

Příloha č. 1

Závazná část změn územního plánu sídelního útvaru města Svitav

I.

Rozsah závazné části

Závazná část změn územního plánu sídelního útvaru města Svitav obsahuje urbanistickou koncepci, návrh zásad využití území a jejich uspořádání, vymezení zastavitelného území, limity využití území a jejich regulace, plochy dobývacích prostor a využití nerostných surovin, zásady uspořádání dopravního, technického a občanského vybavení, vymezení územního systému ekologické stability, vymezení ploch pro veřejně prospěšné stavby a pro provedení asanačních nebo asanačních úprav.

Podrobný návrh rozsahu závazné části, jak je uveden v předcházejícím odstavci je zřejmý z textové části a dále z hlavního výkresu a dalších doplňovacích výkresů.

Změny územního plánu sídelního útvaru města Svitav a jejich závazná část se týká celého území města a jeho katastrálních území (Svitavy-město, Svitavy-předměstí, Moravský Lačnov, Čtyřicet Lánů).

II.

Základní prostorové uspořádání s navrženými změnami

Pro snadnější orientaci při popisu jednotlivých změn bylo území rozděleno do 5 sektorů :

- Sektor A** – centrální městská zóna
- Sektor B** – jižní část města
- Sektor C** – západní část města
- Sektor D** – severní část města
- Sektor E** – východní část města – zóna ekonomických aktivit, výroby, skladů a zemědělské výroby

Hranice sektorů jsou stanoveny v hlavním výkresu změn a úprav územního plánu . V textových částech a v legendách je značení řešeno tak, že každá změna je označena velkým písmenem sektoru s lomítkem čísla změny, např. (A/2) . Na číslo navazuje písemné označení změny

Sektor A

označení	změna nebo úprava	
A/1	Úprava křižovatky při vjezdu do náměstí	
A/2	Parkovací plochy a zeleň před objektem Investiční banky	
A/3	Doblokování zadních traktů jižní části Náměstí Míru	
A/4	Záchytné parkoviště před vjezdem do náměstí	
A/5	Dostavba bloku zadních traktů mezi hotely Městský dvůr a Split	
A/6	Nové napojení do náměstí v místě stávajících garáží	
A/7	Záchytné parkoviště za blokem AMD	
A/8	Napojení ulice Palackého na stávající I/34	
A/9	Vybudování záchytného parkoviště, zeleně a otevření koryta řeky Svitavy mezi Komenského náměstím a ulicí Školní	
A/10	Rozšíření a úprava stávajícího parkoviště před prodejnou Centrum	
A/11	Městský park a pěší propojení z ulice Kollárova na náměstí přes náměstíčko u bývalé sladovny	
A/12	Zrušení dopravy a vybudování pěší zóny	
A/13	Dopravní propojení náměstí - Vějíř	
A/14	Pěší propojení náměstí - Vějíř kolem prodejny Billa	

Sektor B

označení	změna nebo úprava	
B/1	Přeložka průtahu I/34	
B/2	Koridor VN ve směru východ - západ v souběhu s přeložkou I/34	
B/3	Plochy občanské vybavenosti	
B/4	Podjezd přeložky I/34 pod železniční tratí	
B/5	Úprava pro stávající komunikace I/34	
B/6	Nové plochy zeleně	
B/7	Rozšíření ploch pro čisté bydlení	
B/8	Rozšíření ploch pro čisté bydlení	
B/9	Zdvojená clonová zeleň	
B/10	Křížení přeložky I/34 se zemědělsko-rekreační komunikací	
B/11	garáže	
B/12	Změna funkce - vymístění výroby	
B/13	Nová kostra krajinné zeleně (protierozní opatření)	

B/14	Propojení ulice Felberova s novou rozvojovou oblastí bydlení	
B/15	Rozšíření retenční nádrže Lánského rybníka	
B/16	poldr	
B/17	Nový most - křižovatka ulice Kpt. Jaroše s novou propojovací komunikací na Vějíř	
B/18	Plochy pro občanskou vybavenost veřejného charakteru	
B/19	Plochy pro občanskou vybavenost komerčního charakteru	
B/20	Rozšíření sportovních ploch	
B/21	Stanovení krajní rozvojové hranice na Vějíři s ohledem na přírodní podmínky území	
B/22	Příměstský park	
B/23	Rozvojové plochy pro školství	
B/24	Centrální náměstí jižního sektoru města	
B/25	Plochy občanské vybavenosti využívající a respektující své zapojení do příměstského parku	
B/26	Parkovací plochy se zelení doplněné o skateboardové hřiště a veřejné sportovní aktivity mládeže	
B/27	Protážení ulice Antonína Slavíčka na ulici Zámeckou	
B/28	zahrádky	
B/29	Úprava koryta řeky Svitavy	
B/30	Zachování stávajícího dopravního systému	
B/31	garáže	
B/32	Rekonstrukce zaklenutí řeky Svitavy	
B/33	Rozšíření ploch pro parkování a zeleň občanské vybavenosti v místě stávající křižovatky	
B/34	Polyfunkční objekt	
B/35	Rozšíření parkoviště pro policii	
B/36	Přímé zaústění ulice Purkyňova do nové okružní křižovatky	
B/37	Okružní křižovatka	
B/38	Občanská vybavenost	
B/39	Propojení Vějíř-kino-náměstí	
B/40	Rozšíření parkovacích míst-poliklinika	
B/41	Rozšíření stávajícího sportovního areálu	
B/42	Rozšíření ploch pro zahrádky	
B/43	Nová komunikace (okružní)	
B/44	Pěší propojení kolem sportovního areálu (Vějíř-U Stadionu)	
B/45	Dopravní propojení Vějíř-nemocnice-náměstí	
B/46	Přímé propojení ulic Dimitrova-Radiměřská	
B/47	Návrh funkčního využití ploch západně do ulice Háčkova	
B/48	Rozšíření ploch pro sport a rekreaci	
B/49	Zintenzivnění ochrany vodních zdrojů vegetačními úpravami	
B/50	Nové trasování cest	
B/51	Nové křížení okružní cesty se stávající I/34	

B/52	Vymístění COV-kapacitní vícepodlažní garáže	
B/53	Zařazení zástavby v meandrech řeky Svitavy do režimu pásma protipovodňových opatření	

Sektor C

označení	změna nebo úprava	
C/1	Obslužná okružní komunikace, tvořící konečnou hranici pro zástavbu západním směrem	
C/2	Rozšíření ploch bydlení v obytném souboru Poličská	
C/3	Nové plochy bydlení mezi Studeným potokem a ulicí Majakovského-rozšíření	
C/4	Retenční nádrž	
C/5	Retenční nádrž	
C/6	Retenční nádrž	
C/7	Doprovodná zeleň Studeného potoka	
C/8	Pěší propojení okružní cesty C/1 s ulicí Sokolovská	
C/9	Uzavření garáží příčným objektem	
C/10	Clonová zeleň	
C/11	Clonová zeleň	
C/12	Nové plochy pro výrobní služby komerčního charakteru	
C/13	Cyklistická stezka Studený potok-Schindlerův háj	
C/14	Krajinná zeleň mezi Schindlerovým hájem a Svitavským lesem	
C/15	Křížení okružní komunikace se stávající komunikací Svitavy-Litomyšl	
C/16	Cyklistické a pěší napojení Schindlerova háje	
C/17	Krajinná zeleň	
C/18	Pěší propojení Ulice Boženy Němcové s ulicí Petrusova	
C/19	Plochy občanské vybavenosti komerčního charakteru	
C/20	Výrobní a skladovací plochy	
C/21	heliport	
C/22	Retenční nádrže nad Rosničkou	
C/23	Začlenění Schindlerova háje do systému příměstské rekreace	
C/24	Zaústění nové honové cesty	
C/25	Rozšíření zahrádek	
C/26	Technické úpravy hráze	
C/27	Nové zaústění ulice Olbrachtova na ulici Pražská	
C/28	Sportovní hala-rozšíření parkovacích ploch a úprav zeleně	

Sektor D

označení	změna nebo úprava	
D/1	Úprava ploch občanské vybavenosti komerčního charakteru	
D/2	Retenční nádrž	
D/3	Zrušení rezervy vysokorychlostní trati	
D/4	Východo-západní propojení Lačnovského rybníka s podjezdem pod železniční trať	
D/5	Rozšíření krajinné zeleně nad rámec systému ekologické stability území	
D/6	Stanovení severní zástavbové hranice území rezervních ploch mezi obcí Lačnov a železnicí	
D/7	poldr	
D/8	Předpokládané obslužné komunikace výhledového území	
D/9	poldr	
D/10	Vymístění zemědělské výroby - výrobní služby	
D/11	Východo-západní komunikace Lačnov-průmyslová zóna-obchvat I/43	
D/12	Výrobní služby	
D/13	garáže	
D/14	Návrh funkčního využití první etapy zástavby prostoru mezi Lačnovem a železniční tratí	
D/15	poldr	
D/17	zahrádky	
D/18	Víceúčelové sportovní hřiště	
D/19	Pohledové ukončení obytné zástavby, v ulici Vítězná, bytovým objektem	
D/20	Možná výstavba domů se smíšenou funkcí	
D/21	Obslužná komunikace pro průmyslový areál	
D/22	Přemostění Svitavy pod rybníční hrází	
D/23	Zpevněná komunikace kolem řek Svitavy	
D/24	Využití území pro krajinnou zeleň	
D/25	Komunikace v zadní bráně průmyslového areálu	
D/26	Plochy se smíšenou funkcí	
D/27	Rozlišení parkoviště a úprava zeleně	
D/28	Nové zaústění ulice Říční do ulice Želivského	
D/29	Úprava soutoku Svitavy a Lačnovského Potoka	
D/30	Zdůraznění průrazu z ulice Želivského směrem k rybníku	
D/31	Clonová zeleň průmyslových areálů	
D/32	Komunikační propojení Vítězná-Vrchlického	
D/33	Přestavbové území mezi ulicemi Roosweltova a	

