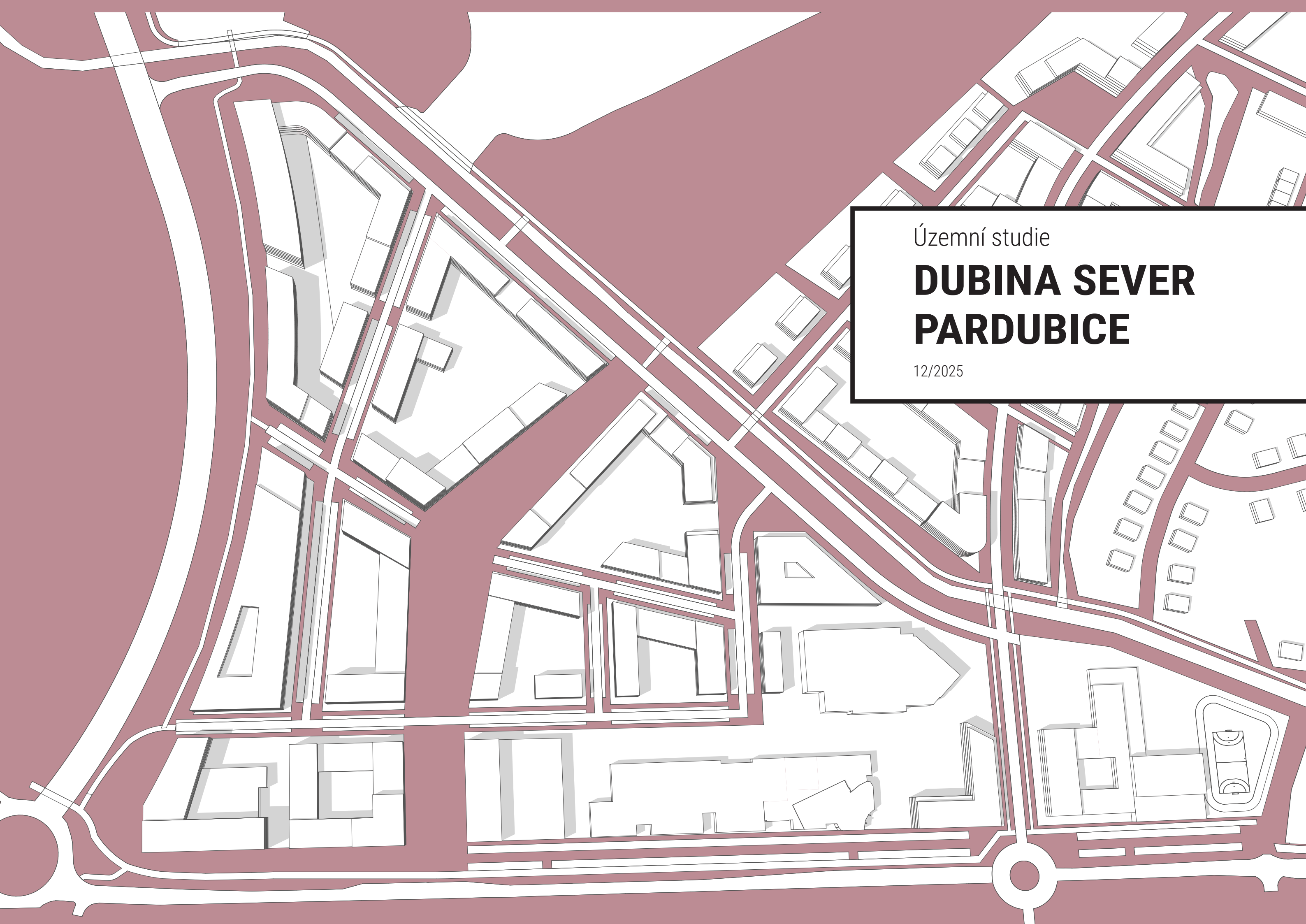


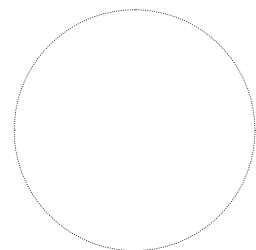
The background of the entire page is a detailed architectural site plan of the Dubina Sever area in Pardubice. The plan is rendered in a minimalist style with white lines on a dark red background. It shows a complex network of streets, building footprints, and open spaces. A prominent road runs diagonally from the top left towards the bottom right. To the right of this road, there are several blocks of buildings, some of which are outlined in a lighter shade of red. In the bottom right corner, there is a circular feature that looks like a roundabout or a small plaza. The overall layout suggests a dense urban environment with a mix of residential and commercial buildings.

Územní studie

DUBINA SEVER PARDUBICE

12/2025

autorizační razítko



název :	ÚZEMNÍ STUDIE „DUBINA - SEVER“, PARDUBICE
místo :	PARDUBICE
zadavatel:	Nadace pro rozvoj města Pardubic Ing. Jiří Čáň Pernštýnské náměstí č.p. 1 Pardubice-Staré Město 530 21 Pardubice
pořizovatel:	Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta
zhotovitel:	ATELIÉR KLOSE s.r.o. Husova 214, Bílé Předměstí (Pardubice I), 530 03 Pardubice
autorský tým:	
<u>Urbanistické řešení:</u>	Ing. arch. Aleš Klose, m: 604 743 742, e: atelier.klose@seznam.cz, číslo autorizace 3315 Ing. arch. Štěpán Vacík, SPORTif Plan s.r.o. m: 775 347 784, e: stepan.vacik@gmail.com
<u>Dopravní řešení:</u>	Ing. Zbyněk Sperat
datum:	12/2025
stupeň:	ÚZEMNÍ STUDIE

1 Cíl a účel územní studie

Územní plán vymezuje předmětné území jako plochu, ve které je podmínkou pro rozhodování v území zpracování územní studie. Objednavatelem a zadavatelem územní studie Nová Hůrka je Nadace pro rozvoj města Pardubice (IČ 46495801) zastoupená panem Ing. Jiřím Čáněm (správce Nadace pro rozvoj města Pardubice, dále také NPRM). Statutární město Pardubice vlastní celistvý pozemek v severovýchodní části vymezeného území, v centrální a jižní části se jedná spíše o drobné pozemky v místě komunikací stávajících a původních, již neexistujících. Ostatní pozemky jsou v soukromém vlastnictví jednotlivých osob a firem.

Územní studie byla vypracována v úzké koordinaci s územní studií Hůrka a Nová Hůrka, přičemž všechny 3 oblasti na sebe vzájemně působí a jejich rozvoj je silně propojen. Vzhledem k jejich blízkosti a způsobu využívání území dochází k vzájemným vlivům, které je nutné při plánování pečlivě zohlednit, aby bylo možné efektivně řešit jak lokální, tak širší územní vztahy a potenciální konflikty mezi různými využitími těchto oblastí. Rozvoj lokality Dubina bude mít dopad i na etapizaci občanské vybavenosti v území Hůrka a Nová Hůrka zejména z důvodu vedení hlavní přístupové komunikace do území Nová Hůrka přes území Dubina

Hlavním cílem územní studie je prověřit, posoudit a navrhnout urbanistické řešení lokality a jejího komplexního vybavení včetně řešení veřejné infrastruktury, stanovit výškové i objemové parametry rozvoje. Územní studie bude sloužit jako územně plánovací podklad pro rozhodování v území. V částech území navrhuje změny funkčního využití v souladu s novým územním plánem, který je ve stavu projednání. Po prověření území navrhujeme úpravu výškové regulace, která je nastavena novým územním plánem. Doporučujeme umožnění výstavby výškových dominant v rámci území/bloků, zároveň doporučujeme regulovat výstavbu nikoli ve výškových metrech, ale limity stanovovat obecně v podlažích.

Cílem návrhu je vytvořit podmínky pro výstavbu soudobého městského bydlení formou variabilní blokove zástavby, která bude respektovat přirozené lidské měřítko a hierarchii prostranství. Důraz je kladen na vytváření polyfunkčních bloků, které kombinují rezidenční, komerční a veřejné funkce v rámci jedné urbanistické struktury. Tím se zvyšuje flexibilita a dostupnost služeb, čímž se posiluje integrace různých funkcí do jednoho souvislého městského organismu.

2 Rozsah a požadavky na zpracování územní studie

2.1 Vymezení území

Řešené území se nachází v okrajové části města Pardubice, Dubina – sever. Je vymezeno ze severu vodním tokem - Spojišským odpadem, na východě navrhovanou křižovatkou a komunikací u areálu technických služeb, na jihovýchodě ul. Hůrka a na západě navrhovanou trasou komunikace I/36 – stavbou SV obchvatu.

Celková rozloha řešeného území je 19,2 ha.

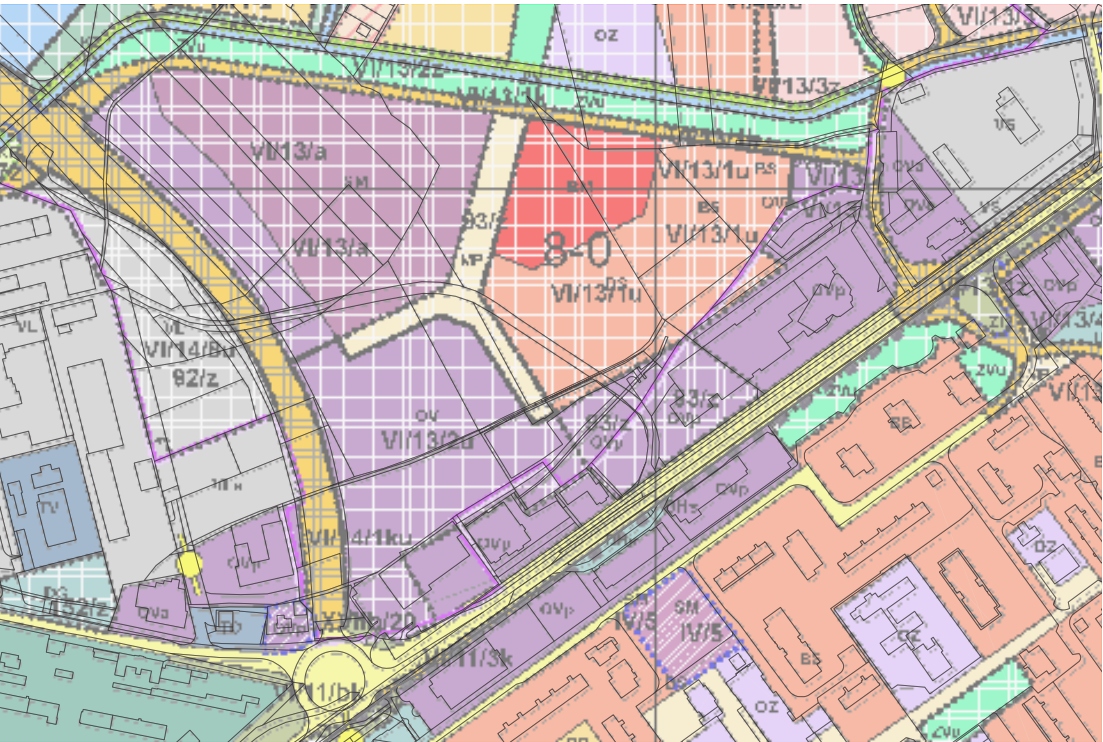
2.2 Požadavky na území vyplývající z územně plánovací dokumentace

Platný Územní plán města Pardubice

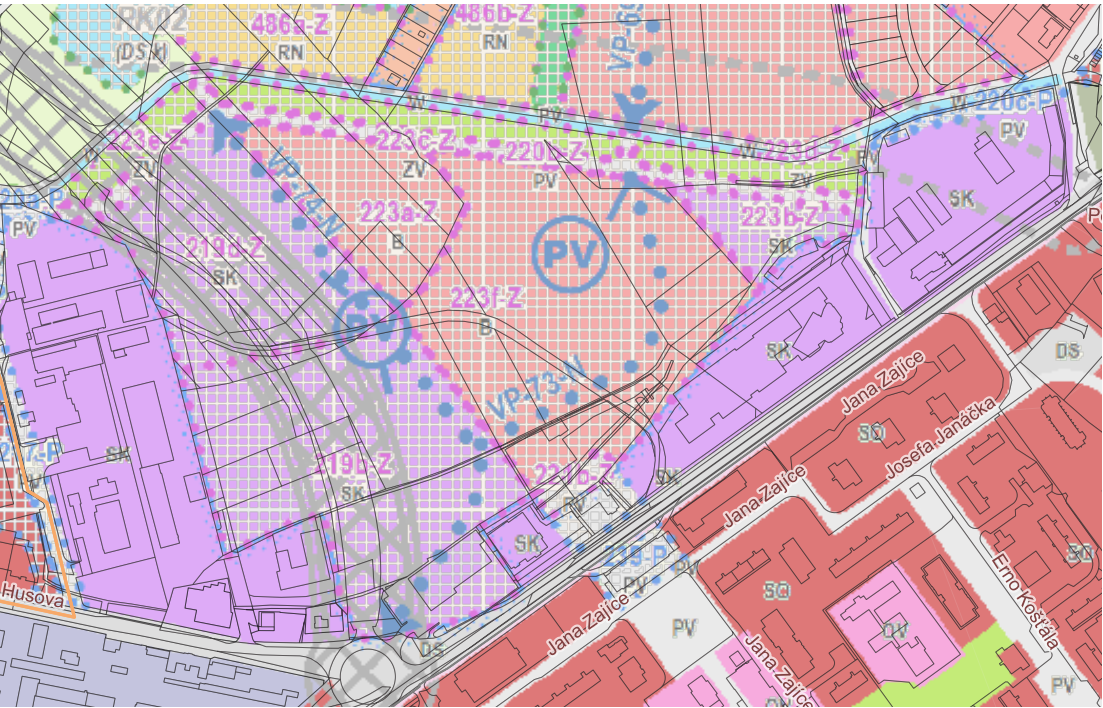
Území, které má být předmětem územní studie, zahrnuje především rozvojové plochy různého určení, částečně i plochy stabilizované. V rámci jednotlivých rozvojových ploch jsou stanoveny podmínky zástavby včetně zásad prostorové regulace dle směrné části ÚPm Pardubice (více viz níže).

Základní regulační prvky, přiřazené k charakteristice jednotlivých zastavitelných či přestavbových území, jsou jednoduchým vodítkem pro určení vhodného způsobu zástavby v daném území, nelze je však aplikovat dogmaticky bez posouzení širších souvislostí a je nutné prověřit v kontextu k danému území a jeho vývoji. V případě, že se jedná o hlavní, přípustné či podmínečně přípustné využití, je možné je v těchto plochách umístit za předpokladu, že vyhoví i ostatním souvisejícím předpisům (vodohospodářským, hygienickým, ochraně životního prostředí apod.).

Dotčené území se nachází dle platné ÚP v plochách s rozdílným způsobem využití BM – bydlení vícepodlažní městské, BS – Bydlení vícepodlažní sídlištní, D - systém silniční dopravy, KZ – zeleň krajinná, ZVU – zeleň městská všeobecná – parkově upravené plochy, KK – zeleň významná pro tvorbu krajiny, OV – občanská vybavenost, MP - městský parter (viz obr. 1).



OBR. 1
výřez z platného ÚP Pardubice



OBR. 2
výřez z nového ÚP
hlavní výkres

Nový Územní plán Pardubice

V současné době probíhá proces pořízení nového Územního plánu města Pardubice (dále jen „nový ÚP Pardubice“). S ohledem na skutečnost, že se jedná o projednávanou územně plánovací dokumentaci, která z hlediska budoucího rozvoje města představuje důležitý koncepční dokument, bude návrh územní studie zpracován nejen v souladu s platným ÚPm Pardubice, ale zároveň bude respektovat návrh využití a řešení území v intencích nového ÚP Pardubice. A to zejména v oblasti řešení dopravní a technické infrastruktury, dále také z hlediska podmínek prostorového uspořádání.

Územní studie po prověření území navrhuje dílčí úpravy maximální zástavby a její struktury (viz výkresová část ÚS). Doporučujeme zapracovat do změn nového územního plánu.

2.3 CHARAKTER ÚZEMÍ

Území je v současnosti převážně zatravněné a částečně využíváno pro zemědělské účely, mimo jeho jihovýchodní část podél cyklostezky a komunikace 1/36, která je zastavěna komerčními objekty prodejnami. Některé jeho části slouží jako parkovací a odstavné plochy navazujících autosalonů. Nadmořská výška tohoto území se pohybuje přibližně kolem hodnoty 221,5 m n.m. Terénní reliéf je převážně rovinatý, což činí oblast vhodnou pro různé formy využití. V širších souvislostech území představuje významný růstový potenciál pro plánovanou výstavbu nové městské části Dubina - sever, která bude mít strategický význam pro rozvoj dané oblasti a bude zohledňovat jak přírodní, tak i urbanistické faktory. Tato lokalita může nabídnout kvalitní podmínky pro bydlení i infrastrukturu, čímž přispěje k dalšímu rozvoji městského prostoru v okolí.

2.4 POŽADAVKY NA ROZVOJ ÚZEMÍ, CÍLE ŘEŠENÍ

Rozvoj území je stanoven v souladu s § 38 a 39 stavebního zákona. Stanoveny jsou podmínky pro hospodárné využívání území, komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, konkretizace ochrany veřejných zájmů v území.

