

MAGISTRÁT MĚSTA PARDUBIC

ODBOR HLAVNÍHO ARCHITEKTA



Štrossova 44, Pardubice 53021

Sp. zn.: OHA/14886/2021/Ra

Č.j.: MmP 31266/2021

Vyřizuje: A. Reiský, tel. 466 859 145

337.02 / S.5

Pardubice, dne 24.3.2021



S00BX010UX57

REDSTONE HOUSE s.r.o.

tř. Svobody č.p. 956/31

779 00 Olomouc 9

VYJÁDŘENÍ

Magistrát města Pardubice, Odbor hlavního architekta, jako úřad územního plánování příslušný podle § 6 odst. 1 písm. g) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen "stavební zákon") a podle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na žádost, kterou dne 9.2.2021 podala společnost:

REDSTONE HOUSE s.r.o., IČO 07436394, tř. Svobody č.p. 956/31, 779 00 Olomouc 9,
kterou zastupuje Ing. arch. Radovan Hlubeček, [REDAKCE], Jalovcová č.p. 237/6,
Malšova Lhota, 500 09 Hradec Králové 9

ve věci:

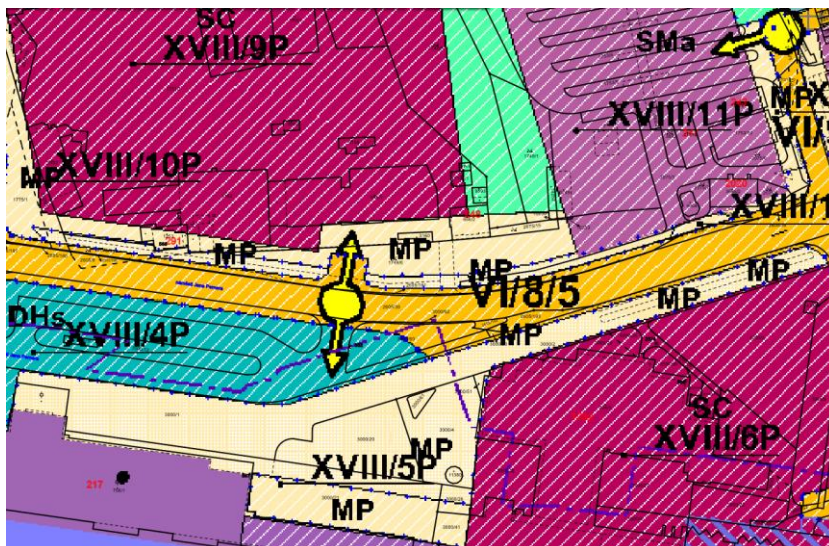
Lávka přes Palackého třídu

na pozemku: st. p. 3160, 666/1, parc. č. 3000/1, 3000/14, 3000/60, 3000/62, 3000/63, 2605/182, 2605/38, 2605/181, 2605/193, 1749/6, 1751/1 v katastrálním území Pardubice

