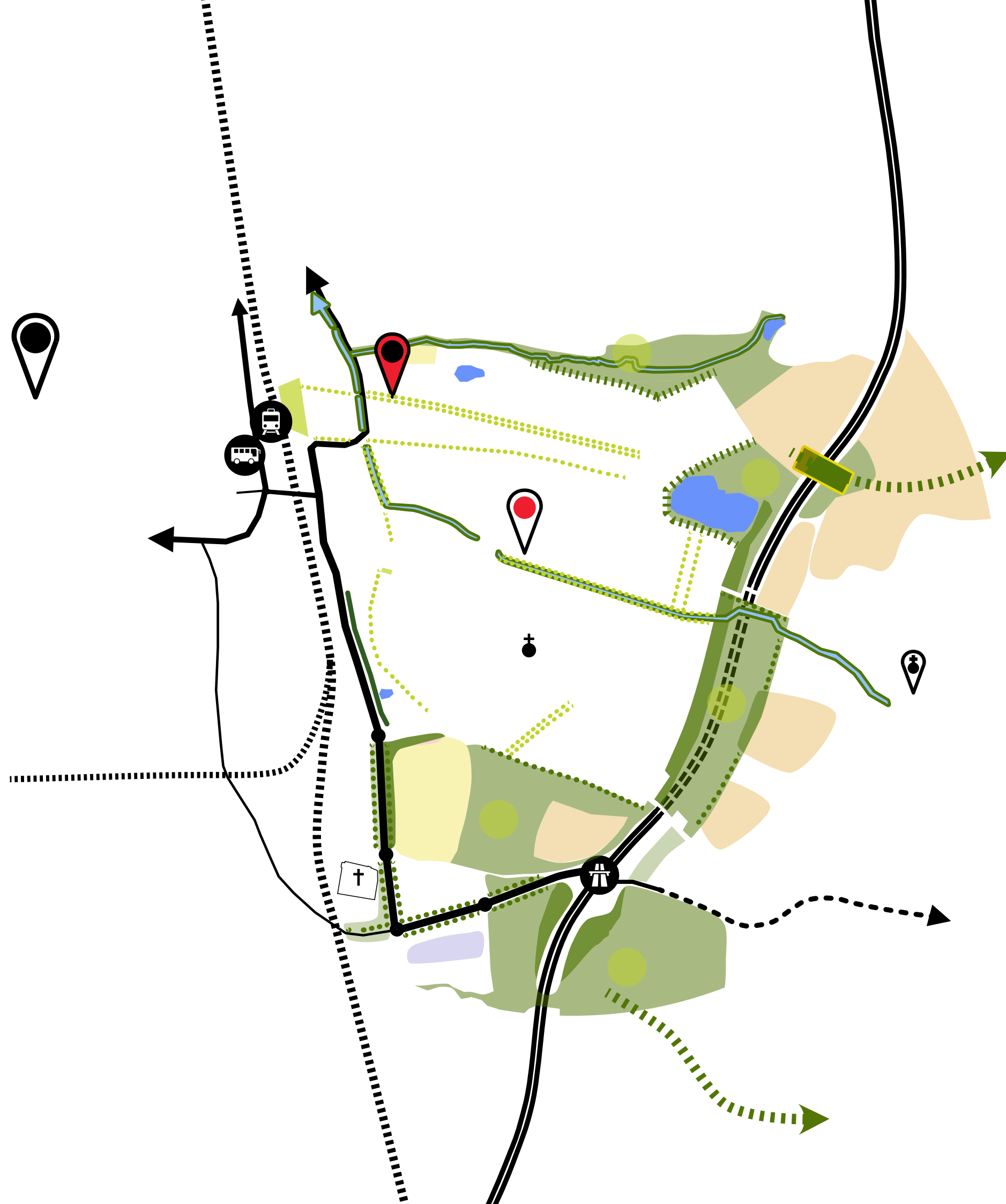


Schéma dopravní infrastruktury

-  P + R záchytné parkoviště poblíž dálničního sjezdu
-  Tunel Pětídomí - plánované spojení pod železnicí
-  Trasa trojelbusu - návrh
-  Trasa trojelbusu - stav
-  Hlavní trasa autobusu od záchytného parkoviště k nádraží
-  Městský okruh
-  Obchvat - napojení dálničního sjezdu na centrum
-  Plánovaný obchvat Srubce
-  Páteční radiální silnice 2. třídy
-  Vedlejší silnice propojující hlavní radiály
-  Zastávky MHD - trolejbus
-  Zastávky MHD - bus
-  Nový BUS terminál u vlakového nádraží na druhé straně železnice

