

Návrh vize rozvoje města Český Brod do roku 2032 (verze 11/2022)

Motto: Český Brod – zelené a společensky živé malé město

Český Brod a jeho místní části jsou v roce 2032 dobře vybaveným živým malým městem, hrdým na své historické dědictví, příjemným místem k životu, přitažlivým pro své obyvatele, s dobře urbanisticky řešenou zástavbou, dobře vybavené základní infrastrukturou pro 21. století, kultivovaným veřejným prostorem s dostatkem zeleně, s různorodými možnostmi pro sport, rekreaci a relaxaci, nabídkou kulturního vyžití a aktivní pospolitou komunitou. Je dobře dostupné ze všech svých částí, otevřené vůči svému okolí, čerpá výhody za své polohy a je vyhledávaným centrem služeb pro své obyvatele a obyvatele okolních obcí.

Popis naplnění navržené vize

Popis
<ul style="list-style-type: none">● Český Brod je sebevědomé, dobře uspořádané, kompaktní, upravené, klidné a bezpečné město.● Město si při rozvoji zachovává charakter rezidenční lokality s převahou rodinných domů a citlivě zapojenými developerskými projekty, dobrou prostupností a funkčními centrálními prostory pro setkávání, pobyt, rekreaci a obsluhu jejích obyvatel.● V Českém Brodě lidé nacházejí kvalitní životní prostředí, pohodlné bydlení, pestré možnosti využití volného času, sportovního a kulturního vyžití, i kvalitní základní občanskou vybavenost, vč. nabídky sociálních, zdravotních a komerčních služeb, a možností kvalitního vzdělávání v předškolních a školních zařízeních s dostatečnou kapacitou.● Komunikující a dobře spravované město (úřad města) se stará o vytvoření dobrých podmínek pro život všech generací svých obyvatel, usměrňuje citlivé rozšiřování výstavby, vč. zajištění nezbytné technické infrastruktury a občanské vybavenosti, pečuje o veřejná prostranství a zeleň, rozvíjí kulturu, podporuje spolkového a komunitní aktivity.● Historické centrum města je dopravně zklidněno a slouží obyvatelům a návštěvníkům jako střed života města a místo setkávání, krátkodobé relaxace, s nabídkou zelených odpočinkových zón a drobných obchodů a služeb pro místní obyvatele a návštěvníky.● Uvnitř města je vyřešena dopravní situace; silnice i cesty pro pěší jsou udržované, město je bezbariérové a dobře prostupné. Veřejná doprava je preferována před individuální automobilovou. Součástí fungujícího dopravního systému je i síť udržovaných cyklostezek pro dopravu po městě a okolí a rekreační využití. Veřejná doprava je skutečně funkční a dostupná místním.● Dostatek udržované zeleně v intravilánu a upravená veřejná prostranství přispívají k estetickému vzhledu města, zelené plochy města slouží krátkodobé rekreaci a odpočinku. Zanedbané plochy většího rozsahu jsou rekultivované a/nebo revitalizované. Okolní krajina sloužící k rekreaci je snadno dostupná pro obyvatele a návštěvníky města.● Město plní funkci spádového centra a poskytuje potřebám obyvatel okolních obcí veřejné služby v oblasti zdravotnictví, sociální sféře a vzdělávání a spolupracuje s okolními obcemi při řešení společných problémů.● Díky živému dění ve veřejném prostoru, nabídce služeb, pěkné okolní přírodě a zajímavostem v blízkém i vzdálenějším okolí je Český Brod atraktivním místem pro krátkodobou rekreaci a volnočasové aktivity místních i návštěvníků.● Vedení města postupně posiluje energetickou bezpečnost a klimatickou odolnost.

Vize bude dále zpřesněna v těchto rozvojových oblastech

1. Rozvoj komunity, občanská vybavenost, řízení a správa města, bezpečnost, vnější vztahy a spolupráce

- Rozvoj komunity a spolkový život
- Školství a vzdělávání
- Sociální a zdravotní služby
- Komunikace obce s občany a občanská participace
- Řízení a správa obce (vedení úřadu, procesy, ...)
- Vnější vztahy a spolupráce s jinými obcemi
- Bezpečnost (kriminalita, bariéry, ...)

