

**Identifikační údaje**

*Akce: Územní studie přednádraží (Aktualizace po XVIII. změnách ÚP)*

*Stupeň: Územní studie*

*Datum: 07/2018*

*Katastrální území: Pardubice*

*Obec: Pardubice*

**Pořizovatel:**

*Magistrát města Pardubic – Odbor hlavního architekta*

*Štrossova 44, 530 03 Pardubice*

**Zpracovatel:**

*Hradecká projekční a developerská kancelář s.r.o.*

*Přemyslova 125/14, 500 08 Nový Hradec Králové*

*[info@hpdk.cz](mailto:info@hpdk.cz)*

*Akad. arch. Karel Albrecht*

*Ing. Vítek Donát*

*Ing. arch. Hana Bláhová*

*Ing. Petr Ivasienko*

## Textová část - členění

### A Základní údaje

- A/1 Hlavní cíle řešení územní studie
- A/2 Zhodnocení vztahu dříve zpracované a schválené územně plánovací dokumentace
- A/3 Vyhodnocení splnění zadání územní studie
- A/4 Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování

### B Řešení územní studie

- B/1 Vymezení řešeného území
- B/2 Kompoziční analýza a specifické charakteristiky řešeného území (vyplyvající z jeho polohy a funkcí včetně základních podmínek, doplňující průzkumy a rozbor, ochrany zjištěných hodnot území)
- B/3 Koncepce dopravy
- B/4 Návrh urbanistické koncepce
- B/5 Návrh regulačních prvků plošného a prostorového uspořádání
- B/6 Návrh řešení technické infrastruktury
- B/7 Vymezení pozemků veřejných staveb, asanačních a asanačních úprav
- B/8 Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na životní prostředí

### Seznam příloh textové části

1. Dopravní studie SSZ K6
2. Dopravní studie SSZ K7
3. Dopravní studie SSZ K8
4. Dopravní studie SSZ K91

### C Grafická část

01	Situace širších vztahů - město	
02	Situace širších vztahů	1:5000
03	Územní plán – XVIII. změna	1:2000
04	Koncept dopravní infrastruktury – závazná část	1:1000
05	Koncept vnitřní dopravy – závazná část	1:1000
06	Úprava dopravní infrastruktury – závazná část	1:500
07	Funkční uspořádání území – závazná část	1:1000
08	Prostorové uspořádání území – závazná část	1:1000
09	Plochy zeleně v území – závazná část	1:2000
10	Ideový návrh urbanistického a architektonického řešení	1:1000
11	Situace katastrální	1:2000
12	Situace katastrální – ortofoto	1:2000
13	Návrh řešení technické infrastruktury	1:1000
14	Inventarizace známých záměrů v území	1:5000
15	Situace vlastnických vztahů	1:2000
16	Charakteristické řezy – ideový návrh	1:500
17.1	Vizualizace záměru	
17.2	Vizualizace záměru	
18	Vazba záměru na studii Palackého – víc než spojka	1:1000

## A/ ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### A/1. HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ ÚZEMNÍ STUDIE

#### Zadání územní studie

Pořizovatelem územní studie je Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta.

Územní studie je zpracována na základě „Zadání územní studie vyplývající z XVIII. změny ÚPmP Pardubice – ÚS 2“ z února 2018.

Jedná se o lokalitu v k.ú. Pardubice ležící severně od ulice Palackého a zahrnující areál bývalého Lihovaru, autobusové nádraží a přilehlé pozemky.

Vymezený prostor je orientačně ohraničen ze západu ulicí Kpt. Bartoše, z jihu Palackého třídou, na východní straně přístupovou komunikací k autobusovému nádraží z křižovatky Palackého X Hlaváčova a ze severní strany hranicí vymezené funkční plochy, resp. v pásu zeleně severně od areálu bývalého Lihovaru a autobusového nádraží bez bližší vazby na stávající situační řešení.

Dle XVIII. změny ÚP zahrnuje řešené území tyto funkční plochy:

- Plocha přestavby XVIII/9P – území smíšené centrální SC
- Plocha přestavby XVIII/11P – území smíšené městské specifické SMA
- Plochy přestavby XVIII/10P, XVIII/12P, XVIII/13P – plochy městského parteru MP
- Plocha přestavby XVIII/8P – zeleň městská všeobecná Zvu

#### Důvody pro pořízení územní studie

XVIII. změny Územního Plánu města Pardubice účinné od 21. 12. 2017 a řešené území definovaly na základě ÚS Přednádraží, zpracované Ateliérem Med Pavlík architekti z března 2016. Účelem aktualizace určené části předchozí studie, včetně dříve zpracovaných podkladů, je konkrétní záměr investora a současně reakce na nové podněty v širších urbanistických vazbách. Určující limity funkčního využití, prostorového uspořádání a dopravního řešení vychází důsledně z XVIII. změn Územního Plánu města Pardubice. Odchytky od stanovené regulace pouze umožňují větší názorovou diverzifikaci.

Územní studie by po schválení měla sloužit jako územně-plánovací podklad pro rozhodování v území dle § 30 z. 186/2006 Sb. O územním plánování a stavební řádu a ve znění pozdějších předpisů.