Cílem řešení územní studie bude vyvážený rozvoj řešeného území s ohledem na jeho charakter a umístění v rámci městské struktury, zohlednění okolních stávajících hodnot a respektování souvisejících limitů využití území. Rozvoj řešeného území by měl spočívat ve vyváženém návrhu dopravních staveb při zachování ochrany stávajících ploch zeleně – zejména podél vodoteče Spořilský odpad.

Územní studie zohlední polohu řešeného území na okraji městské zástavby a stanovené podmínky prostorového uspořádání, i jeho návaznost na rozsáhlá zastavitelná území, která jsou vymezena severovýchodně. Navrhne optimální dopravní napojení lokality, i vnitřní systém dopravní obslužnosti včetně veřejného prostranství. Územní studie prověří pěší a cyklo propojení se stávající zástavbou sídliště Dubina v místě tzn. „pergoly“ navazující na Centrum Dubina, případně navrhne jiné možné řešení. Veřejná prostranství, zahrnující nejen veřejné komunikace, budou doplněna o aleje a stromořadí, která jsou charakteristická pro stávající zástavbu na sídlišti Dubina. Obecně pořizovatel požaduje, aby návrh řešení území kladl důraz na umístění zeleně a řešení modrozelené infrastruktury.

Při respektování regulativů ploch s rozdílným způsobem využití, vymezení koridorů a ploch VPS a stanoveným zásadám prostorové regulace jsou vymezeny tyto požadavky na rozvoj řešeného území (stávajícím i novým ÚP Pardubice):

- > navrhnout optimální organizaci plochy pro výstavbu v jednotlivých rozvojových plochách s přihlédnutím k funkčnímu vymezení - studie bude řešit především problematiku tohoto území jako nového obytného souboru s významnou úlohou nového lokálního centra;
- > zachovat vazbu nově navržené zástavby na stávající zastavěné území města – sídliště Dubina a nové rozvojové plochy v lokalitě Hůrka a Nová Hůrka;
- > urbanistickým návrhem zachovat prostupnost území, navrhnout optimální napojení budoucí zástavby na stávající dopravní infrastrukturu tak, aby lokalita byla přístupná nejlépe z více směrů a pro více forem (pěší, cyklo, motorová včetně hromadné veřejné dopravy);
- > v širším kontextu zohlednit i návaznost pěších tras mimo vymezené území;
- > aplikovat prvky modrozelené infrastruktury, vymezit plochy zeleně;
- > při tvorbě návrhu řešení území prověřit možnost propojení území s plochou vymezenou pro realizaci mokrého poldru, která je vymezena severně od předmětného území, v rámci uvažované prostupnosti území a navrhované urbanistické koncepce.

2.5 OCHRANA A ROZVOJ HODNOT V ÚZEMÍ

KULTURNĚ HISTORICKÉ HODNOTY

A016 – Území s archeologickými nálezy, UAN III – území, kde v současnosti, dle dostupných informací, není možné výskyt archeologických nálezů vyloučit (zbývající prostor mezi územím ostatních kategorií). V souladu s § 22 odst. 2) zákona 20/1987 Sb. o státní památkové péči je nutné oznámit Archeologickému ústavu AV ČR záměr provádět v tomto území stavební činnost nebo jinou činnost, při níž mohou být ohroženy archeologické nálezy.

PŘÍRODNÍ HODNOTY

Severní hranici řešeného území tvoří uměle regulovaná vodoteč Spořilský odpad. Územní studie v řešeném území respektuje ochranné pásmo vodoteče, návrh zeleně navazuje na stávající doprovodnou zeleň vodoteče. V návrhu je počítáno s maximálním zachováním vzrostlých stromů a jejich zakomponováním do urbanistického řešení i do konceptu zeleně. V území nejsou evidována ložiska nerostných surovin.

A021 - Územní systém ekologické stability z ÚP obce LBC 11/1 Horní Polabina návrh, NRBK K73 a NRBK K72 stav – všechny jdou okrajově po severní hranici území.

OCHRANA PŘED POVODNĚMI

Dotčené území je v současnosti chráněno před povodněmi z vodního toku Labe protipovodňovou hrází na levém labském břehu. Riziko povodní z vodotečí Halda – případně Spořilský odpad bude v dalším projektovém řešení limitováno výškovým osazením ±0,000 jednotlivých objektů 40 cm nad úroveň stoleté vody v Haldě respektive Spořilském odpadu. Výpočet příslušných transformačních povodňových vln při Q100 na uvedených vodotečích bude podkladem pro další stupně projektové dokumentace.

2.6 POŽADOVANÁ VÝMĚRA VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

Minimální požadovaná výměra veřejného prostranství v dané ploše je dle navrhovaného ÚP: Z 19,2 ha je 9 600 m² .

Navržená plocha veřejných prostranství je celkem 18 100 m². Součástí plochy je sdílená centrální zóna. Přesný výpočet záleží na detailním dopravně-architektonickém řešení sdílené zóny.

3 URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÁ KONCEPCE

V rámci analýzy a konceptu řešení byly stanoveny základní zásady přístupu k území:

Městotvorný přístup

Důraz na kvalitu veřejného prostoru a lidské měřítko, což je zásadní pro tvorbu měst, která nejen splňují praktické funkce, ale zároveň vytvářejí prostředí, kde se lidé mohou cítit dobře a mohou být vzájemně propojeni s městem, s přírodou a mezi sebou.

Variabilita a flexibilita urbanistických bloků

Variabilní bloková zástavba se odkazuje na flexibilní a adaptabilní přístup k urbanistickému plánování, kde jednotlivé bloky městské zástavby nejsou rigidní, ale umožňují přizpůsobení různým funkcím a potřebám. To znamená, že v rámci jednoho urbanistického bloku může být různorodé využití – od obytných, komerčních až po veřejné prostory, což zvyšuje dynamiku a schopnost přizpůsobit se změnám v čase.

Diverzita zastavěné formy

Diverzita ve stavbě znamená, že bloková zástavba nebude tvořena pouze jednotnými nebo uniformními budovami, ale spíše různými typy a formami, které spolu koexistují. Může to zahrnovat mix různých architektonických stylů, výškových úrovní budov, typů fasád, materiálů nebo funkčních uspořádání. Tento přístup zajišťuje, že městská zástavba zůstává živá, různorodá a adaptabilní na potřeby obyvatel i podnikatelů.

Průchodnost území a vazba na krajinu

Klíčové faktory, které ovlivňují kvalitu životního prostředí, mobilitu a zdraví jak ve městě, tak i v jeho okolí. Propojení městského a přírodního prostředí je nezbytné pro zajištění dlouhodobé kvality života a ochrany přírody. Základní koncepce návrhu je postavena na podpoře přirozených a snadno uchopitelných veřejných a soukromých prostor, jako jsou lesoparky, náměstí, ulice, polosoukromé zelené zóny s občanskou vybaveností, dvory vnitrobloků a zahrady rodinných domů. Jasně vymezení jednotlivých prostor a jejich přirozené prolínání by mělo usnadnit budoucím rezidentům orientaci a umožnit snadné navázání kontaktu s novým prostředím.

Urbanistický koncept a rozmístění bloků v této lokalitě jsou založeny na krajinných hodnotách a částečně i na majetkoprávních vztazích v území. Hlavním prvkem lokality je veřejný smíšený prostor s prvky náměstí, pracovně nazývaný „Bumerang“, je navržen v mírném zalomení, směřuje severojižním směrem a tvoří páteř a propojení lokality s přírodní severní částí a stávajícím sídlištěm Dubina v části jižní. Tvoří navazující pěší a cyklistickou osu mezi studáneckým lesem a přírodními prostory Spořilského odpadu, Haldu a následně Labe. Tato městská sdílená zóna se zelení, která bude obsahovat obchody a služby, má zajistit komfortní městské prostředí s minimem dopravy. Podél tohoto prostoru, kde mají hlavní pozici pěší a cyklisté, jsou umístěny variabilní městské bloky.

Rámcový odhad předpokládá, že v oblasti Dubina bude ve finální podobě celkem 970 bytů v bytových domech, tj. celkem zhruba 2800 obyvatel.

Hmoty v lokalitě jsou poměrně vyvážené, největší hustota je stanovena k páteřnímu prostoru, zde jsou možné i nárožní dominanty odlišné výšky. Severní část reaguje na zelené plochy podél vodoteče Spořilský odpad, hmoty jsou zde nepatrně rozvolněny.

V jižní a jihovýchodní části bloková zástavba navazuje na kompaktní hmotu stávajících autosalonů firmy Barth. Prostor vnitrobloků mezi objekty je navržen jako poloveřejný, může být částečně oplocen a některé přízemní byty mohou využívat tento prostor jako soukromé zahrady. Většina těchto ploch však bude sloužit jako klidová zóna s výsadbou zeleně. Zelené vnitrobloky plynule navazují na krajinnou zeleň, vodoteče nebo stromořadí. Součástí bloků budou i retenční a vsakovací nádrže na dešťovou vodu. V ulicích mezi bloky bude vytvořena klidová zóna pro volnočasové aktivity. Významnou blokovou bariérou v území je hmota kopírující SV tangentu, která je od komunikace odsazená pásem zeleně ve vzdálenosti 30 m a svou funkcí je stanovena dle nového Územního plánu jako plocha smíšená komerční.

Variabilní bloková zástavba se hlásí k tradici blokových měst, přičemž kostra ulic a náměstí zůstává v čase neměnná. Náplň jednotlivých bloků je různorodá a flexibilní, umožňující proměny v čase podle aktuálních potřeb. Každá ulice, náměstí či park by měl mít svůj vlastní charakter a místo v hierarchii celku, což zajišťuje orientaci v lokalitě.

Navržená nová čtvrť města má propojenou strukturu zelených tras a ploch určených pro volnočasové aktivity. Významným prvkem této koncepce je zeleň jako součást pobytového městského prostoru a vodoteč Spořilský odpad lemující čtvrť ze severu.

Uspořádání funkcí v území je řešeno v návaznosti na páteřní a obslužné komunikace. Objekty s kombinovanými funkcemi (obchod, služby, bydlení, občanská vybavenost) budou situovány kolem náměstí a páteřní sdílenou zónou.

Rezerva pro občanskou vybavenost

Vzhledem k návaznosti na lokalitu Nová Hůrka a Hůrka, není v této lokalitě plánováno konkrétní vymezení plochy pro mateřskou školu, ale v případě potřeby umožňuje studie její vznik v podstatě kdekoli, jako součást bloku. Vzhledem k charakteru zařízení se doporučuje osazení případné MŠ v severní klidové části ve vazbě na zeleň a minimalizovanou okolní dopravu.

Místo pro občanskou vybavenost (školu) bude možné upravit na základě rozvoje širšího území a etapizace (uvažujeme o území Služeb města Pardubice). Z odhadu možné kapacity území vyplývá tedy požadavek na cca 255 žáků ZŠ a 80 žáků MŠ. Kapacitu školy je však nutno plánovat se znalostí demografické prognózy na co nejdelší období. Návrh nové školy by měl vždy zahrnovat i úpravy nejbližšího okolí, přístupových komunikací, parkování, ale i krajinné řešení, koncept výsadby a vegetačních prvků. Nedílnou součástí návrhu školní budovy by mělo být využití výtvarných děl, jejichž příprava a koncepční rozvržení by mělo být součástí návrhu již ve fázi studie. Jde nejen o estetické pozvednutí a doplnění kvality prostředí, ale i prostředek vyjádření identity instituce a nástroj kulturní výchovy. V území můžou vzniknout i další objekty veřejné vybavenosti jako jsou například zdravotnická zařízení, úřad, komunitní prostory atd.

Areál Služeb města Pardubic (SmP)

V řešeném území není zohledněn areál východně od lokality, který je v současnosti využíván Služby města Pardubic. Areál SMP je v současné době prostorově nevyhovující a i jeho osazení v rozvíjející se městské části není vhodné. Tento prostor je však klíčový pro dopravní napojení a některé prostorové a funkční návaznosti. Vzhledem k celkové koncepci rozvoje doporučujeme přemístění areálu Služeb města Pardubic do jiné části města, hovoří se o části Popkovic, kde jsou alokovány větší městské pozemky pro toto využití vhodné a téměř bez prostorového omezení.

4. REGULATIVY

Územní studie vymezuje pro celé území základní regulativy prostorových parametrů zástavby. Jedná se o stavební čáry, výškové hladiny a vybrané doplňující regulativy. Platí regulativy stanovené platným územním plánem Pardubic. Závazné regulativy dle této územní studie, které budou v rozporu s později vydanou územně plánovací dokumentací, se pro rozhodování v území nepoužijí. V takových případech se bude rozhodovat dle později vydané změny územně plánovací dokumentace, pro niž bude US podkladem.

Stavební čára

Jedním ze základních prostorových regulativů je stavební čára, která popisuje charakter zástavby ve vztahu k uličním prostranstvím i vzájemný vztah jednotlivých budov v uliční frontě.

- stavební čára uzavřená vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a musí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná

- stavební čára otevřená vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a nesmí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná

- stavební čára volná vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba může libovolně ustupovat a může být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná

Takto definované stavební čáry byly doplněny o úseky s možností kombinace uzavřené a otevřené stavební čáry tak, aby byla umožněna větší flexibilita zástavby a možnost kombinace více typologií v rámci bloku. V rámci takto označené hrany je možné libovolně kombinovat úseky s uzavřenou a otevřenou stavební čarou, respektive kombinovat parametry obou typů stavebních čar.

Ve výkrese jsou tyto úseky označeny jako stavební čára uzavřena nebo otevřená

V odůvodněných případech (architektonicky a urbanisticky hodnotné stavby) je doplněna o možnost ustoupení zástavby od vybraných úseků stavební čáry až o 6 metrů. Jednotlivé budovy mohou ustoupit až o 6 metrů, přičemž jejich hrana orientována ke stavební čáře musí být s touto rovnoběžná. Smyslem regulativu je poskytnout stavebníkům větší flexibilitu pro vytvoření rozmanitějšího rozhraní mezi ulicí a domem, např. pro vytvoření předzahrádek pro bytové domy i komerční parter. Regulativ umožňuje flexibilní vztah zástavby a uličních prostranství.

Aktivní parter

Aktivní parter označuje hranu zástavby, která musí být vybavena specifickým způsobem. U budov na hranách bloku, označených v hlavním výkrese jako aktivní parter – předepsaný, je požadováno, aby část přízemí orientovaná k označené uliční čáře sloužila především pro občanské nebo komerční účely a byla většinou přímo přístupná z přilehlého veřejného prostoru. U nově umísťovaných budov musí být úroveň přízemí vyhovující těmto požadavkům výškově sladěna s přilehlým veřejným prostranstvím.

Aktivní parter budovy může kromě občanského nebo komerčního vybavení sloužit také jako společenská místnost nebo prostor pro administrativní účely.

V místech označených jako aktivní parter – doporučený je doporučeno navrhnout budovy tak, aby umožnily výše uvedené využití. Aktivní parter lze umísťovat i mimo oblasti vyznačené v hlavním výkrese.

Výšková regulace

Maximální výška zástavby vychází z podlažnosti. Určuje se jako maximální výška umísťované stavby nad průměrnou niveletou přilehlých veřejných prostranství. Je uvedena v regulačním výkrese pro každý stavební blok jednotlivě. Maximální výšku zástavby mohou přesahovat pouze technická nebo technologická zařízení jako například komíny, výdechy vzduchotechniky, hromosvody, antény, výtahové šachty, a to pouze v nezbytné míře. Maximální výška zástavby je stanovena jako nepřekročitelná. Stavebník se může rozhodnout vystavět stavbu nižší, než udává regulativ.

V odůvodněných případech (architektonicky a urbanisticky hodnotné stavby) je umožněna výjimka.

Výšková dominanta

Maximální regulovanou výšku budovy lze přesáhnout v místech v hlavním výkresu označených jako hlavní výšková dominant, a to maximálně do výšky stanovené pro konkrétní dominantu v hlavním výkrese. Půdorysný průmět této dominanty může tvořit nejvíce 10% výměry zastavitelné plochy příslušného stavebního bloku.

Maximální zastavitelnost pozemku je určena jako podíl zastavěné plochy domu k celkové výměře vymezeného stavebního bloku. Pro účely výpočtu maximální zastavitelnosti pozemku se za zastavěnou plochu domu považuje plocha ohraničená z vnějšku obvodovým pláštěm budovy v úrovni 1. nadzemního podlaží. Maximální zastavitelnost pozemku se určuje vždy pro každý stavební blok jednotlivě a je patrná z výkresu.

Minimální podíl zeleně je určen poměrem ozeleněných ploch stavebního pozemku vůči jeho celkové výměře. Minimální podíl zeleně se určuje vždy pro každý stavební blok jednotlivě a je patrný z regulačního výkresu. Plochy zeleně na terénu (například trávníky, trvalkové záhony apod.) se započtou ze 100%. Plochy zeleně na konstrukcích (například nad podzemními podlažími, podzemními garážemi, zelené střechy domů apod.) se započtou s redukcí 50%. Plochy zeleně, které by měly vegetační souvrství o celkové mocnosti nižší než 0,15 m se nezapočítávají. Zároveň se stanoví, že plocha zeleně na rostlém terénu musí tvořit alespoň polovinu celkové započítané plochy zeleně.

