

ZÁKLADNÍ INFORMACE



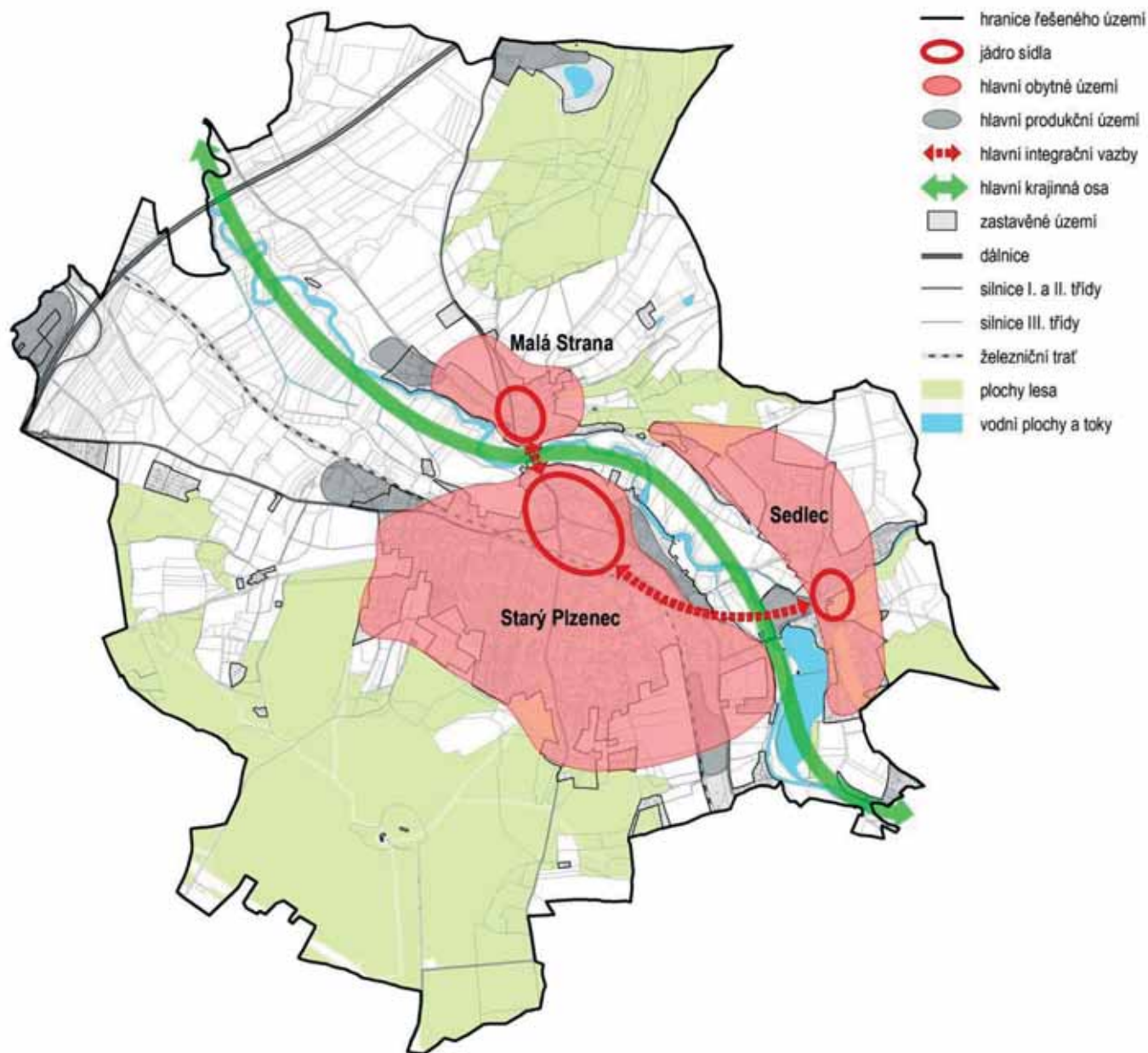
**k návrhu nového
územního plánu (ÚP)
Starý Plzeňec**



<http://podkladyoss.plzen.eu/plzenec>

KONCEPCE ROZVOJE MĚSTA

Navrhovaná základní koncepce rozvoje území našeho města v návrhu nového ÚP vychází ze základní premisy, že rozvoj území každého města má být v čase konzistentní a pozvolný (nikoli skokový) a má být vždy zachována jeho historická kontinuita. Návrh rozvoje města má ctít a zohledňovat historické danosti a z nich vycházet.



