

VI. ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA PARDUBICE

Zastupitelstvo města Pardubice, příslušné podle §6 odst. 5 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), za použití §43 odst. 4 a §55 odst. 2 stavebního zákona, §13 a přílohy č.7 vyhlášky č.500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, §171 a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve spojení s ustanovením §188 odst. 4 stavebního zákona

v y d á v á

jako opatření obecné povahy tyto VI. změny územního plánu města Pardubice, schváleného usnesením Zastupitelstva města Pardubice č.....dne....., jehož závazná část byla vydána obecně závaznou vyhláškou Statutárního města Pardubice č. 42/2001, schválenou usnesením Zastupitelstva města Pardubice č. 401 Z ze dne 4.9.2001 a postupně změněná následujícími změnami:

- I. změny – OZV č. 42/1-2002, schválená usnesením č. 579/Z ze dne 25.6.2002
- II. a III. změny – OZV č. 7/2003, schválená usnesením č.106 Z ze dne 23.9.2003
- IV. změny – OZV č. 3/2004, schválená usnesením č.220 Z ze dne 11.5.2004
- V. změny – OZV č. 18/2004, schválená usnesením č.306 Z ze dne 14.12.2004
- VII. změny – OZV č. 2/2006, schválená usnesením č.10Z/2006 ze dne 7. 2.2006
- VII.A změny – OZV č. 9/2006, schválená usnesením č.314Z/2006 ze dne 19. 9.2006
- VIII. změny – OZV č. 10/2006, schválená usnesením č. 358Z/2006 ze dne 17.10.2006
- IX. Změny – OOP schválené usnesením č. 401 Z ze dne 4.11.2008

Cílem VI. Změn územního plánu města je navržením dílčích úpravy dopravního systému města (na vnější a především vnitřní dopravní síti) dosáhnout stabilizace koncepce především silniční dopravy v podobě tangenciálního dopravního systému s maximálním důrazem na dopravní zklidnění širší centrální oblasti města.

I. NÁVRH

I.A. Textová část

Závazná část uvedené územně plánovací dokumentace se mění a doplňuje takto:

1. Urbanistická koncepce

1.1. Zásady uspořádání bydlení a občanského vybavení

Koncepce stanovená platným územním plánem zůstává beze změny. K dílčím korekcím je navrženo území v oblasti Fáblovky, kde na místo ploch „čistého“ občanského vybavení jsou navrženy plochy smíšených funkcí s možností umístění i obytných objektů. Plochy smíšeného území městského jsou rozšiřovány i do území stávajícího autobusového nádraží. Tím by měla být prodloužena Palackého třída západním směrem ve smyslu městské třídy až do prostoru přednádraží.

1.2. Zásady uspořádání sportu a rekreace

Koncepce uspořádání sportovních ploch v původním územním plánu doznala v průběhu zpracování následných změn řady úprav.

VI. Změny vymezují území východně od S. K. Neumanna jako lokalitu navrženou ke změně funkčního využití pro sportovní areály. Tento poměrně rozsáhlý areál má potenciál plnit funkci celoměstského sportovního zařízení. Jeho umístění je logickým pokračováním stávajících sportovních ploch na levém břehu Chrudimky.

1.3. Zásady uspořádání komunikačních systémů

1. Základní komunikační síť města je navrhována jako tangenciální s vnitřním roštovým systémem ve vnitřním městě a s hlavním (základním) komunikačním okruhem okolo zastavěné jádrové části města. Do budoucna bude doplněn další okruh v západní části okolo území s převážně nebytovým charakterem s výjimkou pásu Svítkov – Popkovice – Staré Čivice. Západní komunikační okruh tvořený stávající severojižní tangentou I/37 bude doplněn v západní části řešeného území o navrženou trasu jihovýchodní tangenty I/2 a severovýchodní tangenty I/36. Západní okruh bude dotvořen nově navrhovanou trasou II/341. Osu mezi oběma okruhy tvoří I/37. Komunikace I/2 pokračuje po ulici Průmyslová a Hostovická k nadjezdu v Černé za Bory a odtud směrem na sever po upravené trase komunikace západně od Staročernska k MÚK Sezemice jih.
2. Vnitřní dopravní síť tvoří komunikace II/324 ve směru jih – sever a II/322 (rychlodráha) ve směru východ – západ. Oproti původnímu návrhu došlo (dle výpočtů) ke snížení dopravní zátěže na těchto trasách, takže tyto zůstávají v celé trase pouze ve 2-pruhovém uspořádání. Dochází dále ke změně trasování komunikace II/322 v úseku křižovatky „U Marka“ – křižovatka „U Trojice“, včetně vlastního křížení „U Trojice“ (I/37 – II/322).
3. Dopravní zátěž ul. Na Drážce se podařilo eliminovat změnou uspořádání silniční sítě. Navíc dochází k vypuštění „levobřežní“ komunikace, která zásadněji ovlivňovala dopravní zátěže v ul. Na Drážce. Bylo proto přistoupeno v tomto kritickém úseku k návrhu technických a stavebních opatření. Návrh počítá s převedením „průjezdné“ dopravy v této ulici v převýšené dvoupruhové estakádě (z důvodu eliminace hlukového zatížení v částečně uzavřeném tubusu) v úseku křižovatky Dašická – Blahoutova. Na úrovni terénu zůstává MHD a obslužná doprava.
4. Základní komunikační okruh je doplněn radiálním křížem, vedeným v trase sever – jih ulicemi Hradecká, třídou Palackého na křižovatku U Marka, po rychlodráze na ul. J. Palacha a ulicí Chrudimská v trase II/324. V trase východ – západ po II/322 po stávající trase k nadjezdu v Černé za Bory, dále jižně přes trať na ulici Hostovickou a Průmyslovou k „Nové Tesle“ a dále severně zpět na ul. Dašickou, po rychlodráze, novou komunikací za lihovarem ke křižovatce „U Trojice“ (Palackého) s I/37 a dále do oblasti přístavu a městské industriální zóny.
5. Pro dopravní obsluhu přiléhajících ploch je navrženo nové propojení MOK přes severní část areálu Prokop. Doprava v tomto úseku bude regulována organizačními opatřeními.
6. Při realizaci komunikací I. třídy a vyšší mimo zastavěné území sídel bude řešeno zajištění komunikací proti střetu vozidel a zvíře (např. odrazky proti zvíři, opticko – akustické výstražné zařízení apod.)
7. Dopravní systémy byly upraveny takto:

§ Systém silniční dopravy:

§ Vypuštěny jsou:

- a) Levobřežní komunikace, která propojovala navrhovanou trasu I/36, přes území Ležánka k zimnímu stadionu
- b) Severní trasa I/2 včetně MÚK u přístavu (nadjezdu ve Svítkově), která pokračovala severně podél železniční tratě do oblasti MIZ, kde se stáčela jižním směrem a podél západního okraje MIZ pokračovala na stávající trasu I/2
- c) Trasa rychlodráhy ve 4-pruhovém uspořádání – vymezena je ve stávajícím profilu
- d) V ulici Na Drážce 4-pruhové uspořádání komunikace
- e) záměr na systém jednosměrek k území „u Štíky“

- f) pro navrhovanou trasu komunikace druhé přemostění severně od Prokopova mostu
- g) výhledové mimoúrovňové dopravní propojení u Wonkova mostu

§ Nově navrhovány nebo prostorově jinak řešeny jsou:

- a) Trasa I/2 je nově vedena v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Ze stávající trasy se odpojuje na západním okraji kú. Staré Čívce, je vedena jižně od zastavby Starých Čivcí směrem k východu mimo řešené území. Na k.ú. Dražkovice se zapojuje do MÚK Dražkovice. Pro nové řešení MÚK je vymezena dopravní plocha, která umožní plnohodnotné doplnění resp. řešení této dopravní stavby. Aktualizováno je trasování jihovýchodní tangenty, kde jsou vypuštěny křižovatky se stávající dopravní sítí a jsou nahrazeny prostým mimoúrovňovým křížením s úpravou stávajících tras silnic. Pro trasu I/2 vedenou západně od sídla Staročernsko je vymezen navržený koridor. Podél trasy I/2 v ulici Hostovická a Průmyslová a podél stávající trasy procházející Bělobranskou Dubinou je vymezen koridor pro homogenizaci stávající trasy. Tento koridor by měl umožnit případné úpravy na stávající komunikaci tak, tak vybavení této komunikace vyhovovalo požadavkům na silnici I. třídy. V tomto koridoru nebudou realizovány stavby ani prováděny zásahy, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury
- b) Vymezena je plocha pro řešení MÚK Sezemice jih
- c) Aktualizováno je trasování navržené komunikace I/36 od křižovatky Budvarka přes území Fáblovky, východně od navrhovaného sídliště Cihelna přes Labe k okružní křižovatce „u pracovny“
- d) Navrženo je dopravní propojení Městská průmyslová zóna – přístav jižně od železničního koridoru
- e) Nově je řešeno dopravní napojení ploch přístavu
- f) Je upraveno vedení trasy komunikace od MÚK Palackého (U Trojice) západním směrem k přístavu – nav. II/322
- g) Je upraveno řešení resp. je vymezena plocha pro možná řešení MÚK Palackého (U Trojice)
- h) Je upraveno řešení MÚK Závodiště a dopravní napojení lokality Na Zavadilce
- i) Je navrženo dopravní zklidnění území přednádraží včetně přemístění autobusového terminálu do oblasti bývalého lihovaru
- j) Je navrženo nové dopravní propojení Palackého sever
- k) Je navržena úprava křižovatek na rychlodráze – ul. Havlíčkova, 17.listopadu, u sv. Anny a doplněna sjezdová rampa do ulice Kyjevská pro dopravní obsluhu nemocnice a IZS
- l) V ulici Na Drážce je navrženo řešení dopravy ve dvou úrovních (na mimoúrovňové estakádě průjezdná doprava, na terénu obsluha území a MHD)
- m) Je navrženo nové dopravní propojení z ulice Na Ležánkách na navrženou trasu I/36
- n) Je navrženo nové dopravní propojení z navržené trasy I/36 přes území Dubina-sever na Hůrka
- o) Je navrženo nové dopravní propojení z ulice Kosmonautů do Starého Hradiště
- p) Je navrženo nové dopravní propojení z východního okraje Starých Čivcí do oblasti přístavu novou trasou komunikace II/341
- q) Jsou vyznačena místa dopravního napojení lokality S.K. Neumanna východ
- r) Upraveno je dopravní napojení nemocnice na ulici Kyjevská
- s) Vyznačeny jsou úpravy na komunikační síti v Pardubičkách
- t) Navrženo je dopravní připojení obchodní zóny Baumarkt z komunikace I/37

- u) Doplněno je dopravní napojení sídliště Cihelna z navržené trasy komunikace I/36 a vnitřní dopravní síť tohoto sídliště
- v) Vymezena je plocha pro úpravy křižovatky U Josefa
- w) Vymezena je plocha pro úpravy křižovatky na východním předmostí Prokopova mostu
- x) Vymezeny jsou plochy pro doplnění MÚK Trnová
- y) Vymezeny jsou plochy pro úpravy křižovatky u areálu Univerzity Pardubice v Doubravicích
- z) Nově je řešeno dopravní napojení obytné lokality na jihovýchodním okraji Ohrazenic – z ulice Trnovská

§ Doprava v klidu

- a) Vypuštěn je záměr celoměstského parkoviště na Masarykově náměstí
- b) Vypuštěn je záměr pro parkoviště TIR v oblasti Fáblovky
- c) Korigovány jsou počty stání v oblasti kasáren Hůrka a u křižovatky rychlodráha – 17. Listopadu
- d) Doplněno je parkoviště v přednádraží

§ **Systém železniční dopravy:**

- a) Vypuštěn je záměr na propojení železniční stanice Rosice nad Labem – nádraží Pardubice novou tratí – obloukem západně od stávající tratě na Chrudim, ponecháno pouze jako územní rezerva
- b) Vypuštěn je záměr na zavlečkování přístavu z nádraží Pardubice
- c) Vypuštěna je stávající trať na Chrudim od areálu letiště, zbývající stávající trať ze stanice Rosice nad Labem – letiště bude sloužit pro zavlečkování areálu Letiště Pardubice
- d) Upravena je trasa Medlešické přeložky
- e) Propojení stanic Rosice nad Labem – nádraží Pardubice (zdvoukolejnění) je vedeno s prostorovými úpravami ve stávající stopě
- f) Navrženo je zavlečkování areálu přístavu ze stanice Rosice nad Labem

§ **Systém hromadné dopravy:**

- a) Plocha stávajícího autobusového nádraží je navržena k využití jinými městskými funkcemi, nový autobusový terminál je přemístěn do přednádraží, do prostoru bývalého lihovaru. Tato úprava by měla k sobě přiblížit oba terminály (vlakové a autobusové dopravy). Prostor mezi nimi bude využit mimo jiné jako hlavní uzel městské hromadné dopravy. Detailní řešení tohoto prostoru bude prověřeno v územní studii

§ **Systém pěší a cyklistické dopravy:**

- a) Doplněno je pěší a cyklistické propojení ulice Jiráskova s územím jižně od železniční tratě (Vinice). Obě části území budou propojeny bezkolizně – podchodem pod železniční tratí a rychlodráhou
- b) Doplněno je pěší a cyklistické propojení Tyršových sadů, přes ulici Labská, lávkou přes Chrudimku do parku Na Špici a dále do ulice Na Ležánkách
- c) Doplněny jsou pěší a cyklistická propojení v oblasti Fáblovka
- d) Aktualizována je trasa stezky podél komunikace I/36
- e) Aktualizováno je vedení cyklostezek v oblasti Svítkova

8. Při návrhu úprav komunikačního systému města (trasování komunikací, při řešení křižovatek apod.) byla zohledňována ekonomická náročnost navrhovaných úprav

9. Prověřen byl způsob dopravního napojení areálu letiště Pardubice. Vzhledem ke stavu příprav tohoto záměru byl v řešení VI. Změn ponechán způsob dopravního napojení řešený v IX. Změnách ÚPM. Možnost napojení areálu letiště na vnější dopravní síť bude dle potřeby prověřena v následujících změnách resp. aktualizacích ÚPM.

10. Byla prověřena koncepce dopravy v klidu, v návaznosti na navrhované úpravy byly korigovány počty stání, resp. byla navržena území vhodná k umístění kapacitních parkingů – viz grafická příloha Schema koordinačního výkresu dopravy
11. Prověřen byl systém veřejných prostranství. Významným veřejným prostranstvím je navržen prostor pokračující ulice Palackého v prostoru přednádraží, kde bude omezen provoz jen pro místní obsluhu a MHD. Preferován bude pohyb pěších a cyklistů, důraz bude kladen na řešení městského parteru s řešením odpočinkových míst a ploch veřejné zeleně. Nové veřejné prostranství by mělo vzniknout v přestavbovém území bývalého areálu Prokop. Jeho přesné vymezení a prostorové řešení bude prověřeno územní studií.
12. Navrhované záměry respektují hodnoty území.
13. Ve vztahu k navrhovaným úpravám byla z hlediska vedení komunikací ve volné krajině prověřena prostupnost krajiny

1.4. Ochrana a tvorba životního prostředí, ochrana ZPF a PUPFL

Koncepce stanovená platným územním plánem zůstává beze změny.

1. Z důvodu zásahu navrhované komunikace do severní části LBC 41- Na Starosrnojedském je navrženo jeho rozšíření na jihovýchodním okraji vymezeného LBC.
2. Severně od upravené křižovatky U Marka je mezi navrhovanou trasou komunikace a stávající obytnou zástavbou navržen pás městské zeleně.
3. Jižně od ploch vymezených pro přístav (zastavitelné území 15/z) je vypuštěna trasa nadregionálního biokoridoru 72/4 Pardubické Labe, která tyto plochy obcházela z jihu – mezi LBC 5/2 U přívozu a LBC 5/3 U přívozu. Vymezení obou LBC zůstává beze změny.
4. LBK 14 – K dubině je ve své trase mírně korigován v důsledku kontaktu s plochou pro řešení MÚK Sezemice –jih.
5. Podmínkou realizace dopravních staveb, které zasahují do PUPFL, bude jako kompenzační opatření realizace navržených zalesnění.
6. Trasování navrhovaných komunikací v navazujících podrobnějších dokumentacích bude zohledňovat ekologicky, krajinářsky a jinak z hlediska ochrany přírody významné lokality, trasy budou pokud možno vedeny mimo ně, případné zásahy budou minimalizovány. Stejným způsobem budou respektovány plochy lesa, případné zábory budou minimalizovány.
7. Východně od navržené trasy Medlešické přeložky v k.ú. Nemošice je směrem k zastavěnému území navržen pás izolační zeleně.
8. Navrhované úpravy (vymezení nových zastavitelných území (ploch), vymezení úprav a nových tras komunikačního systému včetně prostorových parametrů realizovaných staveb) budou vždy respektovat alespoň minimální parametry pro zachování funkčnosti jednotlivých skladebných prvků systému ekologické stability.
9. Minimalizovány budou zásahy do břehových porostů vodních ploch a vodotečí (např. lokalita 12).
10. Respektovány budou EVL (např. Chrudimka v Pardubicích). Respektovány budou území těchto lokalit, do jejich blízkosti nebudou umísťovány takové stavby a prováděny takové činnosti, které by mohly negativně tato území ovlivnit. Dopravní a technické stavby, které budou v kontaktu s těmito lokalitami (např. křížení), budou realizovány v takových parametrech, aby neovlivnily funkčnost těchto lokalit resp. případné výjimečné zásahy budou minimalizovány.
11. Při řešení uličních prostorů, především pak v plochách městského parteru, budou plochy sídelní resp. veřejné zeleně jejich významnou součástí, v lokalitách s dostatečnou prostorovou kapacitou budou doplňována uliční stromořadí.

2. Navrhované úpravy funkčního využití území, dopravního systému města, vymezení zastavitelných území (ploch) a území (ploch) navržených ke změně funkčního využití

2.1. Nově jsou řešeny tyto části dopravního systému, vymezují se tato **zastavitelná území** (zastavitelné plochy) a **plochy navržené ke změně funkčního využití**, resp. stávající funkční využití ploch:

2.1.1. Trasa komunikace I/2

Po jižním okraji řešeného území je trasován koridor pro trasu komunikace I/2 – **VI/1/1k** – **VI/1/3k**. Pro možnost realizace silnice I/2 je vymezen koridor proměnné šíře - minimální šíře koridoru je rovna rozsahu silničního ochranného pásma (2x50m). Vymezení koridoru umožňuje realizaci komunikace včetně všech jejích objektů a souvisejících staveb, včetně mimoúrovňových křižovatek s napojeními na stávající silniční síť, zařízení a potřebných úprav včetně provázání liniových systémů v území (např. technická infrastruktura, ÚSES apod.) Pro případné korekce trasy komunikace je v návaznosti na koridor pro dopravní stavbu vymezena plocha územní rezervy **R3** v rozsahu 100m na každou stranu koridoru.

- Podmínky pro využití územní rezervy pro dopravní stavbu:
 - V rozsahu územní rezervy nebudou realizovány stavby ani prováděny zásahy, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury
 - Realizace jakékoliv stavby uvnitř územní rezervy je podmíněna souhlasem Ministerstva dopravy ČR

V západní části, na západním okraji k.ú. Staré Čívce je řešena návaznost na stávající trasy komunikací, doplněna je plocha izolační zeleně **IV/1/2z**. Na tomto k.ú. je dále navržena plocha izolační zeleně **VI/1/3z** mezi stávajícím rozsahem zastavěného území sídla a koridorem komunikace I/2. V lokalitě kontaktu koridoru trasy komunikace s LBC 67-Křemenec je navržena plocha zalesnění **VI/1/5z**. Trasa komunikace bude v následných dokumentacích vymezena tak, aby byla vedena v rámci vymezeného koridoru mimo rozsah LBC 67- Křemenec, pokud toto nebude možné, pak zásahy do něj budou minimalizovány!

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIHOZÁPAD	2-1, 1-1, 0-1, 0-0	VI/1/1k	Staré Čívce		Systém silniční dopravy	53,608 ha
	0-0	VI/1/2k	Popkovice	PZ	Systém silniční dopravy	0,006 ha
	0-0	VI/1/2z	Staré Čívce	PZ	ZI	0,009 ha
	1-1	VI/1/3z	Staré Čívce	BP, PZ	ZI	0,307 ha
	1-1	VI/1/5z	Staré Čívce	PZ	PL	0,556 ha

Ve východní části navržené trasy I/2 je řešeno nové vymezení plochy pro řešení mimoúrovňové křižovatky s komunikací I/37- **VI/1/3k**. Nová trasa komunikace prochází přes areál odpadového hospodářství a ten je VI. Změnami rušen. Rekultivované části skládky jsou vymezeny jako plochy izolační zeleně – stav **VI/1/7z**. Vzhledem k prostorovému přeřešení MÚK je upraven i rozsah a tudíž i funkční zařazení rozvojových ploch na severním okraji zástavby Dražkovic. Zastavitelné území 143/z je plošně redukováno. Jihozápadní část funkčně navazuje na plochu ležící jižněji a je vymezena jako plochy výrobních služeb – **VI/1/b**. Plochy v jihovýchodní části navazující na stávající plochy bydlení jako plochy smíšené předměstské **VI/1/c** a severní část je ponechána v plochách občanské vybavenosti, ale ne koncentrované, ale občanské vybavenosti vyšší – obchod **VI/1/a**. Mezi plochu výrobních služeb a smíšeného území předměstského je vložen pás izolační zeleně **VI/1/1az**. Severně od plochy smíšeného území předměstského je vyznačena plocha stávající obslužné komunikace. Podél východní hrany komunikace I/37 je vymezena plocha izolační zeleně **VI/1/11z**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIH	9-1, 9-2	VI/1/3k	Dražkovice		System silniční dopravy	16,579 ha
	9-2	VI/1/7z	Dražkovice	TO	ZI	0,006 ha
	9-2	VI/1/a,b,c	Dražkovice	OK	VS,SP,OVp	5,595 ha
	9-2	VI/1/1az	Dražkovice	OK	ZI	0,278 ha
	9-2	VI/1/11z	Dražkovice	ZI,VS	ZI	0,408 ha

2.1.2. Z řešení platného územního plánu vypuštěná trasa komunikace I/2 v úseku Přístav – západní okraj Městské průmyslové zóny

V trase komunikace I/2 vymezené platným územním plánem, která je VI. Změnou vypuštěna, jsou doplněny jednak stávající funkční plochy – zemědělské plochy, plochy zeleně, železnice a další, jednak plochy navrhované navazující na řešení platného územního plánu – navrhované plochy zeleně VI/2/1-4z. V místě, kde do zastavitelného území I/26 a IV/10 zasahovala navržená komunikace je vymezena navržená plocha se stejným funkčním zařazením jako sousední plochy – tj. výroba lehká v lokalitě MIZ – VI/2/a.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIHOZÁPAD	1-0	VI/2/1,2z	Staré Čívce, Lány na Důlku	komunikace	KZ	2,908 ha
	1-0	VI/2/3z	Lány na Důlku	komunikace	ZI	0,007 ha
	1-0	VI/2/a	Lány na Důlku	komunikace	VLf	0,085 ha
	1-1	VI/2/4z	Lány na Důlku	komunikace	KZ	0,006 ha

2.1.3. Dopravní propojení Městská průmyslová zóna – přístav

Z východního okraje Městské průmyslové zóny je vedena nová trasa komunikace, která propojuje stávající komunikační síť v MPZ s vnější komunikační sítí na východním okraji Svítkova. Vyznačen je stávající úsek komunikace v MPZ, na něj navazuje navrhovaná trasa, která pokračuje severovýchodně a jižně od železniční tratě pokračuje východně až ke stávající komunikaci - VI/3/1,2,3k. V místě kontaktu navržené trasy se zastavitelným územím 12/z jsou doplněny drobné plochy se shodným funkčním vymezením – VLf – VI/3/1,2. Západně od těchto ploch je doplněna plocha zeleně VI/3/1z. V místech souběhu komunikace s železniční tratí nebo u mimoúrovňového křížení s železniční tratí jsou doplněny plochy izolační zeleně VI/3/2,3z. Navržená trasa komunikace kontaktuje vymezené LBC41 – Na Starosnojedském. Z tohoto důvodu je upraven rozsah LBC – jsou do něj zahrnuty plochy na jihovýchodním okraji LBC o stávající plochy lesa a navrženou plochu krajinné zeleně VI/3/4z.

V podrobnějších následných dokumentacích bude prověřena trasa, především pak parametry oblouku, s cílem minimalizovat zásahy do PUPFL.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIHOZÁPAD	1-0	VI/3/1k	Staré Čívce, Lány na Důlku		System silniční dopravy	1,139 ha
	0-0	VI/3/2,3k	Svítkov	PZ	System silniční dopravy	0,656 ha
	1-0	VI/3/1,2	Lány na Důlku	KZ	VLf	1,193 ha
	1-0	VI/3/1z	Lány na Důlku	VLf	KZ	0,208 ha
	0-0	VI/3/2z	Svítkov	PZ	ZI	0,448 ha
	0-0	VI/3/3z	Svítkov	PZ	ZI	0,376 ha
	1-0	VI/3/4z	Svítkov, Staré Čívce	PZ	KZ	0,418 ha

2.1.4. Přístav

V lokalitě přístavu je upraven způsob dopravního napojení lokality, včetně napojení na trasu komunikace II/322 přicházející od východu od MÚK U Trojice (Palackého) – VI/4/1k. Doplněna jsou zastavitelná území v návaznosti na komunikační systém a rozšíření zastavitelného území 15/z až ke komunikaci VI/4/1,2,3,4. Zastavitelné území VI/4/2 je vymezeno pro plochy nakládání s odpady jako náhrada za rušenou plochu této funkce v Dražkovicích. Rozsah zastavitelného území 15/z je redukován ze severovýchodu – stávající plocha zeleně na stopě bývalého říčního meandru je vymezena jako plocha krajinné zeleně VI/4/az. Ze severozápadu je redukován i rozsah zastavitelné plochy 15/z ve funkčním vymezení hlavní plocha dopravních systémů – vodní doprava tak, aby nově vymezená plocha krajinné zeleně byla provázána s břehovými porosty podél toku řeky Labe. Lokalita stávající obytné zástavby není navržena k asanaci, ale k funkční a prostorové přestavbě na funkci lehké výroby VI/4/a (1. etapa). Lokalita VI/4/3 pro lehkou výrobu bude realizována až ve 2. etapě, tzn. až po změně funkce v lokalitě VI/4/a. resp. až zde nebudou objekty využívány k bydlení. Mezi těmito plochami a upravenou navrhovanou trasou komunikace II/322 jsou doplněny plochy izolační zeleně – VI/4/3,4z. Jihovýchodní okraj zastavitelného území 15/z je upraven - je doplněn pásem izolační zeleně a jsou doplněny plochy krajinné zeleně VI/4/1,2z. Upřesněno je vedení stávající komunikace na nadjezdu a navazující plochy izolační zeleně.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIHOZÁPAD	0-0	VI/4/1k	Svítkov	KZ, ZI, komunikace	Systém silniční dopravy	0,270 ha
	0-0	VI/4/1	Svítkov	KZ	VL	1,743 ha
	0-0	VI/4/2	Svítkov	KZ, ZI, komunikace	TO	1,733 ha
	0-0	VI/4/3.4	Svítkov	KZ,ZI, komunikace	VL	1,854 ha
	0-0	VI/4/a	Svítkov	KZ, ZI, komunikace	VL	0,717 ha
	0-0	VI/4/1z	Svítkov	VL	ZI	0,127 ha
	0-0	VI/4/2z	Svítkov	VL	KZ	0,193 ha
	0-0	VI/4/3,4z	Svítkov	Systém silniční dopravy, KZ	ZI	0,341 ha
	0-0	VI/4/1u	Svítkov	VL	VL	15,513 ha
	0-0	VI/4/2u	Svítkov	DHv	DHv	2,967 ha

2.1.5. Zavlečkování přístavu, lokalita u Trojice a vedení komunikace II/322 z MÚK Palackého

Zavlečkování přístavu

VI. změny ÚPM upravují způsob zavlečkování areálu přístavu. Vypouští se trasy vlečkových kolejí ze stanice Pardubice, navrženy jsou trasy vycházející ze stanice Rosice n/Labem VI/5/1,2k. Vypouští se rovněž záměr propojení stanic Pardubice a Rosice n/Labem (propojení na Chrudim) vedený západně od stávající tratě na Chrudim přes lokalitu U Trojice (zůstává pouze jako územní rezerva R5). V trase vlečkových kolejí vymezených platným územním plánem jsou doplněny jednak stávající funkční plochy – plochy zeleně izolační a krajinné, plochy plnicí funkci lesa, vodní plochy a toky, plochy individuální rekreace a další, jednak plochy navrhované navazující na řešení platného územního plánu – navrhované plochy zeleně VI/5/1-5z. Aktualizována byla plocha (koridor) pro vedení komunikace II/322 VI/5/3k.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIHOZÁPAD	0-0, 9-0	VI/5/1,2k	Svítkov, Rosice n/L.		Systém železniční dopravy	4,137 ha
	0-0, 9-0	VI/5/3ku	Svítkov		Systém silniční dopravy	6,523 ha

	0-0	VI/5/a	Svítkov	Systém železniční dopravy	VL	0,294 ha
	0-0	VI/5/1,2z	Svítkov	Systém železniční dopravy	KZ	0,581 ha
	0-0	VI/5/3,4,5z	Svítkov	Systém železniční dopravy, komunikace	KZ	0,583 ha

Lokalita u Trojice a vedení komunikace II/322 z MÚK Palackého

Řešení lokality vychází z nového trasování komunikace II/322 z MÚK Palackého západním směrem k přístavu **VI/5/3k**. Doplněny jsou plochy dle stávajícího využití – plochy bydlení nízkopodlažního předměstského, plochy nakládání s odpady a odpadními vodami a plochy individuální rekreace. Severně od navržené trasy II/322 je vymezena plocha územní rezervy **R6** pro možné korekce a úpravy MÚK Palackého.

2.1.6. Řešení MÚK Palackého a navazujících území

Nově je vymezena plocha pro možná řešení MUK Palackého **VI/6/2k**. Do MUK je z východního směru napojena navrhovaná komunikace **VI/6/1k** trasovaná severně od obchodního centra Hypernova. Východně od stávající železniční trati na Chrudim, resp. západně od MUK Palackého je trasováno nové železniční připojení, resp. zdvojkolejnění stávající trasy mezi stanicemi Pardubice a Rosice nad Labem, které bude realizováno v rámci stávajících drážních pozemků.

Obchodní zařízení a přilehlé plochy položené jihovýchodně od řešené MUK – provozovna Lidl, je funkčně nově zařazeno do stávajících ploch funkčního vymezení občanská vybavenost vyšší – obchod. Západně od této plochy je navrženo nové zastavitelné území **VI/6/1** funkčně zařazené do ploch – Hlavní plochy dopravních systémů – silniční doprava. Tato dopravní plocha může být využita jako odstavná plocha pro autobusy pro nový autobusový terminál v přednádražím prostoru a bude sloužit pro dopravní obsluhu navazujících ploch. Upraven je rozsah zastavitelného území 83/7 – **VI/4/1u**. Doplněny jsou plochy stávající izolační a krajinné zeleně.

Z důvodu možné etapovité výstavby MÚK Palackého bude dočasně využívána stávající sjezdová rampa z komunikace I/37 ve směru od jihu do prostoru okružní křižovatky u obchodního zařízení Lidl, která může být do budoucna využívána pouze pro MHD. Minimalizovány budou zásahy do LBC 7-Podkova!

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení návrh		plošný rozsah
				dle ÚPM		
CENTRUM	9-0	VI/6/2k	Pardubice	ZI, Systém silniční dopravy, KZ	Systém silniční dopravy	8,248 ha
	9-0	VI/6/1ku	Pardubice	Systém silniční dopravy, ZI, OK, KZ	Systém silniční dopravy	0,595 ha
	9-0	VI/6/1	Pardubice	VL, OK, ZI, komunikace	DHs	1,685 ha
	9-0	VI/6/1u	Pardubice	Systém silniční dopravy, ZI, KZ, OK	OK	0,994 ha

2.1.7. Řešení MÚK Závodiště a navazujících území

Změna zachycuje upravené šířkové, směrové a prostorové uspořádání stávající podoby křižovatky s vloženou okružní křižovatkou na trase komunikace I/37 – **VI/7/ak**.

Vypuštěno bylo územním plánem navrhované mimoúrovňové řešení této křižovatky. Plochy původně navržené dopravní stavby byly vymezeny dle stávajících funkcí – izolační zeleň, plochy plnicí funkci lesa.

Jako druhá etapa resp. územní rezerva R7 možného řešení této dopravní stavby je navržena její úprava s průjezdem I/37 ve čtyřpruhovém uspořádání a v další výškové úrovni řešena velká okružní křižovatka, která umožní i dopravní napojení lokality Zavadilka.

Vzhledem k intenzifikaci využití ploch jižně od železniční stanice Pardubice je navržena úprava stávajícího dopravního připojení této lokality na ulici Teplého u ČSPHM Zavadilka – **VI/7/1k, VI/7/1z**. Z tohoto důvodu je stávající čerpací stanice navržena k asanaci.

Část areálu severovýchodně od MUK navrhovaná územním plánem k prostorové a funkční přestavbě s funkčním zařazením občanská vybavenost koncentrovaná je 6. změnou navržena k funkčnímu využití občanská vybavenost vyšší – **VI/7/a**.

Severovýchodní okraj areálu závodistiště je vymezen v souladu se stávajícím funkčním využitím a zařazením celého areálu do ploch RS – sportovní areály. VI. Změna dále vymezuje stávající dopravní napojení areálu závodistiště včetně přílehlých ploch izolační zeleně.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIH	9-0	VI/7/1k	Pardubice	Systém silniční dopravy, DHs	Systém silniční dopravy	0,154 ha
	9-1	VI/7/a	Pardubice	OK	OV	2,447 ha
	9-0	VI/7/1z	Pardubice	Systém silniční dopravy, DHs	ZI	0,105 ha

2.1.8. **Řešení prostoru přednádraží**

Navrženo je nové trasování komunikace včetně křižovatky U Marka přes stávající autobusové nádraží za areálem bývalého lihovaru západním směrem do MUK Palackého – **VI/8/1k**. V místě křížení této komunikace s ulicí Kpt. Bartoše je navržena okružní křižovatka. Rovněž západně posunutá křižovatka U Marka je nově řešena jako okružní. Tato komunikace bude zajišťovat dopravní napojení ploch mezi touto komunikací a Pernerovým náměstím, resp. ulicí Palackého. Z této komunikace dále odbočuje nově navrhované dopravní propojení Palackého – Sever. Napojení těchto komunikací je řešeno okružní křižovatkou, která zároveň zajišťuje dopravní přístup do lokalit VI/8/a a VI/8/b. Do lokality VI/8/b je uvažováno s možností dopravního napojení z ulice Kpt. Bartoše.

Trasa stávající komunikace v ulici Palackého v prostoru přednádraží a navazující plochy přílehlé ke křižovatce U Marka jsou vymezeny v navrhovaném funkčním využitím - městský parter – **VI/8/3 a VI/8/5**.

Plochy ležící v prostoru mezi nově navrhovanou komunikací a ulicí Palackého VI. Změna navrhuje k funkční a prostorové přestavbě resp. vymezuje nová zastavitelná území. Východní polovina tohoto území je zařazena do ploch smíšeného území městského – **VI/8/b**, resp. **VI/8/2**, západní do ploch občanské vybavenosti vyšší – **VI/8/a**, resp. **VI/8/1**. Stávající plocha městského parteru je vymezena západně od budovy pošty a podél západního okraje obytného bloku jižně od Palackého třídy u křižovatky U Marka.

Jižně od upravené křižovatky U Marka, po obou stranách komunikace jsou navrženy plochy městské zeleně – parkově upravené plochy – **VI/8/1z, VI/8/2z**, které především východně od komunikace budou plnit funkci izolační pro eliminaci vlivů dopravy vůči stávajícím obytným objektům.

Pro dotvoření prostoru přednádraží je v návaznosti na budovu nádraží a pošty vymezeno zastavitelné území pro občanskou vybavenost vyšší – **VI/8/4** a plocha navržená ke změně funkce (OV) – **VI/8/c**.

Při trasování komunikace a využívání ploch za stávajícím autobusovým nádražím a bývalým lihovarem bude maximálně zohledněna stávající kvalitní vzrostlá zeleň. Pokud by trasa komunikace byla v kontaktu se stávajícím valem, který chrání území ležící severně od něj, bude tento posunut nebo nahrazen jiným technickým řešením tak, aby nebyla snížena kvalita obytného prostředí v kontaktním území.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení návrh dle ÚPM		plošný rozsah
CENTRUM	9-0	VI/8/1k	Pardubice		Systém silniční dopravy	1,361 ha
	9-0	VI/8/1,2	Pardubice	ZVu	OV, SM	0,727 ha
	9-0	VI/8/3	Pardubice	ZI	MP	0,049 ha
	9-0	VI/8/4	Pardubice	MP, ZVu	OV	0,316 ha
	9-0	VI/8/5	Pardubice	Systém silniční dopravy, ZI	MP	0,543 ha
	9-0	VI/8/a	Pardubice	OVp, Systém silniční dopravy	OV	2,527 ha
	9-0	VI/8/b	Pardubice	OVp, OVd, DHs, Systém silniční dopravy	SM	2,068 ha
	9-0	VI/8/c	Pardubice	DHz	OV	0,171 ha
	9-0	VI/8/1z	Pardubice	Systém silniční dopravy	ZVu	0,131 ha
	9-0	VI/8/c	Pardubice	Systém silniční dopravy, ZI	ZVu	0,431 ha

2.1.9. Řešení dopravního propojení Palackého sever a navazujících území

Změna navrhuje nové dopravní propojení pro obsluhu kontaktních ploch a území Palackého – sever. Komunikace vychází od stávajícího autobusového nádraží, severozápadně obchází areál pivovaru a pokračuje východním směrem přes severní část areálu Prokop do ulice K Polabinám – **VI/9/1k**. Další dopravní napojení je navrhováno jako odbočení z toho dopravního propojení směrem jihovýchodním podél řadových garáží a jižněji přes areál garáží ve vnitrobloku do předprostoru pivovaru – **VI/9/2k**. Na křižovatce ulic nábřeží Závodu míru a K Polabinám je vymezena stávající okružní křižovatka a stávající propojení východním směrem do křižovatky u ČEZ arény. Plochy v severní části ulice k Polabinám a navazující plochy jsou vymezeny jako navržené plochy městského parteru – **VI/9/1,2**.

Prostor mezi areálem pivovaru a ulicí Palackého je rovněž navržen jako městský parter - **VI/9/3,4**.

Plochy mezi navrhovaným dopravním propojením a stávajícími obytnými plochami sídliště Závodu Míru jsou navrženy k funkční a prostorové přestavbě s funkčním zařazením smíšené území městské – **VI/9/a,c**. Malá dopravní plocha ležící severně od přestavbové plochy 13/p je rovněž navržena k přestavbě se shodným funkčním zařazením jako navazující plochy, tj. smíšené území centrální – **VI/9/b**.

Plocha ležící jižně od navrženého dopravního propojení a západně od pokračování komunikace z ul. Hlaváčova severozápadně od křižovatky U Marka je navržena jako plocha městské zeleně – parkově upravené plochy – **VI/9/3z**. Stejně tak i plocha severně navazující na navrženou okružní křižovatku v prostoru stávajícího autobusového nádraží – **VI/9/4z**.

Severní část dopravní plochy vymezené územním plánem a navazující na areál pivovaru je navržena k funkční a prostorové přestavbě na funkční plochu výroba lehká – **VI/9/e**. Jižní část dopravní plochy je v souladu s okolními plochami zařazena do ploch smíšeného území městského a je navržena k funkční a prostorové přestavbě – **VI/9/f**.

Severozápadně od areálu pivovaru jsou v návaznosti na nové dopravní propojení navrženy plochy městské zeleně – všeobecné – ZVu **VI/9/1,2z**.

Provoz na novém dopravním propojení bude upraven organizačními opatřeními tak, aby nebyly překračovány limitní hodnoty hluku a sloužilo výhradně pro dopravní obsluhu přilehlého území.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
CENTRUM	9-0	VI/9/1k, 2k	Pardubice		System silniční dopravy	0,986 ha
	9-0	VI/9/1,2	Pardubice	SC	MP	0,260 ha
	9-0	VI/9/3,4	Pardubice	SM	MP	0,387 ha
	9-0	VI/9/5	Pardubice	OVd, SM	MP	0,378 ha
	9-0	VI/9/a,c	Pardubice	BS, TV, VL, MP	SM	1,270 ha
	9-0	VI/9/b	Pardubice	DG	SC	0,099 ha
	9-0	VI/9/d	Pardubice	MP	SM	0,402 ha
	9-0	VI/9/e	Pardubice	DG	VL	0,130 ha
	9-0	VI/9/f	Pardubice	DG	SM	0,199 ha
	9-0	VI/9/1,2z	Pardubice	VL	ZVu	0,189 ha
	9-0	VI/9/3z	Pardubice	DHs, OVd	ZVu	0,909 ha
	9-0	VI/9/4z	Pardubice	DHs	ZVu	0,030 ha

2.1.10. Rychlodráha, dopravní napojení na vnitřní komunikační síť a řešení navazujících území

Změna vymezuje komunikaci „rychlodráhy“ ve stávajícím profilu a doplňuje navazující plochy s funkčním zařazením dle stávajícího stavu – vypuštění záměru rozšíření na čtyřpruh. Navrženo je dopravní připojení ulice Havlíčkova na „rychlodráhu“ – **VI/10/1k**. Dále je navrženo dopravní propojení ulic 17. Listopadu a „rychlodráhy“ (Hlaváčova) – **VI/10/2k**. Tato připojení budou realizována až po zprovoznění severovýchodní tangenty – komunikace I/36 a převedení „rychlodráhy“ (ul. Hlaváčova) do nižší třídy. Navržena je úprava prostorového a směrového uspořádání křižovatky U Svaté Anny s vloženou okružní křižovatkou na výjezdu z podjezdu – **VI/10/3k**. Navrženo je dopravní připojení ulice Kyjevská na „rychlodráhu“ (ul. Kpt. Jaroše), které bude složité výhradně pro vozidla záchranného systému – **VI/10/4k**.

U podjezdu ulice 17. listopadu pod „rychlodráhou“ je redukován plošný rozsah dopravní plochy 17/p. Funkční zařazení zůstává zachováno. Plochy severně od „rychlodráhy“ v úseku mezi ulicemi Havlíčkova a Bratraců Veverkových jsou vymezeny jako městský parter.

Jižní část areálu teplárny zůstává navržena k funkční a prostorové přestavbě ovšem nově s funkčním zařazením do ploch občanská vybavenost vyšší. Rozsah lokality byl zvětšen o plochy, které v platném územním plánu byly zařazené do ploch dopravního systému – **VI/10/b** a na jižním okraji je plocha rozšířena o drobnou plochu zastavitelného území **VI/10/1**.

Objekty v platném územním plánu navrhované k asanaci z důvodu navrhovaného rozšíření rychlodráhy na čtyřpruh zůstávají zachovány a funkčně jsou zařazené dle stávajícího využití (např. stávající plochy BP-plochy bydlení nízkopodlažního předměstského, SM-smíšené území městské, OVa – občanská vybavenost vyšší – administrativa). Pokud by v těchto plochách byla navrhována nová obytná stavba, bude v další fázi přípravy záměru (např. DUR) prokázáno nepřekročení limitních hodnot hluku.

Plochy navazující na navrhované dopravní propojení „rychlodráhy“ a ulice Kyjevská jsou vymezeny pro izolační zeď – **VI/10/1,2z**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
CENTRUM	9-0	VI/10/1k	Pardubice		System silniční dopravy	0,043 ha
	9-0	VI/10/2k	Pardubice		System silniční dopravy	0,181 ha
	8-0	VI/10/3k	Pardubice		System silniční dopravy	0,490 ha
VÝCHOD	8-0	VI/10/4k	Pardubice	VS, ZI	System silniční dopravy	0,192 ha
	8-0	VI/10/1	Pardubice	System silniční dopravy	OV	0,022 ha
	8-0	VI/10/b	Pardubice	System silniční dopravy,	OVp,	3,102 ha

				DHs, ZI		
	8-0	VI/10/c	Pardubice	Systém silniční dopravy, ZI, ZVu	SM	0,503 ha
VÝCHOD	8-0	VI/10/1,2z	Pardubice	VS	ZI	0,292 ha

2.1.11. Prostor a komunikační řešení – Dašická

VI. Změna územního plánu navrhuje přestavbu křižovatky Dašická z průsečné na okružní **VI/11/ak**. V ulici Na Drážce je navrženo nové dopravní uspořádání mezi ulicemi Dašická a Blahoutova – **VI/11/1k**. Pro tranzitní dopravu je v tomto úseku navrženo vybudování estakády. Komunikace na terénu budou sloužit pro MHD a dopravní obsluhu území. Navazující plochy jsou vymezeny jako městský parter - **VI/11/1,2**. V místě styku ulic Na Drážce a Blahoutova je navržena okružní křižovatka. Dále je severovýchodním směrem navrhována změna šířkového uspořádání komunikace se zakončením úprav na okružní křižovatce U Pracovny – **VI/11/bk**. Součástí změny je rozšíření profilů severovýchodní tangenty ústící do severního vjezdu okružní křižovatky Husova o odbočovací pruh (resp. nájezd) a rozšíření profilu komunikace v ulici Na Drážce (připojovací pruh - sjezd) – **VI/11/3k** – ve směru na Sezemice. Obě tato rozšíření jsou navržena z důvodu zvýšení propustnosti křižovatky ve směru ze severovýchodní tangenty na Sezemice, které bude řešeno mimoúrovňovým bypassem. Změna vypouští záměr rozšíření ulice Dašická na čtyřpruh.

Plochy v Dašické ulici, které byly v platném územním plánu součástí dopravního systému, resp. izolační zeleně, jsou v souvislosti s novou úpravou šířkového uspořádání komunikace vymezeny dle stávajícího funkčního využití.

Změna navrhuje několik ploch přilehlých ke komunikaci Na Drážce do funkčního využití izolační zeleně - **VI/11/3,4z**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
VÝCHOD	8-0	VI/11/1k	Pardubice, Studánka	Systém silniční dopravy	Systém silniční dopravy	1,640 ha
	8-0	VI/11/3k	Pardubice	OVp	Systém silniční dopravy	0,113 ha
	8-0	VI/11/1,2	Pardubice	Systém silniční dopravy, BP, BS	MP	2,102 ha
	8-0	VI/11/3,4z	Pardubice, Studánka	Systém silniční dopravy, ZVu, DHs	ZI	0,166 ha

2.1.12. Dopravní propojení I/36 – Ležánka, vypuštěná trasa „levobřežní komunikace“

Změna řeší navrhovanou trasu komunikace propojující oblast Ležánka s navrhovanou komunikací I/36. Řešeno je dopravní napojení okolních zastavěných částí včetně propojení do ulice Husova – **VI/12/1k**. V místech vypuštěného dopravního propojení ulice Husova a vypuštěné levobřežní komunikace je doplněna plocha zeleně rekreační. Severně od areálu sádek je doplněna jižní část zastavitelného území 88/z o drobnou plochu – **VI/12/2**.

Na pravém břehu Chrudimky je v místě původní trasy levobřežní komunikace vymezena plocha pro technickou vybavenost v souladu s navazujícími plochami – **VI/12/4**.

Severozápadní okraj zahrádkářské osady Ležánka, který byl platným územním plánem navržen k asanaci z důvodu průchodu levobřežní komunikace je VI. Změnou navržen k funkční a prostorové přestavbě na zeleň krajinnou – **VI/12/bz**. V prostoru vypuštěné levobřežní komunikace jsou doplněny plochy stávající nebo navrhované zeleně, vypuštěno bylo rovněž zastavitelné území 91/z – **VI/12/1z**. Plochy zeleně jsou rovněž vymezeny v návaznosti na navržené dopravní propojení prostoru mezi navrhovanou komunikací a vodním tokem Halda – **VI/12/2-7z**.

Západně od zastavitelného území 90/z je v místě vypuštěného dopravního propojení doplněna zastavitelná plocha bydlení nízkopodlažního předměstského **VI/12/3**. Rozsah zastavitelného území 90/z byl na východním okraji redukován – **VI/12/1u** v souvislosti s možnými negativními důsledky provozu na navrhované komunikaci – severovýchodní tangentě silnice I/36.

V plochách, které navazují na komunikační systém města a mohou být ovlivněny negativními důsledky provozu na komunikacích, je podmíněně přípustné umístění staveb pro bydlení a ubytování. V územním řízení bude prokázáno (např. akustickou studií), že hluk nepřekračuje hygienické limity upravené v prováděcím předpise pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení dle ÚPM návrh		plošný rozsah
VÝCHOD	8-0, 8-9	VI/12/1k	Pardubice		Systém silniční dopravy	1,540 ha
	8-0	VI/12/2	Pardubice	KR	BP	0,008 ha
	8-0	VI/12/3	Pardubice	Systém silniční dopravy, ZI	BP	0,598 ha
	8-0	VI/12/4	Pardubice	Systém silniční dopravy	TV	0,017 ha
	8-0	VI/12/a	Pardubice	KZ	BP	0,002 ha
	8-0, 8-9	VI/12/1u	Pardubice	BP	BP	1,817 ha
	8-9	VI/12/1z	Pardubice	Systém silniční dopravy, ZI, KZ, DP, BP	KZ	4,181 ha
	8-0	VI/12/2z	Pardubice	KZ, ZVu, Systém silniční dopravy	ZI	0,032 ha
	8-0	VI/12/3z	Pardubice	KZ, Systém silniční dopravy	KZ	0,047 ha
	8-0	VI/12/4z	Pardubice	BP	KZ	0,318 ha
	8-0, 8-9	VI/12/5,6,7z	Pardubice	Systém silniční dopravy, BP, KZ	KZ	0,330 ha
	8-0, 8-9	VI/12/bz	Pardubice	Systém silniční dopravy, ZI	KZ	0,731 ha

2.1.13. Dopravní obsluha Dubina sever, řešení navazujících území

Změna navrhuje novou komunikaci, která zajistí dopravní napojení na komunikaci I/36 pro lokalitu Dubina sever a Hůrka. Komunikace je trasována podél Spojského odpadu, u areálu technických služeb se odklání severním směrem a zajišťuje dopravní obsluhu rozvojové lokality Hůrka a pokračuje dále až do areálu bývalých kasáren Hůrka. Areál bývalých kasáren je napojen na nadřazenou komunikační síť v místě stávající odbočky na Spožil, kde je navržena nová okružní křižovatka. Stávající komunikace I/36 v úseku od této křižovatky po nově navrhovanou okružní křižovatku u technických služeb je navržena k rozšíření na čtyřpruh. Z křižovatky u technických služeb je nově řešeno dopravní napojení severní části sídliště Dubina – **VI/13/1k**.

Nové zastavitelné území **VI/13/2** je navrženo západně od areálu technických služeb s funkčním zařazením občanská vybavenost vyšší – obchod. a bydlení sídlištní – v návaznosti na sousední stávající či navržené plochy. Drobná rozvojová plocha **VI/13/3** je vymezena na jižním okraji nové zástavby Hůrka.

Změna funkčního využití je navržena v severozápadní části lokality Dubina sever. Plochy při severovýchodní tangentě jsou navrženy pro občanskou vybavenost vyšší, plochy ve střední části pro smíšené území městské - **VI/13/a**. Upraven byl rozsah ploch v těžišti lokality pro bydlení vícepodlažní městské bydlení, v jihovýchodní části pro bydlení vícepodlažní sídlištní a jižní části pro občanskou vybavenost vyšší – **VI/13/1,2u**. Plocha dopravního systému silničního v zastavitelném území 96/z je navržena ke změně funkce na bydlení sídlištní – **VI/13/b**.

V ploše mezi navrhovaným dopravním propojením a Spojilským odpadem jsou navrhovány plochy městské zeleně – parkově upravené plochy – **VI/13/2z**. Jižně od areálu technických služeb v návaznosti na navrhované dopravní připojení severní části sídliště Dubina je doplněna plocha izolační zeleně – **VI/13/4z** a upraven byl rozsah zastavitelného území 98/z v ploše občanská vybavenost vyšší – obchod – **VI/13/3u**.

Dle stávajícího využití byly doplněny plochy na severovýchodním okraji sídliště Dubina – plochy vícepodlažního bydlení sídlištního, hlavní plocha dopravních systémů – silniční doprava, izolační zeleň a plochy městského parteru.

