

MAGISTRÁT MĚSTA PARDUBIC

ODBOR HLAVNÍHO ARCHITEKTA



Štrossova 44, Pardubice 53021

Sp. zn.: OHA/42902/2021/Ra

Č.j.: MmP 55780/2021

Vyřizuje: A. Reiský, tel. 466 859 145

337.02 / S.5

Pardubice, dne 2.6.2021



S00BX01PU0Q8

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 26.4.2021 podala společnost:

REDSTONE HOUSE s.r.o., IČO 07436394, tř. Svobody č.p. 956/31, 779 00 Olomouc 9, kterou zastupuje **Ing. arch. Radovan Hlubuček, IČO 67486592, Jalovcová č.p. 237/6, 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, 2605/38, 2605/181, 2605/182, 2605/193, 1749/6, 1751/1 v katastrálním území Pardubice

sděluje,

že prozkoumal předané stanovisko stavebníka, resp. projektanta k vyjádření Sp. zn. OHA/14886/2021/Ra ze dne 24.3.2021, ve kterém byly sděleny důvody, pro které OHA nedoporučuje umístění lávky v dotčeném území.

Stavebník argumentoval na vznesené důvody v následujících bodech:

Ad bod 1-2

Lávka je vyvolaná urbanistickou koncepcí území, kdy v dané lokalitě je soustředěn poměrně značný urbánní potenciál. Aktuální a plánovaná výstavba generuje poměrně mnoho pohybů, které je v tomto území potřeba odbavit, bezpečně, plynule a co možná nejkomfortněji.

Z pohledu tvorby kvalitního městského veřejného prostředí je rovněž potřeba držet obě strany městské třídy co možná nejživější a rovněž co možná nejsnadněji vzájemně propustné. Snadné a bezpečné pěší spojení maximalizuje nejlépe urbánní potenciál místa kdy oživí co možná nejrovnoměrnější obě strany městské třídy.

Bezpečnost a plynulost pěších a stejně tak i hromadné dopravy je nutné vnímat v celkovém kontextu místa. Je prokázáno na dopravním modelu, že posílení propojení obou stran Palackého třídy mimo úrovnovým řešením je značným příspěvkem k bezpečné a živé městské třídě zejména v dopravních špičkách.

Urbanistická koncepce území je, v co největší míře eliminovat novotvary v daném území a zachovat živé město, což navrhovaný trend obchodních multifunkčních objektů naprosto popírá, neboť vytváří město ve městě. Urbánní a městotvorné je využití tras po terénu. Lávka je zbytnou konstrukcí v území, které již nyní funguje, neboť pro komunikaci pěších je v blízkosti plánovaného objektu několik přechodů a po obou stranách ulice Palackého jsou realizovány chodníky. Návrhem lávky je zde požadavek investora a jeho potřeby zavedení pěších do svého objektu při zachování co nejrychlejší dopravy automobilové

s odbočením do obchodního centra. Vnímáme, že ačkoliv je lávka bezpečným způsobem překonání ulice, není řešením, které zajistí nejplynulejší a komfortní propojení pro pěší, tím by byl mnohem lépe podchod. Ztracený spád a dlouhý závlek nejsou vhodné pro starší osoby, pro osoby s kočárkem a s jakýmkoli typem pohybového omezení. Bezpečnost pohybu pěších musí být zajištěna v souladu s platnou legislativou, a to i v případě úrovněového přecházení. Předmětná lávka není v území nezbytným dopravním propojením – svou koncepcí má za cíl zejména napojení OC.

Ad bod 3

Tvarování lávky je navrženo tak aby respektovalo architektonické řešení MHD terminálu a minimalizovalo dopad na městskou infrastrukturu a zeleň. Právě tyto hlediska byly lehce nadřazeny nad sledováním co možná nejkratší pěší trasy. Lehké prodloužení pěší trasy je schováno do zvlněného tvaru lávky a lehké prodloužení pěší trasy je kompenzováno zajímavějšími výhledy z lávky, kdy pohled chodce není směřován jen pouze do jednoho bodu, ale panoramaticky rozprostřen do celého území.