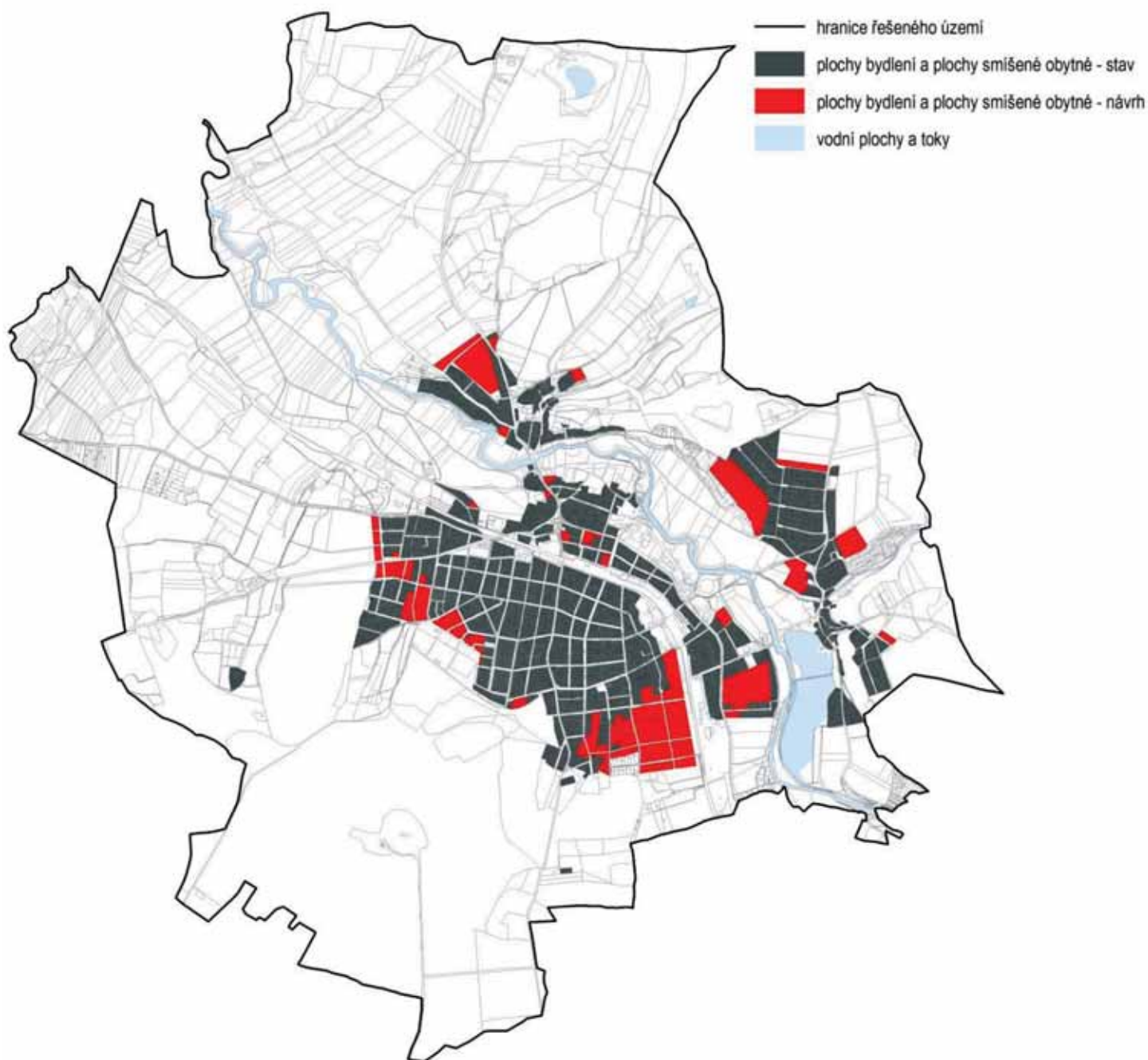
Obrázek č. 1: Schéma navrhované základní koncepce rozvoje území města Starý Plzeň

Pro předcházení negativním vlivům na sociální soudržnost obyvatel města stabilizuje ÚP stávající sídelní strukturu města Starý Plzeň se třemi hlavními kompaktními a koncentrovanými obytnými sídly Starý Plzeň, Malá Strana a Sedlec. Jejich jádrová území jsou vymezena jako území smíšená obytná, stabilizuje všechna pro obsluhu a komunitní život města. V centru Starého Plzeň a Sedlece navrhuje dotvoření jejich urbanistické struktury, zejména doplněním nezastavěných proluk – dostavba Smetanovy ulice a zástavby Sedlecké návsí.

Územní plán návrhem rozvoje obytných území zachovává kompaktnost a územní celistvost hlavních obytných resp. obytně rekreačních sídel tak, aby nedocházelo k nepřiměřené plošné expanzi do volné krajiny.

MĚSTSKÉ FUNKCE - BYDLENÍ

Pro stabilizaci obyvatel obce, jejich počtu, věkové či vzdělanostní struktury, vymezuje ÚP odpovídající množství rozvojových ploch pro bydlení s cílem zajištění nabídky kapacit pro novou bytovou výstavbu či výstavbu nezbytného občanského vybavení.



Obrázek č. 2: Schéma rozvoje bydlení (plochy bydlení – BI, BH a plochy smíšené obytné – SM, SV)

Plochy určené k zástavbě mimo zastavěné území jsou v rámci ÚP Starý Plzeňec vymezeny v přímé vazbě na zastavěné území, v okrajových prolukách navazujících na stávající zástavbu. Hlavním důvodem pro toto řešení je to, že nové plochy pro bydlení, kladou zásadní nároky na veřejné rozpočty nejen s ohledem na investiční náklady, ale především s ohledem na náklady na údržbu a provoz dopravní a technické infrastruktury, svoz a likvidaci odpadů, či zajištění dostupnosti základního občanského vybavení každodenní potřeby.