V plochách, které navazují na komunikační systém města a mohou být ovlivněny negativními důsledky provozu na komunikacích, je podmíněně přípustné umístění staveb pro bydlení a ubytování. V územním řízení bude prokázáno (např. akustickou studií), že hluk nepřekračuje hygienické limity upravené v prováděcím předpise pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
VÝCHOD	8-0, 8-9, 7-0, 7-9	VI/13/1k	Pardubice, Studánka		Systém silniční dopravy	4,027 ha
	7-0, 7-9	VI/13/2	Pardubice	BS, OVa, Systém silniční dopravy	OVp, BS	0,196ha
	7-9	VI/13/3	Pardubice	Systém silniční dopravy	BP	0,017 ha
	8-0, 8-9	VI/13/a	Pardubice	Systém silniční dopravy, OVp, BP, OZ	OV, SM	4,245 ha
	8-0, 8-9, 7-0, 7-9	VI/13/1u	Pardubice	BM, BS	BM, BS	4,500 ha
	8-0	VI/13/2u	Pardubice	OV	OV	3,618 ha
	7-9, 8-9	VI/13/b	Pardubice	Systém silniční dopravy	BS	0,399 ha
	7-9, 8-9	VI/13/2z	Pardubice	OVp, BP, OZ, MP, BM, OVa	ZVu	1,473 ha
	7-9	VI/13/3z	Pardubice	Systém silniční dopravy	KZ	0,011 ha
	7-0	VI/13/4z	Pardubice	Systém silniční dopravy, OVp	ZI	0,164 ha
	7-0, 7-9	VI/13/3u	Pardubice	OVp	OVp	1,029 ha

2.1.14. Fáblovka, dopravní propojení Kosmonautů – St. Hradiště, upřesněná trasa I/36 a řešení ploch v návaznosti na trasu I/36

Změna vypouští mimoúrovňové připojení ulice Poděbradská na komunikaci I/36, Poděbradskou ulici zaslepuje. V místě křížení ulic Bohdanečská a Poděbradská je vymezena plocha pro řešení okružní křižovatky (v ÚR bude podmínkou zpracování akustického posouzení). Nově je dle podrobnější dokumentace vymezena plocha pro severovýchodní tangentu (silnice I/36) od okružní křižovatky „Budvarka“ k okružní křižovatce „U Pracovny“ – **VI/14/1ku**. Nově je navrhováno dopravní propojení– **VI/14/2,3k**. Vyznačena je základní dopravní síť v lokalitě Fáblovka – **VI/14/4,5k**. Vymezena je plocha pro nové dopravní napojení areálu Toyota – **VI/14/6k** a dopravní napojení území severně od navržené komunikace I/36 a východně od komunikace II/324 – **VI/14/7k**. Nově je řešeno dopravní napojení zastavitelného území 49/z – **VI/14/8k**. Toto dopravní napojení lokality by nemělo být řešeno jako jediné. Naopak by mělo být chápáno jako dočasné, hlavní příjezd a dopravní napojení lokality by mělo být ve výsledku řešeno z navrhovaného propojení ulice Kosmonautů do Starého Hradiště. Vyznačena je stávající komunikace uvnitř výrobně obslužného areálu Fáblovka.

V návaznosti na řešení křižovatky „Budvarka“ je navržena drobná plocha městského parteru **VI/14/1**. Severně od areálu garáží na severovýchodním okraji Trnové je vymezeno

zastavitelné území pro výrobní služby – **VI/14/2**. V místě zaslepení ulice Poděbradská je vymezena plocha navržená ke změně funkce – hlavní plochy dopravních systémů – silniční doprava **VI/14/f**.

Ke změně funkčního využití je navržena západní část zastavitelného území 53/z – **VI/14/a** na smíšené území městské. Změna funkčního využití je navržena severozápadně od napojení navrhované komunikace na ulici Poděbradská na funkční využití občanská vybavenost vyšší – obchod – **VI/14/b**. Střední a severní část lokality Fáblovka je navržena ke změně funkčního využití na funkční plochu smíšené území městské, resp. občanská vybavenost vyšší - **VI/14/c, d, e**. Upravený je rozsah zbytkových ploch v okolí obchodní zóny Fáblovka – **VI/14/1,2u**. Upraven je i rozsah zastavitelného území 53/z – **VI/14/3,4u** a zastavitelného území 81/z – **VI/14/5,6,7u**. Upřesněno je vymezení zastavitelného území 92/z – **VI/14/8u**. Ke změně funkčního využití je navržena převážná část zastavitelného území 49/z a to na bydlení vícepodlažní sídlištní – **VI/14/g**. Ke změně funkčního využití je navržena plocha na severním okraji zástavby Trnové přiléhající ke komunikaci I/36 a okružní křižovatce – na smíšené území předměstské – **VI/14/h**. V další fázi přípravy záměru (DUR, regulační plán) bude doloženo hlukové posouzení navrhované I/36 v prostoru okružní křižovatky s případným návrhem protihlukových opatření na hranici stávajících ploch bydlení.

V návaznosti na řešení okružní křižovatky na severním okraji Trnové jsou doplněny navržené plochy zeleně **VI/14/1,2z**. Jižně při navržené komunikaci I/36 je vymezena plocha pro izolační zeď – **VI/14/3z**. U křižovatky navrhované severovýchodní tangenty a silnice II/324 je vymezena plocha izolační zeleně - **VI/14/4z**. Plochy zeleně západně a severně od zastavitelného území 53/z jsou navrženy ke změně funkčního využití na – **VI/14/az**. Plochy jižně a východně od areálu školy v Ohrazenicích jsou dle stávajícího stavu vymezeny jako plochy zeleně městské všeobecné – parkově upravené plochy. Plochy zeleně podél navrhovaného dopravního propojení jsou vymezeny ve funkční ploše zeď izolační – změna funkce – **VI/14/cz, dz**.

Vzhledem k posunuté poloze přemostění řeky Labe při přechodu severovýchodní tangenty jsou u vodního toku vymezeny navrhované plochy krajinné zeleně – **VI/14/5,6z**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
SEVER	9-9, 8-9, 8-0	VI/14/1ku	Trnová, Pardubice		Systém silniční dopravy	13,836 ha
	9-9	VI/14/2,3k	Pardubice, Trnová,		Systém silniční dopravy	1,115 ha
	8-9, 9-9	VI/14/4,5k	Pardubice, Trnová	OVp, OVakp	Systém silniční dopravy	0,727 ha
	8-9	VI/14/6,7k	Pardubice	VL, ZI	Systém silniční dopravy	0,432 ha
	9-9	VI/14/8k	Ohrazenice	OZ, ZI	Systém silniční dopravy	0,138 ha
	9-9	VI/14/1	Trnová	Systém silniční dopravy	MP	0,008 ha
	9-9	VI/14/2	Trnová	ZI, Systém silniční dopravy	DHs	0,300 ha
	9-9	VI/14/a	Trnová	VL	SM	6,781 ha
	9-9	VI/14/b	Pardubice, Trnová	DP	OVp	0,306 ha
	8-9, 9-9	VI/14/c,d,e	Pardubice, Trnová	VS, OVp, OVakp, DP, ZVu	SM, OV	14,078 ha
	9-9	VI/14/g	Ohrazenice	BP, KZ	BS	5,199 ha
	9-9	VI/14/h	Trnová	BP	SP	0,297 ha
	9-9	VI/14/1,2z	Trnová	Systém silniční dopravy, ZI	ZVu	0,270 ha
	9-9	VI/14/1,2u	Trnová	OVp	OVp	3,420 ha
	9-9, 8-9	VI/14/3,4u	Trnová, Pardubice	VL	VL	6,8452 ha
	8-9	VI/14/5,6,7u	Pardubice	VS	VS	1,388 ha

	8-0, 8-9	VI/14/8u	Pardubice	VL	VL	2,718 ha
	9-9	VI/14/1z	Trnová	Systém silniční dopravy, ZI	ZVu	0,057 ha
	9-9	VI/14/2,3z	Trnová	Systém silniční dopravy, ZI, Ovp	ZI	0,336 ha
	8-9	VI/14/4z	Pardubice	VS	ZI	0,085 ha
	8-9	VI/22/5,6z	Pardubice	Systém silniční dopravy	KZ	0,272 ha
	9-9	VI/14/az	Ohrazenice, Trnová	KZ, ZI	ZVu	2,504 ha
	9-9	VI/14/cz, dz	Ohrazenice, Trnová, Pardubice	KZ, VL	ZI	1,279 ha

2.1.15. Dopravní propojení Staré Čivice – přístav Změna navrhuje nové vedení komunikace II/341 východně od Starých Čivíc a její pokračování severním, resp. severovýchodním směrem na nadjezd na západním okraji Svítkova – VI/15/1,2k. Nově je navrženo dopravní připojení stávající komunikace vedené kolem areálu Zlatá přilba na navrhovanou komunikaci.

Změna navrhuje zastavitelné území na východním okraji Starých Čivíc **VI/15/1** pro funkční plochu občanská vybavenost vyšší – obchod. Severovýchodní okraj areálu garáží je doplněn o novou zastavitelnou plochu **VI/15/2** pro funkční využití – plochy hromadných parkingů a garáží. Část navrhovaná územním plánem jako zastavitelná plocha pro nakládání s odpady je navržena ke změně funkce na plochu parkingů – **VI/15/b**. Na západním okraji navrhované obytné lokality ve Svítkově (poslední úprava v IX. Změnách UPM – IX/18) je navrženo zastavitelné území **VI/15/3** pro funkční plochu občanská vybavenost vyšší – obchod.

Obslužná komunikace na jihozápadním okraji této obytné lokality je navržena ke změně funkčního využití na bydlení předměstské – **VI/15/a**.

Plochy navazující na navrhované dopravní řešení jsou vymezeny pro zeleň izolační – **VI/15/2,3,az**. Severovýchodně od Starých Čivíc mezi vymezenými lokálními biokoridory LBK 44 a LBK 44/1,2 je navržena plocha pro zalesnění – **VI/15/1z**. Zbylá část zastavitelného území 18/z vymezeného pro lehkou výrobu je navržena ke změně funkce na zeleň rekreační – **VI/15/bz**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIHOZÁPAD	0-1, 0-0	VI/15/1,2k	Popkovice, Staré Čivice, Svítkov		Systém silniční dopravy	1,611 ha
	0-1	VI/15/1	Staré Čivice	Systém silniční dopravy, ZI, PZ	Ovp	0,411 ha
	0-0	VI/15/2	Svítkov	PZ	DP	0,152 ha
	0-0	VI/15/3	Svítkov	PZ, Systém silniční dopravy, ZI, BP	Ovp	0,889 ha
	0-0	VI/15/a	Svítkov	Systém silniční dopravy	BP	0,124 ha
	0-0	VI/15/b	Popkovice	TO	DP	0,723 ha
	1-0, 1-1, 0-1, 0-0	VI/15/1z	Staré Čivice	PZ	PL	6,697 ha
	0-0	VI/15/2z	Popkovice, Svítkov	PZ, TO	ZI	0,174 ha
	0-0	VI/15/3z	Svítkov	PZ, Systém silniční dopravy	ZI	0,121 ha
	0-0	VI/15/az	Svítkov	TO, Systém silniční dopravy	ZI	0,138 ha
	0-0	VI/15/bz	Svítkov	VL	ZR	2,903 ha

2.1.16. Dopravní napojení areálu SKN, sportovně rekreační areál SKN – východ

VI. Změna navrhuje tři nová místa dopravního napojení areálu bývalého areálu železničního vojska SKN.

- z jihu – z navrhované komunikace v ulici K Židovskému hřbitovu
- od západu – z ulice S. K. Neumanna v místě křížení s ulicí Pichlova
- od západu – z ulice S. K. Neumanna v místě křížení s ulicí Svobody

Východní část areálu je navržena k funkční a prostorové přestavbě na sportovní areály – **VI/16/a**, plochy přiléhající k toku Chrudimky na zeleň krajinnou rekreační – **VI/16/az**.

Jižně od areálu bývalého železničního vojska v ul. SKN je upřesněna trasa dopravního propojení jihovýchodní tangenty I/2 do ulice Pod Břízkami – **VI/16/1ku**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIH	8-1	VI/16/a	Pardubice	VL	RS	12,412 ha
	8-1	VI/16/az	Pardubice	KZ	KR	1,230 ha
	8-1	VI/16/1ku	Pardubice		Systém silniční dopravy	1,813 ha

2.1.17. Dopravní napojení areálu nemocnice

VI. Změna upravuje územním plánem navržené dopravní připojení areálu nemocnice. Prodlužuje sjezdové rampy a pod nadjezdem navrhuje malou okružní křižovatku – **VI/17/1k**. Rozšiřovány jsou také navržené dopravní plochy – **VI/17/1**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIHOVÝCHOD	8-0	VI/17/1k	Pardubičky	OVz	Systém silniční dopravy	0,151 ha
	8-0	VI/17/1	Pardubičky	OVz, Systém silniční dopravy	DG	0,082 ha

2.1.18. Medlešická přeložka – severní kolej

Změna upřesňuje vedení železniční tratě – Medlešické přeložky – **VI/18/1,2,3k**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
VÝCHOD, JIHOVÝCHOD	8-0	VI/18/1,2k	Pardubice		Systém železniční dopravy	1,219 ha
	8-0	VI/18/3k	Pardubice		Systém železniční dopravy	0,299 ha

2.1.19. Medlešická přeložka

Změna vymezuje koridor pro vedení trasy železniční tratě tzv. Medlešické přeložky v nové poloze – **VI/19/1,2,3k**. Východně od navržené železniční tratě směrem k zastavěnému území Nemošic jsou doplněny plochy izolační zeleně – **VI/19/1z**.

V plochách původně navrhované tratě jsou vymezeny plochy dle stávajícího funkčního využití.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIHOVÝCHOD	8-1, 8-2	VI/19/1,2,3k	Pardubičky, Nemošice		Systém železniční dopravy	4,273 ha
	8-1, 8-2	VI/19/1z	Nemošice	PZ	ZI	3,453 ha

2.1.20. Pardubičky – úpravy na komunikační síti

U areálu Foxconn (bývalá Tesla – Zámeček) je vymezena stávající okružní křižovatka, rozšíření stávající obslužné komunikace v místě pokračování navrhovaného jihovýchodního obchvatu je vymezeno jako rozvojová plocha – **VI/20/2k**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIHOVÝCHOD	8-1	VI/20/2k	Pardubičky		Systém silniční dopravy	0,072 ha

2.1.21. Dopravní připojení obchodní zóny – Baumarkt na komunikaci I/37

Změna navrhuje jednostranné napojení obchodní zóny – Baumarkt ve směru od jihu, tj. od Pardubic – **VI/21/1k**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
SEVER	9-9	VI/21/1k	Trnová		Systém silniční dopravy	0,051 ha

2.1.22. Dopravní napojení navrhovaného sídliště Cihelna na komunikační systém města, vnitřní dopravní síť

Změna znovu vymezuje v původním územním plánu navržené dopravní napojení navrhovaného sídliště Cihelna ze severovýchodní tangenty, které IX. Změny zrušila, a jeho trasu upřesňuje dle zpracované dokumentace. V navrhovaných plochách sídliště Cihelna je vyznačena základní dopravní síť včetně napojení sídliště i do ulice Hradecká – **VI/22/1k**.

Vymezení rozvojových ploch bydlení a sportu je upřesněno – **VI/22/1,2,3,4,5u**.

Severně od sídliště Cihelna, jižně od severovýchodní tangenty je vymezena plocha izolační zeleně – **VI/22/1z**. Plocha mezi navrhovanou komunikací pro obsluhu sídliště a stávající zástavbou Cihelny jsou vymezeny plochy zeleně městské všeobecné – parkově upravené plochy – **VI/22/2z**. Plochy zeleně mezi severovýchodní tangentou a východním okrajem navrhovaného obytného souboru Cihelna jsou plošně upřesněny – **VI/22/1,2zu**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
SEVER	8-9	VI/22/1k	Pardubice		Systém silniční dopravy	1,352 ha
	8-9	VI/22/1,2,3,4u	Pardubice	BS, BP	BS, BP	28,771 ha
	8-9	VI/22/1z	Pardubice	ZVu	ZI	0,768 ha
	8-9	VI/22/2z	Pardubice	KZ, KR, ZVu	ZVu	0,535 ha
	8-9	VI/22/1,2zu	Pardubice	KR	KR	7,237 ha

2.1.23. Křižovatka U Josefa

VI. Změna upřesňuje dle podrobnější dokumentace prostorové a směrové úpravy křižovatky U Josefa, která je řešena jako okružní – **VI/23/1k** včetně navazujících ploch městského parteru – **VI/23/1** a zeleně městské všeobecné – parkově upravené plochy – **VI/23/1,2z**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
SEVER	8-9, 9-9	VI/23/1k	Pardubice		Systém silniční dopravy	0,372 ha
	9-9	VI/23/1	Pardubice	Systém silniční dopravy, TV	MP	0,075 ha
	8-9	VI/23/1,2z	Pardubice	Systém silniční dopravy, KZ	ZVu	0,161 ha

2.1.24. Severní okraj ulice U Stadionu, nábrežní komunikace

Změna vymezuje dle stávajícího stavu vedení komunikace a upřesňuje vymezení navazující plochy 14/p – **VI/24/a**. Po vypuštění záměru „Levobřežní“ komunikace jsou v Labské ulici v souladu se stávajícím využitím vymezeny plochy bydlení nízkopodlažního předměstského. Na severním okraji Tyršových sadů je vymezena plocha se změnou funkce dle stávajícího využití v upraveném rozsahu – zeleň městská všeobecná – parkově upravené plochy – **VI/24/az**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
CENTRUM	8-0	VI/24/a	Pardubice	OVp	OV	0,812 ha
	8-0	VI/24/az	Pardubice	Systém silniční dopravy	ZVu	0,059 ha

2.1.25. Předmostí Prokopova mostu

Změna vypouští územním plánem navrhovaný druhý mostní objekt severně od Prokopova mostu. Na východním předmostí navrhuje úpravu stávající průsečné křižovatky na okružní. Kontaktní plochy na obou předmostích jsou vymezovány jako městský parter, plocha přiléhající k vodnímu toku je vymezena jako zeleň městská všeobecná – nábreží řek. V místě původně navrhovaného mostu je vymezena stávající plocha vodního toku.

2.1.27. Z řešení platného územního plánu vypuštěná trasa stávající železnice v úseku Letiště – jižní okraj řešeného území

VI. Změna územního plánu vyjadřuje změnu vedení železniční tratě z Rosic nad Labem na Chrudim. Stávající úsek mezi stanicí Rosice nad Labem a letištěm bude zachován,

pouze pro zavlečkování areálu letiště. Pokračování tratě směrem k jihu bude zrušeno. Proto změna ÚPM v těchto plochách vymezuje funkční plochy krajinné zeleně – **VI/27/az**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIH	9-1	VI/27/az	Pardubice, Nové Jesenčany, Dražkovice	Systém železniční dopravy	KZ	1,386 ha

2.1.28. **Dopravní napojení obchodního zařízení OBI**

Změna vyznačuje stávající způsob dopravního napojení obchodního zařízení OBI – **VI/28**.

2.1.29. **Upřesněná trasa jihovýchodní tangenty – I/2 od MÚK Dražkovice po MÚK Sezemice jih**

Změna vymezuje upravené plochy pro jihovýchodní tangentu (silnici I/2) – v úseku od MÚK Dražkovice po křižovatku „U Nové Tesly“ - **VI/29/1ku** a koridor pro upravenou trasu komunikace západně od zastavby Staročernska – **VI/29/2ku**. Změna vypouští křižovatky s komunikacemi III/34028 a III/34026 a nahrazuje je prostým mimoúrovňovým křížením – **VI/29/2,3k** a **VI/29/4,5k**. pro možnost korekcí a prostorových úprav nové trasy komunikace I/2 vedených ve stávajících profilech komunikací je vymezen koridor pro homogenizaci stávající komunikace – **VI/29/3,4ku**.

V souvislosti s novým nadjezdem je redukován rozsah zastavitelného území 138/z – **VI/29/1u**. Východně od něj je doplněna plocha izolační zeleně – **VI/29/1z**. Pod navrženým nadjezdem jsou vymezeny plochy izolační zeleně **VI/29/2,3z**. Upraven je rozsah zastavitelných území 140 a 141/z – **VI/29/2,3u**.

Na jižním okraji Pardubiček jsou vymezeny plochy pro nový nadjezd – **VI/29/4,5k**. Západně od navrženého nadjezdu je vymezena plocha rekreační zeleně – **VI/29/az**. Upraven je rozsah rozvojových ploch v zastavitelném území 113/z - **VI/29/4,5u**. Doplněny jsou plochy izolační zeleně pod nadjezdem – **VI/29/b,cz**.

Při řešení křížení komunikace I/2 s tokem Chrudimky, resp. na ni navazujících cenných území (EVL, regionální biokoridor č.1340) budou tyto limity respektovány. Případná kontaktní místa budou řešena dle podmínek DO.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení		plošný rozsah
				dle ÚPM	návrh	
JIH, JIHOVÝCHOD	9-1, 8-1,	VI/29/1ku	Dražkovice, Nemošice, Pardubičky		Systém silniční dopravy	11,801 ha
JIHOVÝCHOD	7-1, 7-0	VI/29/2ku	Černá za Bory, Staročernsko, Pardubice		Systém silniční dopravy	3,306 ha
JIH	8-1	VI/29/2,3k	Pardubice, Nemošice		Systém silniční dopravy	1,585 ha
JIHOVÝCHOD	8-1	VI/29/4,5k	Pardubičky		Systém silniční dopravy	1,435 ha
JIH	9-1, 8-1	VI/29/1u	Pardubice, Nemošice	BP	BP	0,699 ha
	8-1	VI/29/2,3u	Pardubice	PR	PR	6,074 ha
JIHOVÝCHOD	8-1	VI/29/4u	Pardubičky	Systém silniční dopravy, ZR, BP, OV, OK	BP, OV, OK	6,851 ha
	8-1	VI/29/5u	Pardubičky	VL, DH	VL, DH	6,988 ha
JIH	8-1	VI/29/1z	Nemošice	BP	ZI	0,053 ha

		VI/29/2,3z	Pardubice, Nemošice	PZ, PR	ZI	0,152 ha
JIHOVÝCHOD	8-1	VI/29/az	Pardubičky	Systém silniční dopravy, OV, BP TV	ZR	1,078 ha
	8-1	VI/29/b,cz	Pardubičky	OV, Systém silniční dopravy	ZI	0,032 ha

2.1.30. Úpravy křižovatky u areálu Univerzity Pardubice v Doubravících

Vymezeny jsou plochy pro doplnění a úpravu křižovatky (na jižní straně) na komunikaci I/36 u areálu Univerzity Pardubice v Doubravících – **VI/30/1k**.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení dle ÚPM návrh		plošný rozsah
SEVEROZÁPAD	9-8	VI/30/1k	Semtín	Zvu, DG, ZI	Systém silniční dopravy	0,138 ha

2.1.31. Doplnění MÚK Trnová

Vymezeny jsou plochy pro doplnění MÚK Trnová – **VI/31/1k**. Doplněny jsou plochy stávající křižovatky, která je tak vymezena jako plocha.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení dle ÚPM návrh		plošný rozsah
SEVEROZÁPAD	9-9	VI/31/1k	Trnová	Systém silniční dopravy, ZI	Systém silniční dopravy	0,419 ha

2.1.32. MÚK Sezemice - jih

- Vymezeny jsou plochy pro MÚK Sezemice – jih, jejíž převážná většina se odehrává na sousedním katastru mimo řešené území – **VI/32/1k**. Při zpracování následné dokumentace dopravní stavby bude maximální snaha o snížení, případně vyloučení zásahu do severního okraje lesa Bělobranská dubina.

sektor	mapový list	kód území	k.ú., lokalita	funkční vymezení dle ÚPM návrh		plošný rozsah
VÝCHOD	7-9	VI/32/1k	Pardubice	PL	Systém silniční dopravy	0,542 ha

2.1.33. Massarykovo náměstí - Magnum

Vymezeny jsou plochy dle stávajícího způsobu využití – rozšířena je plocha smíšeného území centrálního, vymezena je plocha městského parteru.

2.1.34. Fáblovka

Vymezeny jsou plochy dle stávajícího způsobu využití – rozšířena je plocha výroby lehké.

2.2. Podmínky využití ploch

2.2.1. V plochách smíšených funkcí (smíšené území centrální, smíšené území městské a smíšené území předměstské), 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.

2.2.2. Doplňuje se regulativ využití funkčních ploch (podmínky využití ploch) pro:

Systém silniční dopravy:

Plochy sloužící provozu na pozemních komunikacích

Přípustné využití hlavní:

- o pozemní komunikace, silniční pozemky komunikací

Přípustné využití doplňkové:

- o plochy, které jsou součástí komunikace – násypy, zářezy, stavby a zařízení (např. mosty, lávky atd., dopravní značení) a technická opatření, související s provozem na pozemních komunikacích
- o plochy pro odstavování vozidel na místech určených silničními pravidly
- o stavby a zařízení sloužící hromadné dopravě
- o plochy pro pěší a cyklisty na oddělených pružích a chodnících
- o stavby a zařízení technické infrastruktury
- o stavby a zařízení řešící křížení liniových systémů – dopravní stavby s např. systémem ekologické stability, s technickou infrastrukturou apod.
- o plochy doprovodné a izolační zeleně

Podmíněně přípustné využití pro navržené koridory dopravních staveb:

- o Nově zakládané plochy zalesnění a mimolesní zeleně za podmínky výsadeb až po realizaci dopravní stavby
- o Plochy přírodní zeleně (skladebné části SES) za podmínky souladu s řešením navrženým v projektové dokumentaci dopravní stavby (dokumentace k územnímu resp. stavebnímu povolení)
- o Vodní plochy a toky za podmínky souladu s řešením navrženým v projektové dokumentaci dopravní stavby (dokumentace k územnímu resp. stavebnímu povolení)

Nepřípustné využití:

- o veškeré stavby a zařízení nesouvisící s přípustným využitím

2.2.3. upřesňuje se regulativ pro:

Zeleň izolační - ZI

Přípustné využití hlavní:

- o izolace mezi plochami různých funkcí, resp. proti zdrojům znečištění (hluk, prach, eroze), zezeň lemující liniové prvky v území (např. podél komunikací)
- o vegetační úpravy, plochy a prvky, které svým charakterem odpovídají funkci plochy s ohledem na místní souvislosti
- o dřevinné porosty skupinové a liniové s podrostem keřů a travních porostů

Přípustné využití doplňkové:

- o pěší komunikace
- o cyklistické stezky
- o technické stavby, sloužící obsluze či ochraně území
- o stavby a zařízení technického infrastruktury
- o drobné sakrální stavby (křížky, kapličky, boží muka apod.)
- o účelové komunikace
- o samostatné sjezdy k objektům a areálům

Nepřípustné využití:

- veškeré stavby nesouvisející s přípustným využitím
- stavby a činnosti s negativním vlivem na přírodní a hygienické kvality území a krajinný ráz

3. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je prověření změn jejich využití územní studií podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití

Návrh VI. Změn vymezil tyto plochy, které budou prověřovány územní studií. Územní studie bude pořízena do 7-mi let, bude schválena pořizovatelem a vložena do evidence.

1. Přednádraží

Územní studie prověří prostor mezi navrhovanou komunikací II/322 (trasovanou severně za bývalým areálem lihovaru a autobusovým nádražím) a výpravní budovou vlakového nádraží. Ve směru V-Z je prostor vymezen ze západu ulicí Kpt. Bartoše, na východě komunikací vedoucí severním směrem od křižovatky U Marka.

Západní část území zařazená do funkční plochy „veřejná vybavenost vyšší“ bude funkčně zakončovat městský bulvár Palackého třídy. Územní studie bude v západní části respektovat územní rezervu pro variantní (mimoúrovňové – tj snížení nivelety komunikace v severní části lokality) řešení křižovatky. Do této části území bude situován přemístěný autobusový terminál a hromadný parking. Východní část zařazená do funkční plochy „smíšené území městské“ bude navazovat na sousední stávající plochy severní strany Palackého třídy.

Vzhledem k řešení významných celoměstských aktivit, jako je nové umístění a řešení autobusového terminálu, řešení celého prostoru veřejného prostranství západního zakončení Palackého třídy s významným postavením ploch pro městskou hromadnou dopravu, zdůraznění celého území jako přestupního terminálu regionální a nadregionální hromadné dopravy (vlakové a autobusové včetně MHD) je předpokládáno variantní řešení územní studie. Ve vztahu k realizaci nové trasy komunikace II/322, která bude vždy (nebo její dílčí úsek) podmínkou pro umístění nových aktivit do území (dopravní obsluha těchto ploch bude přípustná výhradně z prostoru nové komunikace, nikoli Palackého třídy), vymezí územní studie možnosti etapizace výstavby v tomto území.

Palackého třída bude v tomto prostoru řešena jako dopravně zklidněná ulice s preferencí městské hromadné dopravy a pouze dopravní obsluhy území. Velký důraz bude položen na řešení veřejných prostranství, komunikačního propojení (pro pěší) mezi vlakovým a autobusovým nádražím (zařízením OV) a pohybem pěších směrem do centra města. Významný bude i navržený způsob provázání tohoto území s plochami zeleně ležícími severně za navrhovanou komunikací a provázání se sídlištěm Závodu Míru.

Navrženo bude dořešení prostoru mezi objektem pošty a ulicí Hlaváčovou.

Územní studie vymezí způsob dopravní obsluhy tohoto území a organizaci dopravy uvnitř, koncepční řešení technické infrastruktury.

Stanoveny budou prostorové regulativy pro stavby v tomto území (maximální případně minimální výšková hladina, kompozičně významné hrany, uliční a stavební čára, koeficient zastavění), vymezeny budou plochy veřejné zeleně a veřejných prostranství, významné linie vysoké či uliční zeleně, důležitá pěší propojení, průchody, studie navrhne plochy pro podzemní resp. nadzemní hromadný parking, autobusový terminál, plochy pro městskou hromadnou dopravu (zastávky a nástupní hrany).

Řešení územní studie zohlední důsledky provozu na přilehlých komunikacích, případně budou navržena opatření k eliminaci těchto vlivů.

2. Palackého - sever

Území řešené územní studií je vymezeno ze severu stávající zástavbou sídliště Závodu Míru, z východu ulicí K Polabinám, na jihu Palackého třídou a na západě navrženým dopravním propojením.

Hlavním cílem územní studie bude vytvořit v tomto území další jádro centra města s výrazným podílem městských prostorů (prostranství) a veřejné zeleně, s průchody mezi

Palackého třídou a sídlištěm Závodu resp. nábřežními partiemi levého břehu Labe (procházkové trasy po nábřeží).

Územní studie vymezí stabilizovanou plochu pivovaru, dořeší plochy stávající obytné zástavby na jihozápadním a jihovýchodním okraji území.

Studie vymezí dopravní koridory a místa vjezdů pro dopravní obsluhu území, plochy veřejných prostranství a pěších propojení. Dopravní napojení území bude prioritně řešeno z navrhovaného dopravního propojení v severní části lokality.

Navrženo bude využití ploch severně od navrhované komunikace s ohledem na sousední stávající obytné plochy sídliště Závodu Míru.

Využití areálu bývalé továrny Prokop skýtá velké šance pro rozšíření a posílení funkcí městského centra. Tímto areálem bude vedeno nové především pěší propojení mezi Palacké třídou a nábř. Závodu Míru. Na toto propojení bude navázána plocha veřejné zeleně a plochy veřejných prostranství.

Stanoveny budou prostorové regulativy pro stavby v tomto území (maximální případně minimální výšková hladina, kompozičně významné hrany, uliční a stavební čára, koeficient zastavění), vymezeny budou plochy veřejné zeleně a veřejných prostranství, významné linie vysoké či uliční zeleně, důležitá pěší propojení, průchody, studie navrhne plochy pro podzemní resp. nadzemní hromadný parking. Studie případně navrhne a prověří podmínky pro lokalizaci dominanty v tomto prostoru.

3. Halda

Území řešené územní studií je vymezeno ze severu tokem řeky Labe resp. Spojliského odpadu, z východu navrhovanou trasou komunikace I/36, na jihu ulicí Husova a ze západu ulicemi Mezi Mosty, Na Ležánkách, východním okrajem areálu pekáren a tokem Chrudimky.

Plocha vymezená pro prověření územní studií je velice rozsáhlá a zahrnuje celou řadu funkčně odlišných území. Proto bude účelné etapovitě zpracování územní studie. V první etapě bude řešeno celé území. Tato fáze dokumentace stanoví celkovou koncepci této části města. Svým řešením se pokusí spojit velmi různorodé části tohoto území a zapojit je do celkové struktury městského organismu. Cílem studie bude najít společného jmenovatele celého území a této části města, která byla dosud díky svému způsobu využití opomíjená, ale má obrovský prostorový a urbanistický potenciál a těsně přiléhá k historickému jádru a těžišti města, dát patřičný význam a postavení ve struktuře města. Územní studie by měla podpořit vazby mezi řešeným územím a historickým jádrem, mezi městskými parky a nábřežím řek. Tato etapa by měla prověřit, zda je možno tuto část města řešit v podrobné územní studii jako celek, případně území rozdělit na jednotlivé části, které budou prověřeny samostatně.

Územní studie se zaměří na tuto problematiku:

- Park Na Špici (na severozápadě území) je již prověřován dokumentací, která bude sloužit jako podklad pro případné čerpání dotace.
- Obytná zástavba - na východní okraj parku navazuje nově vznikající obytná zástavba. Obytná zástavby by mohla časem vzniknout i na území stávající zahrádkářské osady Ležánka. Na severním okraji území vzniká nová lokalita obytné rodinné zástavby a jsou vymezeny na ni navazující další zastavitelné plochy (území). Architektonicky významnou stavbou bude lávka přes Chrudimku, která propojí dva významné městské parky – Tyršovy sady a Park Na Špici. Studie prověří možnost provázání pěších komunikací v městských parcích s nábřežními komunikacemi, případně navrhne další možnosti propojení (pro pěší a cyklisty) mezi oběma břehy Chrudimky a tím posílí jejich vzájemnou provázanost (rozšíření centrální části města)
- Lokalita Vrtána – území, které prochází funkční i prostorovou přestavbou, rozšiřuje městské centrum východním směrem. Ulice Na Ležánkách bude dotčena průchodem navrhovaného dopravního propojení z této ulice na komunikaci I/36.
- Lokalita sádka, vodní plochy, tok Haldy a její břehová zeleň.
- Severovýchodní část zástavby Husovy ulice – ulice Do Nového, Na židově, výrobně obslužný areál „Tvar“ a plochy ležící mezi ním a navrhovanou trasou I/36.

Územní studie prověří provázanost systému zeleně v návaznosti na systém ekologické stability.

Prověřeno případně limitováno bude využití území. Vymezeny budou zastavitelné a

nezastavitelné plochy. Stanoveny budou zásady prostorového uspořádání území a prostorové regulativy pro stavby v tomto území (maximální výšková hladina, kompozičně významné hrany uliční a stavební čára, koeficient zastavění) a to vždy s podmínkou respektování a ochrany stávajících dominant města a to především v důležitých pohledech a průhledech a dálkových pohledech na město, vymezeny budou plochy veřejné zeleně, případně veřejných prostranství, významné linie vysoké či uliční zeleně, důležitá pěší propojení.

Řešení územní studie zohlední důsledky provozu na přilehlých komunikacích, případně budou navržena opatření k eliminaci těchto vlivů.

4. Dubina - sever

Území řešené územní studií je vymezeno ze severu vodním tokem Halda, na východě navrhovanou křižovatkou a komunikací u areálu technických služeb, na jihovýchodě severní částí ulice Na Drážce a na západě navrhovanou trasou komunikace I/36.

Studie bude řešit především problematiku tohoto území jako nového obytného souboru s významnou úlohou nového lokálního centra. Nové centrum musí být koncipováno tak, aby splnilo svoji úlohu nejen pro nově navrhované rozvojové plochy, ale částečně převezme úlohu centra i pro obytný soubor Dubina – jih. Jeho úloha bude posílena i navržením dostatečných kapacit pro dopravu v klidu, protože toto centrum bude obsluhovat nejen širší území v této části města, ale bude situováno při významném vstupu do města. Územní studie vymezí lokality pro jednotlivé funkce, stanoví zásady pro jejich strukturu a prostorové uspořádání. Ve vazbě na komunikační systém lemující řešenou lokalitu, především pak okolí křižovatky Pracovna, budou řešeny např. plochy občanského vybavení, dopravy apod. Základní urbanistickou linií tohoto území by měla být spojnice (kompoziční osa) směřující na dominantu širšího území – Kunětickou horu.

Územní studie vymezí způsob dopravní obsluhy tohoto území a organizaci dopravy uvnitř, koncepční řešení technické infrastruktury. Prověřena (v alternativách) bude možnost bezkolizního provázání stávajícího a navrhovaného obytného souboru (Dubina – jih a Dubina – sever) především pro pěší a cyklisty přes komunikaci I/36, která je navržena ve 4-pruhovém uspořádání.

Stanoveny budou prostorové regulativy pro stavby v tomto území (maximální výšková hladina, struktura zástavby, kompozičně významné hrany, uliční a stavební čára, koeficient zastavění), vymezeny budou plochy veřejné zeleně a veřejných prostranství, významné linie vysoké či uliční zeleně, důležitá pěší propojení, studie navrhne v dostatečné kapacitě plochy či zařízení dopravu v klidu např. pro hromadný parking, podzemní parkování u bytových objektů apod.

Řešení územní studie zohlední důsledky provozu na přilehlých komunikacích, případně budou navržena opatření k eliminaci těchto vlivů.

5. Fáblovka – severozápad

Území řešené územní studií je vymezeno ze severu jižním okrajem zástavby podél ulice Hradištská, na východě navrženým dopravním propojením komunikace I/36 a západním okrajem Starého Hradiště, na jihu stávající zástavbou občanského vybavení a na západě stávající zástavbou podél ulice Trnovská.

Územní studie bude řešit v severní části území především obytnou zástavbu, která bude navazovat na stávající zastavěné části Ohrazenic. Podél drobné vodoteče bude respektován pás zeleně, který bude tvořit přirozenou hranici mezi oběma obytnými částmi – tj. zástavbou na severu a vícepodlažní smíšenou zástavbou v jižní části. Zároveň však je nutno respektovat návaznost obou území – především v trasách pro pěší a cyklisty. Zeleň bude rovněž lemovat východní okraj stávající zástavby v severní části Trnové.

V jižní části lokality bude řešena vícepodlažní výstavba s podílem obytných domů. Ty budou umístovány mimo dosah negativních důsledků provozu na navržené komunikaci I/36. Podél komunikace budou navrženy plochy např. městského parteru s vysokým podílem zeleně, plochy pro dopravu v klidu a objekty, jejichž využití nebude v kolizi s provozem na komunikaci a budou tvořit bariéru, která odcloní území ležící severněji.

Územní studie vymezí způsob dopravní obsluhy tohoto území a organizaci dopravy uvnitř, koncepční řešení technické infrastruktury.

Územní studie vymezí způsob dopravní obsluhy tohoto území a organizaci dopravy uvnitř,

koncepční řešení technické infrastruktury.

Stanoveny budou prostorové regulativy pro stavby v tomto území (maximální výšková hladina, kompozičně významné hrany, uliční a stavební čára, koeficient zastavění), vymezeny budou plochy veřejné zeleně a veřejných prostranství, významné linie vysoké či uliční zeleně, důležitá pěší propojení a plochy pro městskou hromadnou dopravu (zastávky a nástupní hrany).

Řešení územní studie zohlední důsledky provozu na přilehlých komunikacích, případně budou navržena opatření k eliminaci těchto vlivů.

6. Fáblovka – jihovýchod

Území řešené územní studií je vymezeno ze severu navrženým koridorem komunikace I/36, z jihovýchodu ulicí Hradeckou a jihozápadu ulicí Poděbradskou.

Studie bude řešit poměrně rozsáhlé území, které na západě navazuje na stávající zástavbu supermarketů a obchodních zařízení, na východě pak na území využívané také především pro obchod, ale charakteru menších specializovaných zařízení např. autosalony a autoservisy, prodejny autodoplňků a další.

Funkčně se bude jednat o smíšené území, které bude v sobě zahrnovat kromě objektů občanského vybavení i obytné vícepodlažní objekty. Ty budou umístovány mimo dosah negativních důsledků provozu na navržené komunikaci I/36. Podél komunikace budou navrženy plochy např. městského parteru s vysokým podílem zeleně, plochy pro dopravu v klidu a objekty, jejichž využití nebude v kolizi s provozem na komunikaci a budou tvořit bariéru, která odcloní území ležící jižněji.

Vzhledem k atraktivitě tohoto území lze očekávat i poměrně vysoké nároky na plochy a zařízení dopravy v klidu. Lokalita bude členěna na funkčně ucelené části, které budou prorůstat plochami veřejné zeleně. Organizace území bude definována sítí obslužných komunikací, na které budou navázány plochy veřejných prostranství.

Studie stanoví koncepci obsluhy území technickou infrastrukturou včetně odstraňování odpadních a dešťových vod. Společně s touto problematikou bude řešeno i odvádění dešťových vod z komunikace I/36 (společné odvedení dešť. vod s řešením celé lokality, případně nezastavitelný pás zeleně podél komunikace využívaný pro tyto účely). Při dopravním řešení lokality, především její napojení na vnitřní dopravní síť, budou zohledněny již zpracované územně plánovací podklady a oborové studie, které problematiku dopravy v kontaktním území řešily.

Stanoveny budou prostorové regulativy pro stavby v tomto území (maximální výšková hladina, kompozičně významné hrany, uliční a stavební čára, koeficient zastavění), vymezeny budou plochy veřejné zeleně a veřejných prostranství, významné linie vysoké či uliční zeleně, důležitá pěší propojení a plochy pro městskou hromadnou dopravu (zastávky a nástupní hrany).

7. S. K. Neumanna – východ

Území řešené územní studií je vymezeno ze severu železniční tratí Praha – Česká Třebová, z východu tokem řeky Chrudimky, z jihu ulicí K Židovskému hřbitovu a ze západu ulicí S.K. Neumanna.

Cílem územní studie je ve východní části lokality vytvoření předpokladů pro vznik kapacitního sportovně rekreačního zázemí města. Tato může být využita nejen pro nové aktivity, ale mohou do ní být přeneseny i některé stávající aktivity (zařízení) z provozně a prostorově nevyhovujících míst.

Západní část území bude navržena převážně pro objekty občanského vybavení a vícepodlažní obytné objekty. Jižní část pak pro obslužné funkce vázané na dopravní systém. Východní část bude věnována sportovním a rekreačním aktivitám. Při návrhu využití těchto ploch budou respektovány skladebné části systému ekologické stability, především regionálního biokoridoru vázaného na tok řeky Chrudimky. Chráněny budou cenné přírodní partie, především břehové porosty a další plochy kvalitní vzrostlé zeleně.

Konkrétní požadavky a skladba funkčního využití lokality budou stanoveny v zadání územní studie.

Navržen bude systém vnitřní dopravní obsluhy, dopravní napojení tohoto území na vnitřní komunikační síť města. Dle navrhovaných kapacit objektů občanského vybavení budou v dostatečné kapacitě vymezeny plochy pro řešení dopravy v klidu. Stanovena bude a koncepce obsluhy území technickou infrastrukturou.

Stanoveny budou prostorové regulativy pro stavby v tomto území (maximální výšková hladina, kompozičně významné hrany, uliční a stavební čára, koeficient zastavění, hmotové parametry sportovních staveb), vymezeny budou plochy veřejné zeleně a veřejných prostranství, významné linie vysoké či uliční zeleně, důležitá pěší propojení a plochy pro městskou hromadnou dopravu (zastávky).

8. Na Spravedlnosti – sever

Území řešené územní studií je vymezeno ze severu železniční tratí Praha – Česká Třebová, z východu ulic S. K. Neumanna, z jihu ulic Na Spravedlnosti a ze západu ulic Jana Palacha.

Funkčně je území velice rozmanité a to jak funkčně, tak i prostorově. Studie by měla najít společného jmenovatele, který by celému území dal jednotící charakter. Bude se jednat o funkce obslužné, občanského vybavení, ale měly by být respektovány i stávající výrobní areály. Jejich provoz by měl být ale regulován, protože se jedná o centrum města a případné negativní dopady na okolí musí být eliminovány.

Cílem územní studie bude modelovat toto území jako rozšíření centra města jižním směrem přes dopravní bariéry, propojí oba hlavní vstupy do centra z jihu – tj. ulice S.K. Neumanna a J. Palacha.

Stanoveny budou prostorové regulativy pro stavby v tomto území (maximální výšková hladina, kompozičně významné hrany, uliční a stavební čára, koeficient zastavění), vymezeny budou plochy veřejných prostranství, významné linie vysoké či uliční zeleně, důležitá pěší propojení a plochy pro dopravu v klidu.

9. Pardubičky

Území řešené územní studií je vymezeno ze severu ulic Průmyslovou, z východu železniční tratí – Medlešickou přeložkou, ze západu ulic Kyjevskou v upravené trase.

Územní studie prověří možnosti využití lokality, která má potenciál stát se novým sekundárním centrem města v návaznosti na nové přestupní centrum integrovaného dopravního systému. Funkčně budou vymezeny plochy sloužící právě dopravním funkcím – cestující veřejnosti, městské hromadné dopravě a dopravě v klidu. V návaznosti na železniční trať budou lokalizovány plochy s obslužnou funkcí. Ostatní plochy budou navrženy pro možnost využití pro širokou veřejnost, např. občanskou vybaveností. Tím bude odstraněn deficit, který tato část města pociťuje.

Studie prověří podmínky pro obsluhu tohoto území technickou infrastrukturou, stanoveny budou zásady pro dopravní obsluhu lokality.

Stanoveny budou prostorové regulativy pro stavby v tomto území (maximální výšková hladina, případně podmínky hmotových parametrů staveb, uliční a stavební čára, koeficient zastavění), vymezeny budou plochy veřejných prostranství, významné linie vysoké či uliční zeleně, důležitá pěší propojení, plochy pro dopravu v klidu, plochy pro městskou hromadnou dopravu (zastávky, odstavné, případně parkovací plochy).

10. Milheimova ulice – sever

Území řešené územní studií je vymezeno ze severu kolejištěm železničního nádraží Pardubice, na východě ulic 17. Listopadu, na jihu ulicemi Na Staré Poště a Milheimova, na západě zástavbou podél ulic K Vápence a Pražská.

Územní studie prověří možnosti a potenciál tohoto území z pohledu možného budoucího rozvoje jako možnosti rozšíření centra města směrem na jih a to i možné způsoby překonání stávajících bariér (železniční trať, „rychlodráha“). Koncepce řešení lokality a kontaktního území by měla sledovat dlouhodobé cíle rozvoje města a nahradit tak periferní charakter území vhodnou městskou strukturou s vhodným funkčním využitím

Studie prověří podmínky pro obsluhu tohoto území technickou infrastrukturou, stanoveny budou zásady pro dopravní obsluhu lokality.

Stanoveny budou prostorové regulativy pro jednotlivé části území případně stavby (maximální výšková hladina, případně podmínky hmotových parametrů staveb, uliční a stavební

čára, koeficient zastavění), vymezeny budou plochy veřejných prostranství, významné plochy a linie veřejné či uliční zeleně, důležitá pěší a cyklistická propojení (i přes bariéry), plochy pro dopravu v klidu (odstavné a parkovací plochy).

11. Staročernsko

Území řešené územní studií navazuje na navrhovanou trasu komunikace I/2. Na severu je území vymezeno okrajovými částmi lesního masivu, na východě linií stávajících komunikací z Černé za Bory do Sezemic a ulic na západním okraji zástavby sídla Staročernsko. Na jihu je vymezeno komunikací z Pardubic do Dašic a severní hranicí nové zástavby severně od komunikace z Pardubic do Dašic, na západě jihovýchodním okrajem lesa Pipenec a hranicí katastrálního území Spočil.

Územní studie prověří možnosti tohoto atraktivního území s mnoha stavebními záměry. Tyto budou koordinovány s upřesněnou trasou resp. úpravou trasy navrhované komunikace I/2. Řešen bude způsob dopravní obsluhy ploch navazujících na tuto komunikaci. Zejména budou prověřeny podmínky pro obsluhu území technickou infrastrukturou (především zneškodňování a odvedení splaškových a srážkových vod apod.).

Zohledněny budou případné důsledky vedení trasy D-O-L, resp. dlouhodobě chráněná a nevyužívaná území pro trasu D-O-L v kontextu s řešením této části města.

Cílem řešení je nalezení vhodného funkčního využití ploch a jejich vzájemných vazeb.

4. Veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, asanace

4.1. Seznam veřejně prospěšných staveb se upravuje takto:

A. Stavby a plochy pro dopravu:

Poznámka k následujícím tabulkám:

- Čísla dotčených pozemků jsou uváděna dle mapového podkladu DKM poskytnutého pro zpracování VI. Změn územního plánu města Pardubice objednatelem v 04 2008
- Význam zkratk použitých v následujících tabulkách pro určení předkupního práva:
 ČR – Česká republika
 PK – Pardubický kraj
 M - Statutární město Pardubice

I. Etapa:

- 1) Jihovýchodní **tangenta I/2** ~~obchvat I/37~~ – od MÚK Dražkovice po křižovatku „U Nové Tesly“ vč. propojení od mostu přes Chrudimku na ulici S. K. Neumanna **vč. navržených úprav na stávající dopravní síti**

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/1/C	k.ú. Dražkovice: 342, 296, 323, 474, 306, 310, 475/2, 324, 332/6, 318/1, 333, 317 k.ú. Nemošice: 562/3, 563/5, 556/1, 556/4, 534, 638, 553/1 k.ú. Pardubice: 2581/1, 2581/5, 2393/251, 2393/246, st. 9068, 2581/6, 3752/1, 3752/13, 3771, 3770/1, 3770/2, 3769/1, 3769/7, 3768, 3752/2, 3752/7, 3752/4, 3752/3, 2576/4, 2444/21, 2443, 2444/23, 2444/2, 2774/3, 2444/22, 2445/9, 2462/4, 2445/10, 2445/1 k.ú. Pardubičky: 452/9, 452/1, 383/5, 368/2, 368/1, 417/3, 374/3, 339/10, 374/6, 401/3, 401/1, 409/3, 409/1, 456/20, 658/1, 658/13, 232/8, 232/3, 658/12, 229/3,	ČR	ano

	229/4, 228/3, 658/11, 658/10, 227/2, 658/9, 658/8, 413/7, 456/1, 658/5, 658/6, 222/1, 222/2, 222/4, 658/4, 222/9, 413/6, 406/2, 401/4, 401/6, 374/4, 456/21, 232/7, 456/22, 418/13, 401/5, 339/14, 418/5, 658/14, 308/4, 658/15, 658/16, 658/17, 456/12, 225/2, 190, 185, 186/8, 186/1, 435/3, 147/5, 539/11, 539/24, 539/23, 539/14, 545/2, 546/2, 539/20, 539/13, 539/19, 539/10, 186/12, 186/14, 123/2		
--	---	--	--

- 2a) Rozšíření komunikace I/37 na čtyřpruh v úseku MÚK U Trojice (Palackého) - MÚK Závodiště, vč. **úprav a doplnění** křižovatky **MÚK U Trojice (Palackého) a MÚK Závodiště**

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/2a/C	k.ú. Pardubice: 2784/36, 3732, 2605/121, 2605/120, 2784/28, 1796/4, 1796/3, 2605/125, 1794/6, 2629/24, 2629/20, 2605/127, 2605/122, 2629/25, 1769/1, 1795/34, 1795/37, 2605/101, 1795/33, 1792/6, 1792/9, 1778/117, 2605/25, 2605/51, 2605/74, 2605/94, 2605/95, 4187, 1795/36, 1778/76, 1792/4, 1792/8, 1792/5, 1778/75, 4794/1, 4794, 4794/5, 1795/21, 1791, 1778/74, 4794/6, 1795/30, 1795/18, 2605/128, 1795/36, 2629/21, 1795/17, 2605/11, 2605/110, 2605/102, 2803/19, 2605/100, 2803/6, 2803/7, 2803/16	ČR	ano

- 3) Rozšíření komunikace I/37 na čtyřpruh od MÚK Ohrazenice severním směrem na Hradec Králové a doplnění MÚK Ohrazenice

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/3/C	k.ú. Ohrazenice: 70/55, 70/52 k.ú. Trnová: 617/8, 617/11	ČR	ano

- 4) Severovýchodní obchvat I/36 **včetně úprav křižovatky „Budvarka“.**

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/4/C	k.ú. Trnová: 645/8, 534/4, 534/2, 535/11, 44/13, 57/3, 57/1, 625, 626 k.ú. Pardubice: 3648/1, 3503/1, 3648/10, 4297/2, 3618/5, 3618/3, 3615/2, 1563/13, 1550/1, 4355, 4302, 1551/5, 4356, 1553/30, 1548/5, 2782/15, 2783/56, 2783/57, 2783/58, 1542, 2994, 1455/46, 1238, 1228, 2706, 1227, 1242, 1226/1, 1243/4, 1199/20, 2991/3, 1261/37, 1243/2, 1199/5, 1199/9, 1199/15, 409/180, 2720/14 k.ú. Studánka: 409/180, 409/29, 409/105, 409/6, 409/5	ČR	ano

- 5) Rozšíření a částečná přeložka komunikace III/2993 (**nav. I/2**) od křížení s II/322 **nadjezdu** v Černé za Bory přes **západně od Staročernska** na obchvat **komunikaci** I/36 – **jižní obchvat** Sezemic v parametrech pro nákladní dopravu komunikaci I. třídy

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/5/C	k.ú. Pardubice: 994, 993/1 k.ú. Černá za Bory: 106/8 k.ú. Staročernsko: 624, 632, 642, 646, 656, 659/1, 806/1, 343, 539, 540/2, 344, 345, 353/1, 354/1, 355/2, 356, 357, 358, 359, 360, 362/1, 365, 367, 380/1, 378/1, 403/1, 403/3, 387/1, 387/2, 390, 394, 537/1, 401/1, 425, 411, 355/1, 346, 342/4, 541/2	ČR	ano

II. Etapa :

- 7) ~~Obchvat centra města – levobřežní komunikace – od křižovatky s obchvatem I/36 po křížení u zimního stadionu, vč. Přemostění Chrudimky a propojení ul. Na Ležánkách do Štrosovy ul.~~

- 12a) Komunikace (**nav. II/322**) od MÚK U Trojice na ul. Kpt. Bartoše včetně **doplnění** MÚK u Trojice. Sjezdová rampa z nadjezdu Rosice

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/12a/K	k.ú. Pardubice: 1796/4, 1795/17, 1795/18, 1795/16, 1769/1, 1798, 1800/2, 1803/6, 1767/4, 1767/6, 1767/5, 1769/6, 1764/12, 2629/14, 2629/9, 1755/8, 2629/36, 2629/19	PK	ano

- 12b) Komunikace od křížení I/2 **II/322** s ul. Kpt. Bartoše po křižovatku U Marka vedená za lihovarem, vč. úprav autobusového nádraží **dotčených křižovatek**.

