

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích

Magistrát města Pardubic
Odbor hlavního architekta
Oddělení územního plánování
Štrossova 44
530 21 Pardubice

Váš dopis	Naše číslo	Vyřizuje	Pardubice
Sp. zn.: OHA/67522/2024/Sch	S-KHSPA 666/2025	Bc. P. Zierisová	7. 2. 2025
Č.j.: MmP 4640/2025	KHSPA 01119/2025/HOK-Pce	Ing. O. Krpatová	

Vyjádření Krajské hygienické stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích k návrhu územní studie: „Nová Cihelna 2024“

Na Krajskou hygienickou stanici Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích (dále jen „KHS“) byla doručena dne 10. 1. 2025 žádost Magistrátu města Pardubic, odbor hlavního architekta, oddělení územního plánování, Štrossova 44, Pardubice, o vyjádření k návrhu územní studie: „Nová Cihelna 2024“.

Po zhodnocení souladu předloženého návrhu územní studie s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává KHS v souladu s § 68 zákona č. 283/2021 Sb., stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), toto vyjádření:

KHS s návrhem územní studie „Nová Cihelna 2024“

n e s o u h l a s í .

Odůvodnění:

Cílem předloženého návrhu územní studie, kterou zpracovala společnost Atelier architektury a urbanismu, s.r.o., Lipky 1283, 549 41 Červený Kostelec v listopadu 2024 (Ing. arch. Marek Wajsar, Ing. Jan Vlček), je vytvořit v lokalitě Nová Cihelna podmínky pro výstavbu nové městské čtvrti zahrnující rezidenční části s občanským vybavením na jedné straně a multifunkční sportovní halu s hotelem, kongresovými prostory a souvisejícím vybavením na straně druhé. Územní studie řeší osnovy veřejných prostranství nové městské čtvrti a rámec pro umístování jednotlivých staveb v ní. Zatímco rozvržení severní části lokality bude podřízeno umístění multifunkční sportovní haly, hotelu a s nimi spojeného parkovacího domu, v jižní části bude založena univerzální síť městských ulic se stavebními bloky s převažující funkcí bydlení mezi nimi. Snahou je nalezení vhodné formy uspořádání území, která bude umožňovat koexistenci obou záměrů. Etapizace výstavby bude plynout z možnosti připojení k veřejné technické a dopravní infrastruktuře.

Lokalita Nová Cihelna navazuje ze západu na stávající zástavbu Polabin, od které je oddělena pásem parkové zeleně. Ze severu je ohraničena ulicí Hradecká, odkud vede jeden z hlavních vstupů a vjezdů do území. Směrem na jih navazuje na uvažované rozšíření stávajícího rekreačního a volnočasového areálu Cihelna. Z východu je limitována lokálním biokoridorem při bezejmenné vodoteči, ze severu končí příjezdovou cestou ke stávající rozvodně.

Severní části dominuje sportovní hala s kongresovými prostory, hotelem, parkovacím domem. Vše lemováno veřejnými prostranstvími, na něž z jihu a ze západu navazují navržené bloky bytových domů. Občanská vybavenost v rámci multifunkční haly bude sloužit také pro obsluhu přílehlé lokality. Předpokládaná **kapacita velké sportovní haly je 22 300 diváků, malé sportovní haly 1 700 diváků, hotelu 500 lůžek, kongresového centra 1 000 účastníků.** Jihozápadní část je navržena pro bydlení v návaznosti

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích

na park mezi novou a původní zástavbou. Podlažnost v této části je navržena nižší z důvodu přechodu do parku a také s ohledem ke stávající zástavbě, která je nízkopodlažní. Jihovýchodní část je rozčleněna na několik stavebních bloků, které mohou mít obytnou funkci, popřípadě se zde uvažuje s umístěním zdravotnického zařízení. Předpokládaná **kapacita pro bydlení** je 2 620 bytů, což odpovídá cca 5 100 až 6 550 nových obyvatel.