Proto ÚP nevymezuje nové izolované enklávy obytné zástavby ve volné krajině bez adekvátní vazby na dopravní a technickou infrastrukturu. Tímto řešením ÚP zcela předchází vzniku satelitních obytných lokalit, které by měly zvýšené požadavky na infrastrukturní investice a mohly vyvolat prostorové a sociální oddělení.

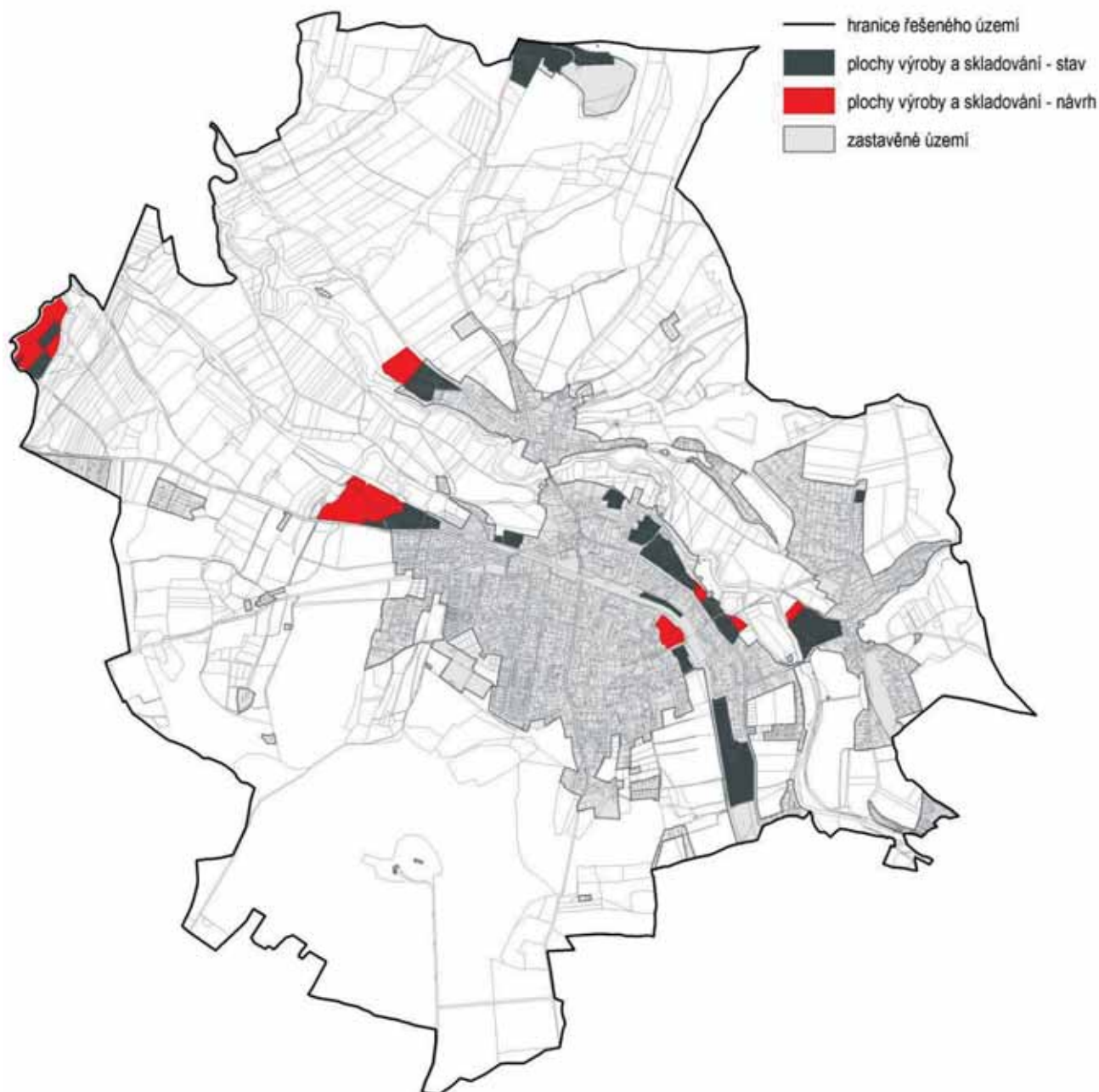
Právě z výše uvedených důvodů došlo v návrhu k vypuštění velké lokality mezi ulicemi Bezručova a Štěnovická, určené podle současně platného ÚP k zástavbě, která není jakkoliv regulována (např. etapizací, atd.) V této lokalitě je k zástavbě nově vyčleněna pouze plocha přímo navazující na ukončenou výstavbu rodinných domů směrem na Plzeň.