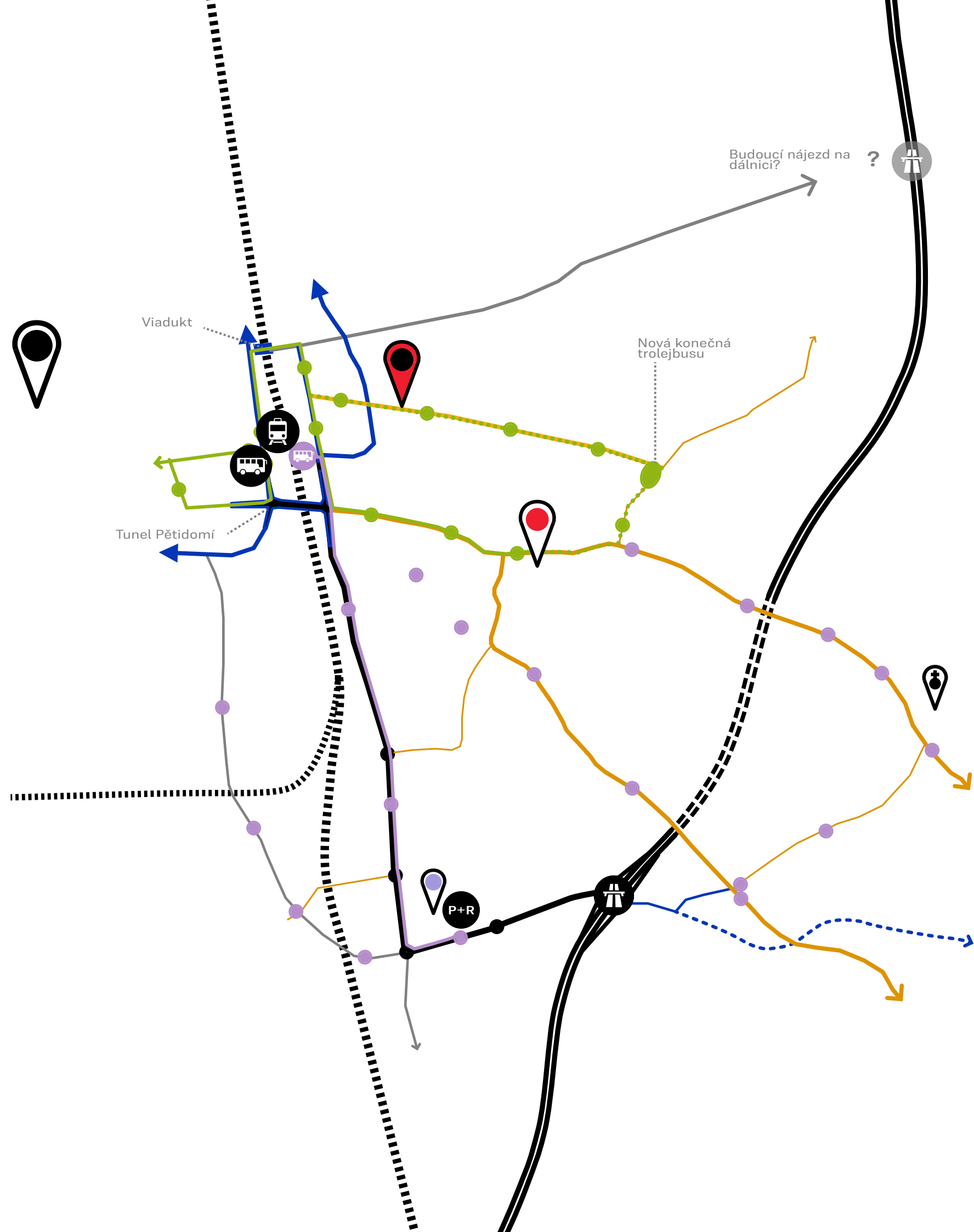


Schéma aktivní mobility

- 

Páteří MZI osa s pěším a cyklo propojením
- 

Hlavní nákupní třídy
- 

Směry pěší prostupnost mezi čtvrtěmi
- 

Velký pěší okruh kolem sídla
- 

Hlavní pěší spojení skrze intravilán (zahrnuje obytné zóny 30)
- 

Pěší propojení s krajinou
- 

Cyklostezky páteří - stav/ návrh
- 

Cyklostezky plánované
- 

Hlavní cyklotrasy /„cykloulice“
- 

Hlavní osy modrozelené infrastruktury (Dobrovodský a Hlinský potok)
- 

Vodstvo
- 

Sportovní areál
- 

Základní škola
- 

Parky v extravilánu

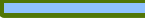


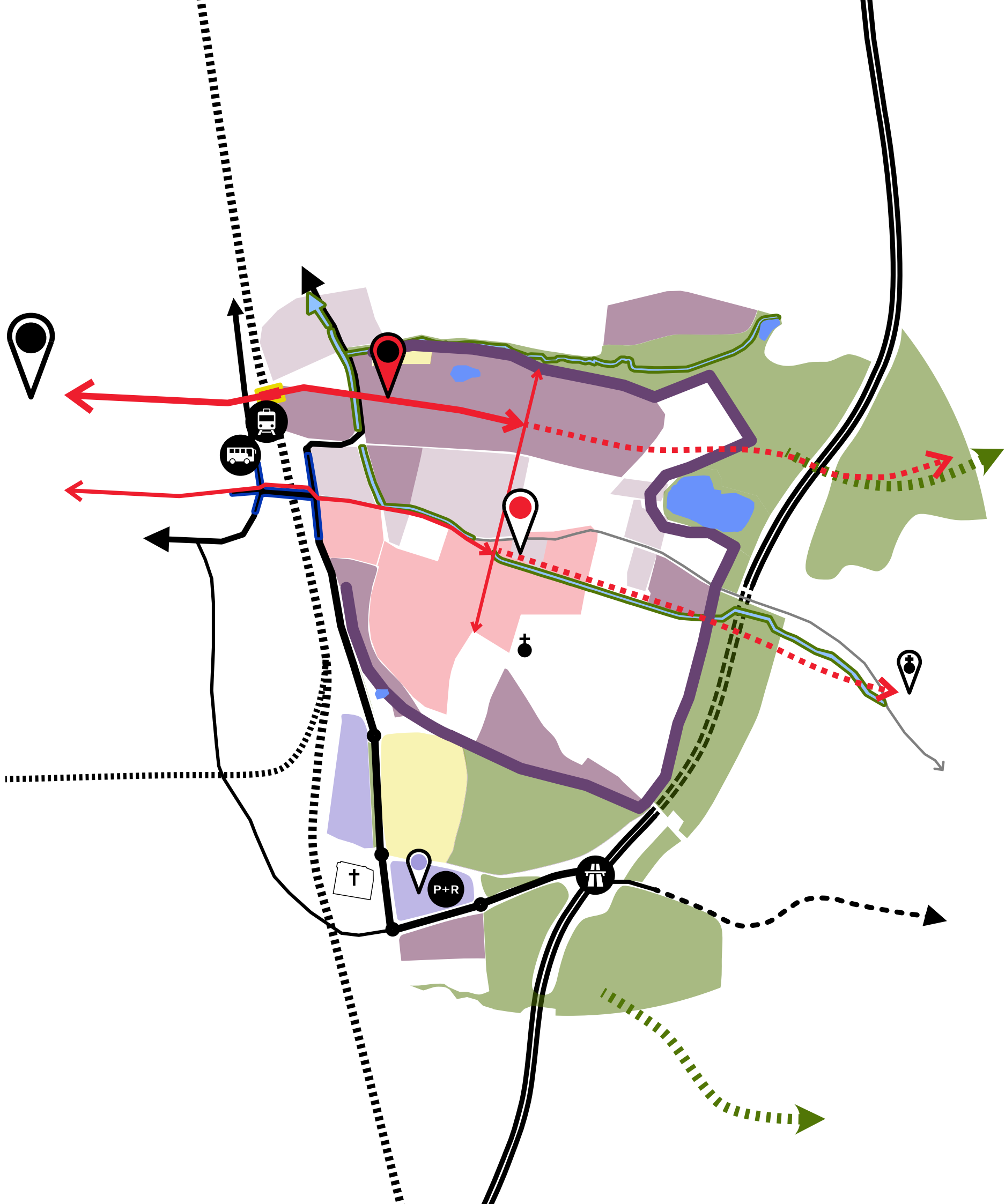
Schéma hierarchie veřejných prostranství

- ↔ Hlavní městská nákupní třída
- ↔ Návaznost na okolní obce/ městské čtvrti
- ← Hlavní třídy čtvrtěového významu
- ↔ Propojení parků celočtvrtěového významu
- ▬ Hlavní osy MZI
- ← Páteřní liniový VP podél MZI
- Okružní propojení VP lokálního významu
- ↔ Příčné propojení hlavních podélných os
- Celoměstsky významné VP
- Čtvrtěově významné VP
- Lokálně významné VP
- Místně významné VP
- Centra okolních čtvrtěových/ obecních center
- Parky celočtvrtěového významu



Schéma koncepce zástavby

-  Možné místo vzniku retail parku
-  Vnitroměstský okruh
-  Hlavní dopravní spojení dálnice a okruhu
-  Propojení hlavních tříd čtvrtí s historickým centrem
-  Hlavní osy modrozelené infrastruktury
-  Propojení s krajinou
-  Okrajový pás řešeného území
-  Tunel Pětídomí pod železnicí - propojení městského okruhu
-  Stabilizované kompoziční jádro zástavby -
-  Transformační plochy - zásahy do stávající zástavby
-  Rozvojové plochy - nová zástavba obytného charakteru
-  Rozvojové plochy neobytného charakteru
-  Sportovní areály
-  Plochy zeleně mimo zastavěné území



Návrh

Navrhované lokality spojují čtvrtě do kompaktního celku a upevňují hranice zastavěného území. Přináší do území nové typologie a kapacity bydlení, občanskou vybavenost, pracovní příležitosti i prostory pro soukromé podnikání či coworking, nové aktivity a kulturní vyžití, zelená prostranství a další.

Dvě hlavní kompiziční osy - městská třída Vrbenská a významná ulice Dobrovodská jsou zásadním spojením s centrem města. Jejich středobody jsou dvě čtvrtě centra odlišného charakteru. Zatímco se Vrbenská proměňuje v moderní vícepodlažní čtvrtě s multifunkčními bloky, Suché Vrbné si drží spíše klidnější maloměstský výraz s lokálními provozovnamy, gastronomií a kulturní scénou. Vrbenská dostává novou dynamiku umístěním areálu školy s kulturním a sportovním zázemím zahrnující plavecký bazén, sportovní halu, lezeckou stěnu a venkovní běžecký okruh. Suché Vrbné bude oživeno především revitalizací náměstí s cílem rozvoje sociálně-kulturních funkcí.

Hlavní bariéry dopravní infrastruktury jsou překonávány: podchodem u vlakového nádraží, který umožní přímé napojení Lannovy třídy na Vrbenskou třídu; pěší lávkou nebo ekoduktem přes dálnici poblíž vodní plochy Hliník; stávajícím podchodem pod dálnicí u Hodějovic a novou lávkou v Pětidomí.

Síť veřejných prostranství byla navržena strategicky v souvislosti s cíleným vznikem lokálních subcenter, mezi nimiž byly posílené pěší cyklistické vazby zahrnující novou infrastrukturu, zpomalení motorové dopravy a přidání zeleně do veřejného prostoru.

Na podporu aktivní mobility, a s tím související rozšíření cyklistické infrastruktury, byl kladen zvýšený důraz především z důvodu snížení dopravní zátěže uvnitř města.

Snahu držet tok automobilového provozu z dálnice a přilehlých obcí na obchvatu podpoří záměr tunelu v Pětidomí a retail parku poblíž dálničního sjezdu. Vedlejším faktorem může být také mírné omezení a zpomalení dopravy pro zvýšení bezpečnosti chodců uvnitř obytných čtvrtí.

U dálničního sjezdu vznikne velkokapacitní záchytné parkoviště, které bude obslouženo novými cyklostezkami (vč. půjčoven kol) a autobusovou linkou napojenou na terminál u vlakového nádraží či přímo do historického jádra města.

Hromadná městská doprava je také rozšířena novou linkou trojlejšusu ve Vrbenské ulici. Na konečné zastávce vznikne nová točna, která bude sloužit také pro stávající linku v Dobrovodské ulici, jejíž přesunutí znamená pro Vrbné využít náměstí k jeho původnímu účelu.

Ožehavé téma parkování aut bylo u návrhu nových lokalit řešeno typologiemi domů, které umožní vlastní parkování na pozemku, ať už formou garáže, průjezdu, parkovacího stání v přezahradce nebo hromadné podzemní či nadzemní garáže v případě větších bytových staveb. Na stět potřeby parkovacích stání s potřebou kvalitního veřejného prostoru reaguje návrh uličních profilů střídající ulice “parkovací” a “cyklistické” (pěší). V obou případech je kladen důraz na prostor pro dostatek stromů a vsakovacích ploch v ulicích (např. zatravnovací dlažba parkovacích stání).

Prostupnost z centra až do krajiny a také okružně podél zastavěného území, je jednou z klíčových myšlenek, která podporuje zdravý životní styl obyvatel, propojení s přírodou, aktivní mobilitu a v neposlední řadě pozitivní městské klima. Návrh přírodních parků kolem sídla cílí na jednoduchost a nízkoúdržbovost pro jejich udržitelnost navzdory poměrně velké rozloze.

Důležitou součástí návrhu je revitalizace koryt potoků, které přivádí zeleň z krajiny do města.

Do okružního systému zeleně je zapojeno množství ploch pro širokou škálu volnočasových a sportovních aktivit, které jsou mezi sebou propojené pěšími, cyklistickými a místy i jezdeckými stezkami. Tento “zelený prstenec” je na obou stranách zakončen sportovními areály.

Masterplan M 1 : 10 000

Legenda

Legenda

- zástavba - návrh
- zástavba - návrh, mimo hl. řešené území
- zástavba - stav/ plán
- bloky - stav
- bloky, soukromé zahrady - návrh
- bloky, poloveřejné - návrh
- lávky
- podjezdy/ podchody
- dálnice D3
- dopravní komunikace
- chodníky
- cyklostezky
- cyklo-ulice, zpevněné cyklotrasy
- zahrady
- vodní plochy a toky
- parky, udržovaná městská zeleň
- lesoparky, přírodní parky (sukcesivní)
- ostatní zeleň
- ostatní vsakovací plochy
- zemědělská půda, sady
- sportoviště
- hřbitov - stav
- hřbitov - rozšíření



Nové lokality

Vrbenská

transformace průmyslového obvodu v multifunkční udržitelnou městskou čtvrť

- zpřístupnění vlakového nádraží z druhé strany železnice a napojení na centrum novým podchodem
- nový park za nádražím jako brana do nové čtvrti
- polyfunkční bloky s bydlením, administrativou i občanskou vybaveností
- kulturní centrum, sport a nová základní škola
- atraktivní městská třída Vrbenská s aktivním parterem, vzrostlou zelení a cyklostezkami jako prodloužení Lannovy třídy
- zakončení třídy přírodním parkem u Hliníku

El. Krásnohorské

transformace území prodejny stavebnin, a nezastavěných ploch v blízkosti vedení VVN a zahrádek

- obytné bloky s pavlačovými domy a soukromými zelenými vnitrobloky
- v ochranném pásmu VVN - zelená prostranství/ komunitní zahrady či environmentálně setrnná parkoviště
- síť ulic kombinující ulice páterní městotvorné a živé, ulice obsluhuje parkovací a ulice pro pěší a cyklisty s důrazem na kvalitní propojení dvou hlavních subcenter Vrbenská- Suché Vrbné
- vytvoření lokálních pobytových veřejných prostranství např. poblíž cyklostezky
- vnesení nového charakteru s respektem a návazností na původní zástavbu, oživení lokality

Za-nádražním valem

komplikované místo mezi frekventovanou silnicí Zánadražní podél scrazovacího nádraží, pod vedením VVN, na okraji zastavěného území, u rybníčku

- snížení hlukové zátěže pomocí zeleného valu podél silnice, který oddělí čtvrť od rušné dopravy
- jemný přechod z blokové struktury v Pětídomi a zakomponování parkovacího domu
- zlepšení napojení uliční sítě
- uzavření kolonie v Pětídomi dvojdomky v duchu původní typologie
- dotvoření struktury odlišnou typologií - pavlačové bytové domy s vlastními dvory
- umístění obytného bloku pro sportovce poblíž sportovního areálu Složiště