	Lanškrounská	
D/34	Parkovací zelený předprostor vjezdu do průmyslového areálu	
D/35	Druhé autobusové nádraží u vlakového nádraží	
D/36	Pěší propojení centrální městská zóna-vlakové nádraží přes park	
D/37	Nový mostek přes Svitavu	
D/38	Dopravní kostra upravovaného území	
D/39	Parkoviště pro obřadní síň a občanskou vybavenost	
D/40	Občanská vybavenost komerčního charakteru	
D/41	Rozšíření hřbitova	
D/42	Přeložení komunikace	
D/43	Odstranění staveb podél ulice Pátého května na straně ke hřbitovu , náhrada zelení	
D/44	Propojení ulice Pátého května se stávající I/34	
D/45	Změna funkce průmyslového areálu	
D/46	Úprava křižovatky ulic Kijevská a Rooseweltova	
D/47	Rozšíření výrobních ploch o stávající plochy bydlení	
D/48	Pěší propojení pošta II – objekt Kijevská č.o.8	
D/49	Rozšíření ploch školské vybavenosti	
D/50	Výroba - omezení negativních dopadů na životní prostředí	
D/51	Rozšíření ploch občanské vybavenosti	
D/52	Rozšíření areálu koupaliště	
D/53	Rozšíření parkovacích ploch zeleně	
D/54	Záchytné parkoviště se zelení pro městské jádro a Okresní úřad	
D/55	Úprava komunikace na oboustranně průjezdnou	
D/56	Úprava křižovatky před objektem T.G.Masaryka 48	

Sektor E

označení	změna nebo úprava	
E/1	Plochy pro občanskou vybavenost komerčního charakteru se stanovením páteřní obslužné komunikace	
E/2	podr	
E/3	Plochy pro zázemí technických služeb města	
E/4	Sjezd z obchvatu I/43, křižovatka I/43 s I/34, nový most	
E/5	Napojení obce Kamenná Horka	
E/6	Plochy pro občanskou vybavenost se stanovením páteřní obslužné komunikace	
E/7	poldr	
E/8	Nové dopravní napojení zemědělského areálu	
E/9	Krajinná zeleň	

E/10	poldr	
E/11	Zaústění obslužné komunikace do I/34	
E/12	Výhledové zaústění obslužných komunikací do stávající I/34 po změně její kategorie při realizaci přeložky	
E/13	Dominantní krajinná zeleň	
E/14	Clonová zeleň	
E/15	Nové křižovatky sjezdů a nájezdů	
E/16	poldr	
E/17	Mimoúrovňové křížení	
E/18	Občanská vybavenost	
E/19	Rozšíření zahrádek	
E/20	Zavlečkování průmyslové zóny	
E/21	Nové plochy pro těžký průmysl a výrobu	
E/22	Dopravní uzel-výjezd z průmyslové zóny na obchvat I/43	
E/23	Plochy pro průmysl a výrobu se stanovením předpokládané páteřní obslužné komunikace	
E/14	Nová trasa obchvatu I/43	

Vymezení hranic zastavitelného území

Hranice zastavitelného území jsou zakresleny jednak ve výkresech č. 1 a 2, jednak ve zvláštním výkrese č. 13. Při aktualizaci územního plánu bude třeba aktualizovat i hranici současně zastavěného území.

III.

Návrh zásad využití území, regulace a limity

Plochy centrální zóny

Plochy jsou v grafické části označené tmavě fialovou barvou.

Centrální městská zóna se vyznačuje svébytnou architekturou a tvoří historický, estetický, společenský a kulturní základ města. Je vlastně městským identifikátorem. Díky vybudovanému jižnímu obchvatu centrální zóny komunikace I/34 došlo k odtržení této významné městské části od jižní části města, která prochází v současné době nejdynamičtějším rozvojem. Protože jižní části zadních traktů svitavského náměstí skýtají veliké stavební možnosti, je potřeba provést přísnou a citlivou regulaci všech budoucích možných stavebních záměrů v této oblasti tak, aby nedošlo k narušení originality historické části souboru a přitom byly zohledněny požadavky současného rozvoje popř. zohledněny předpokládané požadavky budoucí. Uvedené stavební možnosti a nutnost znovu propojit střední a jižní části města vedly k přehodnocení pohledu na hranici centrální městské zóny, která

v minulosti respektovala pouze hranice bývalého hradebního okruhu a vycházela pouze a jenom z potřeb památkové ochrany městského jádra. Toto jádro nelze vnímat jako originální soubor pouze z jeho vnitřní strany, ale musíme ho vnímat z jeho vnějšku kontextu s okolní zástavbou. Celé vymezené území centrální části města je nutné v návaznosti na nový územní plán zpracovat v podrobnosti regulačního plánu nebo projektu zóny. Pro územní plán je podstatné, že toto vymezené území musí být při povolovacích procesech velmi přísně posuzováno s ohledem na volbu architektonických tvarů a funkčního využití. V tomto území se nesmí především stavět velkorozponové objekty, výškové objekty, objekty vertikálně neukončené (bez říms, střech apod.), montované objekty, provizorní objekty.

Jako velmi podstatná se jeví i nezbytnost zachovat v centrální zóně všechny aktivity, jejichž prostřednictvím zóna „žije“. A těmi jsou mimo obchodní a kulturní aktivity i bydlení. Zatím však k neprospěchu centrální zóny vše směřuje k vymisťování bydlení mimo tuto zónu. Zjednodušeně chápané ekonomické vztahy v území tak zřejmě i zde časem přinesou své nežádoucí dopady. Územní plánování zatím nemá adekvátní nástroje a možnosti, jak tento bezesporu nežádoucí trend zastavit, nebo alespoň omezit.

Věcná náplň regulativu

Centrální zóna

1.	<u>Charakteristika :</u> Vyjímečně cenné území, tvořené z převážné části městské památkové zóny a soustřeďující rozhodující část kulturních hodnot města
2.	<u>V území je přípustné umisťovat:</u> * obytné domy * kulturní, církevní, sociální a zdravotnická zařízení a zařízení školství * zařízení maloobchodu a veřejného stravování * nerušící zařízení drobných služeb * zařízení veřejného ubytování * zařízení veřejné správy, administrativy, vědy a výzkumu * dopravní stavby a zařízení a technickou vybavenost, pouze však v rozsahu sloužícím výhradně potřebám tohoto území
3.	<u>V území je nepřipustné umisťovat:</u> ⇒ zařízení a stavby průmyslu ⇒ stavby skladů nad rozsah potřeby území ⇒ stavby a plochy pro těžkou nákladní a kamionovou dopravu ⇒ nadzemní garáže ⇒ garáže jako součást objektů, pokud jsou orientovány do ulic zóny ⇒ nové objekty supermarketového prodeje ⇒ opravny a servisy automobilů, zemědělské techniky, velkých strojních zařízení ⇒ objekty a zařízení prodeje veškerého bazarového a tržištního charakteru ⇒ stavby pro chov zvířectva ⇒ čerpací stanice PHM

	⇒ stavby a zařízení neuvedené v bodě 2.
4.	<p>Prostorové uspořádání: Musí být respektována stávající uliční síť a stavební čáry. Nové stavby, přístavby, nástavby a stavební úpravy musí tvarem, měřítkem, členěním i použitými materiály odpovídat charakteru okolní zástavby. Stavby musí respektovat siluetu města, současné výškové zónování a pohledy na dominantní stavby. Nelze stavět velkorozponové objekty, výškové objekty, objekty vertikálně neukončené (bez říms, střech apod.), montované objekty a provizorní objekty</p>

Funkční, prostorové a ekologické trendy rozvoje:

- Dále omezovat dopravu na náměstí a v městské památkové zóně a v této souvislosti připravit plochy pro záchytná parkoviště náměstí
- V rámci možností posilovat funkci bydlení, např. v plochách komerčně méně zajímavých, tj. zejména ve vyšších podlažích
- Pokračovat v procesu revitalizace stavebního fondu v MPZ a dále jej zapojovat do života města
- Důsledně dbát na využití parterů domů
- Dbát na rozložení druhu občanské vybavenosti s přihlédnutím k dopravní obslužnosti
- Stávající zařízení výroby (zejména pekárna), postupně v dlouhodobém horizontu vymisťovat
- Je třeba dořešit obsluhu zadních traktů domu na náměstí
- Zajistit dostatečný počet parkovacích stání jak pro návštěvníky, tak pro obyvatele centrální zóny
- Technickými opatřeními (omezená rychlost, povrchy komunikace, vybudování rondelů) řešit stávající negativní dopady automobilové dopravy v centrální zóně, zejména na průtahu 1/34

Plochy pro bydlení a bytovou výstavbu

Čisté bydlení a bytová výstavba

Plochy pro čisté bydlení a bytovou výstavbu jsou v návrhu vyznačeny červenou karmínovou barvou. Obsahují plochy pro bydlení stávající a plochy navrhované. Nové plochy se navrhují téměř výhradně v jihozápadní části města v sektoru B. Pokud jsou navrhovány v jiných sektorech, jedná se pouze o drobné dokomponování stávajících ploch a území. Nové plochy jsou označeny následovně:

- /- Rozšíření ploch pro čisté bydlení - Vějíř (bez označení)
- B/7 Rozšíření ploch pro čisté bydlení - při ulici Údolní
- B/8 Rozšíření ploch pro čisté bydlení - při ulici Údolní
- C/2 Rozšíření ploch pro čisté bydlení - obytný prostor Poličská
- C/3 Rozšíření ploch pro čisté bydlení - při ulici Majakovského
- D/16 Rozšíření ploch pro čisté bydlení - Lačnov (včetně rezervy)

Věcná náplň regulativu

1.	<u>Charakteristika :</u> Plochy pro bydlení a bytovou výstavbu
2.	<u>V území je přípustné umísťovat:</u> <ul style="list-style-type: none"> * obytné domy * kulturní, církevní, sociální a zdravotnická zařízení a zařízení školství * zařízení maloobchodu a veřejného stravování * nerušící zařízení služeb * nerušící zařízení drobné výroby * zařízení veřejného ubytování * garáže jako součást objektů u nízkopodlažní zástavby pro osobní automobily * garáže podzemní u zástavby vícepodlažní * zařízení veřejné správy, administrativy, vědy a výzkumu * dopravní stavby a zařízení a technickou vybavenost, pouze však v rozsahu sloužícím výhradně potřebám tohoto území
3.	<u>V území je nepřipustné umísťovat:</u> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ zařízení a stavby průmyslu ⇒ stavby skladů nad rozsah potřeby území ⇒ stavby a plochy pro těžkou nákladní a kamionovou dopravu ⇒ hromadné garáže a garáže dopravních prostředků větších než osobní automobil ⇒ nové objekty supermarketového prodeje ⇒ opravny a servisy automobilů většího rozsahu, opravny zemědělské techniky, velkých strojních zařízení ⇒ objekty a zařízení prodeje veškerého bazarového a tržištního charakteru ⇒ stavby pro chov užitkového zvířectva ⇒ čerpací stanice PHM ⇒ stavby a zařízení neuvedené v bodě 2.
4.	<u>Prostorové uspořádání:</u> Musí být respektována stávající uliční síť a stavební čáry. Nové stavby, přístavby, nástavby a stavební úpravy musí tvarem, měřítkem, členěním i použitými materiály odpovídat charakteru okolní zástavby. Stavby musí respektovat siluetu města, současné výškové zónování a pohledy na dominantní stavby.