Veřejná prostranství v bloku jsou klíčovým prvkem urbanistického a stavebního plánování, který zajišťuje dostupnost, propojení a komfort pro pěší pohyb v rámci urbanizovaného území. Podle uvedeného textu jsou stanovena pravidla pro veřejně přístupné prostory v rámci bloků a jejich propojení.

Veřejně přístupné vnitroblokové prostranství – vymezení

Přístupné vnitrobloky, předprostory, prostupy: V rámci stavebních bloků se vymezují vnitrobloky, předprostory a prostupy s minimálním požadovaným rozsahem. To znamená, že musí být zajištěna určitá minimální plocha pro pěší pohyb a veřejný přístup.

Veřejně přístupné vnitroblokové prostranství – požadavek

Požadavek na existenci veřejného prostranství: V každém stavebním bloku musí být vymezeno veřejně přístupné prostranství. Tento požadavek nemusí mít přesně stanovený rozsah, ale musí být zahrnuta alespoň základní plocha pro veřejný pohyb a propojení.

Veřejný prostup stavebním blokem

Šířka prostupu: Minimální šířka veřejného prostupu (např. uličky, chodníky) v rámci stavebního bloku je stanovena na 3 metry. Toto je minimální hodnota, která může být flexibilně upravena podle konkrétního trasování, ale vždy musí propojit odpovídající hrany bloku nebo spojoovat hrany bloku a veřejné prostranství v určeném místě.
Trasování prostupu: Ačkoliv trasování může být v konkrétních případech flexibilní, musí vždy plnit funkci propojení důležitých částí území.

Závaznost a doporučení veřejného prostupu

Požadovaný veřejný prostup: V některých případech je trasování veřejného prostupu závazné a musí být vyznačeno na výkrese s přibližným trasováním.
Doporučený veřejný prostup: V jiných případech se jedná pouze o doporučení, které může být použito pro zajištění optimálního propojení veřejných prostranství, ale není nezbytně závazné.

Prostupy skrz nestavební bloky

Parky a nestavební bloky: Regulace zahrnuje i vymezené prostupy v oblasti nestavebních bloků, jako jsou parky. Tyto prostupy, i když se nacházejí na veřejně přístupných plochách, musí sledovat optimální propojení pěších cest. Je důležité dbát na přímé a pohodlné propojení, které je klíčové pro celistvost pěší sítě v daném území.

Pěší propojení v rámci nestavebního bloku

Pěší trasy, které procházejí parkovými a přírodními plochami, tvoří klíčové koridory pro pěší pohyb v území. Tyto trasy slouží nejen pro každodenní obsluhu území, ale také jako místa pro rekreaci a volnočasové aktivity. Cílem je navrhnout je tak, aby byly co nejpřístupnější pro širokou veřejnost, včetně osob s omezenou pohyblivostí. Preferováno je plynulé trasování, které minimalizuje nutnost překonávat schody nebo příliš strmé rampy, čímž se zajistí pohodlný a bezproblémový pohyb pro všechny uživatele.

V závislosti na konkrétním kontextu může být vhodné tyto trasy doplnit různými prvky mobiliáře, jako jsou lavičky, stojany na kola nebo veřejné osvětlení. Tyto doplňky nejen zvyšují komfort uživatelů, ale také přispívají k estetickému dojmu a celkové

bezpečnosti prostoru.
V plánovací dokumentaci jsou pěší trasy označeny dvěma stupni důležitosti podle jejich významu v rámci hierarchie propojení v nestavebních blocích:

Významné pěší propojení – klíčová trasa pro propojení různých částí území, která má zásadní vliv na mobilitu a komfort uživatelů.

Pěší propojení – trasa s nižším významem, která stále přispívá k celkové konektivitě území, ale jejíž funkce není tak rozhodující jako u významného propojení.

Závěr

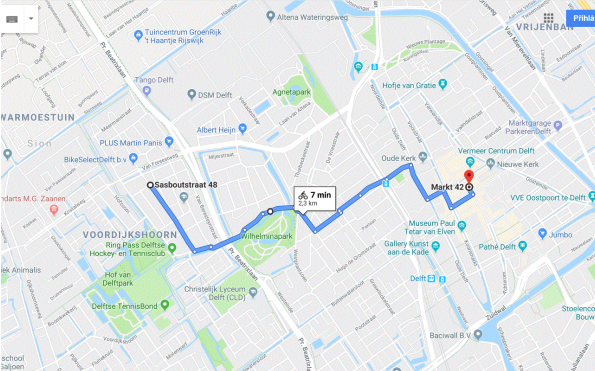
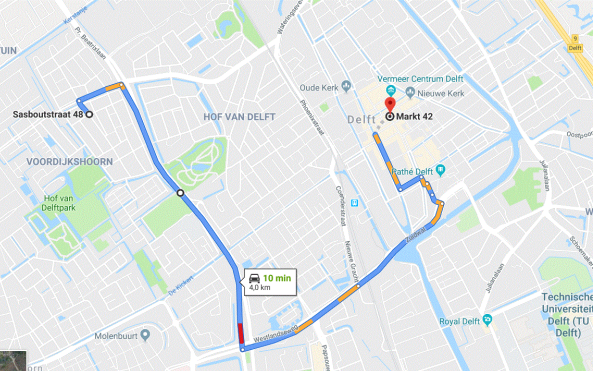
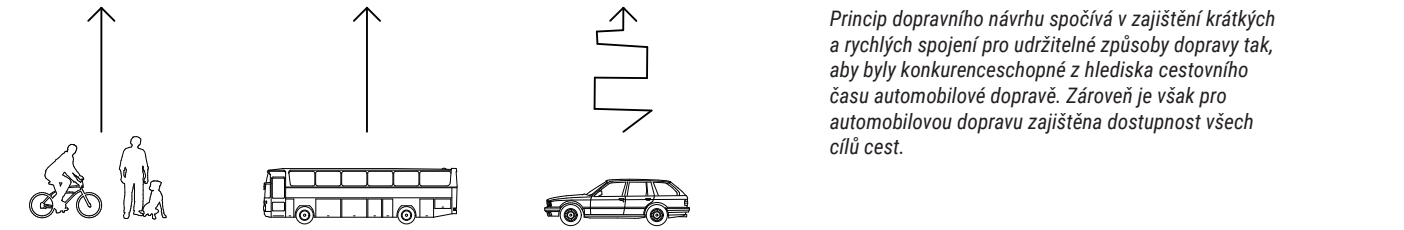
Tento soubor regulativů zajišťuje, že budoucí struktura zástavby a veřejně přístupná prostranství v bloku jsou dostatečně propojená, přehledná a snadno dostupná pro veřejnost. Zároveň se dbá na flexibilitu trasování, což umožňuje přizpůsobení konkrétním podmínkám daného místa, ale zároveň musí být zachována funkčnost propojení a dostupnost klíčových částí území.

Budou respektovány respektovala limity a vymezená území důležitá pro obranu státu (viz ÚAP – jevy 68, 70, 73, 82a, 102a, 107, 119).

5 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Východiska – napojení území na nadřazenou komunikační síť

Dopravní řešení územní studie vychází z analýzy území, současného i připravovaného územního plánu a respektuje připravované záměry v řešeném území i okolí. Objednatelům byly poskytnuty projektové dokumentace ke stavbám I/36 Pardubice, trnová – Fáblovka-Dubina (DSP, Valbek, spol. s r.o., 10/2017) a I/36 Pardubice, Dubina – Počapelské chalupy (DUR, Transconsult, s.r.o., 02/2018).



Návrh dopravního řešení čerpá inspiraci v zahraničních městech. Obrázky ukazují srovnání skutečných cest z předměstí do centra nizozemského města Delft, které má přibližně stejný počet obyvatel jako Pardubice. Cesta mezi dvěma adresami je pro jízdu na kole kratší a rychlejší než cesta automobilem. Zdroj: maps.google.com

Ve vztahu k nadřazené komunikační síti dopravní řešení respektuje severovýchodní obchvat města (přeložka silnice I/36), který je v době zpracování této územní studie ve výstavbě, a to vč. umístění výhledových křižovatek (km 3,640 jižně do Spojského odpadu). Dále návrh počítá se záměrem rekonstrukce stávající silnice I/36, podle kterého dojde k zachování dvoupruhové silnice s možností vložení levých odbočovacích pruhů.

Celé širší zájmové území vymezené silnicí I/36, severovýchodním obchvatem a vodotečí Halda je napojeno na tyto sběrné komunikace:

- A. na stávající silnici I/36, ulici Hůrka, křižovatkami:
 - Hůrka x Josefa Janáčka – předpokládá se přestavba na jednopruhovou okružní křižovatku, sběrný dvůr bude zrušen, komunikace bude napojena v místě stávající budovy na osu ulice Josefa Janáčka. Ulice Josefa Janáčka jihovýchodně od ulice Hůrka zůstane v současné poloze.
 - Parkoviště budou napojena na I/36 sjezdy umožňujícími pouze pravá odbočení.
- B. Na přeložku silnice I/36 – severovýchodní obchvat se předpokládá napojení v plánované průsečné křižovatce v km 3,640 (mimo řešené území).
- C. Na páteřní komunikaci navrženou v rámci ÚS Nová Hůrka v místě přemostění Spojského odpadu.

V případě, že by ve finální podobě byla stávající silnice I/36 přeměněna na čtyřpruh, je nutné pěší a cyklistické vazby řešit v místě okružních křižovatek, ve kterých se předpokládá zúžení do jednoho pruhu, případně s ochrannými ostrůvky zajišťujícími bezpečnou možnost překonání komunikace dle normových požadavků.

Principy návrhu – celkové dopravní řešení

Hlavním vyšším cílem návrhu je zajištění bezpečné dopravy pro všechny dopravní způsoby s výraznou preferencí pěší a cyklistické dopravy a zajištěním preference obsluhy MHD. Dalším důležitým cílem je ochrana území před tranzitní motorovou dopravou, v území by se měla pohybovat pouze ta automobilová doprava, která tam má začátek nebo cíl cesty. Návrh zajišťuje maximální prostupnost území pro pěší a cyklisty, hierarchizuje síť navržených komunikací pomocí návrhových prvků a odpovídajících dopravních režimů.

Zadání odkazuje na veřejně prospěšnou stavbu VD129 nového územního plánu – propojení severovýchodního obchvatu s místní komunikací u separačního dvoru, případně dále s ulicí Hůrka prostřednictvím VD 130, vše podél vodoteče Spojský odpad. Pokud by toto bylo realizováno, umožnilo by to alternativní trasu pro motorovou dopravu mezi stávající silnicí I/36 (ul. Hůrka) a severovýchodním obchvatem, která by vedla přes řešené území. Tato trasa by nabídla kratší spojení z hlediska vzdálenosti i cestovního času v případě, že by docházelo ke zdržení vozidel ve velké okružní křižovatce Hůrka – Husova – Na Drážce – severovýchodní obchvat. Z pohledu zpracovatelů této územní studie není tento stav žádoucí, prioritní je ochrana území před tranzitní dopravou, proto je navrženo rychlé a přímé propojení silnice I/36 (ul. Hůrka) a severovýchodního obchvatu pouze pro MHD a cyklistickou dopravu. Průjezd individuální automobilové dopravy skrz území je sice umožněn, ale delší trasou po zklidněných komunikacích.

Ulice Hůrka, po níž je vedena silnice I/36 tvoří jihovýchodní hranici řešeného území. Zpracovatel ÚS obdržel projekt úpravy této komunikace, který navrhuje úpravy křižovatek, autobusových zastávek a přechodů pro chodce, ale nenavrhuje její rozšíření na 4 pruhy ve smyslu VPS VD217 a VXD007 nového ÚP. Na jihu řešeného území je tedy uvažováno s její stavební úpravou podle výše uvedené projektové dokumentace.



Příklady sdílené zóny



Sdílená zóna je oblast v centrech měst určená pro všechny účastníky provozu (chodce, cyklisty, auta) s maximální rychlostí 20 km/h, kde platí pravidlo pravé ruky a všichni se k sobě musí chovat ohleduplně.



Území je dopravně napojeno na komunikace navržené v rámci ÚS Nová Hůrka, toto území je odděleno Spojským odpadem. Přes vodoteč jsou navrženy přemostění formou lávek pro chodce a cyklisty a mostů pro automobilovou dopravu.

Komunikační síť a MHD

Navržena je páteřní komunikace, která tvoří severní hranu území a vede souběžně se Spojským odpadem. Napojuje se na páteřní komunikaci, která prochází územím Hůrka i Nová Hůrka. Začíná křižovatkou na silnici I/36 Severovýchodní odpad, kde se předpokládá světelně řízená všesměrná křižovatka. Dále vede v souběhu se Spojským odpadem, zhruba v polovině své délky (415 m od křižovatky se severovýchodním obchvatem) je navržen modální filtr, kdy je přímý průjezd a pokračování umožněn pouze vozidlům IZS, MHD, vozidlům pro svoz odpadu, pěším a cyklistům.

Dále pokračuje komunikace souběžně se Spojským odpadem až na páteřní komunikaci navrženou v území Nová Hůrka, na kterou se napojuje stykovou křižovatkou.

Celková délka komunikace je 725 m, komunikace je navržena jako dvoupruhová s šířkami jízdních pruhů 3,25 m, se souběžným chodníkem po jedné straně a sdruženou stezkou pro chodce a cyklisty vedenou souběžně za Spojslským odpadem. Komunikace bude v celé délce značena jako hlavní, na vybraných místech budou navrženy prvky ke zpomalení a zklidnění dopravy. Na komunikaci je navržen provoz vozidel MHD, navržena je zastávka v blízkosti sdílené zóny, která prochází územím v severojižním směru. Další zastávka je navržena v místě napojení na páteřní komunikaci území Nová Hůrka, tak, aby obsloužila navržený areál základní školy. Rozmístění zastávek je navrženo tak, aby bylo možno území Dubiny, Hůrky a Nové Hůrky obsloužit jednou autobusovou linkou, která do území vjede ze severovýchodního obchvatu v místě křižovatky u Spojského odpadu a vyjede na okružní křižovatce ulic Hůrka a Na Okrajích.

Komunikační síť v oblasti tvoří vedle páteřní komunikace zóny 30 a sdílená zóna, která dělí řešenou oblast přibližně na dvě poloviny v severojižním směru. Sdílená zóna je navržena v celkové délce 380 m, na jihu navazuje na přechod pro chodce přes silnici I/36, na severu končí před páteřní komunikací u Spojského odpadu. Průjezd mezi sdílenou zónou a silnicí I/36 je umožněn pouze cyklistické a pěší dopravě, případně vozidlům IZS, stejný modální filtr je navržen i na severu mezi sdílenou zónou a komunikací souběžnou se Spojslským odpadem. Ve sdílené zóně bude umožněno krátkodobé parkování na vyznačených místech a zásobování.

Návrh si vynutí přeřesení autobusových zastávek Dubina, centrum, kde staví jak autobusy MHD, tak linková meziměstská doprava. Obě zastávky (pro MHD i linkovou dopravu) ve směru do centra budou přesunuty směrem k okružní křižovatce u Lidlu. Důvodem je vytvoření komfortního pěšího a cyklistického propojení přes silnici I/36, která naváže na urbanistickou osu Dubiny jižně od silnice I/36. V rámci přípravy US byly provedeny varianty vytvoření autobusového zálivu při jízdním pruhu silnice I36 bez fyzického oddělení zastávkového zálivu od jízdního pruhu a autobusového zálivu odděleného fyzickým ostrůvkem, obě jsou realizovatelné. Detailní stavební uspořádání a dopravní řešení dvojice zastávek bude předmětem další přípravy. Dvojice zastávek v opačném směru, směrem z centra, bude řešena v souvislosti s celkovým návrhem území jižně od silnice I/36, kdy se předpokládá výhledová nová výstavba v místě dnešního střediska s lékárnou, vinotékou a veterinární ordinací. Doporučen je přesun zastávek pro směr z centra směrem na Sezemice.

Pěší a cyklistická infrastruktura

Z hlediska širších vazeb je územím navrženo severojižní propojení, které na jihu začíná úrovnovým přechodem pro chodce a přejezdem pro cyklisty přes dvoupruhovou silnici I/36 řízeným světelnou signalizací. Mimoúrovňové křížení formou podchodu nebo nadchodu bylo s ohledem na současné předpisy a poznatky zamítnuto. Dále směrem na sever prochází sdílená zóna až ke Spojskému odpadu. V západovýchodním směru je navržena páteřní cyklopedší trasa navazující na ulice Husova/Do Nového, která je trasována podél Spojského odpadu, až k obslužné komunikaci v ulici Hůrka.

Oddělený provoz cyklistů od motorové dopravy je navržen formou cyklopedší stezky podél Spojského odpadu a podél silnice I/36 (stávající i podél severovýchodního obchvatu na jeho východní straně). Na zbytku komunikační sítě je navržen společný provoz cyklistů a automobilů ve vozovce, a to buď v zónách 30, případně ve sdílené zóně.

Pěší jsou odděleni od motorové dopravy chodníky, a to podél páteřní komunikace i v zóně 30. Ve sdílené zóně bude provoz chodců i cyklistů v dopravním prostoru společně s motorovou dopravou. Místa křížení v oblastech zón 30 nebo obytných zón budou primárně řešeny chodníkovými přejezdy a zvýšenými plochami křižovatek. Vnitrobloky budou prostupné pro pěší, zaslepené komunikace budou prostupné pro chodce a průjezdné pro cyklisty.