Dobrovodská

Přeměna území mezi Dobrovodským potokem a Hliníkem (v minulosti těžba hlíny, dnes přírodní koupaliště)

- vytvoření kvalitního zeleného prostranství kolem vodní plochy a lepší propojení s okolím
- udržení rekreačního potenciálu v klidném přírodním duchu lokálního měřítka, nekomercializovat
- podpořit fungování drobné občanské vybavenosti podél hlavních os (ulice Dobrovodská, Dobrovodský potok) pomocí provozoven v parteru bytových domů
- terasové bytové domy zakomponované do zeleně
- atraktivní zelené spojovací ulice pro pěší a cyklisty

V Hluboké cestě

území, pro které byl vytvořen regulační plán, ale dosud nebylo zastavěno, je součástí ZPF a obyvateli využíváno k rekreačním účelům

- revize současného regulačního plánu a návrh změn, drobné zmenšení zastavovací plochy
- navázání na nízkopodlažní typologii řadových domů
- důraz na identitu místa, lokální náměstíčka, zelené ulice
- promenáda jako spojení s parkem a sportovním areálem
- cesta s alejí tvořící hranici s krajinou

Cílový charakter
nových lokalit



Cílový charakter
zeleného prstence



Schéma podlažnosti budov

1 NP

2 NP

3 NP

4 NP

5 NP

6 NP

7+ NP

10 NP

sakrální stavby

budovy návrh

budovy stav

řešené bloky

vrstevnice

0

50

100

200

500 m

110

Schéma občanské vybavenosti

Legenda

- Parkovací domy - nadzemní
- Střední škola, gymnázium
- Základní škola
- Mateřská škola
- Poliklinika
- Sportovní stavba a zájezdní
- Komunitní centrum, knihovna
- Kultura
- Seniorské bydlení
- Polyfunkční městské domy
- Kanceláře, veřejná správa
- Retail park
- Aktivní parter
- Subcentra - koncentrace služeb a pohostinství

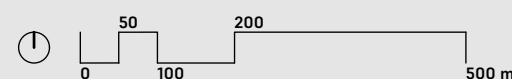
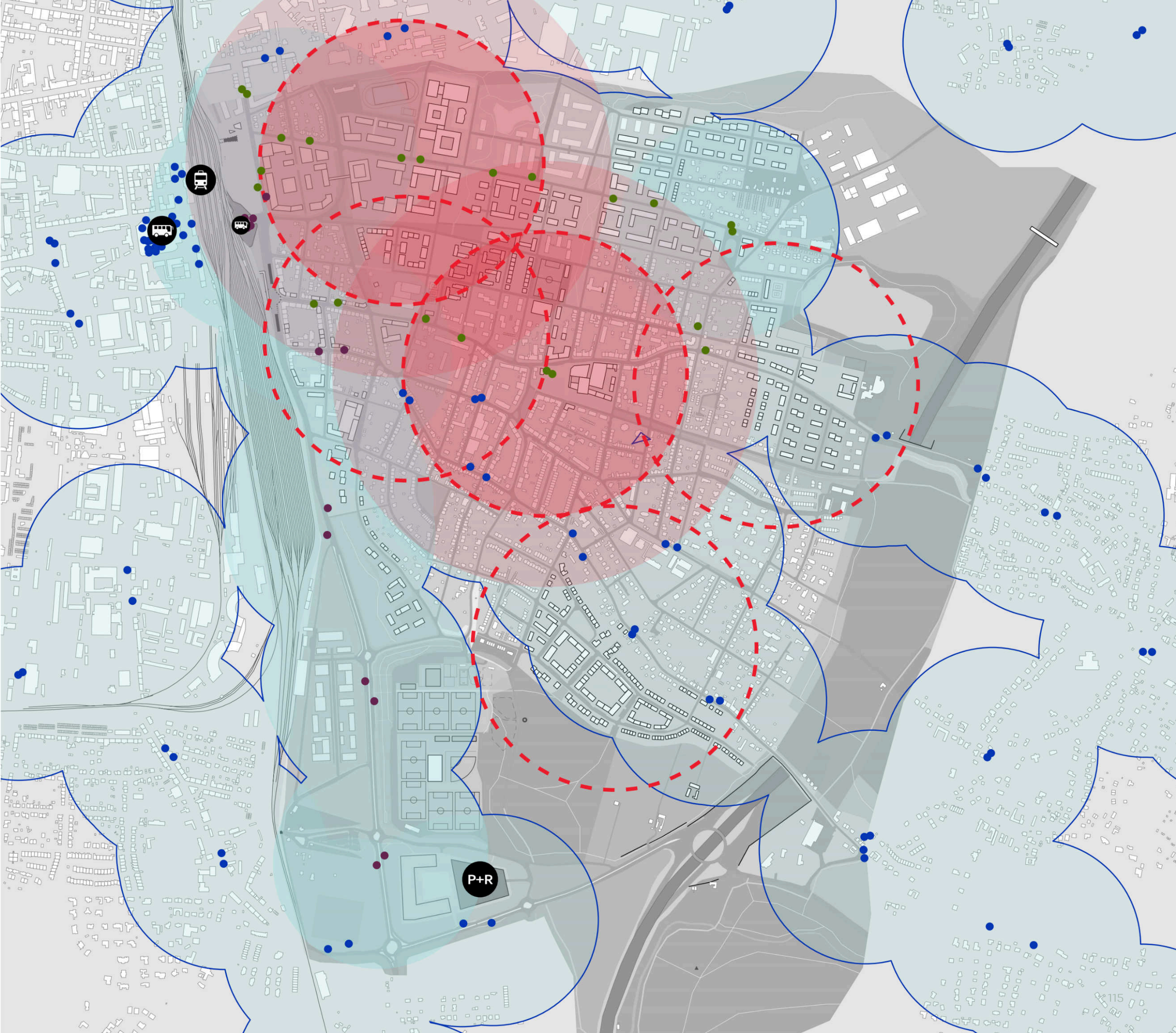
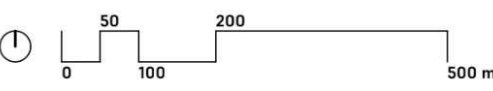


Schéma
dostupnosti
subcenter a MHD

- Legenda
- Pěší docházka 600 m
 - Pěší docházka 400 m -
Čtvrťová centra
 - Pěší docházka 300 m od
zastávek MHD - stav
 - Pěší docházka 300 m od
zastávek MHD - návrh
 - Pěší docházka 400 m -
Subcentra
 - Zastávka bus - stav
 - Zastávka bus - návrh
 - Zastávka trolejbus



Bilance

Pro řešené území byly vypočteny orientační hodnoty, které přibližují odhadovaný přírůstek obyvatel a pracovních pozic díky rozvoji nových lokalit. Pro jednotlivé navrhované urbánní celky byla též vypočtena přibližná hustota osídlení dle zvolených typů zástavby.

Současný počet obyvatel v řešené oblasti se pohybuje okolo 8000 (dle kapitoly - Analýza demografie, str. 17). Za předpokladu vzniku nové čtvrti Vrbenská by se tento počet časem mohl zvýšit více než dvojnásobně.

Čtvrť Vrbenská

Jedná se o největší rozvojovou část řešeného území s největším předpokládaným přírůstkem obyvatel i pracovních příležitostí.

Vrbenská: návrh: kapacita 9000 obyvatel

(Vrbenská - probíhající realizace záměru rezidence Dubičný potok: min. 3000 obyvatel

Výsledná hustota osídlení této čtvrti je 220 - 230 ob/ha. Celkový počet obyvatel trvale žijících v této čtvrti by se mohl pohybovat okolo 10 000 - 11 000 obyvatel. Díky vzniku subcentra s administrativní zónou a širokou škálou občanské vybavenosti by mělo být počítáno s vytvořením cca 1 500 pracovních pozic pro dojíždějící obyvatele z okolních čtvrtí a obcí a cca 5 500 pracovních pozic pro místní obyvatele.

Ostatní lokality

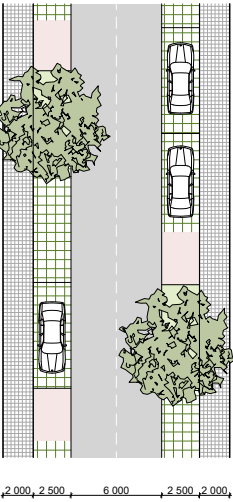
Za-nádražním valem: 700 obyvatel, (55 pracovních pozic), hustota 87 ob/ha

V Hluboké cestě: 1200 obyvatel, (70 pracovních pozic), hustota 86 ob/ha

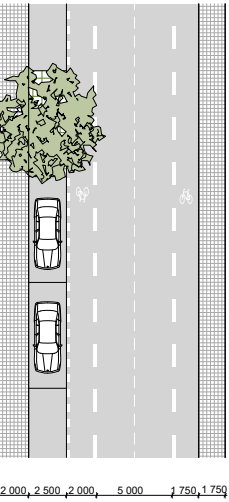
U Dobrovodského potoka: 1100 obyvatel, (70 pracovních pozic), hustota 100 ob/ha

El. Krásnohorské: 920 obyvatel, (65 pracovních pozic), hustota 100 ob/ha

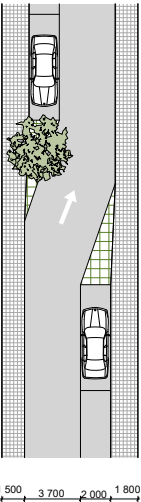
MÍSTNÍ ULICE se zelení 14-16 m
podélné parkování na obou stranách
(možn.var. zatravnovací dlažby)
zeleň na ostrůvcích místo
parkovacího stání
nutno počítat s vjezdy do garáží/ na
pozemek



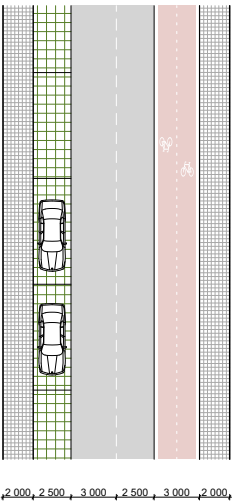
MÍSTNÍ ULICE s cyklotrasou 14-16 m
vyhrazené pruhy pro cyklisty
podélné parkování na jedné straně
(možn. zelené ostrůvky mezi
parkování)