sděluje,

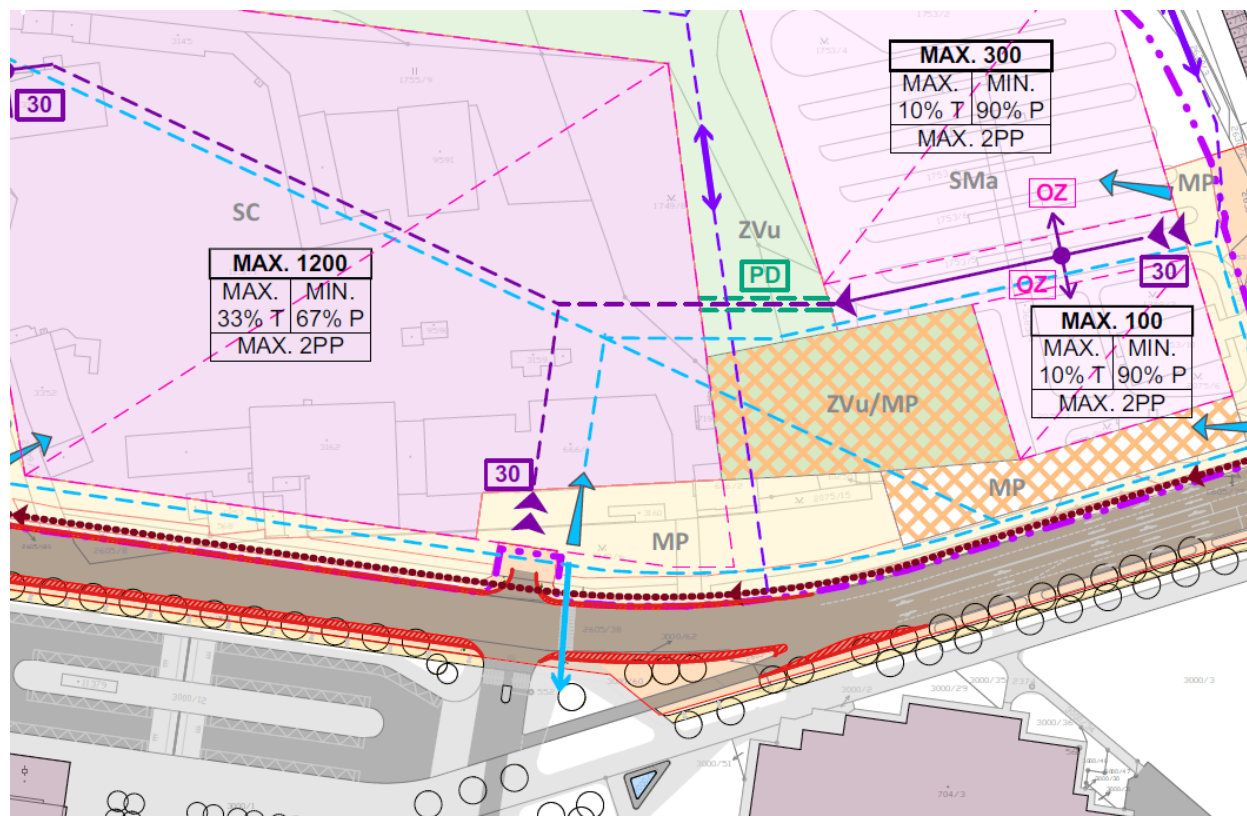
že záměr se dle platného Územního plánu města Pardubice nachází v rozvojovém území ve více plochách s rozdílným způsobem využití, a to „MP“ – městský parter a „D“ – systém silniční dopravy. Zároveň se nachází v rozvojovém území v ploše s rozdílným způsobem využití „SC“ – smíšené území centrální (obr. 1).

Lávka jakožto komunikace pro pěší a cyklisty není jedním z vyjmenovaných funkčních využití dle regulativů funkčních ploch, avšak z hlediska své funkce je základní dopravní infrastrukturou v území a bude posuzována na základě bližšího posouzení všech urbanistických, hygienických, dopravních a ekologických hledisek.



Obr. 1 – výřez hlavního výkresu ÚPmP

Záměr je umístován do plochy rozvojového území XVIII/9P, ve kterém je rozhodování o změnách podmíněno zpracováním územní studie. ÚS 2 (areál Lihovaru a autobusového nádraží) je zaregistrovaná v ILAS.