Parkování

Uliční parkování je primárně navrženo u objektů občanské vybavenosti, v omezené míře u bytových domů. Předpokládá se, že uliční parkování bude sloužit pro vozidla zásobování a krátkodobé návštěvnické parkování se zajištěním vysoké obrátkovosti parkovacích míst. Dlouhodobé a odstavné parkování bude řešeno v podzemních garážích bytových domů. Vjezdy do podzemních garážích budou integrovány do budov, rampy nebudou zasahovat do uličního prostoru a chodníků. Bude zajištěna kapacitní infrastruktura pro zabezpečené dlouhodobé parkování jízdních kol v objektech, případně vně budov, i krátkodobé parkování na veřejných prostorech s možností dobíjení elektrokol.

Mezi silnicí I/36 v ul. Hůrka a zástavbou jsou navržena oddělená parkoviště. Jedno mezi silnicí a základní školou, které je přístupné z obslužné komunikace Hůrka s možností odbočení vpravo na silnici I/36. Parkoviště s kolmým stáním bude sloužit pracovníkům a návštěvníkům základní školy. Další parkoviště, opět s kolmým stáním, je navrženo podél autocentra

Barth. Vjezd i výjezd je prostřednictvím pravého odbočení ze silnice I/36. Stejně je řešeno i parkoviště pro objekt současných stavebnin vedle prodejny Lidl. Rámcový odhad předpokládá, že v oblasti Dubina bude ve finální podobě celkem 970 bytů v bytových domech, tj. celkem zhruba 2800 obyvatel a 1485 vozidel. Příčné uspořádání navržených komunikací je patrné ze schematických řezů.

Shrnutí obecných zásad:

STATICKÁ DOPRAVA

- stání a dlouhodobé parkování vozidel je uvažováno v suterénech bytových domů, v garážích uvnitř objektů nebo na soukromých pozemcích tak, aby nedocházelo k nepřiměřenému zatěžování veřejného prostoru stojícími automobily
- v uličních profilech jsou uvažována krátkodobá parkovací stání a časově omezená stání pro zásobování;
- v uličním prostoru je preferováno podélné parkování; stání budou členěna do rastrů s prostory pro osazení stromů s cílem vytváření uličních stromořadí
- území je nutné vybavit příslušenstvím pro parkování a odstavování jízdních kol

NAPOJENÍ OBJEKTŮ A PARCEL

- vjezdy do garáží nebo suterénu bytových domů jsou uvažovány v rámci těchto objektu tak, aby bylo minimalizováno umístění otevřených a přístupných vjezdových ramp na veřejná prostranství
- je cíleno na řešení bez narušení kontinuity průběh pěších tras, ale i charakteru uličního prostoru, snaha o využití / sdílení jedné napojovací rampy více objekty
- křížení automobilového pohybu s pěším pohybem je přednostně uvažováno formou chodníkových přejezdů se zajištěním psychologické nadřazenosti pěších komunikací
- platí pro koncipování vjezdů do objektů a napojení podzemních garáží

ULIČNÍ PROSTOR | PŘÍČNÉ ŘEZY

- příčné řezy reagují na předpokládaný dopravní režim, předběžně uvažovanou organizaci dopravy v území, užití principy statické dopravy ve veřejném prostoru
- uspořádání prostoru je navrženo jako předběžné, bude zpřesněno v dalších fázích přípravy záměru
- dílčí skladební prvky uličního prostoru, ale i křižovatky, by měly být navrženy v optimalizovaných parametrech
- cílem je vytvoření funkčního, udržitelného, esteticky komponovaného uličního prostoru, vytvoření podmínek pro dopravní zklidnění, vyvarování se zbytných dopravních ploch na úkor ploch zeleně, pobytových ploch, nebo ploch pro nemotorovou dopravu.

6 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

V rámci územní studie byla vymezena následující veřejná prostranství a prvky veřejné zeleně

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ – NÁMĚSTÍ

D-X1 Náměstí „Bumerang“ cca 16 800 m2.

Toto prostranství je ulicovitého typu a je umístěno jako spojnice mezi stávající I/36 a sídlištěm Dubina a nově navrženým lesoparkem Nová Hůrka s vodní plochou. V severní části kolmo přetíná vodoteč Spojslý odpad. Jeho cílem je zlepšit propojení mezi těmito oblastmi a zvýšit kvalitu života obyvatel. Součástí návrhu je citlivé začlenění přírody, zeleně a vody, čímž se z kvalitní životní prostředí městské oblasti. Podrobnosti týkající se návrhu tohoto veřejného prostranství, jeho prvků (včetně veřejné zeleně, drobných staveb, infrastruktury a vody) budou součástí podrobnějšího zadání a projektové dokumentace.

D-X2 Náměstí „triangl“ cca 1 300 m2.

Trojúhelníkové prostranství v severní části řešeného území, přeponu trojúhelníka tvoří vzrostlá zeleň a vodoteč Spojslý odpad.

Vodní prvek

Voda hraje významnou roli ve veřejném prostranství, a to jak z urbanistického, přírodního, tak kompozičního hlediska. V severní části území, mezi vodotečí Spojslý odpad a řekou Labe, je vymezený prostor na tzv mokrý poldr, jež je součástí protipovodňových opatření, doporučujeme tuto navazující plochu vymezit k rekreačním a sportovně – rekreačním účelům v možné vazbě na sportovní plochy vsazené mezi lesopark Nová Hůrka a stávající chatovou osadu.

Tento návrh nejen zvýší kvalitu životního prostředí, ale také zachová krajinný ráz a obraz sídla v krajině, což je v souladu s požadavky územní studie.

Pozn.:

V souladu s ÚP Pardubice a plochami KK + KZ (zeleň krajinná a zeleň významná pro tvorbu prostředí) se podporuje přírodní území s možností integrace vody a vodního prvku, což povede k zvýšení biodiverzity a podpoře krajiny Českého středního Labe.

Tento návrh nejen zvýší kvalitu životního prostředí, ale také zachová krajinný ráz a obraz sídla v krajině, což je v souladu s požadavky územní studie.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ – PROSTORY MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

Veřejné prostranství zahrnuje mobilitu, koridory pro pohyb a dopravu, silnice, páteřní a místní komunikace, stejně jako veřejně přístupné pozemní komunikace s dopravními a pobytovými funkcemi.

Sdílená zóna

Ve veřejných prostranstvích místních komunikací budou rovněž přítomna stromořadí, a to dle specifík konkrétního úseku komunikace.

Ostatní pěší propojení

V rámci studie je respektováno i propojení s okolními oblastmi, jako jsou břehy Labe, městské lesy a krajina. Nad rámec této studie se doporučuje obnovit a rozvíjet tato propojení pro pěší pohyb.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ – BLOKY A VNITROBLOKY

Veřejné prostranství uvnitř zástavby má otevřený a „polosoukromý“ charakter, podporující sousedský život. Vnitrobloky by měly být řešeny v dialogu s obyvateli, a to s ohledem na potřeby a funkce sousedské komunity, možnosti sdílené tvorby a participace. Každý vnitroblok bude samostatně zadán a řešen ve spolupráci s aktéry v území.

KRAJINA – ZELEŇ KRAJINNÁ

V širším okolí mimo zastavěné oblasti bude doporučeno zachování a kultivace krajinné prostupnosti, zejména v oblasti Haldy, Spojliského odpadu a podél břehů Labe, včetně dalších vybraných pěších propojení. Tyto kroky přispějí k ochraně krajinného rázu a integraci přírodních prvků do městské krajiny. Plocha D-X2 a D-X3.

7 VODOHOSPODÁŘSTVÍ

V lokalitě Dubina, je severní strana lokality lemována vodotečí „Spojilský odpad“ Spojlilský odpad pramení u obce Zminný a odvádí vodu z povodí o rozloze 12,44 km². Lze konstatovat, že tato lokalita je chráněna protipovodňovým systémem města Pardubic, ale současně je ohrožována záplavou ze Spojliského odpadu. S touto skutečností je nutno počítat při realizaci nové zástavby. Podrobnější popis problematiky Spojliského odpadu je uveden v následujícím textu.

Problematika povodí Spojliského odpadu

V současnosti je již realizováno protipovodňové opatření na řece Labi a Chrudimce v zastavěné části města Pardubic. Stále však zůstává nevyřešený problém Spojliského odpadu, který vznikl v 60. letech při stavbě zdymadla na řece Labi v Pardubicích. Výstavbou jezu došlo k navýšení hladiny v Chrudimce a ve východní části města na Labi. Navýšení hladiny způsobilo zatopení dalších drobných vodotečí, včetně Spojliského odpadu, který v té době ústil do Labe gravitačně v původním nadjezí jezu Pardubice. Proto bylo nutné upravit Spojlilský odpad. Byl vybudován tzv. „odpad L“, který dodnes převádí vyústění Spojliského odpadu ke Chrudimce, odkud pokračuje shybkou DN 1400 pod korytem Chrudimky a dále podél ulice Labská s vyústěním do levého podjezí zdymadla Pardubice.

Problémem je, že shybka pod Chrudimkou má kapacitu pouze 4,0 m³/s, což již při dnešním růstu zástavby Pardubic není dostačující. Problémem je velké množství dešťových vod z východní části města směrem od Chrudimky a jižně od Labe, které tečou právě do Spojliského odpadu. Dalším problémem jsou dešťové odlehčovače městské jednotné kanalizace, které jsou vyústěny ve spodní části Spojliského odpadu.



Aby nedocházelo k záplavám zástavby na pravém břehu Chrudimky za stávající protipovodňovou ochranou, byla u shybky u Chrudimky vybudována nová čerpací stanice o výkonu 4,0 m³/s, kterou provozuje VAK Pardubice a.s.

Účelem této čerpací stanice je přečerpávat vody ze Spojliského odpadu při povodni (již při průtoku Q5) na Labi. Při průtoku v Labi Q5 dochází ke vzduť hladiny přes shybku do Spojliského odpadu a odtud do městské kanalizace. Z tohoto důvodu je nutné při průtoku Q5 shybku uzavřít. Koryto „odpadu L“ se začne plnit průtokem nad 4,0 m³/s, který bezpečně přečerpá povodňová čerpací stanice. Tato tzv. vnitřní voda při kulminaci povodně vyběžít do přilehlé zástavby, která je centrálně chráněna protipovodňovým systémem Pardubic.

Z výše uvedeného vyplývá, že intravilán města Pardubic je již při průtoku pětileté vody (Q5) ohrožen ze Spojliského odpadu objemem povodně 269 500 m³. Pro srovnání, průtok stoleté vody (Q100) je 11,8 m³/s a objem povodně činí 514 300 m³. Z toho vyplývá nutnost bezpečné retence objemu povodně nad kapacitu čerpací stanice ve výše položeném povodí Spojliského odpadu, což vzhledem ke konfiguraci povodí nelze realizovat pouze v jeho horní části.

V původním řešení bylo počítáno s vybudováním dvou poldrů na pravém břehu řeky Chrudimky v blízkosti nad Ležáneckým rybníkem, tzv. „suchý“ a „mokrý“ poldr. Při hydrotechnickém koncepčním posuzování širšího území přišla obec Spojlil s návrhem vybudování poldru nad obcí, tedy na jejím východním okraji u Staročernska. Závěry vyplynuly tak, že při realizaci poldru nad obcí Spojlil by postačilo vybudovat na území Pardubic pouze jeden poldr, a to poldr „mokrý“.

Při zpracování dokumentace „mokrého poldru“ byly zohledněny dříve zpracované záměry na výstavbu suchých poldrů na katastru obce Spojlil a ve Studáneckém lese (poldr Dubina). V současnosti ani jeden z těchto záměrů není projednán v rámci územně plánovací dokumentace. Poldr Spojlil je značně kontroverzní záměr. Návrh poldru ve zcela plochem území s minimální hloubkou a z toho plynoucí velkou rozlohou (cca ½ katastru obce) se jeví jako nereálný a nerentabilní. Poldr Dubina je technicky reálný záměr, který využívá přírodní konfigurace terénu a přirozené hráze tvořené lesní komunikací. Problém tohoto návrhu však spočívá v jeho nevhodné poloze. Navržený poldr leží na horní části toku, na začátku jeho povodí, což činí jeho fungování při zadržení povodně velmi problematickým. Minimální plocha povodí a z toho plynoucí minimální průtok, který lze zadržet, snižují účinnost tohoto opatření.

Z výše uvedených důvodů byla pro řešení protipovodňové ochrany Pardubic doporučena realizace „mokrého“ poldru, pro který byla v listopadu 2014 upravena projektová dokumentace. Koryto Spojliského odpadu je ve správě Státního pozemkového úřadu se sídlem v Pardubicích (bývalá Zemědělská vodohospodářská správa Pardubice). Otevřené koryto Spojliského odpadu a zatrubněný úsek „L“ jsou ve správě Povodí Labe, státní podnik.

8 KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Sítě veřejné technické infrastruktury budou umístovány výhradně v plochách veřejných prostranství. Všechny pozemky bytových domů budou připojeny k těmto veřejným sítím: vodovodu, splaškové kanalizaci, elektrické distribuční síti nízkého napětí, případně plynu či horkovodu EOP a datové síti. Jako preferovaný zdroj tepla je navrhován horkovod z CZT. Stejně tak budou k těmto sítím připojeny všechny stavby občanského vybavení. Při umístování inženýrských sítí v rámci veřejných prostranství je nutné zohlednit navrženou polohu veřejné zeleně v jednotlivých uličních profilech. Předpokládaná napojovací místa sítí technické infrastruktury jsou znázorněna na výkresu technické infrastruktury dle dostupných podkladů jednotlivých správců sítí. Převážná část této páteřní infrastruktury se nachází podél komunikace Hůrka.

Vodovod

Lokalita bude napojena na páteřní vodovod, který prochází územím komunikace I/36, ul. Hůrka, pro lokalitu Hůrka. Páteřní vodovod v řešené lokalitě bude zokruhován, aby byl ve všech větvích zajištěn konstantní odběr pitné vody. Dimenze a materiálové řešení bude řešeno v navazujícím stupni PD.

Splašková kanalizace

Splaškové vody budou odváděny oddílnou soustavou kanalizace. Předpokládá se napojení na páteřní kanalizaci vedenou v komunikaci I/36 (ul. Hůrka). Lokalita bude napojena klasickou gravitační kanalizací. Dimenze a materiálové řešení bude řešeno v navazujícím stupni PD.

Likvidace dešťových vod

Likvidace dešťových vod bude zajištěna zasakováním v místě, pokud to bude možné. V rámci uličních profilů bude vždy vymezen zelený pás, do kterého bude možné umístit průleh nebo zasakovací rýhu. Dešťové vody ze střech jednotlivých domů a přilehlých zpevněných ploch budou zasakovány v rámci příslušných bloků. Případně lze využít veřejnou zeleň pro zasakování, přičemž nesmí být narušena její hlavní funkce.

Elektrická energie

Distribuce elektrické energie v oblasti bude zajištěna primárně ze sítě nízkého napětí, vzhledem k dostupnosti rozvodny v řešeném území. Dimenze a technické řešení bude řešeno v navazujícím stupni PD dle potřeb navrhovaných objektů a jejich funkčního využití v součinnosti s technickým řešením.

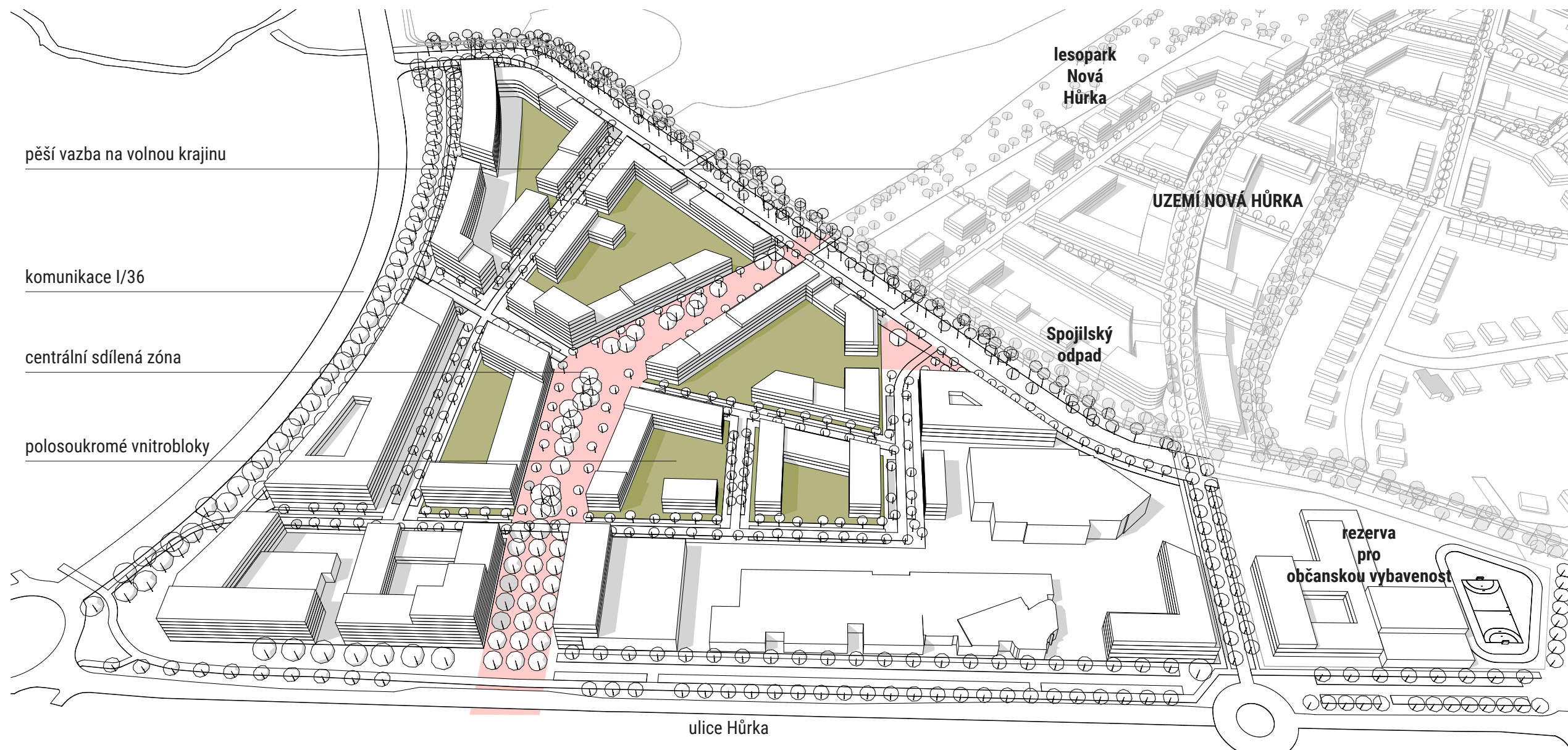
Zásobování teplem

Pro zásobování teplem a přípravu teplé vody se vzhledem k přítomnosti horkovodu z elektrárny Opatovice preferuje využití tohoto centrálního zdroje. Stávající rozvod se nachází v ul. Hůrka, silnice I/36, kde je páteřní větev horkovodu u kruhové křižovatky. Na tuto větev bude napojen páteřní rozvod pro řešenou lokalitu. Dimenze a materiálové řešení bude řešeno v navazujícím stupni PD.