#### Podklady pro zpracování územní studie

Ke zpracování návrhu územní studie byly použity podklady předané pořizovatelem nebo zajištěné zpracovatelem ve fázi zpracování dokumentace:

- Územní plán města Pardubic (Ateliér Aurum s.r.o., 2001) s jeho jednotlivými změnami
- XVIII. změna Územního Plánu města Pardubice (Ateliér Aurum s.r.o., 2015)
- Územní studie „Přednádraží – aktualizace“ (Med Pavlík architekti, 2016)
- Digitální mapa města Pardubic
- Technická mapa města Pardubic
- Ortofoto mapa města Pardubic
- Realizační dokumentace nového terminálu MHD
- Průzkumy a rozborů z přípravy demolice stávajících objektů
- Informace o investičních záměrech jednotlivých investorů v území (vlastníků)
- Informace z jednání s odbory státní správy a samosprávy s upřesňujícími požadavky, hlavně v oblasti dopravního řešení
- Studie Palackého – víc než spojka
- Terénní průzkumy zpracovatele

#### Hlavní požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území

- Zvážení možnosti využití stávajících objektů
- Respektovat v maximální míře zachování stávající zeleně a její doplnění v plochách určených XVIII. změnami v Územním Plánu a doporučených studií Palackého – víc než spojka
- Zohlednění urbanistických a architektonických vazeb

### Architektonicko-urbanistické řešení

- Doplnuje a upřesňuje předchozí územně-plánovací dokumentaci
- Zapojení nových objektů k dotvoření severní strany Palackého třídy
- Akcentace severozápadního nároží jako protipólu nádražního hotelu
- Propojení „zeleného klínu“ s veřejným prostranstvím na jihu a parkem na severu

### Dopravní řešení

- Navázat na dopravní systém navrhovaný v Upm Pce
- Dopravní napojení realizovat třemi vstupy a výstupy do řešeného území
- Křižovatku K8 z náměstí Jana Pernera řešit pouze jako vjezd do podzemního parkoviště
- Navázat na multimodální uzel – městské hromadné dopravy a vlakového nádraží
- Navrhnout dopravu v klidu převážně pod terénem
- Prověření umístění nové zastávky MHD v části Kpt. Bartoše
- Navázat na řešení cyklistických a pěších vazeb v širším území a napojení na stávající celoměstský skelet
- Zvážit umístění podchodu z prostoru terminálu MHD do veřejného prostranství na severní straně Palackého třídy

### Technická infrastruktura

- Respektování stávající infrastruktury v území
- Doporučení pro řešení hlavních střetů
- Koordinace umístění nových dřevin ve vazbě na stávající podzemní sítě

## A/2. ZHODNOCENÍ VZTAHU DŘÍVE ZPRACOVANÉ A SCHVÁLENÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

### Soupis předcházející projektové dokumentace

- Ideová studie „Přednádraží – brána do města“, HIGHWAY DESIGN s.r.o. + Med Pavlík architekti, 10/2013
- Návrh stavby „Multimodální uzel veřejné dopravy v Pardubicích – 1. Etapa“, HIGHWAY DESIGNs.r.o. a Med Pavlík architekti, 5/2015
- Koncepční studie Palackého – víc než spojka
- Územní studie „Přednádraží – aktualizace“, 03/2016

### Zhodnocení vztahu XVIII. změn Územního Plánu a návrhu Územní studie

Územní studie ve vztahu k platnému Územnímu plánu města:

- Reaguje na nové podněty, vyplývající z širších vazeb v území
- Doplnuje a upravuje komunikační systém
- Doplnuje a upravuje návrh prostorové regulace a funkčního využití
- Je podkladem pro další stupně projektové dokumentace

### A/3. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Územní studie je vypracována ve smyslu vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 500/2006 Sb. o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci. Studie v řešeném území poskytuje dostatečné vzorové řešení z hlediska urbanistického a prostorového a v maximálním souladu se zadáním. Zároveň byla ve studii – dle požadavku zadání – respektována koncepční studie Palackého – víc než spojka.

- Vychází z pokynů pořizovatele Zadání územní studie
- Vychází z projednání s vybranými orgány státní správy

### A/4. VYHODNOCENÍ SOULADU S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Územní studie řeší zadané území jako celek s vazbou na charakter širšího prostředí při zachování přírodních a kulturních hodnot.

Prostorové a funkční uspořádání je navrženo tak, aby odpovídalo pozici lokality navazující na centrum krajského města a současně umožnilo dostatečnou pestrost při architektonickém řešení jednotlivých objektů.

## B/ ŘEŠENÍ ÚZEMNÍ STUDIE

### B/1. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

#### Řešené území

Řešené území je v koncové západní části, širšího centra města Pardubic, ohraničené severní stranou náměstí Jana Pernera, ze západu ulicí Kpt. Bartoše, z východu přístupovou komunikací k bývalému autobusovému nádraží a ze severu pásem parkové zeleně. Celková plocha řešené lokality je 7,5 ha.

### B/2. KOMPOZIČNÍ ANALÝZA A SPECIFICKÉ CHARAKTERISTIKY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Význam území z hlediska celoměstského:

- Náměstí Jana Pernera s navazující Palackého třídou je jedním ze zásadních vstupů do centra města
- Území má přímou vazbu na hlavní nadregionální dopravní uzel
- Velkorysá prostorová kompozice přednádraží vhodným doplněním funkcí vytváří jeden z prvních obrazů města pro obyvatele i návštěvníky

#### Architektonické a historické památky

Jižní a západní stranu náměstí Jana Pernera uzavírají budovy vlakového nádraží a nádražního hotelu, který je jako celek památkově chráněn dle zákona č. 20/1987 Sb. ČNR ze dne 30.3.1987 o státní památkové péči – železniční stanice Pardubice.