Řešené území bude dopravně napojeno ze třech míst: **1) ZÁPADNĚ** – z prodloužení ulice Stromová, **2) JIŽNĚ** – z kruhové křižovatky U Josefa - novou komunikací (návrh v navazující územní studii Cihelna – sportovní areál) a **3) VÝCHODNĚ** – z plánovaného severovýchodního obchvatu I/36. Navíc je navrženo ještě jedno **SEVERNÍ** napojení sjezdem ze severovýchodního obchvatu I/36, nicméně jedná se o napojení **jednosměrné**, které bude sloužit výhradně pro potřeby sportovní haly. Další možností dopravního napojení je z ulice Brozanská, jedná se však o lokální propojení pro pěší a cyklisty, nikoliv o napojení na páteřní dopravní síť. Křižovatka na obchvatu bude doplněna světlenou signalizací, stejně jako další křižovatka, která při vjezdu do lokality směrem od obchvatu následuje. Zároveň bude ve špičce po ukončení akce ve sportovní hale minimalizována možnost odbočení vpravo směrem do rezidenční části lokality.

Lokalita bude napojena na páteřní vodovod v ul. Hradecká a Kunětická. Páteřní vodovod v řešené lokalitě bude zokruhován, aby byl ve všech větvích zajištěn konstantní odběr pitné vody. Splaškové vody budou jímány soustavou kanalizace. Dešťové vody ze střech jednotlivých domů a přilehlých zpevněných ploch budou zasakovány v rámci příslušných bloků, případně lze pro zasakování využít veřejnou zeleň, přičemž nesmí být narušena její hlavní funkce. Pro zásobování teplem a přípravu teplé vody bude vzhledem k přítomnosti horkovodu z elektrárny Opatovice při obvodu lokality preferováno využití tohoto centrálního zdroje.

Doprava v klidu je pro návštěvníky multifunkční sportovní haly a přilehlých provozů řešena především v parkovacím domě, v podzemním podlaží pod sportovní halou a v menší míře též na terénu. Orientačně se počítá s následujícími kapacitami: **parkovací dům cca 2 100 parkovacích míst**, podzemní podlaží **pod sportovní halou cca 880 parkovacích míst**, podzemní podlaží **pod tréninkovou halou cca 180 parkovacích míst**, podzemní podlaží **pod hotelem cca 120 parkovacích míst**, **na terénu cca 100 parkovacích míst (celkem cca 3 380 míst)**. Doprava v klidu pro rezidenty bude řešena v rámci jednotlivých stavebních bloků, nikoliv na veřejných prostranstvích. Umístění rezidenčních parkovacích stání se předpokládá v podzemních podlažích obytných budov, pod terasami apod. V rámci ulic jsou navržena parkovací místa pro návštěvníky lokality a pro potřeby veřejného občanského vybavení. V centru lokality se počítá se zastávkou autobusů MHD a s četností spojů cca 1 vozidlo za hodinu. Severně od sportovní haly je navrženo stání pro autobusy MHD, odkud bude zajištěna obsluha haly autobusy MHD v intervalu 2 – 5 minut ve špičce.

Součástí návrhu územní studie je dopravní model „Nová Cihelna 2024“ s výhledovými intenzitami automobilové dopravy pro rok 2035 zpracovaný společností PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánci 1668/16, 147 54 Praha 4 v 12/2024 (vypracoval Ing. Pavel Žák). Je uvedeno, že pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení pro posuzované varianty byl použit dopravně plánovací software PTV-VISION® společnosti PTV Karlsruhe, konkrétně program pro modelování dopravní poptávky a zatěžování komunikační sítě VISUM® 2024. Základním vstupem do dopravního modelu je dopravní nabídka (komunikační síť včetně zprovozněné dálnice D35 v úseku Opatovice – Ostrov), na kterou navazuje přepravní poptávka. Na základě těchto vstupů bylo vypočítáno základní dopravní zatížení pro výchozí stav roku 2020. Po vypočtení zatížení silniční sítě byl **model kalibrován na výsledky dopravního modelu Plánu udržitelné mobility statutárního města Pardubice**. Zkalibrovaný model byl využit pro modelování nové obchvatové komunikace I/36 Trnová – Fáblovka – Dubina při severovýchodním okraji města Pardubice. Tento stav modelu byl použit jako výchozí. Do dopravního modelu, jehož součástí je již obchvatová komunikace č. I/36, je doplněna nová lokalita Nová Cihelna. Dopravní model zahrnuje