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/12b/K	k.ú. Pardubice: 2629/9, 1755/8, 2630/12, 1756, 1718/1, 1755/8, 1749/2, 1753/1, 1753/2, 1753/4, 1753/5, 1753/6, 1753/7, 1753/8, 1753/9, st. 10249, 2075/3, st. 3685/4, 3892	PK	ano

- 13) Obchvat komunikace I/2 **II/322** od MÚK U Trojice s I/37 **severně** podél tratě ČD do oblasti přístavu. ~~a městské industriální zóny po připojení na stávající trasu I/2 na západním okraji Starých Čivic, včetně křižovatky s komunikací III/32228 u přístavu a Napojení Svítkova na komunikaci III/32228 (**nav. II/322 a II/341**) jižně podél tratě ČD.~~

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/13/K	k.ú. Svítkov: 1101/1, 1243, 1105/12, 1105/11, 1104/30, 1104/27, 1104/28, 1105/15, 1105/9, 1102/5, 1101/4, 1105/13, 1105/10, 1148, 1107/1, 1107/3, 1107/2, 1108/1, 1108/10, 1159, 1159/1, 1157/7, 1109/7, 1158/1, 1158/2, 1119/42, 119/41, 1119/38, 1119/39, 1119/40, 1119/37, 1121/4, 1119/36, 1116/4, 1121/1, 1116/2, 1116/3, 1116/1, 1117, 1122/1, 1127/14, 1127/13, 1127/11, 1127/12, 1127/31, 1134, 1127/30, 1133, 1127/19, 1131/1, 1131/2, 1129/1, 1129/9, 1140/1, 1138/10, 1139/1, 749/17, 749/12, 251/13, 251/7, 251/10, 750/21, 750/29, 235/5, 235/4, 235/3, 238,	PK	ano

	753/2, 236/1, 235/2, 1119/35, 1119/47, 1116/5, 1115, 1113/2, 1127/10, 1127/9, 1127/29, 1127/28, 1138/9, 1129/7, 749/21, 749/23, 1139/2, 245/1, 1140/2, 749/11, 749/12, 251/9, 251/13, 245/2, 750/27, 750/28, 462/1, 462/9, 462/8, 462/7, st. 1118, 462/2, 462/6, 236/2, 727/1, 460/8, 460/2, 460/3, 448/4, 448/1, 753/1, 448/2, 459/1, 1296/6, 459/2, 460/4, 460/1		
--	--	--	--

- 16) Rozšíření ul. Štrossova a nové přemostění Chrudimky u Prokopova mostu vč. propojení do Husovy ulice

III. Etapa :

- 8) Rozšíření rychlodráhy na čtyřpruh v úseku od křižovatky U Marka po křižovatku U sv. Anny včetně křižovatek U Marka, 17. Listopadu a sv. Anny, včetně přemístění kaple sv. Anny **Úprava křižovatky u sv. Anny.**

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/8/M	k.ú. Pardubice: st. 1260/12, 48/19, 3885/12, 2573/4, 3890/3, 103/24, 103/21, 103/22, 2573/3, 2531/5, 3885/11	M	ano

- 9) ~~Rozšíření rychlodráhy na čtyřpruh od křižovatky U sv. Anny po křižovatku Dašická včetně křižovatky~~

- 10) ~~Rozšíření komunikace na čtyřpruh v ul. Na Drážce od křižovatky Dašická po křižovatku Pracovna, včetně protihlukových opatření~~
Úprava křižovatky Dašická, v ulici Na Drážce vybudování estakády pro průjezdnou dopravu, na úrovni terénu vybudování obslužných komunikací včetně křižovatek a městského parteru, úpravy křižovatek ul. Na Drážce s ulicemi Věry Junkové a Blahoutova, úpravy okružní křižovatky „Pracovna“

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/10/M	k.ú. Pardubice: 2981/29, 4008, 4007, 2730/5, 2984, 902/3 k.ú. Studánka: 391/1, 392, 409/93	M	ano

- 15) Rozšíření komunikace I/36 na čtyřpruh v úseku od křižovatky Pracovna po křižovatku ~~Dubina sever~~ **Hůrka(Spojil)** a pokračování přes Hůrka v kategorii S 11,5 ve stávající trase I/36 s napojením na obchvat Sezemic u Počápekských chalup včetně křižovatky ~~Dubina Sever~~ **včetně úprav křižovatek na I/36 – „u Technických služeb“ a napojení areálu Hůrka kasárna**

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/15/C	k.ú. Pardubice: 4066/11, 988/10, 987/8, 988/12, 4066/10, 4066/9, 987/14, 987/22, 2720/4, 2986/2, 986/1, 4073, 4072/4, 4072/3, 4074/1, st. 3515/5, 4074/2, 4074/3, st. 3515/8, 4074/8, st. 3515/11, st. 9425	ČR	ano

70) Medlešická přeložka ČD včetně severní koleje

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/70/C	k.ú. Pardubice: 2797/1, 694/8, 2797/2, 3884/8, 3884/13, 695/2, 2797/3, 3181, 3183, 701/6, 2978/2, 3797, 3185, 737/7, 2978/3, 737/3, 737/2, 737/8, 737/1, 3190/2, 740/3, 740/4, 3191, 3190/3, 742/10, 3198, 3199, 3201/1, 3201/2, 3200/1, 3201/3, 3204/4, 3200/2, 2797/4, 3782/1, 3782/2, 3781, 3780, 3779, 3772/1, 754/1, 2763, 755/1 k.ú. Pardubičky: 658/1, 456/1, 456/12, 339/14 k.ú. Nemošice: 72, 73, 88/4, 77, 646/1, 60/1, 60/7, 59/2, 57/2, 644/3, 644/7, 644/8, 544/3, 544/2, 636/2, 541/1, 531/1, 530, 529/1, 528/1, 524, 522, 632/3, 632/1, 632/4, 457/1, 458/1, 459/1, 460/1, 461/1, 462/1, 441/14, 441/13, 441/12, 441/11, 437/16, 437/10, 437/9, 437/8, 468/2	ČR	ano

Stavby doplňující dopravní systém města v návrhovém období :

- 20)** Odstavné parkoviště a plochy pro překládku v lokalitě 21/p, ~~53/z~~, 113/z a 17/z
22) Parkoviště celoměstského významu v lokalitách: ~~85/z~~, 54/z, 113/z, 17/p, 21/p, 25/p a ve stávajícím areálu výrobní zóny na Zavadilce
25) Přeložka tratě ČD 030 v úseku nádraží Pardubice - nádraží Rosice včetně přemostění Labe
27) Zavlečkování přistavní zóny z nádraží Pardubice **ze stanice Rosice nad Labem**

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/27/K	k.ú. Pardubice: 2800/6, 2800/5 k.ú. Svítkov: 1103/2, 1103/3, 1103/1, 1102/1, 1102/3, 1191/7, 1191/8, 1110, 1099/5, 1099/1, 1108/20, 1098/32, 1109/2, 1109/5, 1109/4, 1111/1, 1124/2, 1119/13, 1119/8, 1119/10, 1114/2, 1114/1, 1116/2, 1113/1, 1127/40, 1127/13, 1127/27, 1127/25, 1127/23, 1127/22, 1127/26, 1127/21, 1127/20, 1127/33, 1127/16, 1127/15, 1131/4, 1129/5, 1129/2, 1129/3, 1127/28, 1131/2, 1129/4, 1129/1, 1129/6, 1138/9, 1138/7, 1140/6, 749/4, 1129/8, 1138/6, 749/19, 749/8, 255/1, 749/14, 749/9, 1145, 250/4, 250/1, 251/1, 251/6, 750/21, 259/2, 268/5, 253, 268/3, 268/2, 260, 263, 261, 304/1, 304/7, 749/20, 749/21, 1140/4, 246/1, 250/2, 246/2, 1140/2, 1149/11, 250/3, 251/4, 251/11, 251/12, 251/2, 251/7, 750/27, 750/26, 268/6, 242, 238	PK	ano

Ostatní VPS zůstávají v platnosti dle platného územního plánu města Pardubice.

4.2. Veřejně prospěšné stavby a opatření vymezené VI. Změnami

- a. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanaci, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

Veřejně prospěšné stavby:

72) Trasa komunikace I/2 včetně souvisejících staveb a úprav MÚK Dražkovice

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/72/C	k.ú. Lány na Důlku: 746/2, 746/21, 1024/3, 1024/1, 1025, 745 k.ú. Staré Čivice: 782/117, 782/184, 782/22, 782/185, 302/2, 302/1, 734, 304, 305, 735/35, 735/6, 735/7, 300, 782/183, 782/70, 782/21, 735/2, 735/1, 306, 307, 311, 303/1, 335, 373/2, 339/2, 795/58, 1006, 1004, 333/11, 333/10, 333/9, 333/8, 333/6, 333/4, 333/3, 1001, 1002, 336/2, 1007, 1008, 1010, 1011, 1013, 346/28, 1016, 346/33, 346/34, 346/32, 347/2, 347/1, 354/2, 362/1, 362/2, 362/3, 346/20, 791/34, 345/18, 345/19, 345/22, 369/2, 791/35, 364/5, 364/4, 364/3, 368/1, 791/33, 367/5, 791/31, 362/4, 364/2, 367/1, 367/2, 367/3, 368/2, 368/3, 791/32, 369/1, 371/3, 345/12, 345/21, 345/20, 345/2, 345/16, 371/4, 773/9, 773/7, 371/5, 345/13, 773/8, 430/1, 429, 418, 751/11, 751/12, 430/2, 751/20, 417, 431, 433/1, 434/1, 1018, 487/15, 487/21, 1033, 487/17, 1056, 461/4, 1032, 1046, 1026, 1024/1, 455/10, 433/3, 455/9, 434/3, 1028, 1047, 1052, 1053 k.ú. Popkovice: 186/1 k.ú. Dražkovice: 237/1, 470/5, 557/9, 531/5, 471/11, 557/13, 557/7, 557/4, 234/4, 235/4, 471/22, 471/10, 557/8, 236/2, 235/3, 236/1, 235/1, 234/3, 558/1, 232/4, 229/30, 229/16, 229/25, 229/10, 229/9, 558/10, 229/22, 229/4, 225/17, 225/14, 558/4, 558/5, 229/29, 225/16, 225/13, 228/5, 465/3, 218/4, 139/29, 139/15, 218/2, 229/19, 139/27, 229/32, 229/5, 225/2, 229/2, st. 548, 232/1, 557/6, 229/11, 556/9, 556/10, 225/4, 225/3, 556/12, 228/7, 218/6, 465/2, 218/5	ČR	ano

73) Dopravní napojení Městské průmyslové zóny – propojení z komunikace III/32228 (nav. II/322 a II/341) na západním okraji zástavby Svítkova vedené jižně železniční tratě na východní okraj Městské prům. zóny

označení	Dotčené pozemky	Předkupní právo ve prospěch §101 SZ	§170 SZ
VI/WD/73/M	k.ú. Staré Čivice: 658/3, 658/4, 693/1, 653, 649, 648/1, 640, 641, 796 k.ú. Lány na Důlku: 1079/1, 395/2, 395/7, 395/6, 395/5, 346/24, 346/3, 343/2, 346/21, 343/1, 1067/7, 1067/8, 348/4, 353/1, 353/3, 353/5, 358/7, 358/2, 358/3, 358/6, 360 k.ú. Svítkov: 576/1, 694/2, 569/2, 558, 691, 614/1, 557, 552/13, 552/22, 548/1, 552/8, 552/9, 552/2, 552/3, 552/4, 552/34, 1294/15, 555/29, 1295/1	M	ano

74) Dopravní propojení Staré Čívce – přístav (od křižovatky na východním okraji Starých Čivíc k nadjezdu přes železniční trať), připojení západního okraje Svítkova

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/74/K	k.ú. Svítkov: 552/15, 552/1, 549/2, 1294/15, 624/1, 690/14, 637/3, 634/1, 694/7, 694/6, 694/8, 694/5, 632/1, 694/4, 694/3, 633/3, 632/2, 633/1, 631/2, 631/1, 628, 631/3, st. 1082, st.1083, st.1084, st.1085, st.1086, st.986, st.985, st.984, st.983, st.982, st.981, st.980, st.979, st.978, st.977, st.976, st.975, st.974, st.973, st. 972, 598/2, 598/1 k.ú. Staré Čívce: 611/51, 611/8, 611/54, 611/27, 611/10, 611/28, 611/36, 611/9, 611/14, 682/66, 682/23, 782/67, 607/5, 607/4, 607/6 k.ú. Popkovice: 329/4, 329/5, 325/3, 400/2, 293/4, 279/7, 293/10, 293/13, 309/7, 309/6, 309/11, 309/2, 309/4, 309/8, 309/9, 309/10, 311/7, 311/9, 311/3, 315/11, 318/25, 318/27, 315/14, 323, 318/29, 327, st. 545, st. 546, st. 547, st. 548, st. 549, st. 461, st. 460, st. 459, st. 458, st. 457, st. 456, st. 455, st. 454, st. 453, st. 452, st. 451, st. 450, st. 449, st. 448, st. 447, st. 550, st. 551, st. 552, st. 553, st. 554, st. 555, st. 556, st. 557, st. 558, st. 559	K	ano

75) Dopravní obsluha území U Trojice – přednádraží, dopravní napojení území Na Zavadilce a Milheimova sever

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/75/M	k.ú. Pardubice: 2629/12, 2629/10, 2629/17, 2075/9, 1775/1, 1775/2, 2605/40, 3000/14, 3000/1, 2605/8, 2075/10, 3000/37, 2605/46, 1778/7, 2605/13, 2605/80, 2605/72, 2605/79, 1769/6, 1778/36, 1779/35, 1778/51, 2605/24, 2605/78, 2605/77, 1778/30, 2605/45, 1778/32, 1778/23, 1778/52, 1778/118, 1778/55, 1778/69, 1778/39, 1778/90, 1778/70, 2605/50, 2605/49, 2605/48, 1778/9, 1778/71, 1778/80, 2605/71, 2605/70, 2605/47, 2605/52, 2605/51, 2605/75, 1778/100, 2605/74, 1778/103, 1778/76, 1778/75, 4794/1, 4794/2, 1778/102, 4794/3, 1778/101, 2605/76, 1778/31, 1778/24, 2168/10, st. 95/83, 2168/15, 2303/18, 2149/2, 2149/7, 2605/59	M	ano

76) Dopravní propojení Palackého sever – propojení od navrhované trasy komunikace II/322 do ulice K Polabinám

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/76/M	k.ú. Pardubice: 1718/1, 2630/7, 1753/1, 1753/2, 1753/3, 1753/12, 2630/12, st. 9181, st. 9180, 1731/2, 2845/1, st. 9179, st. 752/6, 2634/2, 2634/1, st. 752/7, 6025, 44/36, 232/1	M	ano

77) Dopravní napojení pivovaru

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/77/M	k.ú. Pardubice: 1743/11, 2845/1, 1753/2, 1753/1, 1753/12, 1718/1, 2630/7, 2630/3, 2630/6, 2630/5, 1744/1, 2630/4, st.5844, st.5843, st.5842, st.5841, st.5840, st.5839, st.6563, st.6564, st.6565, st.6566, st.6567, st.6568, st.6569, st.6570, st.6571, st.6572, st.6573, st.6574, st.6575, st.6576, st.6577, st.6578, st.6579, st.6580, st.6581, 1735/2, 1735/1, 1736, 1737/2, 1737/8, st. 935/2	M	ano

78) Napojení ulice Havlíčkova na rychlodráhu

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/78/M	k.ú. Pardubice: 2084/3	M	ano

79) Propojení rychlodráhy na ulici 17. listopadu

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/79/K	k.ú. Pardubice: 4905, st. 608/2, 734/2, 2583/4	PK	ano

80) Dopravní napojení areálu nemocnice na vnitřní komunikační síť města - pro vozidla záchranného systému - propojení rychlodráhy s ulicí Kyjevská a napojení areálu nemocnice na ulici Kyjevská

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/80/K	k.ú. Pardubice: 2772/7, 2772/11, 2772/9, 2772/10, 2772/8, st.1245/2, st.1245/1, 695/6, 695/7, 3974, st. 5550 k.ú. Pardubičky: 456/25, 465/4, 473/3, 468, st.997, 64/1, 661, st.416, 456/3, 475/7, 456/27, 71/49, 71/47, 71/48, st.378/1, 91/63	PK	ano

81) Úprava dopravního napojení sídliště Dubina-jih

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/81/M	k.ú. Pardubice: 2720/13 k.ú. Studánka: 414/4, 409/178, 409/193, 409/4, 409/20, 409/27, 409/21, 409/192, 475, 473, 409/176, 409/175	M	ano

82a) Dopravní obsluha území Dubina-sever a Hůrka, napojení tohoto území na komunikaci I/36

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/82a/M	k.ú. Pardubice: st.3515/22, 4074/1, st.9396, 988/12, st.9403, st.9410, st.3515/20, st.9415, st.9417, st.9419, st.9418, st.9420, 987/18, 2714/1, 987/11, 1042/17, 2988/1, 1042/18, 1069/42, 1046/5, 1046/3, 1046/12, 1046/11, 1046/13, st.3515/19, st.3515/18, st.3515/17, st.3515/16, st.3515/15, st.3515/14, st.3515/13, st.10364, st.10365, 987/17, 987/10, 4072/3, 2987/2,	M	ano

	st.8304, st.8158, st.8159, st.8160, st.8161, st.8162, st.8163, st.8164, st.8165, st.8166, st.8167, st.8168, st.8169, st.8341, 3868, 987/25, 987/20, 987/26, 987/19, 987/11, 987/5, st.10303, 2714/3, 986/1, 3867/3, 3867/2, 1107/55, 1064/4, 1064/5, 1056/1, 1064/10, 986/7, 1107/56, 1061/27, 1061/26, 1061/16, 1061/14, 1061/15, 1063/12, 1063/11, 1061/30, 1107/71, 1107/113, 1107/114, 3867/23, 3867/24, 986/18, 1063/13, 1199/30, 986/16, 1199/31, 1199/33, 1199/34, 986/15, 1128/15, 1128/16, 1128/24, 1128/4, 1128/21, 1128/25, 986/19, 1199/29, 1199/28, 1199/37, 1121, 1199/36, 1199/27, 1199/35, 1202, 2706, 1199/32, 1206, 1224, 1223, 1228, 1238, st. 8341, 1202		
--	--	--	--

82b) Dopravní propojení navržené trasy I/36 – Ležánka

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/82b/M	k.ú. Pardubice: 2684/6, st.1631, st.3906, 2684/5, st.3905, 2776/1, 2776/7, 507/1, 2693, 1400/1, 2676/12, 1400/2, 1395/1, 1399/23, 1399/1, 1399/25, 1399/26, 1399/27, 1399/28, 1395/38, 1395/39, st.799/2, 1376/1, 1369/3, 1369/1, 799/3, 4028, 1392/2, 1392/80, 1392/81, 1392/82, 1392/83, 1392/84, 1392/85, 1392/86, 1377/1, 1377/2, 1377/7, 1379, 2694/1, 1294/2, 1323/53, 1377/6, 1377/5, 1377/3, 2779/2, 500/16, 500/15, st.500/8, st.500/9, 2704/4, 2704/10, 3449, 1332/6, 1332/8, 1332/4, 1439/6, 1323/35, 1323/26, 1323/70, 1323/77, 1323/6, 1439/9, 1439/4, 1323/6, 1323/8, 1439/10, 1439/8, 1332/5, 2779/7, 2779/2, 2779/19, 1323/52, 1332/11, 1323/51, 1323/55, 1332/10, 1323/54, 1315/10, 3012/2, 3012/1, 1318/2, 1317/3, 2703/3, 2703/4, 1280/3, 1280/4, 2991/1, 1199/24, 1214/1, 2703/12, 1261/4, 1199/25, 1199/26, 1259, 2703/3	M	ano

83) Úpravy východního předmostí Prokopova mostu, úprava napojení ulic Bubeníkova a Husova

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/83/M	k.ú. Pardubice: 677/2, 672/3, 673/1, 673/3, 672/2	M	ano

84) Dopravní napojení sídliště Cihelna – na ulici Hradecká a komunikaci I/36

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/84/M	k.ú. Pardubice: 1582/3, 1584/9, 1584/8, 1574/14, 1601/15, 1574/12, 1574/13, 1574/8, 1575, 1574/11, 2678/1, 1563/13, 1561/1, 3648/9, 3648/1, 3614, 3615/1, 3615/2, 3618/3, 3618/5, 3618/4, 4323/3, 4323/2, 3620/3, 3507/3, 4286/4, 4286/3, 4286/2, 4287/1, 3506/1	M	ano

85) Úprava křižovatky U Josefa

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/85/M	k.ú. Pardubice: 3741/1, 3742/1, 3743, 3650, 3645/21, 3649/10, 2675/7, 2675/8, 1644/2, 1649/6, 2675/3, 1635/3, 1635/5, 1635/6, 1638/9, 1638/10, 1638/5, 1635/38, 1638/8, 2675/6, st. 4440, 3649/6, 3626/2, 3546, 3626/1, 3547, 3649/8, 3649/9, 3649/4, 3645/23	M	ano

86) Dopravní propojení ulice Kosmonautů – navržená trasa komunikace I/36

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/86/C	k.ú. Pardubice: 4244/2, 4244/1, 3678/8 k.ú. Trnová: 322/1, 631, 629, 626	ČR	ano

87) Dopravní propojení navržené trasy komunikace I/36 – Staré Hradiště

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/87/M	k.ú. Trnová: 630, 626, 627, 628, 586/3, 586/1, 586/2, 63/16, 63/19, 63/18 k.ú. Ohrazenice: 111/2, 111/4, 111/9, 111/7, 111/15, 111/14, 111/13, 111/8, 111/16 k.ú. Pardubice: 4224, 4225, 3675/1, 3675/2, 4226, 4235/2, 4236/2, 4236/1, 4235/1, 3651/1, 3651/2	M	ano

91) MÚK Sezemice - jih

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/91/C	k.ú. Pardubice: 997/1	ČR	ano

Veřejně prospěšná opatření**90) Rozšíření LBC 41/1 – Na Starosnojedském**

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WU/90	k.ú. Svítkov: 584/3, 584/1 k.ú. Staré Čívce: 611/29, 610/1, 611/42		ano

92) Korekce trasy LBK 14 K Dubině

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WU/92	k.ú. Pardubice: 997/1		ano

b. Vymezení dalších veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, pro které lze uplatnit předkupní právo

Veřejně prospěšné opatření

- 88) Plocha izolační zeleně mezi navrženou trasou komunikace I/36 a jižním okrajem zástavby Starých Čivíc

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/88/C	k.ú. Staré Čivice: 791/34, 345/18, 345/17, 345/16, 345/13, 773/8, 773/7	ČR	ne

- 89) Plocha izolační zeleně podél východní hrany navržené železniční tratě – Medlešická přeložka (ochrana zastavěného území Nemošic)

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/89/C	k.ú. Nemošice: 441/11, 441/12, 462/1, 461/1, 460/1, 459/1, 458/1, 457/1, 632/4, 456, 632/1, 632/3, 522, 524, 528/1, 526/2, 526/1, 529/1, 530, 531/1	ČR	ne

- 93) Zalesnění severovýchodně od zastavěného území Starých Čivíc

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/93/M	k.ú. Staré Čivice: 611/18, 621/2, 611/37, 611/48, 611/46, 599/8	M	ne

- 94) Plocha veřejné zeleně severně od upravené křižovatky U Marka (s izolační funkcí)

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/94/M	k.ú. Pardubice: 1753/1, 1753/2, 1753/3, 1753/4, 1753/5, 1753/6, 1753/7, 1753/8, 1753/9, st. 3685/4, 3892, 2075/3, 2075/7, 1749/3, 1753/10, 2075/6, st.3685/2, 2075/4, 1753/13, 1749/4, 2075/5, 1753/15	M	ne

- 95) Plocha veřejné zeleně jihovýchodně od upravené křižovatky U Marka (s izolační funkcí)

<i>označení</i>	<i>Dotčené pozemky</i>	<i>Předkupní právo ve prospěch §101 SZ</i>	<i>§170 SZ</i>
VI/WD/95/M	k.ú. Pardubice: 3000/3, 4719, 3906/11, 3906/12, 3906/10, 3906/9, 3000/9, 3000/23, 3000/24, 3000/25, 3906/8, 3906/7, 3907/12, 3907/13, 3909/1, 3908, 2082/47, 3906/2	M	ne

4.3. Asanace

3.1. Výčet asanačí se upravuje takto:

- a) pro VPS č. 8 a 9 – se vypouští s výjimkou:
- Lokality U Marka. Pro úpravu křižovatky v této lokalitě zůstávají navrženy k asanaci objekty na parcelách: st. 9304, st. 3685/2, st. 10249. Upravený (rozšířený) rozsah zahrnuje parcelu st. 3685/4
 - lokality U sv. Anny. Pro úpravu křižovatky v této lokalitě (VI/WD/8/M) zůstávají navrženy k asanaci objekty na parcelách: st. 1133, st. 1132, st. 1131, st. 1124, st. 1123 a st. 1260/12.
- e) ~~pro VPS č. 7~~
- g) ~~pro VPS č. 25~~
- i) ~~pro VPS č. 13~~
- l) ~~pro VPS č. 34~~

3.2. Výčet asanačí navržených VI. Změnami:

Označení asanace	Pro VPS	Dotčené stavební pozemky
VI/VA/1	VI/WD/74/K	k.ú. Svítkov: 1082, 1083, 1084, 1085, 1086, 986, 985, 984, 983, 982, 981, 980, 979, 978, 977, 976, 975, 974, 973, 972 k.ú. Popkovice: 545, 546, 547, 548, 549, 461, 460, 459, 458, 457, 456, 455, 454, 453, 452, 451, 450, 449, 448, 447, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559

Označení asanace	Pro VPS	Dotčené stavební pozemky
VI/VA/2	VI/WD/76/M	k.ú. Pardubice: 9179, 752/6, 752/7

Označení asanace	Pro VPS	Dotčené stavební pozemky
VI/VA/3	VI/WD/80/K	k.ú. Pardubice: 1245/2, 1245/1 k.ú. Pardubičky: 997, 416, 378/1

Označení asanace	Pro VPS	Dotčené stavební pozemky
VI/VA/4	VI/WD/70/C	k.ú. Pardubice: 42/84

Označení asanace	Pro VPS	Dotčené stavební pozemky
VI/VA/5	VI/WD/82a/M	k.ú. Pardubice: 8341, 8169, 8168, 8167, 8166, 8165, 8164, 8163, 8162, 8161, 8160, 8159, 8158, 8304, 3515/13, 3515/14, 3515/15, 3515/16, 3515/17, 3515/18, 3515/19, 3515/20, 3515/22, 9396, 9403, 9410, 9415, 9417, 9419, 9418, 9420

Označení asanace	Pro VPS	Dotčené stavební pozemky
VI/VA/6	VI/WD/15/C	k.ú. Pardubice: 3515/11, 9425, 3515/5, 3515/8

Označení asanace	Pro VPS	Dotčené stavební pozemky
VI/VA/7	VI/WD/87/M	k.ú. Pardubice: 8606

Označení asanace	Pro VPS	Dotčené stavební pozemky
VI/VA/8	VI/WD/72/C	k.ú. Dražkovice: 548

Označení asanace	<i>Pro VPS</i>	<i>Dotčené stavební pozemky</i>
VI/VA/9	VI/WD/75/M	k.ú. Pardubice: 9583

Označení asanace	<i>Pro VPS</i>	<i>Dotčené stavební pozemky</i>
VI/VA/10	VI/WD/77/M	k.ú. Pardubice: 5844, 5843, 5842, 5841, 5840, 5839, 6563, 6564, 6565, 6566, 6567, 6568, 6569, 6570, 6571, 6572, 6573, 6574, 6575, 6576, 6577, 6578, 6579, 6580, 6581, 6582, 6583

Označení asanace	<i>Pro VPS</i>	<i>Dotčené stavební pozemky</i>
VI/VA/11	VI/WD/1/C	k.ú. Pardubice: 9068

Označení asanace	<i>Pro VPS</i>	<i>Dotčené stavební pozemky</i>
VI/VA/12	VI/WD/79/K	k.ú. Pardubice: 608/2

5. Vymezení ploch a koridorů územních rezerv a stanovení možného budoucího využití, včetně podmínek pro jeho prověření

VI.Změny územního plánu města vymezují tyto plochy a koridory územních rezerv:

- **R1** – je součástí lokality VI/8 – přednádraží. Územní rezerva je vymezena na severozápadním okraji bývalého areálu Lihovaru z důvodu územní ochrany pro možné prostorové a směrové úpravy navazující křižovatky. Ve vymezené ploše nebudou umísťovány stavby trvalého charakteru ani prováděny činnosti, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury.
- **R2** – je vymezena mezi ulicemi Milheimova a Teplého z důvodu dlouhodobě sledovaného záměru vybudovat mezi těmito ulicemi další dopravní propojení, jehož potřeba bude do budoucna podpořena i postupnou regenerací území ležícího jižně od železniční stanice Pardubice. Ve vymezené ploše nebudou umísťovány stavby trvalého charakteru ani prováděny činnosti, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury.
- **R3** – plochy podél navrhovaného koridoru pro komunikaci I/2 v šíři 100m na každou stranu koridoru jsou vymezeny z důvodu případné korekce trasy navrhované dopravní stavby.

Podmínky pro využití územní rezervy pro dopravní stavbu:

- V rozsahu územní rezervy nebudou realizovány stavby ani prováděny zásahy, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury
- Realizace jakékoliv stavby uvnitř územní rezervy je podmíněna souhlasem Ministerstva dopravy ČR
- **R4** – plochy v návaznosti na MÚK Dražkovice vymezené z důvodu případné korekce při řešení úprav MÚK včetně zapojení navrhované trasy komunikace I/2.

Podmínky pro využití územní rezervy pro dopravní stavbu:

- V rozsahu územní rezervy nebudou realizovány stavby ani prováděny zásahy, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury
- Realizace jakékoliv stavby uvnitř územní rezervy je podmíněna souhlasem Ministerstva dopravy ČR
- **R5** – plochy vymezené v platném ÚPM pro navrhované propojení železničních stanic Rosice nad Labem – Pardubice západně od stávající tratě na Chrudim VI. Změna vymezuje pouze jako územní rezervu. Propojení obou železničních stanic je nově řešeno jiným způsobem. Ve vymezené ploše nebudou umísťovány stavby trvalého charakteru ani

prováděny činnosti, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury.

- **R6** – Plochy pro možné řešení MÚK Palackého, pro variantní řešení přechodu komunikace II/322 přes železniční trať směrem na západ do oblasti přístavu. Ve vymezené ploše nebudou umístovány stavby trvalého charakteru ani prováděny činnosti, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury.
- **R7** - Plochy pro možné řešení MÚK Závodiště jako patrové okružní křižovatky. Ve vymezené ploše nebudou umístovány stavby trvalého charakteru ani prováděny činnosti, které by podstatně ztížily nebo ekonomicky znevýhodnily budoucí realizaci dopravní infrastruktury.

6. Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb, pro které může vypracovat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt

Architektonicky významnými stavbami budou nově řešené lávky přes řeky, především v kontaktu s Městskou památkovou rezervací resp. v jejím ochranném pásmu.

7. Součástí VI. změn územního plánu města Pardubice jsou:

I. Návrh

I.A Textová část (42 A4 stran)

I.B Grafická část

- I.B0 Výkres základního členění (4 části – 3 výkresy+legenda) 1:5000
- I.B1 Hlavní výkres (4 části – 3 výkresy+legenda) 1:5000
- I.B2 Doprava
 - I.B2.1 Schema koordinačního výkresu dopravy (1výkres) 1:12000
 - I.B2.2 Schema – nákladní doprava (1výkres) 1:25000
 - I.B2.3 Schema – státní silniční síť (1výkres) 1:25000
 - I.B2.4 Schema – pěší a cyklistická doprava (1výkres) 1:15000
- I.B3 Vymezení ploch VPS a asanačních úprav (4 části – 3 výkresy+legenda) 1:5000

II. Odůvodnění

II.A Textová část (70 A4 stran) a tabulková část (ZPF)(21 A3 stran)

II.B Grafická část

- II.B1 Koordinační výkres (4 části – 3 výkresy+legenda) 1:5000
- II.B2 Širší vztahy (1 výkres) 1:50000
- II.B3 Výkres předpokládaných záborů půdního fondu (4 části – 3 výkresy+legenda) 1:5000

II.C Posouzení koncepce - Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu

II. ODŮVODNĚNÍ

II.A. Textová část

PARDUBICE

VI. ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU

II.A.1. Odůvodnění - část zpracovaná projektantem

a) Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů

Statutární město Pardubice je součástí rozvojové oblasti OB 4 Hradec Králové – Pardubice sledované jak v Politice územního rozvoje (PÚR) 2006, tak v současné PÚR 2008.

Tato rozvojová oblast byla zpřesněna v Zásadách územního rozvoje (ZÚR) Pardubického kraje.

Návrh VI. Změn ÚPM Pardubice je v souladu s řešením platného ÚP VÚC Pardubického kraje. Drobná odchylení jsou z důvodu jiného řešení, které je navrženo v ZÚR Pardubického kraje.

ZÚR nahradí ÚP VÚC Pardubického kraje, který byl schválen 23. 11. 2006. Zadání ZÚR bylo schváleno 18. 12. 2007. Návrh ZÚR byl dokončen 08. 2008, veřejné projednání návrhu ZÚR proběhlo v říjnu 2009.

ZÚR stanovují pro rozvojovou oblast v prostoru Pardubic tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje:

- a) Zlepšit vazby Pardubic ke stávající D11 a budoucí R35 ve směrech: I/37 (Opatovice n. L. – Hradec Králové), I/36 (Holice) a II/322 (Dašice)
- b) Zlepšit vazby Pardubic jižním směrem I/37 (Chrudim – Slatiňany)
- c) Zlepšit vazby Pardubic západním směrem (Přelouč – Kolín)
- d) Zlepšit novými stavbami železniční spojení Slatiňany – Chrudim – Pardubice – Hradec Králové, pro aglomerační hromadnou dopravu
- k) Rozvíjet veřejné mezinárodní letiště Pardubice vč. jeho napojení na silniční a železniční infrastrukturu
- l) Rozvíjet nový přístav Pardubice v souvislosti s prodloužením Labské vodní cesty a v tomto prostoru též rozvíjet veřejné logistické centrum

K naplnění těchto zásad stanovují ZÚR úkoly pro územní plánování (v úrovni obcí), které směřují ke zpřesnění ploch a koridorů dopravní infrastruktury.

Na silniční síti jsou v ZÚR vymezeny koridory:

- D3 silnice I/37 rozšíření v úseku Pardubice – hranice Královéhradeckého kraje
D4 silnice I/37 rozšíření v úseku Pardubice – Medlešice (obchvat Chrudimi)
D10 přeložka silnice I/36 Pardubice – severní tangenta
D18 přeložka silnice I/2 Pardubice – jižní obchvat

V železniční síti:

- D101 železniční trať Medlešická spojka
D102 zdvojkolejnění železniční trati 031 Pardubice – Hradec Králové
D103 vlečka do přístavu Pardubice

Vodní doprava

- D151 přístav Pardubice

Podle schváleného Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje (ÚP VÚC Pk) jsou na území města navrženy následující koridory dopravní infrastruktury, které jsou zahrnuty mezi veřejně prospěšné stavby:

- D5 stavba silnice II. třídy Staré Čívce – MÚK Palackého
- VI. změna tuto silnici řeší shodně s ÚP VÚC Pk až do prostoru severozápadně Svítkova, kde silnice přechází nadjezdem železniční trať a od křižovatky s budoucí II/341 až do Městské průmyslové zóny ve Starých Čívicích. V Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR Pk), které jsou před

dokončením, je sledováno výše uvedené řešení včetně křižovatky se silnicí II/341 a jejím napojením na stávající I/2.

- D6 přeložka silnice I/2 Pardubice – západ, jihozápadní obchvat VI. změny řeší tuto silnici shodně s ÚP VÚC Pk a se ZÚR Pk.

Jihovýchodní tangenta je ZÚR Pk je řešena jen do prostoru Pardubicek.

- D21 přeložka silnice I/36 Lázně Bohdaneč
- D22 přeložka silnice I/36 Pardubice
- D23 přeložka silnice I/36 Sezemice
- D26 přeložka silnice I/37 Pardubice – Opatovice nad Labem

VI. změny jsou v souladu s výše uvedenými záměry obsaženými ÚP VÚC Pk i ZÚR Pk

- D45 přeložka silnice II/341 (rekonstrukce stávající silnice) Heřmanův Městec – Staré Čívce

VI. změny řeší jen úsek silnice II/341 v Popovicích, dle ÚP VÚC Pk se jednalo o rekonstrukci silnice, kterou už ZÚR Pk dále nesledují

- D71 přeložka propojení železničních tratí č. 031 a 010 (k.ú. Rosice n/L – Svítkov)

VI. změny jsou v souladu s řešením obsaženým v ÚP VÚC Pk, v ZÚR Pk již tento záměr není sledován

- D72 stavba železniční tratě Medlešická spojka

VI. změny jsou v souladu s řešením obsaženým v ZÚR Pk.

- D78 stavba vlečky v přístavu Pardubice
- D79 zdvoukolejnění železniční trati č. 031 Pardubice – Hradec Králové

VI. změny jsou v souladu s výše uvedenými záměry uvedenými v ÚP VÚC Pk i ZÚR Pk.

V ÚP VÚC Pk je dále řešeno splavnění Labe do Pardubic a územní ochrana průplavu D-O-L, tyto záměry jsou chráněny také v VI. změnách.

Z PÚR se území města Pardubic týká jen železniční koridor ŽD2 Chrudim – Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř sledující zkapacitnění v území rozvojové oblasti.

Z hlediska širších vztahů jsou podstatné tyto změny dosavadního ÚP Pardubic:

- Promítnutí nové trasy I/2, která je jihozápadní tangentou v úseku západně Starých Čivc pro MÚK s I/37 severozápadně Dražkovic. Toto řešení nahrazuje dosavadní koncepci přivádějící dopravu ze západu (od Přelouče a Kolína) do centra města přes MÚK Trojice.
- Promítnutí nové trasy tzv. Medlešické spojky, které je oproti dřívějšímu řešení vedena od Nemošic východnějším koridorem mezi Ostřešany a Mikulovicemi.

Z hlediska širších vztahů je pro dopravu v území města Pardubic významné též propojení od Svítkova (nové křížení s koridorovou železniční tratí) ve směru na obchvat silnice I/36 Lázně Bohdaneč). Jedná se o silnici II/341, které je v podstatě západní tangentou Pardubic a umožňuje propojení areálů ekonomických aktivit v západní části města (vč. logistického centra a přístavu) přímo na dálnici D11 v MÚK Dobřenice. Silnice I/36 je v návrhu ZÚR vedena severně od obchvatu Lázně Bohdaneč v koridoru přes Kříčeň a Pravy k této MÚK.

V území města Pardubic jsou částečně využívány stávající komunikace – nově navržené je dopravní propojení Městské industriální zóny a západního okraje Svítkova. Nový je úsek v prostoru křížení se stávající silnicí I/2 východně Starých Čivc a krátký propojovací úsek na již existující trasu ve směru na Heřmanův Městec.

Určité změny se dotýkají též železniční infrastruktury. Přístav je napojen ze žst. Rosice n. L. Opuštěno bylo řešení nového vstupu železniční trati od Hradce Králové do žst. Pardubice, kde se využívá současný koridor s menšími úpravami souvisejícími se zdvoukolejněním. Tato koncepce je v souladu s nadřazenou ÚPD – ÚP VÚC a návrhem ZÚR Pk.

Ostatní záměry ZÚR Pardubického kraje již byly v ÚP města Pardubic řešeny.

b) Údaje o splnění zadání

Zadání VI. změn ÚP města Pardubice bylo schváleno 30.10.2007.

Pro změny VI. bylo schváleno zadání již dříve (19.9.2004). Na jeho základě byl zpracován koncept změn VI., jehož projednání nebylo úspěšné a proto byly práce ukončeny.

Po zpracované expertize a stabilizaci názorů na vývoj dopravního systému bylo zahájeno pořízení změn VI. na základě výše uvedeného nového zadání. Podkladem pro řešení úprav na komunikační síti v rámci VI. změn byla výše zmíněná expertiza, jejíž závěry byly městem přijaty.

Toto zadání stanovilo zásady řešení vybraných komunikací. Dále stanovilo dořešení urbanistických vazeb ve vztahu k dopravnímu řešení města a některé další, dílčí změny využití území.

Vzhledem k tomu, že souběžně s pracemi na změnách VI. probíhá předprojektová a projektová příprava některých významných dopravních staveb, bylo nutné absolvovat poměrně náročnou koordinaci těchto záměrů, tak aby bylo dosaženo souladu s ÚPD.

Týká se to zejména zpřesňování řešení těchto staveb:

- MÚK Trojice na I/37
- uspořádání křižovatek na nové I/36 a její upřesněná trasa (severovýchodní tangenta)
- vedení nové trasy I/2 (jihozápadní tangenta) – tato trasa je ve velkém rozsahu vedena mimo území města Pardubic
- upřesněné vedení trasy I/2 od MÚK Dražkovice až po MÚK Sezemice jih

K jednotlivým dopravním změnám:

- **přeložka I/2** jihozápadní tangenta je vedena v upřesněné trase, nově vymezena plocha pro dořešení napojení v prostoru MÚK s I/37 Dražkovice
- **západní radiálu** představuje komunikace vedená severně železniční trati na Kolín. V prostoru severozápadně Svítkova přechází nadjezdem železniční trať a nově (oproti zadání) pokračuje od křižovatky s budoucí II/341 a napojuje se na stávající komunikaci vedenou jižně od současné silnice I/2 ze západního obvodu Starých Čivců do Městské průmyslové zóny.
- **Přednádražní prostor** je v souladu se zadáním výrazně zklidněn. Trasa II/322 (rychlodráha) je do „přestavěné“ MÚK Trojice vedena novým koridorem přes autobusové nádraží, za areálem bývalého lihovaru a za areálem obchodního centra Hypernova (Albert)
- **Rychlodráha** (ul. Hlaváčova – Kpt. Jaroše)

Po realizaci nové I/36 (severovýchodní tangenta) bude tato komunikace pokračováním trasy II/322. Jsou na ní navrhována nová napojení a to v prostorech křížení s ulicemi Havlíčkova, 17. listopadu a účelové spojení pro IZS Štrossova – Kyjevská, které zlepšuje vazbu mezi základním komunikačním systémem a krajskou nemocnicí. Cílem je umožnit obsluhu jižní části centra přímo z této komunikace II/324 .

• Doprava v klidu

Nové kapacity pro garážování a parkování jsou navrhovány formou vícepodlažních objektů ve vazbě na rychlodráhu. Významný potenciál je v přednádražním prostoru, kde změna ÚP navrhuje prověření podrobnější dokumentací (územní studii, příp. regulačním plánem). Je zde nezbytné komplexní řešení zahrnující optimalizaci vazeb MHD a vnější autobusové dopravy ve vztahu k vlakovému nádraží. Vzhledem k tomu, že se jedná o významné přestavbové území s polyfunkčním využitím administrativně společenského centra s významným podílem obchodu a služeb je mimo parkovacích nároků těchto aktivit nutné zabezpečit i kapacity pro parkování P + R cestujících pokračujících dálkovou železniční dopravou.

• Pěší doprava, veřejná prostranství

Základním přínosem je výrazné zklidnění dopravy v ulici Palackého a to především v přednádražním prostoru.

- MHD v přednádražním prostoru je vedena ve stávajícím koridoru ulic Palackého ve směru na most do sídliště Polabiny. Linkování není předmětem změny ÚP. Z přednádražního prostoru by měla být vyloučena veškerá doprava mimo MHD a příjezdů k vlakovému nádraží (taxi aj.)

Parkoviště administrativně společenského centra budou napojena z nově navrhované komunikace II/322 vedené severně přednádražního prostoru na MÚK Trojice.

Další postup po společném jednání o návrhu územního plánu

Po společném jednání, po vyhodnocení stanovisek DO, bylo zadáno firmě DHV CR, spol. s r.o. zpracování nového aktuálního „Modelu silniční dopravy města Pardubice“, který zohlednil výsledky projednání ve smyslu úprav silniční sítě, kategorie komunikací, řešení problematických křižovatek (byly prověřovány podkladem „Kapacitní posouzení zájmových křižovatek v souvislosti s navrhovanou VI. změnou ÚP města Pardubice“ – DHV CR spol. s r.o., květen 2009) se zpracováním úseků, na kterých budou realizována organizační opatření.

Tento nový model byl podkladem pro nové vyhodnocení a posouzení změn akustické situace (Bajer T. a kol., září 2009) a změn imisní situace (Bajer T. a kol., 10/2009). Tento materiál je součástí SEA. Ta jako součást upraveného návrhu VI. změn reaguje na upravené či doplněné lokality a jako celek je aktualizována.

Upravený návrh VI. změn je zpracován podle „Návrhu pokynů pro úpravu návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubic“ zpracovaným pořizovatelem. Upraveny a doplněny jsou grafické přílohy, doplněn a upraven je text VI. změn ÚPM.

c) Další změny

v dopravním systému města neznamení podstatný zásah do systému.

Souvisí především s vazbami území na připravovanou výstavbu nové trasy I/36 (severovýchodní tangenta) vedenou přes nový most přes Labe východně prostoru Cihelna ve směru na stávající trasu (ul. Na Drážce).

Významné je cílové rozložení křižovatek v úseku mezi ulicemi Trnovskou a Hradeckou. Navrhována je zde pouze jedna křižovatka s novou komunikací vedenou v pokračování ul. Kosmonautů severním směrem (východně areálů Interspar a Baumax na východní obvod sídla Ohrazenice).

Napojení Kunětické ulice není vedeno do nové křižovatky I/36 s Hradeckou ulicí (II/324), ale je navrženo novou křižovatkou s Hradeckou ulicí, která též umožňuje napojení dalších rozvojových ploch jižně nové trasy I/36 mezi Poděbradskou a Hradeckou a prostoru Fáblovka.

ÚP předpokládá cílový stav trasy I/36 v úseku I/37 – II/324 jako městskou čtyřpruhovou směrově dělenou komunikaci v jejímž koridoru by měla být vedena i pěší a cyklistická doprava.

V této trase bude vedena i MHD. Doporučuje se nový úsek Trnovská – Hradecká realizovat rovnou v cílovém uspořádání.

Nově je řešeno uspořádání komunikační sítě v severovýchodní části města (severně ulic Husova – Na Drážce) ve vztahu k budoucí trase I/36.

V souvislosti s rozvojovými záměry je navrhována nová trasa navazující na západě na ulici Na Ležánkách. Východním směrem vede podél vodoteče až ke stávající ulici Hůrka. Propojení na stávající I/36 je na severním okraji sídliště Studánka, na novou I/36 (severovýchodní tangentu, ul. Na Drážce) je severně areálu Silnic.

d) Komplexní zdůvodnění přijatého řešení a vyhodnocení předpokládaných důsledků ve vztahu k udržitelnému rozvoji území

Význam města v osídlení a jeho dopravní vazby

Pardubice se opět staly krajským městem. Pardubická část Hradeckopardubické aglomerace má cca 180 tis. obyvatel. V Zásadách územního rozvoje je vymezena jako rozvojová oblast republikového významu. Její součástí je vedle významného města Chrudimi (23,4 tis. obyv.) několik dalších měst – Přelouč, Heřmanův Městec, Holice, Lázně Bohdaneč a Sezemice. I když město samotné počtem obyvatel stagnuje, resp. mírně klesá, je celkový vývoj v aglomeraci pozitivní.

Některé z obcí v okolí Pardubic zaznamenaly po r. 2000 poměrně, v souvislosti s rozsáhlou výstavbou bytů, výrazný nárůst obyvatel (Sezemice, Holice, Býšť, Opatovice nad Labem, Heřmanův Městec, Lázně Bohdaneč, Srnojedy aj.), což pochopitelně vede též k nárůstu intenzity dopravních vazeb.

Pardubice jsou součástí Hradeckopardubické aglomerace, jejíž dopravní osou je silnice I/37. Ta by v celém rozsahu od MÚK Opatovice (R35) po město Chrudim měla být v čtyřpruhovém uspořádání.

Pardubice jsou velmi významným železničním uzlem, přes který je vedena dálková doprava z hl. m. Prahy ve směrech na Olomouc – Ostravu a Brno – Vídeň/Bratislavu (1. železniční koridor).

Významným přínosem pro dopravní obsluhu je též přestavba železniční trati č. 031 (Pardubice – Hradec Králové). Zdvoukolejnění na navazující trati č. 238 ve směru na Chrudim. Novou Medlešickou spojkou by mělo být umožněno regionální spojení Slatiňany – Chrudim - Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř.

Významně narůstá i počet odbavených cestujících na letišti Pardubice, který se blíží 100 tis./rok.

Deficity v dopravním systému jsou jedním z hlavních problémů rozvoje Pardubic.

Nejvýznamnějším přínosem bude nová trasa I/36 (severovýchodní tangenta), která je stabilizována stávajícím územním plánem, VI. změna trasy precizuje. Ve změně byla věnována pozornost zejména optimalizaci křižovatek, sledující jak dobrou obsluhu přilehlého území, tak i hlediska plynulosti provozu na této z velké části „městské“ trase. Realizace této trasy zásadně ovlivní možnost vyloučení tranzitních vazeb z dnešní trasy I/36 (rychlodráha) a možnost jejího zapojení do obsluhy centrální oblasti města.

Enviromentální souvislosti

Zábory půdního fondu (z titulu změny) jsou minimální; jen v několika místech dochází k malému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa. Nová je trasa silnice I/2 je jako koridor převzata ze schváleného ÚP VÚC Pardubického kraje, zohledněny jsou další možné varianty řešení přijatelné především pro obce mimo řešené území. Větší část této trasy leží na území sousedních obcí Starý Mateřov, Třebosice a Staré Jesenčany.

Další novou trasou je propojení od Starých Čivic po Svítkov. Rozsah tohoto záboru je výrazně menší než v dosavadním ÚP sledované trasou I/2, která je v části v důsledku nové koncepce vypuštěna.

Zábory půdního fondu jsou dokumentovány v samostatné kapitole.

Z hlediska vlivu dopravního systému na osídlení jsou nejvýznamnější změny v centru města, jejichž cílem je výrazná regulace dopravy v tomto území. Po dokončení tangenciálního systému nadřazených tras tvořeného stávající I/37, novou I/36 (severovýchodní tangenta) a připravovaným propojením Dražkovice – Dašická bude možné regulovat dopravu v celé centrální oblasti města.

Významným příspěvkem ke snížení negativních důsledků dopravy je vytváření předpokladů pro rozvoj regionální železniční dopravy (Medlešická spojka) a návrh parkovacích kapacit na obvodu městského jádra, zejména ve vazbě na „rychlodráhu“.

Podrobné posouzení vlivu dopravy (v souvislosti se změnou) je v samostatné dokumentaci SEA.

Posouzení komunikační sítě v SEA vycházelo z neupraveného staršího modelu budoucího zatížení silniční sítě, ve kterém docházelo v řadě případů ke zvýšení zatížení území oproti dřívějšímu řešení. Nový model v podstatě potvrdil předpokládané přínosy, sledované již v novém zadání VI. Změny. Tyto rozpory ve významných místech sítě dokumentuje následující tabulka a komentář.

profily		tis. voz. /24 hod.				D/A
		sít' před Změnou	sít' po Změně		D	
			model 1.	model 2.		
		A	B	C		
I/36	Globus	30,20	27,40	24,00	25,6	0,84
	Baumax	25,50	28,10	21,00	22,7	0,89
	kříž. Hradecká	30,70	32,30	23,00	24,6	0,80
	most Labe	36,70	35,10	28,70	30,3	0,83
	kříž. Husova	28,10	23,50	28,10	29,6	1,05
I/37	most Labe	35,60	32,10	27,40	38,4	1,08
	jižně Trojice	26,90	28,70	29,60	31,1	1,16
	N. Jesenčany	16,70	16,30	14,70	15,5	0,93
záp. radiála	záp. Trojice	19,60	23,50	17,00	18,0	0,92
Přeloučská	St. Čivice	5,20	6,00	6,60	7,0	1,35
Pražská	Popkovice	10,90	7,00	5,10	5,3	0,49
II/322 Teplého	západ	19,40	16,80	18,20	19,6	1,01
II/324 Hradecká	areál VŠ	13,90	14,70	10,80	11,6	0,83
	most P. Wonky	18,60	16,40	17,50	19,6	1,05
	zimní stadion	18,50	16,30	16,80	19,1	1,03
	Masarykovo nám.	10,30	13,10	7,80	13,2	1,28
II/324	17. listopadu	6,1	16,50	21,30	3,9	0,64
	J. Palacha sever	30,90	19,20	21,30	22,9	0,74
	J. Palacha jih	10,40	11,60	10,10	10,9	1,05
II/324	Chrudimská	6,70	8,00	8,10	9,3	1,39
nám. J. Pernera (přednádraží)		7,10	7,70	10,70	11,0	1,55
Palackého		15,60	11,60	7,00	17,3	1,11
nová trasa k Trojici		28,60	24,40	21,30	18,8	0,66
rychlodráha	Hlaváčova západ	29,10	17,00	14,70	16,2	0,56
	Hlaváčova východ	31,70	15,60	22,50	24,6	0,78
	Kpt. Jaroše	29,00	21,80	22,30	23,6	0,81
Na Drážce	kříž. Dašická	31,40	26,90	21,20	25,5	0,81
	kříž. Husova	20,20	19,70	19,00	20,0	0,99
Palackého sever (Prokop)			11,30	12,90	3,4	
Sukova tř.		12,30	16,50	16,30	17,5	1,42
nám. Republiky		11,30	14,60	16,90	17,1	1,51
Jahnova		11,70	18,80	15,80	17,1	1,46
Bubeníkova		10,60	14,10	8,70	15,8	1,49
Karla IV.		17,20	12,80	11,70	16,0	0,93
Dašická		3,90	3,30	5,10	5,4	1,38
Strossova		12,00	12,10	9,70	8,1	0,68
Husova (západ)		5,60	11,80	7,60	8,1	1,45
Okrajová		10,70	10,80	10,70	11,6	1,08
J. Potůčka		6,60	7,40	4,00	4,5	0,68
jihových. tangenta (most Chrudimka)		16,20	21,30	20,60	21,3	1,31

Ze systému byla vypuštěna trasa na levém břehu Labe, která v prostoru u stadionu vykazovala zatížení 9,3 tis. voz./24 hod a v napojení na novou trasu I/36 pak 12,4 tis. voz./24 hod.