Nakládání s odpady

Svoz odpadu v lokalitě bude zajištěn smluvním dodavatelem, resp. technickými službami. V rámci lokality budou umístěna stanoviště pro tříděný odpad v počtu a docházkové vzdálenosti dle navržených objektů.

9 VYJÁDŘENÍ DOSS A VEŘEJNOSTI JE SAMOSTATNOU PŘÍLOHOU ÚZEMNÍ STUDIE



ZÁKLADNÍ KONCEPT ÚZEMÍ DUBINA - SEVER

„Město, které si lidé zamilují, je město, kde se lidé cítí bezpečně, pohodlně a kde mají možnost se potkávat, chodit pěšky, využívat veřejné prostory a trávit čas venku.“

Jan Gehl

Variabilní bloková zástavba

Navržená struktura vychází z tradičního principu blokových měst, kde kostra ulic a náměstí zůstává neměnná. Tato stabilní struktura poskytuje pevný základ, na který se napojují variabilní bloky, jejichž náplň se v čase přizpůsobuje aktuálním potřebám. Město tak může reagovat na změny ve společnosti, ekonomice nebo kultuře, aniž by došlo k narušení jeho základního uspořádání. Variabilní bloky tedy zajišťují flexibilitu a adaptabilitu městské zástavby, což je klíčové pro dlouhodobou udržitelnost a rozvoj.

Veřejná prostranství, prostupnost a rekreace

Každá ulice, náměstí či park by měla mít svůj jedinečný charakter a jasně definované místo v celkové struktuře, což zajistí snadnou orientaci v lokalitě. Navrhovaná městská čtvrť disponuje propojenou sítí zelených tras a ploch určených pro volnočasové aktivity. Klíčovým prvkem této koncepce je voda, přičemž cílem je propojení kanálu Halda a Spojilského odpadu. Podél Spojilského odpadu je navržen významný „zelený“ veřejný prostor, který má celoměstský význam. V rámci této struktury je dále navržena promenáda, náměstí a soustava menších, intimnějších veřejných prostranství. Nová čtvrť tak nabízí dobře propojenou síť veřejných prostor.



Různorodá bytová zástavba



Sdílená zóna s aktivním parterem



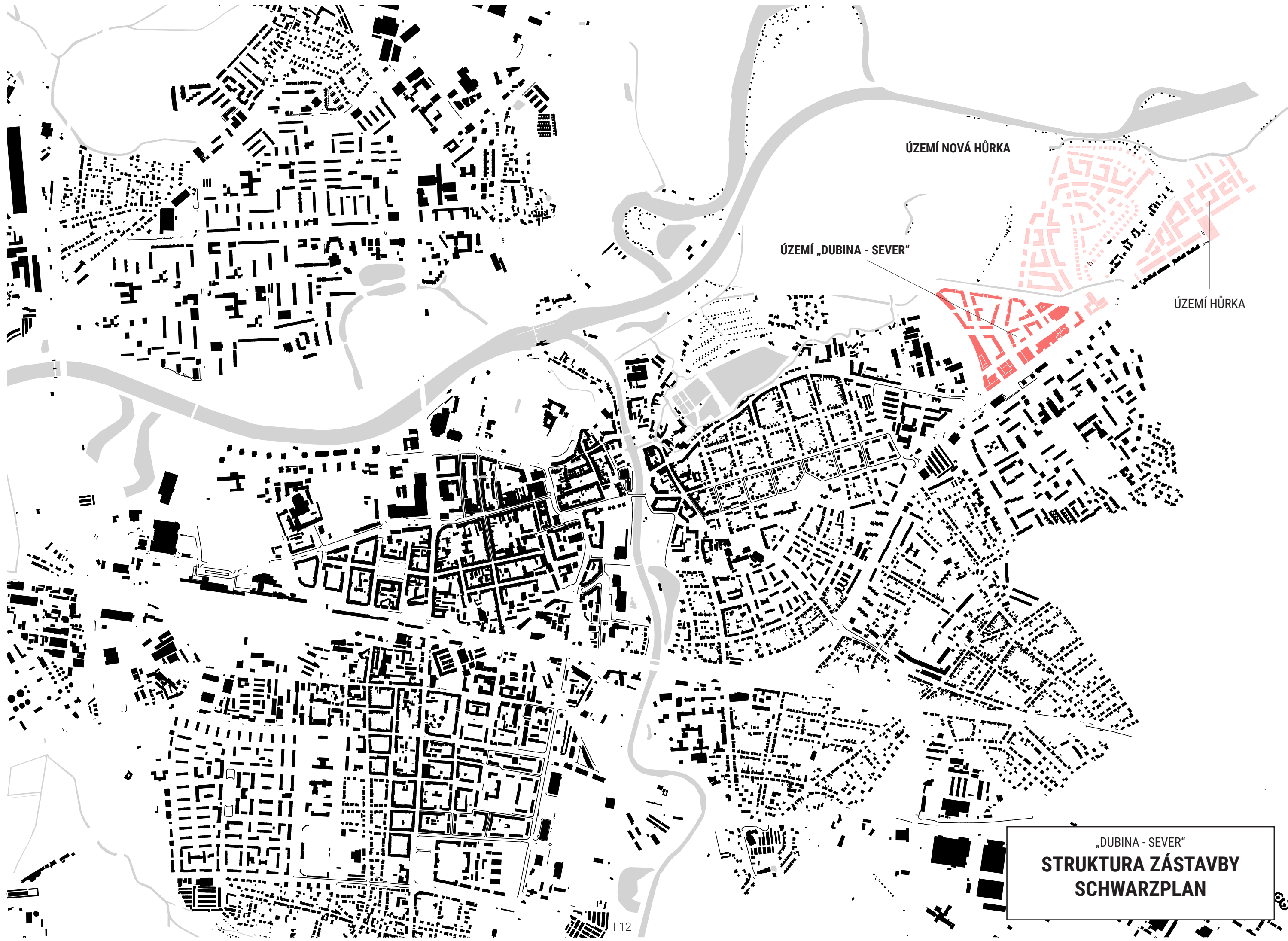
Pobytové veřejné prostranství



Ulice s pobytovým charakterem a zelení



Komerční objekty - kvalitní prostor vnitrobloků
zdroj: www.landezine.com



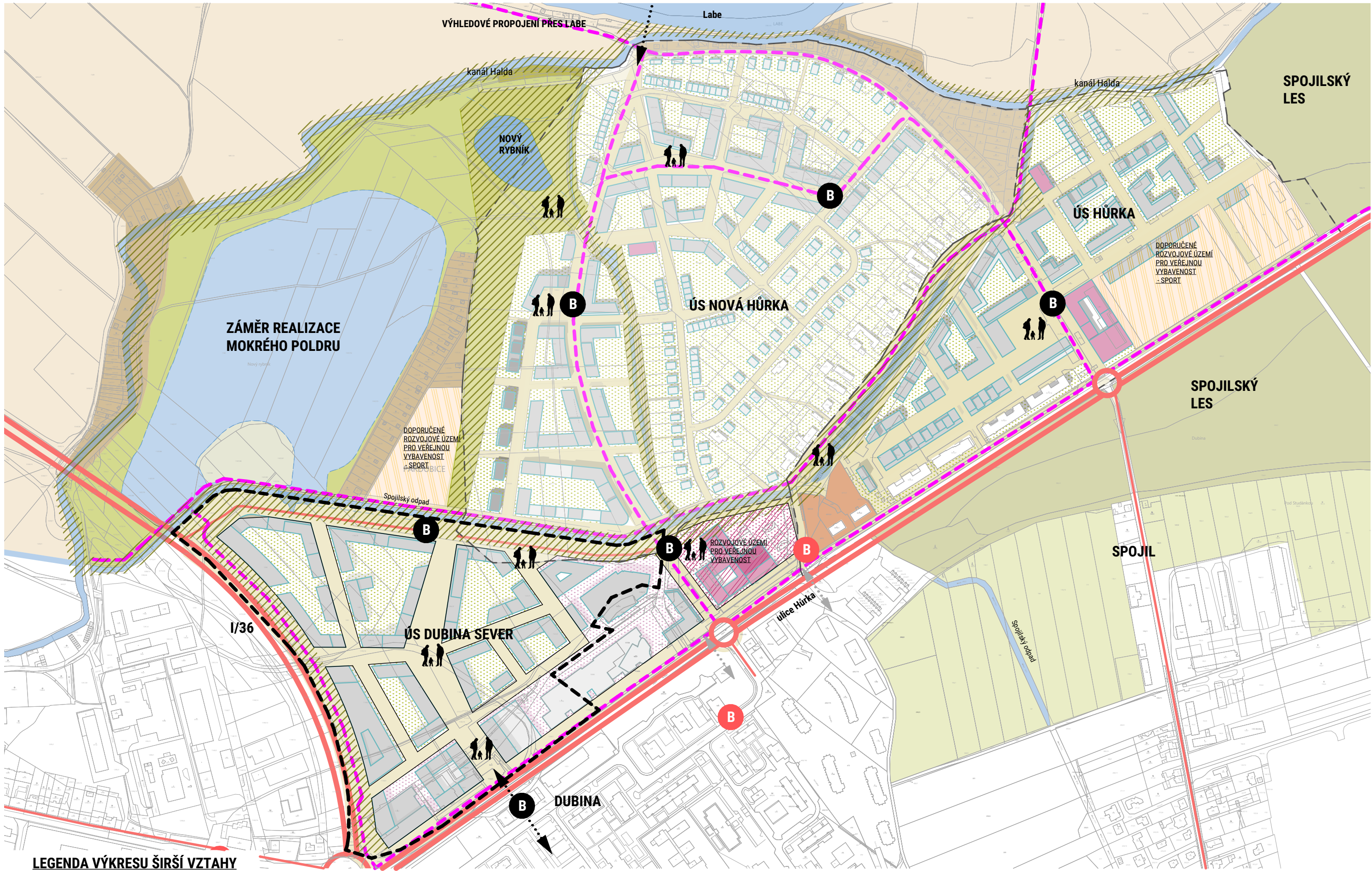
ÚZEMÍ NOVÁ HŮRKA

ÚZEMÍ „DUBINA - SEVER“

ÚZEMÍ HŮRKA

„DUBINA - SEVER“

**STRUKTURA ZÁSTAVBY
SCHWARZPLAN**



LEGENDA VÝKRESU ŠIRŠÍ VZTAHY

- hranice řešeného území
- parcelní kresba
- ilustrace možné zástavby v rámci regulace
- plochy individuální rekreace - zahrádky
- navrhované plochy pro rozvoj OV - vzdělávání
- navrhované plochy pro rozvoj OV - sport
- plochy pro obranu státu

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A KRAJINA

- uliční prostranství
- lesoparky/louky/pole
- lesy
- krajinná zeleň
- vodní prvky a toky - navrhované vodní plochy

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- zastávka autobusu MHD - stávající
- zastávka autobusu MHD - navrhovaná
- silnice I/36
- místní komunikace
- cyklistické trasy

- klíčové pobytové prostory
- budovy vyšší občanské vybavenosti MŠ/ZŠ - možné umístění v rámci území
- klíčové úrovně propojení pro pěší a cyklisty
- úrovně propojení pro pěší a cyklisty

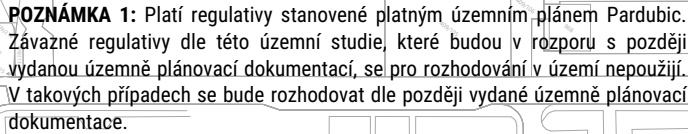
ÚZEMNÍ STUDIE DUBINA - SEVER

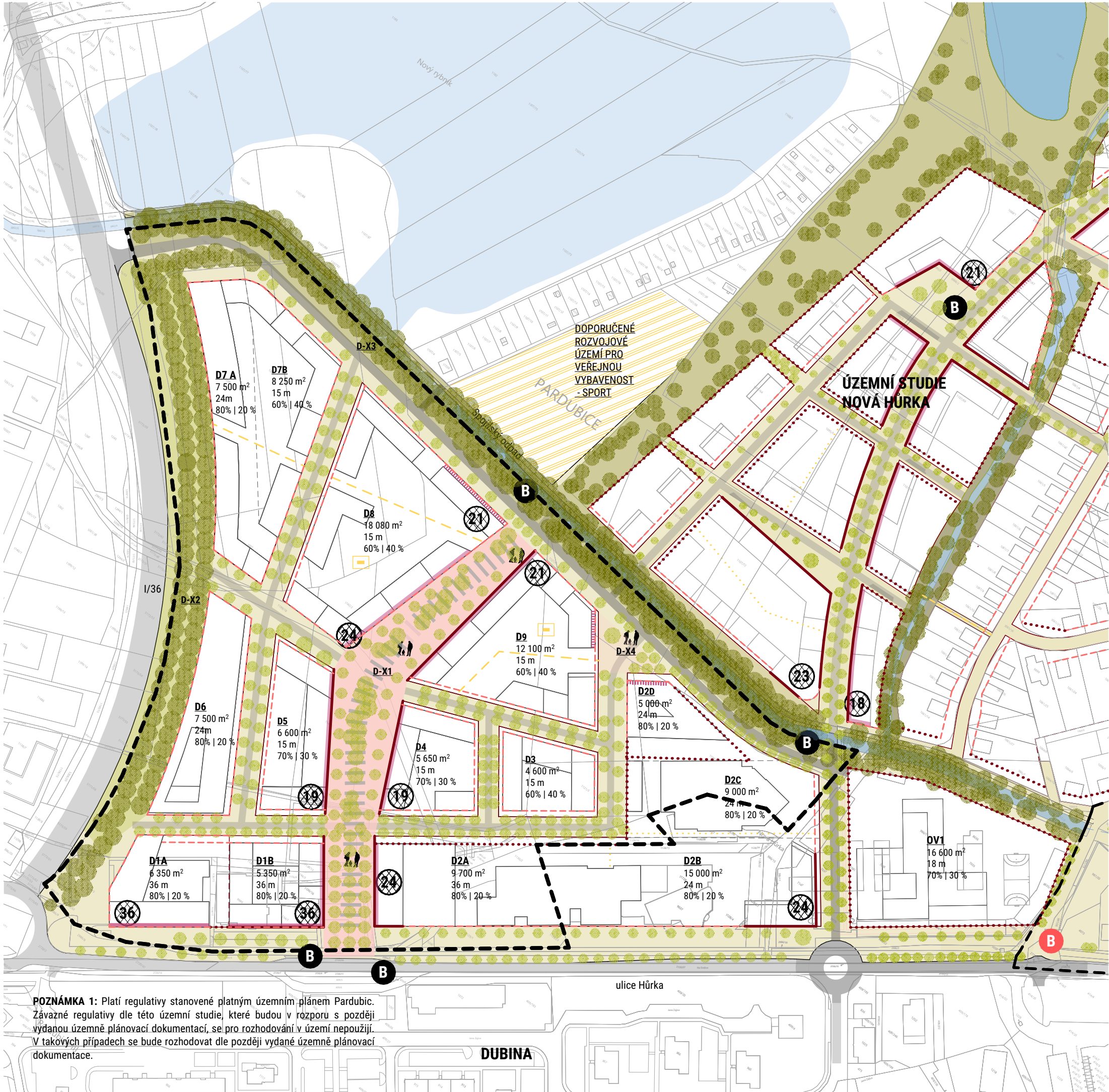
Pořizovatel územní studie:
Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta

NÁZEV VÝKRESU
ŠIRŠÍ VZTAHY - NÁVRH

MĚŘÍTKO 1:5 000 FORMÁT A3 DATUM 11/2025 ČÍSLO VÝKRESU 01







POZNÁMKA 1: Platí regulativy stanovené platným územním plánem Pardubic. Závazné regulativy dle této územní studie, které budou v rozporu s později vydanou územně plánovací dokumentací, se pro rozhodování v území nepoužijí. V takových případech se bude rozhodovat dle později vydané územně plánovací dokumentace.