Funkční, prostorové a ekologické trendy rozvoje:

- Hlavní rozvoj soustředěné bytové výstavby ve všech formách je navržen v jihozápadní části města rozšířením stávající lokality Vějíř
- Další lokalita pro soustředěnou bytovou výstavbu (rodinné domky a nízkopodlažní bytové domy) se nachází při ulici Majakovského a Gorkého
- Další podružná lokalita avšak v dlouhodobějším horizontu se nachází v jižní části města, severně i jižně podél ulice Údolní. I zde by se měly umísťovat rodinné domky, příp. nízkopodlažní bytové domy.

- Navržené rozvojové plochy mají snadnou dopravní obsluhu, kterou je nutno dokonponovat, vzdálenost od hlavních aktivit města v centrální zóně je příznivá. Při doplňování inženýrských sítí, zejména v podružných lokalitách je potřeba počítat s určitými technickými obtížemi i vyššími náklady
- S přípravou dalších lokalit soustředěné bytové výstavby se v návrhovém období územního plánu neuvažuje. Po jednotlivých objektech lze bytovou výstavbu umísťovat i v rozptýlu, dále využívat možností přístaveb a nástaveb stávajících objektů
- Respektovat stabilizované plochy stávajícího čistého bydlení
- V plochách pro čisté bydlení se nestabilizované území (shluky bytového fondu bez dostatečných pozemků se špatnou kvalitou výstavby, se špatnou organizací výstavby atd.) nenachází
- Je třeba zajistit určité procento plně bezbariérových bytů a to jednak soustředěných do jednoho bytového objektu a současně i rozptýlených po klasických bytových objektech

Smíšená funkce - bydlení převládá

V návrhu změn a doplňků jsou plochy označeny světle fialovou barvou. Jedná se o stávající plochy, přičemž průměrná kvalita jejich domovního fondu není až na výjimky příliš vysoká. Lze u nich proto předpokládat postupnou přestavbu a dostavbu území. Právě z těchto důvodů je však území velmi citlivé a orgány územního plánování mu budou muset věnovat zvýšenou pozornost.

V sektoru „D“ v místní části Lačnov se jedná o bydlení venkovského charakteru včetně drobné a střední zemědělské výroby.

Věcná náplň regulativu

1.	<p><u>Charakteristika :</u> Plochy pro bydlení a bytovou výstavbu a nerušící stavby drobné výroby a služeb. V sektoru „D“ se jedná o bydlení venkovského charakteru</p>
2.	<p><u>V území je přípustné umísťovat:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> * obytné domy * kulturní, církevní, sociální a zdravotnická zařízení a zařízení školství * zařízení maloobchodu a veřejného stravování * nerušící zařízení služeb * nerušící zařízení výroby * zařízení veřejného ubytování * garáže jako součást objektů (volně stojící jen výjimečně, za předpokladu přesně stanovených regulativů) * zařízení veřejné správy, administrativy, vědy a výzkumu * dopravní stavby a zařízení a technickou vybavenost, * stavby pro drobnou zemědělskou výrobu (výhradně však v sektoru „D“)
3.	<p><u>V území je nepřipustné umísťovat:</u> ⇒ zařízení a stavby průmyslu</p>

	⇒ zařízení a stavby zemědělské velkovýroby
4.	<u>Prostorové uspořádání:</u> Musí být respektována stávající uliční síť a stavební čáry. Nové stavby, přístavby, nástavby a stavební úpravy musí tvarem, měřítkem, členěním i použitými materiály odpovídat charakteru okolní zástavby. Stavby musí respektovat siluetu města.

Funkční, prostorové a ekologické trendy rozvoje:

- Je třeba řešit nestabilizované plochy smíšeného bydlení, jako například prostor mezi Rooseveltovou a Lanškrounskou ulicí, podél ulice J. Želivského, prostor podél řeky Svitavy ve Čtyřiceti Lánech, neorganizované části Moravského Lačnova atd. nejlépe formou vyšších stupňů územně plánovací dokumentace
- Budou vymezeny plochy, kde je možno v rámci smíšené funkce provozovat spolu s bydlením drobnou zemědělskou výrobu vč. chovu užitkových zvířat
- Budou navržena technická opatření k celkové, kultivaci ploch smíšeného bydlení v dlouhodobém horizontu

Plochy občanské vybavenosti

Plochy, objekty a zařízení občanské vybavenosti jsou pro lepší přehlednost a orientaci rozděleny na občanskou vybavenost

1. Veřejného charakteru
2. Komerčního charakteru
3. Ostatní

Při řešení a umístování jednotlivých druhů občanské vybavenosti se mohou tyto druhy vzájemně prolínat a doplňovat, vždy však pouze takovým způsobem, aby nebyla podstatně dotčena či narušena hlavní funkce.

Občanská vybavenost veřejného charakteru

Slouží k umístování občanského vybavení veřejného charakteru a městského typu. Jedná se zejména o plochy a objekty většího rozsahu sloužící pro veřejnou správu, zdravotnictví, školství a kulturu.

V grafické části změn a doplňků územního plánu je území označeno okrovou barvou.

Věcná náplň regulativu

1.	<u>Charakteristika :</u> Plochy pro veřejnou správu, zdravotnictví, školství a kulturu
2.	<u>V území je přípustné umístovat:</u> * kulturní, církevní, sociální a zdravotnická zařízení a zařízení školství * doplňující zařízení maloobchodu a veřejného stravování * doplňující zařízení služeb * garáže pro osobní automobily zakomponované do zástavby * zařízení veřejné správy, administrativy, vědy a výzkumu

	* dopravní stavby a zařízení a technickou vybavenost, pouze však v rozsahu sloužícím výhradně potřebám tohoto území
3.	<p><u>V území je nepřipustné umístit:</u></p> <p>⇒ zařízení a stavby průmyslu</p> <p>⇒ stavby skladů nad rozsah potřeby konkrétního objektu</p> <p>⇒ stavby a plochy pro těžkou nákladní a kamionovou dopravu</p> <p>⇒ hromadné garáže a garáže dopravních prostředků větších než osobní automobil</p> <p>⇒ nové objekty supermarketového prodeje</p> <p>⇒ opravy a servisy automobilů většího rozsahu, opravy zemědělské techniky, velkých strojních zařízení</p> <p>⇒ objekty a zařízení prodeje bazarového a tržišního charakteru</p> <p>⇒ stavby pro chov zvířectva</p> <p>⇒ čerpací stanice PHM</p> <p>⇒ stavby a zařízení neuvedené v bodě 2.</p>
4.	<p><u>Prostorové uspořádání:</u></p> <p>Musí být respektována stávající uliční síť a stavební čáry. Nové stavby, přístavby, nástavby a stavební úpravy musí tvarem, měřítkem, členěním i použitými materiály odpovídat charakteru okolní zástavby. Stavby musí respektovat siluetu města, současné výškové zónování a pohledy na dominantní stavby.</p>

Funkční, prostorové a ekologické trendy rozvoje:

- Občanská vybavenost veřejného charakteru zůstává i nadále umístěna v dobře přístupných a relativně bezproblémových plochách v centrální zóně případně v jejím blízkém okolí
- Tyto stabilizované plochy budou i nadále využívány k účelům, které jsou již dlouhodobě stanoveny resp. založeny
- Nově se navrhuje rozšíření Základní školy v Lánech
- Po demolici školy a provedení protipovodňových opatření řešit následné využití území – zeleň, parking.
- V rámci mateřských i základních škol je nutno počítat s posílením kapacit pro děti vyžadující speciální a zvláštní péči
- Při rozšiřování kapacit školství dbát na budoucí možnost případné změny využití podle konkrétní demografické situace ve městě
- Ve středním a učňovském školství se zásadní změny se v návrhovém období nepředpokládají, stávající zařízení v podstatě vyhovují
- Rezervní plochy pro případné rozšíření středního a učňovského školství jsou navrženy při ulici Hálkově
- Kulturní zařízení svou kapacitou a umístěním v podstatě vyhovují. S novými plochami se vyjma případného využití objektu kina pro zájmovou uměleckou činnost neuvažuje.
- Pro kulturní vyžití obyvatel i návštěvníků bude vhodné více využívat prostory památkových objektů
- Je nutno dořešit nové umístění Městské lidové knihovny, stávající umístění v objektu Městského muzea příliš nevyhovuje

- Církevní zařízení vyhovují svému účelu po návrhové období územního plánu
- Plochy a objekty pro orgány státní správy svým umístěním a kapacitami vyhovují
- Zdravotnická péče zůstane až na nepodstatné výjimky soustředěna do areálu Nemocnice a polikliniky. Areál umožňuje další navýšení kapacit, případně i zvýšení kvality těchto zařízení.
- Případné privátní zdravotnické praxe nebudou vyžadovat samostatné, speciálně vyčleněné plochy, nebo jiné zásahy do území většího rozsahu.
- Ústav sociální péče na ulici T.G.Masaryka zůstane zachován s tím, že má velké rozvojové možnosti pro výrazné posílení kapacit při výrazně zvýšené kvalitě péče i ubytování (již zrealizováno)
- Budou rozšířeny plochy pro bydlení seniorů v Lánech v návaznosti na Penzion o ústav pečovatelské péče a Domov důchodců

Občanská vybavenost komerčního charakteru

Plochy jsou v návrhu označeny oranžovou barvou.