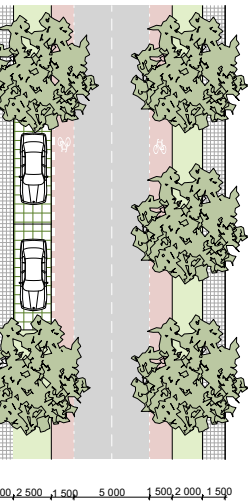
LOKÁLNÍ ULICE zklidněná 9 m
jednosměrná
podélné parkování střídavě



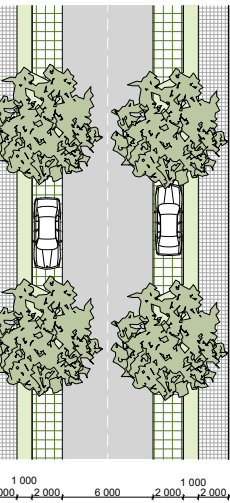
VÝZNAMNÁ CYKLISTICKÁ ULICE 15 m
obousměrná cyklostezka - přechodná
ulice v trase páteřní cyklostezky
podélné parkování na jedné straně
(možn. zelené ostrůvky mezi
parkováním)



VÝZNAMNÁ ZELENÁ ULICE s
cyklotrasou 16 m
ochranné pruhy pro cyklisty
podélné parkování integrované do
zeleného pásu

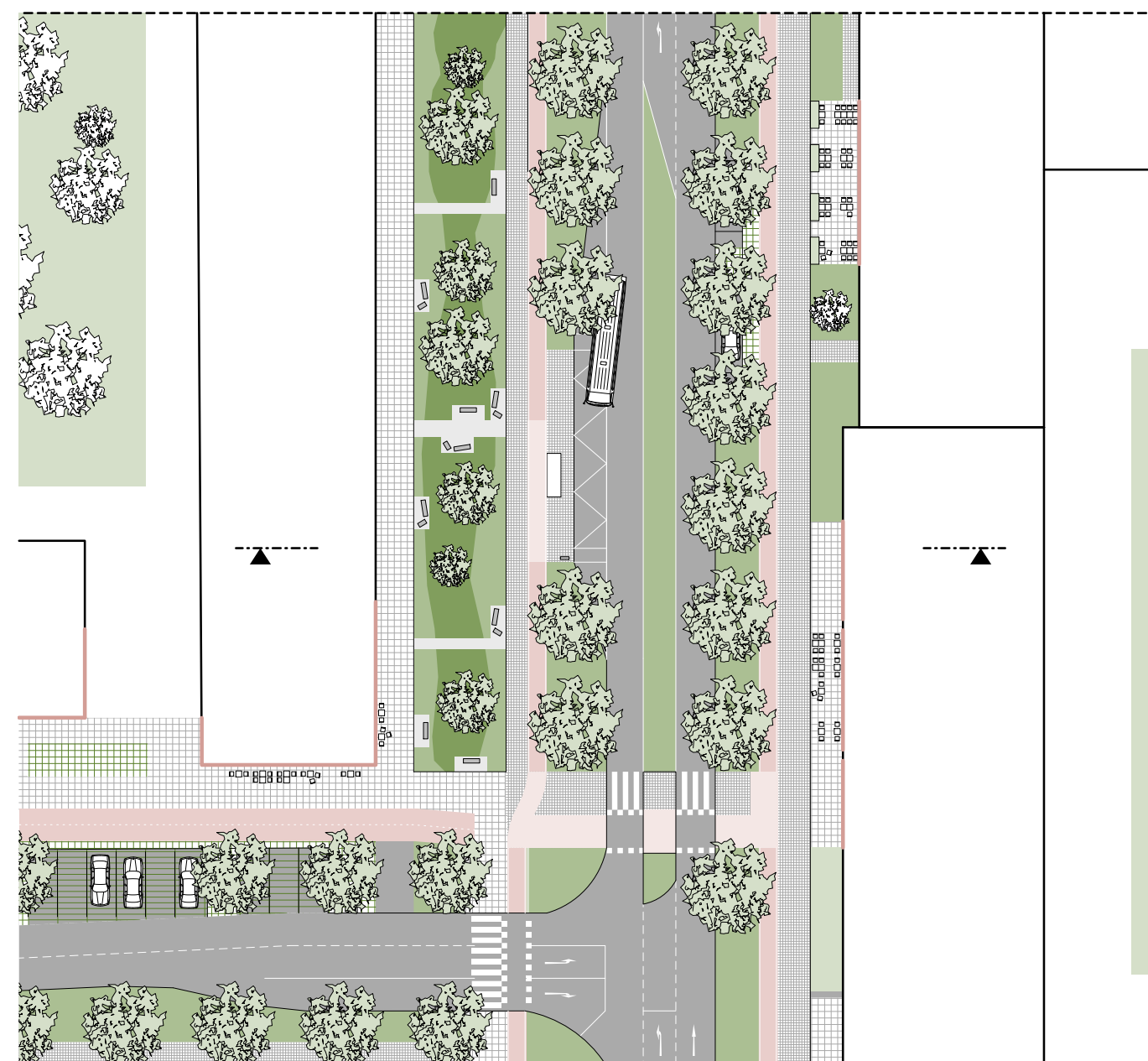
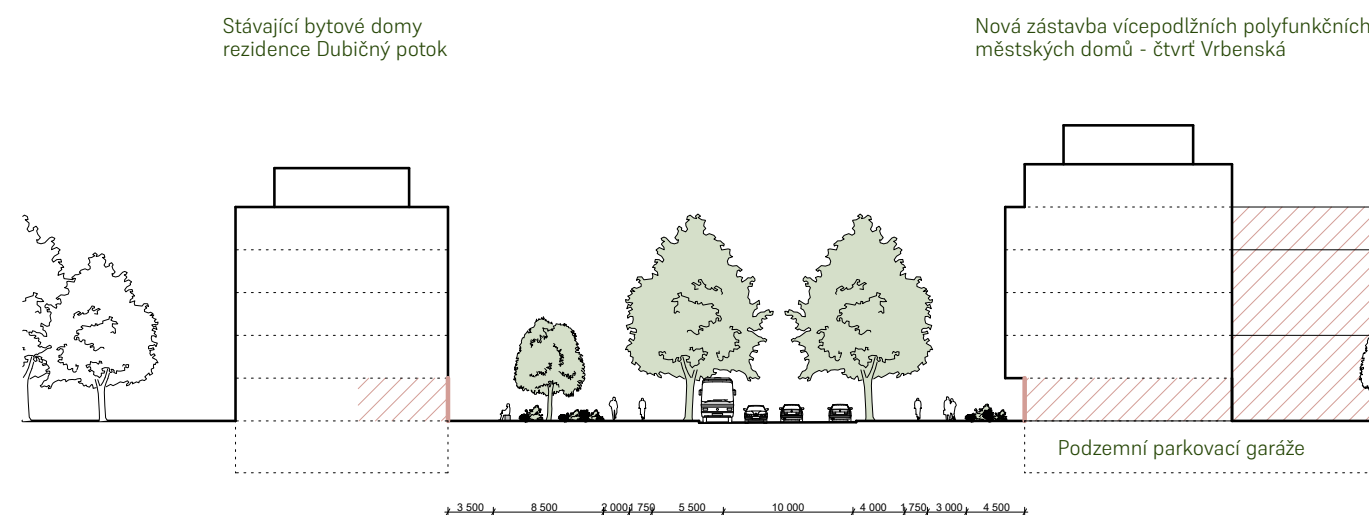
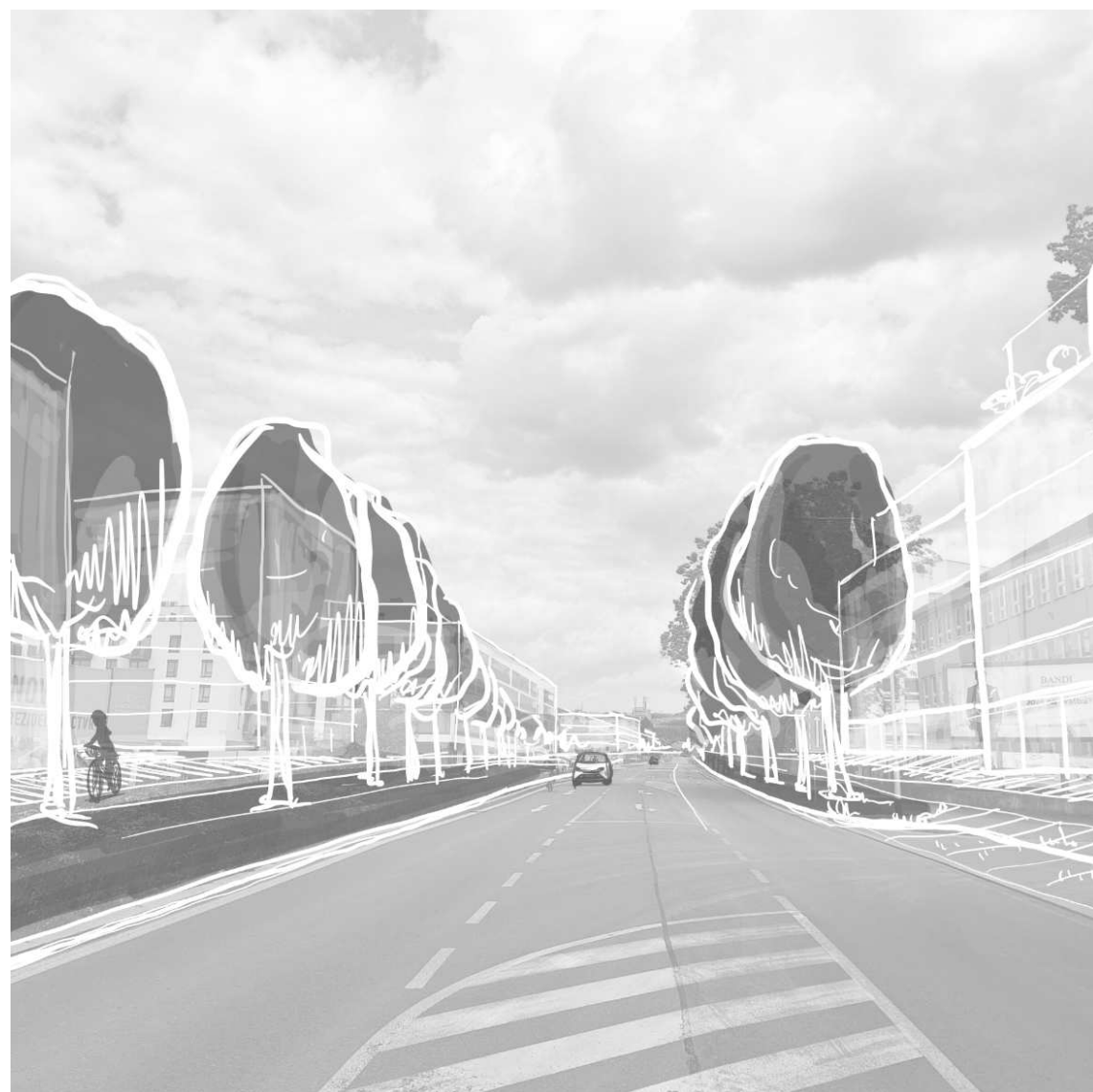