Jako největší souvislá nově navržená zastavitelná plocha byla navržena oblast navazující na stabilizovanou zástavbu v lokalitě „nad traťovou stanicí“, podél ulic Mikoláše Alše a Sládkova. Jednalo se o lokalitu, u níž bylo díky její velikosti povoleno výstavbu rozděleno do třech etap zástavby, a to směrem od zastavěného území do volné krajiny. Proti záměru vyčlenění této lokality pro postupné zastavění, obdrželo vedení města a ZM písemnou žádost obyvatel této městské části o zajištění úpravy v návrhu nového ÚP. Důvodem byly obavy obyvatel z nadměrné zátěže v současné době nevyhovujících přístupových komunikací a nedostatečného dopravního napojení této lokality na hlavní komunikační síť. Po zvážení všech okolností bylo požadavku vyhověno a ZM na svém jednání uložilo pověřenému zastupiteli pro ÚP zajistit zmenšení této lokality cca o 2/3 navrhované plochy (etapu 2 a 3 vyřadit z návrhu).

Vyčlenění dalších ploch k zástavbě je v návrhu řešeno především doplněním proluk na hranici zastavěného území (např. zastavitelné plochy 046-Z- plocha v bezprostřední návaznosti na zastavěné území podél ulice Lipová, 048-Z – ploch v návaznosti na zastavěné území podél ulice Jabloňová, 016-Z – území v sídle Malá Strana vymezené ulicemi Sudova a Havlíčkova, 107-Z – území v sídle Sedlec navazující na zastavěnou plochu podél silnice III/18023 /Tymákovská/ a ulice Pastýřská, atd.). V návrhu ÚP je zástavba větších ploch podmíněna etapizací či zpracováním územní studie, která je následně po odsouhlasení RM vložena pořizovatelem MMP-OSS do evidence územně plánovací činnosti. Ta pak slouží stavebnímu úřadu jako podklad pro rozhodování v území.

Dalším rozdílem oproti současně platnému ÚP je i to, že návrh nového ÚP vytváří dostatečné podmínky pro uspokojení poptávky po rozvoji **občanského vybavení** (*občanské vybavení = každodenní potřeby a vybavení, které obyvatelé využívají denně a je tak nezbytné zajistit jeho optimální pěší dostupnost od pozemků a staveb pro bydlení; jedná se zejména o jesle, mateřskou školu, základní školu, zařízení maloobchodu, zařízení veřejného stravování (restaurace, pohostinství, kavárna, cukrárna apod.), zařízení ambulantní zdravotní péče (ordinace lékařů), komunitní centra pro mládež, seniory či jiné sociální skupiny obyvatelstva, domy dětí a mládeže, hřiště, hrací plochy a další sportovní a tělovýchovná zařízení po každodenní sportovní a rekreační aktivity obyvatel, jakož i zařízení nevýrobních služeb jako jsou holičství, kadeřnictví, masérské a rehabilitační služby, apod.*). Návrh ÚP vymezuje jádra sídel Starý Plzenec, Malá Strana a Sedlec jako plochy smíšené obytné. Tím ÚP vytváří podmínky pro maximální možnou flexibilitu v umístění zařízení občanského vybavení v bezprostřední vazbě na obytná území, a zajišťuje urbanisticky vhodný rozvoj těchto zařízení občanského vybavení přednostně ve vazbě na přirozená spádová jádra sídel. (Oproti tomu v současném ÚP je například prostor proluky ve Smetanově ulici koncipován tak, že jsou přesně v prostoru stanoveny možné typy zástavby, např. místo, kde má být veřejně prospěšná stavba s úzce omezeným způsobem využití území, dále komunikace, parkoviště, ... což má za následek, že plocha nemohla být zastavěna.)