Slouží k umístění občanské vybavenosti komerčního charakteru a to především městského typu. V této souvislosti se bude jednat o stavby a zařízení velkoobchodu i maloobchodu, ubytovacích zařízení, nevýrobních služeb atd.

Věcná náplň regulativu

1.	<u>Charakteristika :</u> Plochy pro občanskou vybavenost komerčního charakteru.
2.	<u>V území je přípustné umístit:</u> * stavby a zařízení občanské vybavenosti a služeb * stavby a zařízení maloobchodu i velkoobchodu * stavby a zařízení veřejného stravování * stavby skladů * garáže v rozsahu potřeb území * dopravní stavby a zařízení a technickou vybavenost * pohořovací byty * stavby a zařízení veřejného ubytování * stavby a objekty supermarketového prodeje * čerpací stanice PHM v hlavní funkci
3.	<u>V území je nepřípustné umístit:</u> ⇒ zařízení a stavby průmyslu ⇒ stavby a plochy pro těžkou nákladní a kamionovou dopravu ⇒ opravny a servisy automobilů většího rozsahu, opravny zemědělské techniky, velkých strojních zařízení
4.	<u>Prostorové uspořádání:</u> Nové stavby, přístavby, nástavby a stavební úpravy musí tvarem, měřítkem, členěním i použitými materiály odpovídat charakteru okolní zástavby. Stavby musí respektovat siluetu města, současné výškové zónování a pohledy na dominantní stavby. Stavby musí přiměřeně respektovat stávající i navržený

dopravní skelet, stávající uliční síť a stavební čáry.
--

Funkční, prostorové a ekologické trendy rozvoje:

- I nadále bude část občanské vybavenosti komerčního charakteru a přiměřeného druhu umísťována a realizována do centrální zóny, případně jejího nejbližšího okolí
- Návrhem jsou respektována stávající bezproblémová umístění občanské vybavenosti komerčního charakteru
- Nově budou využívány i další navržené plochy a to, při ulici Hálkově, jižně pod lokalitou Vějíř, za Benzinou, v plochách u ul. Bezručova, při křižovatce 1/34 a 1/43, v plochách mezi tratí ČD a průtahem 1/43 a v jižní části Lačnova mezi 1/43 a tratí ČD
- Pro návrhové období územního plánu by měl takto stanovený rozvoj kapacit a ploch komerční občanské vybavenosti postačovat
- Nejcennější městotvornou plochou občanské vybavenosti je místo sjezdu z přeložky 1/43. Funkčně musí na těchto plochách převládat nevýrobní služby nad zařízeními obchodu. Plochy jsou vhodné pro realizaci programů nadregionálního charakteru. Lze je označit jako severní bránu města s funkcí jeho budoucího identifikačního bodu.

Výrobní služby

Výrobní služby- v grafické části jsou plochy označené světle hnědou barvou. Plochy jsou v návrhu určeny pro umístění staveb slučujících funkci občanské vybavenosti komerčního charakteru a výroby. Jedná se tedy o plochy využitelné pro obchod, skladování, služby i průmysl

1.	<u>Charakteristika :</u> Plochy pro výrobní služby
2.	<u>V území je přípustné umísťovat:</u> <ul style="list-style-type: none">* stavby a zařízení občanské vybavenosti a služeb* stavby a zařízení maloobchodu i velkoobchodu* stavby a zařízení veřejného stravování* stavby skladů* garáže v rozsahu potřeb území* dopravní stavby a zařízení a technickou vybavenost* pohotovostní byty* stavby a zařízení veřejného ubytování* stavby a objekty supermarketového prodeje* čerpací stanice PHM* stavby pro výrobu* stavby a zařízení výrobních služeb* stavby a plochy pro dopravu
3.	<u>V území je nepřipustné umísťovat:</u> ⇒ bytovou výstavbu mimo nezbytných pohotovostních bytů

4.	<p><u>Prostorové uspořádání:</u> Nové stavby, přístavby, nástavby a stavební úpravy musí tvarem, měřítkem, členěním i použitými materiály odpovídat charakteru okolní zástavby. Stavby musí respektovat siluetu města, současné výškové zónování a pohledy na dominantní stavby. Stavby musí přiměřeně respektovat stávající i navržený dopravní skelet, stávající uliční síť a stavební čáry. Stavby které jsou navrhovány na příjezdech do města musí mít slušnou architektonickou úroveň</p>
----	--

Občanská vybavenost ostatní

Sport a rekreace - v konceptu jsou plochy označené jasně žlutou barvou. Plochy jsou určeny umístění staveb a zařízení sportu a rekreace.

Věcná náplň regulativu

1.	<p><u>Charakteristika :</u> Plochy pro sport a rekreaci</p>
2.	<p><u>V území je přípustné umisťovat:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> * stavby a zařízení pro sport, rekreaci a obdobné využívání volného času * doplňující stavby maloobchodu a veřejného stravování * doplňující a související zařízení služeb * doplňující a související zařízení veřejného ubytování * garáže pro osobní automobily, výhradně však v rozsahu potřeb území a zařízení na něm * dopravní stavby a zařízení a technickou vybavenost, pouze však v rozsahu sloužícím výhradně potřebám tohoto území
3.	<p><u>V území je nepřipustné umisťovat:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ zařízení a stavby průmyslu ⇒ stavby skladů ⇒ stavby a plochy pro těžkou nákladní a kamionovou dopravu ⇒ hromadné garáže a garáže dopravních prostředků větších než osobní automobil ⇒ nové objekty supermarketového prodeje ⇒ opravny a servisy automobilů většího rozsahu, opravny zemědělské techniky, velkých strojních zařízení ⇒ objekty a zařízení prodeje bazarového a tržištního charakteru (autobazary, bleší trhy atd.) ⇒ stavby pro chov zvířectva ⇒ čerpací stanice PHM ⇒ stavby a zařízení neuvedené v bodě 2.

4.	<p><u>Prostorové uspořádání:</u> Nové stavby, přístavby, nástavby a stavební úpravy musí tvarem, měřítkem, členěním i použitými materiály odpovídat charakteru okolní zástavby. Stavby musí respektovat siluetu města, současné výškové zónování a pohledy na dominantní stavby. Stavby musí přiměřeně respektovat stávající i navržený dopravní skelet, stávající uliční síť a stavební čáry. V případě rybníku Rosnička lze povolit pouze zkvalitňování stávajících objektů, nové objekty jsou nepřipustné</p>
----	--

Funkční, prostorové a ekologické trendy rozvoje:

- Většina zařízení se nachází ve stabilizovaných územích, kdy nelze očekávat zásadní změny ve využití, nebo kapacitách. Změny se budou odehrávat u většiny zařízení ve stávajících plochách.
- V návrhu se počítá s postupným rozšířením sportovišť v prostoru jižně od stadionu, včetně otočení hlavního příjezdu a vybudování zázemí tohoto největšího sportovního zařízení.
- Po doplnění sportovní vybavenosti o sportovní halu v prostoru „Na střelnici“ bude sportovní zázemí v návrhovém období územního plánu vyhovovat
- Územní plán respektuje umístění po městě rozptýlených sportovních zařízení (kuželna, volejbalové kurty, atd.) s tím, že tyto objekty a plochy budou jednoduchým způsobem dovybaveny a dokončovány
- Motoristické sporty budou i nadále po dobu návrhového období územního plánu využívat stávající areál v cihelně s tím, že podstatné rozšiřování motoristických aktivit není vzhledem k menším hygienickým závadám i vzhledem k ochraně podzemních zdrojů pitné vody možné. Stávající využití je možné považovat za maximální.
- Volné plochy v areálu motoristických sportů využít jako středisko volného času s aktivitami jiného druhu než motorismus
- Cvičná dráha autoškoly - koncept zařízení vymisťuje ve prospěch rozšíření hřbitova
- Plochy rekreačního zájmu - každodenní rekreace městská, příměstská, krátkodobá a dlouhodobá rekreace jsou smíšené s funkcí zeleně městské i krajinné a s plochami pro sport. Hranice mezi těmito funkcemi je někdy těžko postihnutelná, proto lze uvedenou funkci přiřadit oběma plochám.

Plochy pro výrobu, sklady

V návrhu jsou plochy označeny hnědošedou barvou.

Slouží pro průmyslovou výrobu, skladování velkého rozsahu, stavební výrobu, výrobní služby a zemědělskou výrobu, tj. živočišnou výrobu, mechanizační střediska a zemědělské obslužné funkce a služby. V plochách a území se neuvažuje jiný způsob využití vyjma umístění pohořlostních bytů a případně i zařízení maloobchodu či služeb které slouží výhradně potřebám území.

Věcná náplň regulativu

1.	<u>Charakteristika :</u> Plochy pro výrobu a sklady
2.	<u>V území je přípustné umisťovat:</u> <ul style="list-style-type: none">* jakékoliv nové stavby výroby a skladů při jejichž provozu budou dodrženy obecně platné právní předpisy a ekologické limity* doplňující zařízení maloobchodu a veřejného stravování* stavby a zařízení výrobních služeb* opravy a servisy automobilů většího rozsahu, opravy zemědělské techniky, velkých strojních zařízení* garáže a garáže dopravních prostředků větších než osobní automobil* dopravní stavby a zařízení a technickou vybavenost* stavby a plochy pro těžkou nákladní a kamionovou dopravu* stavby a zařízení zemědělské výroby výhradně však ve vymezených plochách v Lačnově a Lánech
3.	<u>V území je nepřipustné umisťovat:</u> <ul style="list-style-type: none">⇒ bytovou výstavbu mimo nezbytných pohotovostních bytů⇒ nové objekty supermarketového prodeje
4.	<u>Prostorové uspořádání:</u> Stavby musí respektovat siluetu města, současné výškové zónování a pohledy na dominantní stavby.

Funkční, prostorové a ekologické trendy rozvoje:

- Stabilizovaná území, kde nelze očekávat zásadní změny ve využití objektů nebo ploch se nachází v průmyslové zóně za nádražím, v průmyslové zóně Pražská ulice se zainvestovanými lokalitami a rozvojovými plochami, průmyslové areály následujících výrobních podniků – na ul. Říční, Dimitrovova, U Stadionu, Kijevská B.Němcové. ul. 5 května a zemědělských podniků - ZD Hradec n. Svitavou za železniční tratí v Lánech a ZD Opatovec, oba areály živočišné výroby v Moravském Lačnově mezi 1/43 a železniční tratí
- Nestabilizovaná území, kde lze očekávat zásadní změny ve využití objektů i ploch jsou areály na ul. Tovární a Bezručova, zemědělský areál na Hálkově ulici
- Územním plánem je založena možnost velkorysého rozvoje výrobních kapacit východně od ulice Průmyslové, až po úroveň závodu DINAS. Využití této lokality bylo již rozpracováno samostatnou studií a promítnuto do návrhu změn a úprav ÚP.

