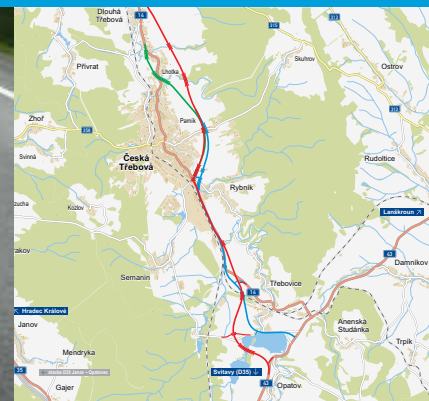


Silnice I/14

Česká Třebová – Opatov (I/43)

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 06/2020



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Předmětem vyhledávací studie I/14 Česká Třebová–Opatov (I/43) je nalezení průchodné a technicky proveditelné trasy přeložky silnice I/14 v řešeném úseku. Potřeba přeložení silnice je vyvolána především značným dopravním zatížením stávající silnice I/14 v centrální části města Česká Třebová.

Silnice I/14 je důležitou silniční tepnou propojující Liberecký, Královohradecký a Pardubický kraj. Tato komunikace nadregionálního významu tvoří dopravní osu území.

V úseku Vamberk (I/11)–České Libchavy (II/312)–Ústí nad Orlicí (II/315)–Česká Třebová (II/358)–Třebovice (I/43) je silnice I/14 vedena převážně zastavěným územím obcí. Z tohoto hlediska je nejkritičtější především úsek Ústí nad Orlicí–Třebovice, kde průchod zastavěným územím obcí zcela převažuje. V inkriminovaném úseku Dlouhá Třebová–silnice I/43 se jedná o obec Dlouhá Třebová, město Česká Třebová, obec Rybník a Třebovice. V případě Dlouhé Třebové a místní části České Třebové–Lhotka se jedná o sídla ulicového typu. Zvláště zástavba místní části Lhotka je převážně podél hlavní komunikace, jedná se o poměrně dlouhý úsek. Průtah Dlouhou Třebovou měří asi kilometr, průtah Lhotkou a městem Česká Třebová měří kolem pěti km. Za Českou Třebovou prochází silnice kilometr Dlouhým úsekem zastavěným územím obce Rybník. Mezi těmito sídelními útvary je 500 metrů dlouhý úsek nezastavěného území. Za obcí Třebovice silnice I/14 letmo kříží železniční trať.

Současný urbanistický stav těchto sídel je dán historickým vývojem.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Zájmové území, ve kterém je vyhledávaná vhodná poloha trasy přeložky I/14, se rozkládá ve východní oblasti sídelních útvarů Dlouhá Třebová, Česká Třebová, Rybník a západně, resp. jižně od obce Třebovice. Přeložka silnice je vedena ve směru sever–jih. Navržená trasa silnice I/14 je dvoupruhová pozemní komunikace. Její parametry odpovídají normové kategorii S 9,5/80.

Variantské řešení trasy vychází vždy z prostoru ze stávající silnice I/14 v nezastavěné části obce Dlouhá Třebová, přibližně proti stávajícímu objektu autobazaru. Na konci úseku se napojuje na přeložku silnice I/43 Opatov – obchvat (varianta červená), resp. na stávající I/43 (varianta modrá). Varianta zelená se napojuje na stávající silnici I/14.

Varianta červená (délka 14 639 m)

Odpojení trasy je zajištěno levým směrovým obloukem. Na tento oblouk přímo navazuje pravostranný prostý oblouk a následuje mezíprímá délky 1738 m. V km 2,3 trasa překračuje údolí Kojovce mostním objektem délky 170 m. V km 3,095 se trasa stáčí doprava prostým obloukem a zároveň přechází do klesání ve sklonu 0,5 %. V tomto oblouku je situován další mostní objekt, kterým trasa překonává údolí s „bezejmenným“ potokem. Na krátkou mezíprímou navazuje levostranný prostý oblouk, kde už trasa klesá ve sklonem 0,7 %. Po další krátké mezíprímé přechází trasa do pravostranného prostého oblouku. V km 5,0 trasa míjí areál letiště situovaný vpravo ve směru staničení od navrhovaného obchvatu. V km 5,463 trasa

mostním objektem délky 100 m letmo kříží silnici III/31512. V km 6,571 navazuje na oblouk přímá, ve které je situován mostní objekt délky 380 m, jímž trasa přechází přes Třebovku a několik polních cest. Na konci přímé trasa vstupuje do zástavby města Česká Třebová. V místě stávajícího křížení silnic I/14 a III/01427 je navržena plocha pro umístění křižovatky. Jako nejhodnější se jeví umístění okružní křižovatky. Dále již trasa vede ve stávající stopě silnice I/14 a to až do km 8,780, ve kterém se trasa obchvatu odchyluje od stávající silnice I/14 levostranným obloukem. Na něj navazuje další oblouk, kterým trasa překračuje údolí Zádolského potoka. V km 10,2 trasa přechází do klesání ve sklonu 0,5 %. V km 10,6 je pak navržena styková křižovatka se stávající silnicí I/14 ve směru na Třebovice. V pravostranném oblouku v km 11,378 trasa mostním objektem délky 120 m letmo kříží železniční trať. Na mezíprímou délky 0,469 km navazuje v km 12,187 levostranný oblouk a trasa překračuje ve sklonu 0,5 % mostním objektem délky 540 m rybník Hvězda. Poté se již pravostranným obloukem napojuje do směrového oblouku, který již náleží do stavby I/43 Opatov – obchvat.