Řešené území není v ochranném pásmu památkové rezervace, ale celá lokalita leží v území možných archeologických zájmů. Veškeré stavební záměry podléhají zákonné ohlašovací povinnosti Archeologickému ústavu dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a povinnost umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

#### Zeleň v plochách veřejných prostranství

V současnosti se vzrostlá zeleň uplatňuje při severní straně náměstí Jana Pernera ve formě zbytku stromů původní aleje, doplněná o výsadbu aleje v dělicím pruhu mezi komunikací a terminálem MHD.

Zbytky původní aleje jsou také patrné na západní straně ulice Kpt. Bartoše.

Uvnitř areálu mezi autobusovým nádražím a objektem bývalého lihovaru je v travnatém pruhu několik skupin vzrostlých stromů navazujících na zeleň v parku.

### B/3. KONCEPCE DOPRAVY

#### Širší dopravní vazby

Převedením tranzitní dopravy do nadřazeného dopravního systému dojde k vyloučení zbytné dopravy z městských radiál. V konečném řešení základní koncepce městských tangent umožní zapojení Palackého třídy a náměstí Jana Pernera do zásadní městské osy vedené přes křižovatku u Veselky a Třidu Míru na Pernštýnské náměstí.

Postupné dobudování tangenciálního dopravního systému výrazně sníží rizika nárůstu nežádoucí dopravy do prostoru přednádraží, kdy zásadní dopad bude mít plánovaná dostavba SV obchvatu města.

#### Doprava v řešeném území

- Řešené území je primárně dopravně napojeno na MUK Palackého přes okružní křižovatku u OC Lidl a dále v trase stávající Palackého třídy
- Přímá dopravní obslužnost je zajištěna v místech doporučených XVIII. změnami ÚP, tj. z ulice Kpt. Bartoše jako nové rameno napojující hypermarket Albert křižovatkou K91, z Palackého třídy křižovatkou K8 a obslužnou komunikací ze severního ramene křižovatky K7 Palackého x Hlaváčova
- Omezení intenzit nárůstu nákladní dopravy v úseku „Palackého střed“ po dobudování SV obchvatu umožňuje rozvoj v řešeném území.
- Význam, lokace a funkce řešeného území však budou vždy generovat poměrně vysokou dopravní zátěž.
- Návrh řešení umožňuje celkově uspokojivou kvalitu dopravy a dostatečné napojení rozvojových ploch.

Dopravní obslužnost území je zjištěna ulicemi kpt. Bartoše a Palackého třídou. V současném stavu jsou dominantním prvkem silniční sítě tři světelně řízené křižovatky na Palackého třídě. Od západu, tedy směrem od páteřní komunikační sítě Pardubice je křižovatka se SSZ K6 (kpt. Bartoše – Palackého), kterou následuje křižovatka se SSZ K8 Palackého – nádraží Pardubice a následuje SSZ K7 Palackého – Hlaváčova. Řízení těchto křižovatek v těsné blízkosti je rozhodující pro dopravní situaci i v blízkém okolí. Kapacitním hrdlem této části silniční sítě je v současném stavu křižovatka K8 a to zejména z důvodu jednoho průběžného pruhu na Palackého třídě směrem do centra.

Rozvojem generovaná doprava ještě více tento stav zhorší a křižovatky kapacitně nevyhoví. Z tohoto důvodu je ve sledovaném úseku navrženo přidat jeden jízdní pruh na Palackého třídě a komunikace je rozšířena celkem o 3,25m. Tato úprava komunikace zvýší kapacitu celého úseku i s ohledem na nově generované dopravní zátěže.

Připojení území k silniční síti bude pomocí nově vybudované průsečné křižovatky se světelně signalizačním zařízením na ulici kpt. Bartoše, v místě současné neřízené stykové křižovatky s nákupní zónou, kde bude současně vjezd pro zásobování lokality. Severní rameno křižovatky K8 bude nově sloužit pouze jako vjezd do podzemního parkoviště. Posledním spojením objektu se silniční sítí bude východní vjezd a výjezd, který naváže na stávající severní rameno křižovatky K7. Součástí změn na stávajících křižovatkách bude i integrace nových cyklistických pruhů a cyklistických vazeb.

#### Hromadná doprava

Možnost zřízení nové zastávky MHD v ulici kpt. Bartoše mezi křižovatkou K6 a novou křižovatkou při západním vjezdu do objektu není nadále uvažována. Současná dopravní obslužnost MHD je v místě více než dobrá, další zastávka se nachází na protějším rameni křižovatky K6, kde je terminál MHD u Hlavního železničního nádraží. Provoz nové zastávky by přinesl prodloužení jízdní doby spojů MHD a její poloha by měla negativní dopad na samotné řízení dvou přilehlých křižovatek vzhledem k vzájemné poloze a nutné koordinaci a plynulosti mezi oběma uzly.

#### Doprava v klidu

Návrh dopravy v klidu je řešen pro výstavbu v západní části (Lihovar XVIII/9P) výhradně parkovišti pod objektem a na jeho střeše krytými stánkami, v poměru 67% : 33%. Napojením obou parkovišť je navrženo novou průsečnou, světelně řízenou křižovatkou z ulice Kpt. Bartoše. Z této křižovatky je připojeno i zásobování nových objektů.