MĚSTSKÉ FUNKCE – VÝROBA



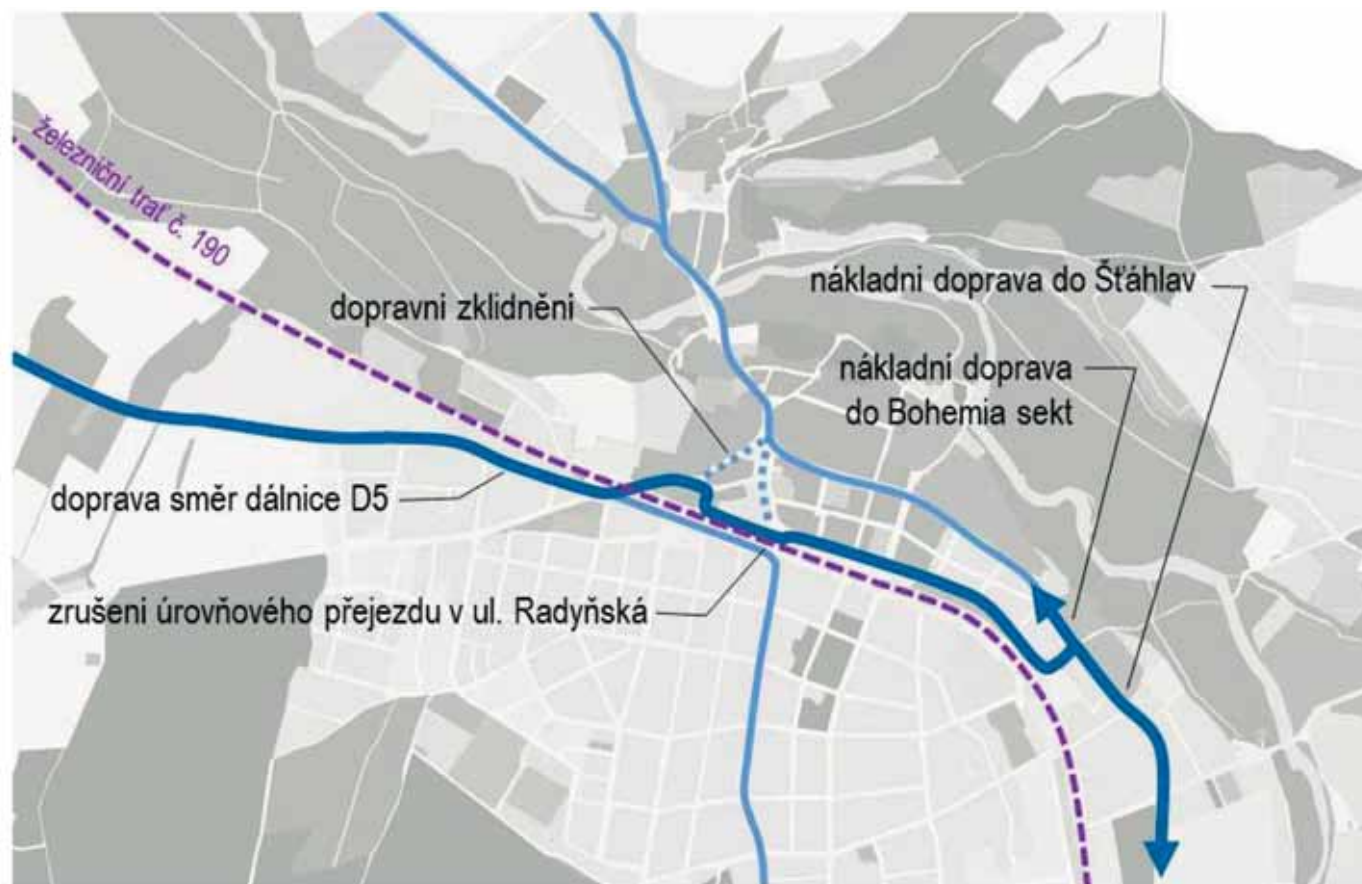
Obrázek č. 3: Schéma rozvoje výroby (plochy lehké výroby – VL, drobné a řemeslné výroby – VD, zemědělské výroby – VZ a specifické výroby – VX)

Hospodářský rozvoj je navržen zejména v oblastech výroby a skladování. Návrh ÚP nám navrhuje přiměřený rozvoj výhradně v návaznosti na stávající plochy výroby a skladování (směr na Plzeň při Bezručově ulici či v západní oblasti za tělesem dálnice) takovým způsobem, aby nebyla narušena obytná a rekreační funkce území. Ve stávajících výrobních územích vytváří územní plán podmínky pro kvalitativní i plošný rozvoj širokého spektra ekonomických aktivit, zejména pak **lehké výroby, drobného a řemeslného podnikání**, ale také například zemědělské výroby. (**Lehká výroba** - malosériová i velkosériová průmyslová výroba s vyššími prostorovými a plošnými nároky na samotný provoz i skladování, provozovaná zpravidla ve velkoprostorových halových objektech; výroba se zvýšenými nároky na dopravní obsluhu, zpravidla včetně obsluhy těžkou nákladní dopravou; lehká výroba zahrnuje zejména obory a provozy lehkého strojírenství a spotřebního průmyslu, montážní závody a závody textilního průmyslu, obuvnictví, nábytkářství, výroby elektroniky, papírenství a polygrafie, potravinářství, a obdobných průmyslových odvětví; negativní vliv z technologií a výrobní činnosti lehké výroby zpravidla nepřesahuje hranice výrobního areálu; **malé a střední podnikání** - poskytování služeb, obchodní činnost a drobná a řemeslná výroba s malým obrotem kapitálu, zákazníků i materiálu, která nesnižuje hygienickou kvalitu prostředí nadměrnou dopravou, hlukem, pachem, produkcí odpadů apod.; zpravidla doplňuje hlavní využití plochy s rozdílným způsobem využití jako součást objektu s jiným převládajícím způsobem využití nebo jako součást vedlejší budovy)

V návrhu ÚP jsou výše uvedená témata řešena velmi podrobně, pro všechny navržené plochy jsou uvedeny podmínky pro jejich využití, takzvané „regulativy ploch“, kde se dozvíme hlavní využití ploch, přípustné využití či co je v ploše nepřipustné.

ŘEŠENÍ DOPRAVY

Toto téma je v průběhu pořizování návrhu ÚP vnímáno jako jedno z nejvíce diskutovaných. Níže nastíním zásadní navržená řešení, které nám nový ÚP předkládá.