LEGENDA HLAVNÍHO VÝKRESU

STRUKTURA ÚZEMÍ

- ČLENĚNÍ ÚZEMÍ**
- hranice řešeného území
 - / - - uliční čára vymezující: stavební blok / nestavební blok
 - - - rozhraní odlišných bloků (nebo jejich částí)
- IDENTIFIKACE PRVKU**
- D-X identifikace nestavebního bloku
 - D6 identifikace stavebního bloku se základními daty:
 - 7 500 m² plocha bloku
 - X m max. výšková hladina v m
 - 50% | 50% max. zastavitelnost pozemku | min. podíl zeleně
- ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ**
- ulice - veřejné prostranství
 - veřejné prostranství (celoměstsky významné / lokální / místní)
- PODROBNĚJŠÍ POŽADAVKY NA NESTAVEBNÍ BLOKY**
- izolační zeleň k I/36
 - pobytová parková/lesoparková plocha celoměstského významu
- REGULATIVY ZÁSTAVBY**
- uzavřená stavební čára
 - uzavřená nebo otevřená stavební čára
 - otevřená stavební čára
 - volná stavební čára
 - aktivní parter - předepsaný / doporučený

- VÝŠKOVÁ REGULACE**
- 25 výšková dominanta s určením maximální výšky v metrech
- PODROBNĚJŠÍ POŽADAVKY NA STAVEBNÍ BLOKY**
- veřejně přístupné vnitroblokové prostranství - požadavek
 - veřejný přístup napříč stavebním blokem s naznačeným trasováním: požadovaný / doporučený

MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

- koridor pro stromořadí
- navržené vodní plochy

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- B zastávka autobusu
- B zastávka autobusu - stávající
- místní komunikace I./II./ III. třídy
- sdílená zóna

PODKLADNÍ A INFORMATIVNÍ JEVY

- parcelní kresba
- ilustrace možné zástavby v rámci regulace

ÚZEMNÍ STUDIE DUBINA - SEVER

Pořizovatel územní studie:
Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta

NÁZEV VÝKRESU

HLAVNÍ VÝKRES - REGULACE

MĚŘÍTKO 1:3 000 FORMÁT A3 DATUM 11/2025 ČÍSLO VÝKRESU 05



STRUKTURA ÚZEMÍ

● ● ● hranice řešeného území
 — / — uliční čára vymezující: stavební blok / nestavební blok
 - - - rozhraní odlišných bloků (nebo jejich částí)

D - X	identifikace nestavebního bloku
D1	identifikace stavebního bloku se základními daty:
00 m ²	plocha bloku
X m	max. výšková hladina

- ulice
- nezpevněná veřejná prostranství - les, lesopark, parky, plácky
- vodní plochy a toky / navržené vodní prvky

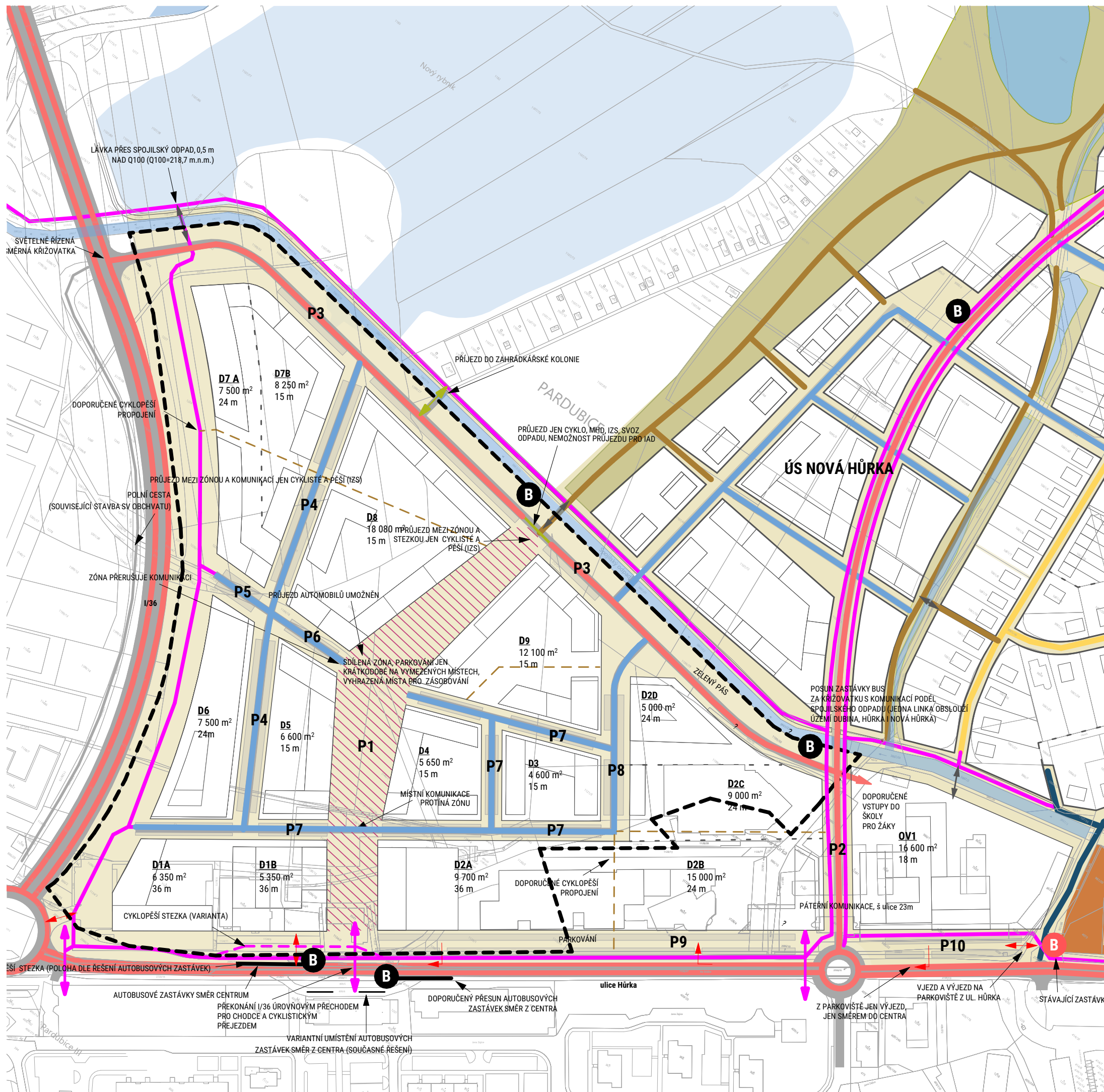
	zastávka autobusu - stávající
	zastávka autobusu - návrh
	sdílená zóna
	silnice I/36
	místní komunikace - 50 km/h
	zóna 30
	místní komunikace - max. 30 km/h
	obytné zóny
	komunikace - pěší zóny
	doporučené pěší propojení v rámci stavebího bloku
	významné pěší propojení v rámci nestavebího bloku
	stezka pro chodce a pro cyklisty
	možné propojení pouze pro nemotorovou dopravu
	navržený vjezd/výjezd
	významná pěší a cyklo propojení přes ulici Hůrka

- parcelní kresba
- ilustrace možné zástavby v rámci regulace
- P1 - P10** identifikace typu uličního profilu
- klíčové pobytové veřejné prostory

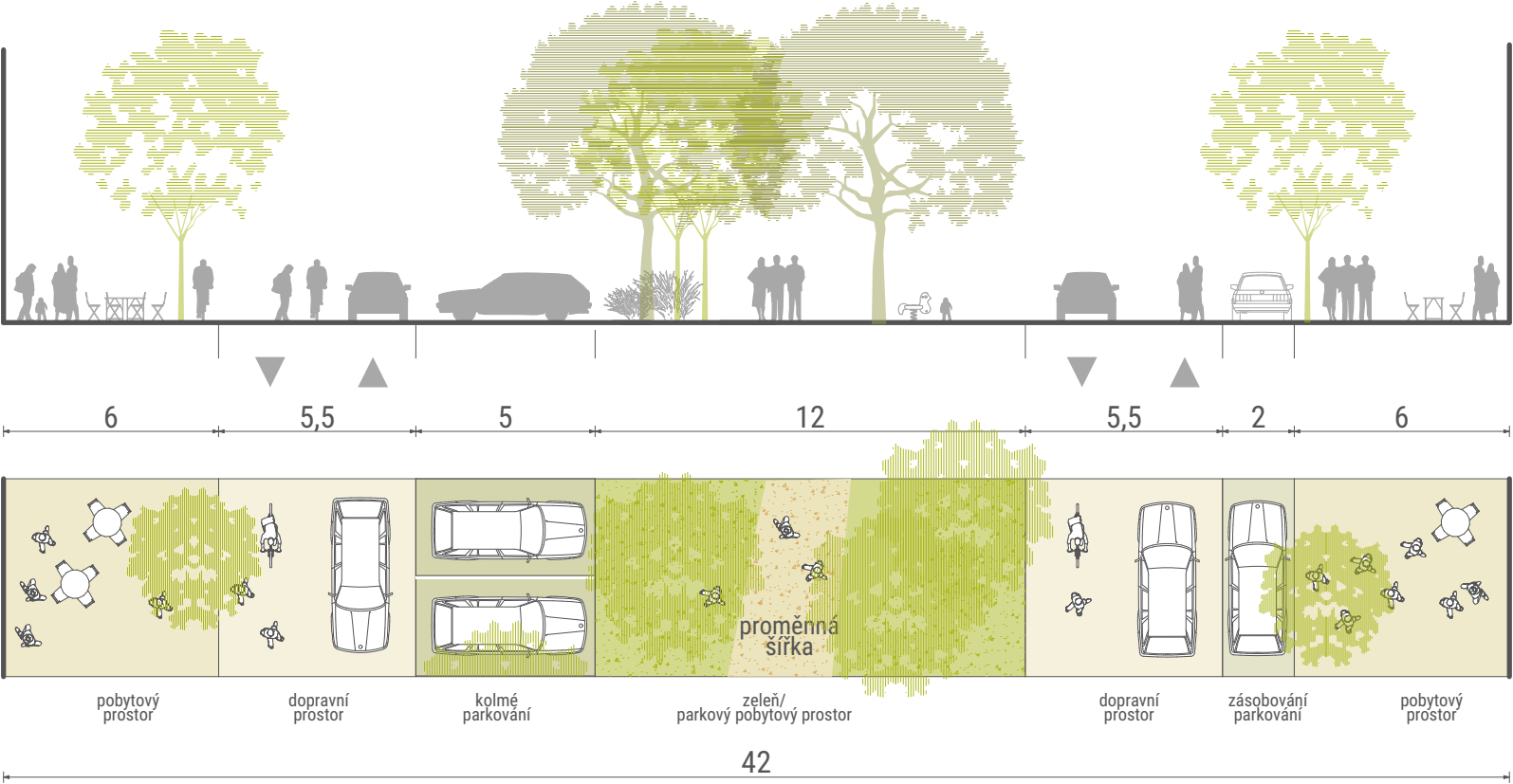
Pořizovatel územní studie:
Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

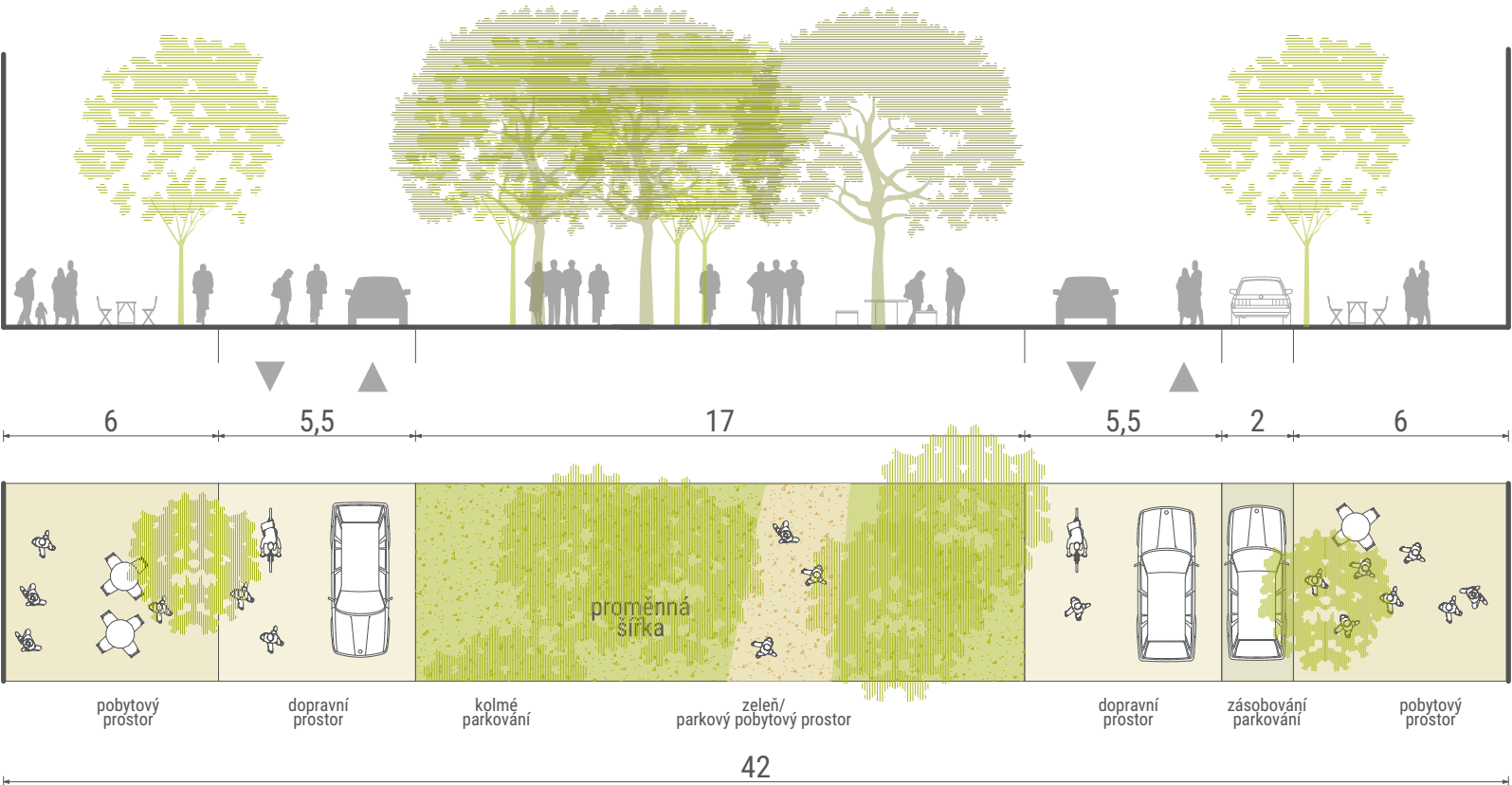
MĚŘÍTKO	FORMÁT	DATUM	ČÍSLO VÝKRESU
1:3 000	A3	11/2025	06



P1 - SDÍLENÁ ZÓNA - PROMĚNNÝ POBYTOVÝ PROSTOR



P1 - SDÍLENÁ ZÓNA - PROMĚNNÝ POBYTOVÝ PROSTOR



ÚZEMNÍ STUDIE DUBINA - SEVER

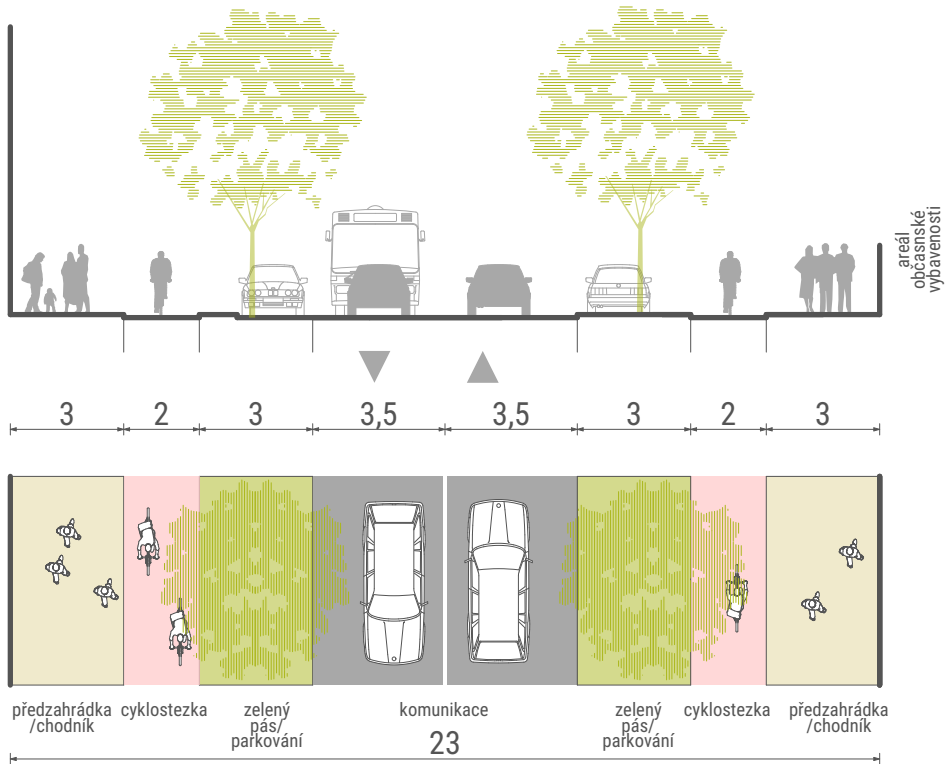
Pořizovatel územní studie:
Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta

NÁZEV VÝKRESU

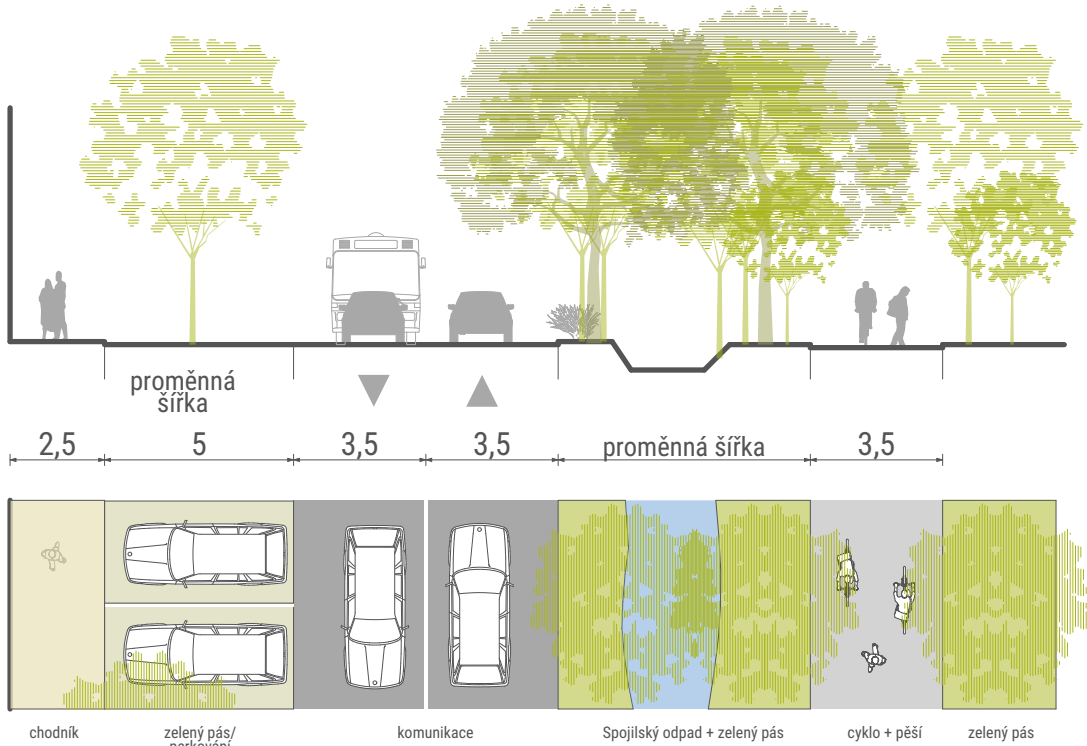
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - ULIČNÍ PROFILY