Druhým napojením parkovišť je severní rameno křižovatky K8, pouze vjezd. Vybudování tohoto vjezdu předpokládá zrušení stávající ČS PHM po skončení její dočasnosti. Maximální kapacita parkovišť je závazná a odpovídá celkovému dopravnímu řešení.

Parkovací plochy pro východní část území (Autobusové nádraží XVIII/11P) jsou navrženy pro rezidenty v bytových domech v severní části výhradě pod terénem (možnost zvýšeného 1.PP) Pouze místa pro návštěvy jsou situována k vjezdům z prodloužení severního ramene křižovatky K7.

Parkování pro objekty administrativy (nebo polyfunkční objekt) je navrženo pouze pod terénem, vyjma pohotovostních stání na terénu u jednotlivých vstupů (recepce). Maximální kapacity parkovišť pro severní část (rezidence) i jižní část (administrativa a polyfunkce) funkčním a prostorovým uspořádáním vycházející z koeficientů XVIII. změn ÚP a jsou ve svém maximu závazné.

Studie umožňuje vzájemné propojení podzemních parkovišť spojovacím podúrovňovým krčkem procházejícím pod „zeleným klínem“ funkční plochy XVIII/8P.

Toto řešení nesmí omezit terénní a parkové úpravy „zeleného klínu“ a musí vyřešit ochranná pásma stávající podzemní infrastruktury.

### **Cyklistická doprava**

Návrh cyklistické dopravy naplňuje požadavky návrhu vzešlé ze studie Palackého – víc než spojka, kde je kladen důraz na přímé propojení území ve směru východ – západ, jednosměrnou stezkou přiléhající k jízdnímu pruhu podél Palackého třídy.

Pro napojení severního území je navrženo využití veřejných ploch pro stezku se smíšeným pohybem pěších a cyklistů probíhající mezi funkčními plochami XVIII/9P a XVIII/11P, jejímž cílem je odvést cyklisty z prostoru podél rušné křižovatky Palackého x Kpt. Bartoše a vést trasu městským parterem až do přilehlé zeleně. Cyklotrasa podél komunikace Kpt. Bartoše zůstává především pro svedení cyklistické dopravy ve směru sever – západ. V severní části řešeného území je pak navrženo napojení této stezky se smíšeným pohybem západním směrem na stávající trasu vedoucí dále na sever podél komunikace Kpt. Bartoše. Zároveň lze doporučit převedení této stezky po severní hranici území východním směrem až k napojení na severní rameno křižovatky K7.

Nová stezka by měla být obousměrná, jednosměrné vedení v severní části Palackého třídy od křižovatky K7 ke křižovatce K6 je závazné.

### **Pěší trasy**

Pěší trasy v prostoru přednádraží vychází ze studie Palackého – víc než spojka. Severním směrem pak pokračují pěší trasy v návaznosti na území a zelené plochy vedoucí k Labi, síť cest a pěších spojek je doplněna a zároveň členěna ostrůvky zeleně v kombinaci se vzrostlými stromy. Zpevněné plochy tak volněji a méně násilně přecházejí do prostoru parkové zeleně.

V části bytové a administrativní výstavby je snaha o maximální vyloučení povrchové dopravy a rovněž pro maximalizaci ploch pro pěší a zeleň.

Pro napojení na prostor přednádraží jsou využity stávající přechody v místě křižovatky K6 a křižovatky K8 přes Palackého třídu. Variantně lze uvažovat o propojení území podchodem v místě křižovatky K8. Vzhledem k složitým podmínkám realizace vzhledem k přítomnosti většiny páteřních tras technické infrastruktury podél Palackého třídy je nutno prokázat smysluplnost daného řešení, kdy se stále předpokládá zachování stávající povrchové trasy.

## **B/4. NÁVRH URBANISTICKÉ KONCEPCE**

Zachování hodnotných prvků v řešeném území a přidání hodnot nových, zejména:

- Návrh dále rozvíjí Palackého třídu jako pokračování důležité městské osy a upevňuje strukturu náměstí Jana Pernera jako významného veřejného prostranství.
- Památkově chráněná budova hlavního nádraží zůstává v návrhu dominantou pohledové osy ve směru východ-západ.
- Liniová zeleň bude vhodně doplněna tak, aby navázala na navrhovaná řešení ve studii Palackého – víc než spojka.
- Posílení významu terénního zlomu oddělujícího řešené území od vzrostlé zeleně v severní části území.

### **Urbanistická kompozice:**

- návrh respektuje prostor náměstí Jana Pernera v jeho současné stopě se zaústěním Palackého třídy na severovýchodu a vyústěním ve směru k MUK Palackého na severozápadě náměstí.
- Vyosení Palackého třídy umožňuje v návrhu nabídnout v jihozápadním rohu řešeného území vytvoření druhé dominanty, která by z pohledu do města spolu s nádražním hotelem vytvářela logickou vstupní bránu. Druhá dominanta by ve směru základní osy Palackého třídy ve směru z města nekonkurovala dominantě nádraží.