Do systému byla zahrnuta trasa I/2 jižně letiště Pardubice, která vykazuje zatížení od 6,2 do 15,0 tis. voz./24 hod.

Do systému bylo dále zahrnuto prodloužení trasy II/341 až na uvažovaný obchvat I/36 jihozápadně Lázní Bohdaneč. Tím by mělo dojít k vytvoření souvislé západní tangenty v Hradeckopardubické aglomeraci, umožňující napojení do MÚK Dobřenice na D11 s následným pokračováním na silnici II/323 na Nechanice a R35 (Milovice u Hořic). Tato tangenta umožňuje obsluhu západní ekonomické zóny Pardubic (Svítkov) mimo centrální část města.

Zatížení 8,6 – 14,3 – 10,4 tis. voz./24 hod na této trase se výrazně projevuje na snížení zatížení silnice I/37 v širším území a tudíž i v prostoru Pardubic.

Pro snížení vlivů dopravy na životní prostředí je rozhodující snížení dopravního zatížení sítě.

Cílem VI. Změn bylo dosáhnout zlepšení zejména v centrální části města. Je však potřebné si uvědomit, že problémem Pardubic není tranzitní doprava, kde má větší význam pouze silnice I/37 Chrudim – Hradec Králové, ale doprava cílová.

Cílovou dopravu nelze z podstatnější části přesunout na vnější systém tangent. Lze však z centrální části města formou omezení tonáže (na 7,5 t, resp. na 3,5 t) vyloučit významnou část nákladní dopravy. Porovnání rozhodujících míst na uliční (silniční) síti je dokumentováno v tabulce.

Následující text komentuje místa, kde dochází k navýšení dopravního zatížení oproti síti původního územního plánu.

I/37 nadjezd železniční trati

Rozdíl není významný, nemá vliv na centrální obytné území. V západní části města je to jediný přechod tratě, na který se koncentrují i lokální vazby.

Námět na podjezd železniční tratě v místě západního zhlaví (ve vazbě na ul. K Vápence), který by řešil lokální vazby, je dlouhodobou záležitostí a nebyl do VI. Změn zahrnut. Tento záměr úzce souvisí s budoucí transformací ploch jižně nádraží (ul. Milheimova).

II/324 Chrudimská

Nepodstatné zvýšení je důsledkem nové trasy I/2, která umožňuje spojení od západu do prostoru Dražkovic a tím i přímé napojení Nových Jesenčan. Úpravy trasy a řešení jihovýchodní tangenty, které vypouští křižovatku napojující Nové Jesenčany od východu a její nahrazení prostým mimoúrovňovým křížením přivádí dopravu do zastavěného území od jihu.

Přeloučská – Staré Čívce

Mírné navýšení je způsobeno tím, že nová jižní trasa I/2 není atraktivní pro vazby od západu do prostoru Svítkov, neboť znamená prodloužení. Lze však regulovat těžkou nákladní dopravu.

Nám. J. Pernera (přednádražní prostor)

Zvýšení zatížení je důsledkem odlišného uspořádání komunikačního systému, který zahrnuje stavby realizované v souvislosti s obchodními centry v tomto území. Při řešení prostoru přednádraží by mělo být do budoucna uvažováno s celkovým dopravním zklidněním tohoto prostoru, komunikace by měly sloužit především MHD a dopravní obsluze území.

Komunikace Palackého sever – obsluha areálů (Prokop)

Nové propojení od ul. K Polabinám na ul. Hlaváčovu je vedeno na obvodě transformačního území. Trasa není propojena s ul. Nábřeží Závodu Míru, která zůstává slepou obslužnou komunikací obytného souboru. Zatížení generují zejména předpokládané aktivity v tomto atraktivním území, které by měly být z této komunikace obsluhovány. Provoz na komunikaci bude regulován organizačními opatřeními tak, aby složila výhradně pro dopravní obsluhu přilehlého území.

Sukova třída - Náměstí republiky – Jahnova – Bubeníkova (Prokopův most)

Zvýšení zátěže v tomto území je v důsledku opuštění záměru nového komunikačního propojení po levém břehu Labe, které by bylo schopné přenášet zatížení cca 10 tis. voz./24 hod na novém mostě přes Chrudimku.

Vyloučení této trasy bylo jedním ze základních principů Změny VI., neboť toto spojení na severním obvodě městské památkové rezervace a při soutoku Labe a Chrudimky (park Na Špici) by znamenalo závažný zásah do kulturních a přírodních hodnot města Pardubice.

Masarykovo náměstí, Palackého

Zvýšení zátěže, které není nikterak významné, způsobuje ponechání rychlodráhy ve stávajícím šířkovém uspořádání (není uvažováno s jejím rozšířením na 4pruh).

Husova ul.

Zvýšení zatížení není výrazné, opět souvisí s vyloučením levobřežní labské komunikace.

Jihovýchodní tangenta

Jedná se o trasu komunikace, která je součástí vnější dopravní sítě, zvýšení zátěže je tedy zcela namístě.

Dašická

K navýšení oproti dřívějšímu řešení dochází zejména v území, ve kterém není bydlení dominantní funkcí, tj. v koridoru Sukova – Nám. Republiky – Jahnova. Modelované hodnoty 15,8 až 17,5 tis. voz./24 hod v roce 2025 jsou však výrazně nižší než stav 2005 (20,3 až 24,6 tis. voz./24 hod).

Ostatní navýšení jsou menší než 1,1 což v hodnotách vozidel neznámá významné hodnoty.

Pozitivními přínosy nového dopravního řešení jsou zejména **snížení zatížení** zejména v ulicích:

Rychlodráha - výrazné snížení o 25 % až 44 % potvrzuje možnost zachování současného dvoupruhového uspořádání i možnost výrazného zapojení této trasy do obsluhy jižní části centrální oblasti, prostřednictvím nově navrhovaných křižovatek.

Na Drážce - výrazné snížení v úseku Dašická – Blahoutova, přesto jsou navrhována protihluková opatření.

Pražská Popkovic o téměř polovinu

17. listopadu o 35 %

J. Palacha sever – o 25 %

Štrossova o 35 %

J. Potůčka o 35 %

A další.

Řešení VI. Změn dosáhlo v některých dopravně významných úsecích komunikačního systému dle vypočítaných hodnot (hodnoty vycházejí z předpokladu komplexně vybudovaného dopravního systému města) snížení dopravní zátěže oproti hodnotám platného územního plánu. V některých úsecích se však zátěž zvyšuje, nicméně vždy je snaha, aby nárůsty byly minimální a pokud možno v úsecích mimo hustě obydlená území. Vypuštěním levobřežní komunikace se nepodařilo významně snížit dopravní zátěž na obvodu městského centra, v ulicích Sukova, nám. Republiky, Jahnova, Karla IV. a Husova. Naopak zde hodnoty stoupají, neboť dopravní zátěž, kterou převedla Levobřežní komunikace se do těchto profilů vrací. Nicméně jedná se o úseky, které již dnes jsou významně dopravně zatěžovány.

Docílení limitních hodnot hluku ve stávajících profilech je nereálné. Tato podmínka by byla splnitelná pouze v případě, že by v centru města byla doprava významně omezena nebo téměř vyloučena. Do centra jsou ale naopak umisťovány další aktivity, které podíl cílové dopravy, která již v současnosti tvoří nejvýznamnější podíl dopravy ve vnitřním městě, ještě zvyšují. Tento úkol ale přesahuje možnosti Změn územního plánu.

Přínosem nového řešení není jen možnost snížení dopravního zatížení na vybraných komunikacích, např. v oblasti centra (rychlodráha), ale především vytvoření předpokladů pro regulaci dopravy v širší centrální oblasti města. Tento úkol však již přesahuje rámec VI. Změn, vyžaduje podrobnější znalosti o vývoji tohoto území, neboť se jedná především o dopravní obsluhu této zóny. Ve stávající uliční síti se především bude jednat o změny režimu. Významnou součástí by mělo být dořešení koncepce dopravy v klidu především v centru města.

Sociálně ekonomické souvislosti

V této oblasti je nejpodstatnější řešení v centrální části města, neboť změny v rozvoji v severní části jsou v podstatě řešeny již dosavadním územním plánem.

Nové dopravní řešení, napojení centrální oblasti města na I/37 (MÚK Trojice) a napojení jižní části města na „rychlodráhu“ umožní využít poměrně rozsáhlých rezerv v centrální části města pro nové využití transformací tohoto území. Nevylučuje se ani určitý rozsah nového bydlení v tomto území, ten však může být podrobněji specifikován následnou podrobnější dokumentací (územní studie, regulační plán) na plochách vymezených touto změnou.

VI. Změna by jistě doporučila k transformaci území jižně železniční tratě (nádraží) jehož západovýchodní osou je Milheimova ulice. Toto území má mimořádný potenciál, jeho rozvoj však nebyl předmětem této změny (přesto je toto území doporučeno k prověření územní studií).

Předmětem změny nebyl návrh nových zastavitelných území. Z hlediska ploch je změna zaměřena jen na dořešení území navazujících na nově navrhované komunikační řešení. Ve většině případů se však nejedná o plochy nové, ale o změnu funkčního využití zastavitelného území nebo úpravy jeho plošného vymezení.

Nejvýznamnější jsou změny využití přednádražního prostoru a možnost dopravní obsluhy území Palackého sever. Navrhováno je smíšené území městské a vyšší občanská vybavenost.

Druhou významnou lokalitou je území přiléhající k nové komunikaci I/36 mezi ulicemi Trnovská/J. Potůčka – Hradecká, kde je rovněž navrhováno smíšené území městské a vyšší občanská vybavenost.

Další významnější změny ve využití území jsou navrhovány:

- při upravené trase I/36 a I/2
- území Fáblovky a jižního okraje Ohrazenic
- území Dubina - sever
- mezi ul. Anenská a Arnošta z Pardubic,
- S.K.Neumanna - východ
- v prostoru MÚK Dražkovice (I/2 – I/37).

Z hlediska možného vytvoření většího počtu pracovních příležitostí je nejvýznamnější území u vlakového nádraží, které má mimořádný potenciál z hlediska dálkové, regionální i městské hromadné dopravy. To umožňuje zde realizovat poměrně značné kapacity kancelářských ploch vč. možného využití pro správní instituce regionálního významu. Rozvoj těchto aktivit a mimořádná dopravní poloha by mohla iniciovat větší rozvoj v oblasti služeb. Posílení významu přednádražního prostoru v rámci města by mělo, společně se zklidněním dopravy, pozitivně ovlivnit proměnu Palackého ulice od nádraží po Masarykovo náměstí v městský bulvár.

V následné dokumentaci (regulační plán resp. územní studie centra) je potřebné sledovat řešení autobusového nádraží resp. terminálu tak, aby umožňovalo optimalizaci přestupů autobus – vlak, avšak bylo zároveň integrální součástí budoucí polyfunkční struktury této části centrální oblasti města.

Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování

Pro územní plán města Pardubic jsou relevantní zejména tyto priority:

- Vytvářet předpoklady pro využívání nevyužívaných resp. nevhodně využívaných ploch v zastavěném území formou jeho transformace

Změna ÚP tyto předpoklady vytváří vymezením ploch pro transformaci, zejména se jedná o přednádražní území a o některé další lokality v centrální oblasti, ovlivněné změnou komunikačního řešení.

Vytvářet podmínky pro zlepšení dopravních vazeb zkvalitněním dopravní infrastruktury

Změna ÚP

- navrhuje optimalizaci komunikační sítě s akcentem na vyloučení necílové dopravy mimo centrální oblast města; součástí je mimo navržených změn v uspořádání hlavních sběrných komunikací též nové koncepce dopravní obsluhy městského centra, spočívající zejména v zapojení „rychlodráhy“ a doplnění propojovací komunikace v severozápadní části centra
- navrhuje zlepšení přestupních vazeb hromadné dopravy novou koncepcí přednádražního prostoru
- akceptuje nové trasování medlešické spojky, jejíž realizace má pro regionální železniční dopravu mimořádný význam
- Zvláštní pozornost věnovat návaznosti systémů hromadné dopravy

Změna ÚP navrhuje optimalizaci vazeb hromadné dopravy železniční, autobusové (regionální) a městské hromadné dopravy (MHD) v přednádražním prostoru.

Urbanistické řešení, vč. dopravní obsluhy nových areálů, bude potřebné dopracovat v podrobnější dokumentaci.

Limity využití území

VI. změny ÚPM respektují limity využití území vyjádření v platném územním plánu města Pardubice.

Aktualizován je rozsah záplavového území záplavového území, nově je v územním plánu města vyznačena je jeho aktivní zóna (graficky vyjádřeno v koordinačním výkrese).

Zastavitelná území vymezená v platném ÚPM, především ta na levém břehu Labe, ležící západně od stávající železniční tratě Rosice n/Labem – Chrudim a severně od železniční tratě Kolín – Pardubice jsou v kontaktu nejen se záplavovým územím, ale také jeho aktivní zónou. Toto území nebylo součástí projektu ochrany města před povodněmi. Aktivní zóna záplavového území je v těchto lokalitách především díky konfiguraci terénu, kde nacházíme stopy (snížený terén) v místech původních meandrů a ramen řeky Labe. Budoucí využití těchto lokalit je významně ovlivněno lokalizací budoucího přístavu Pardubice a na něj navazujících aktivit (např. výrobních, dopravních, obslužných apod.). Významnou linií stavbou v území bude kromě navrhované komunikace II/322 i systém zavlečkování lokality přístavu ze stanice Rosice nad Labem. Navrhované zastavitelné plochy pak musí být ochráněny před povodněmi, pravděpodobně úpravou terénu, přístavní hrana bude tvořit břeh řeky, čímž bude zásadně ovlivněn rozsah aktivní zóny zápl. území. Tyto zásahy a terénní úpravy by neměly ovlivnit průtoky na hlavním toku řeky Labe. Vzhledem k těmto skutečnostem, vzhledem k tomu, že řešenou lokalitou prochází další vodní toky, které jsou levostrannými přítoky Labe, bude nutnou o toto území rozšířit studii odtokových poměrů a toto území posoudit ve všech souvislostech a navrhnout odpovídající řešení a opatření.

Přehled limitů využití území platného územního plánu města je upřesněn o výčet jevů resp. území sledovaných MO ČR resp. VUSS Pardubice, pro které platí, že územní rozhodnutí (bod1-9) lze vydat jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany prostřednictvím VUSS Pardubice resp. pro určené druhy výstavby bude PD a navrhované záměry předloženy k posouzení a vydání závazného stanoviska VUSS Pardubice:

1. ochranné pásmo letiště a letištního radiolokačního prostředku:
 - 1.1. Ochranné pásmo letiště a radiolokačního prostředku
 - 1.2. Ochranné pásmo letištního radiolokačního prostředku (OP přehledového radaru Pardubice - sektor A. do 100m, sektor B. do 5000m, sektor C. není dálkově omezen – OP je hájeno do vzdálenosti 30km)
- 2a) hlukové ochranné pásmo letiště
- 2b) ochranné pásmo proti nebezpečným a klamavým světlům
3. komunikační vedení
 - 3a) nadzemní vedení
 - 3b) podpovrchové vedení
4. vojenský objekt včetně ochranného pásma (50m)
5. nadzemní a podzemní vedení elektrizační soustavy včetně ochranného pásma (12m na obě strany)
6. vodovodní síť včetně ochranného pásma (10m na obě strany)
7. kanalizační stoky včetně ochranného pásma (10m na obě strany)
8. plynovod včetně ochranného pásma (10m na obě strany)
9. teplovod včetně ochranného pásma (10m na obě strany).

- Ostatní limity využití území viz. platný územní plán města Pardubice – např.:
- hranice platných bezpečnostních pásem (např. Explosia a.s.) od objektů, ve kterých se nakládá s výbušninami zakreslená v platném Územním plánu města Pardubice. Všechny stavby umístěné v těchto bezpečnostních pásmech pak musí být realizovány v souladu s příslušnými ustanoveními vyhlášek, které tuto problematiku řeší (zejména vyhl.č. 102/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, č. 99/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení dle jednotlivých lokalit

1. Trasa komunikace I/2

Po jižním okraji řešeného území je trasován koridor pro trasu komunikace I/2. Pro možnost realizace silnice I/2 je vymezen koridor proměnné šíře - minimální šíře koridoru je rovna rozsahu silničního ochranného pásma (2x50m). Vymezení koridoru umožňuje realizaci komunikace včetně všech jejích objektů a souvisejících staveb, včetně mimoúrovňových křižovatek s napojeními na stávající silniční síť, zařízení a potřebných úprav včetně provázání liniových systémů v území (např. technická infrastruktura, ÚSES apod.)

Pro případné korekce trasy komunikace je v návaznosti na koridor pro dopravní stavbu vymezena plocha územní rezervy.

Koridor je vymezen v souladu s nadřazenou dokumentací (ÚP VÚC a návrhem ZÚR Pk), respektuje podmínky stanovené DO. Pro (funkční plochy) plochy systému silniční dopravy je VI. změnami ÚPM stanoven funkční regulativ (podmínky využití ploch) tak, aby bylo reagováno na nový způsob vymezení ploch pro dopravní stavby (koridor), který je odlišný od způsobu vyjádření použitého v platném územním plánu.

Návrh změny formuluje podmínky pro trasování komunikace v rámci koridoru tak, aby byly zohledňovány ekologicky cenné lokality včetně ploch lesa apod., aby upřesněné trasování se pokud možno těmto lokalitám vyhýbalo nebo případné zásahy byly minimalizovány.

Pro další řešení MÚK Dražkovice je vymezena plocha, která umožní dořešení a úpravy stávající křižovatky tak, aby bylo bezkolizně vyřešeno křížení a napojení komunikací I/37 a I/2. V souvislosti s úpravami vymezení této plochy je v upraveném návrhu reagováno i ve vymezení navazujících funkčních ploch na severozápadním okraji zástavby Dražkovic..

2. Z řešení platného územního plánu vypuštěná trasa komunikace I/2 v úseku Přístav – západní okraj Městské průmyslové zóny

Tato trasa komunikace I/2 vymezená platným územním plánem je VI. Změnou vypuštěna, z důvodu závěrů expertízy, která se touto trasou nepočítá

3. Dopravní propojení Městská průmyslová zóna – přístav

Z východního okraje Městské průmyslové zóny je vedena nová trasa komunikace, která propojuje stávající komunikační síť v MPZ s vnější komunikační sítí na východním okraji Svítkova. Tato úprava je řešena především z důvodu trasování nákladní dopravy do MPZ mimo obytná území (Staré Čívce). Trasa vymezená v VI. změnách je koordinována s podrobnější ověřovací dokumentací pro tuto trasu. Trasa je z důvodu eliminace fragmentace volné krajiny vedena v souběhu s železniční tratí. Na západním okraji navržená trasa navazuje na stávající obslužnou komunikaci.

Upraven je rozsah zastavitelných území, která jsou s touto trasou v kontaktu.

4. Přístav

V lokalitě přístavu je upraven způsob dopravního napojení lokality, včetně napojení na trasu komunikace II/322 přicházející od východu od MÚK U Trojice (Palackého). Doplněna jsou zastavitelná území v návaznosti na komunikační systém a rozšíření zastavitelného území 15/z až ke komunikaci.

Zastavitelné území VI/4/2 je vymezeno pro plochy nakládání s odpady jako náhrada za rušenou plochu této funkce v Dražkovicích. Rozsah zastavitelného území 15/z je redukován ze severovýchodu – stávající plocha zeleně na stopě bývalého říčního meandru je vymezena jako plocha krajinné zeleně na základě požadavku pokynů k úpravám návrhu. Ze severozápadu je redukován i rozsah zastavitelné plochy 15/z ve funkčním vymezení hlavní plocha dopravních systémů – vodní doprava tak, aby nově vymezená plocha krajinné zeleně byla provázána s břehovými porosty podél toku řeky Labe. Lokalita stávající obytné zástavby není navržena k asanaci, ale k funkční a prostorové přestavbě na funkci lehké výroby a pro tuto část území je v návrhu změny stanovena etapizace tak, že v 1. etapě bude realizována změna funkčního využití v lokalitě VI/4/a a teprve až zde nebudou objekty využívány pro bydlení, pak bude využita lokalita VI/4/3. Touto podmínkou (etapizací) není nutno vymezovat pás izolační zeleně mezi oběma plochami a v konečném využití může být celé území (VI/4/3 a VI/4/a) využito jako jeden celek, jeden areál.

5. Zavlečkování přístavu, lokalita u Trojice a vedení komunikace II/322 z MÚK Palackého

VI. změny ÚPM upravují způsob zavlečkování areálu přístavu v souladu s nadřazenou dokumentací (ÚP VÚC a návrhem ZÚR Pk). Vypouští se trasy vlečkových kolejí ze stanice Pardubice, navrženy jsou trasy vycházející ze stanice Rosice n/Labem. Vypouští se rovněž záměr propojení stanic Pardubice a Rosice n/Labem (propojení na Chrudim) vedený západně od stávající tratě na Chrudim přes lokalitu U Trojice (zůstává pouze jako územní rezerva – dle pokynů pro úpravu návrhu VI. změny ÚPM). V trase vlečkových kolejí vymezených platným územním plánem jsou doplněny jednak funkční plochy dle stávajícího využití, resp. v kontextu s řešením platného územního plánu.

Dle podrobnější dokumentace (Transconsult, s.r.o.) byla aktualizována plocha (koridor) pro vedení komunikace II/322 v úseku od MÚK Palackého k přístavu.

Řešení lokality U Trojice vychází z nového trasování komunikace II/322 z MÚK Palackého západním směrem k přístavu. Doplněny jsou plochy dle stávajícího využití – plochy bydlení nízkopodlažního předměstského a plochy individuální rekreace. Plocha nakládání s odpady a odpadními vodami byla ve svém vymezení upravena dle pokynů pro úpravu návrhu VI. změny ÚPM. Severně od navrhované trasy II/322 je vymezena plocha územní rezervy pro možné korekce a úpravy MÚK Palackého dle řešení dokumentace „MUK Trojice – Palackého“ – SUDOP Praha a.s. 09/2009 ve smyslu pokynů pro úpravy návrhu VI. změny ÚPM.

6. Řešení MÚK Palackého a navazujících území

Nově je vymezena plocha pro možná řešení MUK Palackého. Plocha je vymezena tak, aby umožňovala realizaci všech dosud známých variant pro řešení úprav tohoto, pro město strategického dopravního uzlu. Využito bylo ve smyslu pokynů pro úpravu návrhu VI. změny ÚPM dokumentace „MUK Trojice – Palackého“ – SUDOP Praha a.s. 09/2009. Do MUK je z východního směru napojena navrhovaná komunikace trasovaná severně od obchodního centra Hypernova – vymezeno dle studie zpracované firmou HIGWAY DESIGN, s.r.o.

Východně od stávající železniční trati na Chrudim, resp. západně od MUK Palackého je trasováno nové železniční připojení, resp. zdvojkolejnění stávající trasy mezi stanicemi Pardubice a Rosice nad Labem, které bude realizováno v rámci stávajících drážních pozemků.

Obchodní zařízení a přilehlé plochy položené jihovýchodně od řešené MUK – provozovna Lidl, je funkčně nově zařazeno do stávajících ploch funkčního vymezení občanská vybavenost vyšší – obchod. Západně od této plochy je navrženo nové zastavitelné území funkčně zařazené do ploch – Hlavní plochy dopravních systémů – silniční doprava. Tato dopravní plocha může být využita jako odstavná plocha pro autobusy pro nový autobusový terminál v přednádražím prostoru a bude sloužit pro dopravní obsluhu navazujících ploch. Upraven je rozsah zastavitelného území 83/7. Doplněny jsou plochy stávající izolační a krajinné zeleně.

Z důvodu možné etapovité výstavby MÚK Palackého bude dočasně využívána stávající sjezdová rampa z komunikace I/37 ve směru od jihu do prostoru okružní křižovatky u obchodního zařízení Lidl. Ta může být do budoucna využívána pouze pro příjezd MHD do prostoru přednádraží.

7. Řešení MÚK Závodiště a navazujících území

Změna zachycuje upravené šířkové, směrové a prostorové uspořádání stávající podoby křižovatky s vloženou okružní křižovatkou na trase komunikace I/37 – dle poskytnutého podkladu. Vypuštěno bylo územním plánem navrhované mimoúrovňové řešení této křižovatky (úprava s průjezdem I/37 ve čtyřpruhovém uspořádání a v další výškové úrovni řešena velká okružní křižovatka, která umožní i dopravní napojení lokality Zavadilka). Tento způsob řešení křižovatky byl ponechán jen jako možné řešení s územní ochranou - vymezení jako územní rezerva. Plochy původně navržené dopravní stavby byly vymezeny dle stávajících funkcí – izolační zeleň, plochy plnící funkci lesa.

Vzhledem k intenzifikaci využití ploch jižně od železniční stanice Pardubice je navržena úprava stávajícího dopravního připojení této lokality na ulici Teplého u ČSPHM Zavadilka. Z tohoto důvodu je stávající čerpací stanice navržena k asanaci.

Část areálu severovýchodně od MUK navrhovaná územním plánem k prostorové a funkční přestavbě s funkčním zařazením občanská vybavenost koncentrovaná je VI. změnou navržena k funkčnímu využití občanská vybavenost vyšší.

Severovýchodní okraj areálu závodiště je vymezen v souladu se stávajícím funkčním využitím a zařazením celého areálu do ploch RS – sportovní areály. VI. Změna dále vymezuje stávající dopravní napojení areálu závodiště včetně přiléhajících ploch izolační zeleň.

8. Řešení prostoru přednádraží

Navrženo je nové trasování komunikace včetně křižovatky U Marka přes stávající autobusové nádraží za areálem bývalého lihovaru západním směrem do MUK Palackého. V místě křížení této komunikace s ulicí Kpt. Bartoše je navržena okružní křižovatka. Rovněž západně posunutá křižovatka U Marka je nově řešena jako okružní. Tato komunikace bude zajišťovat dopravní napojení ploch mezi touto komunikací a Pernerovým náměstím, resp. ulicí Palackého. Z této komunikace dále odbočuje nově navrhované dopravní propojení Palackého – Sever. Napojení těchto komunikací je řešeno okružní křižovatkou, která zároveň zajišťuje dopravní přístup do lokalit VI/8/a a VI/8/b. Do lokality VI/8/b je uvažováno s možností dopravního napojení z ulice Kpt. Bartoše.

Trasa stávající komunikace v ulici Palackého v prostoru přednádraží a navazující plochy přiléhající ke křižovatce U Marka jsou vymezeny v navrhovaném funkčním využitím - městský parter. Tím bude i pro pěší vytvořeno pokračování městského uličního prostoru z ulice Palackého až do prostoru přednádraží.

Plochy ležící v prostoru mezi nově navrhovanou komunikací a ulicí Palackého VI. Změna navrhuje k funkční a prostorové přestavbě resp. vymezuje nová zastavitelná území. Východní polovina tohoto území je zařazena do ploch smíšeného území městského, západní do ploch občanské vybavenosti vyšší. Stávající plocha městského parteru je vymezena západně od budovy pošty a podél západního okraje obytného bloku jižně od Palackého třídy u křižovatky U Marka. V této ploše by pak mohl být řešen např. sjízdny chodník pro možnost vjezdu do vnitrobloku a tím zajištěna jeho dopravní obslužitelnost.

Jižně od upravené křižovatky U Marka, po obou stranách komunikace jsou navrženy plochy městské zeleně – parkově upravené plochy, které především východně od komunikace budou plnit funkci izolační pro eliminaci vlivů dopravy vůči stávajícím obytným objektům.

Pro dotvoření prostoru přednádraží je v návaznosti na budovu nádraží a pošty vymezeno zastavitelné území pro občanskou vybavenost vyšší a plocha navržená ke změně funkce (OV).

Úpravy celého prostoru přednádraží včetně navazujících ploch rozšíří území městského centra západním směrem a vytvoří důstojný nástup do centra krajského města. Přiblížení obou terminálů – vlakového a autobusového s vyřešením bezkolizního pohybu pěších včetně návaznosti na městskou hromadnou dopravu přinese nadčasové řešení jednoho z dominantních veřejných prostranství ve městě.

9. Řešení dopravního propojení Palackého sever a navazujících území

Změna navrhuje nové dopravní propojení pro obsluhu kontaktních ploch a území Palackého – sever. Komunikace vychází od stávajícího autobusového nádraží, severozápadně obchází areál pivovaru a pokračuje východním směrem přes severní část areálu Prokop do ulice K Polabinám. Další dopravní napojení je navrhováno jako odbočení z toho dopravního propojení směrem jihovýchodním podél řadových garáží a jižněji přes areál garáží ve vnitroboku do předprostoru pivovaru. Na křižovatce ulic nábřeží Závodu míru a K Polabinám je vymezena stávající okružní křižovatka a stávající propojení východním směrem do křižovatky u ČEZ arény. Plochy v severní části ulice k Polabinám a navazující plochy jsou vymezeny jako navržené plochy městského parteru.

Prostor mezi areálem pivovaru a ulicí Palackého je rovněž navržen jako městský parter.

Plochy mezi navrhovaným dopravním propojením a stávajícími obytnými plochami sídliště Závodu Míru jsou navrženy k funkční a prostorové přestavbě s funkčním zařazením smíšené území městské. Malá dopravní plocha ležící severně od přestavbové plochy 13/p je rovněž navržena k přestavbě se shodným funkčním zařazením jako navazující plochy, tj. smíšené území centrální.

Plocha ležící jižně od navrženého dopravního propojení a západně od pokračování komunikace z ul. Hlaváčova severozápadně od křižovatky U Marka je navržena jako plocha městské zeleně – parkově upravené plochy. Stejně tak i plocha severně navazující na navrženou okružní křižovatku v prostoru stávajícího autobusového nádraží.

Klín zeleně přicházející od severu až do prostoru křižovatky U Marka propojí systém zeleně tvořený v této části centra města především nábřežní zelení podél toku Labe až k hlavní tepně západní části centra města - ulici Palackého. Poměrně široký uliční prostor této ulice je a nadále bude doplněn významným uličním stromořadím. Především pěší a cyklisti budou využívat možnosti propojení mezi souběžnými liniemi Palackého ulice a nábřežím podél Labe touto zelenou enklávou.

Severní část dopravní plochy vymezené územním plánem a navazující na areál pivovaru je navržena k funkční a prostorové přestavbě na funkční plochu výroba lehká. Jižní část dopravní plochy je v souladu s okolními plochami zařazena do ploch smíšeného území městského a je navržena k funkční a prostorové přestavbě.

Severozápadně od areálu pivovaru jsou v návaznosti na nové dopravní propojení navrženy plochy městské zeleně – všeobecné.

Navrhované řešení by mělo umožnit využití této části centrální zóny města tak, aby význam centra jako takového byl posilován a území bylo využito funkcemi, které do centra krajského města patří – občanské vybavení, bydlení, veřejná prostranství a veřejná zeleň. Vyřešena by měly být odpovídajícím způsobem i doprava v klidu. Pro možnost dopravní obsluhy tohoto území je navrženo nové dopravní propojení, které má za úkol vytvořit podmínky tak, aby obsluha tohoto území nebyla řešena pouze z ulice Palackého, již dnes významně zatížené ulice. Nové dopravní propojení by mělo na sebe vázat nová veřejná prostranství, která svým řešením zvýší urbanistickou úroveň navazujících ploch bydlení (Sídliště Závodu Míru). Tato přestavbová území by se také měla stát součástí organismu městského centra a rozšířit tak nabídku možností pro obyvatele i návštěvníky.

10. Rychlodráha, dopravní napojení na vnitřní komunikační síť a řešení navazujících území

Změna vymezuje komunikaci „rychlodráhy“ ve stávajícím profilu a doplňuje navazující plochy s funkčním zařazením dle stávajícího stavu – vypuštění záměru rozšíření na čtyřpruh. Navrženo je dopravní připojení ulice Havlíčkova na „rychlodráhu“. Dále je navrženo dopravní propojení ulic 17. Listopadu a „rychlodráhy“ (Hlaváčova). Tato připojení budou realizována až po zprovoznění severovýchodní tangenty – komunikace I/36 a převedení „rychlodráhy“ (ul. Hlaváčova) do nižší třídy. Navržena je úprava prostorového a směrového uspořádání křižovatky U Svaté Anny s vloženou okružní křižovatkou na výjezdu z podjezdu. Navrženo je dopravní připojení ulice Kyjevská na „rychlodráhu“ (ul. Kpt. Jaroše), které bude složité výhradně pro vozidla záchranného systému.

U podjezdu ulice 17. listopadu pod „rychlodráhou“ je redukován plošný rozsah

dopravní plochy 17/p. Funkční zařazení zůstává zachováno. Plochy severně od „rychlodráhy“ v úseku mezi ulicemi Havlíčkova a Bratranců Veverkových jsou vymezeny jako městský parter.

Jižní část areálu teplárny zůstává navržena k funkční a prostorové přestavbě ovšem nově s funkčním zařazením do ploch občanská vybavenost vyšší. Rozsah lokality byl zvětšen o plochy, které v platném územním plánu byly zařazené do ploch dopravního systému a na jižním okraji je plocha rozšířena o drobnou plochu zastavitelného území ve smyslu pokynů pro úpravu návrhu VI. změn ÚPM. Objekty v platném územním plánu navržené k asanaci z důvodu navrhovaného rozšíření rychlodráhy na čtyřpruh zůstávají zachovány a funkčně jsou zařazené dle stávajícího využití (např. stávající plochy BP-plochy bydlení nízkopodlažního předměstského, SM-smíšené území městské, OVa – občanská vybavenost vyšší – administrativa). Jedná se především o plochy stávající zástavby rodinných domů ležících severně od rychlodráhy. Tímto způsobem je de facto vyjádřen stávající stav v území.

Plochy navazující na navržené dopravní propojení „rychlodráhy“ a ulice Kyjevská jsou vymezeny pro izolační zeleň.

Rychlodráha – ulice Hlaváčova – je ponechána ve stávajícím profilu. Trasována je po ní komunikace II. třídy II/322. Omezení dopravní zátěže toto umožňuje a tak je i tato komunikace zapojena do dopravního systému centrální části města.

11. Prostor a komunikační řešení – Dašická, Na Drážce

VI. Změna územního plánu navrhuje přestavbu křižovatky Dašická z průsečné na okružní. V ulici Na Drážce je navrženo nové dopravní uspořádání mezi ulicemi Dašická a Blahoutova. Pro tranzitní dopravu je v tomto úseku navrženo vybudování estakády. Komunikace na terénu budou sloužit pro MHD a dopravní obsluhu území. Navazující plochy jsou vymezeny jako městský parter a měly by tak plnit své funkce pro přilehlé území – jako veřejné prostranství, veřejná zeleň, místní dopravní obsluha, parkování a pod. V místě styku ulic Na Drážce a Blahoutova je navržena okružní křižovatka. Dále je severovýchodním směrem navrhována změna šířkového uspořádání komunikace se zakončením úprav na okružní křižovatce U Pracovny. Součástí změny je rozšíření profilů severovýchodní tangenty ústící do severního vjezdu okružní křižovatky Husova o odbočovací pruh (resp. nájezd) a rozšíření profilu komunikace v ulici Na Drážce (připojovací pruh - sjezd) – ve směru na Sezemice. Obě tato rozšíření jsou navržena z důvodu zvýšení propustnosti křižovatky ve směru ze severovýchodní tangenty na Sezemice, které bude řešeno mimoúrovňovým bypassem. Změna vypouští záměr rozšíření ulice Dašická na čtyřpruh. Plochy v Dašické ulici, které byly v platném územním plánu součástí dopravního systému, resp. izolační zeleně, jsou v souvislosti s novou úpravou šířkového uspořádání komunikace vymezeny dle stávajícího funkčního využití.

Platný územní plán tento způsob převedení velké dopravní zátěže tímto územím řešil již v konceptu. Konečné řešení, zapracované do platného ÚPM byla komunikace ve 4pruhovém uspořádání.

Přestože navrhované úpravy na komunikační síti se maximálně snaží snížit dopravní zátěž na vnitřní dopravní síti, ulice Na Drážce zůstává stále nadměrně zatížena. Vypuštěním „levobřežní komunikace“ z řešení územního plánu nemá územní plán resp. jeho VI. Změna mnoho možností, jak tuto zátěž snížit. Proto bylo navrženo rozdělení dopravy na průjezdnou – vedenou v opláštěném mimoúrovňovém tubusu a dopravou zajišťující obsluhu území. Ta by měla být řešena:

- na terénu
- měla by využívat ploch pod mimoúrovňovým tubusem, aby se co možná nejvíce vzdálila obytným objektům
- řešena by měla být formou obslužných komunikací s možností trasování linek MHD.

Řešení veřejných prostranství by mělo maximálně využívat ochranné, izolační a estetické funkce zeleně.

12. Dopravní propojení I/36 – Ležánka, vypuštěná trasa „levobřežní komunikace“

Změna řeší navrhovanou trasu komunikace propojující oblast Ležánka s navrhovanou komunikací I/36. Řešeno je dopravní napojení okolních zastavěných částí včetně propojení do ulice Husova. V místech vypuštěného dopravního propojení ulice Husova a vypuštěné levobřežní komunikace je ve smyslu pokynů pro úpravu návrhu VI. změny ÚPM doplněna plocha zeleně rekreační. Severně od areálu sádek je doplněna jižní část zastavitelného území 88/z o drobnou plochu.

Na pravém břehu Chrudimky je v místě původní trasy levobřežní komunikace vymezena plocha pro technickou vybavenost v souladu s navazujícími plochami.

Severozápadní okraj zahrádkářské osady Ležánka, který byl platným územním plánem navržen k asanaci z důvodu průchodu levobřežní komunikace je VI. Změnou navržen k funkční a prostorové přestavbě na zeleň krajinnou ve smyslu pokynů pro úpravu návrhu VI. změny ÚPM. V prostoru vypuštěné levobřežní komunikace jsou doplněny plochy stávající nebo navržené zeleně, vypuštěno bylo rovněž zastavitelné území 91/z. Plochy zeleně jsou rovněž vymezeny v návaznosti na navržené dopravní propojení prostoru mezi navrženou komunikací a vodním tokem Halda.

Západně od zastavitelného území 90/z je v místě vypuštěného dopravního propojení doplněna zastavitelná plocha bydlení nízkopodlažního předměstského. Rozsah zastavitelného území 90/z byl na východním okraji redukován v souvislosti s možnými negativními důsledky provozu na navrhované komunikaci – severovýchodní tangentě silnice I/36.

Toto území (mezi Husovou ulicí a Labem) se mohlo stát do budoucna velice atraktivní lokalitou především pro funkci bydlení. Území není zatěžováno dopravou (kromě dopravy zajišťující obsluhu území), okolí a navazují plochy dávající široké možnosti pro denní rekreaci, plochy zeleně – park na Špici, břehové partie podél vodních toků, vodní plocha apod. zvyšují standard obytného a životního prostředí v lokalitě.

Při zpracování následných dokumentací a vlastní realizaci záměrů v území bude respektována podmínka minimalizace zásahů do porostů náhonu Halda a řešení kapacitního přemostění a realizace sadových úprav komunikace v západní části po náhon Halda.

13. Dopravní obsluha Dubina sever, řešení navazujících území

Změna navrhuje novou komunikaci, která zajistí dopravní napojení na komunikaci I/36 pro lokalitu Dubina sever a Hůrka. Komunikace je trasována podél Spojišského odpadu, u areálu technických služeb se odklání severním směrem a zajišťuje dopravní obsluhu rozvojové lokality Hůrka a pokračuje dále až do areálu bývalých kasáren Hůrka. Areál bývalých kasáren je napojen na nadřazenou komunikační síť v místě stávající odbočky na Spojiš, kde je navržena nová okružní křižovatka. Stávající komunikace I/36 v úseku od této křižovatky po nově navrhovanou okružní křižovatku u technických služeb je navržena k rozšíření na čtyřpruh. Z křižovatky u technických služeb je nově řešeno dopravní napojení severní části sídliště Dubina.

Nové zastavitelné území je navrženo západně od areálu technických služeb s funkčním zařazením občanská vybavenost vyšší – obchod. a bydlení sídlištní – v návaznosti na sousední stávající či navržené plochy. Drobná rozvojová plocha je vymezena na jižním okraji nové zástavby Hůrka.

Změna funkčního využití je navržena v severozápadní části lokality Dubina sever. Plochy při severovýchodní tangentě jsou navrženy pro občanskou vybavenost vyšší, plochy ve střední části pro smíšené území městské. Upraven byl rozsah ploch v těžišti lokality pro bydlení vícepodlažní městské bydlení, v jihovýchodní části pro bydlení vícepodlažní sídlištní a jižní části pro občanskou vybavenost vyšší. Plocha dopravního systému silničního v zastavitelném území 96/z je vypuštěna a je její plocha je tudíž navržena ke změně funkce na bydlení sídlištní.

V ploše mezi navrhovaným dopravním propojením a Spojišským odpadem jsou navrhovány plochy městské zeleně – parkově upravené plochy. Jižně od areálu technických služeb v návaznosti na navrhované dopravní připojení severní části sídliště Dubina je doplněna plocha izolační zeleně a upraven byl rozsah zastavitelného území 98/z v ploše občanská vybavenost vyšší – obchod.

Dle stávajícího využití byly doplněny plochy na severovýchodním okraji sídliště Dubina

– plochy vícepodlažního bydlení sídlištního, hlavní plocha dopravních systémů – silniční doprava, izolační zeleň a plochy městského parteru.

Toto území je jedno z mála ve městě, kde by v budoucnu měla být realizována ve větším měřítku bytová výstavba v relativně klidném a kvalitním prostředí.

14. Fáblovka, dopravní propojení Kosmonautů – St. Hradiště, upřesněná trasa I/36 a řešení ploch v návaznosti na trasu I/36

Dle pokynů pro úpravu návrhu VI. změn je do návrhu VI. Změny zapracována dokumentace „I/36 Pardubice, Trnová – Fáblovka – Dubina“ (DUR, Transconsult, s.r.o., 04/2009).

Změna vypouští mimoúrovňové připojení ulice Poděbradská na komunikaci I/36, Poděbradskou ulici zaslepuje. V místě křížení ulic Bohdanečská a Poděbradská je vymezena plocha pro řešení okružní křižovatky (v ÚR bude podmínkou zpracování akustického posouzení). Nově je dle podrobnější dokumentace vymezena plocha pro severovýchodní tangentu (silnice I/36) od okružní křižovatky „Budvarka“ k okružní křižovatce „U Pracovny“. Nově je navrhováno dopravní propojení ul. Kosmonautů - Staré Hradiště. Vymezeny jsou plochy pro úpravy komunikace v ul. Hradecká a jsou vymezeny plochy pro základní dopravní síť v lokalitě Fáblovka dle dokumentace „Pardubice, komunikace II/324 – Hradecká – územní studie“ (HIGWAY DESIGN, s.r.o. 07 09). Ve smyslu pokynů k úpravám VI. Změny ÚPM je vymezena plocha pro nové dopravní napojení areálu Toyota a dopravní napojení území severně od navržené komunikace I/36 a východně od komunikace II/324.

Nově je dle pokynů k úpravám návrhu VI. Změn ÚPM řešeno dopravní napojení zastavitelného území 49/z. Toto dopravní napojení lokality by nemělo být řešeno jako jediné. Naopak by mělo být chápáno jako dočasné, hlavní příjezd a dopravní napojení lokality by mělo být ve výsledku řešeno z navrhovaného propojení ulice Kosmonautů do Starého Hradiště. Vyznačena je stávající komunikace uvnitř výrobně obslužného areálu Fáblovka.

V návaznosti na řešení křižovatky „Budvarka“ je navržena drobná plocha městského parteru. Severně od areálu garáží na severovýchodním okraji Trnové je vymezeno zastavitelné území pro výrobní služby. V místě zaslepení ulice Poděbradská je vymezena plocha navržená ke změně funkce – hlavní plochy dopravních systémů – silniční doprava.

Ke změně funkčního využití je navržena západní část zastavitelného území 53/z na smíšené území městské. Změna funkčního využití je navržena severozápadně od napojení navrhované komunikace na ulici Poděbradská na funkční využití občanská vybavenost vyšší – obchod. Střední a severní část lokality Fáblovka je navržena ke změně funkčního využití na funkční plochu smíšené území městské, resp. občanská vybavenost vyšší. Upravený je rozsah zbytkových ploch v okolí obchodní zóny Fáblovka. Upraven je i rozsah zastavitelného území 53/z a zastavitelného území 81/z. Upřesněno je vymezení zastavitelného území 92/z. Ve smyslu pokynů pro úpravu návrhu VI. změn ÚPM je ke změně funkčního využití navržena převážná část zastavitelného území 49/z a to na bydlení vícepodlažní sídlištní. Ke změně funkčního využití je navržena plocha na severním okraji zástavby Trnové přiléhající ke komunikaci I/36 a okružní křižovatce – na smíšené území předměstské.

V návaznosti na řešení okružní křižovatky na severním okraji Trnové jsou doplněny navržené plochy zeleně. Jižně při navržené komunikaci I/36 je vymezena plocha pro izolační zeleň, která může sloužit i pro likvidaci dešťových vod z navrhované komunikace I/36. U křižovatky navrhované severovýchodní tangenty a silnice II/324 je vymezena plocha izolační zeleně. Plochy zeleně západně a severně od zastavitelného území 53/z jsou navrženy ke změně funkčního využití na zeleň městskou - parkově upravené plochy. Plochy jižně a východně od areálu školy v Ohrazenicích jsou dle stávajícího stavu vymezeny jako plochy zeleně městské všeobecné – parkově upravené plochy. Plochy zeleně podél navrhovaného dopravního propojení jsou vymezeny ve funkční ploše zeleň izolační.

Vzhledem k posunutému poloze přemostění řeky Labe při přechodu severovýchodní tangenty jsou u vodního toku vymezeny navrhované plochy krajinné zeleně.

Trasa severovýchodní tangenty, komunikace I/36, je dlouhodobě sledovanou trasou komunikačního systému města. VI. změna tuto trasu tedy jako systémovou změnu nenavrhuje, jen dle podrobnější dokumentace upřesňuje plochy pro její realizaci.

Při zpracování následných dokumentací a řešení dopravní stavby budou respektovány

tyto podmínky:

- o technické řešení vyloučí zakládání pilířů mostu do průtočného profilu toku (dno, břehové hrany toku), do profilu labského ramene (dno, břehové hrany) a přímé zásahy do dna a břehové hrany toku; je nutno prověřit zakládání pilířů mimo profil kontaktu ramene s tokem.
- o zařízení staveniště bude respektovat břehovou hranu toku a bude vyloučeno ukládání zásaditých stavebních hmot a materiálů v dosahu toku včetně ostrova,
- o břehové a doprovodné porosty toku Labe a labského ramene budou dotčeny pouze v rozsahu půdorysu mostního tělesa a minimálních manipulačních ploch
- o projekt organizace výstavby vyloučí řešení rozsáhlých manipulačních ploch na březích toku a ramene a bude preferovat výstavbu „v ose“; dále zajistí prevenci úniků vodám nebezpečných látek ze stavebních mechanismů
- o projekt zajistí odvodnění vozovky mimo tok Labe a ramene
- o projekt zajistí osazení zpevněných svodidel na mostě přes nivu Labe v prostoru toku a labského ramene z důvodu prevence pádu vozidla do prostoru nivy při havarijních situacích

15. Dopravní propojení Staré Čivice – přístav Změna navrhuje nové vedení komunikace II/341 východně od Starých Čivíc a její pokračování severním, resp. severovýchodním směrem na nadezd na západním okraji Svítkova – VI/15/1,2k. Nově je navrženo dopravní připojení stávající komunikace vedené kolem areálu Zlatá přilba na navrhovanou komunikaci.

Změna navrhuje zastavitelné území na východním okraji Starých Čivíc pro funkční plochu občanská vybavenost vyšší – obchod. Severovýchodní okraj areálu garáží je doplněn o novou zastavitelnou plochu pro funkční využití – plochy hromadných parkingů a garáží. Část navrhovaná územním plánem jako zastavitelná plocha pro nakládání s odpady je navržena ke změně funkce na plochu parkingů. Na západním okraji navrhované obytné lokality ve Svítkově (poslední úprava v IX. Změnách UPM – IX/18) je navrženo zastavitelné území pro funkční plochu občanská vybavenost vyšší – obchod.

Obslužná komunikace na jihozápadním okraji této obytné lokality je navržena ke změně funkčního využití na bydlení předměstské.

Plochy navazující na navržené dopravní řešení jsou vymezeny pro zeleň izolační. Severovýchodně od Starých Čivíc mezi vymezenými lokálními biokoridory LBK 44 a LBK 44/1,2 je navržena plocha pro zalesnění. Zbývá část zastavitelného území 18/z vymezeného pro lehkou výrobu je navržena ke změně funkce na zeleň rekreační.

Navrhovaná trasa komunikace je velice důležitá z hlediska funkčního dopravního systému západní části řešeného území. Zajišťuje možnosti dopravního napojení a to především pro nákladní dopravu, významných ekonomických aktivit na území města (městská průmyslová zóna, přístav apod.) a to mimo obydlené části. Propojuje navrhovanou trasu komunikace I/2 vedenou jižně od Starých Čivíc a areálu Letiště s navrhovanou trasou komunikace II/322. Do budoucna by tato trasa mohla být prodloužena severním směrem až na komunikaci I/36 a tím by se propojil nadřazený silniční systém až na D11.

16. Dopravní napojení areálu SKN, sportovně rekreační areál SKN – východ

VI. Změna navrhuje tři nová místa dopravního napojení areálu bývalého areálu železničního vojska SKN.

Východní část areálu je navržena k funkční a prostorové přestavbě na sportovní areály, plochy přiléhající k toku Chrudimky na zeleň krajinnou rekreační.

Jižně od areálu bývalého železničního vojska v ul. SKN je upřesněna trasa dopravního propojení jihovýchodní tangenty I/2 do ulice Pod Břízkami.

17. Dopravní napojení areálu nemocnice

VI. Změna upravuje územním plánem navržené dopravní připojení areálu nemocnice. Prodlužuje sjezdové rampy a pod nadezdem navrhuje malou okružní křižovatku. Rozšiřovány jsou také navržené dopravní plochy.

18. Medlešická přeložka – severní kolej

Změna upřesňuje vedení železniční tratě (Medlešické přeložky – severní kolej), kterou má ve svém řešení již platný územní plán.

19. Medlešická přeložka

Změna vymezuje koridor pro vedení trasy železniční tratě tzv. Medlešické přeložky v nové poloze dle podkladů poskytnutých SUDOPem HK. Východně od navržené železniční tratě směrem k zastavěnému území Nemošic jsou doplněny plochy izolační zeleně.

V plochách původně navrhované tratě jsou vymezeny plochy dle stávajícího funkčního využití.

Při zpracování následných dokumentací a řešení dopravní stavby budou respektovány tyto podmínky:

- technické řešení vyloučí zakládání pilířů mostu do průtočného profilu toku (dno, břehové hrany toku a ramene) a přímé zásahy do dna a břehové hrany toku, je nutno prověřit zakládání pilířů mimo profil ostrova.
- zařízení staveniště bude respektovat břehovou hranu toku a bude vyloučeno ukládání zásaditých stavebních hmot a materiálů v dosahu toku včetně ostrova,
- břehové a doprovodné porosty budou dotčeny pouze v rozsahu půdorysu mostního tělesa a minimálních manipulačních ploch
- projekt organizace výstavby vyloučí řešení rozsáhlých manipulačních ploch na březích toku a bude preferovat výstavbu „v ose“; dále zajistí prevenci úniků vodám nebezpečných látek ze stavebních mechanismů

20. Pardubičky – úpravy na komunikační síti

U areálu Foxconn (bývalá Tesla – Zámeček) je vymezena stávající okružní křižovatka, rozšíření stávající obslužné komunikace v místě pokračování navrhovaného jihovýchodního obchvatu je vymezeno jako rozvojová plocha.

21. Dopravní připojení obchodní zóny – Baumarkt na komunikaci I/37

Změna navrhuje jednostranné napojení obchodní zóny – Baumarkt ve směru od jihu, tj. od Pardubic.

22. Dopravní napojení navrhovaného sídliště Cihelna na komunikační systém města, vnitřní dopravní síť

Změna znovu vymezuje v původním územním plánu navržené dopravní napojení navrhovaného sídliště Cihelna ze severovýchodní tangenty, které IX. Změny zrušily, a jeho trasu upřesňuje dle zpracované dokumentace. V navrhovaných plochách sídliště Cihelna je vyznačena základní dopravní síť včetně napojení sídliště i do ulice Hradecká ve smyslu pokynů pro úpravy návrhu VI. změn ÚPM (dle dokumentace „Územní studie Nová Cihelna“ a „Pardubice, komunikace II/324 – Hradecká – územní studie“ (HIGWAY DESIGN, s.r.o. 07 09).

Vymezení rozvojových ploch bydlení a sportu je upřesněno dle poskytnutých podkladů.

