



REKULTIVACE MÁNESOVY TŘÍDY V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH - ARCHITEKTONICKÁ STUDIE

OBJEDNATEL: MAGISTRÁT MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE, NÁM. PŘEMYSLA OTAKARA II. 1/1, 370 92 ČESKÉ BUDĚJOVICE

ZPRACOVATEL: ING. ARCH. MgrA. MAREK BARTÁK, BOŽENY NĚMCOVÉ 518, 373 41 HLUBOKÁ NAD VLTAVOU

DATUM: 07 / 2025

SEZNAM PŘÍLOH:

01. Identifikační údaje
02. Textová část
03. Situace – širší vztahy 1: 2000
04. Fotodokumentace - 1
05. Fotodokumentace - 2
06. Situace – majetková mapa 1: 400
07. Situace – stávající stav 1: 400
08. Situace – výřez z koordinální situace Mostu Kosmonautů 1: 400
09. Situace – návrh 1: 400
10. Situace – soutisk návrhu a stávajícího stavu 1: 400
11. Celkové pohledy - od jihu a od západu 1: 300
12. Pohled na vstup do budovy Finančního ředitelství a příčný řez parkingem 1: 100
13. Celková axonometrie - 1
14. Celková axonometrie - 2
15. Nadhledová perspektiva od jihu
16. Nadhledová perspektiva ze severu
17. Pohled chodce od křižovatky Mánesova / Lidická
18. Pohled chodce od Mostu Kosmonautů
19. Návaznost na původní drobnou architekturu v předprostoru budovy
20. Pohled z parkoviště ke vstupu do budovy
21. Pohled na vstupní průčelí budovy
22. Pohled z krytého vstupu
23. Parková úprava před bytovým domem
24. Konzultační vyjádření NPÚ (Národní památkový ústav – ÚOP Č. Budějovice)
25. Předběžné vyjádření OOŽP k žádosti o JES (Magistrát města Č. Budějovice)
26. Vyjádření Finančního úřadu Jihočeského kraje, Č. Budějovice
27. Vyjádření Odboru dopravy a silničního hospodářství (Magistrát města Č. Budějovice)
28. Vyjádření Dopravního podniku města Č. Budějovice (veřejné osvětlení)
29. Vyjádření PČR (Dopravní inspektorát České Budějovice)
30. Vyjádření Teplárny České Budějovice a. s.
31. Vyjádření Odboru správy veřejných statků (Magistrát města Č. Budějovice)

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:

Rekultivace Mánesovy třídy v Českých Budějovicích

Místo stavby:

ulice Mánesova, České Budějovice

parcelní čísla (k. ú. České Budějovice 7):

59/1, 59/2, 59/3, 59/4, 59/5, 62/2, 62/4, 62/5, 62/8, 325/2, 325/4, 325/6, 328/1, 333, 3950/1, 3950/2, 3950/17, 3950/18

Objednatel:

Magistrát města České Budějovice
Odbor územního plánování
nám. Přemysla Otakara II. 1/1
370 92 České Budějovice
IČ: 002 44 732

Zpracovatel:

Ing. arch. MgA. Marek Barták
Boženy Němcové 518
373 41 Hluboká nad Vltavou
IČ: 707 59 821

Konzultace dopravního řešení:

Ing. Zbyněk Píša, ATELIÉR DOPI, s.r.o.
Jana Čarka 1863/7
370 01 České Budějovice
IČ: 281 44 864

Konzultace veřejného osvětlení:

Ing. Ladislav Tikovský, Atelier světelné techniky s.r.o.
Braškovská 368/1
161 00 Praha 6
IČ: 243 02 741

Konzultace nároků stávajícího vedení parovodu:

Ing. Jan Drbošal, Energotechnické služby, s.r.o.
Durdáková 346/38
613 00 Brno
IČ: 04139348

Konzultace sadových úprav:

Ing. Jan Sulzer, SULZER LANDSCAPE ARCHITECTS s.r.o.
U Průhonu 32
170 00 Praha 7
IČ: 09763058

1. ŠIRŠÍ VZTAHY A CHARAKTER LOKALITY

Řešené území se nachází na jižní hraně širšího centra jihočeské metropole – města České Budějovice, na pravém břehu řeky Malše.

Prochází zde důležitá silniční komunikace II. třídy celoregionálního významu – Mánesova třída, která není jen jednou z mnoha městských ulic, ale důležitou součástí vnitřního dopravního okruhu a strategickou automobilovou spojnici ve směru západ – východ. Zde překonává řeku Malši po mostě Kosmonautů.

Dle informací z dopravních modelů po dostavbě dálnice a severojižní spojky zůstane i nadále intenzita její dopravy na úrovni cca 15 000 vozidel denně.

V rámci města je lokalita charakteristická blízkou přítomností celé řady urbanisticky aktivních dominant.

Kromě brutalistní stavby Finančního ředitelství ze 70-tých let min. století se jedná o výškový dům s malometrážními byty – Experiment (jeden z prvních příkladů prefabrikované výstavby obdobné typologie v regionu), novostavbu administrativního centra – Piano a také nedávno vzniklou dvojici budov jihočeské knihovny.

Konkrétně řešená plocha je ze severu definována jižní fasádou Finančního ředitelství a z jihu bytovým domem č. p. 137 až 140, dále boční fasádou výškové budovy Experimentu. Z východu pak křižovatkou Mánesova / Lidická a ze západu řekou Malší, přesněji mostem Kosmonautů.