Plochy pro dobývací prostory a využití nerostných surovin

Plochy slouží zatím výhradně pro ochranu ložisek nerostných surovin. V případě využívání ložiska by část ploch sloužila jako základna pro využití ložiska, zbytek jako dobývací prostor. Do doby případného otevření jsou plochy využívány vesměs jako zemědělská půda.

Pokud by měla být ložiska využívána, je třeba počítat s podrobným hydrogeologickým posouzením, které by vyloučilo riziko ohrožení vodních zdrojů.

Plochy zemědělské půdy

Nachází se mimo zastavěnou část. Orná půda je v barvě okrové, louky a pastviny v barvě světle zelené. Bližší údaje viz část B.9. vyhodnocení záboru ZPF a LPF.

Plochy slouží výhradně pro zemědělskou rostlinou výrobu. Jedná se tudíž o monofunkční plochy, na kterých se, pokud to není uvedeno v územním plánu vylučuje jakákoliv výstavba.

Mohou být využity pro doplnění systému ekologické stability, zejména umístováním rozptýlené nebo soustředěné zeleně.

Plochy zemědělské výroby

Plochy jsou zahrnuty do ploch výroby a skladů, které jsou označeny šedohnědou barvou. Zemědělská výroba představuje zpravidla značnou ekologickou i hygienickou zátěž pro své okolí. Přes tyto nepříznivé okolnosti koncept ponechává k dalšímu využití stávající střediska zemědělské výroby v Lačnově (obě střediska v sektoru D) i středisko v Lánech východně od železniční trati (sektor E). Ostatní stavby zemědělské výroby, které až na středisko při ul. Hálkově mají charakter jednotlivých staveb jsou konceptem navrženy k vymístění. Řada těchto staveb ostatně tomuto osudu neunikla bez přičinění územního plánu. Např. kravín v Lánech, dnes firma Sacharčuk a objekt pro výkrm prasat nad rybníkem v Lánech.

Věcný regulativ je uveden v bodu B.2.4.

Plochy lesní půdy, lesů a zeleně

Lesy, krajinná i veřejná zeleň slouží k zachování ekologické rovnováhy území, ozdravení městského prostředí a zachování biologické diverzity. Na těchto plochách je výslovně zakázáno provádět výstavbu, nebo jiné zásahy, které by narušily charakter a biologickou rovnováhu takových lokalit.

Lesy a zeleň vytváří „zelený skelet“ v území v kterém je vhodná pouze pohybová rekreace a to buď každodenní rekreace, případně krátkodobá rekreace příměstská, v žádném případě by neměla být prováděna výstavba jakýchkoliv objektů. Výjimku mohou tvořit pouze stavby koncipované jako nedílná součást krajiny, nebo promyšlený doplněk krajinné kompozice, popřípadě stavby podzemní, které se

neprojevují jako architektonický či stavební prvek. Ve všech případech však musí jít o stavby veřejného zájmu, nikoli o soukromé objekty nebo podnikatelské aktivity. Stávající zeleň je v každém případě maximálně chránit včetně rozptýlené zeleně a zeleně solitérní. Do těchto ploch jsou zahrnuty stabilizované plochy zeleně uvnitř města (vč. Hřbitova) a především lesní komplexy v severozápadní části řešeného území. Mezi dominantní lesní plochy je třeba zahrnout zejména bažantnici s předpokládaným rozšířením, Schindlerův háj, lesní masiv za rybníkem Rosničkou a lesní porost na části Javornického hřebene. Na plochy zeleně vč. zeleně rozptýlené a solitérní jsou vytvářeny značné tlaky se snahou o jiné využití. Plochy zeleně však v žádném případě nelze zmenšovat, naopak je nezbytné je považovat za minimální a takto se k ní i chovat.

Plochy zeleně - rekreační zeleň (zahrádky)

V grafické části změn územního plánu jsou tyto plochy označeny žlutozelenou barvou. Návrh převážně respektuje stávající plochy tohoto určení s výjimkou stávajícího areálu zahrádek východně od železniční trati a areálem za bývalými zemědělskými stavbami, které budou dotčeny přeložkou I/43. Takto způsobený mírný úbytek zahrádkářských ploch je v návrhu kompenzován návrhem lokalit, které několikanásobně převyšují zabrané plochy. Kromě sektoru "A" (centrální městské části), řeší návrh rozšíření ploch pro zahrádky ve všech ostatních sektorech. Jde o lokality B/28, B/42, C/25, D/17, E/19.

Plochy obsluhy území, rozvodných sítí a dopravy

V návrhu změn územního plánu jsou označeny tmavě šedou barvou - technická vybavenost, světle modrou barvou plochy železniční dopravy včetně manipulace a světlešedou silniční doprava včetně manipulace a parkování. Plochy slouží pro obsluhu území dopravou či různými médii, případně i k likvidaci odpadů. Zařízení a rozvody se až na zdůvodněné výjimky zásadně řeší na veřejných stanicích. Plochy případně stavby, objekty a zařízení je nutno umisťovat velmi citlivě, neboť z hlediska funkce jednotlivých území je třeba tyto plochy umisťovat blízko „konzumentů“, na druhé straně mají tyto plochy pro obsluhu území značný negativní dopad pro kvalitu životního prostředí. Trendy a koncepce rozvoje jsou podrobně popsány v příslušných kapitolách.

IV.

Systémy ekologické stability území

Regionální systém ekologické stability

Regionální systém je v území lokalizován v severozápadní části území. Je představován regionálním biocentrem „Moravský Lačnov“. V současné době je tvořeno smrkovými monokulturami.

Navržený rozsah zahrnuje i rybník Rosničku a pramen Svitavy.

Návrh je : Lesní BC 5 VS BC - biocentrum

Bu porosty, V VS - veg. Stupeň

Bu - buk. Porosty

V - vodní společenstva

Regionální biokoridor je biokoridor vždy složený z lokálních biocenter. Jeho průběh je k severu a jihozápadu.

Lokální systém ekologické stability

Pokladem pro řešení lokálního systému ekologické stability je generel lokálního systému ekologické stability zpracováváný souběžně s ÚPN SÚ Svitavy (zpracovatel Urbanistické středisko Brno, ing. Stejskalová).

Lokální systém ekologické stability využívá všech přírodních podmínek (tj. lesů, údolnic ap.) pro jeho návrh a možnou realizaci : Rekonstruuje přírodní stanoviště v území a propojuje je do funkčního systému.

Názvosloví lokálního SES

Lokální biocentrum - minimální plocha pro lesní společenstvo je 3,0 ha. Jde o přírodě blízké společenstvo se schopností autoregulace a vlastní existence.

Lokální biokoridor - liniové společenstvo spojující biocentra, minimální šířka je 15 m, délka 2000 m.

Interakční prvek - liniové společenstvo doplňující biocentra a biokoridory, min. šířka je 5 m.

Popis lokálního SES

Pionýrský háj	Smrková monokultura s příměsí břízy, v severovýchodní části podmáčená. 5B3, 5AB4	Lokální biocentrum, součást regionálního biokoridoru, nutno změnit druhové složení porostu na jedlovou bučinu, nepřipustit holoseče, změnu provádět postupně
Na sluneční pasece	převážně smrková monokultura, 5AB3, 5B3	Lokální biocentrum, součást regionálního biokoridoru, nutno změnit druhové složení porostu na jedlovou bučinu, nepřipustit holoseč, změnu provádět postupně
Bažantnice	smrková monokultura v mokré části příměs jasanu, břízy, topolu 5 AB 4	Lokální biocentrum, nutno změnit druhé složení porostu na jedlovou bučinu až smrčinu s jedlí v kyselé a podmáčené části, nepřipustit holoseč, změny provádět výchovnými

U lánského rybníka	modrá deprese s travním porostem s návazností na rok Svitavy 5 (4) B45	zásahy. Lokální biocentrum nutno rozšířit a doplnit plochu na 3,0 ha. Základní stromový porost bude jasanová olšina.
Na červenice	Zdevastovaná plocha s navážkou, niva Svitavy u svitavského rybníka 5B4	Neexistující lokální biocentrum v nivě Svitavy, nutno zrekultivovat plochu a doplnit o porost jasanů a olší, v návaznosti na Svitavský rybník je nutno zrekultivovat plochu a doplnit o porost jasanů a olší, v návaznosti na Svitavský rybník je nutno plochu zrekultivovat a osázet vysokou zelení.
V Lačnově	Rybník s mokřadní vegetací, rákosem a topoly, vodní ptactvo a obojživelníci. 5B4	Zachovat rybník a zachovat návaznost na tok Lačnovského potoka, doplnit o olše a jasanů v návaznosti na Lačnovský potok.
Boří	Mokřadní louka s regulovaným Lačnovským potokem a přilehlý les (smrková monokultura s lemem dubů) 5n4, 5AB3	Louku nechat přirozenému vývoji s doplněním o olše a jasanů, les přeměnit druhovou skladbu na bukovou jedlinu, nepřipustit holoseč.
Za trati	Orná půda v návaznosti na větrolam 5B3	Neexistující lokální biocentrum, nutno založit, druhové složení jedlová bučina
Lačnovský les	Zmeliorovaná údolnice pod lesním porostem, tvořeným smrkovou monokulturou, topol, habr, smrk, bříza, 5B3, 5B4	Lokální biocentrum kontaktní, ve vlhčí části jasanová olšina, v části lesní buková jedlina, nutno nepřipustit holoseč.
Pod Koclířským lánem	Orná půda a zmeliorovaná údolnice bez porostu 5B3	Neexistující lokální biocentrum, porost bude jedlová bučina s přesličkovou jedlovou bučinou.

Průběh biokoridorů a propojení biocenter je znázorněno v grafické příloze. Zásadně je držen tok Svitavy jako lokální biokoridor a všechny ostatní údolnice, které ještě neztratily vlhký charakter (zmeliorované toky). Studený potok je dnes částečně zastavěn

V.