Severně od sídliště Cihelna, jižně od severovýchodní tangenty je vymezena plocha izolační zeleně. Plocha mezi navrhovanou komunikací pro obsluhu sídliště a stávající zástavbou Cihelny jsou vymezeny plochy zeleně městské všeobecné – parkově upravené plochy. Plochy zeleně mezi severovýchodní tangentou a východním okrajem navrhovaného obytného souboru Cihelna jsou plošně upřesněny.

23. Křižovatka U Josefa

VI. Změna upřesňuje dle podrobnější dokumentace ve smyslu pokynů pro úpravu návrhu VI. změn ÚPM prostorové a směrové úpravy křižovatky U Josefa, která je řešena jako okružní včetně navazujících ploch městského parteru a zeleně městské všeobecné – parkově upravené plochy.

Řešení této křižovatky je důležité především pro napojení stávajících území – areál Univerzity Pardubice, Sídlíště Sever apod. a do budoucna i nové obytné části města – Nová Cihelna

24. Severní okraj ulice U Stadionu, nábřežní komunikace

Změna vymezuje dle stávajícího stavu vedení komunikace a upřesňuje vymezení navazující plochy 14/p. Po vypuštění záměru „Levobřežní“ komunikace jsou v Labské ulici v souladu se stávajícím využitím vymezeny plochy bydlení nízkopodlažního předměstského. Na severním okraji Tyršových sadů je vymezena plocha se změnou funkce dle stávajícího využití v upraveném rozsahu – zeleň městská všeobecná – parkově upravené plochy.

25. Předmostí Prokopova mostu

Změna vypouští územním plánem navrhovaný druhý mostní objekt severně od Prokopova mostu. Na východním předmostí navrhuje úpravu stávající průsečné křižovatky na okružní. Kontaktní plochy na obou předmostích jsou vymezovány jako městský parter, plocha přiléhající k vodnímu toku je vymezena jako zeleň městská všeobecná – nábřeží řek. V místě původně navrhovaného mostu je vymezena stávající plocha vodního toku.

26. Lokalita 26

Lokalita byla vyčleněna z řešení VI. změn a byla dopracována samostatnou změnou VI.A.

27. Z řešení platného územního plánu vypuštěná trasa stávající železnice v úseku Letiště – jižní okraj řešeného území

VI. Změna územního plánu vyjadřuje změnu vedení železniční tratě z Rosic nad Labem na Chrudim. Stávající úsek mezi stanicí Rosice nad Labem a letištěm bude zachován a to pouze pro zavlečkování areálu letiště Pardubice. Pokračování tratě směrem k jihu bude zrušeno. Proto změna ÚPM v těchto plochách vymezuje funkční plochy krajinné zeleně.

28. Dopravní napojení obchodního zařízení OBI

Změna vyznačuje stávající způsob dopravního napojení obchodního zařízení OBI a úpravy na komunikaci, které byly realizovány v souvislosti s výstavbou obchodního zařízení.

29. Upřesněná trasa jihovýchodní tangenty – I/2 od MÚK Dražkovice po MÚK Sezemice jih

Dle pokynů pro úpravu návrhu VI. změn je do návrhu VI. Změny zapracován záborový elaborát přeložky silnice I/2 dle podkladu poskytnutým firmou SUDOP.

Změna vymezuje upravené plochy pro jihovýchodní tangentu (silnici I/2) – v úseku od MÚK Dražkovice po křižovatku „U Nové Tesly“ a koridor pro upravenou trasu komunikace západně od zastavby Staročernska. Změna vypouští křižovatky s komunikacemi III/34028 a III/34026 a nahrazuje je prostým mimoúrovňovým křížením. Pro možnost korekcí a prostorových úprav nové trasy komunikace I/2 vedených ve stávajících profilech komunikací je vymezen koridor pro homogenizaci stávající komunikace.

V souvislosti s novým nadjezdem je redukován rozsah zastavitelného území 138/z. Východně od něj je doplněna plocha izolační zeleně. Pod navrženým nadjezdem jsou vymezeny plochy izolační zeleně. Upraven je rozsah zastavitelných území 140 a 141/z.

Na jižním okraji Pardubiček jsou vymezeny plochy pro nový nadjezd. Západně od navrženého nadjezdu je vymezena plocha rekreační zeleně. Upraven je rozsah rozvojových ploch v zastavitelném území 113/z, doplněny jsou plochy izolační zeleně pod nadjezdem.

Při řešení křížení komunikace I/2 s tokem Chrudimky, resp. na ni navazujících cenných území (EVL, regionální biokoridor č.1340) budou tyto limity respektovány. Případná kontaktní místa budou řešena dle podmínek DO.

Při zpracování následných dokumentací a řešení dopravní stavby budou respektovány tyto podmínky:

- technické řešení vyloučí zakládání pilířů mostu do průtočného profilu toku (dno, břehové hrany toku) a přímé zásahy do dna a břehové hrany toku.
- zařízení staveniště bude respektovat břehovou hranu toku a bude vyloučeno ukládání zásaditých stavebních hmot a materiálů v dosahu toku včetně ostrova,
- břehové a doprovodné porosty budou dotčeny pouze v rozsahu půdorysu mostního tělesa a minimálních manipulačních ploch

- projekt organizace výstavby vyloučí řešení rozsáhlých manipulačních ploch na březích toku a bude preferovat výstavbu „v ose“; dále zajistí prevenci úniků vodám nebezpečných látek ze stavebních mechanismů
- projekt zajistí odvodnění vozovky mimo tok Chrudimky do kanalizace
- projekt zajistí osazení zpevněných svodidel na mostě přes nivu Chrudimky z důvodu prevence pádu vozidla do prostoru nivy při havarijních situacích

30. Úpravy křižovatky u areálu Univerzity Pardubice v Doubravicích

Dle pokynů pro úpravy návrhu VI. změn ÚPM jsou dle poskytnutého podkladu „Křižovatka na I/36 Pardubice – Doubravice“, Chládek & Tintěra, 12/2004 vymezeny plochy pro doplnění a úpravu křižovatky (na jižní straně) na komunikaci I/36 u areálu Univerzity Pardubice v Doubravicích.

31. Doplnění MÚK Trnová

Vymezeny jsou plochy pro doplnění MÚK Trnová. Doplněny jsou plochy stávající křižovatky, která je tak vymezena jako plocha.

32. MÚK Sezemice - jih

Dle pokynů pro úpravy návrhu VI. změn ÚPM jsou vymezeny plochy pro MÚK Sezemice – jih, jejíž převážná většina se odehrává na sousedním katastru mimo řešené území. Vymezení plochy bylo koordinováno s konceptem ÚP Sezemice z 07/2009.

33. Massarykovo náměstí - Magnum

Dle pokynů pro úpravy návrhu VI. změn ÚPM jsou vymezeny plochy dle stávajícího způsobu využití – rozšířena je plocha smíšeného území centrálního, vymezena je plocha městského parteru.

34. Fáblovka

Vymezeny jsou plochy dle stávajícího způsobu využití – rozšířena je plocha výroby lehké.

e) Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

Základním cílem řešení VI. Změn územního plánu města Pardubice byly především dílčí úpravy na komunikační síti města – jak vnější tak vnitřní. Tyto úpravy tím, že některé úseky komunikací byly vypuštěny a nahrazeny jinými, případně byly vypuštěny bez náhrady, nebo nové úseky komunikací jsou navrhovány na vnitřní komunikační síti tzn. v zastavěném území, nevyvolávají v celkových bilancích zásadní nárůst ploch s nárokem na nové zábory zemědělského půdního fondu mimo zastavěné území. Nové zábory ZPF činí cca 22 ha, vypuštěné zábory pak 19,5 ha.

Novou plochou, zabírající zemědělský půdní fond mimo zastavěné území je nová trasa komunikace I/2 vedená jižně od Starých Čivic. Koridor je vymezený v takové šíři, aby bylo možno v případě potřeby realizovat směrové úpravy trasy komunikace, uspořádání křižovatek nebo dalších navazujících staveb a zařízení. Zábor pro tuto trasu je vyhodnocen dle odborného odhadu možných plošných nároků na stavby s tím, že zábor, stejně jako přesná poloha komunikace a dotčené pozemky, bude upřesněn dle podrobnější dokumentace (např. DUR). Plocha, která nebude využita pro tuto komunikaci, související dopravní napojení a stavby, bude po upřesnění trasy komunikace nadále v ÚP města vedena jako nezastavitelná tj., součástí ZPF.

„Nově“ jsou v VI. změnách vymezeny plochy pro komunikace I/36 a I/2 – pokračování od MÚK Dražkovice k Nové Tesle. Nově ve smyslu zpřesněného vymezení dle podrobnější dokumentace. Obě tyto dopravní stavby jsou součástí platného územního plánu.

Plochy navrhovaných mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny celoplošně z důvodu, že zatím není známo přesné řešení, trasování a uspořádání těchto dopravních staveb. Plochy jsou vymezeny jako maximální tak, aby zde bylo možno realizovat veškeré známé varianty řešení. Po upřesnění pak plochy, které nebudou součástí dopravních staveb, budou v následujících úpravách či změnách ÚPM opět vedeny jako nezastavitelné tj. budou součástí ZPF případně PUPFL.

Nové trasování komunikací pak přineslo i dílčí úpravy navazujících funkčních ploch. V některých lokalitách bylo změněno funkční využití území v plochách platného územního plánu, v některých byl korigován rozsah již v platném územním plánu města vymezených zastavitelných území. Nově navrhovaných zastavitelných území (ploch) je minimum a vždy se jedná o plochy doplňující zastavěné nebo zastavitelné území tak, aby nevznikaly nevyužitelné, resp. zemědělským způsobem těžko obhospodařovatelné plochy.

Zábory vymezené v VI. Změnách ÚPM pro zeleň ve velké většině nahrazují vypuštěné úseky komunikací.

Nově je vymezena plocha izolační zeleně ve vazbě na upravenou trasu Medlešické přeložky, která bude eliminovat vliv železniční dopravy vzhledem k zástavbě východně položených Nemošic.

Návrh VI. Změn je v kontaktu s plochami PUPFL v lokalitách 1,3,4,5,6,15,16,22,29 a 32:

- Lokalita 1 - vymezuje koridor pro novou trasu komunikace I/2. Tato trasa komunikace byla do VI. Změn zapracována v souladu s ÚP VÚC a návrhem ZÚR PK a dle vybraných variant z podrobnější vyhledávací studie. Komunikace se dotkne lesních pozemků při vstupu do řešeného území na jihozápadním okraji řešeného území, a jižně od Starých Čivcí zasahuje do severního okraje lesa a LBC 67- Křemenec. Vzhledem k možnosti narušení okrajových partií lesního masivu budou zbytkové plochy mezi stávajícími lesními pozemky a trasou komunikace navrženy k zalesnění. Tyto záměry upravený návrh VI. Změny ale nemůže graficky vyjádřit, neboť prostor pro možné řešení trasy komunikace I/2 je vymezen formou široce pojatého koridoru, která dává možnost, vzhledem k fázi přípravy této dopravní investice, dalších korekcí trasy bez změny územně plánovací dokumentace. Kontakt s dalšími liniovými systémy v území (např. ÚSES), bude řešen v rámci projektové dokumentaci dopravní stavby. Nicméně návrh VI. změny stanovuje pro trasování této komunikace podmínku minimalizace zásahů do této lesní plochy.
- Lokalita 3 – vymezuje dopravní propojení mezi Městskou průmyslovou zónou a přístavem (západním okrajem zástavby Svítkova). Nová trasa komunikace je přimknuta ke stávající linii železniční tratě Kolín- Česká Třebová. Zbytkové plochy mezi oběma dopravními stavbami jsou vymezeny jako plochy izolační zeleně. Navrhovaná trasa je v kontaktu se severní částí LBC 41/1 – Na Starosmojedském jehož součástí je i pás lesa. Změna navrhuje rozšíření tohoto biocentra na jeho jižním a východním okraji tak, aby byly zachovány jeho prostorové parametry.
- Lokalita 4 – přístav. Navrhovaná změna vrací do funkce zeleně – izolační a krajinné, plochy, které platný územní plán vymezoval jako zastavitelné pro lehkou výrobu – přístav.
- Lokalita 5 – zavlečkování přístavu. Změna upravuje způsob zavlečkování lokality přístavu. Záměr byl převzat z podrobnějších dokumentací prověřujících tento záměr. Nový způsob zavlečkování ze stanice Rosice znamená především zásah do plochy lesa ležící na levém břehu Labe západně od stávající železniční tratě z Rosic do Pardubic. Tato lesní plocha byla dotčena v platném územním plánu navrhovanou trasou železniční tratě mezi stanicemi Rosice a Pardubice. Tento záměr se ale touto VI. Změnou vypouští.
- Lokalita 6 – MÚK Palackého. Změna navrhuje prostorové úpravy a doplnění stávající mimoúrovňové křižovatky. Zábor se dotýká zbytkových ploch PUPFL, které jsou v současnosti dotčeny průchodem stávající komunikace.

- Lokalita 15 – dopravní propojení Staré Čivice – přístav. Navrhované dopravní propojení se dotýká lesních pozemků na západním okraji k.ú. Svítkov. Aby byly zásahy do lesních ploch minimalizovány, byla trasa komunikace přicházející od jihu odkloněna východním směrem až za trasu LBK 71/1 a úroňové křížení se stávající komunikací I/2 bylo odsunuto východním směrem tak, aby pokračování komunikace od jihu směrem na sever v maximální míře využívalo nelesních pozemků na pravém břehu Čivické svodnice. Severněji, kde se komunikace stáčí východním směrem, ale komunikace přece jen zabírá plochy PUPFL (0,242 ha). VI. Změny navrhuje posílení a doplnění lesních ploch v sousedství - v území mezi Svítkovem a Starými Čivicemi, mezi trasami lokálních biokoridorů LBK 44 a LBK 42/2 a navrhuje plochu zalesnění (6,7 ha), která je vymezena i jako veřejně prospěšné opatření.
- Lokalita 16 – navrhovaná komunikace pouze okrajově zasahuje do lesního pozemku, který valnou většinou své výměry leží severně na navržené trase. Navrhovaná komunikace se napojuje na stávající trasu obslužné komunikace severně od areálu garáží. Proto zde není příliš prostoru pro korekci trasy komunikace tak, aby se lesních pozemků nedotkla.
- Lokalita 22 – Lokalita Cihelna, drobná plocha záboru lesní půdy je v VI. Změně vyjádřena, protože je doplňována jako samostatná funkční plocha v lokalitě plocha komunikace. Celé území Cihelny bylo již předmětem předchozích změn a řešení platného územního plánu, tzn. že pro tyto zábery byl již vydán souhlas v předchozích etapách zpracování platného územního plánu.
- Lokalita 29 – upřesňuje vedení trasy komunikace I/2. Ve východní části na kú. Staročernska a Pardubic je trasa na rozdíl od platného územního plánu, kde byla vyjádřena v šířce vlastní komunikace, vyjádřena koridorem pro případné korekce trasy, související terénní úpravy a navazující stavby. S takto vedenou trasou byl vysloven souhlas již při řešení platného územního plánu.
- Lokalita 32 – vymezuje plochu pro MÚK Sezemice – jih. Tato plocha je nárokována při řešení trasy I/36 a MÚK. Její přesný rozsah a lokalizace nejsou zatím upřesněny. Navíc zasahuje do lesa, jehož kvalitu hodnotí posouzení SEA poměrně vysoko. Tudíž bude nutné při řešení trasování komunikace I/36 a řešení křižovatky vzít tyto aspekty v úvahu a hledat kompromisní řešení tak, aby zásahy do těchto ploch byly minimální.

Návrh VI. Změn navrhuje 2 lokality zalesnění:

- Ve vazbě na trasu I/2, která okrajově zasahuje do severního výběžku lesa na jihovýchodním okraji řešeného území (LBC 67- Křemenec) je navržena drobná plocha, které uzavře a zkomponuje severní okraj této lesní plochy. S dalšími plochami zalesnění se počítá v plochách, které jsou součástí koridoru pro dopravní stavbu. Bude řešeno v dokumentaci dopravní stavby.
- Severovýchodně od Starých Čivic, mezi LBK 44 a LBK 42/2 (mezi severovýchodním okrajem lesa a Čivickou svodnicí).

V tabulkové části (samostatná příloha) jsou vyhodnoceny zábery po jednotlivých lokalitách, s vyjádřením navrhovaného funkčního využití, podle druhu pozemku, BPEJ resp. třídy ochrany, poloze mimo zastavěné území a zda byl udělen souhlas se záberem v předchozích etapách zpracování platného územního plánu.

II.A.2. Odůvodnění – část zpracovaná pořizovatelem dle § 53 zák. č. 183/2006 Sb.

1. Soulad návrhu územního plánu s politikou územního rozvoje a s územně plánovací dokumentací vydanou krajem

1.1 Politika územního rozvoje ČR

Politika územního rozvoje ČR byla schválena usnesením vlády ČR č. 929 dne 20. 7. 2009. Soulad s Politikou územního rozvoje ČR je hodnocen z hlediska požadavků Politiky na vymezené rozvojové oblasti a osy a na koridory a plochy dopravní infrastruktury. Naplnění priorit územního plánování stanovených Politikou je uvedeno v kapitole 7.

Rozvojové oblasti a rozvojové osy

V souladu s požadavky Politiky územního rozvoje 2008 jsou do rozvojové oblasti OB4, ve které město leží, soustředěny investice do dopravní infrastruktury regionálního i republikového významu. Návrh vytváří, udržuje a koordinuje připravenost území na předpokládaný dynamický rozvoj území při respektování republikových priorit. Jedná se především o návaznost na nadřazené dopravní systémy a posílení dopravní obslužnosti území.

Koridory a plochy dopravní infrastruktury

Návrh respektuje požadavky na ochranu následujících ploch pro dopravní infrastrukturu vymezených Politikou územního rozvoje:

ŽD2 – železniční koridor Chrudim – Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř

ŽD7 – železniční koridor Pardubice – Česká Třebová – Brno

R35a – silniční koridor Sedlice – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice

VD1 – koridor vodní dopravy Pardubice – hranice SRN

VLC – veřejné logistické centrum v oblasti Pardubic s napojením na silniční, železniční, leteckou a případně vodní dopravu

1.2 Územně plánovací dokumentace vydaná krajem

Soulad návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice s nadřazenou dokumentací kraje je hodnocen, vzhledem k povaze změn, z hlediska úkolů územního plánování a požadavků na vymezení koridorů a ploch dopravní infrastruktury, na ochranu krajiny a na konkretizaci veřejně prospěšných staveb a opatření, které tato dokumentace stanovila. Naplnění priorit stanovených územním plánem kraje je uvedeno v kapitole 7.

Návrh VI. změny Územního plánu města Pardubice vychází jednak z požadavků platného Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje (dále také ÚP VÚC Pk) schváleného v roce 2006 a také, v souladu se stanoviskem Krajského úřadu, odboru strategického rozvoje a evropských fondů, z návrhu Zásad územního rozvoje Pardubického kraje po veřejném projednání, připravovaných krajským úřadem k vydání.

Úkoly územního plánování stanovené nadřazenou dokumentací kraje

Dokumentace změny zpřesňuje koridory dopravy vymezené nadřazenou dokumentací, zlepšuje dopravní síť ve vazbě na rychlostní komunikace a komunikace I. třídy, zejména na silnice R35 a I/37. Navrhované řešení snižuje zátěž obytného území sídla.

Návrh respektuje evropsky významné lokality. Zásahy do ÚSES jsou navrženy pouze v nezbytných případech a jsou minimalizovány, jsou provedeny na základě odborného posouzení včetně návrhu opatření k dosažení cílového stavu.

V rámci VI. změny je provedeno ověření možností využití souvisejících ploch s ohledem na navrhovanou infrastrukturu, v problémových lokalitách je návrhem změny stanoveno zpracování územních studií pro jejich podrobnější ověření.

Koridory a plochy dopravní infrastruktury v nadřazených dokumentacích kraje

Návrh VI. změny územního plánu je v souladu s koridory dopravní a technické infrastruktury navrženými Územním plánem velkého územního celku Pardubického kraje: D5 – silnice II. třídy s úpravou vyhovující Zásadám územního rozvoje P a D6 – silnice I/2, D21, D22 a D23 – přeložka silnice I/36, D26 – přeložka silnice I/37, které jsou současně v souladu se Zásadami územního rozvoje Pk.

Stavby D45 – přeložka silnice II/341 a D71 – přeložka železniční trati 031 a 010 jsou v souladu s řešením ÚP VÚC Pk, Zásadami Pk již nejsou sledovány. Stavba D72 – medlešická spojka a D78 – vlečka do přístavu jsou řešeny v souladu se Zásadami územního rozvoje Pk, které trasy železnice mění. Stavba D79 – zdvojkolejnění železniční trati č. 031 Pardubice – Hradec Králové je v souladu s oběma dokumentacemi kraje.

Návrh VI. změny chrání koridory pro dopravní infrastrukturu navrženou Zásadami územního rozvoje Pardubického kraje, zpřesňuje koridory železnic ŽD2 Chrudim – Pardubice – Hradec Králové (D101 medlešická spojka a D102 zdvojkolejnění Hradec Králové – Pardubice na trati č. 031, dopravního napojení přístavu Pardubice (VD1) a proěřuje územní a technické možnosti staveb I/36 (D10), I/37 (D03 a D04) a I/2 (D18), přeložky silnice I/2 Černá za Bory – Sezemice, včetně územních rezerv pro ochranu jejich koridorů a přeložky silnice II/322 Pardubice – západ, Dašice (D46 a D47).

Ochrana zemědělské a sídelní krajiny

Nadřazená dokumentace kraje definuje řešené území jako krajinu s vyšší mírou urbanizace a zvýšenými požadavky na změny v území, přesto jsou zastavěné plochy mimo zastavěné území navrhovány pouze v nezbytném rozsahu. V návrhu je zachována místní cestní síť a zajištěna prostupnost krajiny. V rámci kompenzačních opatření je doplněna krajinná zeleň a lesní plochy.

Veřejně prospěšné stavby a opatření

Návrh VI. změny ÚP je v souladu s požadavky nadřazené dokumentace kraje na vymezení veřejně prospěšných staveb a opatření, jejichž rozsah v území konkretizuje.

Další požadavky nadřazené dokumentace kraje

Požadavky nadřazené dokumentace kraje, jako je: doplnění tangenciálních silnic, snížení zatížení centra, ochrana přírodních a kulturních hodnot a zajištění podmínek pro vyšší obslužné funkce jsou návrhem VI. změny plněny.

Pardubický kraj, krajský úřad, odbor strategického rozvoje kraje a evropských fondů, oddělení územního plánování vydal, na základě posouzení upraveného návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubice podle § 51 zákona č. 183/2006 Sb. (stavebního zákona) dne 15. prosince 2009 souhlasné stanovisko z hlediska souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008, schválenou usnesením vlády ČR č. 929 dne 20. 7. 2009 a Územním plánem velkého územního celku Pardubického kraje na území města Pardubice.

Soulad návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubice byl potvrzen souhlasným stanoviskem Pardubického kraje, Krajského úřadu, odboru strategického rozvoje a evropských fondů, oddělením územního plánování ze dne 15. 12. 2009.

2. Soulad návrhu územního plánu s cíli a úkoly územního plánování

2.1 Posouzení urbanistické koncepce

Předmětem návrhu VI. změn Územního plánu města Pardubice je úprava dopravní sítě města, jejímž cílem je především stabilizace dopravního systému města a snížení zátěže jeho centrální části. Součástí řešení je úprava navazujícího řešení pěší a cyklistické dopravy vyvolaná touto změnou. Urbanistická koncepce územního plánu města z roku 2001 se významně nemění. Návrh změny reaguje na dosavadní sociální, hospodářský a urbanistický vývoj města, případně také sousedních, dynamicky se rozvíjejících obcí. Stanovuje požadavky na ověření deseti lokalit navazujících na navrhované změny silniční sítě územními studii, které podrobněji vymezi podmínky jejich funkčního využití a prostorového uspořádání s ohledem na vliv dopravy.

2.2 Posouzení potřeby změn v území, jejich problémy a rizika

Stabilizace koncepce dopravy je nezbytným krokem pro přípravu dopravních staveb, pro jejich koordinaci v rámci městské struktury a při řešení důsledků dopravy na kvalitu života obyvatel. Vytváří současně podmínky pro využití v současné době zanedbaných ploch zejména v centrální části města. Návrh podporuje další rozvoj města v lokalitách, jejichž plné využití bylo blokováno absencí vhodného dopravního napojení včetně stávajících ploch „brownfields“.

V následující tabulce je uveden přehled řešení problémů vztahujících se k předmětu řešení VI. změny územního plánu (tj. k řešení dopravní sítě města) specifikovaných dokumentací Územně analytických podkladů 2008.

Kód	Popis problému	Lokalizace	Řešení problému v ÚP
ZD1	Vysoká intenzita dopravy	Pardubice Pražská, Teplého	Návrh problém řeší přeložkou silnice I/2 jako jihozápadní tangentu
ZD2	Vysoká intenzita dopravy, tranzit nákladní dopravy centrem	Pardubice přednádraží, Palackého	Návrh problém řeší zklidněním přednádražního prostoru novým řešením MÚK Trojice a novým vedením dnešní rychlodráhy (nově II/322)
ZD3	Nevyhovující průjezd křižovatkou, zvl. ve směru od Hr. Králové	Pardubice U Trojice, Palackého	Návrh problém řeší zklidněním přednádražního prostoru novým řešením MÚK Trojice a napojením městských komunikací
ZD4	Nevyhovující průjezd křižovatkou, zvl. ve směru od Hr. Králové na Prahu	Pardubice, Pražská, Teplého	Návrh problém řeší úpravou MÚK Globus a novým vedením silnice I/36 ve směru obchvat L. Bohdaneč a D11
ZD5	Vysoká intenzita dopravy centrem	Pardubice Palackého, Masarykovo nám, Sukova, Nám. republiky, Jahnova	Výsledkem posouzení dopravy na základě modelu je dopravní zklidnění centrální části města; Sukova třída je však součástí „malého městského okruhu
ZD7	Vysoká intenzita dopravy centrem, velký pohyb chodců a cyklistů	Pardubice Hradecká, 17. listopadu, J. Palacha	Výsledkem posouzení dopravy na základě modelu je dopravní zklidnění centrální části města
ZD9	Nevyhovující úvratové železniční spojení	Pardubice, Rosice n. L.	Návrh řeší problém Medlešickou spojkou v nové trase zrychlující spojení od Chrudimě
ZD10	Absence podchodu nebo nadchodu pro pěší přes kolejiště	Pardubice nádraží, Dukla	Nový podchod pod železničním koridorem navrhuje změna v pokračování Jiráskovy ulice; přemostění hlavního nádraží je možné navrhnout v novém ÚP jako součást přestavby širšího území
ZD11	Vysoká intenzita dopravy	Pardubice Na Dražce, Kpt. Jaroše, Hlaváčova	Návrh problém řeší estakádou s oddělením průjezdné dopravy od dopravy v parteru sídliště
ZD12	Absence severovýchodního obchvatu města	Pardubice Fáblůvka, Cihelna, Dubina	SV tangenta je v návrhu potvrzena včetně doplnění navazujících obslužných komunikací
ZD13	Absence jihovýchodního obchvatu	Pardubice Dražkovice, Pardubičky	JV tangenta je v návrhu potvrzena včetně nového řešení křižovatek se stávajícími městskými komunikacemi

2.3 Posouzení zásahů do struktury sídla a kvality bydlení

Zásahy do struktury města jsou záměrně minimalizovány, v maximální míře využívají řešení platné územně plánovací dokumentace. Tato koncepce je hospodárná a z hlediska plnění základních cílů změny také efektivní. Návrh reaguje na souběžně připravované dokumentace významných městských tangent (přeložky silnice I/36, silnice I/2 ve východní i západní poloze) a jejich funkční plochy upravuje (rozšiřuje) v souladu s platnou legislativou.

Kvalita bydlení v centrální části města, která je doložena posudkem hlukového a imisního zatížení území se v převážné míře zlepšuje. Ve významných rozvojových plochách navazujících na dopravní systém je kvalita budoucího bydlení zajištěna požadavkem zpracování územních studií včetně vyhodnocení důsledků vlivu dopravy a jejich řešení.

3. Soulad návrhu územního plánu s požadavky stavebního zákona

Zadání VI. změny Územního plánu města Pardubice bylo zpracováno pořizovatelem ve spolupráci s určeným zastupitelem v souladu s § 47 stavebního zákona v srpnu 2007, projednání návrhu zadání bylo oznámeno veřejnou vyhláškou na úřední desce dne 6. září 2007 a současně zasláno dotčeným orgánům, sousedním obcím, krajskému úřadu a také správcům technické infrastruktury v řešeném území a ostatním institucím. Požadavky a podněty k obsahu územního plánu byly v návrhu zadání zohledněny a upravený návrh zadání VI. změny byl schválen zastupitelstvem města Pardubic dne 30. 10. 2007.

Předmětem změny územního plánu byla stabilizace dopravy města a řešení jejích důsledků na navazující funkční plochy. Vzhledem k tomu, že v době zpracování návrhu zadání nebyly k dispozici dokončené územně analytické podklady, byly podklady pro zpracování změny doplněny dopravním průzkumem, na základě kterého byla zpracována aktualizace dopravního modelu městské dopravní sítě.

Zpracování konceptu změny nebylo zadáním uloženo. Návrh VI. změny byl dokončen 17. 12. 2008, na 8. 1. 2009 bylo svoláno v souladu s § 50 stavebního zákona společné jednání za účasti dotčených orgánů, sousedních obcí a krajského úřadu, kterým bylo společné jednání oznámeno spolu se zasláním dokumentace změny dne 17. 12. 2008. Stanoviska a připomínky účastníků společného jednání jsou vyhodnoceny v následující kapitole 4.

Na základě výsledků společného jednání byla pořizovatelem s dotčenými orgány projednána předaná negativní stanoviska, po projednání byly s jednotlivými dotčenými orgány uzavřeny dohody o způsobu úpravy návrhu VI. změny. Návrh VI. změny územního plánu města Pardubice byl posouzen podle § 51 stavebního zákona Krajským úřadem Pardubického kraje dne 15. 12. 2009, který k návrhu vydal souhlasné stanovisko (viz bod 4.1.5 kapitoly 4).

Na základě stanovisek ze společného jednání a posouzení změny územního plánu krajským úřadem byl návrh VI. změny v souladu s uplatněnými požadavky upraven, podkladem pro úpravu návrhu byl nový výpočet dopravního modelu města.

Veřejnou vyhláškou na úřední desce a jednotlivě dotčeným orgánům, sousedním obcím a krajskému úřadu bylo dne 21. 12. 2009 oznámeno konání veřejného projednání, návrh VI. změny byl vystaven v elektronické podobě na portálu města a v listinné podobě u pořizovatele a statutárního města Pardubice. Veřejné projednání změny se konalo 9. 2. 2010. Návrh rozhodnutí o námitkách a připomínkách, zpracovaný pořizovatelem ve spolupráci s určeným zastupitelem, které byly doručeny pořizovateli v průběhu řízení o územním plánu a při veřejném projednání je uveden v kapitole 8.

Pořizovatel přezkoumal návrh VI. změny územního plánu města Pardubice dle § 53 stavebního zákona, jeho závěry jsou součástí tohoto odůvodnění.

Návrh VI. změny Územního plánu města Pardubice je zpracován v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavebním zákonem) a jeho prováděcími vyhláškami. Je zpracován v souladu se zadáním VI. změny, které vymezilo jeho rozsah a podmínky jeho zpracování. Formální, tj. textové a grafické zpracování dokumentace je přehledné a jednoznačné a poskytuje dostatečný podklad pro vymezení a posouzení navrhovaných úprav v současné době platné územně plánovací dokumentace.

4. Soulad návrhu územního plánu s požadavky zvláštních zákonů a stanovisky dotčených orgánů

Návrh VI. změny Územního plánu města Pardubice byl s dotčenými orgány projednán ve společném jednání dne 8. 2. 2008. Stanoviska dotčených orgánů s požadavky na úpravu návrhu byly vypořádány dohodou o jejich řešení v průběhu roku 2009 před řízením o územním plánu. Stanoviska dotčených orgánů z řízení o územním plánu jsou součástí odůvodnění. V následujícím přehledu je uveden přehled stanovisek v původním znění, která byla podkladem pro zpracování návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubice:

4.1

ČR – Státní energetická inspekce, nám. Republiky 12, 530 02 Pardubice

Společné jednání dle § 50:

Ve společném jednání vydala SEI dne 6. 1. 2009 souhlasné stanovisko zn. 23/09/53.100/Hvl:

<p>Stanovisko ČR – Státní energetické inspekce, územního inspektorátu pro Pardubický kraj, k jednání o návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice</p> <p>Podle zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a zákonů č.458/2000 Sb., č.406/2000 Sb., v platných zněních, Vám k návrhu sdělujeme: „Návrh VI. změny územního plánu města Pardubice“ není v rozporu s námi sledovanými a chráněnými zájmy.</p>
<p>Rízení dle § 52:</p> <p>V řízení o územním plánu uplatnila SEI své stanovisko zn. 25/10/53.100/Hvl ze dne 12. 1. 2010:</p> <p>Stanovisko ČR – Státní energetické inspekce, územního inspektorátu pro Pardubický kraj, k zahájenému řízení o návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice. Podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a zákonů č. 458/2000 Sb., č. 406/2000 Sb., v platných zněních, Vám k návrhu sdělujeme: „Návrh VI. změny územního plánu města Pardubice“ není v rozporu s námi sledovanými a chráněnými zájmy</p>
<p>Vyhodnocení stanoviska:</p> <p>Souhlasné stanovisko nevyvolá změnu řešení návrhu změny.</p>

4.2

<p>Hasičský záchranný sbor Pardubického kraje, Teplého 1526, 530 02 Pardubice</p>
<p>Společné jednání dle § 50:</p> <p>Ve společném jednání uplatnil HZS dne 4. 2. 2009 souhlasné stanovisko č.j. HSPA-34-2123/PR-2008-Sb:</p> <p>Koordinované stanovisko dotčeného orgánu státní správy na úseku požární ochrany a ochrany obyvatelstva K č.j.:MmP 65176/2008 Vyřizuje za PO: mjr. Ing. Kateřina Shejbalová, tel. 950570154, fax 950570203, e-mail katerina.shejbalova@izscr.cz Vyřizuje za OOB: kpt.Ing. Bohumil Krebs , tel. 950570258, fax, 950570105 e-mail bohumil.krebs@pak.izscr.cz</p> <p>Projednávaný druh dokumentace : Návrh VI. změny územního plánu města Pardubice</p> <p>Hasičský záchranný sbor Pardubického kraje v souladu s ustanovením § 31 odst. 1 písm. b) zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, a § 10 odst. 6 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona 320/2002 Sb., posoudil dokumentaci, z hlediska zájmů požární ochrany a ochrany obyvatelstva. Na základě provedeného posouzení Hasičský záchranný sbor Pardubického kraje vydává souhlasné stanovisko</p>
<p>Rízení dle § 52:</p> <p>V řízení o územním plánu uplatnil HZS stanovisko č.j. HSPA-29-1640/PR-2009-Sb dne 5. 2. 2010:</p> <p>Koordinované stanovisko dotčeného orgánu státní správy na úseku požární ochrany a ochrany obyvatelstva</p> <p>Projednávaný druh dokumentace: Návrh VI. změny územního plánu města Pardubice</p> <p>Hasičský záchranný sbor Pardubického kraje v souladu s ustanovením § 31 odst. 1 písm. b) zákona č. 133/2000 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, a § 10 odst. 6 zákona č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb., posoudil dokumentaci z hlediska zájmů požární ochrany a ochrany obyvatelstva. Na základě provedeného posouzení Hasičský záchranný sbor Pardubického kraje vydává souhlasné stanovisko.</p>
<p>Vyhodnocení stanoviska:</p> <p>Souhlasné stanovisko nevyvolá změnu řešení návrhu změny.</p>

4.3

Krajská hygienická stanice, Klášterní 54, 530 03 Pardubice

Společné jednání dle § 50:

Stanovisko KHS ve společném jednání č.j. 7061/08/HOK-Pce/211 ze dne 9. 2. 2009:

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích (dále jen „KHS“) jako dotčený správní úřad ve smyslu § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon (dále jen „stavební zákon“), posoudila předložený návrh „**VI. změny územního plánu města Pardubice**“.

Po zhodnocení souladu předloženého návrhu zadání územního plánu s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává KHS v souladu s § 47 odst. 2 stavebního zákona toto stanovisko:

A) Z části návrhu „VI. změny územního plánu města Pardubice“ s o u h l a s í.

V souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a § 4 odst. 5 stavebního zákona váže KHS souhlas na splnění stanovených podmínek:

1. Severní a západní okraj plochy VI/1/c musí být oddělen plochou s vhodným funkčním využitím (např. izolační zelení) od stávající plochy skladovací haly (p. p. č. 228/2, 225/18 a 228/4 v kat. ú. Dražkovice) a plochy výrobních služeb.
2. Funkce „bydlení nízkopodlažní předměstské“ v lokalitě VI/1/c bude ve funkčním využití dané plochy vedena jako podmíněně přípustná z hlediska ochrany před hlukem. V další fázi (územní řízení, regulační plán) musí být prokázáno dodržení hygienických limitů hluku ze silniční komunikace I/37 a navržené mimoúrovňové křižovatky komunikací I/2 a I/37 na severní a západní hranici navržené lokality VI/1/c.
3. V další fázi (územní řízení, regulační plán, EIA) musí být doloženo hlukové posouzení z dopravy na navržené komunikaci VI/4/2k s případným návrhem protihlukových opatření na hranici venkovního chráněného prostoru – lokalita VI/4/a.
4. Lokalita VI/4/3 musí být oddělen plochou s vhodným funkčním využitím (např. izolační zelení) od stávající plochy bydlení – lokalita VI/4/a.
5. Navrhnout v souladu s přílohou č. 7, odst. 2, písm. d) vyhlášky č. 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti stanovení pořadí změn v území (etapizaci). To znamená, podmínit změnu funkčního využití v lokalitě VI/4/3 prvotním fyzickým zrušením funkce „bydlení“ v lokalitě VI/4/a.
6. Funkce „smíšené území městské“ v lokalitách VI/8/b a VI/8/2 budou ve funkčním využití dané plochy vedeny jako podmíněně přípustné z hlediska ochrany před hlukem. V další fázi (územní řízení, regulační plán) musí být prokázáno dodržení hygienických limitů hluku z plánované silniční komunikace na hranicích navržených lokalit.
7. Funkce „smíšené území městské“ v lokalitách VI/9/d a VI/9/f budou ve funkčním využití dané plochy vedeny jako podmíněně přípustné z hlediska ochrany před hlukem. V další fázi (územní řízení, regulační plán) musí být prokázáno dodržení hygienických limitů hluku ze silniční komunikace na hranicích navržených lokalit.
8. Funkce „bydlení nízkopodlažní předměstské - BP“ v lokalitě (od nadjezdu u Kyjevské ul. po lokalitu VI/10c) bude ve funkčním využití plochy vedena jako podmíněně přípustná z hlediska ochrany před hlukem z přilehlé komunikace I/36 a železničního koridoru Pardubice – Česká Třebová. V další fázi (územní řízení, regulační plán) musí být prokázáno dodržení hygienických limitů hluku ze silniční komunikace a železničního koridoru na hranicích navržených lokalit.
9. V další fázi (územní řízení, regulační plán, EIA) musí být doloženo hlukové posouzení z dopravy na navržené komunikaci VI/12/1k s případným návrhem protihlukových opatření na hranici stávajících chráněných venkovních prostorů a výhledově navržených venkovního chráněného prostorů.
10. Funkce „bydlení nízkopodlažní předměstské - BP“ VI/12/3 v lokalitě mezi stávající zástavbou a

rozvojovou plochou 90/z bude ve funkčním využití plochy vedena jako podmíněně přípustná z hlediska ochrany před hlukem z přilehlé komunikace VI/12/1k. V další fázi (územní řízení, regulační plán) musí být prokázáno dodržení hygienických limitů hluku ze silniční komunikace na hranicích navržených lokalit.

11. Funkce „bydlení vícepodlažní městské a vícepodlažní sídlištní“ v lokalitě VI/13/a budou ve funkčním využití dané plochy vedeny jako podmíněně přípustné z hlediska ochrany před hlukem. V další fázi (územní řízení, regulační plán) musí být prokázáno dodržení hygienických limitů hluku z plánované silniční komunikace VI/13/1k na severní hranici navržené lokality.
12. V další fázi (územní řízení, regulační plán, EIA) musí být doloženo hlukové posouzení z dopravy na navržené komunikaci VI/13/1k s případným návrhem protihlukových opatření na hranici stávajících chráněných venkovních prostorů a výhledově navržených venkovního chráněného prostorů.
13. Funkce „smíšené území městské“ v lokalitách VI/14/a a VI/14/c budou ve funkčním využití dané plochy vedeny jako podmíněně přípustné z hlediska ochrany před hlukem. V další fázi (územní řízení, regulační plán) musí být prokázáno dodržení hygienických limitů hluku z plánované silniční komunikace přeložky I/36 na severní a jižní hranici navržených lokalit.
14. V další fázi (územní řízení, regulační plán, EIA) musí být doloženo hlukové posouzení z navržené komunikace I/36 v prostoru okružní křižovatky na severním okraji Trnové s případným návrhem protihlukových opatření na hranici stávajících ploch pro bydlení.
15. V další fázi (územní řízení, regulační plán, EIA) musí být doloženo hlukové posouzení z navržené komunikace VI/13/1k s případným návrhem protihlukových opatření na hranici stávajících ploch pro bydlení.

B) Z části návrhu „VI. změny územního plánu města Pardubice“ v rozsahu lokalit VI/5/1, VI/8/1k, VI/9/1k a VI/10/c n e s o u h l a s í a požaduje jejich vypuštění.

- Vedení komunikace VI/8/1k bude ponecháno v původní trase, která je součástí stávajícího územního plánu, tedy diagonálně od rychlodráhy severozápadním směrem přes území stávajícího autobusového nádraží.

- Funkčního využití plochy VI/5/1 bude ponecháno ve funkci „krajinná zeleň“.
- Vedením trasy komunikace VI/9/1k bude vypuštěno.
- Funkční využití plochy VI/10/c bude ponecháno ve funkci dle původního územního plánu.
- Funkčního využití ploch na bydlení nízkopodlažní předměstské - BP a bydlení vícepodlažní sídlištní - BS v ul. Dašická a v blízkosti křižovatky ul. Na Drážce bude ponecháno v souladu platným územním plánem, popř. zařazeno do funkce izolační zeleň nebo městský parter.
- Vedení trasy I/2 ve východní části města bude ponecháno v souladu s nadřazenou dokumentací ÚP VÚC Pardubického kraje, tedy východně od města v prostoru (Černá za Bory – Staročerno).

Dohoda o řešení stanoviska:

Úpravy dokumentace VI. změny byly na jednání s KHS dohodnuty, dokumentace je zpracována v souladu s dohodou, souhlasné stanovisko k upravené dokumentaci KHS vydala dne 24. 11. 2009. Obsah dohody je uveden v následující tabulce:

Stanovisko zn. 7061/08/HOK-Pce/211 z 9.2.2009; souhlasné stanovisko s podmínkami	
A) souhlas s následujícími podmínkami:	
1. oddělení plochy VI/1/c od plochy VS, využití plochy pro bydlení podmíněně přípustné	Ad 1. požadavek je akceptován vložení pásu izolační zeleně
2. požadavek hlukového posouzení VI/4/a (EIA) Svítkov + vhodné oddělení od plochy VI/4/3, stanovení pořadí změn v území	Ad 2. je upraveno podle požadavků: ochrana stávajícího obytného území je řešena vložení izolační zeleně, negativní vliv dopravy je řešen bez protihlukových opatření vhodnou etapizací využití funkčních ploch v textové části návrhu

3. lokality přednádraží VI/8/b a VI/8/2 podmíněně přípustné (hluk) - průkaz v ÚR nebo RP	Ad 3. výstavba je v této lokalitě podmíněna zpracováním územní studie "Přednádraží" řešící funkční a prostorové uspořádání území v souladu s legislativními požadavky; v textové části je uveden požadavek řešení negativních účinků dopravy zahrnut.
4. lokality VI/9/d a f podmíněně přípustné (hluk) - průkaz v ÚR nebo RP	Ad 4. jedná se o plochy pouze doplňující stávající funkční plochy SM (smíšené území městské), na které navazují; využití těchto ploch pro chráněné funkce je podmíněno konkrétními podmínkami v území.
5. Lokalita BP podél rychlodráhy podmíněně přípustná - průkaz hlukového zatížení v ÚR nebo RP	Ad 5. jedná se o plochy doplňující stávající funkční plochy BP (bydlení předměstské), na které navazují; plochy jsou v současné době zastavěny RD - funkční plocha BP bude v návrhu ponechána s podmínkami pro její využití.
6. lokalita VI/12/1k Ležánka - průkaz hlukového zatížení v ÚR nebo RP u jednotlivých funkčních ploch vč. lokality VI/12/3	Ad 5. výstavba v lokalitě je podmíněna zpracováním územní studie "Halda" řešící funkční a prostorové uspořádání území v souladu s legislativními požadavky; v textové části je požadavek řešení negativních účinků dopravy zahrnut.
7. komunikace VI/13/1k Hůrka - průkaz hlukového zatížení v ÚR nebo RP pro navazující funkční plochy	Ad 7. výstavba v lokalitě je podmíněna zpracováním územní studie "Dubina - sever" řešící funkční a prostorové uspořádání území v souladu s legislativními požadavky; v textové části je požadavek na řešení negativních účinků dopravy zahrnut.
8. podmíněně přípustné plochy VI/14a,c Fáblovka I/36 - průkaz hlukového zatížení v ÚR nebo RP	Ad 8. výstavba v obou lokalitách podmíněna zpracováním územních studií "Fáblovka - severozápad" a "Fáblovka - jihovýchod" řešící funkční a prostorové uspořádání území v souladu s legislativními požadavky; v textové části je požadavek na řešení negativních účinků dopravy zahrnut.
9. kruhová křižovatka I/36 Trnová - v ÚR nebo RP (EIA) hlukové posouzení podmínkou	Ad 9. požadavek je doplněn do textové části návrhu
B) nesouhlas s požadavkem na vypuštění lokalit:	
10. VI/5/1 v přístavu ponechat v KZ - krajinná zeleň	Ad 10. požadavek nebude akceptován, funkční plocha VI/5/1k slouží realizaci dopravního napojení přístavu, které je součástí nadřazených dokumentací (schválené PÚR 2008 a návrhu ZÚR Pk), funkční plocha VI/5/1z je v návrhu krajinnou zelení (KZ)
11. VI/8/1k přednádraží, vedení rychlodráhy do původní polohy podle ÚPmP	Ad 11. požadavek bude v návrhu akceptován - trasa silnice I/36 (rychlodráha) bude odkloněna západním směrem, v nové poloze bude oddělená od stávající obytné zástavby nově navrženou zelení (tj. bude doplněn radiální zelený klín od Labe do prostoru Palackého třídy).
12. vypustit VI/9/1k severně od Prokopky	Ad 11. požadavek nebude v návrhu akceptován, komunikace je nezbytná pro odlehčení Palackého třídy od zátěže vzniklé přestavbou tohoto území a pro obsluhu přestavbového území "Prokop" mimo Palackého třídu, která využití těchto ploch neumožní bez podstatného zhoršení podmínek pro bydlení; požadavek bude řešen omezením dopravní zátěže komunikace VI/9/1k na limitní hodnoty.
13. plochu SM VI/10/c u rychlodráhy ponechat v původní funkci ZI	Ad 13. požadavek bude v návrhu akceptován, plochy pro bydlení v úseku východně od Chrudimky budou ponechány dle návrhu (ZI + BP).
14. plochy BP Na Drážce ponechat v MP nebo ZI	Ad 14. požadavek bude akceptován, funkční využití plochy bude upraveno na MP - městský parter.
15. I/2 Staročernsko ponechat podle ÚP VÚC Pk	Ad 15. vedení trasy silnice I/2 bude řešeno v souladu s ÚP VÚC Pk.

<p>Stanovisko KHS po úpravě návrhu: Stanovisko č.j. 5934/09/HOK-Pce/211 bylo vydáno 24.11.2009: Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích (dále jen „KHS“) jako dotčený správní orgán ve smyslu § 77 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon (dále jen „stavební zákon“), posoudila předložený návrh „upravené VI. změny územního plánu města Pardubice“. Po zhodnocení souladu předloženého návrhu zadání územního plánu s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává KHS v souladu s § 47 odst. 2 stavebního zákona toto stanovisko: S návrhem Upravené VI. změny územního plánu města Pardubice“ v rozsahu lokalit VI/5/1, VI/8/1k, VI/9/1k a VI/10/c</p> <p style="text-align: center;">s o u h l a s í</p> <p>ke stanovisku je přiložen výkres „Schéma dopravního řešení v prostoru přednádraží“, grafická příloha stanoviska KHS č.j. 5964/09/HOK-Pce/211 z 24. 11. 2009.</p>
<p>Řízení dle § 52: V řízení o územním plánu podle § 52 KHS neuplatnila připomínky.</p>
<p>Vyhodnocení stanoviska: Ve společném jednání KHS uplatnila dne 9. 2. 2009 stanovisko s osmi podmínkami a šesti nesouhlasy s řešením návrhu VI. změny. Dokumentace změny byla ve smyslu podmínek upravena. Některé podmínky, které se týkají využití rozsáhlejších území města, jsou splněny požadavkem na zpracování územních studií. Územní studie podrobněji vymezí požadavky na zajištění hygieny prostředí. Nesouhlasná stanoviska jsou řešena úpravou návrhu VI. změny. Parametry úpravy byly s KHS dohodnuty a jsou do návrhu VI. změny územního plánu promítnuty.</p>

4.4

<p>Krajská veterinární správa, Husova 1747, 530 03 Pardubice</p>
<p>Společné jednání dle § 50: Ve společném jednání KVS neuplatnila své stanovisko.</p>
<p>Řízení dle § 52: V řízení o územním plánu KVS neuplatnila své stanovisko.</p>

4.5

<p>Krajský úřad Pardubického kraje, odbor strategického rozvoje a evropských fondů, Komenského nám. 125, 530 02 Pardubice</p>
<p>Společné jednání dle § 50: Vyjádření k návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice č.j. KrÚ 13/2009 OSRKEF/OÚP ze dne 30. 1. 2009</p> <p>Krajský úřad Pardubického kraje, odbor strategického rozvoje kraje, obdržel dne 19. 12. 2008 oznámení o společném jednání o návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice. Podle ustanovení § 50 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon), Vám sdělujeme následující stanovisko.</p> <p>Zásady územního rozvoje Pardubického kraje nahradí schválený Územní plán velkého územního celku Pardubického kraje až po jejich vydání zastupitelstvem. Posouzení souladu návrhu změny je třeba provést s platnou nadřazenou územně plánovací dokumentací.</p> <p>Podle schváleného Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje je přeložka silnice I/2 (jihovýchodní obchvat) vedena od Dražkovic přes Černou za Bory, Staročernsko a připojuje se na přeložku silnice I/36 v Sezemicích. Tato stavba je vymezena jako koridor veřejně prospěšné stavby nadmístního významu. Řešení uvedené v návrhu VI. změny je s tímto záměrem v rozporu. K prověření území ve Staročernsku je možné stanovit požadavek na pořízení územní studie.</p> <p>Stanovisko dle § 51 stavebního zákona Vám sdělíme po předložení zprávy o projednání, zpracované v</p>

souladu s § 12 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Rízení dle § 52:

Krajský úřad vydal dne 15. 12. 2009 stanovisko č.j. KrÚ 62373/2009 OSRKEF/OÚP – posouzení návrhu VI. změny dle § 51, odstavce 1 stavebního zákona:

Stanovisko k návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice 15. 12. 2009

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor strategického rozvoje kraje a evropských fondů, obdržel dne 7.12.2009 návrh VI. změny územního plánu města Pardubice (dále jen VI. změny) a zprávu o jeho projednání, ve smyslu § 51 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon). Podle ustanovení § 51 odst. 2 stavebního zákona jsme předložený návrh posoudili a sdělujeme Vám následující stanovisko.

Návrh VI. změny územního plánu města Pardubice je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008 schválenou usnesením vlády ČR č. 929 dne 20.7.2009.

Podle schváleného Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje (ÚP VÚC Pk) jsou na území města navrženy následující koridory dopravní infrastruktury, které jsou zahrnuty mezi veřejně prospěšné stavby:

- D5 stavba silnice II. třídy Staré Čívce – MÚK Palackého

VI. změny tuto silnici řeší shodně s ÚP VÚC Pk až do prostoru severozápadně Svítkova, kde silnice přechází nadjezdem železniční trať a od křižovatky s budoucí II/341 až do Městské průmyslové zóny ve Starých Čivcích. V Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR Pk), které jsou před dokončením, je sledováno výše uvedené řešení včetně křižovatky se silnicí II/341 a jejím napojením na stávající I/2.

- D6 přeložka silnice I/2 Pardubice – západ, jihozápadní obchvat VI. změny řeší tuto silnici shodně s ÚP VÚC Pk a se ZÚR Pk.

Jihovýchodní tangenta je ZÚR Pk je řešena jen do prostoru Pardubicek.