VÝZNAMNÁ ZELENÁ ULICE se
stromořadím 16 m
podélné parkování integrované do
zeleného pásu



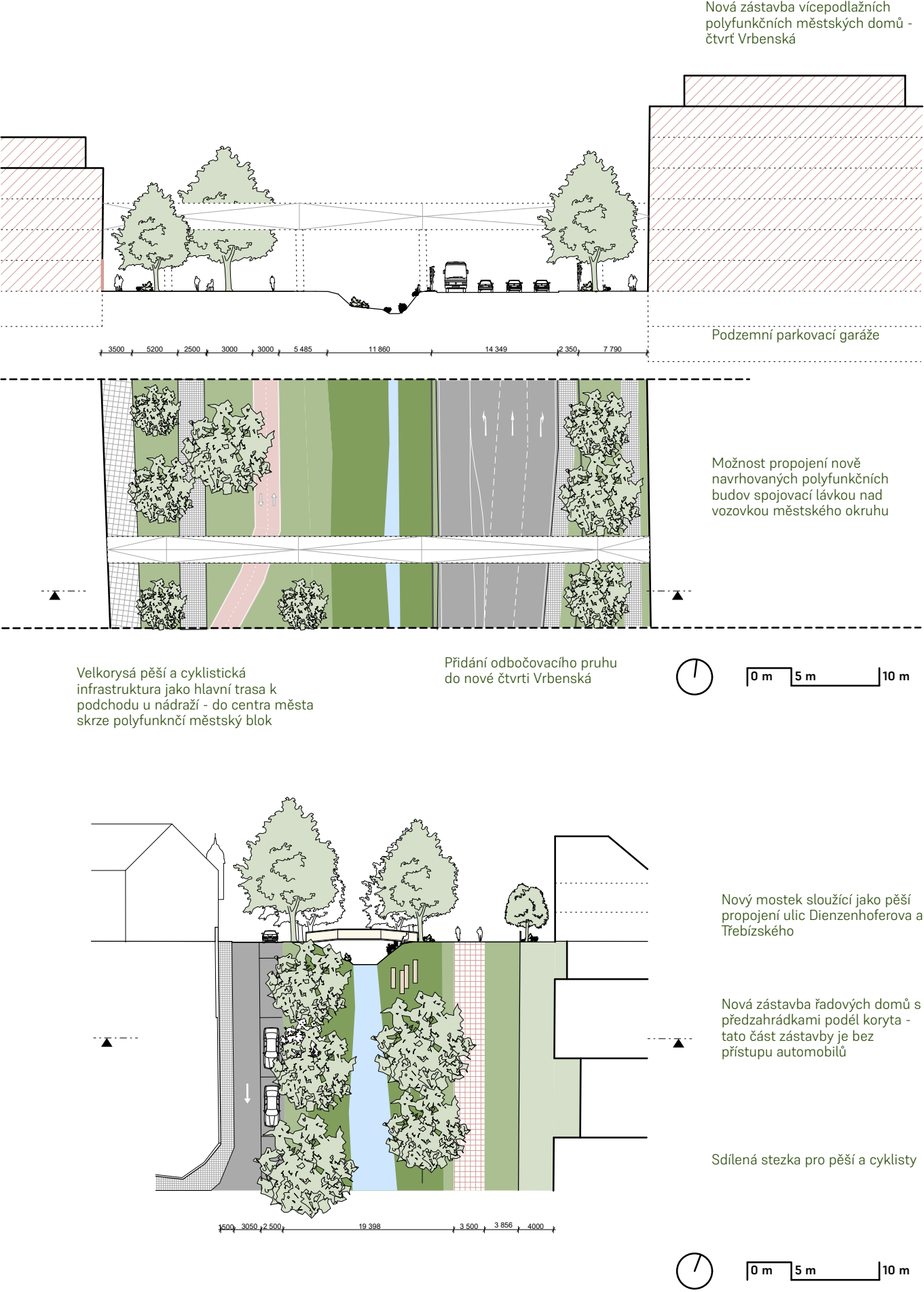
Vrbenská třída

Urbanistický detail



Ulice Vodní - Dobrovodský potok

Urbanistický detail



Ulice Čsl. Legií - Dobrovodský potok

Urbanistický detail



Stávající osmipodlažní panelové domy výrazně překračují podlažnost okolních domů.

Vyšší zástavba (max 5 NP) je doporučena ve čtvrtkových subcentrech

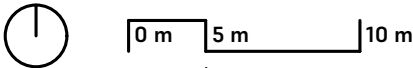


Ulice Krokova a Vodní

Urbanistický detail



Suchovrbenské náměstí
Urbanistický detail



PŘEDZAHŘÁDKA,
PARKOVÁNÍ,
STROM?

Více
vsakovacích
ploch -
kombinace
stání se
zatravnovací
dlažbou a
stromy,

možnost
vytvoření
předzahrádky
místo
parkovacích
stání před
podnikem

GASTRO
dostavba
organického
mikro bloku
restaurací a
kaváren se
zahrádkami a
výhledem do
náměstí

MÍSTO TOČNY
NÁMĚSTÍ!

Přesunutí točny I parkoviště a
vyhrazení prostoru pro účel
hlavního náměstí Suchého
Vrbného.

Veřejný prostor variabilní pro
pořádání trhů a kulturních akcí
(výstava, koncert, představení,
Vánoční trh, kluziště, streetart
ad.)

OBCHOD, PARTER,
TRH

Nahrazení stávajících budov
supermarketu a zchátralého
kina novým polyfunkčním
blokem - komplikované zadání
vhodné pro architektonickou
soutěž.

Novostavby by měly s okolím
interagovat pomocí aktivního
parteru/ výloh/ vnitřních dvorů
předzahrádek apod.

KULTURA, UMĚNÍ,
ZÁBAVA !

Víceúčelový kulturní sál (ples,
přednáška, koncert aj.),
pronajímatelné prostory, taneční
sály, ateliéry, kino, galerie, ZUŠ...

Součástí polosoukromý dvůr jako
chráněný kuturní prostor ´.

Možnost pozorování některých
aktivit z veřejného prostoru či
rozšíření aktivit do veřejného
prostoru.

GARÁŽ

Parkování pro
všechny nové i
staré funkce
řešené pomocí
parkovacího
domu
integrovaného
dovnitř bloku

Návrh

regulačních principů

Návrh zásahů do stávajících urbánních struktur je pojat jako stanovení základních regulačních principů v řešených lokalitách podle charakteru jednotlivých bloků (viz metodika hodnocení).

Tyto principy by měly sloužit jako návod, jak vhodně dotvářet a transformovat zástavbu v daných blocích a jak celkově pracovat s navazujícími prostory soukromými i veřejnými.

Regulační principy vychází z již existujících a fungujících příkladů v řešeném území, které jsou popsány v úvodní části

- Urbanistická a architektonická doporučení a problémy.

Architektonická

doporučení

aneb "čeho se držet"...



Nový život typových (dvoj)domů

charakter a identita místa

prostorné a kvalitní

zahrady se vzrostlými stromy

šikmé střechy, sedlové štíty do ulice, kamenné sokly, symetrie, řád



Neztratit význam nároží

zdobné dominantní stavby

orientační prvky lokalit

hlavní vstup, výloha, balkón či arkýř

vhodné umístění významnějších funkcí



Historické bloky

fasády se zdobnými historizujícími prvky

stabilizovaná forma blokové zástavby

pátevní prvky urbanistické tkáně

kombinace občanské vybavenosti a bydlení

Dominanty?

pečovat o hodnotné stavby, kterých zde není mnoho

"neutopit existující dominanty"

hledat a tvořit průhledy a výhledy

potenciál vzniku nových dominant a významných staveb



Řadové domy nejsou špatný nápad

rodinný dům v ekonomickém provedení

předzahrádky zvelebují ulici "zdarma"

zahrady v klidném vnitrobloku

řád, kompaktnost, hustota

identita, městotvornost

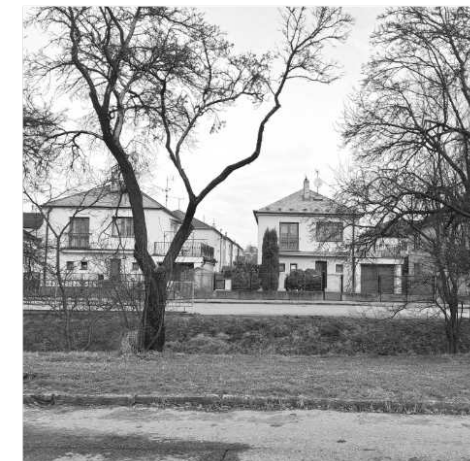


S respektem k okolí

nestavět zdi místo plotů

neporušovat harmonii celku a brát ohled na okolní stavby a prostory

nesnažit se vytěžit z pozemku maximum na úkor kvality prostředí



Urbanistická

doporučení

aneb "čeho se držet"...



Dvojdomy

často vlastní vjezd na pozemek
ekonomicky výhodnější
pevná uliční čára zjemněná zahradami
architektonická soudržnost, řád, identita



Nárožní domy

orientační prvek
dominantní pozice a funkce
často zdrojem občanské vybavenosti
více života na nárožích
architektonická rozmanitost a osobitost



Městské bloky

pevná uliční čára
prostor pro provozovny i bydlení
soukromý vnitroblok
dobrá hustota zástavby

Řadové domy s garáží

vlastní zahrada ve vnitrobloku
parkování součást domu
ekonomicky výhodné
kompaktní uliční čára



Řadovky s předzahrádkou

vlastní zahrada a předzahrádka
parkování na pozemku
ekonomicky výhodné
jednotná stavební čára
soukromá zeleň ve veřejných ulicích
architektonická soudržnost, řád, identita



Zeleň v ulicích!

příjemné klima
biodiverzita
kvalita veřejného prostranství
prostor pro pěší a cyklo infrastrukturu



Urbanistické problémy

aneb co nefunguje a co změnit...