- Návrh členění území do třech základních částí.
- **Západní část území (XVIII/9P-SC)** uzavírá severní stranu náměstí Jana Pernera monoblokem, s členitou živou jižní fasádou maximálně zapojenou do veřejného prostranství. V obou nárožích bloku (JZ x JV) jsou navrženy vstupy do objektu s propojujícími pasážemi ke dvěma pomocným vstupům (SZ a V).
- Definování jižní uliční čáry výrazně pomáhá uspořádat prostor náměstí Jana Pernera ve vztahu k terminálu MHD a budově nádraží.
- Západní strana bloku směrem k ulici Kpt. Bartoše v návrhu podporuje charakter hrdla a umožní budoucí uspořádání navazujícího západního prostoru kvalitní městskou zástavbou.
- Východní strana bloku maximálně využívá nově vytvořeného propojení veřejného prostranství a parku propojujícího kvalitní zeleň na okraji sídliště Závodu Míru s náměstím Jana Pernera. Toto spojení tak nabízí vhodné využití parteru pro doplňkové služby (restaurace, kavárny, drobná architektura, dětské hřiště, atd.)
- Severní strana bloku je pohledově kryta vzrostlou zelení a návrh doporučuje tuto stranu propojit například vertikálními zelenými pásy (nebo jinými přírodními prvky) prostřednictvím terénního zlomu s parkem a potlačit tak její hmotu ve prospěch zeleně.
- Výškové uspořádání bloku navrhuje zdůraznit jihozápadní nároží a snížit jihovýchodní nároží i celou východní část tak, aby zde výška hmoty nekonkurovala veřejnému prostranství se zelení.
- Parkování a dopravní obslužnost bude řešena výhradně pod povrchem objektu a část potřebných krytých parkovacích stání je možné vytvořit na střeše objektu.
- **Střední část území (XVIII/8P-ZVu a MP)**
- Propojuje plochy veřejného prostranství a plochy parkově upravené zeleně. Obě funkce vytváří „zelený klín“ spojující zelený pás podél řeky Labe s náměstím Jana Pernera.
- Současně tento prostor řešeného území opticky odděluje a funkčně spojuje západní a východní část. Zapojení veřejného prostranství do pásu zeleně včetně rozšíření do prostoru dočasně ČS PHM umožňuje vytvoření místa pro vzájemné setkávání a prolínání funkcí.
- **Východní část území (XVIII/11P-SMa)**
- V jižní straně sektoru navrhujeme umístění objektu dvou administrativních - polyfunkčních budov s možností smíšené funkce. Obě hmoty nejsou umístěné na uliční čáře severní části Palackého třídy a otevírají tak svým diagonálním umístěním prostor do veřejného prostranství ve střední části. Ukončení pevné uliční čáry před křižovatkou K7 zároveň umožňuje variantní řešení prostoru na jižní straně Palackého třídy. Oba jižní bloky oddělují navrženou rezidenční zástavbu v SV rohu území navazující na přilehlý park.
- Hmotové řešení bytových domů je navrženo výrazně členitější a postupně klesá severním směrem.
- Parkování pro objekty administrativ i rezidenci je řešeno téměř výhradně pod terénem – z 90% (nebo částečně pod terénem na společné podnoži u bytových domů se třemi samostatnými vjezdovými rampami).
- Obslužná komunikace umožňuje propojení východní části s podzemním parkovištěm v západní části podúrovňovým krčkem procházejícím pod „zeleným klínem“ funkční plochy XVIII/8P.
- Celkové uspořádání funkcí jednotlivých částí slouží k odclonění začleněné funkce bydlení od Palackého třídy.
- Různorodá funkční náplň vhodně začlení novou výstavbu do živé městské třídy.
- Celkově je navržena funkce západního bloku vzhledem k významu jeho umístění věnována celoměstské a nadměstské náplni z oblasti služeb, obchodu a kultury.
- Rozšířením veřejného prostranství, jeho propojením s parkem a veřejným prostranstvím při Palackého třídě, se tato část území významně začleňuje jak do náměstí Jana Pernera tak do stávající okolní zástavby a je novým doplňujícím prvkem v návrhu.
- **Uspořádání zeleně**
- V návrhu je doplněna liniová zeleň podél Palackého třídy jako pokračování studie Palackého - víc než spojka.
- Návrh řeší zelené plochy včetně skupin stromů jak uvnitř rezidenčních bloků a administrativy, tak jako součást propojení parku a veřejného prostranství.
- Návrh počítá s využitím vertikálních i horizontálních intenzivních zelených ploch jak na zástavbě v západní části, tak s využitím střech vhodných objektů ve východní části.



## B/5 NÁVRH REGULAČNÍCH PRVKŮ PLOŠNÉHO A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

**Regulativy funkčního využití** vyjadřují možnosti umístění staveb a využití území, které odpovídají jednotlivým urbanistickým funkcím ploch (účelu využití území) a je možno je v těchto plochách umístit za předpokladu, že vyhoví i všem ostatním zvláštním právním předpisům (např. hygienickým, vodního hospodářství, ochraně životního prostředí apod.). Stavby, zařízení a využití území jsou navrhovány jako přípustné (hlavní a doplňkové) nebo nepřípustné.

**Přípustné využití hlavní** - stavby, zařízení a využití území, které v území nebo ploše převládají a obsahují zásadní charakteristiky funkčního využití.

**Přípustné využití doplňkové** - stavby, zařízení a využití území, které nejsou plošně a významově rozhodující, ale slouží k doplnění hlavní funkce a k dosažení optimálního funkčního využití. Současně jí rovněž odpovídají stavby a zařízení, které nemohou být v území nebo ploše umístěny samostatně, ale pouze jako součást nebo doplněk staveb, zařízení a využití území hlavních nebo jsou nezbytným vybavením pro obsluhu dané lokality.