2. Vzhled obce a veřejný prostor, volnočasová, sportovní a kulturní infrastruktura, ekonomický a stavební rozvoj území

- Ráz města, vzhled a prostorové uspořádání sídla
- Rozvoj výstavby, únosná kapacita území
- Veřejný prostor a zeleň, přírodní prostředí v intravilánu
- Volnočasová, sportovní a kulturní infrastruktura
- Ochrana památek a histor. dědictví
- Místní ekonomika - nabídka obchodů a komerčních služeb
- Cestovní ruch

3. Doprava, technická infrastruktura, energetika, životní prostředí

- Doprava - dopravní obslužnost a doprava v klidu (parkování)
- Kvalitní životní prostředí (funkční technická infrastruktura, ochrana životního prostředí)
- Energetická bezpečnost
- Klimatická odolnost města

Klíčové atributy rozvoje města – východiska k návrhu vize

Podobu města ve výhledu příštích let charakterizují některé důležité rysy – atributy. Na setkáních týmu k přípravě strategie v září (osobní setkání) a říjnu (online) jsme je postupně procházeli a diskutovali. K jednotlivým atributům shrnujeme hlavní zjištění a závěry, ke kterým jsme doposud došli.

1. Charakter území a prostorového rozvoje
2. Ráz obce
3. Vývoj počtu a struktury obyvatel a související nároky na infrastrukturu
4. Obslužnost veřejnými službami
5. Vedení a druhy dopravy, dopravní obslužnost
6. Působení města navenek, vztah s okolními obcemi
7. Podnikání a pracovní příležitosti pro obyvatele

1. Charakter území a prostorového rozvoje

(vzhled a uspořádání sídla, prostupnost, propojenost hlavních katastrálních území a centra, limity území)

Žádoucí směr rozvoje	Komentář
<ul style="list-style-type: none">▪ Polycentrický charakter města: samostatné urbanizované útvary – k.ú. Český Brod, Štolmíř, Liblice („sídla“) a Zahrady jako součást sídelního celku města Č.B. s přirozenými centry.	1) Významně nesouhlasím, že Český Brod (dále jen ČB) je polycentrické město. Má místní části - Liblice, Zahrady a Štolmíř, ale hovořit o "polycentrech" nelze. Zahrady ani Liblice nic takého nemají a Štolmíř díky aktivitě občanů a lokálních sdružení částečně má, ale jen částečně. Rozhodně je

Relativně vyvážený prostorový rozvoj všech částí města a funkční propojení hlavních katastrálních území (nikoli fyzické -)

- Rozvoj dovnitř území, ale zahušťování pouze v místech volnější zástavby, tzn. přednostně mimo historické centrum a sídliště
- Charakter sídla převážně rezidenční a smíšený komerčně-rezidenční (příležitost pro rozvoj funkčních sídleních „bloků“) s funkcemi, které nebudou znehodnocovat obytné prostředí. Možnosti individuálního nebo hromadného bydlení v malých bytových domech/areálech. Městské a příměstské bydlení v ČB a Liblicích. Štolmíř a Zahrady si udržují charakter převážně venkovského bydlení.
- Katastrální území se rozvíjejí do jisté míry autonomně v oblastech základní vybavenosti, za kterou nebude nutné dojíždět.
- Sídla vnitřně průchodná (odstraňování bariér), navzájem propojena komunikacemi umožňujícími bezpečnou dopravu – preference pěší, cyklo a veřejné dopravy před automobilovou.

ČB monocentrum s těžištěm v Českém Brodě. V Liblicích, Zahradách ani Štolmíři není ani základní infrastruktura ani těžiště služeb či přirozených zájmů obyvatel/občanů.