Nedostatek parkovacích stání

nebo příliš mnoho aut?

nepřehledné ulice

snížení kvality veřejného prostranství

ohrožení chodců a cyklistů

problematické hledání parkovacího místa



Nevhodné zahušťování

překračování stávající výškové hladiny

umísťování typologicky odlišných domů do stávající struktury (př. bytové domy v koloniích rodinných domů)

neúměrné zvyšování zastavěnosti parcel

zahrady a ulice se mění na parkoviště



Bariéry v území

dálnice a napojení sjezdu do centra města

nadzemní vedení VVN skrze město

železnice a seřazovací nádraží

uzavřené průmyslové areály

nadměrný provoz sběrných komunikací



Suburbánní tendence

snížující se hustota zástavby v okrajových částech

chybějící občanská vybavenost

špatně obslužené veřejnou dopravou

z lokalit mizí život

ztrácí se identita místa



Detaily ve veřejném prostoru

vývoz tříděného odpadu přímo z domácností = popelnice všude

zanedbané lokální komunikace

chybějící cyklistická infrastruktura

nedomyšlené či chybné prvky cyklistické infrastruktury

nedostatek kvalitních pobytových veřejných prostranství a mobiliáře



Stavby porušující "nepsaná pravidla"

stavby bezdůvodně ignorující své okolí, zvyklosti, vizuál a logické návaznosti

nárožní domy, které nejsou nárožní

domy utíkající daleko od uliční čáry

paneláky součástí městských bloků

Regulační principy

Metodika hodnocení

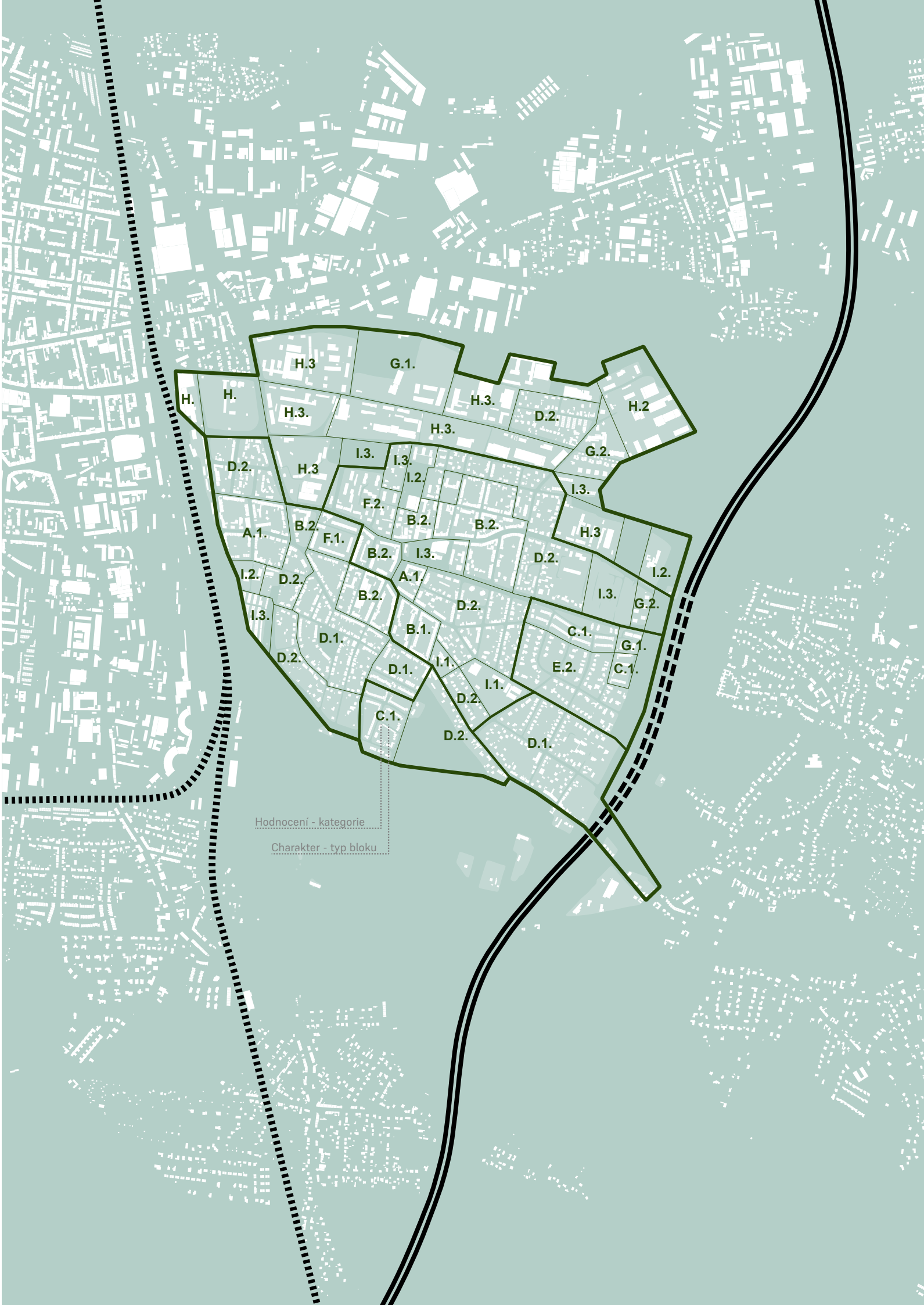
Vyhodnocení rozboru urbánních struktur v území dle míry stability, kvality a funkčnosti bylo provedeno pomocí zjednodušeného rozdělení struktur do urbánních bloků tří kategorií:

- 1. Bloky stabilizované** - potřeba zachovat, dotvořit či rehabilitovat
Jedná se o funkční ucelené bloky s jednotným charakterem.
- 2. Bloky transformační** - potřeba stanovit podmínky a dotvořit stávající
Jedná se o nekompaktní částečně funkční bloky, místy narušené nevhodnými stavbami hmotově či využitím.
- 3. Bloky rozvojové** - potřeba dotvoření ve větší míře či úplné tranformace
Jedná se o bloky nefunkční, zanedbané, zdevastované, nevyhovující či “neexistující” (netvoří žádnou formu, kterou by se dalo nazvat blok)

Skupiny:

- A. Blok městský uzavřený** - 2-4 NP (vícepodlažní bytové a polyfunkční domy s provozovunami v parteru tvořící kompaktní blok s uzavřenou uliční čárou a vnitroblokem)
- B. Blok řadový uzavřený** - 1-3 NP (rodinné i bytové domy místy s aktivním parterem tvořící souvislou řadu s jednotnou stavební čárou a zahradami ve vnitrobloku,)
- C. Blok řadový polouzavřený** - 1-2 NP (rodinné domy řadového typu v ucelené struktuře, vlastní zahrady v polootevřeném vnitrobloku, předzahrádka, často garáže odděleně)
- D. Blok rozvolněný kombinovaný** - 1-2 NP (rodinné domy a dvojdomy s vlastním vstupem do zahrady z ulice, místy přecházející v souvislou řadu domů)
- E. Blok rozvolněný suburbánní** - rodinné domy volně umísťované na pozemek bez jednotných zastavovacích principů
- F. Blok sídlištní otevřený** - 3-6 NP (solitérní bytové - panelové domy se sdíleným - veřejným prostranstvím)
- G. Blok sídlištní hybridní** - 2.-5. NP (novodobé bytové domy různých typů, často soukromé oplocené zahrady a garáže)
- H. Blok průmyslový** - areály halové, výrobní, velkoobchodní, aj.
- I. Ostatní** - další typy zástavby a fenomény vyskytující se v území: garážové komplexy, zahrádkářské kolonie, areály firem, solitérní stavby občanské vybavenosti

Po vyhodnocení současného stavu urbánních struktur následuje návrh **regulačních principů** pro vybrané bloky.



Regulační principy

A. Blok městský uzavřený

ZPŮSOB ZASTAVĚNÍ

uzavřená zástavba

STAVEBNÍ ČÁRA

vnější závazná uzavřená

vnitřní závazná nepřekročitelná

VÝŠKA BUDOVY

max. 3 NP + OP

min. 2 NP

vhodná výška římsy a hřebene je navazující na vedlejší budovy v uliční řadě či mírně graduující