Obrázek č. 4: Schéma řešení přeložek průjezdných úseků silnic v centru města Starý Plzeňec dle nového ÚP Starý Plzeňec

Na jedné straně je zřejmé, že město Starý Plzeňec má výbornou dopravní dostupnost a to dostupnost nejen individuální automobilovou dopravou, ale také veřejnou hromadnou dopravou, autobusem i vlakem. To má například vliv na to, že je zajištěna dostupnost větších center (Plzeň, Rokycany, atd.) s koncentrací pracovních příležitostí v širokém spektru ekonomických odvětví, možnosti nakupování, kultury atd.

Problémem uspořádání komunikačního systému města Starý Plzeňec je ale vedení silnic II/180 (směr Plzeň), III/18020 (směr Koterov), III/18022 (směr Štáhlavy) a III/18023 (směr Tymákov) historickým jádrem města Starý Plzeňec přes Masarykovo náměstí (intenzita dopravy dle celostátního sčítání dopravy ŘSD 2010: až 4 700 vozidel celkem za 24 h) a přes obydlená území města a dále vedení silnic II/180 a III/18020 přes historické jádro Malé Strany (intenzita dopravy dle celostátního sčítání dopravy ŘSD 2010: až 4 100 vozidel celkem za 24 h) a silnice III/18023 přes historické jádro Sedlce.

Průjezdné úseky silnic tak zejména ve špičkových hodinách narušují veřejná prostranství historických a tedy urbanisticky nejceněnějších částí města, největší dopravní závadou je pak průjezd silnice II/180 přes Masarykovo náměstí s původně románským kostelem sv. Jana Křtitele.

Úzkým dopravním hrdlem je také stávající křížení silnice II/180 (ulice Žižkova a Bezručova) s železniční tratí č. 190, stávající podjezd pod železniční tratí má nedostatečné šířkové parametry a je příčinou zhoršení rozhledových podmínek.

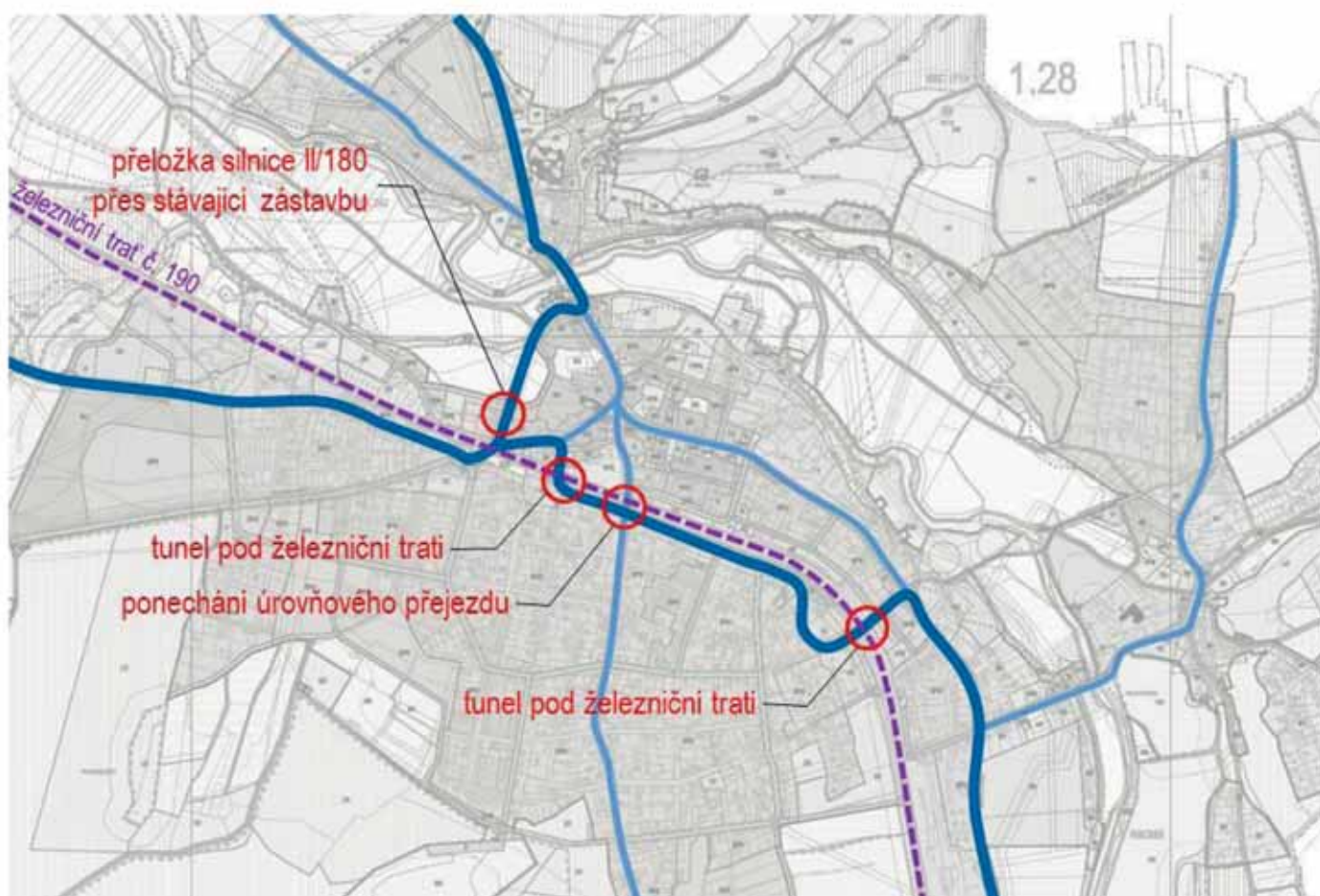
Příčinou zvýšené dopravní zátěže historického jádra města a Masarykova náměstí těžkou nákladní dopravou je dopravní napojení výrobního areálu Bohemia Sekt a Pronap ve Smetanově ulici ve směru od dálnice D5 po silnici II/180 právě přes Masarykovo náměstí. Přes historické jádro města a Smetanovou ulicí navíc směřuje kamionová doprava také do výrobního areálu KS-Europe na severním okraji sousední obce Štáhlavy.

