

Magistrát města Pardubic  
Odbor hlavního architekta  
Štrossova 44  
530 21 Pardubice

V Pardubicích dne 25.04.2018

### **Námítka k návrhu XIX. změny Územního plánu města Pardubice pro veřejné projednání**

Já, níže podepsaný Jakub Kutílek, narozený 17.03.1986 v Kolíně, bytem Kunětická 100, Pardubice, přijímám zmocnění zástupcem veřejnosti a podávám níže uvedenou námítku k návrhu XIX. změny Územního plánu města Pardubice pro veřejné projednání.

Přílohou této námítky je 71 podpisových archů s věcně shodnou připomínkou a zmocněním zástupce veřejnosti.

#### Námítka:

Návrh XIX. změny územního plánu umožňuje výstavbu dvou souběžných pozemních komunikací, které mají částečně plnit stejný účel. Jedná se o "přeložku silnice I/2 – jihovýchodní tangentu" (dále také "JVT") a "nové dopravní propojení mezi ulicí K Židovskému hřbitovu a silnicí III/34026" (dále také "propojka"). Přičemž je zřejmé, že funkci "propojky" plně zajistí právě "JVT" v podobě, v jaké je připravována dle stanoviska MD ČR č. 81/2017-910-UPR/1 (obsaženo v Odůvodnění návrhu XIX. změny) a veřejně dostupných informací ŘSD ČR ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)).

1. Toto dublování infrastruktury je v rozporu s cíli územního plánování dle stavebního zákona.
2. Toto dublování infrastruktury je v rozporu s úkoly územního plánování dle stavebního zákona.
3. Toto dublování infrastruktury je v rozporu s Republikovými prioritami, stanovenými Politikou územního rozvoje ČR.
4. V průběhu zpracování změny nebyla prověřována varianta využití pouze "JVT" v uspořádání, které by zajistilo i funkce "propojky". A to přesto, že tato varianta byla ve schváleném zadání XIX. změny a navíc je v souladu s připravovanou podobou "JVT".
5. Koridor pro systém silniční dopravy XIX/1Zk nedostatečně reguluje výslednou podobu dopravních staveb, které v něm mají být umístěny.
6. Koridor pro systém silniční dopravy XIX/1Zk znázorněný "překryvnou" značkou – šrafou se zcela vymyká dosavadní metodice platného ÚPmP, čímž činí územní plán méně srozumitelný.
7. Návrh neodůvodněně vypouští požadavek na pořízení územní studie pro rozhodování o změnách v území v lokalitě "9. Pardubičky".

#### Odůvodnění k bodu 1 (rozpor s cíly ÚP)

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, stanovuje v § 18 cíle územního plánování mj. následovně:

*(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.***

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady **pro udržitelný rozvoj území** soustavným a komplexním řešením **účelného využití a prostorového uspořádání území** s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.

(4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom **chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti**. S ohledem na to určuje podmínky pro **hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků**. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.

Je zcela zřejmé, že umožnění výstavby dvou pozemních komunikací plnicích tentýž účel není v souladu s udržitelným rozvojem území, není v souladu s jeho účelným využitím a nedostatečně chrání krajinu.

#### Odůvodnění k bodu 2 (rozpor s úkoly ÚP)

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, stanovuje v § 19 úkoly územního plánování mj. následovně:

(1) Úkolem územního plánování je zejména

...

c) **prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání,**

...

j) **prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území,**

...

Je zřejmé, že v případě umožnění výstavby “propojky” nebyly objektivně posouzeny potřeby, přínosy, problémy a rizika. Což částečně přiznává i zpracovatel v Odůvodnění návrhu (str. 62 a násl.). Například dopravní model, který hodnotí její dopady na intenzity dopravy na komunikační síti, nebyl (dle Odůvodnění návrhu) pro návrh pro společné jednání ani zpracován. Dle dostupných informací byl dopracován později a jeho výstupy ukazují na zanedbatelné přínosy a naopak značná rizika spojená s přivedením dopravy do dnes klidných úseků.

Stejně tak nelze v případě návrhu hovořit o vytváření podmínek pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných prostředků, když má dojít k umožnění výstavby zcela zbytné pozemní komunikace.