- D21 přeložka silnice I/36 Lázně Bohdaneč
- D22 přeložka silnice I/36 Pardubice
- D23 přeložka silnice I/36 Sezemice
- D26 přeložka silnice I/37 Pardubice – Opatovice nad Labem

VI. změny jsou v souladu s výše uvedenými záměry obsaženými ÚP VÚC Pk i ZÚR Pk

- D45 přeložka silnice II/341 (rekonstrukce stávající silnice) Heřmanův Městec – Staré Čívce

VI. změny řeší jen úsek silnice II/341 v Popovicích, dle ÚP VÚC Pk se jednalo o rekonstrukci silnice, kterou už ZÚR Pk dále nesledují

- D71 přeložka propojení železničních tratí č. 031 a 010 (k.ú. Rosice n/L – Svítkov)

VI. změny jsou v souladu s řešením obsaženým v ÚP VÚC Pk, v ZÚR Pk již tento záměr není sledován

- D72 stavba železniční tratě Medlešická spojka

VI. změny jsou v souladu s řešením obsaženým v ZÚR Pk.

- D78 stavba vlečky v přístavu Pardubice
- D79 zdvoukolejnění železniční trati č. 031 Pardubice – Hradec Králové

VI. změny jsou v souladu s výše uvedenými záměry uvedenými v ÚP VÚC Pk i ZÚR Pk.

V ÚP VÚC Pk je dále řešeno splavnění Labe do Pardubic a územní ochrana průplavu D-O-L, tyto záměry jsou chráněny také v VI. změnách.

Dále konstatujeme, že sousední obce Sezemice a Snojedy uplatnily při společném jednání připomínky. Tyto připomínky byly pořizovatelem vypořádány. Záměry dopravní infrastruktury, které přesahují na území sousedních obcí převážně vyplývají z řešení ÚP VÚC Pk, s novým záměrem komunikace do průmyslové zóny souběžně s železniční tratí Snojedy souhlasí, křížení silnic III/2983 s I/36 v prostoru Počapelských chalup je koordinováno s požadavky města Sezemice.

Požadavek na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území byl při projednávání zadání uplatněn. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno a projednáno při společném jednání. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí bylo zpracováno autorizovanými osobami RNDr. M. Macháčkem a RNDr. T. Bajerem. Součástí odůvodnění je i vyhodnocení hlukové a emisní zátěže území. Stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí dne 10.11.2009 vydal Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství.

Rada obcí pro udržitelný rozvoj území nebyla ve správním obvodu obecního úřadu obce s rozšířenou působností Pardubice ustavena.

Na základě posouzení výše uvedených skutečností, Krajský úřad Pardubického kraje, odbor strategického rozvoje kraje a evropských fondů s předloženým návrhem VI. změny územního plánu města Pardubice, souhlasí.

Vyhodnocení stanoviska:

Stanovisko krajského úřadu bylo vydáno na základě posouzení návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice ve smyslu § 51 stavebního zákona. Krajský úřad potvrdil soulad návrhu s Politikou územního rozvoje ČR a Územním plánem velkého územního celku s přihlédnutím ke zpracovaným a projednaným Zásadám územního rozvoje Pardubického kraje, které jsou připravovány k vydání. Souhlasné stanovisko krajského úřadu bylo podkladem pro zahájení veřejného projednání návrhu změny.

4.6

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor kultury a památkové péče, Komenského nám. 125, 530 02 Pardubice

Společné jednání dle § 50:

Ve společném jednání neuplatnil KÚ OKPP své stanovisko.

Řízení dle § 52:

V řízení o územním plánu neuplatnil KÚ OKPP své stanovisko.

4.7

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, Komenského nám. 125, 530 02 Pardubice

Společné jednání dle § 50:

Ve společném jednání neuplatnil KÚ ODSH své stanovisko

Řízení dle § 52:

V řízení o územním plánu neuplatnil KÚ ODSH své stanovisko.

4.8

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Komenského nám. 125, 530 02 Pardubice

Společné jednání dle § 50:

Ve společném jednání uplatnil KÚ OŽPZ své stanovisko č.j. 94-2/2009/OŽPZ/PI dne 9. 2. 2009:

Vyjádření orgánů státní správy odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Pardubického kraje k akci: "Společné jednání o návrhu VI. změny ÚP města Pardubice".

Vodoprávní úřad (zpracovatel vyjádření Ing. Zdeněk Čížek)

Z hlediska zájmů sledovaných podle vodního zákona č. 254/2001 Sb., je k návrhu tato připomínka.

1. V území vymezeném z jihu železniční tratí Pardubice - Praha, z východu tratí Chrudim - Rosice n.L, ze severu řekou Labe a ze západu komunikací Svítkov - Rosice, kde se navrhuje komunikační připojení přístavu, jsou stanoveny plochy aktivní zóny záplavového území Labe. V aktivní zóně záplavového území stanoví § 67 vodního zákona omezení, a to např. nesmí se zde umísťovat, povolovat ani provádět stavby s výjimkou některých vyjmenovaných staveb (např. v úvahu přicházejících vodních děl, která jinak souvisejí s vodním tokem nebo nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury). Výjimky jsou možné za podmínky, že budou současně provedena taková opatření, že bude minimalizován vliv na povodňové průtoky. S tímto omezením je třeba se v návrhu VI. změn ÚPMP vypořádat.

Orgán ochrany ovzduší (zpracovatel vyjádření Ing. Pinkas)

Z hledisek zájmů sledovaných orgánem ochrany ovzduší krajského úřadu v Pardubicích dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a souvisejících předpisů nejsou k předloženému návrhu připomínky. V případě umístění velkých či středních zdrojů znečišťování ovzduší dle zákona o ochraně ovzduší je nutné vyžádat v souladu se zněním § 17 odst. 1 písm. b) tohoto zákona závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany ovzduší a to stanovisko Krajského úřadu Pardubického kraje.

Orgán odpadového hospodářství (zpracovatel vyjádření Ing. Josef Bartoš):**a) Vyjádření z hlediska zákona č. 185/2001 Sb.. o odpadech**

K vydání vyjádření z hlediska nakládání s odpady v územním nebo stavebním řízení jsou od 1.1. 2003

dle znění § 79 odstavec 4 písmeno b) zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v úplném znění kompetentní příslušné pouze obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

Adresa: Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice * Ústředna +420 466 026 111 • Fax +420 466 026 220
Internet, www.pardubickykraj.cz • B-mail posta@pardubickykra.cz • Úřední dny pondělí a středa, 8-17 hod

b) Vyjádření z hlediska zákona č. 59/2006 Sb., prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky v platném znění.

Bez připomínek - předmětem řízení není objekt nebo zařízení podléhající tomuto zákonu.

Orgán ochrany přírody (zpracovatel vyjádření Mgr. Radka Plívová)

Z hlediska zvláště chráněných území, přírodních parků a regionálního územního systému ekologické stability (dále ÚSES), které jsou v kompetenci Krajského úřadu Pardubického kraje, orgánu ochrany přírody a krajiny, **není námitek proti návrhu VI. změny ÚP za podmínky zachování nejméně minimálních prostorových a funkčních parametrů regionálního biokoridoru ÚSES, Chrudimka a její niva, a to tak, aby byla zajištěna plná průchodnost tohoto biokoridoru.** Stavby v budoucnu v lokalitách umístěné musí být prostorově rozmístěny tak, aby nevyvolávaly do budoucna tlak na omezení plné funkce biokoridoru a porostů jej tvořících (jedná se především o dostatečnou vzdálenost staveb od okraje lokality tak, aby nebylo nutno kácet budoucí vzrostlé dřeviny z důvodů ohrožení staveb při jejich vývratu).

Pokud by došlo ke změnám nebo úpravám ÚSES v dotčených katastrálních územích, může je navrhnout pouze autorizovaná osoba, pověřená MŽP ČR k projektování ÚSES na základě úspěšné zkoušky z odborné způsobilosti v této oblasti, v souladu se schválenou metodikou.

Upozorňujeme, že od 1.1.2003 je věcně a místně příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny z hlediska lokálních ÚSES, významných krajinných prvků a dalších chráněných částí přírody, obecní úřad s rozšířenou působností - Magistrát města Pardubic. Jeho vyjádření, jako dotčeného orgánu ochrany přírody a krajiny, jste povinni si zajistit.

Pokud se řešení dotýká navrženými změnami a umístěním staveb nadregionálního biokoridoru ÚSES - Labe (i jeho ochranného pásma), který je v kompetenci MŽP Praha, jeho vyjádření, jako dotčeného orgánu ochrany přírody a krajiny, jste povinni si zajistit.

Upozorňujeme, že v dotčeném území se nacházejí 2 Evropsky významné lokality: Chrudimka v Pardubicích a Pardubice, u kterých je nutno respektovat jejich ochranné podmínky.

Upozorňujeme, že dle § 45h zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, je nutné si vyžádat stanovisko, zda zamýšlené pořízení změn může mít, samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Stanovisko je nutné si vyžádat u krajského úřadu před zpracováním konceptu, resp. návrhu změny (v případě, že nebude koncept vypracováván).

Orgán ochrany zemědělského půdního fondu (zpracovatel RNDr. M. Boukal, Ph.D.)

K vyjádření podle § 5 odst. 2 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, je v tomto případě kompetentní MŽP.

Orgán státní správy lesů (zpracovatel vyjádření Ing. Jana Klapková)

Předložený návrh VI. změny územního plánu města Pardubice představuje z pohledu lesního hospodářství a státní správy lesů zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa a může znamenat negativní ovlivnění okolních lesních porostů a jednotlivých složek lesního prostředí. Jedná se o **zábor 0,916 ha pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)**. Jak je uvedeno v tabulkové části „Vyhodnocení záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa“, jedná se o následující lokality :

VI/1/1k k.ú. Lány na Důlku (p.č. 746/21, 746/2 a 745) o celkové výměře záboru **0,053 ha VI/1/2k k.ú.**

Staré Čivice (p.č. 305, 487/17, 487/21 a 1033) o celkové výměře **0,221 ha (není uvedeno využití!)**

VI/3/1k k.ú. Lány na Důlku (p.č. 353/3 a 358/1) o celkové výměře záboru **0,013 ha**

VI/3/1z k.ú. Lány na Důlku (p.č. 395/4) o celkové výměře záboru **0,012**

VI/4/1z k.ú. Svítkov (p.č. 304/7) o celkové výměře záboru **0,004 ha**

VI/6/3k k.ú. Pardubice (p.č. 1796/4 a 1796/3) o celkové výměře záboru **0,014 ha**

VI/5/1 k k.ú. Svítkov (p.č. 261, 263, 1099/1 a 1099/5) o celkové výměře záboru **0,345 ha**

VI/5/2k k.ú. Svítkov (p.č. 250/2, 246/1, 749/21 a 749/20) o celkové výměře záboru **0,012 ha**

VI/15/2k k.ú. Popkovice (p.č. 309/6, 309/11, 309/8, 309/9, 309/10, 318/25, 315/14, 318/27, 323 a v k.ú. **Svítkov** p.č. 598/1) o celkové výměře záboru **0,242 ha.**

Oproti dokumentaci předložené k návrhu zadání změny č. IV došlo k nárůstu záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa z původně navrhovaných 0,6229 ha na současně předkládaných 0,916 ha.

V souladu s ust. § 14 lesního zákona č. 289/1995 Sb., o lesních a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen lesní zákon) jsou zpracovatelé nebo pořizovatelé územně plánovacích dokumentací povinni dbát zachování lesa a řídit se ustanoveními lesního zákona a

navrhnout a **zdůvodnit taková řešení, která jsou nejvhodnější z hlediska zachování lesa**, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů.

Vydání souhlasu k návrhu územně plánovací dokumentace obce s rozšířenou působností, kterou mají být dotčeny PUPFL, je v kompetenci krajského úřadu, a to formou souhlasu podle § 48a odst. 1 písm. c) lesního zákona a bude vydán na základě podání příslušné žádosti.

V předloženém materiálu je doloženo hodnocení procesem SEA, ze kterého vyplynuly některé podmínky - jejich zapracováním bude kromě jiného podmíněno i výše uvedené stanovisko orgánu státní správy lesů. V předloženém materiálu není uvedeno detailní vyhodnocení, event. navržené variantních řešení právě z pohledu dopadu na lesní porosty a lesní prostředí v dané lokalitě (dopad realizace jednotlivých variant na lesní ekosystém, a to zejména s ohledem na zhodnocení vlivu plánovaného odlesnění na ohrožení okolních porostů větrem a jejich stabilitu, na ohrožení dalšími biotickými a abiotickými činiteli, na vliv na vodní režim apod.), proto bude vlastní realizace předložených návrhu podmíněna dalším hodnocením (např. procesem EIA).

Zároveň upozorňujeme, že ochrana lesních pozemků a porostů vyplývá z ustanovení lesního zákona (§ 13), kde jsou přímo stanoveny povinnosti při využití lesních pozemků k jiným účelům než je plnění funkce lesa, tj. zejména

- musí být přednostně použity pozemky méně významné z hlediska plnění funkcí lesa,
- nesmí docházet k nevhodnému dělení lesa z hlediska jeho ochrany (ohrožení větrem, vodní erozi atp.) a ohrožení stability lesního porostu a porostů sousedních.

Význam dodržení těchto povinností je třeba navíc posuzovat s ohledem na umístění záměru, což v tomto případě představuje exponovanou lokalitu městské aglomerace, která znamená zvýšené negativní zatížení stávajících lesů jako důležité složky životního prostředí.

Orgán státní správy myslivosti (zpracovatel vyjádření Ing. J.Klapková)

Státní správa myslivosti požaduje v projektu řešené komunikace realizovat její zajištění proti střetům vozidel a zvíře pomocí vhodného technického opatření např. pomocí odrazek typu SWARAFLEX, souvislého oplocení apod.

Orgán státní správy rybářství (zpracovatel vyjádření ing. Jana Klapková):

Z hlediska kompetencí krajského úřadu jako orgánu státní správy rybářství, daných krajskému úřadu zákonem o rybářství č. 99/2004 Sb., nemáme k návrhu změn územního plánu připomínek.

Dohoda o řešení stanoviska:

Dohoda o způsobu vypořádání připomínek orgánů státní správy odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Pardubického kraje k návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubic č.j. 50387/2009/OŽPZ/PI ze dne 20. 10. 2009

K projednávání návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubic jsme vydali vyjádření č.j. 94/2/2009/OŽPZ/PI ze dne 9. 2. 2009. Se zněním dokumentu Vyhodnocení stanovisek a připomínek dotčených orgánů státní správy, institucí a správců sítí, jako výsledku projednání výše uvedené ÚPD se zapracovanými připomínkami z výše uvedeného vyjádření souhlasíme. Uvedený způsob úpravy návrhu považujte v souladu s § 20 odstavcem (2) stavebního zákona za s námi dohodnutý.

Vyhodnocení stanoviska je uvedeno v následující tabulce:

Vyjádření zn. SpKrÚ 94/2009/OŽPZ z 9. 2. 2009; S00BP00VH5FQ/12.2.2009 s připomínkami:	
1. vypořádání podmínek zák. 254/2001 o vodách v lokalitě aktivní zóny záplavového území - přístav Pce a Trojice (vliv na povodňové průtoky)	Ad 1. požadavek je akceptován a je do návrhu doplněn.
2. podmínka zachování průchodnosti biokoridoru ÚSES Chrudimka a její niva	Ad 2. podmínky průchodnosti biokoridorů jsou v ÚP zachovány, požadavek je doplněn do textové části návrhu.
3. podmínka respektování podmínek EVL Chrudimka v Pardubicích a Pardubice	Ad 3. jedná se o zákonný požadavek, který nelze uvést do výrokové části návrhu ÚP.
4. požadavek stanoviska k PUPFL KÚ	Ad 4. stanovisko KÚ k PUPFL je doplněno.
5. Zapracování podmínek "Vyhodnocení vlivu na ŽP" do dokumentace	Ad 5. požadavek je akceptován, podmínky Vyhodnocení vlivu na ŽP jsou zapracovány do návrhu.

6. požadavek zajištění komunikací proti střetu vozidel a zvěře (odrazky, oplocení)	Ad 6. požadavek na ochranu je doplněn do textové části návrhu
7. požadavek ochrany lesa dle § 13 zákona 289/1995 o lesích	Ad 7. do dokumentace návrhu je doplněno vyhodnocení zásahů do PUPFL a jejich zdůvodnění včetně popisu návrhu kompenzačních opatření.

Řízení dle § 52:
V řízení o územním plánu neuplatnil KÚ OŽP své stanovisko.

Vyhodnocení stanoviska:
Ve společném jednání KÚ OŽPZ uplatnila dne 9. 2. 2009 stanovisko se sedmi podmínkami k řešení návrhu VI. změny územního plánu. Dokumentace změny byla ve smyslu podmínek upravena, úpravy jsou do návrhu VI. změny územního plánu promítnuty.

4.9

Magistrát města Pardubic, odbor dopravy, nám. Republiky 12. 530 02 Pardubice
Společné jednání dle § 50: Ve společném jednání neuplatnil MmP OD své stanovisko.
Řízení dle § 52: V řízení o územním plánu uplatnil MmP OD své stanovisko č.j. MmP 653/2010 OD-ODaPK ze dne 11. 1. 2010: Magistrát města Pardubic, odbor dopravy jako věcně a místně příslušný silniční správní úřad podle ustanovení § 40 odst. 4 a 5 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen: „zákon o pozemních komunikacích“) vydává STANOVISKO Oddělení územního plánování, Štrosova 44, 530 21 Pardubice (dále je žadatel) dne 23.12.2009 žádost o stanovisko k projektové dokumentaci: „Zahájení řízení o návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice“ Odbor dopravy, oddělení dopravy a pozemních komunikací, Magistrátu města Pardubice po prozkoumání předložené projektové dokumentace vydává v souladu s ustanovením § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, toto stanovisko: S předloženou projektovou dokumentací „Zahájení řízení o návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice“ souhlasíme. Upozornění pro žadatele: Toto stanovisko nenahrazuje rozhodnutí o umístění inženýrských sítí dle ustanovení § 25 odst. 6 písmeno d) zákona o pozemních komunikacích ani jiné rozhodnutí dle tohoto zákona. Toto stanovisko není samostatným rozhodnutím ve správním řízení, proto se nelze proti němu samostatně odvolat.
Vyhodnocení stanoviska: Souhlasné stanovisko nevyvolá změnu řešení návrhu změny.

4.10

Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí, nám. Republiky 12. 530 02 Pardubice
Společné jednání dle § 50: Ve společném jednání uplatnil KÚ OŽP své stanovisko č.j. ŽP/2195/09/Ves dne 4. 2. 2009: Společné vyjádření odboru životního prostředí k návrh VI. změn ÚP města Pardubice Oddělení ochrany přírody: Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny požadujeme minimalizovat zásahy do lokálních prvků ÚSES a zajištění jejich funkčnosti. U uvažovaných zásahů do nadregionálních prvků ÚSES je kompetentní k vyjádření MŽP ČR a u regionálních prvků a lokalit NATURA 2000 odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Pardubického kraje. V místech kde navržené komunikace kříží lokální biokoridory podél toků bude navrženo

přemostění toků zajišťující funkčnost těchto biokoridorů (lokality 1,3,4,5,15 a 19).

V lokalitě 1 (trasa komunikace 1/2) bude minimalizován zásah do LBC Křemenec.

U lokality 12 (propojení 1/36 -Ležánka) bude minimalizován zásah do břehových porostů Haldy.

V případě realizace lokality č. 6 (MÚK Palackého a navazujících staveb) bude minimalizován zásah do LBC Podkova.

Ing. Petr Veselovský

ZPF : V maximální míře šetřit zemědělské pozemky třídy ochrany I a II.

Vacíková Eva

Z hlediska ochrany lesa není zásadních námitek.

Ing. František Meduna

Oddělení vodního hospodářství:

Z vodohospodářského hlediska nemáme k navrženým změnám zásadních připomínek.

Otto Sigmund

Oddělení odpadů a ovzduší:

Z hlediska nakládání s odpady podle § 79 odst. 4 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů nemáme k předloženému návrhu námítky.

Ve východní části navržené trasy I/2 je řešeno nové uspořádání mimoúrovňové křižovatky s komunikací I/37. Vzhledem k tomu, že nová trasa komunikace I/2 prochází přes areál zařízení pro nakládání s odpady, požadujeme zpracování řešení náhradních ploch pro toto zařízení.

Mgr.Jaroslava Bakajsová

Toto vyjádření nenahrazuje povolení ani souhlas, není rozhodnutím podle správního řádu, a proto nelze proti němu podat odvolání. Odbor životního prostředí si vyhrazuje možnost změnit toto vyjádření, vyjdou-li ve věci najevo nové okolnosti, které by mohly mít vliv na zájmy ochrany životního prostředí.

Dohoda o řešení stanoviska:

MmP, odbor životního prostředí, oddělení ochrany přírody, č.j. MmP 56147/2009 z 19. 10. 2009:
S úpravou návrhu souhlasíme.

MmP, odbor životního prostředí, oddělení odpadů a ovzduší č.j. MmP 56147/2009 z 19. 10. 2009:
Z hlediska nakládání s odpady s úpravou návrhu souhlasíme.

Vyhodnocení stanoviska v potvrzené tabulce o dohodě:

Společné vyjádření odboru č.j. ŽP/2195/09/As z 4.2.2009; S00BP00PW601/10.2.2009; námítky:	
1. minimalizovat zásahy do lokálních prvků ÚSES	Ad 1. návrh tento požadavek plní.
2. v místě křížení LBK podél toků navrhnout přemostění zajišťující funkčnost LBK - lokality 1, 3, 4, 5, 15 a 19	Ad 2. požadavek je doplněn do textové části dokumentace návrhu ÚP.
3. v lokalitě 1 na I/2 minimalizovat zásah do LBK Křemenec	Ad 3. zásah do LBK Křemenec je v návrhu vymezen.
4. u lokality 12 minimalizovat zásah do břehových porostů Haldy	Ad 4. požadavek je doplněn do textové části dokumentace návrhu ÚP.
5. v lokalitě 6 minimalizovat zásah do LBC Podkova	Ad 5. zásah do LBK Podkova je v návrhu vymezen maximální dopravní plochou MÚK Trojice.
6. vzhledem k zásahu I/2 do areálu nakládání s odpady požadavek na řešení náhradních ploch	Ad 6. v návrhu je vymezena náhradní lokalita pro areál nakládání s odpady v potřebné kapacitě, s vhodným prostorovým řešením a dopravním napojením.

Rízení dle § 52:

V řízení o územním plánu neuplatnil MmP OŽP své stanovisko.

Vyhodnocení stanoviska:

Ve společném jednání MmP OŽP uplatnil dne 4. 2. 2009 stanovisko se šesti podmínkami. k řešení návrhu

VI. změny územního plánu. V návrhu VI. změny byly připomínky vyřízeny v souladu s dohodou o jejich řešení, která byla MmP OŽP potvrzena dne 19. 10. 2009. Dokumentace změny byla ve smyslu podmínek upravena, úpravy jsou do návrhu VI. změny územního plánu promítnuty.

4.11

Magistrát města Pardubic, odbor správních agend, úsek památkové péče, nám. Republiky 12.
530 02 Pardubice

Společné jednání dle § 50:

Vyjádření MmP OSA ÚPP z 13. 1. 2009:

Ve společném řízení uplatnil MmP, OSA dne 13. 1. 2009 souhlasné stanovisko č.j. MmP 65588/2008 s podmínkami:

Stanovisko ke společnému jednání o návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice

Magistrát města Pardubic, odbor správních agend, úsek památkové péče, jako věcně a místně příslušný orgán státní památkové péče, k oznámení Magistrátu města Pardubic, stavebního úřadu, oddělení územního plánování čj. OUP/72/2007/Ře o společném jednání o návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice, sděluje toto **stanovisko**:

K návrhu zadání VI. změny ÚP vydal příslušný orgán státní památkové péče stanovisko pod čj. MmP 37095/2007 ze dne 27. 9. 2007, ve kterém specifikoval oblasti navrhovaných změn dotýkajících se zájmu státní památkové péče, tj. vazby na chráněná území městské památkové rezervace a na území ochranného pásma městské památkové rezervace.

Projednávaný návrh VI. změny územního plánu města Pardubic ve své podstatě řeší dílčí úpravy dopravního systému města. Oproti návrhu zadání ze systému silniční dopravy vypouští levobřežní labskou komunikaci, která propojovala navrženou trasu I/36 přes území Ležánka k zimnímu stadionu, a která vyvolávala potřebu výstavby silničního mostu přes Chrudimku v lokalitě „Na Špici“ a dále vypouští druhý most severně od Prokopova mostu na Čechově nábřeží. Nově je navrženo propojení ulice Na Ležánkách s trasou I/36 novou komunikací. Původně navrhovaný silniční most přes Chrudimku je nahrazen lávkou pro pěší a cyklisty, kterou lze svými parametry mnohem příznivěji zakomponovat do dané lokality tak, aby nebyly výrazným způsobem narušeny historické a krajinářské hodnoty lokality „Na Špici“ na hranici městské památkové rezervace.

Ochranného pásma městské památkové rezervace se dále dotýkají úpravy okružní křižovatky „U Josefa“, úpravy křižovatky na východním předmostí nemovité kulturní památky, Prokopova mostu, na okružní a úpravy komunikace na severním okraji ulice U Stadionu. Na Ležánkách v místech vypuštěné levobřežní komunikace je navrhováno doplnit zastavitelné území s funkcí bydlení předměstské. Navrhování nové výstavby je nutno výškově limitovat tak, aby v dálkových pohledech nedošlo k nežádoucímu splývání historických dominant města s hmotami novostaveb, či jejich pohledovému překrytí. Pro tuto lokalitu doporučujeme zpracování územní studie.

V případě realizace staveb bude stavební činnost prováděna na území s archeologickými nálezy. Pro stavebníky z této skutečnosti vyplývá zákonná oznamovací povinnost stavební činnosti podle § 22 odst. 2 zákona ČNR č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, v.v.i. a povinnost umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Celkově lze návrh VI. změny ÚP hodnotit kladně, neboť je k danému památkovému prostředí mnohem šetrnější než původní řešení s levobřežní labskou komunikací v návrhu zadání. K návrhu nemáme další připomínky.

Dohoda o řešení stanoviska:

Dohoda k návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubic č.j. MmP 54753/2009 ze dne 14. 10. 2009

Magistrát města Pardubic, odbor správních agend, úsek památkové péče, jako věcně a místně příslušný orgán státní památkové péče, k žádosti Magistrátu města Pardubic, odboru hlavního architekta, oddělení územního plánování, zn. OUP/72/2007/ře ze dne 6. 10. 2009 o potvrzení dohody k vyhodnocení společného jednání návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubice sděluje toto **stanovisko**:

K vypořádání požadavku státní památkové péče ze stanoviska vydaného pod č.j. MmP 655887/2008 ze dne 13. 1. 2009 k návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubice nemáme připomínky

Vyhodnocení stanoviska v tabulce o dohodě:	
Stanovisko č.j. MmP 65558/2008 z 13.1.2009, S00BP00pw6k9/23.1.2009; s podmínkami	
1. ochrany území s archeologickými nálezy	Ad 1. požadavek na ochranu území s archeologickými nálezy nebude uveden ve výrokové části návrhu - jedná se o zákonný požadavek, který nemůže být součástí výrokové části změny územního plánu
2. požadavek na výškové omezení výstavby v prostoru Ležánek tak, aby nedošlo ke splývání novostaveb s historickými dominantami	Ad 2. výstavba a prostorové uspořádání území je v lokalitě Ležánek podmíněno zpracováním územní studie v dokumentaci nazvané "Halda", která bude vztah k dominantám města hodnotit a vhodně limitovat. Tato podmínka je jako požadavek k prověření územní studií zapracována do textu VI. změn v kapitole 3. Využití ploch a koridorů s požadavky na ÚS nebo RP.
Řízení dle § 52: MmP OSA ÚÚP uplatnil v řízení o územním plánu své stanovisko č.j. MmP 70047/2009 dne 6. 1. 2010:	
Stanovisko k řízení o návrhu VI. Změny Územního plánu města Pardubic Magistrát města Pardubic, odbor státních agend, úsek památkové péče, jako věcně a místně příslušný orgán státní památkové péče, k oznámení Magistrátu města Pardubic, odboru hlavního architekta, oddělení územního plánování, zn. OÚP/72/2007/Ře ze dne 21.12.2009, o zahájení řízení o návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubice, sděluje toto stanovisko:	
Orgán státní památkové péče uplatnil své stanovisko k návrhu zadání VI. změny územního plánu pod č.j. MmP 37095/2007 ze dne 27.9.2007, k upravenému návrhu stanovisko pod č.j. MmP 65588/2008 za dne 13.1.2009 a stanovisko k dohodě o vypořádání požadavku památkové péče č.j. MmP 54753/2009 za dne 14.10.2009. K řízení o návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubice nemáme další připomínky.	
Vyhodnocení stanoviska: Ve společném jednání MmP OSA ÚPP uplatnil dne 13. 1. 2009 stanovisko se dvěma podmínkami. k řešení návrhu VI. změny územního plánu. Požadavek MmP OSA na ochranu historických dominant je zajištěn podmínkou zpracování územní studie v prostoru Ležánek včetně vyhodnocení těchto prostorových vztahů. Dokumentace VI. změny je s dohodou o vypořádání stanoviska MmP ze 14. 10. 2010 v souladu. Dokumentace změny byla ve smyslu podmínek upravena, úpravy jsou do návrhu VI. změny územního plánu promítnuty.	

4.12

Ministerstvo dopravy ČR, odbor dopravní politiky, mezinárodních vztahů a životního prostředí, <i>nábřeží L. Svobody 12/22, 110 15 Praha 1</i>
Společné jednání dle § 50: Ve společném řízení uplatnilo MD ČR stanovisko zn. 3/2009-910-UPR/2 se šesti připomínkami dne 6. 2. 2009:
K návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice Vám zasíláme stanovisko Ministerstva dopravy, jako dotčeného orgánu dle zákona čis. 186/2006 Sb.
<u>K systému silniční dopravy</u>
§ Křižovatky na stávající i navrhované silniční síti I. tříd požadujeme vymezením prostřednictvím obalových křivek jako plochy, které umožní v rámci navazující projektové přípravy (DÚR, DSP) případné úpravy a zpřesnění tvaru řešené křižovatky, bez nutnosti změny ÚPD. Konkrétní tvary křižovatek zakreslené v návrhu VI. změny UP nebudou závazné. Doporučujeme v rámci provedeného modelu dopravního zatížení zpracovat i výstupy křižovatek pohybu minimálně na nově navrhovaných úrovnových křižovatkách a mimoúrovňových křižovatkách, kde zpracovatel uvažuje s event. přestavbou. Tento model by měl být podkladem k posouzení o vhodnosti některých navržených řešení.

§ U lokalit situovaných u navrhované přeložky silnice I/36 - Trhová - Fáblovka - Dubina (severovýchodní tangenta), které jsou navrženy jako území smíšené městské - SM a území pro občanskou vybavenost - OV, požadujeme, aby tyto plochy nezasahovaly do koridoru vymezeného pro trasu přeložky I/36 v platné ÚPD Pardubic. Do doby vydání a nabytí právní moci územního rozhodnutí, kterým bude stavba přeložky jednoznačně umístěna, požadujeme chránit koridor přeložky I/36 včetně souvisejících staveb v souladu v současné době zpracovávanou DÚR. V předmětných plochách zároveň požadujeme, aby stavby, u kterých je požadováno splnění hygienických limitů (hluk, emise, imise) v chráněných vnitřních i venkovních prostorech z provozu dopravy na přeložce I/36, byly v rámci funkčních regulativů zařazeny jako podmíněně přípustné. Podmínkou pro možné umístění takových staveb ve výše uvedených plochách bude povinnost prokázat v následujícím procesu územního řízení splnění požadovaných hygienických limitů v chráněných vnitřních i venkovních prostorech bez nutnosti realizace protihlukových opatření. Toto musí být zároveň potvrzeno a garantováno ze strany příslušné KHS tak, aby veškerá eventuelně nutná kompenzační opatření, vedoucí ke splnění platných hygienických limitů byla v budoucnu zajištěna výhradně vlastníky budoucích nemovitostí.

§ Pro přeložku silnice I/2 - Staré Čivice - Dražkovice (jihozápadní obchvat Pardubic) požadujeme vymežit koridor proměnné šířky. V místech, kde nedochází ke kontaktu s již dříve vymezenými zastavitelnými plochami (lokalita v k.ú. Staré Čivice), požadujeme vymežit koridor v širší budoucího ochranného pásma komunikace tzn. 50 m na obě strany od osy komunikace, tj. v celkové šířce 100 m. Takto vymezený koridor pro přeložku silnice I/2, která bude zařazena jako veřejně prospěšná stavba, bude po obou stranách doplněn o 100 m široké pásy územní rezervy. Vznikne tedy koridor (VPS + územní rezerva) o celkové šíři cca 300 m.

§ V současné době je pro trasu přeložky zpracována vyhledávací studie s variantním řešením trasy (varianty trasy vedou převážně mimo správní území Pardubic) a bude zahájeno zpracování dokumentace EIA. V rámci procesu EIA a navazující projektové přípravy (DÚR) může dojít k posunům či úpravám trasy. Vymezením koridoru výše uvedené šířky je možné předejít případným změnám v ÚPD, které mohou být vyvolány nutnými posuny či úpravami trasy přeložky. Po vydání územního rozhodnutí pro stavbu přeložky silnice I/2 - Staré Čivice - Dražkovice, kterým bude stavba umístěna, bude možné územní rezervu zrušit.

§ Trasu přeložky silnice „I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat“ (Dražkovice - Černá za Bory - Sezemice) požadujeme ponechat v návrhu VI. změn v souladu s dosud platným ÚP VÚC Pk. Úsek přeložky silnice I/2 navrhovaný v návrhu VI. změny ÚP v jiné stopě než podle ÚP VÚC Pk, s využitím komunikací Dašická (MK) a Na Drážce (stávající I/36) s návrhem estakády pro průjezdnou dopravu, požadujeme z návrhu VI. změny ÚP Pardubic vypustit a územně chránit koridor v souladu s nadřazenou ÚPD. Pro I. etapu přeložky silnice I/2 - úsek okružní křižovatka Dražkovice - Černá za Bory je zapracována DÚR a vydáno územní rozhodnutí. V současné době byly započaty projektové práce na dokumentaci pro stavební povolení (DSP). Vzdálenosti křižovatek na navrhované trase jihovýchodního obchvatu Pardubic (I. etapa) neodpovídají ustanovením ČSN 736101. Z důvodů nutnosti dodržení ustanovení ČSN 736101 o vzdálenosti křižovatek požadujeme vypuštění dvou úrovnových křižovatek (ÚK) plánované přeložky silnice „I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat“ z návrhu VI. změny ÚP Pardubice.

Jedná se o tyto ÚK:

1. jihovýchodní obchvat (I/2) se silnicí m/34028 Pardubice - Nemošice (km 1,027 stavby),
2. jihovýchodní obchvat (I/2) se silnicí III/34026 Pardubičky - Nemošice (km 2,189 stavby).

Místo výše uvedených ÚK navrhujeme realizovat prosté křížení uvedených silnic III. třídy bez napojení s mostními objekty. Zapracování výše uvedeného řešení do návrhu VI. změny ÚP Pardubic umožní pokračování projektových prací na DSP „I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat“.

§ V návrhu VI. změny ÚP je navrhováno napojení ulice Havlíčkova na rychlodráhu (stávající průjezdný úsek silnice I/36), dále propojení rychlodráhy na ulici 17. listopadu a propojení rychlodráhy s ulicí Kyjevská a napojení areálu nemocnice na ul. Kyjevská pro vozidla záchranného systému.

U prvních dvou výše uvedených napojení požadujeme, aby realizace těchto záměrů byla umožněna až po vybudování a zprovoznění přeložky I/36 a převedení stávající silnice I/36 (rychlodráhy) do sítě komunikací nižších tříd. Oba navrhované záměry, resp. napojení doporučujeme kapacitně posoudit.

Ke třetímu záměru - propojení rychlodráhy s ulicí Kyjevská pro vozidla záchranného systému - nemáme zásadní připomínky za předpokladu, že propojení bude sloužit pouze vozidlům záchranného systému jako neveřejné.

§ V oblasti ochrany životního prostředí doporučujeme vyhýbat se pojmu „izolační zeleň“, který by mohl urbanisty i laiky svádět k představě, že navržená zeleň zajistí ochranu navržené zástavby před hlukem a imisemi. Navrženou zeleň doporučujeme chápat pouze ve smyslu estetickém a krajinnotvorném.

K systému železniční dopravy

ad d) Upravená trasa Medlešické přeložky

V termínu 30.11.2008 byla Správou železniční dopravní cesty s.o. dopracována, v rámci IZ stavby „Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, Medlešická spojka“, tzv. „Ostřešanská“ varianta této spojky, která byla projednaná a doporučena.

Předpokládáme v souladu s částí a) Odůvodnění VI. změny ÚP - část zpracovaná projektantem, že tato nová poloha tzv. Medlešické spojky dle výše uvedeného IZ je územně v souladu s koridorem navrženým v VI. změně ÚP, který je veden od Nemošic východněji mezi Ostřešany a Mikulovicemi.

Za výše uvedeného předpokladu nemáme k navrženým úpravám systému železniční dopravy zásadní připomínky.

Dohoda o řešení stanoviska:

Dohoda k návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubic zn. 526/2009-910-UPR/2 ze dne 5. 11. 2009:

Dopisem č.j. MmP 53956/2009 ze dne 7. 10. 2009 jste zaslali Ministerstvu dopravy tabulku s vyhodnocením stanoviska MD k návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubic, vydaného dne 6. 2. 2009 pod č.j. 3/2008-910-UPR/2 a požádali jste o potvrzení dohody o navrženém způsobu vyhodnocení stanoviska MD.

Ministerstvo dopravy souhlasí s vyhodnocením výše uvedeného stanoviska tak, jak je uvedeno v příložené tabulce.

Vyhodnocení stanoviska je uvedeno v následující tabulce:

1. obalové křivky křižovatek v max. ploše vylučující změny ÚPD při realizaci	Ad 1. připomínka je v návrhu akceptována.
2. s využitím modelu zpracovat výstupy křižovatkových pohybů na navrhovaných křižovatkách	Ad 2. posouzení křižovatek bylo zpracováno, návrh změny ÚP je podle výsledků posouzení upraven.
3. odstranit zasahování ploch SM a OV v prostoru Fáblovky do koridoru pro I/36 podle platné ÚPD; do doby vydání ÚR chránit koridor přeložky I/36; stavby v těchto plochách zařadit jako podmíněně přípustné (hygienické limity) s průkazem splnění limitů	Ad 3. podmínkou využití ploch SM v prostoru Fáblovky je zpracování územních studií "Fáblovka - severozápad" a "Fáblovka - jihovýchod" řešící funkční a prostorové uspořádání území v souladu s legislativními požadavky; v textové části je požadavek na koordinaci (vymezení) koridoru silnice I/36 včetně řešení vzájemných vztahů nové výstavby a komunikace obsažen. Koridor I/36 je v návrhu ÚP koordinován s dokumentací I/36 pro ÚŘ, která byla v konceptu k dispozici.
4. pro přeložku I/2 vymežit koridor proměnné šířky OP 50 m plus oboustranné doplnění pásem územní rezervy š. 100 m, tj. koridor VPS s celkovou šířkou 300 m.	Ad 4. požadavek je v návrhu akceptován.
5. trasu I/2 Dražkovice - Sezemice ponechat v I. třídě dle ÚP VÚC Pk; vypustit trasu I/2 v jiné stopě než ve ÚP VÚC; vypustit dvě úrovně křižovatky a nahradit prostým křížením s mostními objekty bez napojení	Ad 5. požadavek je v návrhu akceptován.
6. napojení ul. Havlíčkovy a 17. listopadu realizovat po zprovoznění přeložky I/36 a převedení rychlodráhy do nižší třídy; doporučení na kapacitní posouzení v obou případech	Ad 6. etapizace navržená ve stanovisku MD je do návrhu doplněna.

Řízení dle § 52:

V řízení o územním plánu neuplatnil své stanovisko.

Vyhodnocení stanoviska:

Ve společném jednání MD uplatnilo dne 6. 2. 2009 stanovisko se šesti podmínkami k řešení návrhu VI. změny územního plánu. V návrhu VI. změny byly připomínky vyřízeny v souladu s dohodou o jejich řešení, která byla MD potvrzena dne 5. 11. 2009. Dokumentace změny byla ve smyslu podmínek upravena, úpravy jsou do návrhu VI. změny územního plánu promítnuty.

4.13

Ministerstvo obrany ČR, Tychonova 1, 160 01 Praha 1,

Společné jednání dle § 50,

17. 12. 2008:

Ve společném jednání uplatnilo MO ČR cestou VUSS Pardubice dne 14. 1. 2009 následující stanovisko č.j. 7778-ÚP/2008-1420:

Za ČR - Ministerstvo obrany, jejímž jménem jedná na základě pověření ministryně obrany ČR čj. 2274/2007-8764 ze dne 19. 11. 2007 a ve smyslu § 7, odst. 2 zákona č. 219/2000 ředitel Vojenské ubytovací a stavební správy Pardubice Ing. Miroslav Máslo, se sídlem Teplého 1899/C, 530 02 Pardubice, sdělují:

V rámci poskytnutí údajů o území dle zák.č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu byly podklady o ochranných pásmech a infrastruktuře ve správě **VUSS** Pardubice předány Magistrátu města Pardubice formou vymezených území (§ 175 zákona) jako příloha pasportních listů. Do „NÁVRHU VI. ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA PARDUBIC“ **požadují zpracovat** tyto předané podklady dle následujícího upřesnění:

Odborné složky MO ve smyslu § 175 zákona č. 183/2006 Sb., stanovily vymezená území kde lze vydat územní rozhodnutí jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany prostřednictvím VUUS Pardubice.

Do „NÁVRHU VI. ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA PARDUBIC“ požadují zakreslit a respektovat tyto vymezená území bod 1 - 9 a dále předložit navržené změny k posouzení a vydání závazného stanoviska na VUSS Pardubice dle upřesnění v jednotlivých bodech.

Pro vymezené území v bodě 10 požadují předložit PD a navržené záměry k posouzení a vydání závazného stanoviska VUSS Pardubice pouze vyjmenované druhy výstavby.

Informujte o těchto vymezených územích MO příslušné stavební úřady.

1. V řešeném území se nachází ochranné pásmo letiště a letištního radiolokačního prostředku zahrnuté do jevu 102 letiště včetně ochranného pásma viz. pasport č. 135/2007. Za vymezené území se v tomto případě považuje zakreslené území - viz příloha pasportního listů.

Sledovaný jev 102 je členěn následovně:

a. ochranné pásmo letiště a radiolokačního prostředku

Za vymezené území se v tomto případě považuje zakreslené území -viz modrý zakres . Vydání závazného stanoviska podléhá veškerá nadzemní výstavba.

b. ochranné pásmo letištního radiolokačního prostředku

Za vymezené území se v tomto případě považuje zakreslené území -viz červený zakres. Vydání závazného stanoviska podléhá veškerá nadzemní výstavba.

Věc / Ochranná pásma přehledového radaru SRE/PAR Pardubice

Upřesnění ochranných pásem přehledového radaru Pardubice :

(platí pro kruhové ochranné pásmo 30km od stanoviště - sledovaný jev 102, bod **1a** ochranné pásmo letiště a radiolokačního prostředku a bod **1b** ochranné pásmo letištního radiolokačního prostředku)

V souladu s § 36, § 37, § 40 a § 41 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů a v souladu s předpisem L-14 OP Ochranná pásma leteckých pozemních zařízení Odbor vojenského letectví MO od 1. července 2006 hájí ochranné pásmo oblastního přehledového radaru SRE/PAR (viz. níže a příloha č.1),

- ochranné pásmo sestává ze tří sektorů dle přílohy:

sektor A. má tvar kružnice o poloměru $r_1 = 100\text{m}$; překážky v něm nesmí převyšovat vodorovnou rovinu procházející 5 m pod spodním okrajem anténního zrcadla radaru,

sektor B. je tvořen komolým kuželem vycházejícím z ohraničení sektoru A směrem vzhůru pod úhlem $0,3^\circ$ nad vodorovnou rovinou vymezenou sektorem A až do vzdálenosti 5000 m od stanoviště antény radaru,

sektor C. je tvořen komolým kuželem vycházejícím z ohraničení sektoru C směrem vzhůru pod úhlem $0,3^\circ$ nad vodorovnou rovinou proloženou vzdáleným ohraničením sektoru B. dálkově není sektor C omezen.

- v ochranném pásmu sektoru přehledové části radaru mohou být ojediněle bodové překážky, jako sloupy, stojany, komíny atd.; a to mimo sektor zvýšeného zájmu o radarovou informaci. Pod ochranným pásmem nesmí být souvislé kovové překážky do vzdálenosti 3 000 m, svou plochou kolmé ke stanovišti radaru, pokud jejich čelní plocha přesahuje rozměr 100 x 20 m a to tehdy, jedná-li se o prostor provozně důležitý.
- ochranné pásmo je hájeno do vzdálenosti 30 km od radaru.

2a) V řešeném území se nachází hlukové ochranné pásmo letiště Pardubice zahrnutá do jevu 114 jiná ochranného pásma viz. pasport č. 227/2007. Za vymezené území se v tomto případě považuje zakreslené území - viz příloha pasportního listů. Vydání závazného stanoviska v tomto vymezeném území VUSS Pardubice podléhá veškerá nadzemní výstavba.

Vojenská správa upozorňuje, že lokalita se nachází v území se zvýšenou hladinou hluku a vojenská správa neponese povinnosti vyplývající provozovateli letiště z § 31, odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb. o ochranně veřejného zdraví a nebude řešit ani případné další stížnosti stavebníků na materiální škody či jejich zdravotní problémy a nebude omezovat provoz letiště Pardubice.

Vzhledem k tomu, že se jedná o výstavbu v ochranném hlukovém pásmu vojenského letiště, je nutno veškerou výstavbu odsouhlasit Ústředním vojenským zdravotním ústavem, P.O. BOX č. 53,169 02 Praha 6 (Ing. Podhůrská, tel. 973 208 222).

2b) V řešeném území se nachází ochranné pásmo proti nebezpečným a klamavým světlům letiště Pardubice zahrnutá do jevu 114 jiná ochranného pásma viz. pasport č. 229/2007. Za vymezené území se v tomto případě považuje zakreslené území - viz příloha pasportního listů. Vydání závazného stanoviska v tomto vymezeném území VUSS Pardubice podléhá veškerá nadzemní výstavba.

3. V řešeném území se komunikační vedení zahrnuté do jevu 82 komunikační vedení včetně ochranného pásma viz. pasport č. 139/2007. Za vymezené území se v tomto případě považuje zakreslené území - viz příloha pasportního listů. Komunikační vedení je členěno na nadzemní vedení a podpovrchové vedení.

a) nadzemní vedení

Za vymezené území se v tomto případě považuje zakreslené území - viz příloha pasportních listů. Vydání závazného stanoviska podléhá veškerá nadzemní výstavba.

b) podpovrchové vedení

Za vymezené území se v tomto případě považuje zakreslené území - viz příloha pasportních listů. Vydání závazného stanoviska podléhají veškeré zemní práce.

4. Na území řešeným územním plánem se nachází vojenské objekty zahrnuté do jevu 107 vojenský objekt včetně ochranného pásma viz. pasporty č. 1/2007, 66/2007, 67/2007, 1/2008.

Za vymezené území se v tomto případě považuje zakreslené území - viz příloha pasportního listu a dále území v šířce 50m od hranice vojenského objektu s ohledem na orientační zákres. Vydání závazného stanoviska VUSS Pardubice podléhá veškerá výstavba na tomto vymezeném území.

5. V řešeném území se nachází el.kabelové vedení zahrnuté do jevu 73 nadzemní a podzemní vedení elektrizační soustavy včetně ochranného pásma viz. pasport č. 110/2007, 120/2007, 150/2007, 149/2007, 148/2007. Za vymezené území se v tomto případě považuje pásmo v šířce 12 m na obě strany zakreslené území - viz příloha pasportního listů. Vydání závazného stanoviska v tomto vymezeném území VUSS Pardubice podléhá veškerá zástavba včetně zemních prací.

6. V řešeném území se nachází vodovodní vedení zahrnuté do jevu 68 vodovodní síť včetně ochranného pásma viz. pasport č. 112/2007, 115/2007, 118/2007, 108/2007. Za vymezené území se v tomto případě považuje pásmo v šířce 10 m na obě strany zakreslené území - viz příloha pasportního listů. Vydání závazného stanoviska v tomto vymezeném území VUSS Pardubice podléhá veškerá zástavba včetně zemních prací.

7. V řešeném území se nachází kanalizační vedení zahrnuté do jevu 70 síť kanalizačních stok včetně ochranného pásma viz. pasport č. 119/2007, 116/2007, 113/2007, 109/2007. Za vymezené území se v tomto případě považuje pásmo v šířce 10 m na obě strany zakreslené území - viz příloha pasportního listů. Vydání závazného stanoviska v tomto vymezeném území VUSS Pardubice podléhá veškerá

zástavba včetně zemních prací.

8. V řešeném území se nachází vedení plynovodu zahrnuté do jevu 75 síť vedení plynovodu včetně ochranného pásma viz. pasport č. 111/2007. Za vymezené území se v tomto případě považuje pásmo v šířce 10 m na obě strany zakreslené území - viz příloha pasportního listů.

Vydání závazného stanoviska v tomto vymezeném území VUSS Pardubice podléhá veškerá zástavba včetně zemních prací.

9. V řešeném území se nachází vedení teplovodu zahrnuté do jevu 80 síť teplovod včetně ochranného pásma viz. pasport č. 121/2007. Za vymezené území se v tomto případě považuje pásmo v šířce 10 m na obě strany zakreslené území - viz příloha pasportního listů. **Vydání závazného stanoviska v tomto vymezeném území VUSS Pardubice podléhá veškerá zástavba včetně zemních prací.**

10. VYMEZENÁ ÚZEMÍ - celé správní území ORP nebo příslušného kraje

Vymezeným územím MO ve smyslu § 175 zák.č. 183/06 Sb., v němž lze vydat územní rozhodnutí a povolit stavbu jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany, je území správního obvodu ORP nebo příslušného kraje s tímto upřesněním:

celé území Pardubického kraje pro tyto druhy výstavby:

- stavby vyšší než 15 m nad terémem;
- výstavba nebytových objektů (továrny, haly, skladové a obchodní komplexy, rozsáhlé stavby s kovovou konstrukcí, fotovoltaické elektrárny apod.);
- stavby vyzařující elektromagnetickou energii (ZS radiooperátorů, mobilních telefonů, větrných elektráren apod.);
- stavby dálkových kabelových vedení (el.energie NN, VN, VVN, trasy všech druhů telefonních kabelů) a dalších inženýrských sítí;
- změny využití území;
- nové trasy pozemních komunikací, jejich přeložky, rekonstrukce, výstavba, rekonstrukce a rušení objektů na nich včetně silničních mostů, čerpací stanice PHM;
- nové dobývací prostory včetně rozšíření původních;
- výstavba nových letišť, rekonstrukce ploch a letištních objektů, změna jejich kapacity;
- zřizování vodních děl (přehrady, rybníky);
- vodní toky - výstavba a rekonstrukce objektů na nich, regulace vodního toku a ostatní stavby, jejichž výstavbou dojde ke změnám poměrů vodní hladiny;
- říční přístavy - výstavba a rekonstrukce kotvičích mol, manipulačních ploch nebo jejich rušení;
- železniční tratě, jejich rušení a výstavba nových, opravy a rekonstrukce objektů na nich;
- železniční stanice, jejich výstavba a rekonstrukce, elektrifikace, změna zařazení apod.;
- veškerá výstavba dotýkající se pozemků s nimiž přísluší hospodařit MO

Z obecného hlediska požadujeme respektovat parametry příslušné kategorie komunikace a ochranná pásma stávajícího i plánovaného dopravního systému.

Návrhem ani jeho důsledky nebudou dotčeny příp. nemovitosti ve vlastnictví ČR MO. V zájmové lokalitě se nenachází vojenské inž. sítě.

Souhlas s územně plánovacími podklady a dokumentací je podmíněn v případech, že jsou řešeny plochy pro výstavbu větrných elektráren (dále VE) respektování podmínek, týkajících se výstavby VE. V úrovni územního plánování nelze posoudit, zda eventuálně plánovaná výstavba VE nenaruší obranyschopnost státu ČR a zájmy AČR. Tuto skutečnost lze zjistit až na základě podrobné výkresové dokumentace, ve které budou uvedeny mimo jiné typy VE, souřadnice a výšky těchto staveb. Před realizací staveb VE je nutno zaslat projektovou dokumentaci k posouzení a vyžádat si stanovisko VUSS ke stavbě. Upozorňuji na skutečnost, že pokud se prokáže, že stavby VE budou mít negativní vliv na radiolokační techniku v užívání AČR, bude stanovisko k výstavbě VE zamítavé.

Vojenská správa si vyhrazuje právo změnit pokyny pro civilní výstavbu, pokud si to vyžádají zájmy AČR.

Dodatek stanoviska:

Dodatek k vyjádření č.j. 7778-ÚP/2008-1420 ze dne 20. 4. 2009 zasán č.j. 2385-ÚP/2009-1420 dne 20.4.2009:

„Návrh VI. ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA PARDUBIC – dodatek k vyjádření č.j. 7778 – ÚP/2008-1420“

Jako dotčený orgán státní správy na základě § 29 zák.č. 222/1999 o zajišťování obrany České

republiky, vydává Česká republika – Ministerstvo obrany, jejímž jménem jedná na základě pověření ministryně obrany ČR č.j. 2274/2007-8764 ze dne 19.11.2007 a ve smyslu § 7, odst. 2 zákona č. 219/2000 ředitel Vojské ubytovací a stavební správy Pardubice Ing. Miroslav Máslo, se sídlem Teplého 1899/C, 530 02 Pardubice, v souladu s § 175 zák. č. 183/2006 Sb. (stavebního zákona), následující stanovisko:

Tímto dodatkem reaguji na jednání ze dne 2.4.2009 ve Starém Mateřově, na kterém byl řešen územní plán sousední obce a především projednání výstavby plánované stavby „I/2 Staré Čivice – Dražkovice, jihozápadní obchvat“.