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích

kompletní uliční síť. Výstupem modelu je zátěžový kartogram udávající intenzitu dopravního proudu v podobě počtu vozidel za 24 hodin ročního průměrného dne v týdnu pro rok 2035. Intenzita dopravního proudu je v modelu rozdělena na tři dopravní segmenty, **dle přílohy a údajů na straně 9 dopravního modelu** je zatížení silniční sítě uváděno ve formátu **všechna vozidla / lehká nákladní vozidla / těžká nákladní vozidla**, v úvodu **na straně 4** jsou uvedeny segmenty v pořadí **osobní vozidla, lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) a těžká nákladní vozidla (nad 3,5 t)**. Jak je již výše uvedeno, řešené území bude dopravně napojeno ze třech míst: **1) ZÁPADNĚ** – z prodloužení ulice Stromová, **2) JIŽNĚ** – z kruhové křižovatky U Josefa novou komunikací, jež je řešena v navazující územní studii „Cihelna – sportovní areál“, a **3) VÝCHODNĚ** – z plánovaného severovýchodního obchvatu I/36. Pro potřeby multifunkční hokejové arény je navrženo ještě jedno jednosměrné napojení formou sjezdu ze severovýchodního obchvatu I/36, toto napojení bude sloužit výhradně pro potřeby sportovní haly.

V příloze modelu jsou uvedeny tyto intenzity dopravy: na komunikaci č. I/36 směr sídliště Dubina celkem **16 160 vozidel za 24 hodin** (z toho 1 200 těžkých nákladních vozidel, 1 330 lehkých nákladních vozidel) a na komunikaci č. I/36 směr Globus za křižovatkou s II/324 celkem **12 390 vozidel za 24 hodin** (z toho 1 050 těžkých nákladních vozidel, 1 090 lehkých nákladních vozidel); na komunikaci č. II/324 za křižovatkou s I/36 směr Staré Hradiště celkem **16 920 vozidel za 24 hodin** (z toho 860 těžkých nákladních vozidel, 1 340 lehkých nákladních vozidel) a na komunikaci č. II/324 za křižovatkou s II/324 směr centrum města Pardubic k západnímu napojení posuzované lokality celkem **15 310 vozidel za 24 hodin** (z toho 560 těžkých nákladních vozidel, 1 280 lehkých nákladních vozidel), na komunikaci č. II/324 od západního napojení posuzované lokality ve směru na centrum města Pardubic celkem **12 640 vozidel za 24 hodin** (z toho 510 těžkých nákladních vozidel, 950 lehkých nákladních vozidel).

Vzhledem k tomu, že návrh územní studie: „Nová Cihelna 2024“ bude sloužit jako základní podklad pro posouzení vlivů velkokapacitní multifunkční sportovní arény na životní prostředí a vykazuje nedostatky pro potřeby výhledového zpracování hlukových zátěží z dopravy na komunikacích města Pardubic ve vztahu k nejbližším stávajícím i výhledovým chráněným venkovním prostorům a chráněným venkovním prostorům staveb, KHS předložený návrh územní studie „Nová Cihelna 2024“ požaduje dopracování v těchto bodech:

1. V dopravním modelu územní studie „Nová Cihelna 2024“ je na str. 4 uvedeno „*Výstupem modelu je zátěžový kartogram udávající intenzitu dopravního proudu v podobě počtu vozidel za 24 hodin ročního průměrného dne v týdnu pro rok 2035.*“ Lze to chápat tak, že jsou v podkladech návrhu uváděny jako intenzity dopravy pro roční průměrné denní intenzity (tj. RPDI) s přičtením intenzit velkokapacitní multifunkční sportovní haly a dopravy související s novými bytovými domy zprůměrovaných na celý týden? Toto KHS požaduje upřesnit tak, aby mohly být zadávány správné intenzity dopravy jako vstupy hlukových studií a následně správně dle platné legislativy vyhodnocena hluková zátěž z dopravy (pozn.: RPDI je aritmetickým průměrem denní intenzity dopravy všech dnů v roce).
2. V textu dopravního modelu není jednoznačný popis uváděných intenzit dopravy. Odlišně je uvedeno dle přílohy a údajů na straně 9 dopravního modelu zatížení silniční sítě ve formátu **všechna vozidla / lehká nákladní vozidla / těžká nákladní vozidla**, v úvodu na straně 4 jsou uvedeny segmenty v pořadí **osobní vozidla, lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) a těžká nákladní vozidla (nad 3,5 t)**. Popisy jsou zavádějící a je třeba je v celém podkladu sjednotit.
3. Budou doplněny vstupní intenzity dopravy na severovýchodním obchvatu č. I/36 bez intenzit dopravy navržené lokality (tj. bude předložena poslední zpřesněná prognóza intenzity dopravy na severovýchodním obchvatu č. I/36 od ŘSD ČR jako vlastníka komunikace). **Uvedení stávajících intenzit dopravy pro zatím nezprovozněnou obchvatovou komunikaci I/36 je zásadní vstup pro správné zadání stávajícího stavu pro následné zpracování hlukové studie, kterou bude KHS požadovat.** Před umístěním severovýchodního obchvatu I/36 byly v projektové přípravě ŘSD uváděny vyšší intenzity dopravy, než jak uvádí návrh územní studie