Koncepce dopravy a technické vybavenosti

Doprava

Železniční doprava

Železniční stanice Svitavy je mezilehlou stanicí dvoukolejné trati Brno - Česká Třebová, která je částí navrženého železničního koridoru TEN, TER a ČR na rychlost do 120 km/h podle "Návrh rozvoje dopravních sítí ČR do r. 2010". Druhou železniční trať v katastrálním území je odbočná jednokolejná trať Svitavy - Žďárec u Skutče, která je pro svůj síťový význam a realizované výkony zařazena do doplňkové sítě 3. kategorie. Modernizace tratě Brno - Česká Třebová představuje elektrizaci tratě (v úseku Česká Třebová - Svitavy), stejnosměrným trakčním systémem o napětí 3 kV, modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, ve stanici Svitavy výstavba nové napájecí stanice, poloperonizaci a dílčí kolejové úpravy. Tyto záměry jsou prostorově omezeny na stávající železniční plochy. Trať Svitavy - Žďárec u Skutče je ve stabilizované poloze. Ze železniční stanice Svitavy je na východní straně stanice napojen vlečkový areál průmyslových podniků, na něž jsou napojeny jednotlivé průmyslové podniky. Je navrženo rozšíření tohoto vlečkového systému směrem dále na východ do prostoru nové průmyslové zóny.

Z železniční trati Svitavy - Žďárec u Skutče je napojena vlečka do dvou průmyslových areálů na ul. B.Němcové v obytné zástavbě.

Tratě VRT jsou dle "Návrhu" vedeny mimo řešené území.

(TEN - transevropské sítě zemí EU, TER - transevropská železniční magistrála)

Silniční doprava

Svitavy jsou významným dopravním uzlem. Podíl tranzitní dopravy byl v zastavěném území snížen vybudováním severního obchvatu silnice I/35, ale přesto stále zůstává křižovatkou 3 silnic I. třídy -

I/34 Havlíčkův Brod - Svitavy

I/35 Hradec Králové - Olomouc - Lipník

I/43 Brno - Svitavy - Králíky

Silnice I/35 je zařazena v evropské síti vymezených tahů jako tah E 442. V kategorii rychlostních komunikací je tato trasa momentálně studována dle "Návrhu" jako kategorie R35 s trasou vedenou mimo řešené území.

Silniční síť na území města je doplněna silnicí II/366 mezi novou trasou silnice I/35 a silnicí I/34 a silnicí III/0436 připojující Kamennou Horku.

Silnice I/34 je vedena směrem od Poličky. Ve výhledu je navrženo přeložení této silnice jižně řešeného území. Tím se změní funkce stávající I/34 na komunikaci místní sběrnou. V rámci tohoto je navržena úprava jejího trasování (včetně úprav křižovatek) a příčného profilu. Po vstupu do oboustranné zástavby prochází dále v přímé v uličním profilu, jenž je v prostoru parku doplněn oboustranným parkovacím pruhem. U vily městského úřadu se zleva připojuje silnice II/366 v trase původní silnice I/35. Je navrženo přeřešení této křižovatky s hlavní silnicí ve směru I/34.

Silnice je vedena dále prostorem Malého náměstí a Máchovou alejí jižně od náměstí Míru na stávající křižovatku se silnicí I/43. Průchod původní zástavbou po opuštění náměstí je pozůstatkem dřívějšího náhledu na funkci dopravních komunikací v historické zástavbě a jeho úprava je detailně řešena v současné době studií ing.

arch. Svojanovského. Předpokládá se změna příčného profilu, dostavba severně i jižně komunikace s vytvořením kruhové křižovatky, která usnadní vjezd na nám. Míru, na sídliště Vějíř (nemocnice) a na ulici Purkyňova. Přilehlá navržená parkoviště je možno obsloužit z napojení mezi touto křižovatkou a křižovatkou se silnicí I/43. Křížení se stávající silnicí I/43 je navrženo jako kruhová křižovatka. Silnice je vedena pod železniční tratí směrem na východ. V souladu s navrženou přeložkou silnice I/43 východně trati bude provedeno mimoúrovňové křížení.

Silnice I/35 prochází severně řešeného území. Na východě je na ni napojena silnice I/34 a na severu krátkým peážním úsekem silnice I/43. S návrhem přeložky silnice I/43 se počítá s úpravou křižovatky silnic I/35 a I/43, jež by měla být řešena jako mimoúrovňová. řešení této mimoúrovňové křižovatky bude provedeno v rámci projektu vlastní přeložky I/43.

Silnice I/43 je v současné době vedena po západní straně železnice od Hradce až po Lačnov. Tento průtah zejména v jižní části značně komplikuje funkční využití přilehlého území. V záměrech rezortu dopravy se počítá s přeložkou silnice ve dvou etapách. Ta je vedena východně trati od stávajícího podjezdu. Křížení se silnicí III/0436 je využito vzhledem k terénním podmínkám k napojení na původní trasu v Hradci a jako napojení výhledové přeložky silnice I/34 mimoúrovňovým křížením (polodiamantovou křižovatkou).

Silnice I/43 pokračuje po východní straně trati až k dnešní silnice I/34. Zde byla sledována řada variant, jež zohledňovaly terénní podmínky, využití území, a pak hlavně ochranu vodních zdrojů. To vedlo nakonec k propojení se stávající silnicí mimoúrovňovou křižovatkou. Pro obsloužení průmyslového areálu je navržena sběrná komunikace s napojením úrovňovou křižovatkou na přeložku silnice I/43, tímto se zlepší přístupnost ploch a umožní další rozvoj. Za průmyslovými areály je pak silnice přitažena zpět k železniční trati z důvodu využitelnosti zemědělských ploch a jejich záboru a je vedena na mimoúrovňovou křižovátku se silnicí I/35.

Silnice II/366 je napojena na silnici I/34 u Městského úřadu. Řešení křižovatky bude upraveno. Silnice II/366 bude řešena jako vedlejší. Po vybudování silnice I/43 tento význam dále poklesne a tím, že bude řešena jako vedlejší, se zlepší rozhledové poměry, které ztěžuje rohový objekt. Další průběh má obslužný charakter a rozvádí dopravu jak do obytné zástavby, tak do průmyslových areálů na západě.

Silnice I/34 má od křižovatky se silnicí II/366 charakter sběrné komunikace. Je navržen její nový příčný profil (se zeleným středním dělicím ostrůvkem šířky 3 m. Ostatní úseky státní silnice v městském území představují komunikace typu C1. Ty jsou dále doplněny místními komunikacemi. Zde je podtržen navržený rozvoj za územím Lánů (sídliště Vějíř). Toto území je propojeno jednak na stávající silnici I/43 v prodloužené ulici Zahradní a pak okolo průmyslového areálu na ul. Tkalcovská směrem na kruhovou křižovátku u vjezdu do náměstí. Dále je navrženo sídliště Vějíř propojit sběrnou komunikací vedenou jižně od "slunečního penzionu" přímo na silnici I/43.

Do funkční třídy C1 je zařazeno i pokračování ulice Olbrachtova a propojení za železniční tratí Svitavy - Žďárec u Skutče. Z Olbrachtovy ulice je před železničním přejezdem navržen nový příjezd do průmyslového areálu na ul. Říční po SV straně přilehlých parcel.

Také je navrženo prodloužení ulice 5. května souběžně s železniční tratí až ke stávající I/34.

U areálu zdravotnických zařízení je navrženo přerušit průjezdnost ulice Kolárova. Nově je navrženo připojení areálu Cihelna přímo na stávající I/34 s propojením jihozápadním obloukem do sídliště Vějíř.

Dále je nově navržen příjezd k závodu na ul. Říční jako rozšíření ulice Říční s novým napojením na stávající I/43 a dále pak plynulé napojení na ulici Rooseveltovu. Z ulice Říční je navržena odbočka podél Svitavy dále pak kolem stávajícího fotbalového hřiště ve trase stávající polní cesty až k napojení na stávající I/43. Velkoplošné zklidnění dopravy je možné v zástavbě severně silnice I/34, mezi areálem ul. Tovární, stávající silnicí I/43 a tratěmi a západně zdravotnického areálu, mezi komunikací u autobusového nádraží a textilním průmyslem. Ostatní komunikační síť zabezpečuje přístup a obsluhu všech zastavěných ploch.

Veřejná doprava

Veřejnou železniční dopravu zajišťují České dráhy. Kromě železniční stanice Svitavy jsou v řešeném území

- zastávka Svitavy - Lány na trati 260
- zastávka Svitavy - Zastávka na trati 261

Autobusová doprava je zajišťována různými dopravci.

Autobusové nádraží je umístěno jižně od náměstí Míru a bylo již přeřešeno v rámci výstavby obchodního domu Billa, na tomto nádraží není možno odstavovat autobusy. Dále je navrženo vybudovat druhé autobusové nádraží v prostoru stávajícího dvora ČSAD v tesné blízkosti nádraží ČD, na tomto nádraží bude umožněno krátkodobé odstavení autobusů. Tímto propojujeme železniční stanici Svitavy na koridoru s ostatní autobusovou dopravou.

Rozlehlé zastavěné území je obsluhováno sítí nácestných zastávek podél hlavních komunikací

- Lány - 4 zastávky
- Lačnov - 5 zastávek
- průmysl - 3 zastávky
- směr Litomyšl - 3 zastávky
- směr Polička - 1 zastávka
- centrum - 5 zastávek

S autobusovým nádražím to představuje 22 míst ve Svitavách, takže izochora dostupnosti 500 m na zastávku pokrývá prakticky celé zastavěné území.

Vývoj v této oblasti bude záviset na státní dotační politice ve veřejné dopravě.

Městská hromadná doprava bude zajištěna vhodným trasováním stávajících i nových linek místních přepravních.

Nemotorová doprava

Městem prochází značené turistické trasy, jejichž východiskem je železniční stanice, prochází pod náměstím a ulicí Riegrova a za železniční tratí se rozdělují směrem na Gajer a k pramenům. Městem jsou vedeny po chodnících podél komunikací.

Východní část žluté trasy je vedena v souběhu se silnicí III/0436 na Kamennou Horku.