Již ve vydaném stanovisku č.j. 7778-ÚP/2008-1420 jsme požadovali zakreslit a respektovat vymezená území MO právě z důvodu, že zájmy AČR mohou omezovat výstavbu v zájmových územích. dále ve vymezených územích požadujeme odsouhlasení výstavby formou vydání závazného stanoviska. Upozorňuji na skutečnost, že v kolizních případech mohou být závazná stanoviska VUSS Pardubice k plánované výstavbě nesouhlasná.

Na VUSS Pardubice předložila firma TRANSCONSULT s.r.o. Hradec Králové žádost o vyjádření k výstavbě „Vyhledávací studii pro výstavbu silnice I/2 Staré Čivice – Dražkovice“. VUSS Pardubice k této žádosti vydala stanovisko pod č.j. 6900-ÚP/2008-1420 kde je jako nejvhodnější pro výstavbu odsouhlasena pouze trasa „A“ a „C“. Kopii stanoviska přikládám jako přílohu dodatku.

Před realizací schůzky ve Starém Mateřově jsme si znovu vyžádali konzultaci Ministerstva obrany Odboru vojenského letectví a zároveň je vyzvali k účasti na této schůzce. Z účasti na jednání se z kapacitních důvodů omluvili a jako podklad pro jednání zaslali stanovisko č.j. 3321-91/2003/DP-6953, kde potvrzují svoje původní stanovisko a souhlasí s realizací výstavby v kombinaci variant „A“ a „C“. Kopii stanoviska zasílám v příloze. Stanovisko bylo na této schůzce všemi složkami AČR takto prezentováno.

Z výše uvedených důvodů požadujeme v současné době uvést do souladu Návrh VI. ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA PARDUBIC a Návrh územního plánu obce Starý Mateřov a uplatnit zde plánovanou výstavbu ochvatu pouze ve variantách „A“ a „C“.

Stanovisko č.j. 7778 – ÚP/2008-1420 ze dne 14.1.2009 zůstává dále v platnosti včetně tohoto dodatku.

Dohoda o řešení stanoviska:

ČR Ministerstvo orgány, VUSS Pardubice zaslala č.j. 6667/04319-ÚP/2009-1420 dne 9. 11. 2009 stanovisko k dohodě:

Návrh VI. změny Územního plánu města Pardubic považují za dohodnutý.

V Návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubic budou repektována vymezená území MO a stanovisko č.j. 7778-ÚP/2008-1420 ze dne 14. 1. 2009 včetně dodatku č.j. 2385-ÚP/2009-1420 ze dne 20. 4. 2009 a dále příloha č. 1 (Zprávy o projednání návrhu VI. změny ÚP města Pardubic – námítky dotčených orgánů) – *(oznámka pořizovatele jedná se o tabulku vyhodnocení společného jednání)*

V současnosti je v Návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubic umístění trasy silnice I/2 JIHOZÁPADNÍ TANGENTA řešeno koridorem, který ve své šířce pokrývá všechny navržené trasy této stavby. VUSS Pardubice požaduje při navržení konkrétní trasy výstavby, uvést tuto navrženou trasu do souladu se stanoviskem VUSS Pardubice č.j. 6900-ÚP/2008-1420 ze dne 11. 11. 2008 včetně dodatku č.j. 4877/00766-ÚP/2009/1420 ze dne 11. 8. 2009 (kopie stanovisek zasílám v příloze).

Stanovisko je doplněno kopiemi dokladů zaslaných Transconsultu Hr. Králové (č.j. 6900-ÚP/2008-1420 z 11. 11. 2008 a 4877/00766-ÚP/2009-1420 z 11. 8. 2009).

Vyhodnocení stanoviska:

Vyjádření č.j. 7778-ÚP/2008-1420 ze dne 14.1.2009; S00BP00VQLZL/19.1.2009; s požadavkem zakreslení vymezených území podle jevů ÚAP č. 68, 70, 73, 80, 102, 107 a 114.

Uvedená vymezená území MO budou v místě střetů s plochami vymezenými VI. změnami ÚPmP v grafické části dokumentace zakresleny, v případě že je nelze zakreslit, budou uvedeny v textové části dokumentace. Trasa silnice I/2 je v souladu s vyjádřením VUSS (viz poznámka č. 2)

Řízení dle § 52:

V řízení o územním plánu neuplatnilo MO, VUSS Pardubice své stanovisko.

Vyhodnocení stanoviska:

Ve společném jednání MO ČR - VUSS uplatnila dne 14. 1. 2009 stanovisko s podmínkami. k řešení návrhu VI. změny územního plánu. Dokumentace VI. změny je v souladu s požadavky MO ČR, úprava dokumentace byla dne 16. 11. 2009 s MO ČR, VUSS Pardubice dohodnuta. zahrnutí vymezených území dle ÚAP č. 68, 70, 73, 80, 102, 107 a 114 do návrhu VI. změny a odsouhlasení výstavby formou závazného stanoviska v těchto územích. Výše uvedené limity byly do dokumentace zahrnuty.

Po lhůtě k vyjádření ke společnému jednání podle stavebního zákona uplatnilo MO ČR cestou VUSS dne

21. 4. 2009 dodatek stanoviska, ve kterém požaduje uplatnit v dokumentaci plánovanou trasu silnice I/2 (jihovýchodní tangenta) ve variantách „A“ a „C“. Dokumentace změny byla ve smyslu podmínek upravena, úpravy jsou do návrhu VI. změny územního plánu promítnuty.

4.14

Ministerstvo průmyslu a obchodu, odbor surovinové politiky, Na Františku 32, 110 15 Praha 1

Společné jednání dle § 50:

Ve společném jednání uplatnilo MPO dne 13. 1. 2009 souhlasné stanovisko zn. 55559/2008/05 100 bez připomínek:

Projednání návrhu VI. změny ÚPm Pardubice

Z hlediska působnosti MPO ve věci využívání nerostného bohatství a těžby nerostných surovin neuplatňujeme podle ustanovení § 50 odst. 2 stavebního zákona k výše uvedené územně plánovací dokumentaci žádné připomínky, protože ve správním území města se nenacházejí výhradní ložiska nerostných surovin.

Řízení dle § 52:

V řízení o územním plánu neuplatnilo své stanovisko.

Vyhodnocení stanoviska:

Souhlasné stanovisko nevyvolá změnu řešení návrhu změny.

4.15

Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídel, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Společné jednání dle § 50:

Ve společném jednání neuplatnilo MZ ČILZ své stanovisko.

Řízení dle § 52:

V řízení o územním plánu neuplatnil své stanovisko.

4.16

Ministerstvo zemědělství, Pozemkový úřad, B. Němcové 231, 530 02 Pardubice

Společné jednání dle § 50:

Ve společném jednání uplatnilo MZ PÚ dne 3. 2. 2009 své stanovisko č.j. MZEPU-2530/08:

Vyjádření

Pozemkový úřad Pardubice sděluje, že k návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice nemá připomínek.

Řízení dle § 52:

V řízení o územním plánu uplatnilo MZ PÚ své stanovisko č.j. MZEPU- 2264/09 ze dne 19. 1. 2010:

Vyjádření

Pozemkový úřad Pardubice sděluje, že k návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice nemá připomínek.

Vyhodnocení stanoviska:

Souhlasné stanovisko nevyvolá změnu řešení návrhu změny.

4.17

Ministerstvo životního prostředí, odbor péče o krajinu, Vršovická 85, 100 10 Praha 10

Společné jednání dle § 50:

Ve společném jednání MŽP OPK uplatnilo dne 6. 1. 2009 stanovisko č.j. 7815/610/08,93538/ENV/08 s podmínkou respektování ochranných podmínek NBRK.

Vyjádření k návrhu VI. změny ÚP města Pardubice

K výše uvedenému návrhu Vám ve smyslu § 79, odst. 3, písm. a) zákona č.114/1992 Sb. sdělujeme, že katastrální území se nachází v ploše, která je ÚTP NR a R ÚSES ČR (MMR, MŽP, 1996) vymezena pro skladebnou část NR ÚSES, a to ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru K 72 v ose nivní. Při respektování této skutečnosti v územním plánu a zohlednění ochranných podmínek NRBK nemáme k návrhu připomínek.

Rízení dle § 52:

V řízení o územním plánu neuplatnilo MŽP OPK své stanovisko.

Vyhodnocení stanoviska:

Požadavek MŽP OPK je v dokumentaci respektován. Stanovisko nevyvolá změnu řešení návrhu.

4.18

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy, Resselova 1229/2a, 500 02 Hradec Králové

Společné jednání dle § 50:

Ve společném řízení uplatnilo MŽP OVSS dne 28. 1. 2009 souhlasné stanovisko č.j. 879/550/08-Br:

Stanovisko k návrhu VI.změn Územního plánu města Pardubice

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VI po posouzení obsahu návrhu VI.změn Územního plánu města Pardubice sděluje s odkazem na svá předchozí vyjádření, že z hlediska kompetencí a obecných zásad ochrany zemědělského půdního fondu nemá k uvažované změně funkčního využití zemědělské půdy výhrad.

V kontextu s tím **vydává** podle § 5 odst.2 a § 17 písmeno a) zákona č.334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších změn a doplňků **souhlasné stanovisko** k návrhu funkčního využití tak, jak je označeno a specifikováno ve vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond (dokumentace VI.změn, příloha č.II A)

Rízení dle § 52:

V řízení o územním plánu uplatnil MŽP OVSS své stanovisko č.j. 5688/550/09-Mor 105993/ENV/08 ze dne 29. 12. 2009:

Návrh VI. Změny územního plánu města Pardubice – stanovisko dotčeného orgánu

K návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice Ministerstvo životního prostředí, podle ustanovení § 15 zák.č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon) v platném znění uvádí, že ve svodném území města nejsou evidována výhradní ložiska nerostných surovin **a nebylo zde stanoveno chráněné ložiskové území.**

Ministerstvo dále ve smyslu ustanovení § 13 odst. 2 zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích v platném znění, informuje, že ve spádovém území jsou evidovány body potenciálních sesuvů v lokalitě Drozdice (č.4279), Nemočice (č. 6127), Opočinek (č. 4289) plocha potenc. sesuvu lokalitě Opočinek (č. 4288). Nejsou zde evidovány vlivy důlní činnosti.

Vyhodnocení stanoviska:

Dokumentace VI. změny je v souladu se stanoviskem MŽP. Stanovisko nevyvolá změnu řešení návrhu změny.

4.19

Obvodní báňský úřad, Horská 5, 541 11 Trutnov;

Společné jednání dle § 50:

Stanovisko k návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice - zn. 4702/08/09/II/Ko/Lá ze dne 6. 2. 2009

Obvodní báňský úřad v Trutnově, na základě pokladů, které obdržel od organizace Explosia a.s. a od Univerzity Pardubice (bezpečnostní pásma od objektů, ve kterých se nakládá s výbušninami - § 5 odst. 1 vyhlášky ČBÚ č. 102/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a porovnáním evidence dobývacích prostorů, které vede s předloženým návrhem VI. změny územního plánu města Pardubice vydává k návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice souhlasné stanovisko za předpokladu, že nedojde ke

změnám, které mohou ovlivnit zájmy hájené zdejším úřadem.
<p>Rízení dle § 52: V řízení o územním plánu uplatnil OBÚ své stanovisko zn. 4376/09/1/Ko/Lá ze dne 3. 2. 2010:</p> <p>Stanovisko k oznámení o zahájení řízení Obvodní báňský úřad v Trutnově obdržel oznámení o zahájení řízení o návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice – veřejné projednání upraveného a posouzeného návrhu územního plánu. K Návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice, který je vystaven na internetové adrese www.pardubice.eu uvádíme, že v případě navržených změn tj. nového označení a využití funkčních ploch i následně na nich realizovaných staveb musí být respektovány hranice platných bezpečnostních pásem od objektů, ve kterých se nakládá s výbušninami zakreslených ve stávajícím Územním plánu města Pardubice. Hranice těchto pásem mohou svým rozsahem částečně ovlivnit či omezit způsob využití území a v nich plánovaných staveb. Všechny stavby umístěné v těchto bezpečnostních pásmech pak musí být realizovány v souladu s příslušnými ustanoveními vyhlášek, které tuto problematiku řeší (zejména vyhl.č. 102/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, č. 99/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Dle Návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice – hlavní výkres (M 1:5000) se jedná především o plochy označené VI/30/1k, VI/31/1k případně další, nacházející se v hranicích těchto pásem.</p>
<p>Vyhodnocení stanoviska: Výše uvedená bezpečnostní pásma jsou zakreslena v platné územně plánovací dokumentaci města a dokumentace VI. změn územního plánu tento limit využití území nemění.</p>

4.20

<i>Policie ČR, Správa Východočeského kraje, Ulrichovo nám. 810, 501 01 Hradec Králové</i>
<p>Společné jednání dle § 50: Ve společném jednání uplatnila Policie ČR dne 2. 2. 2009 souhlasné stanoviska č.j. KRPH-1119-1/ČJ-2009-0500MN-22 bez připomínek:</p> <p><u>Oznámení o společném jednání o návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice- vyjádření</u> K výše uvedené žádosti nemáme z hlediska odboru správy majetku připomínek.</p>
<p>Rízení dle § 52: V řízení o územním plánu své stanovisko neuplatnila.</p>
<p>Vyhodnocení stanoviska: Souhlasné stanovisko nevyvolá změnu řešení návrhu změny.</p>

4.21

<i>Ministerstvo kultury, Maltézské nám. 471/1, 110 00 Praha 1</i>
<p>Společné jednání dle § 50: Ve společném jednání neuplatnilo MK své stanovisko.</p>
<p>Rízení dle § 52: V řízení o územním plánu neuplatnil své stanovisko.</p>

4.22

<i>Ministerstvo zdravotnictví, odbor investičního rozvoje, Palackého nám. 375/4, 128 01 Praha 2</i>
<p>Společné jednání dle § 50: Ve společném jednání uplatnilo MZ stanovisko. V předmětné lokalitě nemá žádné zájmy z hlediska nadregionální výstavby zdravotnických zařízení.</p>
<p>Rízení dle § 52: V řízení o územním plánu uplatnil MZ své stanovisko č.j. MZDR 46/2010 – INV-45 ze dne 15. 1. 2010:</p>

Stanovisko k návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubice

Ministerstvo zdravotnictví ČR nemá v předmetné lokalitě žádné zájmy z hlediska nadregionální výstavby zdravotnických zařízení.

Vyhodnocení stanoviska:

Souhlasné stanovisko nevyvolá změnu řešení návrhu změny.

4.23

Pardubická kraj, krajský úřad, odbor životního prostředí a zemědělství, Komenského nám. 125, 530 02 Pardubice

Stanovisko č.j. 55670/2009/OŽPZ/Kp ze dne 5. 11. 2009:**Souhlas k návrhu územně plánovací dokumentace „Návrh VI.změny územního plánu města Pardubic“**

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), věcně a místně příslušný podle ustanovení § 29 odst. 1 a § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, jako orgán státní správy lesů, příslušný podle § 48a odst. 2 písm. b) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“), **vydává**

podle ust. § 14 lesního zákona

s o u h l a s**s návrhem územně plánovací dokumentace
„VI.změna územního plánu města Pardubice“,**

kteřá předpokládá dotčení (trvalý zábor) pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) na celkové výměře **0,916 ha** - jak je uvedeno v tabulkové části „*Vyhodnocení záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa*“. Jedná se o tyto lokality, označené jako

Lokalita 1 – zábor – nové využití - komunikace

VI/1/1k k.ú. Lány na Důlku (p.č. 746/21, 746/2 a 745) o celkové výměře záboru **0,053 ha**

VI/1/2k k.ú. Staré Čívce (p.č. 305, 487/17, 487/21 a 1033) o celkové výměře **0,221 ha**

Lokalita 3 – zábor – nové využití - komunikace

VI/3/1k k.ú. Lány na Důlku (p.č. 353/3 a 358/1) o celkové výměře záboru **0,013 ha**

VI/3/1z k.ú. Lány na Důlku (p.č. 395/4) o celkové výměře záboru **0,012**

Lokalita 4 – zábor – nové využití – izolační zeleň

VI/4/1z k.ú. Svítkov (p.č. 304/7) o celkové výměře záboru **0,004 ha**

Lokalita 5 – zábor – nové využití - železnice

VI/5/1k k.ú. Svítkov (p.č. 261, 263, 1099/1 a 1099/5) o celkové výměře záboru **0,345 ha**

VI/5/2k k.ú. Svítkov (p.č. 250/2, 246/1, 749/21 a 749/20) o celkové výměře záboru **0,012 ha**

Lokalita 6 – zábor – nové využití - komunikace

VI/6/3k k.ú. Pardubice (p.č. 1796/4 a 1796/3) o celkové výměře záboru **0,014 ha**

Lokalita 15 – zábor – nové využití komunikace

VI/15/2k k.ú. Popkovice (p.č. 309/6, 309/11, 309/8, 309/9, 309/10, 318/25, 315/14, 318/27, 323 a v **k.ú. Svítkov p.č. 598/1**) o celkové výměře záboru **0,242 ha**.

Souhlas je vydáván za předpokladu **doдрžení následujících podmínek** :

1. Při realizaci navržených řešení (zejména umístění komunikace a železnice) bude postupováno tak, aby byly minimalizovány eventuelní dopady na PUPFL – týká se zejména lokality č. 5 a č. 15.
2. Celkový uvedený zábor je maximální, nebudou vznášeny další požadavky na rozšíření záboru nebo další omezení plnění funkcí lesa. Tento souhlas nenahrazuje rozhodnutí věcně příslušného orgánu státní správy lesů o udělení souhlasu k vydání územního rozhodnutí (popř. stavebního povolení) a rozhodnutí o odnětí plnění funkcí lesa podle ust. § 15 a 16 lesního zákona a vyhlášky ministerstva zemědělství č. 77/1996 Sb., o náležitostech o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených plnění funkcí lesa, které jsou nezbytné pro realizaci záměru.
3. Do čistopisu návrhu změny územně plánovací dokumentace budou zapracována doporučení, která jsou obsažena jako opatření ke kompenzaci negativních dopadů realizace záměru na životní prostředí v textu hodnocení SEA (dle zákona č. 100/2001 Sb., a zákona 183/2006 Sb.) ze dne 11.12.2008 (vypracoval RNDr. Milan Macháček, EKOEX JIHLAVA), tj. zejména :
 - upravit trasu komunikace v rámci vymezeného koridoru v lokalitě č.1 tak, aby nedošlo k zásahu do okraje lesního porostu Křemenec, popř. aby byl zásah minimalizován

- prověřit směrové parametry oblouku v lokalitě č. 3 s cílem minimalizace dopadu na PUPFL
- jako podmínku realizace ploch pro dopravu, které zasahují do PUPFL, realizovat navržená kompenzační opatření (zalesnění v lokalitách č. 1, č. 3, a 15).

O d ů v o d n ě n í:

Toto stanovisko krajský úřad jako dotčený orgán státní správy vydává podle § 48a odst. 1 písm.b) lesního zákona, protože se jedná o územně plánovací dokumentaci obce s rozšířenou působností, kterou jsou přímo dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa. Obsah územně plánovací dokumentace byl Magistrátem města Pardubice, zastoupeným vedoucím oddělení územního plánování Ing. Arch. Jiřím Řeřuchou, doplněn za základě připomínek uplatněných krajským úřadem vyjádřením č.j. 94-2/2009/OŽPZ/PI ze dne 9.2.2009.

Vzhledem k tomu, že realizací navrhovaných aktivit dojde k přímému dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa, jsou ve výroku tohoto vyjádření stanoveny podmínky, za jakých lze předmětné lokality k nově navrženému funkčnímu využití schválit. Krajský úřad jako příslušný orgán státní správy lesů po zvážení všech poskytnutých podkladů a dalších skutečností dospěl k závěru, že předložené žádosti o souhlas s návrhem územně plánovací dokumentace lze vyhovět, a proto souhlasí s návrhem územního plánu tak, jak je uvedeno v tomto vyjádření. Výše uvedené podmínky byly krajským úřadem uloženy s ohledem na ochranu lesních pozemků a na nich rostoucích lesních porostů.

Vydání tohoto souhlasu není správním řízením ve smyslu zákona o správním řízení.

Vyhodnocení stanoviska:

V podmínkách č. 1 a 2 se jedná o opatření, která budou uplatněna v průběhu přípravy a realizace výstavby. Koridory komunikací vymezené územně plánovací dokumentací nestanovují konkrétní trasy těchto komunikací a dovolují v rámci vymezených funkčních ploch jejich další upřesnění a konkretizaci. Kompenzační opatření jsou v návrhu obsažena.

5. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území

5.1 (A) Vyhodnocení vlivu územního plánu na životní prostředí

Podle závěrů zjišťovacího řízení na krajském úřadě byla změna územního plánu posuzována ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) a zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Posouzení zpracovaly oprávněné osoby: RNDr. Milan Macháček, EKOEX Jihlava a RNDr, Tomáš Bajer CSc., EKO-ENVI-CONSULT Jičín.

Podmínky souhlasného stanoviska hodnocení vlivu na životní prostředí jsou v oblasti základních opatření návrhem územně plánovací dokumentace plněny. Trasy komunikací jsou vymezeny koridory, jejichž upřesnění (vzhledem k minimalizaci zásahů do lesních porostů a městské zeleně) je předmětem další přípravy a realizace těchto staveb. Minimalizace zásahu do severního okraje Bělobranské dubiny souvisí s dopravním řešením mimoúrovňové křižovatky na silnici I/36, které je součástí územního plánu města Sezemice. Požadavek bude uplatněn při přípravě této stavby. To se týká také podpůrných a ostatních opatření stanovených SEA pro realizaci a náplň ploch koridorů v jednotlivých lokalitách.

5.2 (B) Vyhodnocení vlivu územního plánu na území Natura 2000

V rámci soustavy Natura 2000 byly v řešeném území navrženy **evropsky významné lokality EVL CZ 0533305 Chrudimka, EVL CZ 0533309 Pardubice** a je připravována lokalita **EVL CZ 0534052 Dolní Chrudimka**. Dotčený orgán ve svém stanovisku k VI. změně územního plánu nevyloučil významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Bylo proto souběžně se změnou územního plánu zpracováno oprávněnou osobou (RNDr. Milan Macháček, EKOEX Jihlava) SEA posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí.

Změnou územního plánu je dotčena pouze lokalita **EVL CZ 0533305 Chrudimka**. Předmětem ochrany je vážka klíněnka rohatá. Lokalita je dotčena přechodem Medlešické spojky a silnice I/2 (JV tangenty). Podmínky stanovené pro přechod lokality jsou technicky splnitelné bez negativního vlivu na předmět ochrany.

5.3 (C) Vyhodnocení vlivu územního plánu na stav a vývoj území podle územně analytických podkladů

Návrh VI. změny územního plánu byl zpracován v době, kdy byly souběžně pořizovány první územně analytické podkladu ORP Pardubice, jejichž součástí je řešené území. Přesto, že využití územně analytických podkladů (dále také ÚAP) nemohlo být zadáním změny uloženo, byla možnost využití ÚAP v zadání doporučena. Hodnocení změny územního plánu podle ÚAP proto bude provedeno přiměřeně možnostem jejich využití při zpracování návrhu změny územního plánu.

Vzhledem k povaze VI. změny územního plánu, jejímž předmětem je zejména stabilizace koncepce dopravního systému města Pardubic, byly podklady pro zpracování změny v závěru roku 2007 doplněny zadáním a pořízením podrobného dopravního průzkumu městské dopravní sítě. Na počátku roku 2008 byla provedena kalibrace nového dopravního modelu města, dopravní model se stal jedním ze základních podkladů pro zpracování návrhu VI. změny.

Návrh změn řešení dopravy zasahuje posouzení následujících jevů územně analytických podkladů:

1 zastavěné území - změna územního plánu rozšiřuje zastavěné území obce pouze v případě návrhu nových komunikací v nezastavěném území. hodnocení nových zastavitelných ploch je uvedeno v kapitole 7.

4 plochy k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území – v souvislosti se změnami dopravní sítě města byla vyhodnocena území, jejichž stávající nepříznivý stav pro další rozvoj města vyžaduje prověření zpracováním územních studií. Jedná se o deset lokalit, jejichž rozvojový potenciál bude navrženým dopravním systémem výrazně posílen. Účelem zpracování územních studií je prověření možností jejich funkčního využití a prostorového uspořádání a vytvoření předpokladů pro koordinaci investičních aktivit. Součástí řešení územních studií je také posouzení a řešení podmínek bydlení především z hlediska jeho ochrany před negativními účinky dopravy (v souladu s příslušnými stanovisky dotčených orgánů).

11 urbanistické hodnoty – návrh navazuje na stávající strukturu sídla a sleduje ochranu urbanistických hodnot v území, do kterých přímo nezasahuje. V případě nových dopravních staveb, které se výrazně uplatňují v obrazu krajiny nebo města navrhuje citlivé řešení a požaduje jejich kvalifikované architektonické zpracování.

21 územní systém ekologické stability – nadregionální biokoridor v lokalitě přístavu byl vhodně upraven s využitím hodnotných stávajících ploch přírodního prostředí. Regionální biocentra nejsou návrhem dotčena, regionální koridor Chrudimky je dotčen přechodem Medlešické spojky a JV tangenty, kontakt je však technicky řešitelný. Positivem návrhu je vypuštění přemostění Chrudimky u Prokopova mostu. Lokální biokoridory se v zásadě nemění kontakt s lokálními biocentry je minimalizován.

22, 23 významný krajinný prvek registrovaný a významný krajinný prvek ze zákona – ojedinělé zásahy do významných krajinných prvků jsou minimalizovány, v případě větších zásahů do VKP je územně plánovací dokumentací navržena kompenzace.

34 NATURA 2000 – evropsky významná lokalita - na území města Pardubice se nacházejí dvě evropsky významné lokality: EVL CZ 0533309 Pardubice, která není v kontaktu s navrhovanými změnami, a EVL CZ 0533305 Chrudimka, která je v kontaktu s lokalitou č. 19 – Medlešická spojka a lokalitou č. 29 – JV tangenta, případně také připravovaná EVL CZ 0534052 Dolní Chrudimka. Podle hodnocení SEA je kontakt řešitelný náročnější úpravou přemostění chráněného území.

65 oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší – pro území města lze doložit zhoršenou kvalitu ovzduší. Z těchto důvodů bylo hodnocení vlivu změny územního plánu na životní prostředí doplněno posudkem změny imisních podmínek v území. Z hodnocení SEA vyplývá, že v posuzovaném časovém horizontu (do roku 2025) by nemělo navrženým řešením docházet k překračování hygienických limitů. Zvýšením plynulosti dopravy je možné předpokládat celkový pokles podílu imisí z dopravy na celkové zátěži území.

85 skládka včetně ochranného pásma – zásah do lokality určené pro odpadové hospodářství města, vyvolaný novou trasou silnice I/2 (JZ tangenta), je návrhem územního plánu kompenzován vymezením nové plochy s vhodným dopravním napojením.

90, 91, 92, a 93 silnice I., II. a III. třídy, místní a účelové komunikace včetně ochranných pásem – stabilizace systému dopravy města je hlavním cílem VI. změny územního plánu, předmětem řešení jsou především úpravy silnic I., II. a III. třídy a na ně navazujících dopravních ploch. Návrh změny vychází ze stávající dopravní sítě a v souvislosti s potřebami jejího rozvoje a s požadavky nadřazené územně plánovací dokumentace vymezuje nové koridory především silnic I. třídy. Zásahy do silnic II. a III. třídy jsou převážně drobnými úpravami, kterými návrh optimalizuje rozložení dopravní zátěže na území města s cílem zklidnění jeho centrální části. Systém místních komunikací je podle potřeb vhodně doplněn.

94, 95 a 97 železniční dráha celostátní a regionální včetně ochranného pásma, vlečka včetně ochranného pásma – stávající systém železniční dopravy není zásadně měněn, do řešení změny jsou promítnuty požadavky nadřazených územně plánovacích dokumentací. Významnou změnou je vedení Medlešické spojky v nové trase, které podstatně zlepšuje parametry napojení především města Chrudimě a

jeho okolí. Návrh upravuje rovněž, v souladu s návrhem Zásad územního rozvoje Pardubického kraje, zavlečkování přístavu Pardubice.

102 letiště včetně ochranného pásma – mezinárodního letiště Pardubice se dotýká vedení trasy silnice I/2 (JZ tangenty) v jeho bezprostřední blízkosti. Trasa této komunikace je připravována v několika variantách, výběr výsledné varianty nebyl dosud proveden. V návrhu předložený široký koridor této komunikace vyhovuje více variantám trasy a jeho plocha bude, včetně plochy územní rezervy, která na něj navazuje, upřesněna a výrazně zúžena po rozhodnutí o výběru výsledné varianty.

106 cyklostezka, cyklotrasa, hipostezka a turistická trasa – zásah do tohoto jevy je minimální a souvisí pouze s úpravami tras v místě navrhovaných změn územního plánu.

5.4 (D) Předpokládané vlivy na výsledky analýzy silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb

Vyhodnocení vlivu návrhu VI. změny územního plánu na závěry SWOT analýzy Územně analytických podkladů 2008 vychází především z hodnocení oblasti dopravní infrastruktury a na ni navazující oblasti hygieny životního prostředí, které jsou hlavním předmětem řešení změny.

Snížení hrozeb řešeného území

Závěry analýzy ÚAP specifikují jako hrozby rozvíjející se suburbanizaci na úkor rozvoje centra města včetně jejích negativních důsledků pro dopravu, růst intenzity především nákladní dopravy, nevyužití „brownfields“ a také oddalování výstavby obchvatů.

Návrh změny sleduje posílení dopravní obslužnosti deseti zanedbaných nebo nevhodně využitých území, jejichž další využití pro výstavbu bylo dosud blokováno neexistencí urbanistické koncepce včetně vhodného dopravního napojení. Návrh ukládá zpracování územních studií v rozsáhlé ploše vnitřního města, které vytvoří podmínky pro efektivní využití tohoto území. Návrh může příznivě ovlivnit suburbanizační tlak nabídkou kvalitního bydlení v blízkosti centra města včetně využití ploch „brownfields“.

Dopravní řešení omezuje vstup nákladní dopravy do centrální části města návrhem nových obslužných komunikací a organizačními opatřeními. Návrh obchvatů je součástí změny, jejich realizaci územní plán může ovlivnit pouze územní přípravou.

Posílení slabých stránek řešeného území

Slabou stránkou dopravního systému města jsou podle analýzy ÚAP chybějící obchvaty. Návrh změny územního plánu je řeší jako komplexní systém ochrany vnitřního města a jeho centra před vzrůstající dopravní zátěží. Navržený systém, který je dopravně posouzen do roku 2025, vykazuje snížení dopravní zátěže centra, která je negativně hodnocena především.

Využití silných stránek a příležitostí řešeného území

Silnou stránkou je, podle analýzy ÚAP, dobré dopravní napojení na ostatní regiony, příležitostí vybudování silnice R35 a přivaděče k D11, využití „brownfields“ a rozvoj integrovaného dopravního systému (IDOS).

Návrh změny řeší komplexně napojení města na nadřazené dopravní systémy včetně návrhu trasy přivaděče na D11. Využití „brownfields“ bylo popsáno výše. Pro realizaci IDOS jsou vytvořeny podmínky novou trasou Medlešické spojky a zdvojkolejněním trati v úseku Chrudim – Pardubice – Hradec Králové včetně realizace nových železničních stanic v řešeném území s možnostmi jejich využití pro integrovaný dopravní systém.

Stav a vývoj hodnot řešeného území

Vliv na hodnoty v území vyvolaný návrhem změn dopravního systému je vyhodnocen především v oblastech změny urbanistické struktury sídla a zásahů do přírodního prostředí, kterých se přímo dotýká. Ostatní vlivy, které jsou řešením dopravy zprostředkovány, především v sociálně ekonomické oblasti, je možné hodnotit pouze obecně jako růst předpokladů pro další rozvoj města a jeho spádové oblasti.

Návrh VI. změny územního plánu je, mimo vložení koridorů pro komunikace přenesené s nadřazené územně plánovací dokumentace, řešen relativně drobnými zásahy do dopravního systému města. Důvodem je dosažení optimální efektivity řešení a zvýšení předpokladů pro realizaci navržených změn, které je možné provést postupně a v převážné míře i odděleně. Návrh vychází se stávající struktury sídla a výrazně ji, vzhledem k platnému územnímu plánu, nemění. Hlavním důvodem je zde především nevhodnost řešení takových zásahů formou změny územního plánu.

Zásahy do přírodního prostředí jsou přísně regulovány a omezeny na případy, kdy je kontakt s přírodními prvky nezbytný pro vložení potřebné dopravní trasy nebo pro její rozšíření (tj. zvýšení její kapacity). Navrhované úpravy vykazují, vzhledem k rozloze řešeného území, minimální zábory zemědělské a lesní půdy. Návrh respektuje v maximální míře ÚSES a v případě nutných zásahů navrhuje kompenzační opatření. Řešení je možné pokládat za vyvážené bez negativních důsledků na stav a další vývoj přírodního prostředí.

5.5 (E) Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování

Celorepublikové priority Politiky územního rozvoje ČR 2008

Návrh VI. změny Územního plánu města Pardubice respektuje požadavky na ochranu přírodních a civilizačních hodnot území a krajinného rázu. Nezasahuje významně do sídelní struktury a venkovské krajiny. Výjimkou je koridor silnice I/2 (JZ tangenty), který je konkretizací požadavků nadřazené dokumentace kraje.

Návrh zohledňuje požadavky na zvyšování kvality života obyvatel především odvedením velké části dopravy mimo centrum města a omezením jeho dopravní zátěže. Zajišťuje podmínky pro plynulost a bezpečnost dopravy a posiluje podmínky pro hospodářský rozvoj území.

Návrh stanovuje požadavky na zpracování územních studií ploch, které poskytují předpoklady pro přestavbu nebo revitalizaci území, tím sleduje hospodárné využití zastavěného území města a zlepšuje dostupnost jeho území. Svým řešením nebrání významně prostupnosti krajiny a chrání dotčené kvalitní městské prostory.

V rozsahu předmětu řešení změna sleduje vzájemnou návaznost jednotlivých druhů dopravy a vytváří předpoklady pro vznik pro město významného dopravního terminálu v prostoru železničního nádraží, ve kterém soustřeďuje regionální autobusovou dopravu a městskou hromadnou dopravu.

Priority územního plánování kraje

Návrh VI. změny Územního plánu města Pardubice sleduje především vyváženost a udržitelnost rozvoje území a zajištění dopravní dostupnosti a obslužnosti území. V rozsahu řešených lokalit chrání přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a kvalitu bydlení. Návrh změny v řešených lokalitách respektuje priority nadřazené dokumentace kraje.

5.6 (F) Shrnutí vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území

5.6.1 (F.I) Vyhodnocení vlivů územního plánu na vyváženost podmínek v území (přírodní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel)

Vzhledem k předmětu VI. změny územního plánu, který řeší především stabilizaci dopravního systému města, je vyhodnocení vlivu územního plánu na vyváženost podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území obtížné. Návrh změny řeší relativně malou, i když pro rozvoj města významnou, část funkčních ploch, ostatní funkční plochy a jejich vazby podle platného územního plánu však zůstávají zachovány. Vlivy na přírodní prostředí jsou minimalizovány a je možné je považovat za úměrné rozsahu zásahů do struktury sídla a krajiny. Je možné oprávněně předpokládat, že navrženými úpravami dopravní sítě bude posílen rozvojový potenciál sídla i jeho spádového území s příznivými vlivy na sociální a hospodářský rozvoj. Pozitivní vývoj je možné očekávat v oblasti přestavby a revitalizace ploch vymezených změnou pro podrobnější prověření funkčního a prostorového uspořádání, které využije nové vztahy v území včetně dopravních na lokální i nadřazené úrovni.

5.6.2 (F.II) Shrnutí přínosu územního plánu

Návrh VI. změny územního plánu řeší dlouhodobě otevřený problém města stabilizací koncepce jeho dopravní obsluhy a vytváří předpoklady realizace pro město potřebných dopravních staveb. Do řešení promítá závěry v oblasti dopravy zpracované nadřazenou dokumentací – Zásadami územního rozvoje Pardubického kraje a aktualizuje tak platnou územně plánovací dokumentaci. Cíleně vytváří podmínky pro revitalizaci a přestavbu dnes zanedbaných nebo nevyužitých částí města a vytváří předpoklady pro soustředění investic do vnitřního kompaktního města. Tato koncepce může omezit pro město ekonomicky i provozně nevhodnou míru suburbanizace a posílit vybavení jeho centrální části. Tuto tendenci považuje pořizovatel z hlediska uplatnění změny za nejvýznamnější.

6. Stanovisko krajského úřadu k vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Pardubický kraj, krajský úřad, odbor životního prostředí a zemědělství, Komenského nám. 125, 530 02 Pardubice

Stanovisko č.j. KrÚ 55527/2009/OŽPZ/SY ze dne 10. 11. 2009:

Krajský úřad Pardubického kraje {dále jen „Krajský úřad“}, jako správní úřad příslušný podle ust. § 22 písm. e) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů vydává ve smyslu ust. § 50 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební

zákon), ve znění pozdějších předpisů podle ust. § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí toto

s t a n o v i s k o

k vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí:

„Návrh VI. změny ÚP města Pardubice“

1.1. Název koncepce

Návrh VI. změny ÚP města Pardubice

1.2. Charakter a rozsah koncepce

Hlavním důvodem pořízení VI. změny Územního plánu města Pardubice je především stabilizace koncepce silniční dopravy města v tangenciálním dopravním systému s maximálním důrazem na dopravní zklidnění širší centrální oblasti města.

Návrh VI. změn bude v území vytvářet podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury města, pro kvalitní bydlení a pro odstraňování nevhodných zásahů provedených do struktury města v minulých obdobích. Systém navržené dopravy bude posuzován komplexně jako jeden funkční celek, navržené úpravy budou, v dále uvedeném rozsahu, promítnuty do jednotlivých částí dopravního řešení Územního plánu města Pardubice s vyhodnocením případných dopadů do technické infrastruktury, občanského vybavení a ploch veřejných prostranství. Tam, kde to bude potřebné, návrh stanoví vhodné pořadí změn v území.

Hlavní požadavky na koncepci dopravního systému města jsou specifikovány v následujících odstavcích. Hlavním cílem řešení VI. změn ÚPMP je:

- upravit komunikační systém města Pardubice tak, aby co nejlépe umožňoval obsluhu území a zabránil zatěžování centrální části města, obytných a rekreačních území tranzitní nebo necílovou dopravou
- zklidnit především prostory Sukovy ulice, Smetanova nám. a Jahnovy ulice, zklidnit také prostor Palackého třídy, ul. 17. listopadu a Jana Palacha
- uplatnit ekonomická hlediska, t. j. hodnocení míry vložených prostředků a dosažených efektů při maximálním využití stávajících tras a ploch v území
- zajistit optimalizaci vazeb mezi jednotlivými sektory města
- aktualizovat zásady dopravy v klidu
- prověřit návrh dopravního řešení z hlediska ochrany hodnot území

V rámci návrhu VI. změn územního plánu byla provedena „Aktualizace dopravního modelu komunikační sítě města Pardubice v novém programu Questor s ohledem na výstavbu D11 a R35 (DHV CR, spol. s r.o.. říjen 2007).

V následujícím textu je provedena stručná charakteristika určujících parametrů životního prostředí pro jednotlivé lokality VI změn ÚPMP jsou popsány jen lokality, které ve smyslu předchozích kapitol jsou dále SEA hodnocením sledovány).

- Lokalita č. 1 prochází převážně zemědělskou krajinou s drobnými strukturními prvky, mimo přímý kontakt se zastavěným územím, okolních sídel, trasa byla v zásadě stabilizována i s ohledem na prvky ÚSES (zásah do cípu lesa Křemenec a stejnojmenného LBC 67) kříží lokální biokoridor a zasahuje do několika prvků dřevin.
- Lokalita č. 3 prochází silně urbanizovaným územím do průmyslové zóny Staré Čivice a využívá rozestavěný dopravní skelet, po opuštění zóny zasahuje do okraje lesa s převahou doubravy a lokálního biocentra a pokračuje v souběhu s koridorem železniční trati do prostoru navrhovaného přístavu jednak po plochách zemědělské půdy, jednak po plochách ruderalních lad. Kříží LBK podél starého toku Podolského potoka (důraz na parametry křížení).
- Lokalita č. 4 využívá mozaiky ploch v různém stupni antropogenního ovlivnění severně od železničního koridoru, na druhé straně kontaktuje LBC 5/2 u přístavu a respektuje jeho polohu.
- Lokalita č. 5 přechází Labe v souběhu se stávajícím tělesem železničního mostu a zasahuje částečně do ploch porostů dřevin a ruderalních lad, křížení LBK 38/2 podél toku (kapacitní přemostění) jižně od LBC 6 Pod Paramem, místní zásah do nivních porostů.
- Lokalita č. 6 zasahuje okrajově úpravou rampy do LBC Podkova v území se silnou ruderalizací a antropogenními změnami, vyvolanými řešením stávající MÚK a napojením komerční zóny u

Hypernovy na silnici 1/37 lokálně i zbytky kvalitních nivních zemědělských půd (nevyužíváno). Území je silně změněno stávající MÚK a navážkami pro obchodní centrum.

- Lokalita č. 7 sleduje úpravu stávající křižovatky a nejhodnotnější část převážně borového lesa jižně byla z návrhu vypuštěna.
- Lokalita č. 8 sleduje městské prostředí, částečně zasahuje do ploch dřevin mezi zástavbou (lokálně i hodnotnější parkové úpravy; např. u autobusového nádraží) částečně do urbanizovaných ploch. Východně od ulice kpt. Bartoše zasahuje zbytky nivních dřevinných porostů (topoly, vrby, lípa) v okolí areálu cirkusových stání.
- Lokalita č. 9 představuje analogii předchozí lokality s tím, že lokálně mohou být dotčeny i kvalitnější parkové úpravy (u školky) jinak i na antropogenně přeměněných urbanizovaných plochách.
- Lokalita č. 11 prochází zastavěným územím města po rušné komunikaci mezi obytnou a komerční zástavbou, lokálně jsou v okolí komunikace vzrostlé dřeviny, řada zpevněných a urbanizovaných ploch.
- Lokalita č. 12 prochází ze západu okolím zahrádkové osady a pak podél severního břehu rybníka, se zásahem do topolových porostů, dále sleduje opět zahrádkovou osadu východně od rybníků a jižní okraj nové obytné zástavby. Prochází ruderalizovanými loukami a nivními společenstvy jižně od Spojišského odpadu s lokálními zásahy do náletových porostů, přechází náhon Halda jižně od křížení se Spojišským odpadem s dopadem do kvalitnějšího doprovodného porostu a dále je trasována mezi Spojišským odpadem a novou zástavbou po polích a ruderalizovaných ladech.
- Lokalita č. 15 v upravené stopě již nezasahuje do biokoridoru podél odlehčovací strouhy od Bylanky na východním okraji St. Čivice a je lokalizována východně od hodnotné doubravy. Severně od areálu bývalého skaldy potravin však vstupuje do hodnotného lesního porostu s převahou dubu, habru, jasanu (západně od garáží, v nové stopě maximálně přitlačena k jihu k areálu garáží) vystupuje na celky orné půdy a po překonání silnice Popkovice - Svítkov vstupuje do ruderalních lad a náletových porostů s převahou topolů, vrb, osiky a břízy, lokálně podmáčených. Severozápadně od zastavěného území Svítkova přechází železniční koridor, v okolí ruderalizované plochy a antropogenní enklávy a vstupuje na celky orné půdy v prostoru jižně od navrhovaného přístavu. Lokálně zasahuje další náletové porosty dřevin.
- Lokalita č. 19 vychází ze stávajícího kolejiště severně od Nemošic, přechází silnici III/34026 na Ostřešany, přechází Chrudimku (doprovodné porosty olše, jasanu, vrby, lípy aj.) západně od ostrova (křížení regionálního biokoridoru 1340/6 Niva Chrudimky) a je v kontaktu s vymezenou EVL Chrudimka v Pardubicích (přechází rozšířený návrh této EVL) a západně od Nemošic vstupuje na celky orné půdy a intenzivně využívaných zemědělských pozemků. Bude znamenat změnu krajinného rázu místa s ohledem na elektrifikaci.
- Lokalita č. 21 prochází po nelesních pozemcích mezi lesními porosty s převahou borovice jižně od Baumarktu, ruderalizované plochy s nálety.
- Lokalita č. 25 představuje upuštění od zásahu do doprovodných porostů Chrudimky severně od Prokopova mostu (olše, vrby) a šetří navrhovaným řešením severní okraj Bubeníkových sadů.
- Lokalita č. 26 představuje využití areálu laboratoří v zastavěném území a částečně zasahuje do méně kvalitních porostů východně.
- Lokalita č. 28 legalizuje vybudované okružní křížení u OBI na ulici kpt. Bartoše, území je zcela změněno touto již realizovanou výstavbou.

1.3. Umístění koncepce

kraj: Pardubický
město: Pardubice

katastrální území: Pardubice, Černá za Bory, Dražkovice, Drozdice, Hostovice, Lány na Důlku, Mnětice, Nemošice, Nové Jesenčany, Ohrazenice, Opočíněk, Pardubický, Popkovice, Rosice nad Labem, Semtín, Staré Čivice, Staročensko. Studánka, Svítkov a Trnová.

1.3. Předkladatel koncepce

Statutární město Pardubice
Magistrát města, odbor rozvoje a strategie,

1.4. Sídlo předkladatele

Pardubice, Pernštýnské náměstí, pracoviště Štrossova 44

II. Průběh vyhodnocení

II.1. Zpracovatel koncepce

Zadání změny VI. územního plánu Pardubice bylo zpracováno předkladatelem - oprávněný zástupce Ing. arch. Jiří Řeřucha vedoucí oddělení územního plánování, tel. 466 859 472 a ATELIER AURUM spol. s.r.o. Jiráskova 21. Pardubice; Ing. arch. Ivana Petřů a kol.

II.2. Zpracovatel vyhodnocení koncepce

Zpracovatel vyhodnocení : RNDr, Milan Macháček - EKOEX JIHLAVA Žižkova 93, 586 01

JIHLAVA tel/fax: 567 308 871 GSM:603 891 284

Doklady o autorizaci podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění:

- osvědčení odborné způsobilosti k posuzování vlivů na životní prostředí vydáno MŽP ČR dne 15.4.1993 - osvědčení č.j. 6333/246/0PV/93

II.3. Průběh vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí

Oznámení o zahájení projednávání „Návrhu zadání VI. změny ÚP Pardubice“ bylo 30. 8. 2007 doručeno Krajskému úřadu. Krajský úřad uplatnil stanovisko (vyjádření orgánů státní správy odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Pardubického kraje) včetně závěru zjišťovacího řízení č. j.: 41402-2/2007/OŽPZ/PI ze dne 5. 10. 2007. V závěru zjišťovacího řízení stanovil, že koncepcí bude posuzována podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a nedílnou součástí konceptu bude vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Vyhodnocení se mělo především zaměřit na to, jaký bude mít vliv doprava na hlukovou situaci a znečišťování ovzduší, jaký bude vliv dopravních staveb na krajinný ráz, přírodu a změny vodních poměrů.

V závěru zpracování návrhu VI. změn došlo k některým úpravám dokumentace, které je nutné na tomto místě komentovat. Jedná se o „Posouzení koncepce“ - tj. vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v části II.C dokumentace VI. změn ÚP. Podkladem pro zpracování návrhu VI. změn ÚP byly výsledky dopravního průzkumu provedeného v roce 2007 a výpočty následně zpracovaného modelu dopravy (zpracovatel DHV CR Praha) s výhledem na roky 2015 a 2025.

II.4. Vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí

Vyhodnocení vlivů koncepce (územně plánovací dokumentace) na životní prostředí dle Zadání (11/2007) návrh VI. změny ÚPMP bude zpracován v souladu s Územním plánem velkého územního celku Pardubického kraje, ze kterých vyplývá, zejména v oblasti dopravní a technické infrastruktury, požadavek chránit koridory a plochy vymezené ÚP VÚC Pk jako veřejně prospěšné stavby. V Územním plánu velkého územního celku Pardubického kraje jsou uvedeny v oblasti dopravy a logistiky tyto veřejně prospěšné stavby:

- 70 - přístav a logistické centrum (8,6 ha)
- 71 - logistické centrum (35.1 ha)
- D5 - silnice II. tř. St. Čivice (západ) - MÚK Palackého (1/37 - dále také „MÚK Trojice“)
- D6 - přeložka silnice 1/2 St. Čivice - Dražkovice (1/37) - Sezemice n. Loučnou (1/36); (trasa východně MÚK s 1/37 bude v ÚP Pardubic sledována jako silnice I. třídy)
- D21 - přeložka silnice 1/36 - obchvat Lázní Bohdaneč, zahrnuje též přestavbu v prostoru Rybitví - Semtín
- D22 - přeložka silnice 1/36 v úseku Ohrazenice - Trnová - Dubina
- D23 - přeložka silnice 1/36 - obchvat Sezemice, západní část zasahuje do území Pardubic
- D26 - přestavba (rozšíření) trasy 1/37 Ohrazenice - Opatovice
- D45 - rekonstrukce silnice 11/341 s novým napojením na stávající 1/2 St. Čivice
- D71 - železniční propojení Rosice n. L. - Svítkov
- D72 - železniční trať (Medlešická spojka) Pardubice - Bláto
- D78 - vlečka do přístavu Pardubice
- D79 - zdvoukolejnění železniční trati č. 031 Pardubice - Hradec Králové, v oblasti technické infrastruktury tyto veřejně prospěšné stavby:
- K9 - napojení obcí severně od Pardubic na ČOV Pardubice
- K15 - kanalizace Barchov - Staré Cívce

- K17 - kanalizace Hostovice - Žižín - Černá za Bory
- E13 - nadzemní vedení 2x110 kV Opočíněk - Pardubice Free zoone, včetně TR 110/35 kV, v oblasti územního systému ekologické stability tyto prvky:
- RBC 916 Pardubické Labe, 917 Labišť pod Černou, 1949 Nemošice, Drozdice
- NRBK K72 - nadregionální biokoridor,
- RBK Chrudimka a ostatní prvky:
územní ochrana průplavu - Labská větev DOL
splavnění Labe do Pardubic.

III. Hodnocení koncepce

III. 1. Souhrnná charakteristika vlivů předkládané koncepce

Posouzení navrhovaných Změn VI ÚP města Pardubic bylo provedeno vzhledem k jednotlivým složkám životního prostředí, zdraví obyvatel a také hmotným statkům včetně dědictví architektonického a archeologického pomocí níže uvedeného slovního hodnocení. Při hodnocení se vychází z popisu stavu životního prostředí zejména ze stavu jednotlivých lokalit, který byl zpracován na základě terénního šetření. Hodnocení bylo provedeno podle umístění jednotlivých ploch, ve vazbě na územní limity a další omezení využití území, která vyplývají jednak ze zvláštních předpisů na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, jednak z lokalizace obecně i zvláště chráněných zájmů a strategických cílů ochrany životního prostředí stanovených na národní a krajské úrovni. Z výše stanovených vlivů hodnocené koncepce na životní prostředí vyplývají následující opatření, jejichž cílem je eliminovat nepříznivé působení budoucích záměrů v posuzovaných rozvojových plochách.

Je nutno upozornit, že není hodnoceno konkrétní projektové řešení záměrů, které jsou náplní realizace ploch pro dopravu, ale jen průměty těchto ploch do území s předpokládanými dopady případné výstavby na úrovni předběžných znalostí z hlediska konfigurace terénu, hydrologické sítě a polohy osy koridoru vzhledem k lokalizaci obytných území, území zvláštních zájmů dle ochrany vod, přírody apod. Pro případ, že by mělo k realizaci tras dopravních staveb dojít v podobě reálných komunikací, je nutno očekávat samostatné podrobné hodnocení vlivů záměrů, daných body Přílohy č. 1 platného znění zákona o posuzování vlivů v rámci procesu E.I.A.

Vlivy na obyvatelstvo

Lze důvodně předpokládat, že urbanistické vymezení ploch pro dopravní infrastrukturu v navrhovaných stopách a změnách dopravního skeletu města bude narážet na řadu aspektů, které mohou mít podstatný vliv na obyvatele jak z hlediska možného ovlivňování zdravotních rizik, tak ve vztahu k tzv. faktoru pohody.

Při kvalitativní charakteristice možných zdravotních účinků hluku bylo provedeno porovnání předaných údajů o intenzitě dopravy na komunikačním systému dle VI. změny a dle platného územního plánu. V rámci navrhovaných VI. změn územního plánu lze očekávat zlepšení akustické situace na komunikacích Pražská, J. Palachy, Na Ležánkách, Na Drážce, kpt. Jaroše, Hlaváčova, kpt. Bartoše, Štrossova, Kyjevská, části komunikace Dašická a Bělehradská.

Vlivy na ovzduší

Předmětem rozptylové studie je posouzení změn v imisní situaci města v souvislosti s VI. změnami územního plánu.

V rámci předkládané rozptylové studie jsou řešeny 2 následující varianty:

- Stav dle platného územního plánu
- Stav dle VI. změny

K výpočtu použitý produkt SYMOS 97 verze 2003 je programový systém pro modelování znečištění ovzduší, který již zohledňuje platné imisní limity dané stávající legislativou v oblasti ochrany ovzduší.