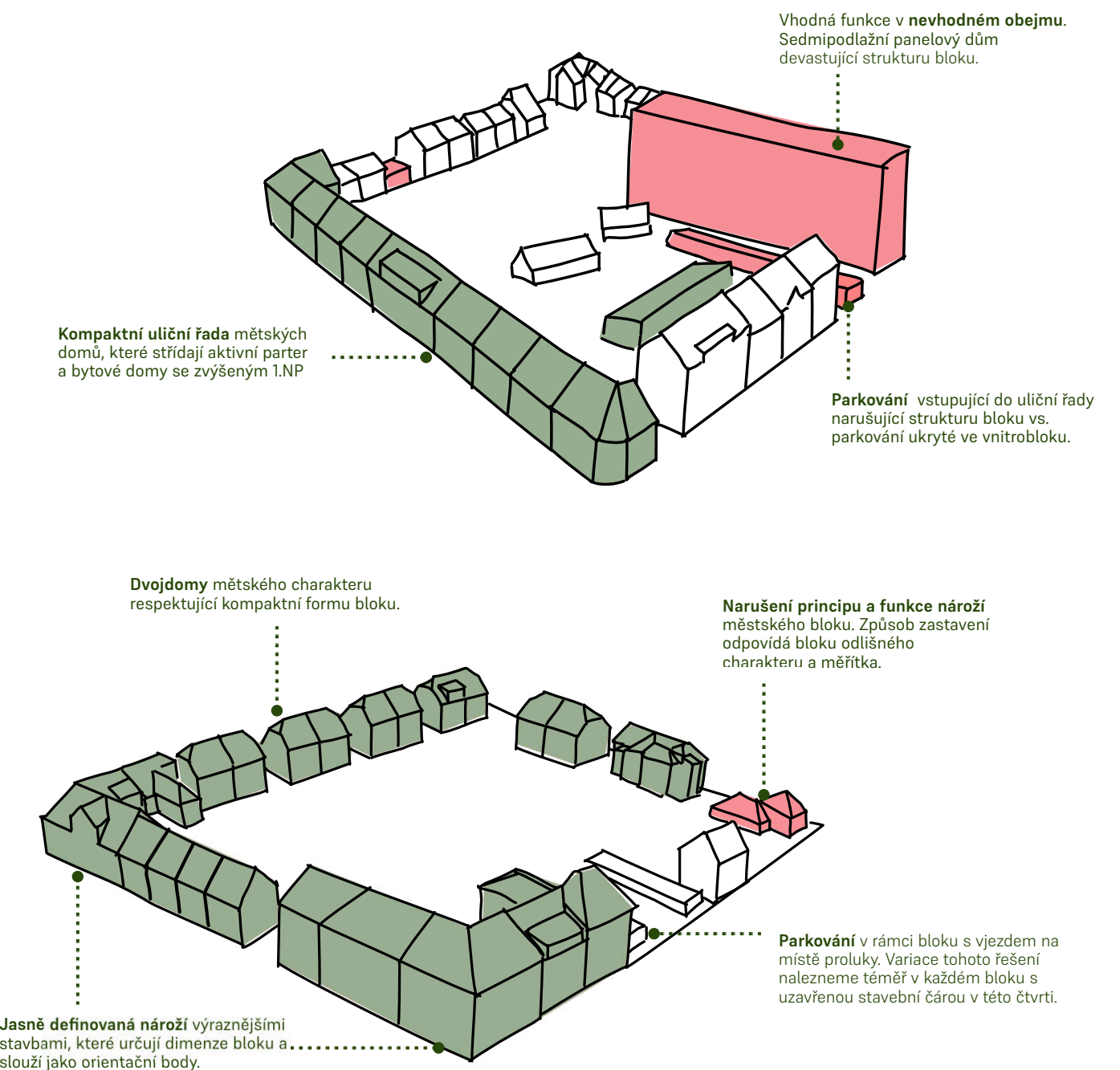
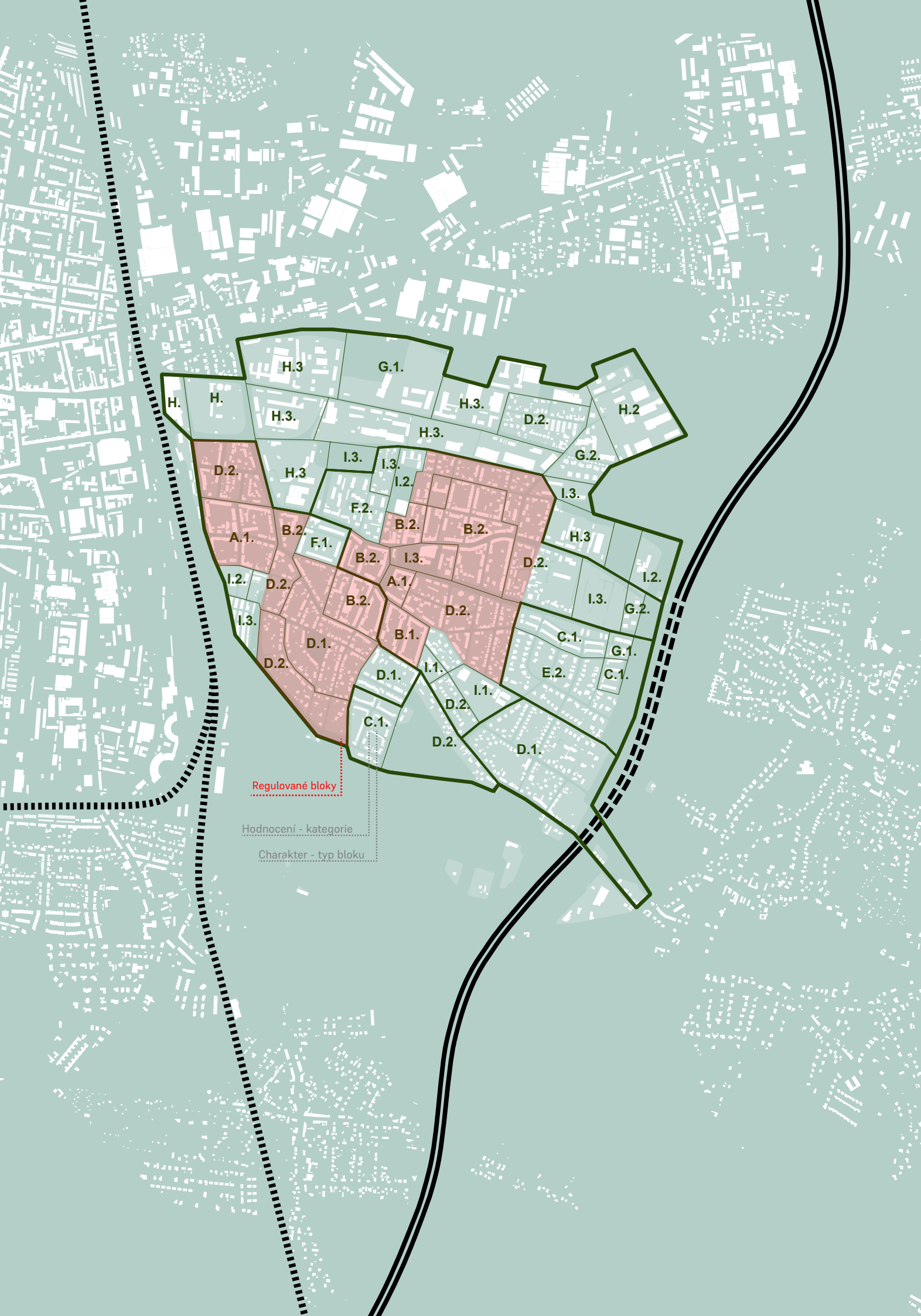
TVAR A ORIENTACE STŘECHY