Z hlediska organizace provozu jsou pro pěší dopravu vyhrazeny úseky navazující na podchody silnice I/34 směrem na náměstí, uličky z náměstí směrem k okresnímu úřadu a podél něj a směrem ke hřbitovu. Vlastní náměstí je přístupné dopravě a omezeno je pouze parkování, zejména finančními prostředky. Návrh územního plánu počítá s dalším zklidňováním provozu na náměstí - snížení rychlosti na vjezdu i na vlastní ploše a regulaci provozu na parkovištích. Zvýrazněno je pěší propojení nemocnice a polikliniky přes Purkyňovu ulici kolem areálu nábytku na náměstí a dále pak podél České spořitelny, parkem okresního úřadu, přes ulici Seifertovu novým mostkem přes stávající I/43 k navrženému autobusovému nádraží. Dalším zvýrazněným směrem je spojnice od muzea, za čerpací stanici PHM směrem do rozvojové plochy na vjezdu do města. Rovněž tak je navrženo propojení na severním zhlaví pro pěší provoz mimoúrovňovým přechodem.

Cyklistická doprava byla zatím řešena pouze na dvou výjezdech z náměstí. Územní plán počítá s návrhem cyklistické sítě na úrovni města a okrsků. Dílčí vnitrookreskové úseky se již napojují na tuto síť. Počítá se s kombinací několika typů komunikací od společného provozu pěších a cyklistů či společného provozu cyklistů a automobilů přes vyhrazené pruhy, přidružený prostor až po samostatné komunikace. Základem je zabezpečit přímé a bezpečné spojení po hlavních směrech pravidelných jízd každodenních aktivit.

Trasa směrem z centra na severozápad je vedena jako prodloužení Riegrovy ulice podél Studeného potoka, přes pole do mostku pod žel. trať dále jihozápadně od pily, kde je provedeno větvení na směr na hráz mezi rybníky a směr na Schindlerův háj a rekr. oblast Rosnička.

Rekreační trasy cyklistické a pěší vedou okolo zástavby na jihu a západě a u Studeného potoka se napojují na předchozí trasu z centra.

Tento směr je křížen druhou dominantní mezi průmyslovými plochami na západě a východě. Do systému jsou dále zapojeny obytné plochy na Lánech, jižně a západně od autobusového nádraží a na Pražské.

Vlastní provoz bude řešen smíšeným způsobem bez vyhrazení speciální infrastruktury pro jednotlivé účastníky. Pro přechod přes silnici I/34 je využit podchod na západní straně a navržený přechod u objektu nábytku. Propojení na východ je řešeno podél pivovaru a na sever ulicí Olbrachtovou a podél okresního úřadu.

Spojení těchto komunikací je navrženo v ulici Chelčického nebo podél Svitavy, kde je napojen i směr od Lačnova.

Ve velkoplošných zklidněných zónách je navrženo řešení typu obytných ulic.

Na cyklistickou síť ve městě navazují propojení cykloturistických tras, jež představují spojení přes Pionýrský háj, severně na Gajer a Opatovec, východně na Kamennou Horku a jižně přes Hradec.

Statická doprava

a) Odstavení vozidel

Odstavení vozidel je dimenzováno pro návrhový počet obyvatel a výhledový stupeň automobilizace 1:3,5. Přitom se počítá s tím, že nové obytné objekty budou již řešeny včetně stání buď přímo v objektu nebo společném zařízení. Z tohoto pohledu je nutno zabezpečit 5 tisíc odstavných stání

- 2 200 v rodinných domech

- 1 220 stávající řadové garáže
- 1 040 stávající parkoviště
- 540 stání nutno zajistit

Z hlediska této bilance je disproporce 540 stání řešena především v lokalitě Lány a to 2 objekty hromadných garáží a pak v návaznosti na centrum vybudování parkovišť okolo stávající I/34 a obytný soubor u železniční stanice rovněž objektem hromadných garáží.

b) Parkování vozidel

Parkování vozidel zejména v centru je otázkou nabídky a poptávky souvisejícího komerčního využití. Přitom lze říci, že progresivní sazby za parkování vedou k rychlejší obměně vozidel na plochách a tedy i k vyšším intenzitám provozu na komunikacích. Proto je navrženo napojení náměstí kruhovou křižovatkou, dále pak možnost výjezdu z náměstí směrem západním na silnici I/34. Navrženy jsou parkovací stání v rámci zástavby průtahu silnice I/34 a pak možnost výstavby objektu v návaznosti na pěší trasu mezi náměstím a poliklinikou u navržené autobusové zastávky. Bilance:

- centrum - 520 stání
- průmysl západ - 220 stání
- průmysl východ - 120 stání

Plochy pro odstavení a parkování vozidel jsou zakresleny ve výkresové dokumentaci. Plochy uvnitř průmyslových areálů nejsou dále zvýrazněny.

Hospodářská doprava

Rozmístění výrobních podniků v zastavěném území v podstatě neumožňuje radikálně omezit nákladní dopravu v zastavěném území. Velmi efektivně však bude napojena průmyslová oblast na východním okraji na přeložku silnice I/43. Zemědělská doprava souvisí s řešením přístupnosti pozemků v nových vlastnických podmínkách, což je předmětem pozemkových úprav. Vzhledem k umístění zemědělských areálů na jihu a severu řešeného území je zde možnost počet pohybů omezit. V souvislosti s přeložkou silnice I/43 je síť zemědělských cest doplněna. Na severu se počítá se zachováním úrovnového přejezdu účelové komunikace přes železniční trať, ale tento přejezd bude posunut severně cca o 500 m a propojen místní komunikací přes Lačnov až na druhou stranu zástavby. V jižní části je překonání bariéry železniční trati řešeno mimoúrovňově s propojením na komunikaci do Hradce a na plochy na západě.

Nově je navržena hospodářská cesta jako prodloužení Olbrachtovy ulice směrem na sever s napojením na stávající polní cesty.

Vodní hospodářství, zátopová území a ochrana proti povodním

Zásobování vodou:

Ochrana zdrojů

Z důvodu zhoršené kvality vody bylo omezeno čerpání pitné vody ze zdroje Kostelní luka do městské sítě a rovněž není dosud povoleno využívání zdroje Lánský rybník. Hydrogeologickým průzkumem jsou monitorovány zdroje znečištění. Současně jsou navrženy asanace zdrojů znečištění a omezení či zákazy činností, zejména:

Zdroj Kostelní luka:

- zastavení těžby písků při silnici Svitavy – Polička
- likvidace motocyklové ploché dráhy
- asanace hnojišť a skládek a přísné dodržování stanoveného režimu zemědělského obdělávání

Zdroje Olomoucká, Čtyřicet Lánů:

- skládka granulované drtě, prázdných nádrží na asfalty apod. (pravděpodobně asanace)
- jatka – nutný posudek provozu
- další objekty jsou zemědělské, u nichž je nutné vždy samostatné posouzení provozu, event. jde o skládky a hnojiště, jež je nutno zrušit a asanovat (detailně viz. citovaný hydrogeologický posudek)

Další zdroje v území:

Zdroje pro pivovar v lokalitě Langrův les a Poličská

Langrův les

Návrh:

Celková koncepce:

Za předpokladu příznivého vývoje kvality zdrojů se předpokládá opětovné uvedení zdroje Kostelní luka do systému města a využívání zdroje Lánský rybník. Tím by byla plně zajištěna potřeba vody z místních zdrojů. Návrh změn územního plánu uvažuje prioritně s touto alternativou.

Při splnění těchto předpokladů se dne provedené napojení zdroje Lánský rybník považuje za dočasné, definitivní napojení se navrhuje podle původního předpokladu, tj. do přívodního řadu z vdj Lány (dle výsledku výpočtu TEP Vodovod Svitavy.)

Případně lze zvážit vybudování nové akumulace pro tento zdroj nad obcí Vendolí.

V případě nepříznivého vývoje kvality vody se předpokládá přivedení vody ze zdroje Čistá západně od Svitav. Potom by nová akumulace byla vybudována na trase přívodu na příslušné kóťe nad obcí Vendolí (lze využít i pro zdroj Lánský rybník).

Lokality navrhovaného rozvoje:

Umístění jednotlivých lokalit je patrné z výkresové části, nelze nyní konstatovat jaký nárůst potřeby vody vzhledem k plánované zástavbě lze uvažovat, jelikož není znám ani pravděpodobný rozvoj výstavby v těchto lokalitách.

Vzhledem k plánovanému rozvoji města lze předpokládat nárůst potřeby vody.

Rekapitulace hlavních zásad:

- ochrana zdrojů, zlepšení kvality, zajištění podmínek pro provoz zdrojů Kostelní luka a Lánský rybník
- zprovoznění zdroje Lánský rybník a jeho napojení do zásobovacího řadu DN 600 z vdj. Lány
- rozšíření akumulace o cca 2 000 m³
- výpočet sítě se zahrnutím nových lokalit

Odkanalizování

Stoková síť

Město Svitavy je odkanalizováno jednotnou kanalizační sítí, která odvádí odpadní vody do městské ČOV, která je umístěna na pravém břehu Svitavy v Hradci nad Svitavou.

Kmenová stoka, odvádějící odpadní vody do ČOV, je vedena po pravém břehu Svitavy. Do ní jsou zaústěny hlavní sběrače stokové sítě, jak z oblasti centra a ploch na ně navazujících, tak z oblasti Za nádražím a části zástavby v Lánech kolem ulice kpt. Jaroše.

Stoková síť ve městě je rozdílné kvality a není vybudována na celém území města. Poměrně značná část sítě, zejména v centru a plochách navazujících je nevyhovující z hlediska hloubky uložení a i stavebního stavu.

Dešťové vody jsou v oddělovacích komorách odlehčovány do Svitavy a zatrubněného Studeného potoka. Ve staré zástavbě centra jsou mimoto ještě stoky, které nejsou napojeny na stokovou síť, ale jsou zaústěny do zatrubněného Studeného potoka.

V posledních letech se situace s odkanalizováním města zlepšila hlavně vybudováním podtlakové kanalizace v části Moravský Lačnov. Stále však zůstávají neodkanalizované některé ulice a to hlavně v Lánech na levém břehu řeky Svitavy. Z této části není jednoduché napojení do kmenové stoky, ale po odlehčení je nutno odpadní vodu přečerpávat.