Orientačně se jedná o plochu cca 7 000 m².

2. ZADÁNÍ ARCHITEKTONICKÉ STUDIE

Předmětem návrhu bude celková rekultivace veřejného prostoru ve výše popsaném rozsahu. Plocha na levém břehu řeky Malše bude v budoucnu dočasně sloužit jako prostor staveniště určený k předmontáži ocelové konstrukce nového Mostu Kosmonautů. Předpokládaná doba výstavby je stavební sezóna roku 2026.

Po dokončení stavby by nemělo dojít pouze k návratu do původního stavu bez jakékoliv přidané hodnoty. Prostor významné městské třídy by měl celkově získat kultivovanější charakter, adekvátní významu přilehlých budov v dohledu městského centra.

Návrh rekultivace by měl nabídnout zlepšení uživatelských podmínek veřejně přístupných ploch za předpokladu realistického zhodnocení vstupních podmínek.

Území je zatíženo větším množstvím inženýrských sítí, z nichž dominantní je podzemní vedení dálkového parovodu ve směru západ – východ.

Základním předpokladem návrhu bude obecné posílení skeletu městské zeleně i parkovacích kapacit, logické trasování pěších cest a jednotná koncepce veřejného osvětlení.

3. ZÁKLADNÍ ASPEKTY NÁVRHU

Současná podoba veřejného a komunikačního prostoru Mánesovy třídy je neutěšená, budí dojem spíše zanedbané periferie, než městského centra.

Během realizace nového Mostu Kosmonautů je možné předpokládat celkovou destrukci pojižděných i pochozích povrchů, prvků uličního profilu, vzrostlé zeleně, veřejného osvětlení i ostatní drobné architektury.

Význam Mánesovy třídy pro městskou i regionální dopravu je evidentní, nachází se zde urbanisticky významné budovy. Zcela jednoznačně má nárok být městským bulvárem mezi významnou dopravní křižovatkou a novým mostem přes Malši.

Kvality veřejného prostoru lze obecně docílit kvalitním uspořádáním prostorotvorných prvků, které ho definují.

Zde je základním aspektem návrhu dotvoření uličního profilu formou městského stromořadí v předprostoru Finančního ředitelství.

Jedná se o samozřejmý prvek veřejné zeleně, známý snad ze všech městských center civilizovaného světa. Poskytuje stín chodcům i fasádám domů, může být prachovým i akustickým filtrem. Celkově zlepšuje klima.

Návrh stromořadí v pravidelném sponu vyžaduje novou organizaci parkovací plochy před Finančním ředitelstvím, které tak nezíská jen důstojnější předprostor, ale i celkové navýšení parkovací kapacity a bezpečnější podmínky pro pohyb chodců.

Způsob ohraničení nového parkoviště v podobě nízké, masivní zídky z žb prefabrikovaných prvků sleduje koncepci původní drobné architektury v předprostoru brutalistní budovy. Výsledkem by měla být jasná definice funkčních i majetkoprávních poměrů sousedících ploch.

V kontrastu s ortogonální organizací plochy před Finančním ředitelstvím je jižní část ulice formována více organicky. Z důvodu výsunu nové mostní konstrukce zde bude odstraněna většina původních vzrostlých dřevin. Obsahem návrhu je znovuoobnovení parkové plochy v předprostoru bytového domu spolu s obnovou původního chodníku podél komunikace.

Obnovený chodník na jižní straně Mánesovy třídy má za úkol jednoznačně trasovat chodce mezi novým Mostem Kosmonautů a prostorem křižovatky s Lidickou. Křížení dvou významných městských tepen lze považovat za součást předprostoru urbanistické dominanty města – výškové budovy Experiment. Půdorysná stopa úprav by v tomto místě měla adekvátně odpovídat stávající velkorysosti a (zatím skryté) architektonické kvalitě přilehlého objektu.

Současná, výškově oddělená trasa chodců podél bytového domu č.p. 137 až 140 není součástí hlavního uličního prostoru, k jednoznačné orientaci chodců nepřispívá.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Plocha stávající vozovky bude během stavby nového Mostu Kosmonautů zatížena pojezdem těžké mechanizace i manipulací se stavebním materiálem. Celoplošně se předpokládá nový asfaltový povrch s akusticky tlumícím efektem (tzv. tichý asfalt).

Hlavní změnou oproti stávajícím poměrům dopravního řešení bude nová organizace parkování v předprostoru budovy Finančního ředitelství.

Základem návrhu je utilitární, symetrická formace dvou kolmých parkovacích řad se středovou – obousměrnou komunikací v šíři 6m.

Důležitou součástí parkovací plochy bude šest dvojic opět symetricky vysazených stromů, které zásadním způsobem ovlivní celkový charakter jinak čistě účelové plochy. Auta budou parkovat na zatravněovací dlažbě ve stínu pohledově dominantní formace vzrostlých dřevin. Komunikace bude klasicky asfaltová s odvodem dešťové vody ve směru ke stromům.

Díky úpravě své nivelety bude parking přístupný primárně z chodníku podél přilehlého objektu.

Přístup pěších ke krytému vstupu do budovy je navržen jako přejížděný chodník ve smyslu preference chodců před automobilovou dopravou.