Vlivy na vodu

Celkem 1x je Změnami VI ÚPMP křížena řeka Labe návrhem na zavlečkování přístavu od Rosic (lokality č. 5) s využitím stávajícího mostního tělesa. Celkem dvakrát je křížena řeka Chrudimka (upuštění od mostu u Prokopova mostu, nový most Medlešická spojka - lok.č.19). Malé vodní toky jsou kříženy celkem 6x (Podolský potok - lok. 1 a lok. 3. odlehčovací kanál od Bylanky - lok. 15. Bylanka a Jesenčanka

- lok. 5; náhon Halda - lok. 12). Detailní technické parametry přemostění známy nejsou. Je doporučeno jako podmínku pro realizaci náplně ploch pro dopravu všechny toky křížit dostatečně kapacitními přemostěními, i ve vazbě na prvky ÚSES podél toků (zachování bermy v podmostí). Uvedené aspekty je nutno řešit v rámci případných projektových EIA procedur na základě konkrétního technického návrhu a posílením funkční ochrany prostoru průtočného profilu. Nejsou navrhovány žádné přeložky toků.

Většina komunikací s ohledem na terénní konfiguraci je navrhována v úrovni terénu, nejsou předpokládány výraznější zářezy, které by mohly zapříčiňovat patrnější změny povrchového odtoku, nikoliv změny generelního hydrogeologického toku směrem k místním erozním bázím (zejména Labe, Chrudimka a nejbližší pravobřežní přítoky Labe). Z hlediska ovlivnění odtokových poměrů lze očekávat mírný nárůst odtoku ve vztahu k plochám povrchu výhledových, územně fixovaných komunikací s tím, že vzhledem k parametrům terénu lze očekávat relativně standardní možnosti odvodnění komunikace bez výraznějších zásahů do podloží.

Možné dopady lze předběžně predikovat pro otázky ovlivnění průtoků při povodních. Do inundace Labe zasahují lokality 3. 5. 15. a technické řešení musí respektovat úroveň hladiny vody při průtoku vody Q_{100} . V koordinačním výkresu v části Odůvodnění Změn VI ÚPMP je vymezen aktuální rozsah inundačního území Q_{100} včetně aktivní zóny. Jiné lokality Změny č. VI nejsou v inundačním území. Medlešická spojka musí respektovat hladinu Q_{100} na Chrudimce.

Poněvadž zatím není známo konkrétní technické řešení staveb, je možno očekávat případné ovlivnění nejbližšího okolí v rámci provozu komunikací zimní údržbou, nejsou dotčeny plochy rybníků, tůň a labských ramen jako nejhodnotnější prvky povrchových vod v řešeném území.

Vlivy na ekosystémy a krajinu

Lokalizace některých ploch pro dopravu (komunikace) představuje především dopad na mimolesní porosty dřevin, zejména jde o interakce s městskou zelení pro lokality 8. 9. (parkové plochy v širším přednádraží). 12. (zásahy do porostů kolem toku Halda a v okolí Spojilského odpadu). 19. -zásah do doprovodného porostu Chrudimky - Medlešická spojka.

Lokality mimo zastavěné území města představují mírně nepříznivé až patrné interakce pro lokality 1. (porosty mezi Starými Čivicemi, Barchovem, Starým Mateřovem), lokality 3. a 15. (porosty severně Starých Čovic). lokality 4. a 5. (porosty v návaznosti na nivu Labe u Svítkova). Vlivy v uvedených případech částečně splývají s vlivy na skladebné prvky ÚSES, kdy porosty podél malých toků jsou součástí biokoridorů. Podmínkou pro náplň plochy je minimalizace kácení na odůvodněný rozsah, prověřený konkrétní EIA procedurou na konkrétní stavbu ve smyslu dané lokality. Z lokalit mimo plochy komunikací pak nevýznamné vlivy lze očekávat u lokality 26. - výstavba univerzity v Doubravících.

Pozitivní vlivy na dřeviny pro záměry Změny č. VI ÚPMP představuje řešení koridoru lokality 12. na Dašické ulici, kdy lze očekávat určité uvolnění ploch pro doprovodnou zeleň, upuštění od čtyřpruhu na rychlodráze (lokality č. 10.), upuštění od nového mostu a změna charakteru křižovatky u Prokopova mostu (lokality 25.).

Vlivy na prvky ÚSES lze rozdělit podle jednotlivých úrovní:

- Do vymezení nadregionální úrovně zasahuje nové zavlečkování areálu přístavu od Rosic, s využitím stávajícího mostního tělesa. Jinak všechny plochy, které tvoří kostru ekologické stability (bez ohledu na jejich začlenění mezi skladebné či podpůrné prvky ÚSES na nižších úrovních) jsou integrální součástí OP NRBK, v daném kontextu jde zejména o lokalizaci dopravních staveb v severní a SZ části (okolí přístavu, Staré Čivice - lok. 3., 4., 5., 15., a dále kontext centrální části od Polabin po nadjezí Chrudimky (lokality č. 6., 8.a 28.) a lokality v SV segmentu (č. 12. a 23.). Míra vlivu splývá s kontextem případného ovlivnění porostů dřevin uvedenými lokalitami.
- Do regionální úrovně, která je reprezentována především NRBK 1340 podél Chrudimky, opět s vkládanými lokálními biocentry (parky, stráně nad řekou apod.) zasahují jen dvě lokality. RBK podél Chrudimky je dotčen trasováním Medlešické spojky (lokality č. 19.), kde je řešeno nové přemostění Chrudimky a je nezbytné řešit dostatečně kapacitní přemostění s bermou v podmostí. Naopak pozitivem je upuštění od výstavby nového mostu severně u Prokopova mostu v centrální části.

■ Lokální úroveň ÚSES je dotčena zejména v následujících lokalitách:

- Lok. 1. - Křížení LBK 49/3 podél Podolského potoka, funkční LBK, nutné kapacitní řešení.
Nutná korekce trasy mimo LBC 67 Křemenec.
- Lok. 3. - Křížení LBK podél starého toku Podolského potoka, nutné kapacitní křížení s bermou v podmostí, lokální zásah do doprovodných porostů. V narovnaném úseku podél trati zásah do LBC

41/1 jižně od trati. Je doplněn návrh na rozšíření LBC, což je v závěrech SEA podpořeno. Zásah do LBC je okrajový, v rozsahu cca 0,013 ha.

- Lok. 5. - křížení LBK 38/2 podél toku Jesenčanky (nutné kapacitní přemostění) jižně od LBC 6 Pod Ramovkou. Vazba na dotčení doprovodného porostu.
- Lok 6. - Úprava MÚK představuje dílčí zásahy do JZ okraje Podkovy jako LBC 7 úpravou stávající SV rampy dnešního MU křížení koridoru silnice 1/37 s obslužnými komunikacemi do prostoru Přednádraží a komerční zóny Hypernova-OBI, rozhodující míra zásahu již byla realizována. Rozsah změny na úkor LBC je cca 0.014 ha. Vliv je okrajový - nutno řešit vnější ozelenění jako pufrální zónu k LBC Podkova.
- Lok 15. - Původní varianta vykazovala významné dopady na lesní porosty u Starých Čovic severně od silnice 1/2, které jsou součástí LBC 43 U toku. V okraji zástavby byl rovněž křížen LBK podél toku (oddělovací rameno od Bylanky). Nové řešení do vymezení LBK 42/1 nezasahuje, je s ním souběžné východně. Lesní porost u garáží není vymezen mezi skladebné prvky ÚSES.

Lokalizace některých ploch pro dopravní infrastrukturu představuje možný nepříznivý a patrný dopad především z hlediska fragmentace krajiny a zásahu do biotopu některých zvláště chráněných druhů živočichů, i když míru tohoto ovlivnění, které by v případě realizace náplně lokalit muselo být řešeno výjimkami ze zákona na základě průkazu převahy veřejného zájmu na výstavbě komunikací nad zájmy ochrany přírody (plní celky lokality 1., 3. a 15., porosty lok. 5., 6., 12. a 15).

Patrnější dopady do fragmentace krajiny je nutno očekávat u lokalit č. 1., 3., 15. a částečně 12. a 19. Zejména jižní tangenta výrazně změní organizaci doposud volné, otevřené krajiny jižně od silnice 1/2. Žádná z navrhovaných dopravních staveb výrazněji nezasahuje do morfologie krajiny, poněvadž je navrhována v úrovni rovinnatého terénu, bez zářezů či násypů. Výjimkou je lokalita č. 15 při řešení nadjezdu nad železničním koridorem SZ od Svítkova. Elektrifikace Medlešická spojky se neprojeví na jejím zvýraznění v rovinnaté krajině západně od Nemošic. Jižně mírně stoupá členitost krajiny k Ostřešanům, kde může dojít k pohledové koincidenci s krajinnou dominantou kostela.

Výraznější interakce z hlediska hodnotnějších ekosystémů je nutno očekávat především dotčením lesních porostů, louky s vyšší reprezentativností přírodních stanovišť a biotopů nejsou žádnou z lokalit Změn VI ÚPMP dotčeny, proto nejsou podrobněji hodnoceny. Lesní porosty jsou dotčeny v případech lokalit:

- Lok. 1. - kontakt se severní částí lesního porostu u silnice 1/2 v k. ú. Lány na Důlku, doubrava, bor, rozsah 0,053 ha v počátku trasy (synergie s vlivy na ÚSES). Zásah do odkrytého pláště, *vhodné křížení posunout východně bez dotčení lesa*. Při překryvu funkcí je dotčen okrajově lesní porost Křemenec v rozsahu 0,22 ha celkem nelogickým narovnáním koridoru, kdy je nutno očekávat nepříznivý a významný vliv odkácením pláště. *Lze řešit mírnou směrovou úpravou k severu bez dotčení pláště lesa*.
- Lok. 3. - dotčení SZ okraje lesního porostu poblíž Podolského potoka v rozsahu 0,013 ha, což je nevýznamné dotčení částí ruderalizovaných měkkých luhů mimo doubravy. *Vhodné prověřit směrové parametry oblouku s posunem mírně k SZ*.
- Lok. 5. - zásahy do měkkých luhů poblíž Labe na jižním břehu, v rozsahu cca 0,360 ha ve dvou lokalitách, při vtoku Jesenčanky. Patrný zásah, *vhodné minimalizovat na základě upřesněných technických parametrů, např. v rámci EIA procesu*. V tomto prostoru nelze vyloučit i zásah do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů.
- Lok. 6. - dotčení náletových porostů u Podkovy, evidovaného jako les v rozsahu 0,014 ha. *Většina zásahu již byla realizována, jde spíše jen o evidenční vyrovnání, přesto je vhodné zásahy do prostoru podkovy minimalizovat, jak je již výše doporučeno*.
- Lok. 15. - Původní varianta vykazovala významné dopady na lesní porosty u Starých Čovic severně od silnice 1/2. Rovněž byl protínán lesní porost doubravy ve střední části západně od garáží a severně od bývalého skladu potravin Svítkov. Upravený návrh se lesnímu porostu východně od Starých Čovic vyhýbá (až za kanálem) a trasa je přitlačena k areálu garáží do jižní části lesa (dotčení cca 0,25 ha), což je výrazné snížení oproti předchozímu návrhu (cca 0,5 ha). *Doporučeno detailně ověřit rozsah zásahu do lesa např. v rámci projektové EIA (zjišťovací řízení) s cílem minimalizovat fyzický zásah do porostu v jižní části u garáží, tuto stopu potvrdit*

Jistou míru kolize je nutno očekávat pro lokalitu č. 12 při přechodu náhonu Halda, kde kromě dotčení doprovodných porostů nelze vyloučit i zásah do biotopu některých zvláště chráněných druhů živočichů (žluva, skokani aj.)

Hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000

Stanovisko KÚ Pardubického kraje, odboru ŽPaZ, vydané dle § 45i zák.č. 114/1992 Sb.. v platném znění vydaného dne 9. 2. 2009 pod č. j. SpKrÚ 94/2009/OŽPZ: není námitek proti návrhu VI. změny ÚP za podmínky zachování minimálních prostorových a funkčních parametrů regionálního biokoridoru ÚSES Chrudimka a její nivy, a to tak, aby byla zajištěna plná průchodnost tohoto biokoridoru.

III.2. Stanovisko příslušného úřadu k vyhodnocení koncepce (územně plánovací dokumentace)

Krajský úřad Pardubického kraje jako příslušný orgán podle § 22 písm. e) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, na základě posouzení vlivů VI. změny územního plánu města Pardubice vydává podle ust. § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

S O U H L A S N É S T A N O V I S K O

k Návrhu VI. změny ÚP města Pardubice za těchto podmínek:

1. Do dalšího stupně projednávaných změn VI. ÚPMP ověřit, případně zaktualizovat model dopravy a na základě výstupů vyhodnocení změn akustické situace, které upozorňují na navýšení dopravy v důsledku VI. změn ÚPMP na některých komunikacích města, zdůvodnit a doložit tato navýšení.
2. V koncepci změn VI ÚPMP uplatnit korekci koridoru pro lokalitu 1 ve vztahu k lesnímu porostu Křemenec severně od Hladíkova tak, aby nebyl dotčen okraj tohoto lesního porostu a biocentra Č. 67.
3. V koncepci změn VI ÚPMP potvrdit trasu dopravního propojení společné peáže silnic 11/322 a 11/341 západně od Svítkova (lokalita 15) tak, aby křížení se silnicí 1/2 a trasování k prostoru přístavu bylo řešeno východně od biokoridoru 42/1 a osu trasy maximálně přimknout k jižnímu okraji lesa západně od garáží ve Svítkově.
4. V koncepci změn VI ÚPMP potvrdit pro lokalitu 3 trasování západně od lesa V Olšině s využitím stávajícího dopravního skeletu východní části PZ Staré Čivice.
5. Jako podmínku realizace náplně ploch pro dopravu, které zasahují do lesních porostů, ploch biocenter a významnějších mimolesních porostů dřevin, nadále uplatňovat všechna kompenzační ozelenění, případně zalesnění ve smyslu návrhů, které jsou obsaženy v popisech jednotlivých lokalit Návrhu změn VI ÚPMP.
6. V koncepci změn VI ÚPMP pro lokality 7 a 25 nadále dodržet minimální navrhované prostorové parametry z důvodu vyloučení zásahů do lesních porostů nebo parkových ploch, pro lokality 10 a 11 dodržet minimální prostorové parametry z důvodu umožnění realizace zelených pásů na Dašické ulici, případně vyloučení zásahů do jiných ploch podél severního okraje rychlodráhy.

Upozorňuje se, že v souladu s ustanovením § 10i odst. 5 zákona je schvalující orgán povinen ve svém usnesení o schválení územně plánovací dokumentace zdůvodnit, jak zohlednil podmínky vyplývající ze stanoviska k vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Toto usnesení je povinen zveřejnit. Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Vyhodnocení stanoviska:

Souhlas návrhem VI. změny Územního plánu města Pardubice podmínil krajský úřad podmínkami stanovenými pro vlastní realizaci silničních a železničních staveb včetně realizace navržených kompenzačních opatření a určil rozsah záborů uvedený v dokumentaci návrhu jako maximální.

Požadavky KÚ, OŽPZ na úpravu návrhu, tj. zapracování návrhu kompenzačních opatření uvedených v dokumentaci SEA do čistopisu návrhu VI. změny (zejména minimalizace zásahu do lesního porostu Křemenec v lokalitě č. 1 a prověření parametrů oblouku v lokalitě č. 3) byly splněny.

7. Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch

Návrh VI. změny územního plánu vymezuje nebo upravuje funkční plochy převážně v zastavěném území, potřebu nových zastavitelných ploch nebo jejich rozšíření navrhuje v ojedinělých případech. Jedná se především o lokality v západní části území řešeného území spojené s realizací nového dopravního systému obsluhujícího přístav Pardubice a multimodální logistické centrum a průmyslovou zónu - lokalitu 3: zajišťující nové napojení Městské průmyslové zóny (1,8 ha) a lokalitu 15: řešící nové dopravní napojení St. Čivice –

přístav (1,6 ha). Vymezení nových zastavitelných ploch je účelné a je navrženo v nezbytném rozsahu. Návrh je zpracován v souladu s požadavky na ochranu zemědělského půdního fondu a na ochranu pozemků určených k plnění funkcí lesa, tj. v souladu se stanovisky Ministerstva životního prostředí a Krajského úřadu, odboru životního prostředí a zemědělství.

8. Návrh rozhodnutí o námitkách, vypořádání připomínek

8.1 Návrh rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Návrh rozhodnutí o námitkách a připomínkách byl zpracován pořizovatelem a určeným zastupitelem na základě řízení o územním plánu ve smyslu § 52 stavebního zákona. Zahrnuje námitky a připomínky podané samostatně před veřejným projednáním a během veřejného projednání konaného dne 9. 2. 2010. Námitky a připomínky jsou uvedeny v původním znění podání.

NÁMITKA Č. 1

Podání:

Zdeněk a Věra Gottwaldovi, Heyrovského 467, Pardubice – Rosice nad Labem
MmP 52554/2008; 29. 9. 2008

Námitka:

Připomínka k záměru silnice v ÚP Pardubice mezi lokalitou Kréta a kruhovým objezdem u Globusu. Požadujeme odstranění silnice v úseku procházejícím našimi pozemky, konkrétně parcelami 249/2, 249/45 z územního plánu. **Žádáme zrušení plánované výstavby příjezdové komunikace a cyklostezky k hypermarketu Globus z konečné trolejbusu č. 13 v Pardubicích – Polabinách k tomuto hypermarketu.**

Rozhodnutí o námitce:

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

Námitka vlastníka směřuje proti návrhu komunikace na pozemcích 249/2 a 249/45, vlastník žádá zrušení celé její trasy bez uvedení odůvodnění svého požadavku. Napadená trasa silnice není předmětem řešení VI. změny územního plánu, je součástí platného územního plánu města schváleného v roce 2001, který byl řádně projednán a schválen. Námitka se vztahuje k platnému územnímu plánu, jejím předmětem není předložený návrh VI. změny, který do vlastnických práv namítajícího nezasahuje, námitka je tedy irelevantní. Neobsahuje odůvodnění, které je ve smyslu § 52 stavebního zákona nezbytnou součástí námitky, proto nelze posoudit povahu důvodů, které vedly k jejímu uplatnění. Námitka nebude VI. změnou územního plánu řešena, tento námět na změnu územního plánu nebyl vlastníkem uplatněn, není součástí zadání změny a o jeho pořízení nebylo zastupitelstvem města rozhodnuto. Zásah tohoto rozsahu do koncepce dopravního systému města je zásadní a jeho řešení vyžaduje posouzení širších vazeb, tj. důsledků přerozdělení dopravní zátěže na území města.

NÁMITKA Č. 2

Podání:

ELREG Pardubice s.r.o.,
Arnošta z Pardubic 2771,
530 02 Pardubice
Č.j. MmP 4752/2010; 18. 1. 2010

Námitka:

Žádáme vás z titulu vlastníka pozemku označeného jako p.č. 3936/2 a p.č. 48/9 v k.ú. Pardubice o následující úpravy územního plánu:

- 1) Pozemek označený jako p.č. 3936/2 žádáme zařadit jako OV a pouze část v šíři 7,5 m podél přiléhající komunikace p.č. 3929/2 zařadit jako ZI.
- 2) Nový sjezd do areálu z nově plánovaného kruhového objezdu situovat dle přiloženého náčrtu místo objektu p.č. 1380 a 1114, který bude demolován.

Rozhodnutí o námitce:

Námitka se přijímá.

Odůvodnění:

Vlastník požaduje, vzhledem k využití pozemku, úpravu jeho tvaru tak, aby mohl realizovat své stavební záměry a mohl současně akceptovat změnu dopravního napojení prostoru bývalé teplárny, která je součástí návrhu VI. změny. V situaci přiložené k námitce je návrh dopravního napojení areálu zakreslen

shodně s návrhem VI. změny územního plánu.

Po projednání možností napojení a využití pozemků s vlastníkem byla dohodnuta úprava řešení návrhu vyhovující jeho potřebám.

NÁMITKA Č. 3

Podání:

Aleš Dostál,
Čs. armády 2075,
530 02 Pardubice,
Petr Krejčí,
Sezemická 1374,
530 03 Pardubice
Tomáš Mazura,
Veská 44,
533 04 Sezemice

Námitka byla podána během veřejného projednání dne 9. 2. 2010

Námitka:

Předmětem této námitky je vedení komunikace přes pozemek č. 1323/53 jehož vlastníci jsou pan Aleš Dostál, pan Petr Krejčí a pan Tomáš Mazura.

V rámci celkové úpravy situace požadují úpravu vedení komunikace podle přiložené projektové dokumentace projektu „Halda-Ležánka“ viz. příloha č. 1 (m 1:500). Tato úprava odpovídá přirozeně toku kanálu Halda, stávající přečerpávací stanici odpadních vod, propojovacího kanálu Halda-Spojilský odpad, stávající trafostanici ČEZ, jakož i rozvaděči městského osvětlení a zejména udržení biotopu Halda. Na výkresové příloze je zakreslen návrh vlastníka.

Rozhodnutí o námitce:

Námitka se přijímá.

Odůvodnění:

Vlastníci pozemku požadují úpravu trasy nově navrhované komunikace v prostoru Ležánek tak, aby byl omezen zásah do jejich pozemku a navrhují trasu podle přiložené výkresové dokumentace.

Námitka byla posouzena projektantem návrhu změny územního plánu, trasa komunikace byla po dohodě s vlastníky upravena, zásah do pozemku č. 1323/53 byl minimalizován.

NÁMITKA Č. 4

Podání:

ENTERIA a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice
MmP 6852/2010; 25. 1. 2010

Námitka:

Firma Enteria a.s. jako majitel pozemku p.č. 1731/2 k.ú. Pardubice, podává námitku k předloženému návrhu. Jako majitel uvedeného pozemku souhlasíme s návrhem dopravního řešení, požadujeme však maximální zohlednění vedení trasy tak, aby vedení komunikace respektovalo minimální zábor předmětného pozemku a jeho rozdělení novou trasou komunikace neomezovalo jeho další využití.

Rozhodnutí o námitce:

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

Vlastník souhlasí s vedením komunikace navrženým změnou územního plánu, požaduje, aby zásah do jeho pozemku byl minimální a rozdělení pozemku neomezovalo jeho další využití.

Navržená komunikace zajišťuje vhodné dopravní napojení pozemku vlastníka na místo stávajícího přístupu přes obytný soubor Závodu míru a tím zlepšuje podmínky pro jeho využití. Trasa komunikace je maximální možné míře přimknuta ke stávající sousední zástavbě, zásahy do pozemku vlastníka a sousedního areálu jsou vyvážené. Zeleň umístěná mezi areálem pivovaru a pozemkem vlastníka plní potřebnou izolační funkci a v kontaktu obou funkčních ploch je nezbytná.

Z těchto důvodů nebylo možné umístit komunikaci jiným způsobem. V rámci řešení jsou zásahy do pozemku vlastníka minimalizovány. Proto úřad územního plánování námitku zamítá.

NÁMITKA Č. 5

Podání:

Ing. Josef Myška
Ke koupališti 74
530 09 Pardubice
a Karel Myška
Ke koupališti 75
530 09 Pardubice
MmP 10299/2010; 8. 2. 2010

Námitka:

... shora uvedené pozemky (1638/5, 1638/8, 1638/10 a 1635/38) jsou situovány u kruhové křižovatky U Josefa, Pardubice a jsou dlouhodobě využívány jako zeleň.

Tato námitka směřuje proti části návrhu VI. změny Územního plánu města Pardubice označené jako „VI/WD/85/M – “Křižovatka U Josefa”

Uvedený stávající způsob využití pozemků je plně v souladu se stavem uvedeným v katastru nemovitostí, kde jsou pozemky jako trvalý porost.

Vlastníci dotčeného pozemku v rámci návrhu změny územního plánu sice souhlasí se směřováním komunikace do lokality Nová Cihelna, nicméně nesouhlasí se zahrnutím pozemků označených jako parcela č. 1638/5, 1638/8, 1638/10 a 1635/38 v k.ú. Pardubice do způsobu využití jako obecně prospěšná stavba

v navrhovaném rozsahu, neboť kruhová křižovatka U Josefa je již v tuto chvíli provedena a kolaudována (r. 2009) a pro napojení nové lokality postačí vybudovat odbočku, kterou lze vybudovat na pozemku ve vlastnictví obce. Další rozvoj Nové Cihelny je plně zájmovým územím soukromých investorů, včetně našeho zájmu, neboť v lokalitě Nová Cihelna vlastníme další nemalé pozemky, které jsou předmětem našich investorských záměrů a to včetně vybudování páteřní komunikace s napojením na kruhovou křižovatku U sv. Josefa.

Navrhují proto, aby uvažovaný rozsah obecně prospěšné stavby ve vztahu k dotčenému pozemku byl omezen na míru nezbytně nutnou – viz náčrt na plánu v příloze tohoto podání.

Nesprávným zařazením předmětných pozemků v Územním plánu města Pardubic by spoluvlastníkům vznikla výrazná majetková újma, jejíž kompenzaci by byli nuceni po právní stránce odpovídajícím způsobem řešit.

Rozhodnutí o námitce:

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

Vlastník souhlasí s návrhem dopravního napojení funkčních ploch pro bydlení (obytný soubor Nová Cihelna), nesouhlasí však s jejich zahrnutím do veřejně prospěšných staveb a navrhuje nahrazení koridoru vymezeného v návrhu změny pouze odbočkou z realizované kruhové křižovatky U Josefa. Na plánu příloženém k námitce je vyznačen rozsah požadované redukce koridoru. Koridor pro komunikaci je zcela vypuštěn mimo úprav pro odbočení na ploše křižovatky.

Zajištění dopravního napojení nové lokality pro bydlení patří mezi základní předpoklady reálnosti realizace záměru. Pro území nového obytného souboru byla zpracována v roce 2008 územní studie, která byla podkladem pro zpracování změny územního plánu. Studie prověřila možnosti napojení nového území pro bydlení o rozloze cca 56 ha a jeho funkční a prostorové uspořádání, byla schválena 20. 5. 2008 a vložena do evidence územně plánovací činnosti. Změna tohoto územně plánovacího podkladu je možná pouze po zpracování nové územní studie, která prokáže výrazně hodnotnější využití území pro bydlení než studie stávající, bude následně úspěšně projednána, schválena a vložena do evidence, kde stávající studii nahradí.

Pouhé odstranění koridoru jednoho z hlavních bodů napojení tohoto území je proto nepřijatelné a v území vytváří nejistoty spojené s celkovým dopravním řešením území. Ze zbývajících dvou bodů dopravního napojení nelze obytný soubor pro cca 7800 obyvatel plně obsloužit, napadený bod napojení ve směru do centra města nelze vypustit. V této souvislosti je třeba uvést, že na platnou územní studii již navázala projektová příprava Ředitelství silnic a dálnic ČR pro přeložku silnice I. třídy I/36 (severovýchodní tangenta) a dopravní řešení Hradecké ulice, které je zpracováno na úrovni územní studie.

Navrhovaný zásah do dopravního řešení území je nepřijatelný pro vytváření neúměrných rizik pro další urbanistický vývoj tohoto významného území města, nevede ke zkvalitnění řešení území, naopak vytváří podmínky pro jeho znehodnocení.

Z těchto důvodů úřad územního plánování podanou námitku zamítá.

NÁMITKA Č. 6

Podání:

Sallerova výstavba – Alpha s.r.o.
Obchodní zóna 266
421 11 Otvice
IČ 250 33 379
Zastoupená:
Ing. Miroslavem Trejdlem
Kroupova 561
530 03 Pardubice
Námitka podána dne 8. 2. 2010

Námitka:

Dovolujeme si vás požádat o koordinaci a upřesnění funkčních ploch OK – VI/6/1u a systému silniční dopravy a zeleně – VI/6/1ku navržených a situovaných na pozemcích zejména p. č. 1795/16, 1795/18, 1795/30, 1769/1, 1796/4, 1803/6, 1800/2, 1798, 2784/18, 2784/19, 1767/5, 1767/6 a 1769/6 v k. ú. Pardubice (lokalita Přednádraží II Pardubice).

Důvodem je maximální využitelnost ploch OK pro přípravu investičního záměru na pozemcích ve vlastnictví investora. K tomuto uvádíme, že v části této plochy je již vydáno **Územní rozhodnutí o umístění stavby „Obchodní budovy Přednádraží II, Pardubice“ včetně připojení na inženýrské sítě na pozemku st. p. 10274, 10284, p.č. 1764/3, 1767/5, 1769/1, 1769/6, 1795/16, 1795/18, 1795/30, 1798, 1767/6 v k. ú. Pardubice**, vydané Magistrátem města Pardubice, stavebním úřadem, oddělením územně správním pod č. j. MmP 5668/2008, Sp. zn. ÚSO 200900/06/Fi ze dne 5. 3. 2008 v nabytí právní moci dne 3. 4. 2008, a zároveň sdělit fakt, že investor plánuje tento záměr realizovat s možným rozšířením. Z výše uvedeného žádáme o koordinaci funkčního využití předmětných ploch v tomto území. K tomuto uvádíme, že jsme připraveni se spolupodílet na veškeré investiční přípravě a projednávání v uvedeném prostoru. Toto bylo sděleno i osobně při osobních jednáních s vaším oddělením.

Rozhodnutí o námitce:

Námitka se zamítá.

Odůvodnění:

Vlastník požaduje koordinaci a upřesnění funkčních ploch v místě kontaktu silnice II/322 a plochy občanské vybavenosti z důvodu maximální využitelnosti pozemků, které vlastní.

V návrhu VI. změny územního plánu je na výše uvedených pozemcích navržen koridor pro komunikaci II. třídy II/322 od mimoúrovňové křižovatky Trojice – Palackého na silnici I/37 směrem do centra města. Poloha této komunikace včetně izolační doprovodné zeleně je součástí platného územního plánu města schváleného v roce 2001. Funkční plocha vlastníka vymezená platným územním plánem pro koncentrovanou občanskou vybavenost, která na tuto komunikaci a zezeň navazuje, se návrhem VI. změny územního plánu nemění. Záměrem vlastníka je rozšíření funkční plochy pro koncentrovanou občanskou vybavenost na úkor koridoru komunikace, tj. nad rámec funkční plochy vymezené platným územním plánem. Komunikace je pro plynulý průjezd městem a pro napojení přednádražního prostoru na silnici I/37 nezbytná. V rámci dané urbanistické situace, tj. po dokončené výstavbě obou objektů hypermarketů mezi kterými prochází, se jedná o jediné možné řešení její trasy.

V návrhu VI. změny územního plánu je pro budoucí komunikaci II/322 navržen koridor optimální šířky, rozsah jeho využití pro stavbu komunikace je možné posoudit až na základě projektové dokumentace stavby. Po zpřesnění projektu je možné předpokládat jeho zúžení, umožňující vlastníkem požadovanou koordinaci a případné využití výše uvedených ploch v území. Stávající návrh VI. změny územního plánu nebude z výše uvedených důvodů upravován, po zpracování projektu komunikace a provedení koordinace v území může být územně plánovací dokumentace při její nejbližší aktualizaci upravena.

NÁMITKA Č. 7

Podání:

SINEL spol. s r. o.
Palackého 2020
530 02 Pardubice
IČO 49815326
Námitka předána v průběhu veřejného projednání dne 9. 2. 2010

Námitka:

Společnost SINEL s.r.o. je vlastníkem pozemků označených jako pozemkové parcely č. 1749/3, 1749/4,

1753/10, 2075/3, 2075/4, 2075/5, 2075/6, 2075/7, 2075/3, 3892 a pozemků označených jako stavební parcely č. st. 3685/2, st. 3685/4, st. 9304, všechny v k. ú. Pardubice a současně vlastníkem staveb postavených na stavebních pozemcích, které jsou dotčeny návrhem VI. změny Územního plánu města Pardubice.

O této skutečnosti svědčí stav evidence v katastru nemovitostí, kde je firma SINEL s.r.o. na listu vlastnictví č. 65912 pro k. ú. Pardubice, obec Pardubice jako vlastník zmíněných pozemků a staveb uvedena.

Ze stejného důvodu je SINEL s.r.o. oprávněna ve smyslu ustanovení § 52 odst. 2) zákona č. 183/2006 Sb. své následující připomínky a námítky k návrhu VI. změny územního plánu města Pardubic uplatnit.

SINEL s.r.o. se sídlem ... , jednající jednatelem Sinišou Elčičem tímto vznáší **námítku** proti části návrhu VI. změny ÚPmP označené jako „VI/WD/12b/K a VI/WD/94/M – Řešení prostoru přednádraží a Řešení dopravního napojení Pardubice – sever a navazující území“.

Území, jehož se námitka k návrhu VI. změny ÚPmP mimo jiné také týká a v němž se nacházejí pozemky a budovy ve vlastnictví firmy SINEL s.r.o., lze orientačně vymezit jako prostor ležící severozápadně od křižovatky Palackého třídy a Hlaváčovy ulice v Pardubicích. Jde zejména o bývalou budovu ČSAD a pozemky k ní přiléhající na straně západní a severní.

Podle dosud platného územního plánu jde v tomto území o funkční plochu s kódem OVd "občanská vybavenost vyšší, která je určena pro občanskou vybavenost městského, regionálního a nadregionálního významu a zahrnuje veřejnou správu a administrativu, obchod (do 100 m² jednotlivých prodejen) a služby (přechodné ubytování, relaxace), školství, vědu, výzkum, zdravotnickou a sociální péči a kulturu. Výstavba je tvořena buď monofunkčními nebo víceúčelovými objekty či areály. Tolik citace z písemného sdělení Statutárního města Pardubice, magistrátu města, stavebního úřadu, oddělení územního plánování, č.j. OÚP/568/2006 zaslánoho vlastníku výše uvedených nemovitostí dne 13. 12. 2006.

Navrhovaná VI. změna ÚPmP výrazným a bez nadsázky likvidačním způsobem zasahuje v tomto území do vlastnických práv vlastníka pozemků a staveb. Uvažované a navrhované rozšíření rychlodráhy v ulici Hlaváčově na čtyř pruhovou komunikaci, která prostřednictvím kruhového objezdu protne Palackého třídy a bude v nezměněné šíři pokračovat přes pozemky firmy SINEL s.r.o. severozápadním směrem, aby se napojila na počátek Hradubické komunikace, zcela znehodnotí jakékoli jiné funkční využití dotčených pozemků. Z tohoto důvodu firma SINEL s.r.o. s navrhovanými VI. změnami územního plánu nemůže souhlasit a nesouhlasí, neboť jsou v přímém rozporu s jejími podnikatelskými záměry a výrazně zasahují do jejích vlastnických práv. Proto SINEL s.r.o. trvá na tom, aby byl i nadále zachován stávající způsob využití dotčeného území.

Rozhodnutí o námítkce:

Námítka se zamítá.

Odůvodnění:

Vlastník namítá především změnu funkčního využití ploch pozemků v jeho vlastnictví. Jako důvod uvádí výrazný zásah do vlastnických práv, tj. znehodnocení jakéhokoli jiného funkčního využití dotčených pozemků.

Navrhované funkční využití pozemků vychází z velmi podrobné, a z hlediska projednání s dotčenými orgány vyvážené, analýzy možností využití tohoto centrálního území města. Rozhodnutí o vedení komunikace v tomto prostoru nebylo náhodné, mimo pozemků vlastníka zasahuje do dalších významných lokalit (např. autobusové nádraží). Prostor přednádraží je územím určeným pro přestavbu již v platném územním plánu, proto zásadní změny jeho využití nemohou být pro vlastníka neočekávané a překvapivé, bylo proto možné tuto situaci předpokládat již v době nákupu pozemků. Z těchto důvodů se návrh vlastníka na zachování dosavadního způsobu využití zamítá.

V platném územním plánu města jsou pozemky vymezeny (v souladu s popisem v námítkce) pro občanské vybavení území a tato funkce je v území přestavby znovu vymezována. Záměru vlastníka je proto možné vyhovět výměnou pozemků ve vlastnictví města buď v přestavbovém území nebo v jiném hodnotném území města. Tuto výměnu je možné uskutečnit v návaznosti na vydání VI. změny územního plánu města, v souvislosti se zpracováním a schválením územní studie pro tuto lokalitu ve smyslu § 30 stavebního zákona, kterou je další využití je touto územní studií podmíněno. Prostorové a funkční uspořádání území, schválené studií pak může být pro výběr pozemků pro výměnu využito.

NÁMITKA Č. 8

Podání:

Miloš Holeček, nar. 3. 12. 1958

Divišova 449,

530 03 Pardubice

Námítka předána v průběhu veřejného projednání dne 9. 2. 2010

<p>Námítka: Jako vlastník p.p.č. 507/2 v k. ú. Pardubice nesouhlasím s tím, aby byl tento pozemek znehodnocen návrhem rekreační zeleně, která zde neplní žádnou funkci, je veřejně nepřístupná, protože se jedná o oplocený pozemek v souladu s povolením. Vymezení této funkční plochy považuji za účelové, o čemž svědčí rozsah, v jakém je p.p.č. 507/2 touto funkční plochou dotčena a tím i zcela znehodnocena. Původní návrh uvažoval o funkci pro bydlení na celém pozemku, ke změně došlo těsně před schvalováním změny č. VI. Dle platného územního plánu je na pozemku navržena levobřežní komunikace, což prokazuje neodůvodněnost a neúčelnost navržení změny – RZ. Okolní pozemky nejsou navrženou RZ dotčeny v takovém rozsahu, jak by se dalo, s ohledem na rozsah této funkční plochy na mém pozemku, předpokládat.</p>
<p>Rozhodnutí o námítce: Námítka se zamítá.</p>
<p>Odůvodnění: Námítka vlastníka pozemku č. 507/2 směřuje k návrhu jeho funkčního využití, se kterým nesouhlasí. V námítce vlastník nezdůvodnil, proč považuje vymezení této funkční plochy za účelové. Funkční plocha, vymezená stávající platnou územně plánovací dokumentací pro nízkopodlažní předměstské bydlení na pozemku č. 507/2 se návrhem změny územního plánu nemění. Ze zjištění pořizovatele vyplývá, že na napadené části pozemku je, v rozporu s planou územně plánovací dokumentací, na ploše pro izolační zeleň, umístěna stavba realizovaná bez stavebního povolení, v těsné blízkosti břehové čáry Spojijského odpadu, který je rozhodujícím prvkem odvodnění širokého území přesahujícího hranice správního území města. Platný územní plán z těchto důvodů a z důvodu ochrany doprovodné zeleně toku v podmínkách cenného městského rekreačního parku vyznačil v pásu podél Spojijského odpadu izolační zeleň, která současně sloužila pro oddělení ploch pro bydlení od plánované komunikace vedené souběžně s vodotečí. Po zrušení veřejností kritizované komunikace VI. změnou územního plánu byla v návrhu plocha, v souladu se zadáním změny a v souladu s požadavky na ochranu významného krajinného prvku, vrácena zeleni. Vodoteč (Spojijský odpad) a jeho doprovodná zeleň je významným krajinným prvkem, který tvoří osu rekreačního parku, zástavba jejího břehu ve vlastníkem požadovaném (a dnes neoprávněně realizovaném) kontaktu s vodotečí je nevhodná a vede k znehodnocení krajinného prvku. Neméně významné je v této souvislosti také zajištění funkce tohoto významného vodohospodářského díla (tj. jeho obsluhy a údržby) z hlediska zajištění bezpečnosti využití vodotečí odvodňovaných ploch. Z těchto důvodů úřad územního plánování podanou námítku zamítá.</p>

NÁMITKA Č. 9

<p>Podání: Hynek Doležel, nar. 14. 8. 1974 Třída Míru 763, 530 02 Pardubice připomínka předána 9. 2. 2010</p>
<p>Námítka: Území dotčené námítkou: 1245/2, 1245/3, 695/6 – VI/10/2z, v textu chybně uvedeno 1245/1. Zásadně nesouhlasím s navrženým řešením křižovatky pro její vysokou technickou náročnost a vysoké pořizovací náklady neúměrné pro komunikaci řešící pouze komunikaci pro záchranný systém. Realizace stavby komunikace bude odsunuta na neurčito pro její vysoké náklady. V blízké budoucnosti budou řešeny pochopitelně komunikace a křižovatky s větší důležitostí, avšak umístění tohoto řešení v návrhu VI. změny a doplňků ÚP negativně ovlivní užívání nemovitostí v mém vlastnictví.</p>
<p>Rozhodnutí o námítce: Námítka se zamítá.</p>
<p>Odůvodnění: Nesouhlas vlastníka s funkčním využitím pozemku se opírá o tvrzení o technické náročnosti stavby a o jejím neefektivním využití pouze pro záchranný systém města. Domnívá se, že tyto skutečnosti ohrozí realizaci tohoto záměru a ovlivní využívání nemovitostí v jeho vlastnictví. Vlastním v době koupě pozemku o záměru výstavby křižovatkové rampy věděl, stavebním úřadem byl na tuto skutečnost písemně upozorněn. Návrh křižovatkové rampy, spojující hlavní městskou třídu s nadjezdem nad železničním koridorem trati Praha – Česká Třebová, umožňuje dlouho postrádané posílení dopravního napojení krajské nemocnice na městskou dopravní síť. Napojení nemocnice je obecně považováno v současné době za kritické. Návrh rampy je zdůvodněn dopravně nepříznivým umístěním nemocnice (vzhledem k převážně části města za dopravní bariérou železničního koridoru, pouze jednostranným napojením areálu nemocnice z důvodu morfologie terénu na málo kapacitní komunikace v jejím okolí). Doplněním krátké rampy, která je relativně drobným zásahem do dopravní sítě</p>

města, se výrazně posílí možnost přístupu k areálu nemocnice z rozsáhlé části města (více než 60 % jeho plochy). Dopravní napojení je limitujícím faktorem pro záchranu života a jeho výrazné zlepšení přímým napojením nemocnice z hlavní městské komunikace je nezbytným opatřením, které zvýší bezpečnost obyvatel města, proto ho nelze a řešení návrhu vypustit. Územní podmínky přitom neumožňují nalezení adekvátní náhrady navrženého řešení.

8.2 Vyhodnocení připomínek

PŘIPOMÍNKA Č. 1

Podání:

CENTRUM Pardubice,
projektový ateliér, s.r.o.
Hradecká 569,
533 52 Staré Hradiště
čj. CENTRUM 6272/2008 z 28. 8. 2008, č.j. MmP 47045/2008; 29. 8. 2008

Připomínka:

V návrhu řešit komunikaci procházející po pozemku p. č. 3670/10 k. ú. Pardubice, tj. k jejímu prodloužení do prostoru další plánované výstavby podél stávajícího areálu firmy 2VV s.r.o. (dřívější areál Plynostavu a.s.): **uvažované prodloužení komunikace podél tohoto stávajícího areálu je nepřipustné a jednoznačně se proti tomuto záměru musíme ohradit.**

Vyhodnocení připomínky:

Připomínce se vyhovuje.

Odůvodnění:

Zastoupení vlastníka projektant nedoložil zmocněním, prokazujícím jednoznačnou vůli vlastníka k zastoupení ve věci změny územního plánu města. Projektant odmítá možnost (variantu) řešení trasy nové komunikace přes pozemek č. 3670/10 v k. ú. Pardubice zřejmě z důvodu porušení celistvosti stávajícího areálu umístěného na tomto pozemku.
Vedení komunikace v trase přes pozemek vlastníka nebylo VI. změnou územního plánu navrženo a bylo, po zhodnocení dopravního zatížení území, nahrazeno jiným řešením.

PŘIPOMÍNKA Č. 2

Podání:

EXPLOSIA a.s.
Semtín 107,
530 50 Pardubice
6800/15/10/To 21. 1. 2010

Připomínka:

Explosia a.s. sděluje: V případě navržených změn, tj. nového označení a využití funkčních ploch i následně na nich realizovaných staveb požadujeme respektovat hranice platných bezpečnostních pásem ve stávajícím Územním plánu města Pardubice. Hranice těchto pásem mohou svým rozsahem částečně ovlivnit či omezit způsob využití území a v nich plánovaných staveb. Všechny stavby umístěné v těchto bezpečnostních pásmech pak musí být realizovány v souladu s příslušnými ustanoveními vyhlášek ČBÚ /vyhl. 102/1994Sb. a vyhl. 76/1996 Sb.)

Dle návrhu VI. změny územního plánu města Pardubice – hlavní výkres v měřítku 1:5000 se jedná především o plochy označené VI/30/1k, VI/31/k1 případně další, nacházející se v hranicích těchto pásem, tj. stupně č. 4 a č. 5.

V rámci projednání požadujeme respektovat stanovisko dotčeného orgánu státní správy, kterým je Obvodní báňský úřad v Trutnově, Horská 5, 541 01 Trutnov 1.

Vyhodnocení připomínky:

Připomínce se vyhovuje.

Odůvodnění:

Připomínka neobsahuje konkrétní požadavky na zpracování návrhu VI. změny územního plánu. Požadavky uvedené v připomínce, které jsou věcně shodné se stanoviskem Obvodního báňského úřadu (viz vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů v kapitole 4 (tabulka 4.1.19) jsou již součástí platné územně plánovací dokumentace. Jedná se o limit využití území, který je součástí územního plánu.

PŘIPOMÍNKA Č. 3

Podání:

CENTRUM Pardubice,
Projektový ateliér s.r.o.
Hradecká 569
533 52 Staré Hradiště
Zn. 6831/2010; 2. 2. 2010

Připomínka:

V souvislosti s veřejným projednáním jsme posoudili připravený návrh změn a v zastoupení společnosti 2VV s.r.o. vám tímto sdělujeme:

1. Nově navržený systém komunikací neřeší dopravní napojení a obslužnost průmyslové zóny Fáblovka, což je v rozporu s původními předpoklady a přísliby ze strany vedení města Pardubic, na základě kterých byly v nedávné minulosti provedeny rozsáhlé, složité a velmi vstřícné směny pozemků mezi firmou 2VV s.r.o. a Statutárním městem Pardubice – viz můj dopis ke změnám ÚP č. VI čj. 6272/2008 z 28. 8. 2008 vč. všech jeho příloh, kde z přílohy č. 5 (kopie katastrální mapy dokumentující situaci po směně pozemků) jednoznačně vyplývá záměr přivedení přístupové komunikace před areál firmy 2VV s.r.o. a do centra průmyslové zóny Fáblovka od jihu, tj. dopravním napojením na plánovaný obchvat silnice I/36.

2. S navrženou změnou funkčního využití části pozemků p.p.č. 3656/1 z výroby (VL) na izolační zeleň (cca 530 m²) rovněž nesouhlasíme, neboť se jedná o důležitou rozvojovou plochu firmy s plánovanou dostavbou areálu. V této souvislosti podotýkáme, že sice chápeme požadavek Krajské hygienické stanice na oddělení obytného souboru od výroby pásem izolační zeleně, ale nedává nám příliš smysl umístění tohoto pásu ze směru obytného souboru až za navrženou severojižní komunikaci. Dle našeho názoru by situování izolačního pásu ze strany obytného souboru bylo výhodnější, neboť by zároveň došlo k odstínění hluku z této nové jistě frekventované komunikace.

Žádám o zohlednění našich připomínek v rámci schvalovacího procesu VI. změn ÚP, v případě potřeby vás žádám o vyzvání jednání za účasti majitele firmy 2VV s.r.o.

Vyhodnocení připomínky:

Připomínce č. 1 se nevyhovuje, připomínce č. 2 se vyhovuje

Odůvodnění:

Zastoupení vlastníka projektant nedoložil zmocněním, prokazujícím jednoznačnou vůli vlastníka k zastoupení ve věci změny územního plánu města. Jeho podání proto pořizovatel považuje a vypořádá jako připomínku.

Projektant nesouhlasí s řešením nové komunikace od I/36 do Ohrazenic z důvodu nepřipojení průmyslové zóny Fáblovka. Nesouhlasí dále s umístěním izolační zeleně na části pozemku vlastníka a navrhuje, pokud se týká umístění nové komunikace a izolační zeleně, jiné prostorové řešení území.

Dohody s vedením města, o kterých se projektant ve své připomínce opírá, nedoložil a pořizovateli nejsou známy. Návrh nové komunikace nesleduje napojení průmyslové zóny Fáblovka, ale zastavitelných ploch západně od této komunikace, kde je připravována výstavba obytného souboru a jsou zde vymezeny nové zastavitelné plochy. Komunikace dále řeší snížení dopravní zátěže na Hradišťské ulici v Ohrazenicích a její převedení mimo území sloužící bydlení na přeložku silnice I/36 a tím podstatné snížení hlukové a emisní zátěže obytného území. Vedení další nákladní dopravy po této komunikaci by bylo kontraproduktivní. Průmyslová zóna Fáblovka je obsluhována stávajícím vlastním dopravním systémem. Navržená izolační zeleň slouží především k oddělení průmyslových ploch od ploch určených k bydlení.

Zásah do pozemku č. 3656/1 je možné omezit bez významnějších vlivů na funkci izolační zeleně. Plocha izolační zeleně bude zmenšena tak, aby zásah do pozemku vlastníka byl minimalizován. Úprava rozsahu izolační zeleně nemá vliv na oprávněné zájmy jiných osob.

9. Závěr přezkumu VI. změny Územního plánu města Pardubice

Návrh VI. změny územního plánu města Pardubice komplexně řeší dopravní systém města a jeho vazby na nejdůležitější rozvojové plochy, pro které podmiňuje jejich využití zpracováním územních studií. Stabilizuje koncepci dopravní sítě a zajišťuje dopravní zklidnění centra města. Návrh plní požadavky zadání a stanovené cíle řeší s omezením dopravního zatížení území zejména v oblastech bydlení. Návrh VI. změn územního plánu je zpracován v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, s Územním plánem velkého územního celku Pardubického kraje a je koordinován se Zásadami územního rozvoje Pardubického kraje, které jsou krajským úřadem připravovány k vydání.

Poučení:

Proti VI. změně Územního plánu města Pardubice vydané formou opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek (§ 173 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád).

.....
Ing. Jaroslav Deml
Primátor

.....
Ing. Alexandr Krejčíř
Náměstek primátora

Toto opatření obecné povahy nabývá dle ust. § 173, odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky.

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY VI. ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA PARDUBICE

I. NÁVRH

I. A Textová část (str. 1 – str. 42)

1. Urbanistická koncepce
 - 1.1. Zásady uspořádání bydlení a občanského vybavení
 - 1.2. Zásady uspořádání sportu a rekreace
 - 1.3. Zásady uspořádání komunikačních systémů
 - 1.4. Ochrana a tvorba životního prostředí, ochrana ZPF a PUPFL
2. Navrhované úpravy funkčního využití území, dopravního systému města, vymezení zastavitelných území (ploch) a území (ploch) navržených ke změně funkčního využití
 - 2.1. Zastavitelná území a plochy navržené ke změně funkčního využití
 - 2.2. Podmínky využití ploch
3. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je prověření změn jejich využití územní studií podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití
4. Veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, asanace
 - 4.1. Seznam veřejně prospěšných staveb se upravuje takto:
 - 4.2. Veřejně prospěšné stavby a opatření vymezené VI. Změnami
 - 4.3. Asanace
5. Vymezení ploch a koridorů územních rezerv a stanovení možného budoucího využití, včetně podmínek pro jeho prověření
6. Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb, pro které může vypracovat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt

II. ODŮVODNĚNÍ

II. A Textová část

II. A.1. Odůvodnění – část zpracovaná projektantem (str. 43 – str. 65)

- a) Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů
- b) Údaje o splnění zadání
- c) Další změny
- d) Komplexní zdůvodnění přijatého řešení a vyhodnocení předpokládaných důsledků ve vztahu k udržitelnému rozvoji území
 - Význam města v osídlení a jeho dopravní vazby*
 - Enviromentální souvislosti*
 - Sociálně ekonomické souvislosti*
 - Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování*
 - Limity využití území*
 - Komplexní zdůvodnění přijatého řešení dle jednotlivých lokalit*
- e) Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

II. A.2. Odůvodnění – část zpracovaná pořizovatelem dle § 53 zák. č. 183/2006 Sb. (str. 66 – str. 112)

1. Soulad návrhu územního plánu s PÚR ČR a s územně plánovací dokumentací vydanou krajem

1.1 Politika územního rozvoje ČR

Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Koridory a plochy dopravní infrastruktury

1.2 Územně plánovací dokumentace vydaná krajem

Úkoly územního plánování stanovené nadřazenou dokumentací kraje

Koridory a plochy dopravní infrastruktury v nadřazených dokumentacích kraje

Ochrana zemědělské a sídelní krajiny

Veřejně prospěšné stavby a opatření

Další požadavky nadřazené dokumentace kraje

2. Soulad návrhu územního plánu s cíli a úkoly územního plánování

- 2.1 Posouzení urbanistické koncepce
- 2.2 Posouzení potřeby změn v území, jejich problémy a rizika
- 2.3 Posouzení zásahů do struktury sídla a kvality bydlení
3. Soulad návrhu územního plánu s požadavky stavebního zákona
4. Soulad návrhu územního plánu s požadavky zvláštních zákonů a stanovisky dotčených orgánů
5. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území
 - 5.1 (A) Vyhodnocení vlivu územního plánu na životní prostředí
 - 5.2 (B) Vyhodnocení vlivu územního plánu na území Natura 2000
 - 5.3 (C) Vyhodnocení vlivu územního plánu na stav a vývoj území podle územně analytických podkladů
 - 5.4 (D) Předpokládané vlivy na výsledky analýzy silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
 - Snížení hrozeb řešeného území*
 - Posílení slabých stránek řešeného území*
 - Využití silných stránek a příležitostí řešeného území*
 - Stav a vývoj hodnot řešeného území*
 - 5.5 (E) Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování
 - Celorepublikové priority Politiky územního rozvoje ČR 2008*
 - Priority územního plánování kraje*
 - 5.6 (F) Shrnutí vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území
 - 5.6.1 (F. I) Vyhodnocení vlivů územního plánu na vyváženost podmínek v území
 - 5.6.2 (F. II) Shrnutí přínosu územního plánu
6. Stanovisko krajského úřadu k vyhodnocení vlivů na životní prostředí
7. Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch
8. Návrh rozhodnutí o námitkách, vypořádání připomínek
 - 8.1 Návrh rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění
 - 8.2 Vyhodnocení připomínek
9. Závěr přezkumu VI. změny Územního plánu města Pardubice