MĚŘÍTKO	FORMÁT	DATUM	ČÍSLO VÝKRESU
1:200	A3	11/2025	07

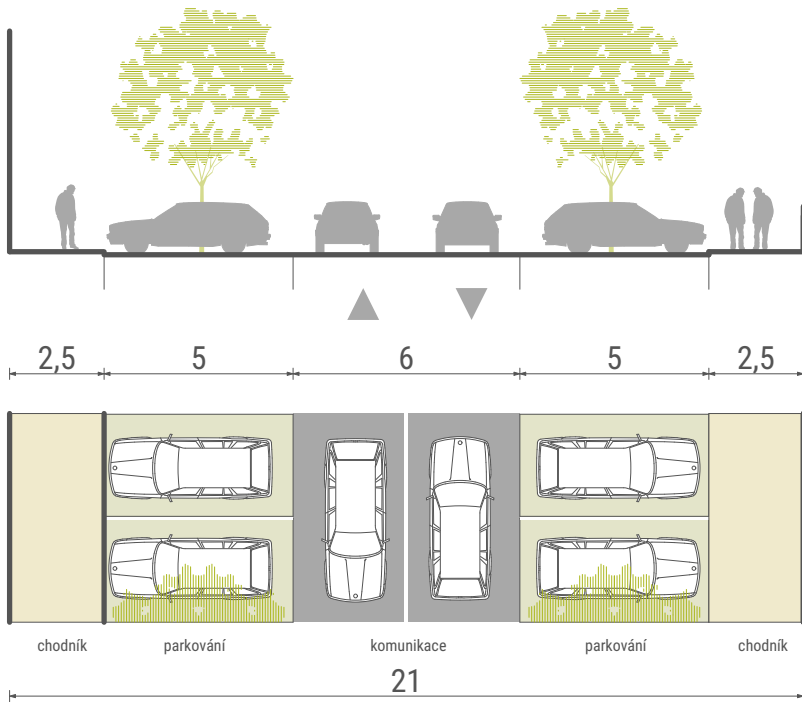
P2 PÁTEŘNÍ KOMUNIKACE - NOVÁ HŮRKA



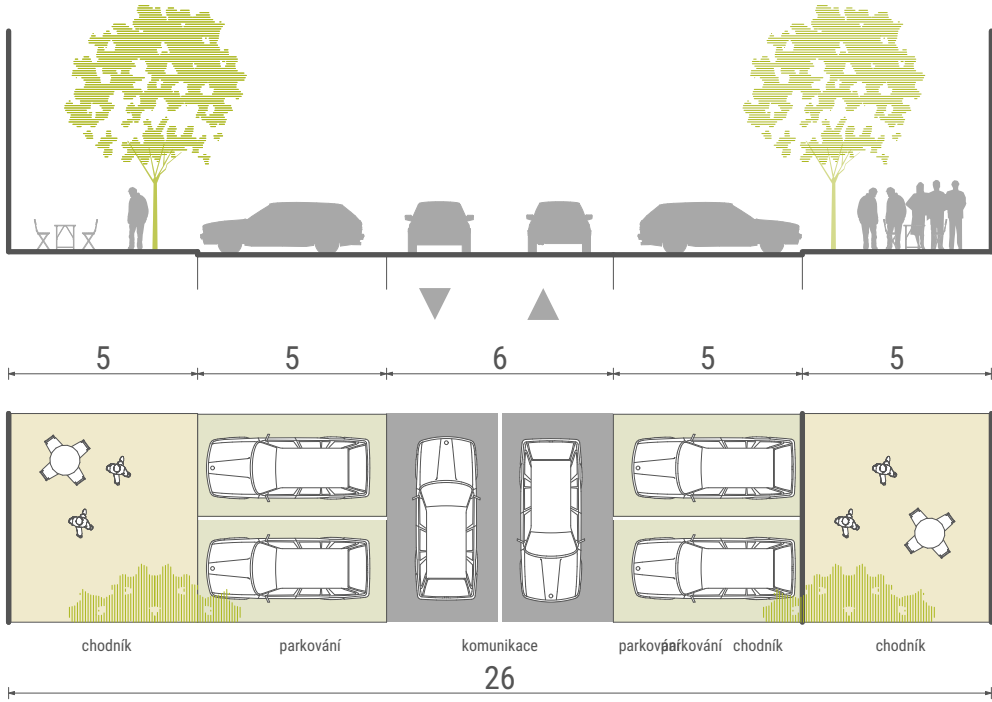
P3 SPOJILSKÝ ODPAD



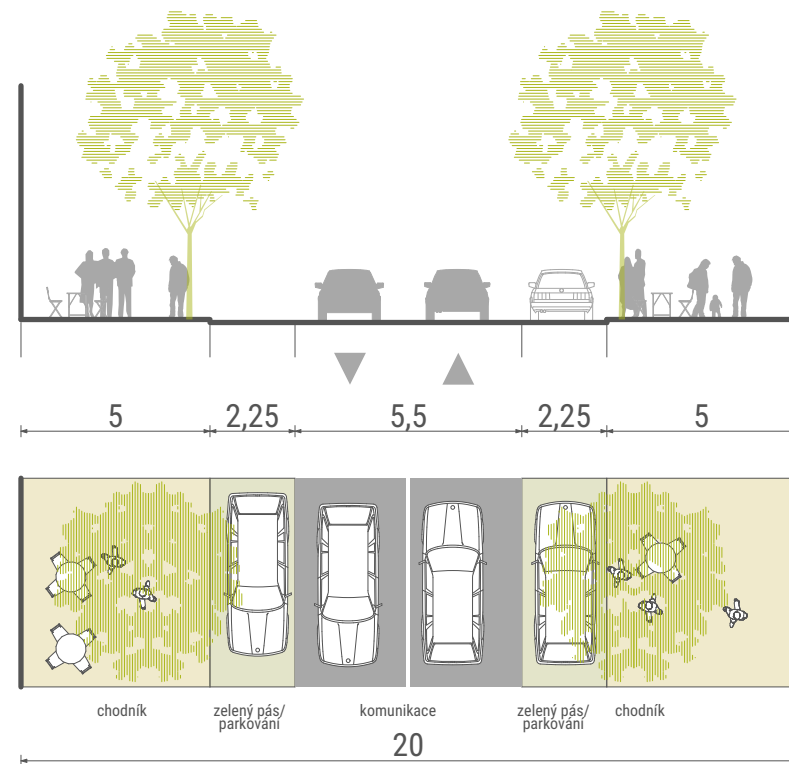
P4



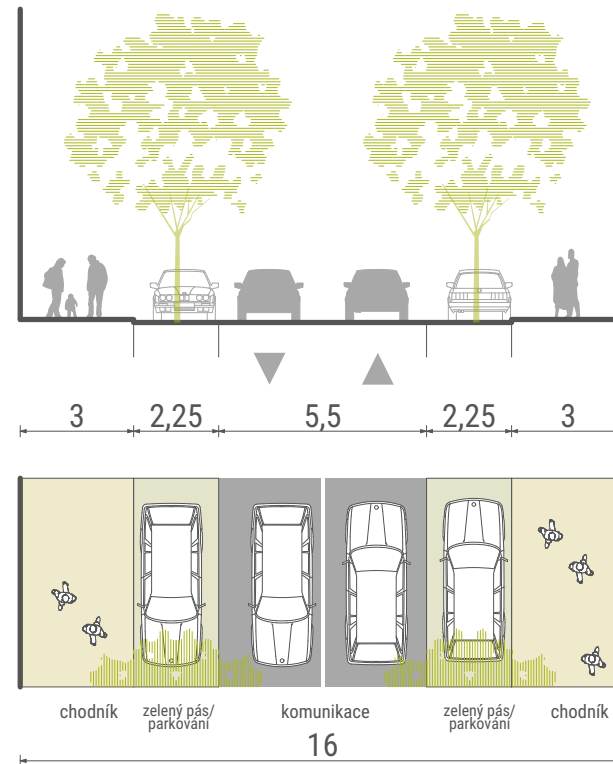
P5



P6



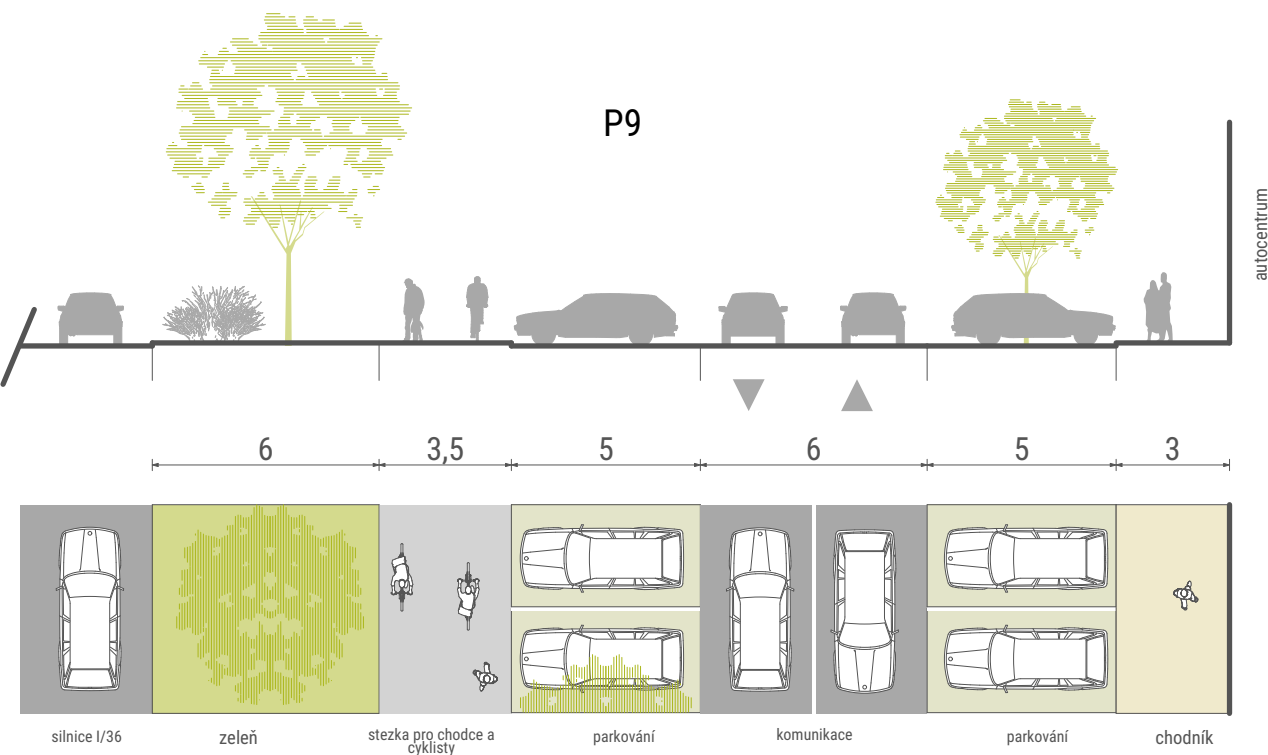
P7



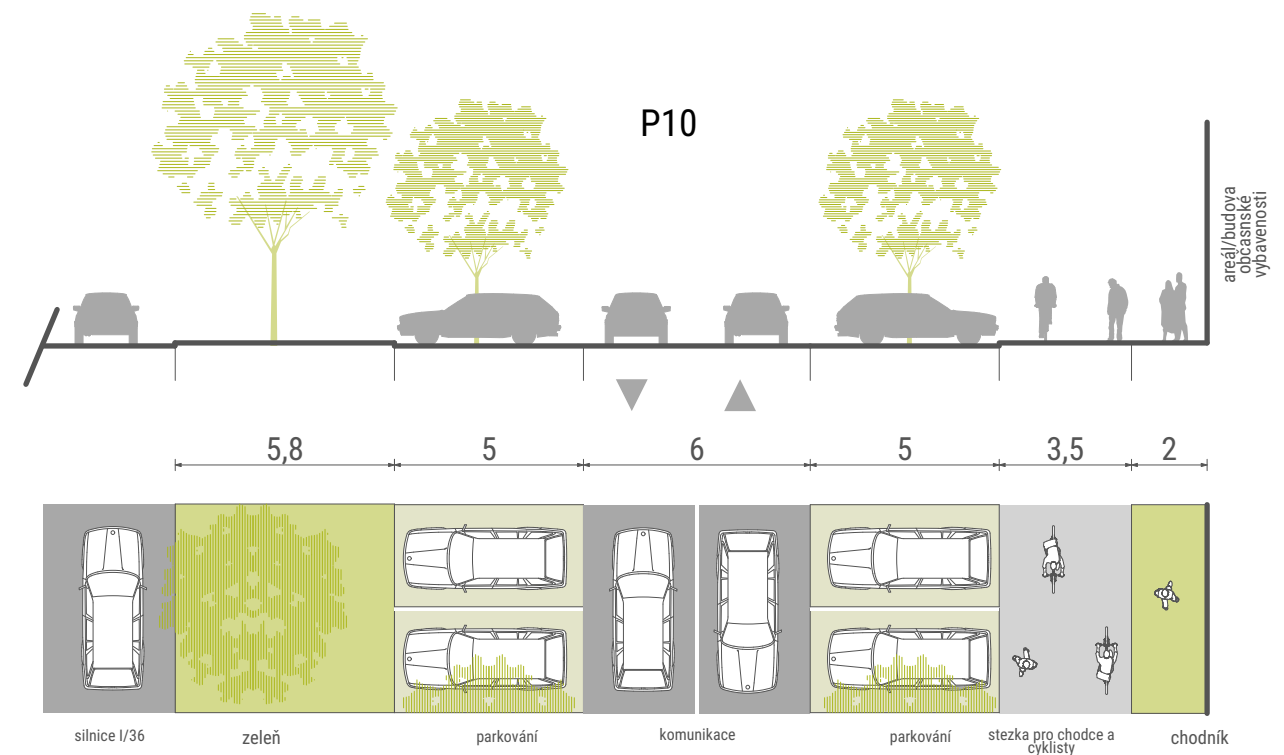
P8



P9



P10



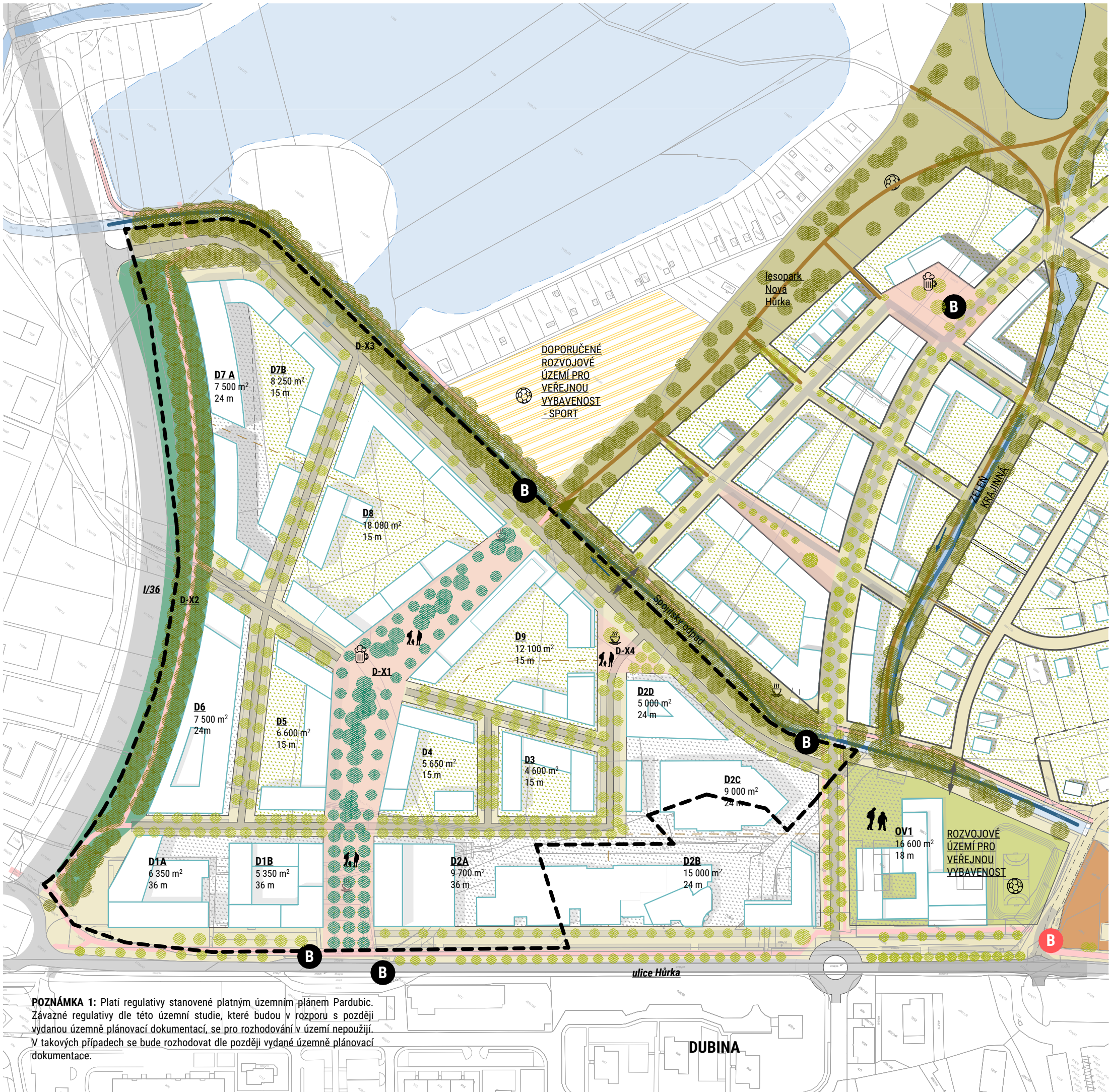
ÚZEMNÍ STUDIE DUBINA - SEVER

Pořizovatel územní studie:
Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta

NÁZEV VÝKRESU

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - ULIČNÍ PROFILY

MĚŘÍTKO 1:200 FORMÁT A3 DATUM 11/2025 ČÍSLO VÝKRESU 09



POZNÁMKA 1: Platí regulativy stanovené platným územním plánem Pardubic. Závazné regulativy dle této územní studie, které budou v rozporu s později vydanou územně plánovací dokumentací, se pro rozhodování v území nepoužijí. V takových případech se bude rozhodovat dle později vydané územně plánovací dokumentace.

LEGENDA VÝKRESU MODORZELENÁ INFRASTRUKTURA

- hranice řešeného území
- IDENTIFIKACE PRVKU
- D - X identifikace nestavebního bloku
- D1 identifikace stavebního bloku se základními daty:
- 00 m² plocha bloku
- X NP max. počet podlaží
- VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A KRAJINA
- ulice
- uliční prostranství s vyšším pobytovým významem/promenáda
- polosoukromá zeleň
- areálová zeleň
- izolační zeleň
- lesopark - krajinná zeleň
- areálové zpevněné plochy

MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

- koridor pro uliční stromořadí
- nekomponovaná krajinná zeleň
- komponovaná zeleň - sdílená zóna
- navržené vodní plochy
- nové liniové vodní prvky
- směr toku

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- B zastávka autobusu - stávající
- B zastávka autobusu - návrh
- doporučené pěší propojení v rámci stavebního bloku
- významné pěší propojení v rámci nestavebního bloku
- možné propojení pouze pro nemotorovou dopravu

PODKLADNÍ A INFORMATIVNÍ JEVY

- parcelní kresba
- ilustrace možné zástavby v rámci regulace
- klíčové pobytové veřejné prostory
- plochy pro sport - rezerva
- prostup do krajiny

ÚZEMNÍ STUDIE DUBINA - SEVER

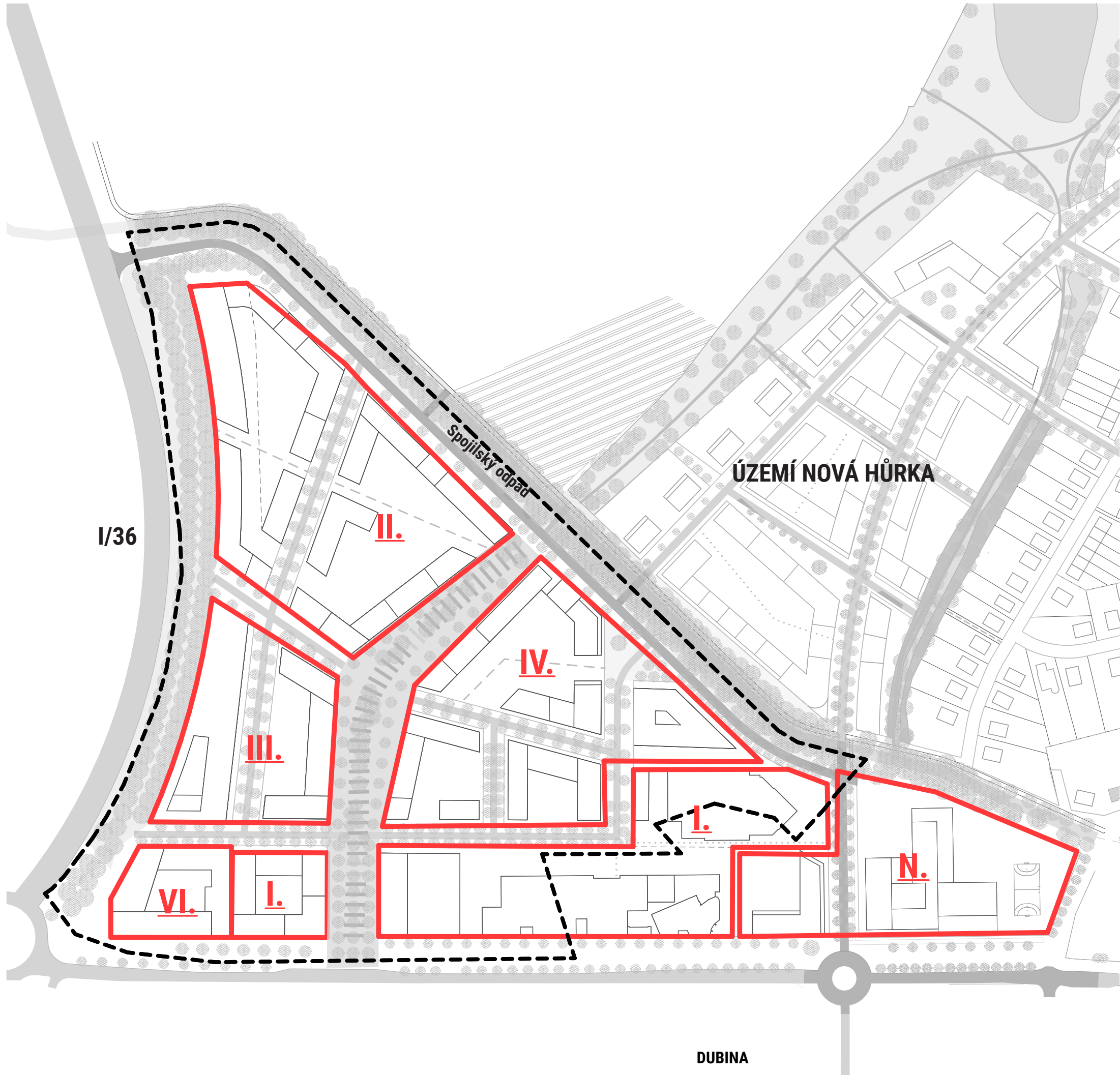
Pořizovatel územní studie:
Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta

NÁZEV VÝKRESU

MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

MĚŘÍTKO 1:3 000 FORMÁT A3 DATUM 11/2025 ČÍSLO VÝKRESU 10





LEGENDA NÁVRH ETAPIZACE

- ČLENĚNÍ ÚZEMÍ**
- hranice řešeného území
- PODKLADNÍ A INFORMATIVNÍ JEVY**
- doporučená hranice etapy
 - I. označení etapy - doporučená etapizace
 - N. označení etapy - nezávislá etapa na ostatních
 - ilustrace možné zástavby v rámci regulace

POZNÁMKA:

Územní studie navrhuje rozšíření a doplnění struktury řešeného území s cílem zajistit jeho rozvoj. Při respektování podmínek stanovených touto studií je možné jednotlivé záměry realizovat samostatně, což poskytuje flexibilitu v jejich implementaci. Studie je koncipována tak, aby co nejvíce podporovala vzájemnou nezávislost jednotlivých projektů, čímž umožňuje jejich postupné a efektivní rozvíjení bez nutnosti komplexního propojení. Tato koncepce zároveň umožňuje přizpůsobit jednotlivé záměry specifickým potřebám a požadavkům v průběhu času, aniž by došlo k narušení celkové integrace území.

Současně je však nutné zdůraznit, že rozvoj veřejné vybavenosti, jako jsou školy, školky, zdravotnická zařízení či služby, je závislý na návrhu a rozvoji okolních rozvojových ploch. Efektivní fungování těchto zařízení vyžaduje zajištění odpovídající infrastruktury a dostupnosti, což znamená, že jejich umístění a kapacita musí být úzce propojeny s celkovým plánem rozvoje okolního území. Tento aspekt je klíčový pro udržitelnost a kvalitu života v dané oblasti.

ÚZEMNÍ STUDIE DUBINA - SEVER

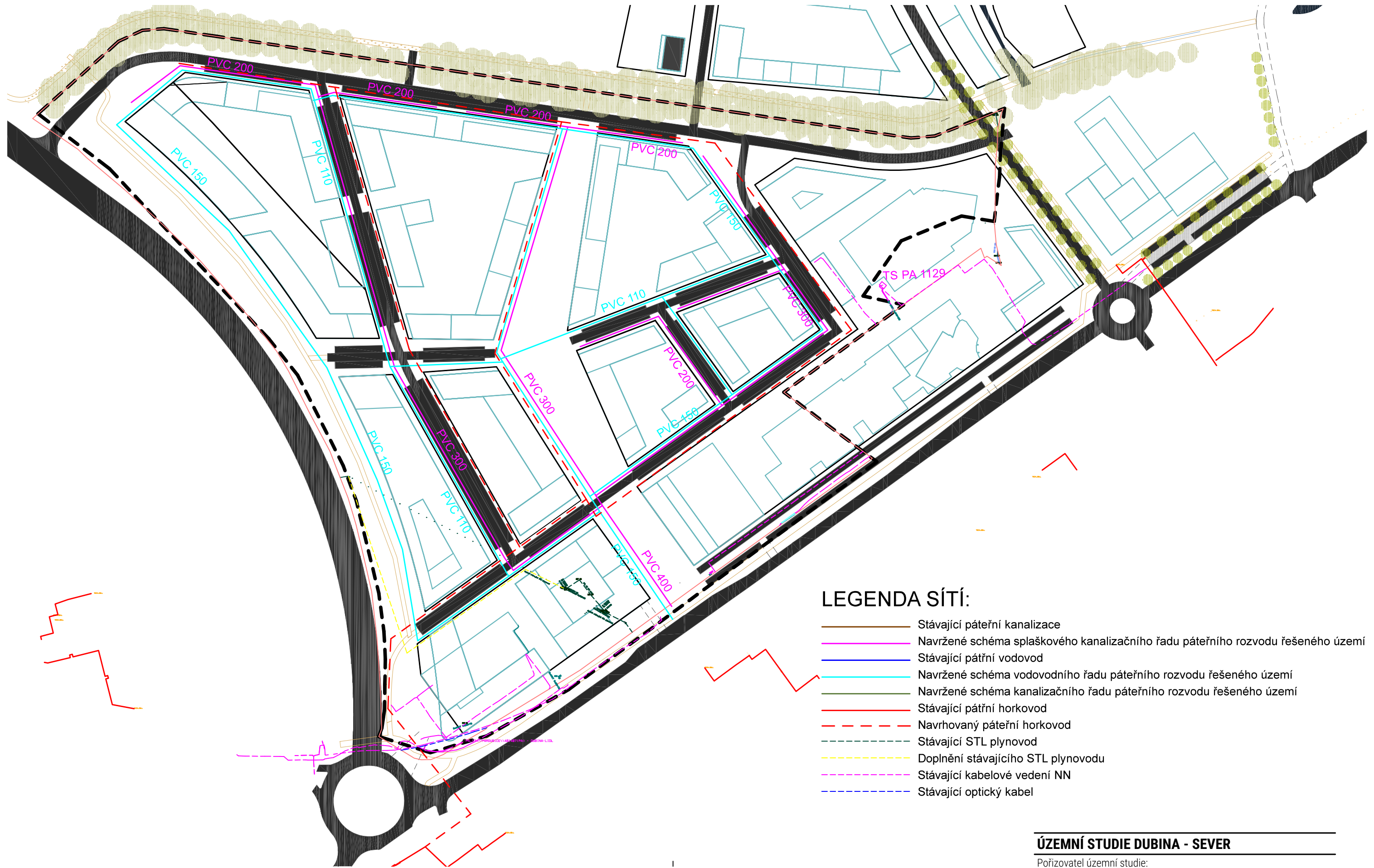
Pořizovatel územní studie:
Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta

NÁZEV VÝKRESU

VÝKRES NÁVRHU DOPORUČENÉ ETAPIZACE

MĚŘÍTKO	FORMÁT	DATUM	ČÍSLO VÝKRESU
1:3 000	A3	11/2025	11





LEGENDA SÍTÍ:

- Stávající páteřní kanalizace
- Navržené schéma splaškového kanalizačního řadu páteřního rozvodu řešeného území
- Stávající pátřní vodovod
- Navržené schéma vodovodního řadu páteřního rozvodu řešeného území
- Navržené schéma kanalizačního řadu páteřního rozvodu řešeného území
- Stávající pátřní horkovod
- Navrhovaný páteřní horkovod
- Stávající STL plynovod
- Doplnění stávajícího STL plynovodu
- Stávající kabelové vedení NN
- Stávající optický kabel

ÚZEMNÍ STUDIE DUBINA - SEVER

Pořizovatel územní studie:
Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta

NÁZEV VÝKRESU

VÝKRES TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

MĚŘÍTKO	FORMÁT	DATUM	ČÍSLO VÝKRESU
1:3 000	A3	11/2025	12





záměr mokrého poldru

Spojilský odpad
krajinné propojení
cyklo+pěší propojení

napojení lokality z I/36

izolační zeleň s cyklo
a pěší stezkou

I/36

VIZUALIZACE I nadhledová vizualizace

sdílená centrální zóna
pobytové aktivity

pěší propojení na vol-
nou krajinu - lesopark
Nová Hůrka

lokalita
Nová Hůrka



I/36

pěší vazba na sídliště
Dubina - úrovňový přechod

záměr mokrého poldru

Spojilský odpad
krajinné propojení
cyklo+pěší propojení

napojení blokuz I/36

napojení lokality
Nová Hůrka

VIZUALIZACE | nadhledová vizualizace



výšková dominanta
hmota vymežující klíčový veřejný prostor

sdílená zóna

hmota vymežující klíčový veřejný prostor



aktivní parter

výšková dominanta

sdílená zóna

aktivní parter

VIZUALIZACE | Sdílená zóna



aktivní parter

výšková dominanta
nároží

pěší lávka
přes Spojišský odpad

sdílená zóna

aktivní parter

VIZUALIZACE | Sdílená zóna



stromořadí

parkovací pás

stromořadí

parkovací pás