Hodnocení tvarování lávky a porovnávání jejího designu je věcí značně subjektivní. Myslíme si, že představené návrhy lávky příliš svým designem nesouzní s jednoduchým a minimalistickým designem přednádraží. Lávka je svým tvarovým řešením a výrazovými prostředky o mnoho expresivnější. Nedomníváme se, že by obloukovité zakřivení mostovky poskytovalo zajímavější výhledy, než přímá a co možná nejsutbilnější mostovka. Dalším faktorem při posuzování tělesa lávky je její působení ve vztahu k výškové budově nádraží, která je komponovaná na průhled z osy Palackého třídy (při pohledu směrem ven z města), a tedy svým způsobem znehodnocuje vyznění jedinečnosti souboru objektu nádraží.

Ad bod 4-5

Prostor pod lávkou bude řešen tak, aby kompenzoval srážkový stín a nevytvářel prostor pro nežádoucí sociální jevy. Toho bude dosaženo vhodným tvarováním zakončením mostovky a napojením na terén. Rovněž k potlačení nevhodných sociálních jevů bude využito osvětlení podhledu lávky. Lávka je navržena navíc tak aby zásah do stromořadí byl minimalizován na naprosté minimum.

Z poskytnutých materiálů nelze zatím tyto detaily posoudit. Nelze ověřit odstup lávky od stávající vzrostlé zeleně, rozmístění jejich konstrukčních prvků ve vztahu ke kořenovému systému stromů a vedení cyklotrasy, její napojení na terén, dopad na stávající prvky veřejného prostranství jako např. rabátka s okrasnou výsadbou (z poskytnutých vizualizací a situačních výkresů vyplývá, že konstrukce lávky přímo zasahuje do průjezdného profilu cyklotrasy). Ze zkušeností s lávkami i přes deklarované zajištění výše uvedeného řešení víme, že tento typ staveb zmíněné problémy přinese.

Návrh znehodnocuje stabilizované kvalitní veřejné prostranství zábořem stávající zelené plochy, která nyní přispívá k zasakování dešťové vody, zlepšení stanovištních podmínek pro dřeviny a dotváří kvalitní estetickou úpravu prostranství. Návrh výrazně zasáhne do stability a estetického účinku stávajících minimálně 7 dřevin vyvolanou nutností zásahu do jejich korun – tak výrazný zásah by vedl k postupné degradaci a zničení kvality dřevin a výraznému snížení jejich ekosystémových služeb.

Ad bod 6

Odmítnutí mimoúrovňového řešení naopak dopravu v území bude tlačit do zbytečné vzájemné kolize a bariéra rušné ulice odradí obyvatele města od přecházení z jedné strany městské třídy na druhou. Tímto se v území ztratí komerční potenciál zejména pro jižní stranu Palackého třídy a potenciál pro oživení místa pošty. Městská třída tak bude trpět rozdělením na rušný dopravní uzel MHD s velice stísněným rozptylovým prostorem na jedné straně a živé komerční, kulturní centrum s kvalitně pojatým oddychovou zónou parku na straně druhé. Místo toho, aby byla co nejvíce podpořena interakce a vzájemná podpora v těchto funkcích, bude se v území stále udržovat uměle rozdělení co do funkce ale také co do kvality prostředí.

Je to přesně naopak. Největší tok pěších je nyní po jižní hraně ulice Palackého směrem nádraží – město a zpět. Je to právě záměr investora přivést potenciální nakupující do prostor obchodního centra. Neobáváme se, že by absence lávky způsobila ztrátu komerčního potenciálu jižního území okolo pošty. Toto území je dostatečně a bezbariérově propojeno ze strany centra města i terminálu městské dopravy. Již v počátcích přípravy záměru bylo diskutováno mimoúrovňové řešení v podobě podchodu, jehož vyústění bylo situováno mnohem vhodněji přímo do samotného prostoru Terminálu MHD. Toto řešení bylo kladně přijato i komisí pro urbanismus a architekturu.