sedlová střecha, okapní orientace

přípustné ustoupení posledního NP v podobě střešního vikýře

NÁROŽÍ

dominantní nárožní dům



Regulační principy

B. Blok řadový uzavřený

ZPŮSOB ZASTAVĚNÍ

uzavřená zástavba

STAVEBNÍ ČÁRA

vnější závazná uzavřená + vnitřní nepřekročitelná otevřená

vnější nepřekročitelná uzavřená + vnitřní nepřekročitelná otevřená

VÝŠKA BUDOVY

max. 2 NP + OP / 3.NP s ustoupeným podlažím

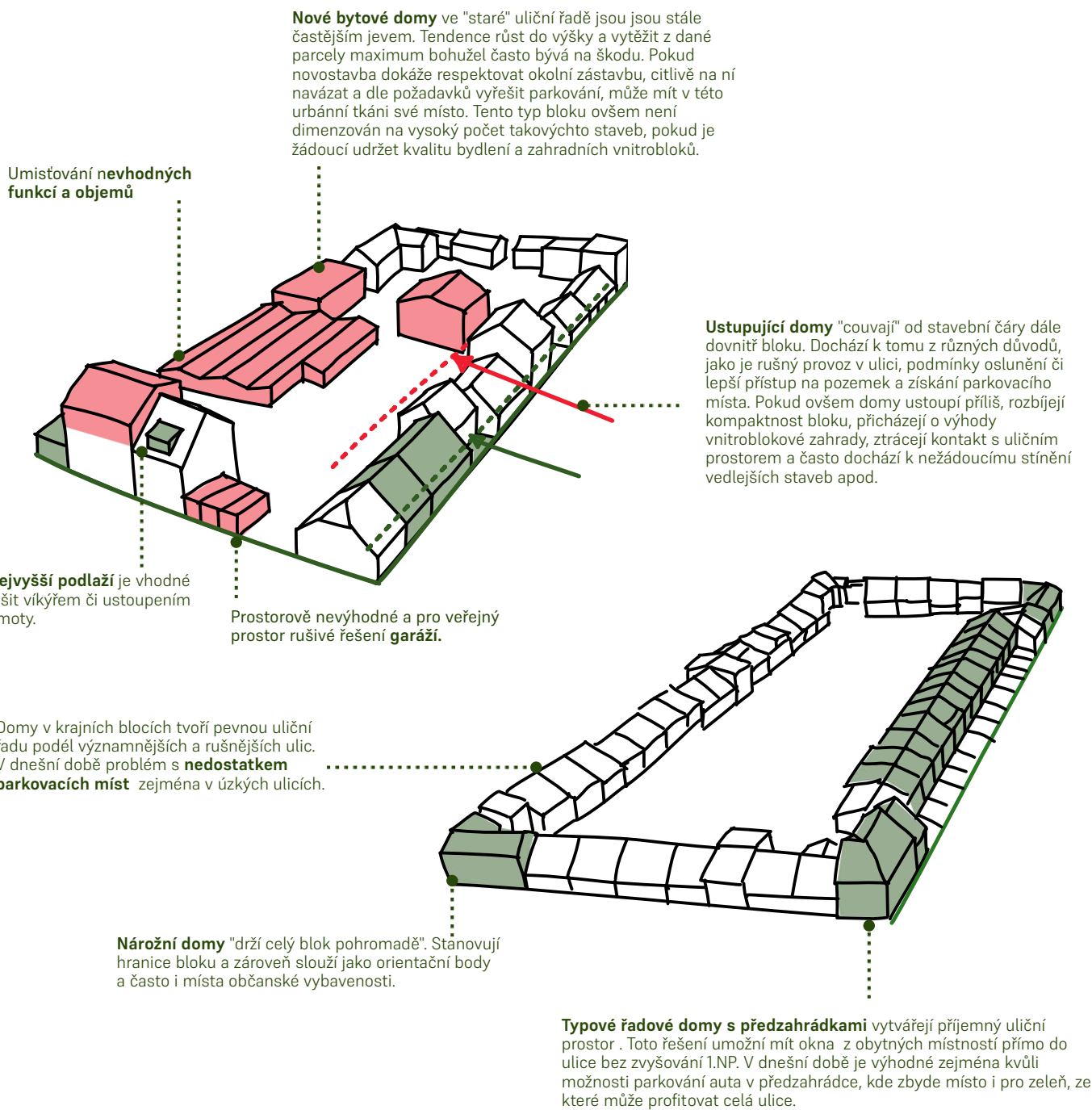
TVAR A ORIENTACE STŘECHY

sedlová střecha, okapní orientace

vhodné ustoupení posledního NP v podobě střešního vikýře

NÁROŽÍ

nárožní dům



D. Blok rozvolněný kombinovaný

ZPŮSOB ZASTAVĚNÍ

volně stojící domy, dvojdomy, skupina domů

STAVEBNÍ ČÁRA

vnější závazná otevřená

vnější a vnitřní nepřekročitelná otevřená

VÝŠKA BUDOVY

max. 2 NP + OP

TVAR A ORIENTACE STŘECHY

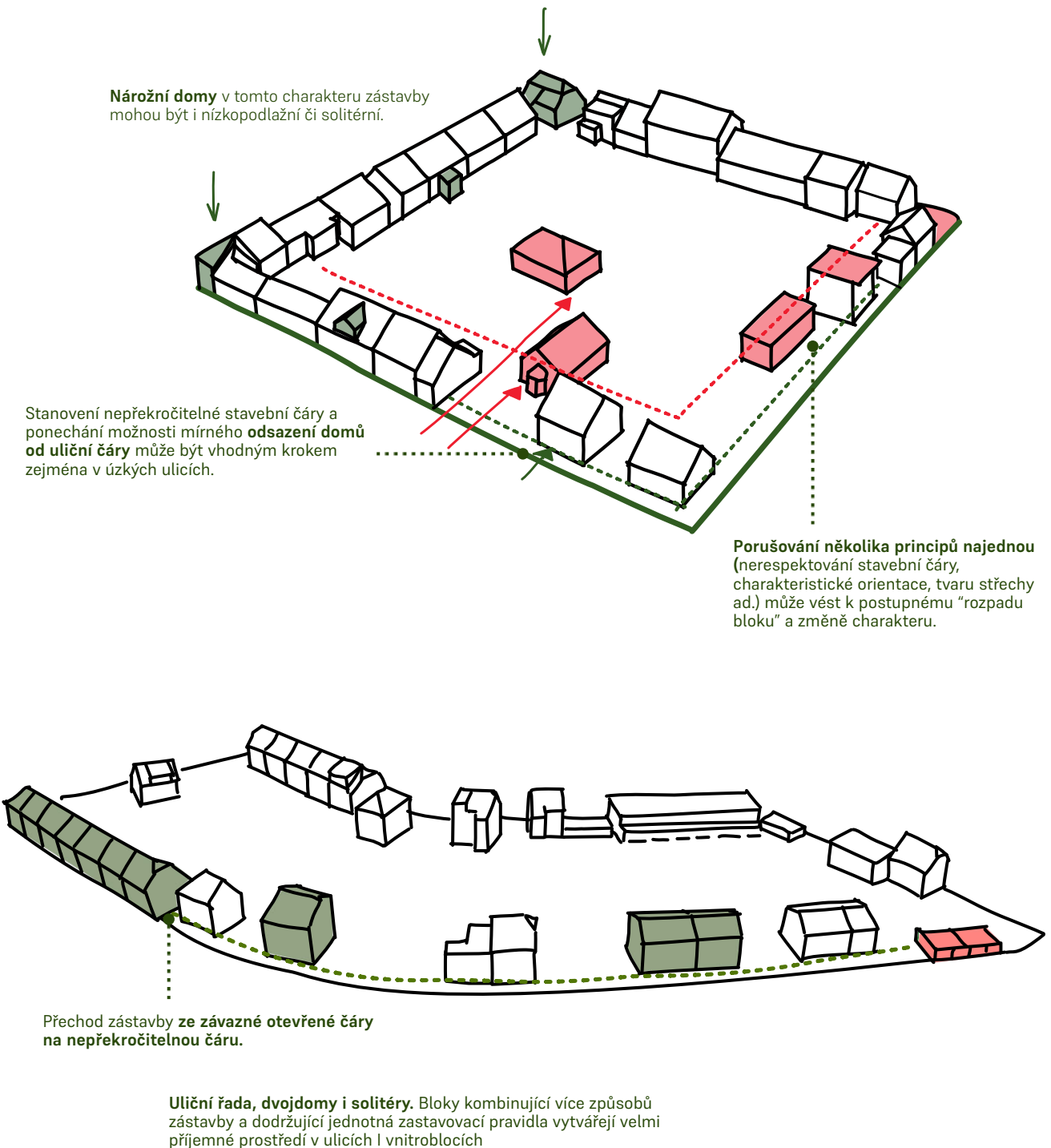
sedlová, polovalbová, s výjimkou plochá

okapní/ okapně štítová orientace

přípustné ustoupení posledního NP v podobě střešního vikýře

NÁROŽÍ

volné pojetí



Závěr

Věřím, že diplomová práce ukázala nový pohled a vizi, kam by se Suché Vrbné mohlo v budoucnu ubírat. V projektu jsou nastíněny možnosti velkorysejších konceptů a změn v území, ale také konkrétnějších návrhů v menším a snadněji uchopitelném měřítku.

K urbanistickému návrhu bylo přistupováno citlivě a s respektem k obyvatelstvu, přírodním a historickým prvkům, původním urbánním tkáním i k reálným záměrům v území.

Speciální pozornost byla věnovaná vytvoření systému prostupných zelených prostranství kolem sídla, která mají za cíl dostat přírodu blíže k člověku ve městě a motivovat ho k přirozenému pohybu, zjemnit a zpříjemnit hranice liniových bariér a pozitivně environmentálně ovlivňovat městské prostředí.

Do procesu tvorby byly zahrnuty environmentální aspekty, které považuji v současném urbanismu za zásadní a rozhodně by si zasloužily větší pozornost i v realitě.

Pokud tato práce v budoucnu jakkoliv poslouží jako zdroj inspirace a alespoň částečně se propíše do reality, ať už v podobě městského plánování či konání jednotlivců, pak splní svůj účel.

Závěrečné poděkování patří

vedoucím mé diplomové práce Ing. arch. Šimonu Vojtíkovi Ph.D. a asistentovi Ing. arch. Janu Záhorovi za jejich pečlivost, přínosné konzultace a vřelý lidský přístup,

všem ateliérovým vedoucím a vyučujícím, kteří mě na mé studijní cestě provázeli,

rodině, přátelům a především mému muži za podporu a nekonečnou trpělivost během studia.

Zdroje

Mapové podklady

Základní mapové podklady, letecké snímky, historické mapy, ad.:

https://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/

https://ags.cuzk.cz/archiv/

Technická mapa: **https://jck.krajdtm.cz/**

Územní plán a ÚAP města České Budějovice: **https://www.c-budejovice.cz/uzemni-planovani**

Veřejně dostupné mapové podklady: **https://www.arcgis.com/**

Internetové zdroje

Soutěžní návrh na nový územní plán: **https://studiomap.cz/**

Demografie: **https://csu.gov.cz/**

https://www.obcevdatch.cz/ceske-budejovice

Soutěž na nový Územní plán: **https://www.cka.cz/souteze/databaze/uzemni-plan-ceske-budejovice**

Historie města a další doplňující informace: **https://www.encyklopedie.c-budejovice.cz/**

Články a fotografie: **https://ceskobudejovicky.denik.cz/**

Články a fotografie: **https://budejcka.drbna.cz/**

Články a fotografie: **https://www.c-budejovice.cz/**

Technické podmínky: **https://pjpk.rsd.cz/**

https://www.uur.cz/

https://dubicnypotok.cz/projekt

https://www.sagasta.cz/

Inspirace, udržitelnost v architektuře: **https://www.rethinkarchitecture.cz/**

Obrázky referencí

Vlastní fotografie

Historické fotografie: **https://www.herbia.cz/produkt/ceske-budejovice-suche-vrbne-3/**

https://budejcka.drbna.cz/

Str. 108-109:

https://www.ateliersimplon.ch/projet-bussigny-mochettaz

https://www.noan.fi/

https://atelier5.ch/portfolio

https://c4.com.ua/novyny/u-chernivcyax-meshkanciv-rajonu-bulvar-geroiv-krut-zaklikayut-doluchitisy-a-do-onovlennya-zelenoi-zoni/

http://www.ecallard-economiste.com/projets/

https://www.bedauxdebrouwer.nl/werk/bosrijk-eindhoven

https://www.mikhailriches.com/project/uplands-nailsea/

https://www.woltjerberkhout.nl/projecten/atelierwoningen-kunstfort-vijfhuizen/

https://obras.expansion.mx/arquitectura/2022/07/21/ciudades-inteligentes-a-la-vuelta-de-la-esquina

https://www.competitionline.com/de/news/ergebnisse/wohnueberbauung-areal-stephanshornweg-in-st-gallen-ch-536118/prizegroup/gewinner-189069.html

https://www.serainainvestmentfoundation.ch/en/

https://www.designmag.cz/architektura/96456-dansko-postavi-obytnou-ctvrt-noveho-typu-s-domy-do-kruhu-a-obklopane-lesem.html
Ondřej Krynek

https://www.lagenhetsbyte.se/sok?page=565

https://www.bde.ch/images/projekte/Mehrlinge-Das-Ideale-Heim-01.11.2014.pdf

https://www.bdonline.co.uk/macreanor-lavington-unveils-barnet-housing-scheme/5059767.article Cate St Hill

Str. 110-111:

https://landezine.com/rosa-luxemburg-garden-by-in-situ/ Karolína Samborská

https://www.sensomoto.org/portfolio/overflow/

https://www.espritchabane.com/maison-jardin/bricolage-jardin/jardin-les-alternatives-a-la-pelouse/

https://www.illawarramercury.com.au/story/4942995/plans-to-transform-abandoned-illawarra-quarry-into-bmx-park/ Rebecca Fist

https://londonsport.org/new-active-design-category-launched-as-part-of-london-sport-awards-2025/

https://au.pinterest.com/mariangalli/ Marian Galli

https://www.earch.cz/architektura/clanek/praha-ma-novy-park-je-tu-misto-pro-vsechny-i-pro-trochu-plevele Adéla Vaculíková

https://www.sla.dk/cases/sondervold-nature-park/

https://magelose.dk/onewebmedia/FrejaEjendomme_Prospekt_Flyvestation_11.pdf

https://www.architecturaldigest.com/gallery/englands-most-amazing-gardens

https://databank.publiekeruimte.info/project/park-groot-schijn-antwerpen/

Publikace

HNILIČKA, Pavel, Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů, 2005, Vyd. 1.

GEHL, Jan, Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství, 2000, Vyd. v češtině 1.

GEHL, Jan, Města pro lidi, 2012, České vyd.

NORBERG-SCHULZ, Christian, Genius loci: krajina, místo, architektura, 2010, 2. vyd.

Citace

⁽¹⁾ **https://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy_region/vrbenka_cb20071203.html**

Ostatní

Osobní schůzka: Úřad města České Budějovice - odbor územního plánování



Diplomní projekt

České Budějovice - Suché Vrbné: Mezi železnicí a dálnicí

Tereza Zelená

Vedoucí práce: Ing. arch. Šimon Vojtík Ph.D.

Ústav: 15121 Ústav prostorového plánování

Studijní program: Architektura a urbanismus

Fakulta Architektury ČVUT

LS 2025/26