Stávající poloha sjezdu do areálu z Mánesovy třídy je kvůli navrženému stromořadí jen mírně upravena.

Počet současných parkovacích míst na ploše je 36 + 2 místa vyhrazená pro ZTP. Nutno podotknout, že stávající šířkové poměry nenaplnují normový požadavek obousměrného provozu (min. 6m). Nově je navrženo celkem 47 + 3 ZTP (v blízkosti vstupu do objektu) míst s šířkou komunikace pro obousměrný provoz (6m).

Na jižní straně Mánesovy třídy je navrženo znovuoobnovení chodníku podél automobilové komunikace. Jeho šířka bude min. 3m. Chodník má za úkol jednoznačně trasovat chodce mezi novým Mostem Kosmonautů a prostorem křižovatky s Lidickou.

Současná, výškově oddělená trasa chodců podél bytového domu č.p. 137 až 140 není součástí hlavního uličního prostoru. K jednoznačné orientaci chodců v městském prostoru nepřispívá.

5. KRAJINÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Základní myšlenkou celého návrhu rekultivace je dotvoření uličního profilu Mánesovy třídy formou městského stromořadí v předprostoru Finančního ředitelství.

Jedná se o samozřejmý prvek veřejné zeleně, známý snad ze všech městských center civilizovaného světa. Poskytuje stín chodcům i fasádám domů, může být prachovým i akustickým filtrem. Celkově zlepšuje klima veřejného prostoru.

Návrh stromořadí v pravidelném sponu vyžaduje novou organizaci parkingů vozidel před Finančním ředitelstvím. Osová vzdálenost jednotlivých dřevin vychází z potřebné šířky pro kolmé stání čtyř vozidel (cca 12,4m).

Konkrétní druhová skladba a technické detaily výsadeb budou předmětem následujících fází projektové dokumentace. Budou navržena opatření, která zaručí nejen dostatečnou prokořenitelnost, ale i funkční způsob zavlaha.

Finální velikost navržených dřevin by měla být spíše větší s ohledem na monumentální měřítko budovy Finančního ředitelství i ve vztahu k příčnému profilu celé ulice. Uplatnit by se zde měly druhy odolné městskému prostředí, nenáročné na údržbu a bez plodů znečišťujících prostor pod nimi.

Při výsadbě by stromy měly mít již zapěstovanou podchozí výšku (min. 2,5m) a vhodný způsob dočasné ochrany kmenů.

Řešená plocha je obecně zatížena větším množstvím stávajících inženýrských sítí. Přestože některé z nich (zejména kabelové) bude účelné přeložit do veřejně přístupného chodníku, nemalé úsilí je věnováno zohlednění ochranných pásem stávajícího vedení podzemního parovodu a kanalizace.

V kontrastu s ortogonální organizací plochy před Finančním ředitelstvím je jižní část ulice formována více organicky. Z důvodu výsunu nové mostní konstrukce zde bude odstraněna většina původních vzrostlých dřevin. Obsahem návrhu je znovuoobnovení stávající parkové plochy a souvislé hmoty vzrostlé zeleně v předprostoru bytového domu spolu s obnovou původního chodníku podél komunikace.

Blíže ke křižovatce s Lidickou ulicí se předpokládá zachování dvou vzrostlých lip, kterým obnovení chodníku nevadí. Navrhovaný spon nových výsadeb bere na polohu těchto stromů ohled a v případě jejich dožití bude možné doplnit formaci v již započatém pravidelném sponu.

V místě u křižovatky jsou stávající javory a třešně v konfliktu s návrhem obnovení chodníku z důvodu v minulosti přidaného odbočovacího pruhu vozovky. Zde je navržena nová výsadba v duchu dokončení celistvé aleje jižní strany Mánesovy ulice.

Oproti stávajícímu stavu dojde v celé lokalitě k výraznému navýšení počtu dřevin.

6. DROBNÁ ARCHITEKTURA

Způsob ohraničení nového parkoviště v podobě nízké, masivní zídky z žb prefabrikovaných prvků navazuje na charakter původní drobné architektury v předprostoru brutalistní budovy Finančního ředitelství. Výsledkem by měla být jasná definice funkčních i majetkoprávních poměrů sousedících ploch. Zídka, nebo spíše sokl bude vizuální i fyzickou bariérou mezi chodci a parkujícími auty. Dále budou jejím prostřednictvím řešeny výškové rozdíly sousedních pochozích a pojezdných ploch bez nutnosti plošně náročného svahování terénu.

Její tvarosloví bude v duchu stávajících – brutalistních prvků drobné architektury čistě ortogonální, zároveň bude odpovídat nárokům při výrobě svých prefabrikovaných částí.

Zvolená koncepce vychází z požadavku na případnou možnost demontáže při údržbě parovodního potrubí v paralelní půdorysné stopě. Váha jednotlivých prvků bude podřízena maximální únosnosti podzemního potrubí a dále možnostem jednoduché manipulace.

Neméně důležitou součástí návrhu drobné architektury bude i plocha pro posezení v předprostoru budovy Finančního úřadu včetně sedacího mobiliáře. Místo je zvoleno s ohledem na předpoklad největšího pohybu chodců, tzn. na trase mezi parkovištěm a vstupem do budovy.