Tedy stavět na polycentrismu mi nepřijde vhodné. Naopak výchozí by mělo být monocentrický pohled se snahou pro Liblice, Zahrady a Štolmíř vznik rozvolnění těžiště podpořit... z důvodu kvalitativně a i kvantitativně podpořit místní části nebo tlačit na vznik větší propustnosti mezi ČB a místními částmi, aby místní části mohly z těžiště v centru jednodušeji těžit - dostupnost centra občany/děti, rychlost dosahu služeb, vznik dalších komunikací zejména pro pěší dopravu (problém tíží zejména Zahrady a i Libice) atp.

Vypořádání:

Jedná se o formulaci žádoucí podoby a stavu v budoucnu. V diskusi byla shoda na tom, že by sídla měla rozvíjet svá centra, snahou bude podpořit rozvolnění těžiště nynějšího jednoho centra města, spolu s podporou větší propustnosti mezi Č.B. a místními částmi, při zachování prostorově oddělených nesrůstajících sídel ..

2) Nesouhlasím.

Mezi Liblicemi není jiná (dobře využitelná) komunikace, než podél silnice. Pěší a cyklo komunikace podél Šembery je dlouhodobě opomíjená komunikace.

Zahrady - zcela "odříznuté" jednoduché pěší / cyklo dopravy.

Štolmíř - nejlépe dostupné díky existenci klidové stezky dokonce s rekreačním potenciálem několika cestami vč. silnice

I díky vlaku je vlastní Český Brod "rozříznut", ale to se týká jen vybraných směrů a lokalit. Prostupný je.

Vypořádání:

Jedná se o formulaci žádoucí podoby a stavu v budoucnu

3) Preference pěší dopravy před automobilovou je přirozeným závěrem, vede však k nutnosti zahušťovat město, nikoliv jej rozvíjet směrem ven. Rozvíjet směrem ven a omezit automobilovou dopravu preferencí pěší či cyklodopravy jsou protichůdné požadavky. Je třeba podpořit - byť to na první pohled jde proti filozofii pěší či cyklodopravy, vjezd a budování krátkodobých parkovacích míst v centrech, kde se budou soustředit služby. Nemožnost využívání individuální dopravy do míst nákupů či ostatních služeb neumožní ani při plánovaném nárůstu počtu obyvatel města služby dostatečně rozvinout - prostě nebude dost zákazníků.

2. Ráz obce

(klidná rezidenční lokalita vs. výrazný rozvoj části průmyslu/VaV/vzdělávání/služeb)

Žádoucí směr rozvoje	Komentář, připomínky
<ul style="list-style-type: none">▪ Převažující klidná rezidenční lokalita bez výraznějších ekonomických aktivit; jen omezené ekonomické aktivity – drobné výroby a řemesla, zemědělství + izolovaná místa koncentrace větších výroby?▪ Předpoklad rozvoje služeb▪ Zvyšování ploch udržované zeleně, větší zelené plochy v území katastru městu▪ Základní občanská vybavenost v pěších docházkových vzdálenostech▪ Dostatečná nabídka kvalitního předškolního a základního školního vzdělávání▪ Rozvoj nabídky středního školství / posilování pozice kvalitní nabídky středního školství v rámci regionu	<p>1) Nelze opomenout ani roli průmyslu, která je pro ekonomiku města a zaměstnanost důležitá. Nejde přitom o "drobnou výrobu", viz <u>některé průmyslové provozy v Liblicích</u> (Isover, Multitec a další). Český Brod by měl nabídnout takový počet pracovních míst, který bude více než 50 % počtu obyvatel.</p> <p>2) Výhledově problémový nárůst obyvatel s malou nabídkou středního či pouze odborného školství. Mládež bude nucena cestovat za vzděláním do Prahy či Kolína, kde nemusí být dostatek nabídky míst. Navrhuji doplnit koncepci rozvoje základního a středního školství.</p>