Obr. 2 – výřez závazné části ÚS2 – koncept vnitřní dopravy

Popis záměru

Na jižní straně Palackého třídy v prostoru přednádraží jsou pro nástup na lávku navrhována šikmá rampa a schodiště, které chodce mají vyvést nad úroveň trakčního vedení trolejbusů, což je zároveň maximální výška mostovky, po které se lidé mohou pohybovat. Šikmá rampa vede směrem k vlakovému nádraží, zatímco schodiště je navrženo směrem na východ k centru města. Rampa je řešena jako chodník se sklonem max 8 %, což by mělo odpovídat užívání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace i osoby vedoucí kočárky. Na severní straně Palackého třídy lávka navazuje na předpolí vstupu umístěného na úrovni druhého nadzemního podlaží navrhovaného objektu multifunkčního centra. Na úroveň veřejného prostranství situovaného v jihovýchodní části řešeného území se pak chodci mohou dostat schodištěm přilehlým k východní fasádě anebo výtahy situovanými uvnitř objektu v těsném sousedství vstupu.

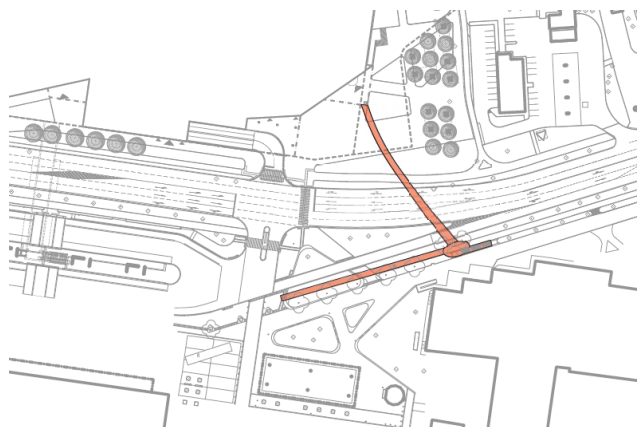
V případě realizace lávky záměr předjímá možnost zrušení stávajícího východního přechodu pro chodce a následné prodloužení intervalu pro pravé odbočení do multifunkčního centra a levé odbočení do terminálu pro vozy MHD.

Z hlediska designu lávky jsou zpracovány dvě varianty:

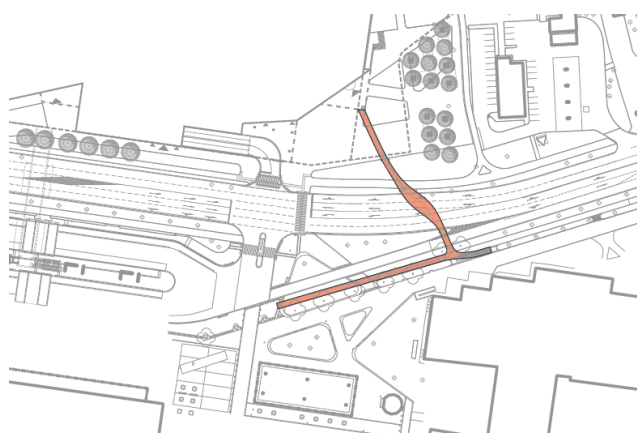
Varianta 1 – Lávka je půdorysně navržena ve tvaru písmene T s rampou směrem k nádraží a schodištěm směrem k městu. Místo spojení směrů je zvýrazněno odpočinkovou a pozorovací platformou eliptického tvaru. Od tohoto místa má mostovka dvojnásobnou šířku oproti nástupní rampě od nádraží. Nad centrální eliptickou platformou je umístěna výšková dominanta lávky v podobě protažených pilířů. Z těch je zavěšena hlavní část lávky překlenující Palackého třídu.

Varianta 2 – Tato organicky tvarovaná lávka je vytvořena souběhem dvou směrů nástupu – rampy od nádraží a schodiště od centra města, které se dále proplétají. Nejprve dojde k jejich spojení, aby se následně přímo nad Palackého třídu opět rozdělily, a vytvořily tak rozšířený odpočinkový a výhledový prostor. Poté se oba proudy opět spojí. Nosné sloupy lávky jsou skloněné do různých směrů a protažené

do výšky s osvětlením ve vrcholu. Jde o snahu vytvořit výškový akcent a dominantní zapamatovatelnou siluetu.