V dalším rozvoji města je nutno pamatovat na důsledné oddělování splaškových a dešťových vod. Splaškové odpadní vody budou svedeny na ČOV a dešťové odpadní vody do vodotečí, či záchytných suchých nádrží.

Dále je třeba provést dle přepočtu kanalizační sítě rekonstrukci nekapacitních úseků a dalších objektů.

Pro tento přepočet musí být vyjasněna kapacita hlavních stok, především je nutné provést kvalitní zaměření podélných spádů.

Z nynějších údajů a přepočtu vyplývá zejména:

- rekonstrukce stoky A
- rekonstrukce některých úseků hlavních stok

- nedostatečná kapacita stoky A byla řešena v přepočtu variantně, vybrána byla varianta uvažující se zřízením dešťové zdrže na stoce. Je potřeba provést přepočet této stoky bez odlehčení .

Návrh územního plánu předpokládá tyto hlavní zásady pro další rozvoj:

- Lokalita podél ulice Údolní – vybudovat oddílnou kanalizaci. Splaškové vody svést do přivaděče na ČOV, dešťové odpadní vody svést do řeky Svitavy.
- Lokalita Na vějíři – z plánované zástavby splaškové odpadní vody odvést do stávající městské kanalizace a dešťové odpadní vody svést do vybudované suché nádrže
- Ostatní navržené lokality výstavby je nutno řešit obdobným způsobem, tj. důsledné oddělení dešťových a odpadních vod (viz. výkresová část)
- Z lokality vpravo od silnice na Mor. Třebovou budou splaškové odp. vody svedeny do stávající sítě. Dešťové odpadní vody bude třeba zachytit do nádrží u jednotlivých staveb a poté řízeně vypouštět do dešťové kanalizace
- Lokalita u ulice Slunečná bude odkanalizována do podtlakové kanalizace. V případě nedostatečného výkonu této sítě, bude třeba provést gravitační kanalizaci a napojit ji do kanalizace u restaurace Družba
- Plánovaná výstavba na konci Lačnova nejde napojit do vakuové kanalizace z kapacitních důvodů (nízký podtlak v síti). V této části bude likvidace odpadních vod řešena individuálně
- Je nutná realizace dešťové zdrže na stoce A
- Provést rekonstrukci ostatních hlavních stok a oddělovačů dle údajů dle přepočtu (nově zadat vypracování)
- Provádět opravy a rekonstrukce ostatních stok kde je nevyhovující stavební stav
- Napojit neodkanalizované části města
- Odvedení dešťových vod přes zdrže je nutné z důvodu kapacity řeky Svitavy, která se pohybuje mezi Q_5 až Q_{20} . Toto řešení nahrazuje zkapacitnění řeky Svitavy, které bude nutno rovněž provést.
Objemy a množství zachycených vod budou řešeny v rámci detailního řešení odkanalizování lokalit.

Čistírna odpadních vod:

Plánovaná rekonstrukce ČOV, jak bylo uvedeno v územním plánu z roku 1994 byla v minulých letech dokončena .

Vodní toky a ochrana proti povodním:

V řešeném území se nacházejí vodní toky:

- | | | |
|--|-----------|--|
| - řeka Svitava | - správce | Povodí Moravy a.s. |
| - Lačnovský potok | - správce | Státní meliorační správa |
| - Studený potok - správce | - správce | Státní meliorační správa a město Svitavy |
| - | | |
| - další drobné nepojmenované vodoteče- | správce | Státní meliorační správa |

Na řece Svitavě jsou rybníky Rosnička a Nový rybník, využívané k rybářským účelům.

Na pravostranném přítoku Svitavy je Lánský rybník.

Nejpodstatnějším a v současné době nejvíce problematickým vodním tokem je řeka Svitava.

Řešeného území se týká úsek Svitavy od km cca 89,0 po km 93,952 pod vyústěním z rybníka Nový. Koryto Svitavy je v celé trase průtoku městem nekapacitní, kapacita koryta se pohybuje v rozmezí

Q_{10} až Q_{20} ve spodní části – tj. Čtyřicet Lánů

Q_5 až Q_{10} v horní části

Návrh:

Bezpodmínečně je nutné zvýšení kapacity koryta Svitavy.

Při tom se doporučuje:

- v zásadě dodržet Vodohospodářskou studii řeky Svitavy, tzn. dostupná úprava koryta na Q_{100}
- problematika zaústění rybníka Nový – vhodná rekonstrukce výpustného objektu tak, aby nedocházelo k vypouštění bahna a zanášení řeky Svitavy
- rekonstrukce rybníka Rosnička, kde je nevyhovující výpustný objekt, odbahnění rybníka a celkové úpravy
- rovněž bude vhodné nové detailní zhodnocení hydrologických údajů vzhledem k oběma rybníkům (provozní řád při dlouhodobých deštích)
- rekonstrukce zaklenutí Svitavy pod rybníkem Nový pod železniční tratí – kapacitní profil na Q_{100}
- dbát zakreslených zátopových území vzhledem k další zástavbě města
- zkapacitnit Lačnovský potok a na bezejmenných přítocích do něj vybudovat suché nádrže, které by zadržely hlavní přívalové vlny
- suché nádrže vybudovat rovněž na Studeném potoce
- při provádění oddílných kanalizací vybudovat rovněž suché nádrže při hlavních vyústěních před nebo na vodotečích

Zásobování elektrickou energií

Návrh řešení zásobování města el. energií ze sítě vn do roku 2015.

Předpokládáme, že i ve výhledu bude přenos požadovaného výkonu zajišťován z rozvodny R 110/22 kV Svitavy a že bez podstatných změn zůstane i základní konfigurace sítě vn.

Z odečtu zatížení napájecích linek pro město v době předpokládaného maxima vychází pro Svitavy odběr cca 13 MW (bez obcí na vn 238).

Při přirozeném trendu růstu dnešní spotřeby a připočtením odběrů nových nám pak vychází, že v roce 2015 bude třeba pro řešené území dodat cca 22 MW.

Pro přenos tohoto výkonu do městské rozvodné sítě 22 kV budou přivedeny další dvě napájecí linky v kabelovém provedení. Počítá se s tím, že jedna linka bude zajišťovat nárůst spotřeby v severní lokalitě a druhá pak občanskou a bytovou výstavbu na jižní části města.

Po zaústění těchto kabelů vn do rozvodny 110/22 kV (jsou k dispozici dvě rezervní kobky) bude město napájeno z šesti napájecích vedení vn 22 kV, což bude dostatečný počet a to i v případě poruchy na jednom z napáječů.

Pro rozvod ve městě budou lokality nové výstavby zahušťovány patřičným počtem trafostanic a to typovými 1 x 630 kVA vyjimečně 2 x 630 kVA. Kde to situace umožní, bude provedeno zvětšení transformačního výkonu stávajících stanic. Průmyslové stanice se budou řešit individuálně dle potřeby jednotlivých provozovatelů.

Přes některá budoucí staveniště v současné době prochází venkovní vedení VN 22 kV.

Pokud dojde k výstavbě sídliště RD v Lačnově „Za kolonkou“ bude třeba vyřešit přeložení vedení vn č. 239 směrem severním a vytvořit nový koridor. Dále bude třeba přeložit okružní vedení 234 a 233 s ohledem na výstavbu komerčních aktivit v „bráně“. Pro využití podnikatelských aktivit u silnice 1/35 bude třeba přeložit venkovní vedení 22 kV. Ostatní přeložky vn jsou řešeny zakabelováním venkovních přípojek a budováním nových městských trafostanic.

Rozmístění a zaústění trafostanic jakož i úprava a přeložky vn jsou patrné z výkresové části dokumentace a byly dohodnuty se správcem zařízení VČE Hradec Králové odd. technického rozvoje. V souvislosti s řešením územního plánu nastal problém s trasou vedení 2 x 110 kV ve směru na Poličku z rozvodny 110 kV. Po projednání je navržen jižní koridor, i když přináší četné problémy (zaústění do rozvodny, přechod přes obytnou zónu). Bylo by dobré zvážit provedení přechodu přes obytnou zónu v Lánech v jednom koridoru se všemi hladinami napětí.

Zásobení plynem

Návrh

Předpokládá se postupné dokončené plynofikace města s plynofikací Lačnova a některých částí Lánů s nahrazením zdrojů tepla na pevná paliva palivem plyným.

Nutné zásady pro další rozvoj plynofikace města:

1. Rekonstrukce VTL přípojky DN 150-DN 200
2. Zvýšení výkonu RS 3 na 10 000 m³/hod
3. Plynofikace Lačnova s položením STL rozvodů vč. Plynofikace navrhované průmyslové části Lačnova
4. Postupná plynofikace částí města a to:
 - II. Etapa výstavby sídliště „VĚJÍŘ“ (pokračování v již provedené části z STL rozvodu)
 - Plynofikace sídliště „STUDENÝ POTOK“ z NTL rozvodu, popř. z STL propoje k RS Hájkova
5. Plynofikace průmyslové částí kolem závodu DINAS - z stávajícího STL plynovodu popř. na napojení na RS DINAS.

Zásobení teplem a TUV

V současné době je v provozu v městě sedm menších soustav CZT. Dvě sloužící pro průmysl jedna pro ÚNZ a čtyři zbývající pro sídliště bytových domů (síd. „U NÁDRAŽÍ“), (síd. DIMITROVOVA) a (síd. LÁNY 1 a LÁNY)

Mimo tyto centrální zdroje je ve městě 14 větších tepelných zdrojů převážně plynofikovaných.

Návrh výhledového zásobování města tepelnou energií

- stabilizovat jednotlivá území, kde se využívá soustav CZT a dále území individuálních zdrojů
- snaha vytěsnit zdroje v území, kde dochází k velké zátěži životního prostředí
- podporovat řešení zásobování teplem a TUV obnovitelnými zdroji energie

Spoje, telekomunikace

Telekomunikace:

Ve městě je poměrně nová telefonní ústředna ATU, která má v současné době 4 500 Pp v analogové technologii a 2000 Pp v digitální technologii, zajišťující místní a meziměstský telefonní a telegrafní styk..

Televizní a rozhlasový signál :

Kabelová televize na území města je ve dvou lokalitách a to na náměstí Míru, Malé náměstí se základnovou stanicí na ulici R. Kloudy a na sídlišti v Lánech.