Z dopravního modelu mj. vyplývá:

- Některým výrazně zatíženým ulicím se trochu uleví (Dašické o 3%, S.K. Neumanna o 10%, Štrossově o 20 %, tedy zhruba ubude každé 33./10./5. vozidlo)
- Naopak dosud relativně klidných ulicích doprava naroste (Demokratické mládeže o 27 %, Pod Břízkami o 35 %, část Kyjevské 40%)
- Doprava tímto bude svedena zejména do sídliště Dukla (na trase mezi Teplého a “propojkou”).

- Lidé, co žijí na přetížených místech, budou na nich žít dále a žádnou reálnou změnu nepocítí.
- Lidé, co dosud žili v ulicích částečně klidných, pocítí dramatické zhoršení.
- To všechno za desítky miliónů korun.

#### Odůvodnění k bodu 3 (rozpor s PÚR)

Politika územního rozvoje ČR stanovuje mj. tyto Republikové priority:

*(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci **dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků**, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí **hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli** a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.*

**Komplexním řešením je v tomto případě “JVT”, která ve své připravované podobě zajistí i veškeré funkce “propojky”. Řešení obsažené v návrhu XIX. změny také ani v nejmenším nebylo hledáno ve spolupráci s obyvateli a uživateli dotčeného území, o čemž svědčí i odpor části veřejnosti vůči němu.**

*(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a **zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace**. Cílem je **účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie**, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.*

**“Propojka” dublující se s “JVT” nadměrně fragmentuje plochy veřejné zeleně a zvyšuje nároky na veřejné rozpočty na dopravu (z hlediska investic i provozu).**

*(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je **zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace** a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.*

**Dvojice komunikací vážně naruší plochu nezastavěného území s potenciálem pro krátkodobou rekreaci obyvatel města a zejména jeho těsně přiléhajících částí. (Pardubice náleží do OB4 Rozvojová oblast Hradec Králové/Pardubice.)**

#### Odůvodnění k bodu 4 (neřeší varianty pouze JVT)

Schválené zadání XIX. změny popisovalo požadované dvě varianty řešení následovně:

**1. varianta:** propojení městských částí Višňovka – Pardubičky **využitím stávající trasy jihovýchodní tangenty**. Podmínkou je **změna tvaru křížení/křižovatek** v územně plánovací dokumentaci. Tato varianta změny přehodnotí řešení na křížení tangenty se silnicí III/34026 (Kyjevská) – kde platný územní plán předurčuje mimoúrovňové netečné křížení – tak, aby bylo možné v rámci projektové dokumentace realizovat jakékoli z těchto řešení (pokud některé z nich změna nevyhodnotí jako zcela nežádoucí):

- úrovnňová křiřžovatka – okružní nebo průsečňá;
- mimoúrovnňová křiřžovatka – s jednou či více větvemi.

Tato varianta změny zároveň přehodnotí řešení na křiřžení tangenty se silnicí III/34028 (Nemořická) – kde platný územní plán předurčuje mimoúrovnňové netečné křiřžení – tak, aby bylo možné v rámci projektové dokumentace realizovat jakékoli z těchto řešení (pokud některé z nich změna nevyhodnotí jako zcela nežádoucí):

- mimoúrovnňové křiřžení – platný ÚP;
- úrovnňová křiřžovatka – okružní nebo průsečňá;
- mimoúrovnňová křiřžovatka – s jednou či více větvemi;
- přerušení silnice III/34028 – místní vazba Jesničánky – Nemořice by poté byla realizována po trase Kyjevská – tangenta – Pod Břízkami a naopak zaslepené úseky komunikací, procházející obytným územím, by byly dopravně zklidněny.

2. varianta: trasování nové místní komunikace (přednostně tak, aby mohl být v etapě využít stávající most přes řeku Chrudimku). Území kolem řeky Chrudimky je však natolik cenné – jak z hlediska ochrany přírody, tak z hlediska potenciálu pro rekreaci –, že není žádoucí jej nadměrně fragmentovat pozemními komunikacemi pro motorovou dopravu. Projektant proto prověří trasování komunikace tak, aby zábor a fragmentace krajinné zeleně byly co nejmenší a zohlední při tom i návrh trasy jihovýchodního obchvatu.