**Nepřípustné využití** - stavby, zařízení a využití území, které neodpovídají příslušné urbanistické funkci, nejsou součástí doplňkových staveb a zařízení, ani nezbytným vybavením pro obsluhu dané lokality.

**Výjimečně přípustné využití** - stavby, zařízení a využití území, které nejsou v regulativech jmenovány, neodpovídají příslušné hlavní funkci, ale lze je v území ponechat nebo umístit pouze výjimečně na základě bližšího posouzení všech urbanistických, hygienických, dopravních a ekologických hledisek.

### Definice pojmů:

**Veřejné prostranství:** území, jež je přístupné veřejnosti bez omezení a bez ohledu na vlastnictví. Veřejná prostranství jsou zejména náměstí, ulice, místní komunikace a chodníky, které mohou být doplněny drobnými soliterními stavbami veřejného určení a užití, vodními prvky, zpevněnými plochami a zelení, ale i parky.

**Aleje:** liniová zeleň, jež je součástí veřejných prostranství, lemující obvykle důležité městské ulice a bulváry

**Parcela:** základní územní jednotka vymezující vlastnické vztahy dle katastru nemovitostí. Není předmětem ani prvkem regulace.

### Navržené funkční plochy v rámci řešeného území:

#### Smišené území městské – specifické - SC

Plochy smíšeného území centrálního jsou územím využitým především pro občanskou vybavenost sloužící potřebám obyvatel v městském i regionálním měřítku s minimálním podílem bydlení (max. 30% podlahové plochy objektu).

Zástavbu tvoří především soliterní vícepodlažní objekty, případně stavby uspořádané do polouzavřených či uzavřených bloků.

#### Přípustné využití hlavní:

- stavby a zařízení pro veřejnou správu, administrativu městského, regionálního i nadregionálního významu
- stavby a zařízení pro kulturu a společenské aktivity městského a regionálního významu
- stavby a zařízení pro peněžnictví
- stavby a zařízení pro církevní účely
- stavby a zařízení pro veřejné stravování
- stavby a zařízení pro přechodné ubytování
- stavby a zařízení pro školství městského a regionálního významu
- stavby pro obchod vícepodlažní nad 4.000 m<sup>2</sup> prodejní plochy
- zařízení pro obchod integrované do víceúčelových budov

Přípustné využití doplňkové:

- stavby a zařízení pro sport a relaxaci
- stavby a zařízení pro zdravotnictví
- byty
- hromadné vícepodlažní garáže a parkingy
- parkovací plochy pro osobní automobily
- zařízení provozního vybavení staveb
- stavby a zařízení technického vybavení
- stavby a zařízení hromadné dopravy
- místní obslužné komunikace
- účelové komunikace pro motorovou dopravu, pěší a cyklisty
- veřejná prostranství, městský parter s drobnou architekturou, vodní prvky
- veřejná zeleň
- veřejná WC
- stavby a zařízení pro krátkodobé shromažďování domovního odpadu

Nepřípustné využití:

- stavby pro výrobu lehkou a průmyslovou
- stavby a zařízení pro výrobní služby s negativními vlivy na životní prostředí
- stavby pro skladování a manipulaci s materiálem a zbožím
- stavby pro obchod jednopodlažní
- stavby pro občanskou vybavenost koncentrovanou
- řadové garáže a garáže pro nákladní vozidla a autobusy
- stavby a zařízení pro skladování a likvidaci odpadů
- stavby a zařízení dopravní a technická s negativními vlivy na životní a obytné prostředí
- stavby zemědělské
- zahradnictví

Podmíněně přípustné využití:

V plochách, které navazují na komunikační systém města a jsou zasaženy negativními důsledky provozu na nich, je podmíněně přípustné umístění staveb pro bydlení a ubytování. V územním řízení nebo regulačním plánu bude prokázáno (např. akustickou studií), že hluk nepřekračuje hygienické limity upravené v prováděcím předpise pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb. Tyto stavby budou umístovány v těch částech vymezených ploch, kde nebudou překračovány limitní hodnoty hluku nebo objekty budou technicky řešeny tak, aby obytné části budov nebyly zasaženy nadlimitními hodnotami hluku.

**Smíšené území městské specifické - SMA**

Plochy smíšeného území městského jsou územím využitým především pro služby obyvatelstvu v městském měřítku a pro bydlení.

Zástavbu tvoří uzavřené či polouzavřené bloky domů, vytvářející strukturu ulic vnitřního města s plnohodnotným městským parterem v podnoží.