3. Vývoj počtu a struktury obyvatel a související nároky na infrastrukturu (technickou a sociální)

Žádoucí směr rozvoje	Komentáře, připomínky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pokračující mírný nárůst počtu obyvatel, zejména díky nabídce bydlení, do výhledového výsledného stavu kolem 10 000 obyvatel ▪ Budování technické infrastruktury a občanské vybavenosti, potřeba posílení a rozvoje sociálních a zdravotních služeb ▪ Mateřské a základní školství musí reagovat s předstihem na demografický vývoj a očekávané potřeby, uspokojovat potřeby v místě, kde obyvatelé bydlí, v pěších docházkových vzdálenostech a být zajištěno v prostorách, které umožní budoucí variabilní využití 	<p>1) 10 000 obyvatel bude brzy překročeno, pokud budou realizovány všechny developerské projekty. Strategii navrhuji plánovat s výhledem na 12 000 obyvatel. Č. Brod má dnes 7000 obyvatel. Zástavba plochy cukrovaru 3-4 tis. obyvatel a další rozvoje dávají předpoklad více než 10 tis. obyvatel.</p> <p>2) Jestli výhled do roku 2032, pak 10 000 obyvatel za 10 let. Možné to je, ale jako východisko pro rozvoj a vizi mi to přijde velmi rychlý až skokový nárůst, který nemusí město zvládnout a ani jeho (stávající i noví) obyvatelé a ani infrastruktura a městu může megaprojekt cukrovaru ublížit.</p> <p>Podíváme-li se na Říčany, pak je to směřování jejich směrem, ale je chtěný - developerem, stávajícími občany, vedením města, budoucím kupujícími... Bude město zájmy vyvažovat a tlačit směrem strategického a dlouhodobě udržitelného rozvoje? Říčany mají pověst města, kde chtějí lidé bydlet... Proč to tak je, když je tam obrovská intenzivní doprava, hustota zabydlení, transitní doprava... na druhou stranu manažerské vedení města, které dbá rozvoje, zeleň, infrastruktura, sportoviště, školy...</p> <p>Pak bych do Východisek přidal i "Rozumné vedení města a zastupitelé, kteří hájí zájmy dlouhodobého rozvoje města a jeho stávajících občanů a budoucích obyvatel.</p>

4. Obslužnost veřejnými službami

Žádoucí směr rozvoje	Komentáře, připomínky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zvyšující se nároky na občanskou vybavenost a sociální, zdravotní a vzdělávací služby ▪ Sportovní příležitosti pro všechny věkové skupiny ▪ Nový developerský projekt v Liblicích (bývalý cukrovar) přinese poptávku po kvalitním předškolním a základním vzdělání, službách praktických lékařů, základní a specializované obchody, sportovní zařízení ▪ Praktičtí lékaři a zubaři decentralizovaně, odborné zdravotní služby (specializované ordinace, lůžka) soustředěné na jednom místě ▪ Podpora nabídky základních zdravotních, sociálních, vzdělávacích a sportovních služeb v docházkové vzdálenosti, aby se nezvyšovala dopravní zátěž ▪ Rozvíjí se práce z domova, roste poptávka po službách v okolí bydliště ze strany ekonomicky aktivních obyvatel 	<p>1) Chybí jmenovitě "sociálních služeb", samozřejmě pro všechny věkové kategorie.</p> <p>2) Plánované silnice (pátevní komunikace) "kolem cukrovaru" a k lokalitě Lidl a Penny rozhodně prodlouží silniční dopravu z Liblic do centra ČB na cca 150 % = 150 % více spáleného benzínu = 150 % více CO2 atd... - zůstane-li doprava zachována. A ona nebude klesat. To je zřejmé.</p> <p>3) Zdravotní služby a jiné specializované služby nelze necentralizovat - není efektivní zakládat pro město Český Brod například dvě střediska zdravotní péče. Přijměme realitu, individuální doprava u stárnoucí populace také potřebuje infrastrukturu - parkování, dimenzované průjezdné komunikace.</p> <p>4) Já chápu lokalitu cukrovar jako "českobrodské území" nikoliv jako projekt "v Liblicích". Developerský projekt na území bývalého cukrovaru může přinést "propojení" mezi ČB a Liblic - asi pohled urbanistický, ale spíše se obávám "odříznutí" Liblic od Českého Brodu díky zintenzivnění hustoty dopravy i zahuštění novými bydlíci, kteří nebudou (po nějakou dobu) "místními", ale budou primárně jen bydlet v ČB a zintenzivnění dopravy stíží prostupnost a dostupnost ČB a Liblic, než se sžijí s místním prostředím - pohled sociologický a lidský. Co převáží uvidíme.</p>