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích

- „Nová Cihelna 2024“ včetně velkokapacitní multifunkční sportovní arény a bytových domů. Není zřejmé, zda došlo k poklesu intenzit dopravy vlivem zavedení RPD, použití sčítání intenzit dopravy ovlivněné pandemií nebo z jiných důvodů, proto KHS požaduje tuto prognózu prověřit u ŘSD, jako vlastníka komunikace.
4. K umístění severovýchodního obchvatu I/36 (cca rok 2016) byla uváděna intenzita dopravy pro rok 2040 nad 20 tisíc všech vozidel za 24 hodin. Podle přílohy dopravního modelu v předloženém návrhu územní studie „Nová Cihelna 2024“ je uváděna pro rok 2035 intenzita dopravy směr sídliště Dubina 16 160/1330/1200 vozidel za 24 hodin a směr Globus 15340/1230/1210 vozidel za 24 h včetně provozu velkokapacitní multifunkční sportovní arény. Měřením hluku v roce 2019 na základě stížnosti ze silniční dopravy na I/36 v centru města Pardubic (severovýchodní obchvat I/36 bude plnit funkci přeložky komunikace I/36 vedenou centrem Pardubic), byly zjištěny při dopravním průzkumu intenzity dopravy 16 892 všech vozidel za 24 hodin. V dopravním modelu návrhu územní studie „Nová Cihelna 2024“ je prezentováno na severovýchodním obchvatu včetně dopravy související s provozem velkokapacitní multifunkční sportovní arény, bazénu, kongresového centra, hotelu a bytových domů: ve směru na Dubinu 16160/1330/1200 a ve směru na Globus 15340/1230/1210. Severovýchodní obchvatová komunikace I/36 bude převádět dopravu novým mostem na druhý břeh Labe a měla by usnadnit přepravu vozidel běžného i tranzitního provozu v Pardubicích. KHS požaduje zdůvodnit pokles předpokládané dopravy, proto požaduje předpokládanou intenzitu na této komunikaci prověřit i od vlastníka komunikace, od ŘSD ČR.
 5. KHS požaduje doplnit intenzity dopravy v dopravním modelu pro samostatnou I. etapu, tj. vyčíslení intenzity dopravy související s provozem samotného záměru velkokapacitní multifunkční sportovní arény a s ní souvisejících staveb (bez bytové výstavby). Rovněž je třeba uvádět intenzitu dopravy ve vztahu k plánovanému zprovoznění komunikací a zprovoznění velkokapacitní multifunkční sportovní arény (předpoklad je východní napojení na I/36 a severní napojení sjezdem z I/36 prezentovaným jako jednosměrný a případné další potřebné napojení – na jih a na západ).
 6. KHS požaduje doplnit intenzity dopravy v dopravním modelu pro samostatnou II. etapu, tj. vyčíslení intenzity dopravy související s provozem předpokládané nové bytové výstavby Nová Cihelna 2024.
 7. Podle přílohy dopravního modelu v předloženém návrhu územní studie „Nová Cihelna 2024“ je na silnici nižší třídy č. II/324 směřována větší intenzita dopravy související s provozem velkokapacitní multifunkční sportovní arény a bytových domů (5 660/490/70) než jaká je směřována na obchvatovou komunikaci I/36 (4 610/200/40), u které je zdůrazňováno řízení dopravy semaforem. KHS požaduje tuto skutečnost vysvětlit.
 8. Dopravní model návrhu územní studie „Nová Cihelna 2024“ nezohledňuje variantu realizace samotné velkokapacitní multifunkční sportovní arény bez dosavadní realizace dopravního napojení jižním směrem a případně západním směrem (které pravděpodobně nebude zrealizováno v době uvedení do provozu velkokapacitní multifunkční sportovní arény), pro tuto variantu není vyhodnocena intenzita dopravy na I/36. KHS požaduje tuto variantu doplnit. V tomto případě by měl být uveden i časový harmonogram realizace potřebné dopravní infrastruktury.
 9. Pro potřeby velkokapacitní multifunkční sportovní arény je uváděno v návrhu územní studie „Nová Cihelna 2024“ jedno jednosměrné napojení formou sjezdu ze severovýchodního obchvatu I/36, pro toto napojení je uvedeno, že bude sloužit výhradně pro potřeby sportovní haly. V modelu jsou uvedeny hodnoty intenzit dopravy (2 480/120/140), ale na této komunikaci od sjezdu z I/36 dochází postupně k poklesu intenzit dopravy ve směru k první křižovatce do parkovacího domu (2 210/90/110) a dále za křižovatkou u parkovacího domu (2410/90/50), ve směru jižním tedy intenzita klesá k východnímu výjezdu až na 50 nákladních vozidel za 24h. KHS požaduje vysvětlit, jak je možný tak zásadní pokles nákladních vozidel, když severně