7. VSTUP DO FINANČNÍHO ŘEDITELSTVÍ

Návrh úprav v předprostoru Finančního ředitelství se díky svým funkčním vazbám i celkovému rozsahu nemůže nedotknout i stávajícího způsobu vstupování do objektu.

Jeho architektonicky nejvýraznější částí je původní, brutalistní objekt v ose hlavní hmoty, sloužící jako velkorysé přístřeší vstupnímu schodišti a navazující, přístupové ploše.

Konstrukce, jenž měla být v době svého vzniku monumentálním označením velkorysého vstupu do významné městské budovy, je dnes především nevhodně zatížena umístěním kolostavu. Má-li být vstup do objektu důležité státní instituce opět reprezentativní, bude lépe pro parkování jízdních kol a skútrů najít jiné, avšak ne příliš vzdálené místo.

Pro tento účel je stávající objekt přístřeší doplněn o symetrickou dvojici nižších bočních křídel obdobné konstrukce i architektonického tvarosloví.

Při pohledu na vstup by jeho levá část mohla poskytnout kapacitní zastřešenou plochu pro potřebné parkování jízdních kol včetně užitečných stojanů. Místo je v dobré návaznosti na vstup i zpevněné příjezdní trasy.

Na pravé straně může nové křídlo zabezpečit dnes jistě chybějící zastřešení stávající vstupní rampě pro bezbariérový přístup do budovy.

Architektonicky hodnotný objekt vstupního zastřešení neztratí po svém doplnění o boční křídla nic ze své původní monumentality. Spíše naopak. Důsledně symetrický rozvrh bočních částí ve vzájemně vyvážených, výškových poměrech bude jeho důstojným a funkčním obohacením.

8. VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Celková rekultivace prostoru Mánesovy třídy zahrnuje i návrh nové koncepce veřejného osvětlení. Během stavby nového mostu budou původní stožáry veřejného osvětlení v rozsahu staveniště demontovány. Jejich opětovné použití v nových polohách není prostorově, ani technicky reálné.

Oproti stávajícímu stavu je veřejné osvětlení navrženo jako součást prostoru chodníků podél automobilové komunikace. Dojde tak ke zmenšení vzdálenosti svítidel z opačných stran komunikace, což bude mít příznivý dopad na konkrétní návrh jejich kapacit v dalších stupních projektu.

Sloupy veřejného osvětlení budou umístěny v bezpečnostním odstupu od hrany automobilové komunikace (min. 0,5m), což je zároveň příznivé pro dodržení ochranného pásma blízkého vedení podzemního parovodu (min. 2,5m od vnějšího líce krajního potrubí).

Z chodníku jednoduše přístupné stožáry nebudou ve svých nových polohách atakovat stávající, ani nově navržené stromy. Dále je bude možné využít i jako nosiče potenciálního dopravního značení, nebo městského, navigačního systému.

Nové polohy stožárů si vyžádají kompletní návrh přeložek napájecí i ovládací kabeláže. Nespornou provozní výhodou nového trasování bude bezproblémový přístup k vedení z prostoru veřejně přístupných chodníků.

Přesné typy svítidel budou navrženy v dalších fázích projektové dokumentace na základě výpočtu světelného technika. Bude však logické jejich vnější podobu a technické parametry přizpůsobit již navrženému systému ze souvisejícího projektu pro nový Most Kosmonautů.

Kompletně nové řešení veřejného osvětlení v celém úseku mezi Mostem Kosmonautů a křižovatkou s Lidickou třídou bude s výhodou možné přizpůsobit soudobým technickým možnostem i požadavkům následné údržby.

9. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Dle dostupných informací od provozovatelů technické infrastruktury je celé území poměrně silně zatíženo množstvím nejrůznějších inženýrských sítí.

Jejich předpokládané trasování je spolu s nároky na ochranná pásma jedním z určujících aspektů celkového uspořádání řešeného prostoru, zejména při návrhu výsadeb nových dřevin.

Půdorysný rozvrh nových výsadeb v prostoru před budovou Finančního úřadu je důsledně podřízen ochranným pásmům stávajícího vedení podzemního parovodu (min. 2,5m od vnějšího líce krajního potrubí) a dále trase stávající kanalizace.

Ostatní kabelová vedení, jako např. kabeláž veřejného osvětlení, nebo optické vedení společnosti Cetin budou přeloženy do nové trasy pod veřejně přístupným chodníkem podél automobilové komunikace.

Obdobný přístup je předpokládán i na jižní straně ulice. Současné množství podzemní kabeláže bude nutno rovněž přeložit ideálně do nového chodníku z důvodu předpokládané destrukce vedení během kácení stávajících vzrostlých dřevin.

Návrh rovněž obsahuje dílčí úpravy poloh jednotlivých nadzemních elektroskříní (Čevak, EG.D, Swarco, atd.)