Obr. 3, 4 - Varianta 1 – výřez situace, nadhledová vizualizace



Obr. 5, 6 - Varianta 2 – výřez situace, nadhledová vizualizace

Z koncepčního hlediska OHA **nedoporučuje umístění lávky v řešeném území** z následujících důvodů:

- Lávku vnímáme pouze jako doplňkovou funkci k úrovněmu překonání komunikace – realizací lávky dojde ke zvýšenému tlaku na zrušení stávajícího přechodu pro chodce, což je výhodné zejména pro dopravní obsluhu - zajištění do multifunkčního centra (prodloužení intervalu odbočení vlevo do vjezdu do garáží). Předmětná lávka není v území nezbytným dopravním propojením v území – svou koncepcí má za cíl zejména napojení obchodně administrativního centra.
- Z koncepčního hlediska by v městském prostoru nemělo docházet k navrhování lávek, pokud si to nežadá složitá terénní situace. V takovém případě konstrukce lávek řeší složitý komunikační nedostatek a je vítaným prvkem zajišťujícím prostupnost územím. V ostatních případech, kdy lávka vytváří „ztracený spád“, je její použití nežádoucí a podporuje tak suburbánní charakter území.
- Chůze po lávce vytváří závlek oproti úrovněmu přechodu.
- Lávky obecně vytvářejí kolizní, nevzhledné a těžko využitelné prostory pod vlastní mostovkou a rampami. Dochází k vytváření míst tzv. srážkového stínu, která lze jen obtížně osadit vegetací.
- Umístěním lávky dojde k narušení stávajících kvalit veřejného prostranství přednádraží – těleso lávky je umístěno v těsném kontaktu se stávajícím stromořadím, kolide s okrasnými rabátky.
- Mimoúrovňové řešení pěších vazeb záporně ovlivňuje propustnost komunikace Palackého třídy. Tato komunikace byla nedávno rekonstruována se záměrem zklidnění dopravy.

Rozšiřování dopravních ploch a vymístění pěších vazeb je proti principu těchto opatření. Dojde ke zvýšení propustnosti individuální automobilové dopravy.

Posouzení předložených variantních řešení lávky:

Konstrukční řešení varianty 2 s nakloněnými podpurnými pilíři s osvětlením považujeme za vhodnější řešení z hlediska střídmějšího estetického působení a lepšího začlenění do charakteru prostoru přednádraží. Tvar mostovky přes Palackého třídu však považujeme vhodnější v přímém provedení jako je použito ve variantě 1.

Z hlediska regulativů Územního plánu města Pardubic a po posouzení na základě všech urbanistických, hygienických, dopravních a ekologických hledisek a hledisek koncepce území a zachování kvality veřejného prostranství a architektonického a urbanistického charakteru území je umístění záměru přípustné za splnění následujícího:

- Lávka vytvoří bezbariérové napojení veřejného prostranství pomocí rampy i na severní straně Palackého třídy. Schodiště výrazně znemožňuje použití lávky pro imobilní, chodce vedoucího kočárek a cyklisty, přijíždějící z městského parteru ze severní strany území, neplní tak deklarovanou funkci propojení obou stran Palackého ulice
- Bude zachován stávající přechod pro chodce. Z hlediska platné ÚS a dopravních vazeb je jasně naznačen směr pěších tras přes komunikaci v místě stávajícího přechodu.
- Konstrukce rampy v jižní části území napojující přednádraží nebude negativně ovlivňovat stávající zeleň a nebude zhoršovat komfort stávající segregované cyklotrasy.

Poučení

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů podle zvláštních předpisů.

Ing. arch. Zuzana Kavalírová
vedoucí odboru hlavního architekta
Odbor hlavního architekta Magistrátu města Pardubice

Obdrží

Radovan Hlubuček, Jalovcová 237/6, 500 09 Hradec Králové