Případné řešení silničních obchvatů města Starý Plzeňec mimo zastavěné území města je přitom prakticky vyloučeno z důvodu náročné topografie terénu po obou stranách údolí řeky Úslavy a zejména z důvodu přítomnosti nemovité kulturní památky zřícenina hradu Radyně a navazujících masivů lesa na vrchu Radyně jižně od města a nemovité národní kulturní památky Hůrka severně od města.

Přes katastr našeho města je okrajově veden koridor stavby silnice „I/20 Losiná – obchvat“ úsek Plzeň-Černice (mimoúrovňová křižovatka /MÚK/ s D5) – Losiná, přeložka“ resp. koridoru veřejně prospěšné stavby „SD20/07 Plzeň-Černice – Losiná, přeložka“ vymezeného v platných ZÚR (Zásady územního rozvoje) Plzeňského kraje. V této souvislosti proběhlo v listopadu 2016 jednání na ŘSD ČR, Správa Plzeň, kde projektant představil aktuální stav projektu I/20 Losiná, obchvat.

Součástí jednání byla prezentace technické studie, která v současné době slouží jako podklad pro zpracování projektu ve fázi DUR. Úsek navrhované přeložky je uvažován jako čtyřpruhová komunikace dálničního typu. Dále byla představena změna řešení MÚK Losiná z kosodélné křižovatky s dvěma okružními křižovatkami na křižovatku trubkovitou s jednou okružní křižovatkou. (pozn. řešení této křižovatky nijak nezasahuje do našeho katastru). Změna s sebou nese výrazné zmenšení zemních prací a záboru pozemků. Bohužel zatím to vypadá, že zmíněný obchvat nebude mít pro naše město žádný významný přínos v ulehčení dopravy právě přes střed města. Nicméně, v následujícím období budou probíhat další schůzky zúčastněných k této problematice, kde budeme diskutovat možnosti města a hledat nejhodnější řešení.

Další požadavky ohledně dopravy pro naše město plynou z nadřazených závazných podkladů PÚR ČR (Politika územního rozvoje ČR), které se týkají koridoru železniční trati č. 190 Plzeň- České Budějovice. V návrhu ÚP musí být v zastavěném území vymezen koridor 50 m a ve volné krajině 100 m z důvodu zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšením přepravní rychlosti a zkapacitnění (zdvojkolejnění) této trati.



Obrázek č. 5: Schéma řešení přeložek průjezdných úseků silnic v centru města Starý Plzeňec dle platného ÚP města Starý Plzeňec (2006)

Po uvedení výše zmíněného shrnutí současných problémů dopravní situace našeho města a omezení ideálního řešení, se vrátím k navrženému řešení v návrhu ÚP, viz mapka - obrázek č. 4. Právě prověření a případné navržení nového řešení systému pozemních komunikací oproti řešení v platném ÚP, konkrétně hlavně odlehčení centra města od dopravní zátěže, byl požadavek města v Zadání ÚP.

Proto zpracovatel navrhuje snížit intenzitu dopravy v centrální části města vymezením ploch přestavby (pozemky na severní straně koridoru trati, částečně zasahující pozemek ZŠ a ulice Nádražní), do kterých je navrženo převedení komunikací III/18026 (Bezručova - Radyňská) a III/18022 (Nádražní - Smetanova). Tímto přeorganizováním dopravního systému dojde ke snížení intenzit dopravy v centrální části města a také ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (převedení dopravy mimo úrovněové křížení se železniční trati č. 190).

Důvodem pro návrh přeložky silnice III/18026 podél železniční trati je požadavek SŽDC, s. o. na odstranění úrovněového přejezdu přes železniční trať č. 190 v ulici Radyňská, a to v souvislosti se záměrem na modernizaci a zdvojkolejnění traťového úseku České Budějovice – Plzeň. Plocha 064-P je vymezena dle dokumentace ÚTS, *Modernizace traťového úseku České Budějovice – Plzeň* (SUDOP Praha a.s., 05/2007).