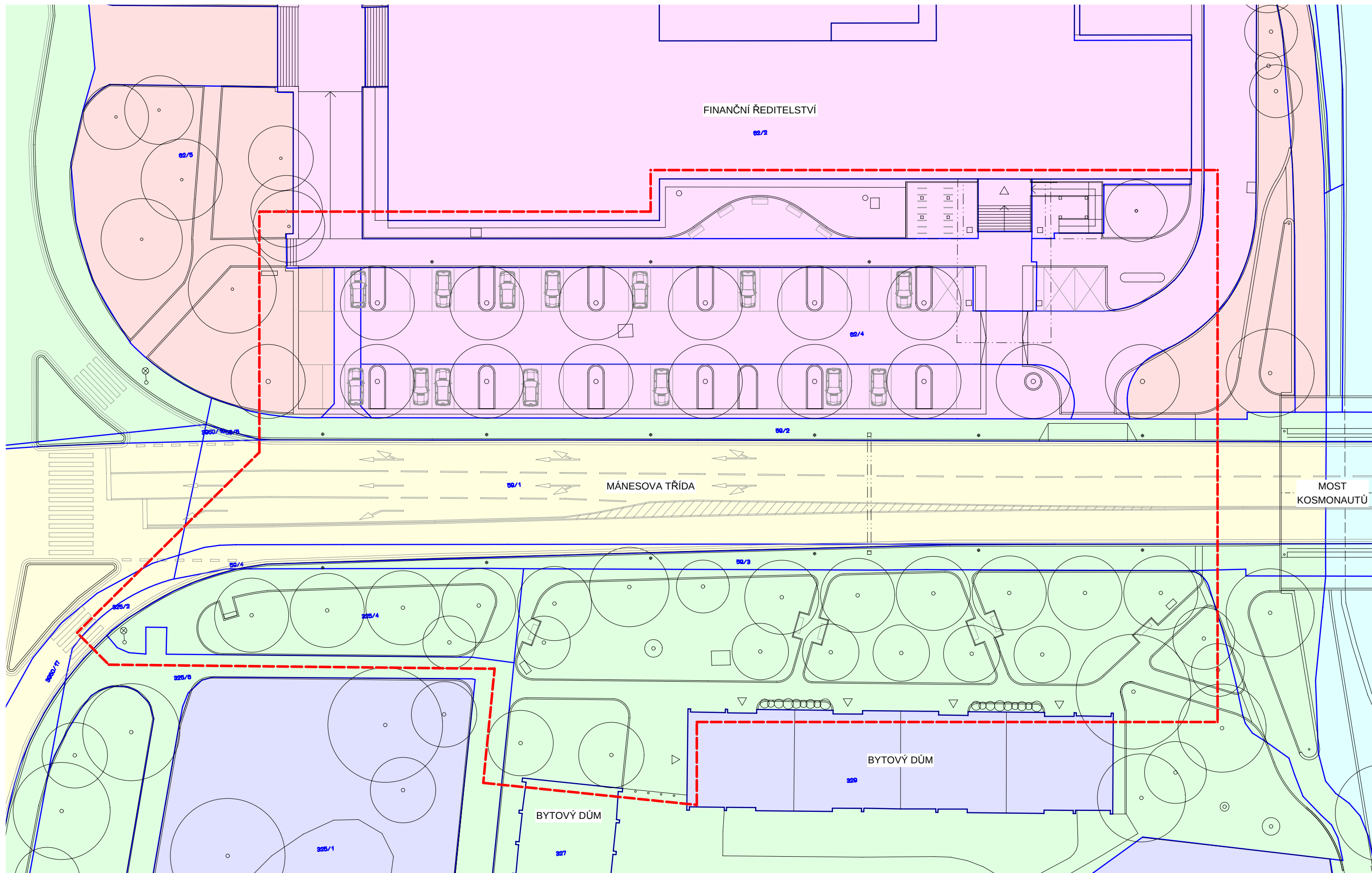


LEGENDA:

- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
- KATASTRÁLNÍ MAPA

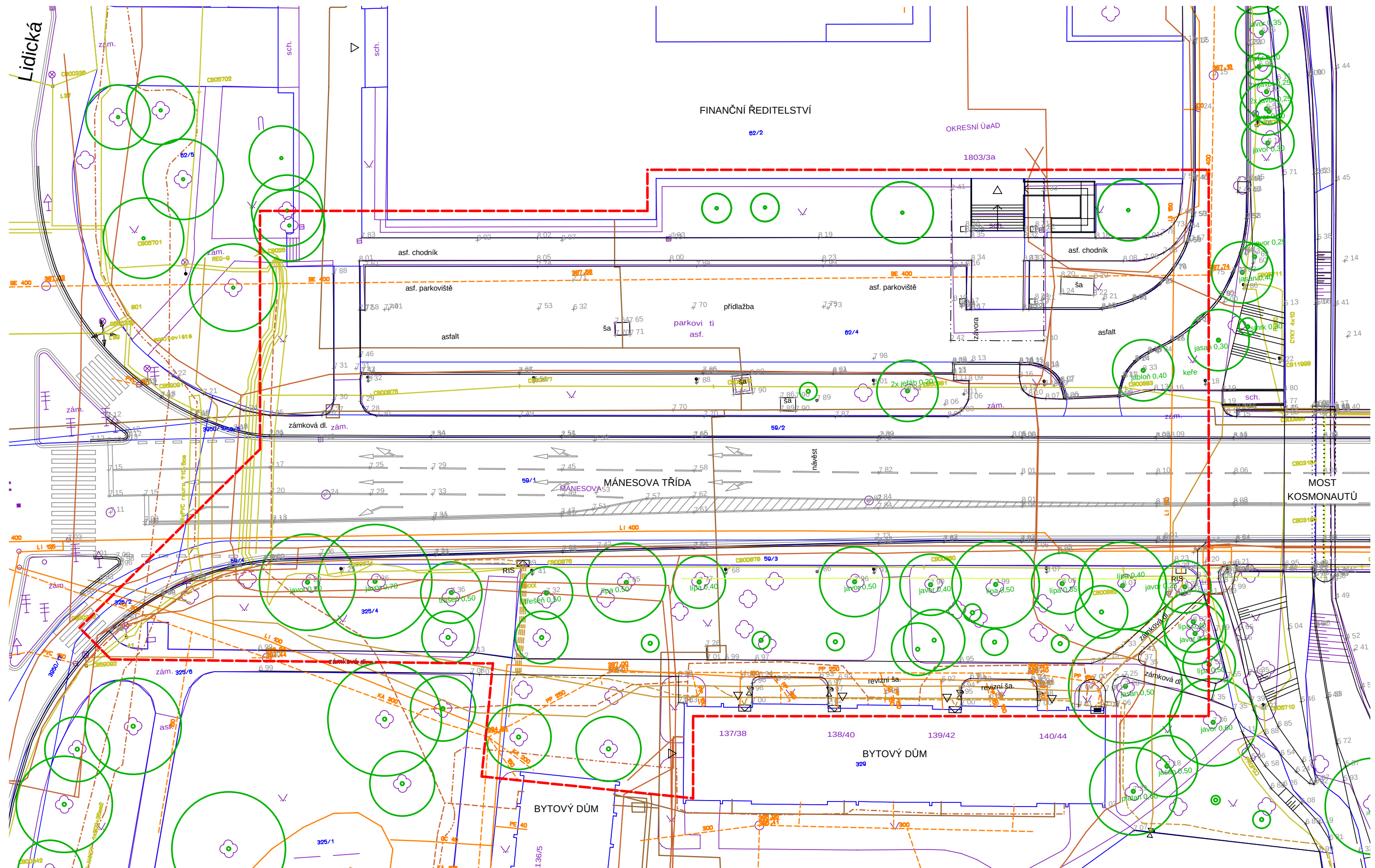






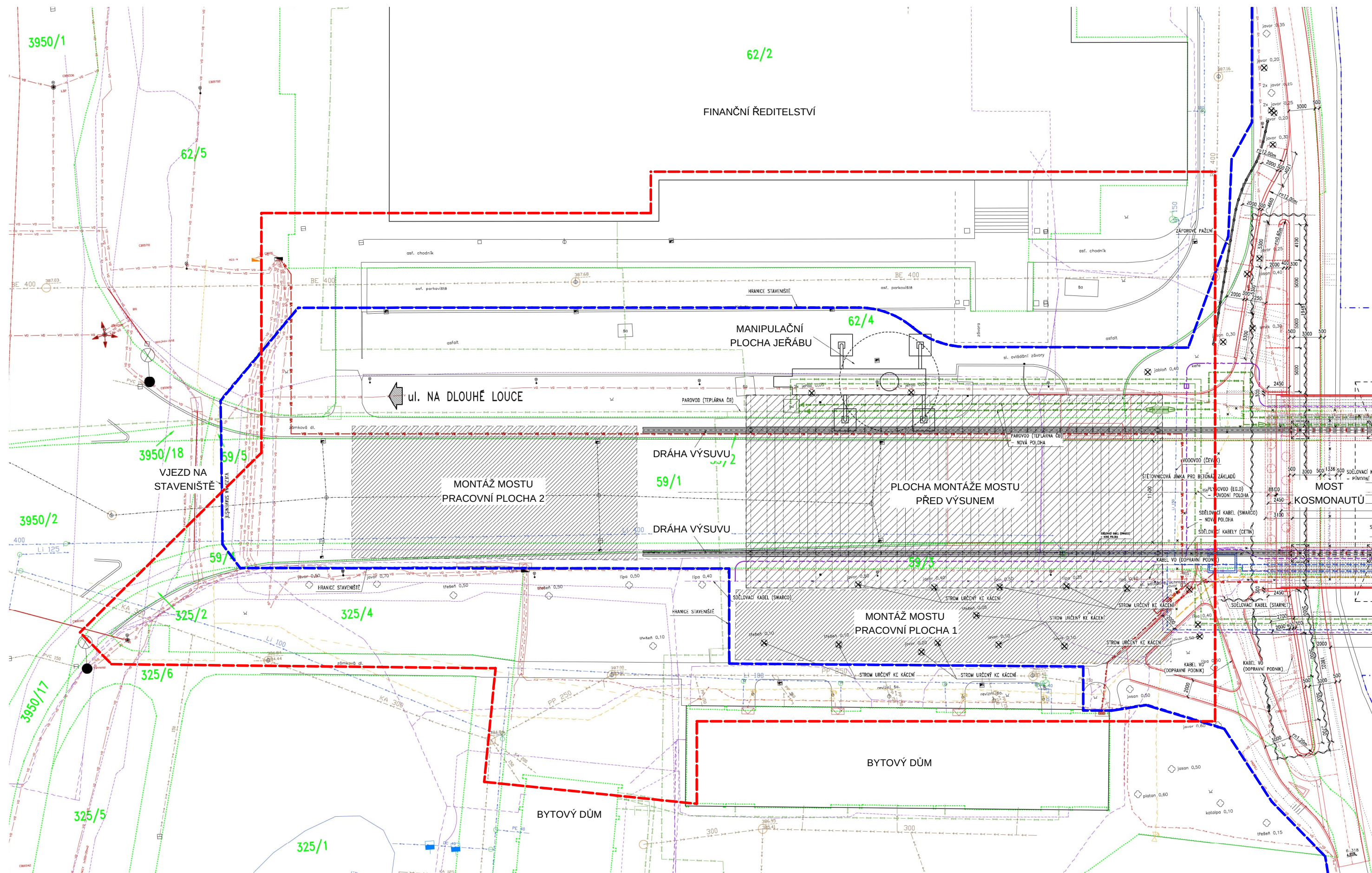
LEGENDA:

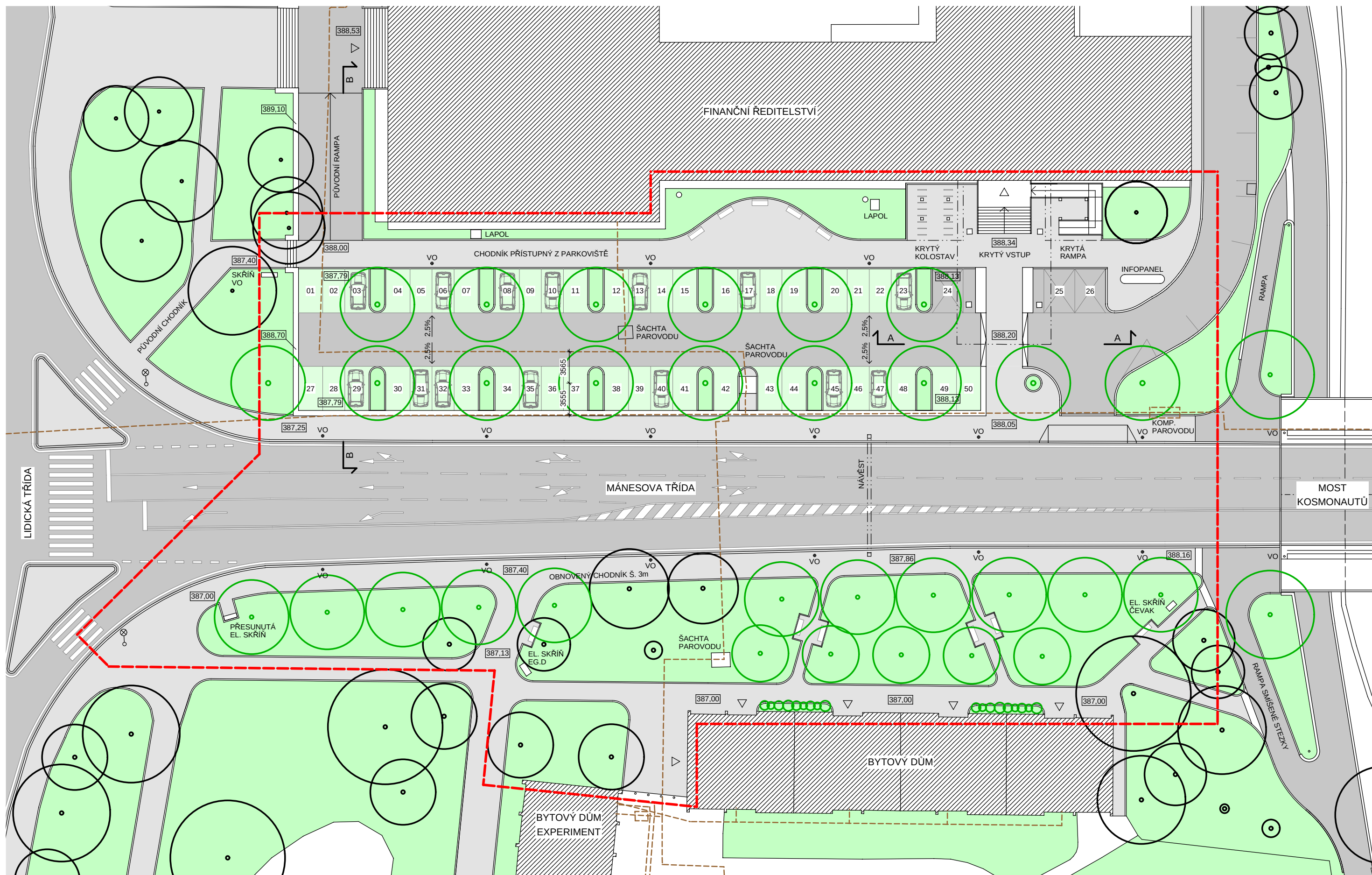
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ		JIHOČESKÝ KRAJ - SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC JIHOČESKÉHO KRAJE		ČR - GENERÁLNÍ FINANČNÍ ŘEDITELSTVÍ		ČR - POVODÍ VLTAVY
	KATASTRÁLNÍ MAPA		STATUTÁRNÍ MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE		ČR - ÚŘAD PRO ZASTUPOVÁNÍ STÁTU VE VĚCÍCH MAJETKOVÝCH		SOUKROMÝ VLASTNÍK



LEGENDA:

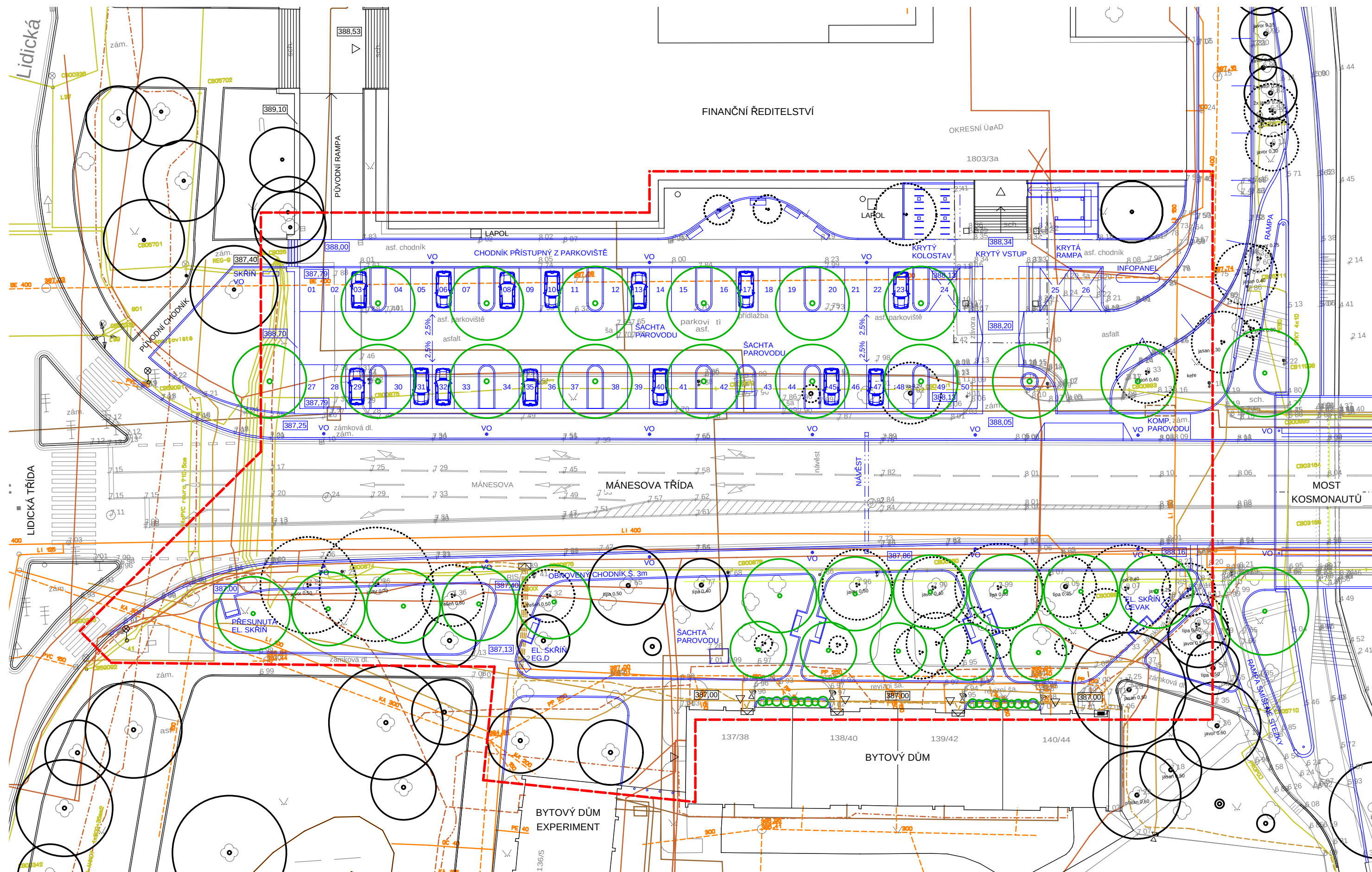
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ		PŮVODNÍ POLOHOVIS		TEPLÁRNA ČB		DOPRAVNÍ PODNIK ČB - TRAKCE		EG.D - ELEKTRO		STARNET		VODAFONE		ČEVAK - KANALIZACE
	KATASTRÁLNÍ MAPA		STÁVAJÍCÍ STROM		CETIN		DOPRAVNÍ PODNIK ČB - VO		EG.D - PLYNOVOD		SWARCO		ČEVAK - ELEKTRO		ČEVAK - VODOVOD





LEGENDA:

	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ		ASFALT		ZATRAVŇOVACÍ DLAŽBA		SEDACÍ MOBILIÁŘ		NAVRHOVANÝ STROM	POČET PŮVODNÍCH PARKOVACÍCH MÍST JE 36 + 2 ZTP (12 MÍST BEZ NORM. ŠÍŘKY KOMUNIKACE).
	PAROVOD (OCHR. PÁSMO 2,5m)		BET. DLAŽBA		TRAVNATÝ POVRCH		STÁVAJÍCÍ STROM			POČET NOVÝCH PARKOVACÍCH MÍST JE 47 + 3 ZTP (VŠECHNA MÍSTA S NORM. ŠÍŘKOU KOMUNIKACE).



LEGENDA:

	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ		STÁVAJÍCÍ STROM		KÁCENÝ STROM		CETIN		EG.D - ELEKTRO		STARNET		VODAFONE		ČEVAK - KANALIZACE
	NAVRHOVANÉ ÚPRAVY		NAVRHOVANÝ STROM		TEPLÁRNA ČB		DOPRAVNÍ PODNIK ČB - VO		EG.D - PLYNOVOD		SWARCO		ČEVAK - ELEKTRO		ČEVAK - VODOVOD