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích

nemohou nákladní vozidla odjet za předpokladu, že platí informace v textu, že je komunikace na sjezdu z I/36 jednosměrná.

10. Doprava návštěvníků do arény (osobní automobily + autobusy) je dle názoru KHS podhodnocená. Kapacita velké a malé sportovní haly je 24 000 návštěvníků, kongresového centra 1 000 návštěvníků + nová lokalita pro bydlení s kapacitou max. 6 550 nových obyvatel. Celkem lze uvažovat o 31 550 návštěvnících a obyvatelích přemísťujících se do lokality a z lokality Nová Cihelna (tj. celkem 63 100 pohybů osob, které do lokality přijedou a odjedou za 24 h). Dle uváděných podkladů o intenzitách dopravy v modelu územní studie by nebylo možné přemístit ani polovinu uváděných osob hromadnou nebo osobní dopravou. Je třeba přehledně vyčíslit kapacity a počty přepravních prostředků (autobusy, MHD, kyvadlová doprava, osobní vozidla, taxíky, heliport, kola, pěší atd.) ve vztahu k přepravním požadavkům dané lokality při maximálním provozu velkokapacitní multifunkční sportovní haly. Nelze se domnívat, že bude většina osob přepravena na kole a pěšky (nutno zvážit i nepříznivé klimatické podmínky pro zimní nebo podzimní období pro návštěvníky, kdy bude upřednostněna doprava OA, TAXI, BUS apod.).
11. Dále je nutno vyčíslit intenzitu dopravy pro nemalé množství zaměstnanců nutných k obsluze 25 000 návštěvníků velkokapacitního multifunkčního záměru (jako jsou např.: poradatelé, administrativní pracovníci, zaměstnanci stravovacích služeb, ubytovacích služeb, záchranných složek, techniky pro zajištění provozu, zásobování potravinami, likvidaci odpadů apod.).
12. Pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí bude třeba zpracovat hlukovou studii z dopravy při maximálním provozu a obsazení velkokapacitní multifunkční sportovní haly s vyhodnocením hlučnosti pro dobu denní i noční k nejbližším stávajícím chráněným venkovním prostorům staveb a k nejbližším výhledovým chráněným venkovním prostorům staveb všech dotčených liniových staveb v Pardubicích a okolí včetně vyhodnocení dopravního zatížení na komunikacích I/36, II/324 a místních komunikacích Pardubic. Součástí hlukové studie musí být vždy podrobná přepravní bilance související s maximálním provozem velkokapacitní multifunkční sportovní haly.
13. Pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí bude dále třeba zpracovat hlukovou studii, která bude zaměřena na posouzení vlivu hluku ze všech stacionárních zdrojů při maximálním výkonu velkokapacitní multifunkční sportovní haly na nejbližší stávající chráněné venkovní prostory staveb a nejbližší výhledové chráněné venkovní prostory staveb.

Na základě výše uvedeného KHS nemůže prozatím souhlasit s předloženým návrhem územní studie „Nová Cihelna 2024“.

Ing. Bronislava Pozděňová
ředitelka odboru hygieny obecné a komunální