Důvodem pro návrh přeložky silnice III/18022 vedené při severním okraji železniční trati je převedení nákladní dopravy směřující od dálnice D5 do Štáhlav a nákladní dopravy směřující do výrobního závodu Bohemia Sekt ve Smetanově ulici mimo historické jádro města, resp. mimo Masarykovo náměstí. Na rozdíl od platného ÚP města Starý Plzeňce je přeložka vedena severně od železniční trati tak, aby nebylo nutné budovat dva investičně vysoce náročné nové podjezdy pod želez-

niční tratí. Trasa přeložky využívá přednostně pozemky města, včetně severního okraje pozemku základní školy a ulice Nádražní, viz přiložený obrázek č. 4.

Pro porovnání dopravního řešení v současné době platném ÚP je přiložen obrázek č. 5.

V návaznosti na železniční stanici Starý Plzenec a autobusovou zastávku Starý Plzenec žel. st. navrhuje ÚP vytvoření terminálu veřejné hromadné dopravy osob. Pro zvýšení komfortu cestujících je součástí terminálu i vymezení plochy dopravní infrastruktury (066-P) pro umístění veřejného parkoviště pro osobní automobily plnící funkci parkoviště v režimu **park & ride (P+R)** pro parkování vozidel cestujících využívajících dopravní terminál Starého Plzeňe včetně umístění odstavného zařízení pro jízdní kola pro cestující přestupujících dále na autobus nebo na vlak.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Územní plán vymezuje na území města Starý Plzenec síť nových veřejných prostranství, která mají za úkol zlepšit pěší i cyklistickou dostupnost území města a zejména pak jeho turisticky atraktivních míst, rovněž je navrženo znovuoobnovení několika původních cest v krajině nebo návrh nových lávek pro pěší a cyklisty přes řeku Úslavu nebo průchodů přes frekventované dopravní komunikace.

Územní plán důsledně chrání údolní nivu řeky Úslavy před možným zastavením a umožňuje tak případný přirozený rozliv povodně či budoucí realizaci protipovodňových opatření v nivě toků.

Pro zvýšení retenční schopnosti krajiny a zároveň pro eliminaci rizika sesuvů půdy a vodní eroze je vymezen územní systém ekologické stability a nad rámec ÚSES pak i dílčí doplnění mozaiky krajinných ploch včetně vymezení nových ploch krajinné zeleně.

ÚP chrání a stabilizuje všechny stávající plochy veřejné zeleně na území města, a vylučuje jejich zábor novou zástavbou.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

Mezi veřejně prospěšné stavby patří např. realizace východního obchvatu Losiné (přeložka silnice I/20), zdvojkolejnění tratě č. 190 v úseku Plzeň – Č. Budějovice, koridor pro umístění elektrického vedení 2x 110 kV Chrást – Plzeň-Černice, Vodárenský soubor Ostrá Hůrka.

OSTATNÍ ŘEŠENÍ

Dále je v návrhu podrobně řešena celá řada dalších důležitých oblastí, jako např. základní koncepce rozvoje území obce, ochrany a rozvoje jeho hodnot, urbanistická koncepce, včetně vymezení zastavitelných ploch, ploch přestavby a systému sídelní zeleně, koncepce uspořádání krajiny, včetně vymezení ploch a stanovení podmínek pro změny v jejich využití, územní systém ekologické stability, prostupnost krajiny, protierozní opatření, ochrana před povodněmi, rekreace, veřejně prospěšné stavby a opatření, apod.

Pro kohokoliv, kdo má zájem se o návrhu ÚP pro společné jednání, které proběhlo v květnu 2016, dozvědět podrobnosti uvádím webový odkaz, kde je zveřejněn <http://podkladyoss.plzen.eu/plzenec>.

V současné době jsou pořizovatelem finalizovány pokyny pro zpracování upraveného návrhu ÚP, tak aby byly po Novém roce předány zpracovateli k zpracování do upraveného návrhu ÚP. Následně bude vypsáno veřejné projednání. Termín veřejného projednání bude včas oznámen prostřednictvím dostupných komunikačních prostředků města (úřední deska, facebook, webové stránky, RL) současně bude zveřejněn webový odkaz na upravený návrh ÚP pro veřejné projednání. Tohoto **projednání se může zúčastnit každý**. K veřejnému projednání může každý u pořizovatele uplatnit své **připomínky** a vlastníci pozemků a staveb dotčených návrhem řešení, oprávněný investor a zástupce veřejnosti mohou podat **námítky**.

Ing. Hana Sobotová – pověřený zástupitel pro ÚP

Dne 16. 1. 2017 od 17:00 se uskuteční schůzka k představení návrhu ÚP za účasti zástupce zpracovatele RNDr. Milana Svobody.

Setkání se uskuteční v aule v podkroví ZŠ Starý Plzenec na Masarykově náměstí.

Tímto jste na toto setkání srdečně zváni.