Ad bod 1 sekce 2

Úprava severní části lávky je navržena tak, aby vytvářela kvalitní pobytový městský prostor a co nejméně omezovala kvalitní parkovou zeleň. Bezbariérovost je zde řešena v rámci krytého veřejného centra komerčního bloku. Zde je hned u vstupu možné využít několik výtahu, které spojují všechny veřejně přístupné úrovně včetně parkovišť. Výhodou takto řešeného bezbariérového řešení je kvalita, čistota a jasná kontrola. Samozřejmostí bude jasná navigace a čitelnost organizace bezbariérového přístupu. Tento bezbariérový přístup bude fungovat od časného rána do pozdní noci. Mezi 0.00-5.00 se neočekává vytíženost lávky, neboť v tuto dobu při nízké dopravní intenzitě v území bude jasná preference úrovnových bezbariérových přechodů.

Nutnost použití výtahu pro bezbariérovou trasu do veřejných prostor je pro uživatele značně omezující a jen podporuje charakter návrhu jakožto primárního zajištění přístupnosti obchodního centra před propojením veřejných prostranství. Návrh neslouží široké veřejnosti – jeho stavba je z části na pozemcích města a jako taková nemůže sloužit pouze investorovi, ale široké veřejnosti (nepropojuje bezbariérově veřejné prostory severní a jižní části).

Ad bod 2 sekce 2

Zachování přechodu, je prioritou návrhu od samého počátku. Právě aby tento přechod byl zachován byly navrženy takové úpravy dopravy, které maximalizují dobu na přechod. Nicméně i přesto doba pro přecházení je limitována a ve špičkových časech nenabídne dostatečnou kapacitu pro pěší propojení obou stran Palackého třídy, což by vedlo k promarnění lidského potenciálu v tomto území a znevýhodnění jižní strany Palackého třídy.

Od začátku deklarovaná priorita zachování přechodu není z předložené dokumentace jasně čitelná, ba naopak návaznost komunikací na přechod z jihu naprosto chybí. Vybudování lávky naopak akcentuje zvyšování času pro vozidla v křižovatce na úkor chodců, kteří budou mít v lávce alternativu. Z této logiky bude argumentován zvýšený tlak na zkracování doby pro přecházení pěších až po jeho možné zrušení. Zmiňované úpravy dopravy na maximalizaci doby pro přecházení nejsou z dokumentace čitelné. Ohledně znevýhodnění jižní strany a jejího budoucího potenciálu viz reakci k bodu 6.

Ad bod 3 sekce 2

Prostor pod lávkou bude řešen tak, aby kompenzoval srážkový stín a nevytvářel prostor pro nežádoucí sociální jevy. Toho bude dosaženo vhodným tvarováním zakončením mostovky a napojením na terén. Rovněž k potlačení nevhodných sociálních jevů bude využito osvětlení podhledu lávky. Lávka je navržena navíc tak aby zásah do stromořadí byl minimalizován na naprosté minimum.

Lávka bude ve dvou místech zvyšovat riziko kolize chodců a cyklistů a v jednom případě i MHD. Prvním kolizním místem je nástupní schodiště na lávku, lze předpokládat zhoršení rozhledových poměrů. Druhé potenciálně kolizní místo z důvodu zhoršení rozhledových poměrů vzniká uprostřed rampy od nádraží, kde dochází ke křížení pěších, cyklistů a vozidel MHD, vyjíždějících z terminálu. Z předložené dokumentace nelze vyčíst, jakým způsobem lávka kompenzuje srážkový stín a eliminuje nežádoucí sociální jevy.

OHA sděluje, že po posouzení všech urbanistických, hygienických, dopravních a ekologických hledisek a hledisek koncepce území a zachování kvality veřejných prostranství, trvá na dříve vydaných závěrech a podmínkách vyjádření k záměru.

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: Ing. arch. Radovan Hlubuček, Jalovcová č.p. 237/6, Malšova Lhota, 500 09 Hradec Králové 9