Ministerstvo dopravy ČR ve svém stanovisku č. 81/2017-910-UPR/1 uvádí (odchylně od předchozího stanoviska č. 353/2016-910-UPR/2) mj. následující:

S vymezení „neprověřeného koridoru“ pro dopravní infrastrukturu, lze souhlasit za podmínky, že v „neprověřeném koridoru“ bude jako hlavní využití uvedena VPS přeložky silnice I/2 – jihovýchodní obchvat (včetně souvisejících staveb) v souladu s platnou DÚR.

**I z dalších informací (od ŘSD) lze dovozovat, že “platnou DÚR” je myřleno řešení s křiřžovatkami, a tedy odpovídající 1. variantě dle zadání XIX. změny. Toto řešení však nebylo XIX. změnou prověřováno, přestože by jistě splnilo lépe cíle a úkoly územního plánování a republikové priority PÚR, s nimiž je navrhované řešení v rozporu (viz předchozí body námítky).**

#### Odůvodnění k bodu 5 (nedostatečná regulace koridoru)

Pro koridor pro systém silniční dopravy XIX/1Zk není stanovena povinnost pořízení územní studie (přestože v návrhu pro společné jednání obsažena byla). V návrhu je stanovena pouze povinnost investora “propojky” respektovat záměr “JVT”, čímž je ochráněn veřejný zájem na realizaci této VPS. Současně však nejsou stanoveny další limity, které by chránily další veřejné zájmy.

Zpracovatel návrhu zřejmě spoléhá na to, že se investoři těchto dopravních staveb neodchýlí od dosud předložených řešení či že tyto zájmy budou dostatečně ochráněny v navazujících řízeních, která však již budou vedena pro obě stavby odděleně, a tak již nebude možné je plně koordinovat a posuzovat komplexně, jako je tomu v územně plánovací dokumentaci, ať již v územním plánu, regulačním plánu či územní studii.

**Územní plán tak v tomto ohledu nedostatečně plní svou funkci. Územní studii vyžadoval ve svém stanovisku (č. KrÚ 60168/2017) také Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení integrované prevence.**

#### Odůvodnění k bodu 6 (koridor jako anomálie v platném ÚP)

Platný Územní plán města Pardubice (na rozdíl od projednávaného ÚP nového) doposud výhradně využíval stanovení ploch s rozdílným způsobem využití. Návrh XIX. změny zavádí pro klíčovou část řešení koridor formou “překryvné” značky – šrafy. Tato anomálie dále znepřehledňuje platný územní plán.

Přehlednost a srozumitelnost je zcela klíčová pro vymahatelnost územního plánu a předvídatelnost správních rozhodnutí činěných na jeho základě. Proti užití překryvného prvku se ve svém stanovisku (č. KrÚ 57541/2017) ohradil i Krajský úřad Pardubického kraje, odbor strategie, oddělení územního plánování, jakožto nadřízený úřad územního plánování.

#### Odůvodnění k bodu 7 (vypuštění požadavku na ÚS Pardubičky)

V platném územním plánu je požadavek na ÚS v lokalitě 9. Pardubičky popsán následovně:

*Území řešené územní studií je vymezeno ze severu ulicí Průmyslovou, z východu železniční tratí – Medlešickou přeložkou, ze západu ulicí 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 **obsahu 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).*

Přestože platný územní plán popisuje důkladně jak (budoucí) význam lokality, tak řadu aspektů, které má ÚS v území regulovat, omezil se zpracovatel v odůvodnění na následující tvrzení:

*Zároveň byla v návrhu XIX. změny pro společné jednání vypuštěna podmínka zpracování územní studie 9. Pardubičky, která měla prověřit možnosti využití území mezi ul. Průmyslová, Ostřešanskou spojkou, silnicí III/34026 a jižním okrajem stávající zástavby Pardubiček. Protože ale toto bude možné prověřit až po stabilizaci dopravních systémů a na části území již byla realizována zástavba, byla tato podmínka vypuštěna.*

**Zpracovatel je tedy toho názoru, že přesnější podmínky výstavby nelze stanovit dříve, než bude “stabilizován dopravní systém” (pravděpodobně to znamená umístění “JVT” a “Ostřešanská spojka”). Zároveň však navrhuje zrušit jedinou podmínku, která by tuto výstavbu mohla, když ne regulovat, tak alespoň oddálit. Skutečný dopad návrhu je totiž ten, že o veškeré výstavbě zde bude rozhodováno bez podrobnější územně plánovací dokumentace, a tedy mimo plochy pro dopravní systém bude vznikat zcela živelně.**

---

podpis