	<p>Nicméně bude hodně záležet na kvalitě řízení projektu ze strany města, které by mělo podpořit rychlou a vhodné "zapadnutí" developerské mamutu do malého města a jeho místních částí! Je to výzva.</p> <p>5) dle mého názoru - drobné zdravotnické ordinace jsou lepší decentralizované, dobře fungují v soukromých objektech, mohu si vybrat s ohledem na reference či docházkovou vzdálenost</p> <p>6) Máme obrovskou budovu bývalé nemocnice, která potřebuje využití. Jasně, že tam nemusí být každá ordinace, ale dům s praktiky, laboratoří, navazujícími vyšetřeními (základní diagnostika jako je EKG), to roztroušené po městě nebude tak dobře fungovat.</p>
--	---

5. Vedení dopravy, druhy dopravy, dopravní obslužnost

Žádoucí směr rozvoje	Komentáře, připomínky
<ul style="list-style-type: none">▪ Důraz na rozvoj veřejné dopravy, cyklodopravy a pěší dopravy; podpora cyklodopravy budováním infrastruktury (nejen cesty, ale i např. bezpečné úschovy, apod.)▪ Minimalizace fragmentace území, bezpečnost pro okolí, minimalizace záboru ploch/území pro parkování (dopravu v klidu)▪ Důležité místní komunikační body (př. nádraží – náměstí) jsou propojeny pro pěší a cyklodopravu příjemnými komunikacemi▪ Podpora rozvoje, obnovy a udržování cest pro bezpečnou nemotorovou dopravu propojující Brod s okolními obcemi a místy.▪ Průjezdná nákladní a osobní doprava odvedena z vnitřního prostoru sídel	<p>Stejná připomínka jako výše. Na kole si nákup neodvezete, omezením vjezdu na náměstí poškodíme místní obchodníky a podpoříme velké samoobsluhy nadnárodních řetězců s velkokapacitními parkovišti.</p>

6. Působení navenek (cestovní ruch, služby), vztah s okolními obcemi (spádovost)

Žádoucí směr rozvoje	Komentáře, připomínky
<ul style="list-style-type: none">▪ Místo pro krátkodobou turistiku (infrastruktura pro jednodenní návštěvníky)▪ Město je otevřené spádovým obcím, které vyhledávají v ČB služby, ale zároveň nezatěžují centrum města individuální dopravou: Otevření města spádovým obcím znamená příležitost pro rozvoj služeb – zejména vzdělávání (mateřské školy, základní a střední školství), komerční služby, zdravotnictví, sociální služby a tlak na přístupnost a dopravní dostupnost těchto služeb.	<p>Ze spádových obcí nikdo pěšky nepřijde - je to moc daleko. Autobusy a jejich frekvence je víceméně toliko základní, na kole do divadla nikdo nepojede.</p>

7. Podnikání a pracovní příležitosti pro obyvatele

Žádoucí směr rozvoje	Komentáře, připomínky
<ul style="list-style-type: none">▪ Omezený vznik nových pracovních příležitostí▪ Drobné a střední podnikání – zemědělská malovýroba, řemesla, služby▪ Malé ambice přitáhnout do města nové firmy	<p>Přitáhnout do města firmy s vysokou přidanou hodnotou, jak navrhuje na následujícím slidu by pro mě bylo vhodnější</p> <p>Firmy s vyšší přidanou hodnotou budou potřebovat pozemky pro výstavbu provozoven. Máme takové dostupné v majetku města a vhodnou lokalitu s příjezdní komunikací?</p>