Přípustné využití hlavní:

- stavby pro bydlení ve vícepodlažních objektech s integrovanou vybaveností
- stavby a zařízení pro administrativu, veřejnou správu, peněžnictví
- stavby pro obchod – vícepodlažní, do 2.500 m<sup>2</sup> prodejní plochy
- zařízení pro obchod integrované do víceúčelových budov
- stavby a zařízení pro veřejné stravování
- stavby a zařízení pro přechodné ubytování
- stavby a zařízení pro kulturu a společenské aktivity
- stavby a zařízení pro církevní účely
- stavby pro bydlení
- stavby a zařízení pro sport

Přípustné využití doplňkové:

- zařízení pro služby a výrobní služby a lehkou výrobu bez negativních vlivů na životní prostředí, integrované do víceúčelových budov, areálů
- stavby a zařízení pro školství místního a městského významu
- stavby a zařízení pro zdravotnictví místního a městského významu
- zařízení pro sociální péči, integrované do víceúčelových budov
- stavby a zařízení pro vědu a výzkum
- zařízení pro veterinární péči
- zařízení provozního vybavení staveb
- stavby a zařízení technického vybavení
- komunikace účelové pro motorová vozidla, pěší a cyklisty
- místní obslužné komunikace
- stavby a plochy hromadné dopravy
- odstavné a parkovací plochy pro osobní automobily a autobusy
- hromadné vícepodlažní parkinky a garáže
- veřejná WC
- veřejná zeleň, veřejná prostranství
- drobná architektura, vodní prvky
- sportovní a dětská hřiště
- stavby a zařízení pro krátkodobé shromažďování domovního odpadu

Nepřípustné využití:

- stavby pro výrobu průmyslovou
- stavby a zařízení pro výrobu lehkou a výrobní služby s negativními vlivy na životní prostředí
- stavby pro skladování a manipulaci s materiálem a zbožím, které budou znamenat vysoký nárůst dopravy v území
- řadové garáže a garáže pro nákladní vozidla a autobusy
- stavby a zařízení pro dlouhodobé skladování a likvidaci odpadů, které nejsou přímo vázány na dopravu po železnici
- stavby a zařízení dopravních a technických zařízení s negativními vlivy na životní a obytné prostředí, mimo zařízení dopravy po železnici
- stavby a zařízení pro zemědělství
- zahradnictví

**Městský parter - MP**

Plochy městského parteru jsou veřejně přístupným územím městských či místních center, územím propojujícím tato centra a doprovázejícím městské třídy. Tyto plochy jsou využity především pro pěší komunikace s mobiliářem pro krátkodobý odpočinek a veřejnou zelení.

Přípustné využití hlavní:

- komunikace pěší

Přípustné využití doplňkové:

- plochy pro krátkodobý odpočinek vybavené městským mobiliářem
- drobná architektura a vodní prvky
- veřejná zeleň
- veřejná WC
- parkovací plochy osobních automobilů do 50 míst
- účelové komunikace sloužící obsluze funkční plochy a ploch sousedících
- stavby a zařízení pro hromadnou dopravu např. zastávka, přístřešek pro cestující, informační systém

Nepřípustné využití:

- veškeré stavby, které neslouží obsluze funkční plochy

**Zeleň městská všeobecná – parkově upravená - ZVu**

Funkční plochy zeleně městské jsou územím sloužícím jako parky, parkově upravené plochy a nábřeží řek. Podporována bude zejména funkce zeleně městotvorná (kompoziční), esteticko-kulturní, sociálně-rekreační.

- parky ZVp
- parkově upravené plochy ZVu
- nábřeží řek ZVn

Přípustné využití hlavní:

- parkové porosty okrasné a přírodní

Přípustné využití doplňkové:

- dětská hřiště
- sportovní hřiště s přírodními povrchy
- loděnice, přístaviště, kotviště
- odpočívadla, altány, drobná architektura
- vodní prvky
- pěší a cyklistické komunikace, hipostezky, lávky

Podmíněně přípustné využití

- drobné stavby pro občanskou vybavenost v plochách – lze povolit pouze na základě pořizovatelem územního plánu schválené územní studie, která byla vložena do evidence územně plánovací činnosti jako podklad pro rozhodování o změnách v území, případně bude jinou podrobnější dokumentací prokázáno splnění stanovených podmínek prostorového uspořádání
- v ploše změny XVIII/8P lze realizovat technicky řešené křížení nebo víceúrovňové řešení systémů sídelní zeleně a dopravních systémů za podmínky zachování průběhu systému zeleně s možností bezbariérového vedení pěších a cyklistických komunikací

Nepřípustné využití:

- veškeré stavby, které nesouvisí s funkcí hlavní
- stavby a činnosti s negativním vlivem na životní prostředí (dopravní zátěže, hluk apod.)

Podmínky prostorového uspořádání:

- Zastavěná plocha stavby, která plní výhradně funkci doplňkovou v ploše zeleně (např. občerstvení, veřejné WC, apod.) a bezprostředně s touto stavbou související zpevněné plochy (např. rozšířený chodník, nástupní prostor k objektu, terasa apod.), nepřekročí v součtu 50 m<sup>2</sup>.
- Zástavba plošného rozsahu nad stanovenou mez je podmíněně přípustná, pokud bude v další fázi přípravy záměru (při územním či stavebním řízení) např. územní nebo jinou podrobnější studií prokázáno, že záměr nenaruší koncepci zeleně, že nevytváří nežádoucí stavební (hmotové a výškové) dominanty, že nenarušuje krajinný ráz a charakter lokality, že respektuje přírodní, kulturní a urbanistické hodnoty lokality i širšího území.

**V územní studii byly podrobněji vymezeny následující závazné regulační prvky plošného a prostorového uspořádání:**

**Regulační prvky** – je jimi vyjadřován způsob regulace plošného a prostorového uspořádání území v podrobnosti odpovídající charakteru územní studie. Regulují se tedy jimi umístění staveb a plocha a jejich prostorové vazby v daném území.

**Regulační prvky plošného uspořádání** – regulativy projevující se v horizontální rovině stavebního pozemku.

- Funkční využití - vyjadřují možnosti umístění staveb a využití území, které odpovídají jednotlivým urbanistickým funkcím ploch (účelu využití území) a je možno je v těchto plochách umístit za předpokladu, že vyhoví i všem ostatním zvláštním právním předpisům (např. hygienickým, vodního hospodářství, ochraně životního prostředí apod.). Stavby, zařízení a využití území jsou navrhovány jako přípustné (hlavní a doplňkové) nebo nepřípustné.
- Zastavitelná plocha - plocha vymezená k zastavění s určitou funkcí nebo průnikem několika funkcí (funkční plochy). Plocha vymezená uličními čarami udává zastavitelnou část parcely.)
- Koeficient zastavěné plochy (KZP) - vyjadřuje podíl ploch zastavěných či k zástavbě určených
- (nadzemní stavby, bez zpevněných ploch) na celkové ploše posuzovaného území
- Koeficient zeleně (KZ)– vyjadřuje minimální podíl započítatelných ploch zeleně v ploše
- posuzovaného území. Do započítatelných ploch zeleně se zahrnuje zeleň na terénu (popínává
- zeleň, trávníky keře, stromy) a stromy ve zpevněných plochách (zápočetem 10 m<sup>2</sup> za strom s malou korunou, 25 m<sup>2</sup> za strom se střední korunou a 50 m<sup>2</sup> za strom s velkou korunou).
- V zastavěném území lze do KZ započítat intenzivně ozeleněné střechy a stěny budov.
- Vztažné pomocné čáry – definují vazby v území v širších souvislostech, vymezují návaznosti
- uličních front domů;
- Uliční čára (pevná linie) – nepřekročitelná a současně dokročená linie zástavby.
- Uliční čára (volná linie) – nepřekročitelná linie (linie nemusí být dokročená) a otevřená linie.
- Pro všechny linie platí, že je možné je přesáhnout architektonickými prvky nespojenými pevně se zemí (např. římsy, balkóny, markýzy apod.) do hloubky max. 3 m.
- Pozemky zatížené právem vedení inženýrských sítí
- Veřejná prostranství s převažující klidovou funkcí a výsadbou vzrostlé zeleně - tvoří významný kompoziční prvek obytného souboru plněním funkce estetickou, hygienickou, ekologickou a rekreační. Jedná se o upravené plochy s komponovanou výsadbou vegetačních prvků reprezentované kvalitními travnatými plochami, vzrůstnými dřevinami a nízkou doprovodnou zelení. Na plochách lze umísťovat pěší stezky, drobná hřiště a mobiliář obce.

**Regulační prvky prostorového uspořádání** – regulativy projevující se ve vertikální rovině vymezené zastavitelné části zároveň určují maximální výšku a maximální rozsah zastavění.

- maximální podlažnost (P) – stanovující maximální možnou podlažnost objektu v daném území nebo výškovou hladinu

**Podmínky pro další postup přípravy investic v území:**

- Zásadní podmínkou pro realizaci staveb v západní a východní části území je projednání navržených nezbytných úprav dopravní infrastruktury na úrovni správního rozhodnutí (podmíněné stavby)
- Podmínkou pro ověření správnosti řešení návrhu dopravní infrastruktury je zpracování mikrosimulačního dopravního modelu.
- Vzhledem k rozsahu území lze předpokládat etapizaci investic. V případě, že investice budou zahájeny v západní části území (XVIII/9P-SC), je třeba zajistit správní rozhodnutí na veškeré návrhy úprav dopravní infrastruktury.
- Podmínkou pro přípravu investic ve východní části řešeného území – jih (XVIII/11P-SMa), je dodržení termínu dočasného umístění ČS PHM a vybudování dopravního napojení území ze severního ramene křižovatky K7.
- Podmínkou pro zahájení výstavby ve východní části – sever (XVIII/11P-SMa), je doložení akustické studie prokazující vhodnost umístění bytových domů v navržené lokalitě.
- Obecnou podmínkou pro další postup projednávání investic je uzavření dohody s Městem Pardubice o vybudování veřejného prostranství a „zeleného klínu“ ve střední části území (XVIII/8P-ZVu a MP).
- Veškeré závazné prvky plošné a prostorové regulace jsou zobrazeny v grafické části ÚS.

## **B/6. NÁVRH ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY**

### **Koncepce řešení technické infrastruktury**

- Veškeré informace o stavbách a trasách souvisejících s technickou infrastrukturou jsou přebrány z technické mapy města a doplněny o informace jednotlivých správců inženýrských sítí. Územní studie předpokládá ponechání hlavních tras inženýrských sítí v současné poloze.
- Uspořádání nezbytných přeložek a výstavba nové technické vybavenosti bude řešeno současně s návrhem etapizace investic v území.
- Vymezení pozemků veřejných staveb bude upřesněno při konkretizaci investičních záměrů v dalších stupni PD – studie jednotlivých částí řešeného území.

## **B/7. VYMEZENÍ POZEMKŮ VEŘEJNÝCH STAVEB, ASANACÍ A ASANAČNÍCH ÚPRAV**

Nejsou vymezeny žádné pozemky.

## **B/8. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH DŮSLEDKŮ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

- Předchozí i současná využívání řešeného území vedla k výrazné devastaci přírodních společenstev v území.
- Návrh zvyšuje podíl zeleně v území a zakládá možnost propojení zeleně v severním parku s náměstím Jana Pernera.