Varianta modrá (délka 14 081 m)

Vedení trasy je od začátku až ke křížení se silnicí III/31512 (km cca 5,463) shodné s předchozí variantou. V následující mezíprímé přechází trasa údolí mostním objektem délky 70 m. Na konci této mezíprímé je situována styková křižovatka napojující obchvat na křižovatku stávající silnice I/14 se silnicí III/01427. Po této mezíprímé následuje levý oblouk, kde vstupuje trasa do zastavěného území

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

města Česká Třebová a mostní estakádou délky 360 m přechází údolí Třebovky mezi obytnou zástavbou a zahrádkami. Dále se trasa v km 7,9 napojuje na stávající silnici I/14 a odpojuje se od ní levým obloukem v km 10,1. Trasa zde stoupá se sklonem 3 % a po krátké mezipřímé, ve které je stykovou křižovatkou napojena stávající silnice I/14 na Třebovice, přechází do pravého oblouku. V km 11,444 trasa mostním objektem délky 150 m letmo kříží železniční trať. Z vrcholového oblouku umístěného v km 11,417 trasa klesá se sklonem 1 % a levým obloukem přechází na hráz rybníka Hvězda. Vzhledem k prostorovým omezením hráze a přilehlé zástavby bude nutné její částečné dosypání tak, aby umožnila vedení obchvatu silnice. Poté se trasa pravým obloukem napojuje stykovou křižovatkou na silnici I/43.

Varianta zelená (délka 5354 m)

Trasa je alternativou ke dvěma zbývajícím variantám a zajišťuje pouze obchvat větší části města Česká Třebová. Trasa je výrazně kratší, její součástí jsou ovšem tři významné mostní objekty.

Trasa se odpojuje od stávající silnice I/14 mezi ulicemi Vondrák a Niva pravostranným obloukem a stoupá ve sklonu 1,50 %. V inflexním bodě přechází do levého oblouku a mostním objektem délky 250 m přechází údolí řeky Třebovka. V této lokalitě dochází také k zásahu zástavbyodinných domů. Po mezipřímé délky 274 m se trasa stáčí doleva pomocí oblouku a mostním objektem délky 670 m přechází přes údolí Třebovky. Mostní objekt dosahuje výšky až 35 m – je navržen s podélným sklonem 4

% a přechází přes čistírnu odpadních vod a objekt autobazaru. Poté trasa pravostranným obloukem opouští zastavěné území města a v přímé délky 903 m stoupá se sklonem 1,0 %. V km 2,803 přechází do pravostranného oblouku. V km 3,621 trasa mostním objektem délky 115 m letmo kříží silnici III/31512 a zároveň přechází do klesání ve sklonu 3,7 %. Dále již následuje přímá délky 708 m, ve které je navržen další mostní objekt délky 180 m přes řeku Třebovku a několik polních cest. V konci úseku je trasa napojena do křižovatky stávající silnice I/14 se silnicí III/01427. Tuto křižovátku bude nutno upravit tak aby umožnila napojení všech přilehlých komunikací. Jako nevhodnější se jeví vybudování okružní křižovatky.

V současné době slouží silnice I/14 především také k napojení okresu Ústí nad Orlicí a okolí na silnici I/43 (Brno) a I/35 (Olomouc). V horizontu několika let se předpokládá výstavba dálnice D35, s nejbližší mimoúrovňovou křižovatkou v prostoru blízce obci Opatovec. V souvislosti s touto stavbou bylo provedena studie vyhledávajících nevhodnější napojení dvojměstí Česká Třebová–Ústí nad Orlicí na budoucí dálnici.

První variantou je právě možnost rychlého napojení dvojměstí Česká Třebová–Ústí nad Orlicí nejkratší trasou na D35 v prostoru Opatovec prostřednictvím přestavěné silnice I/14.

Druhá varianta ověřovala možnost připojení obou měst ve směru na MÚK na D35 v prostoru Litomyšl

sever. Prokázala možnost výrazného zlepšení spojení obou měst tímto směrem zlepšením (včetně obchvatů sídel) na trasách II/358 a II/360. Tyto trasy však vzhledem ke svému podélnému profilu nejsou vhodné pro nákladní dopravu.

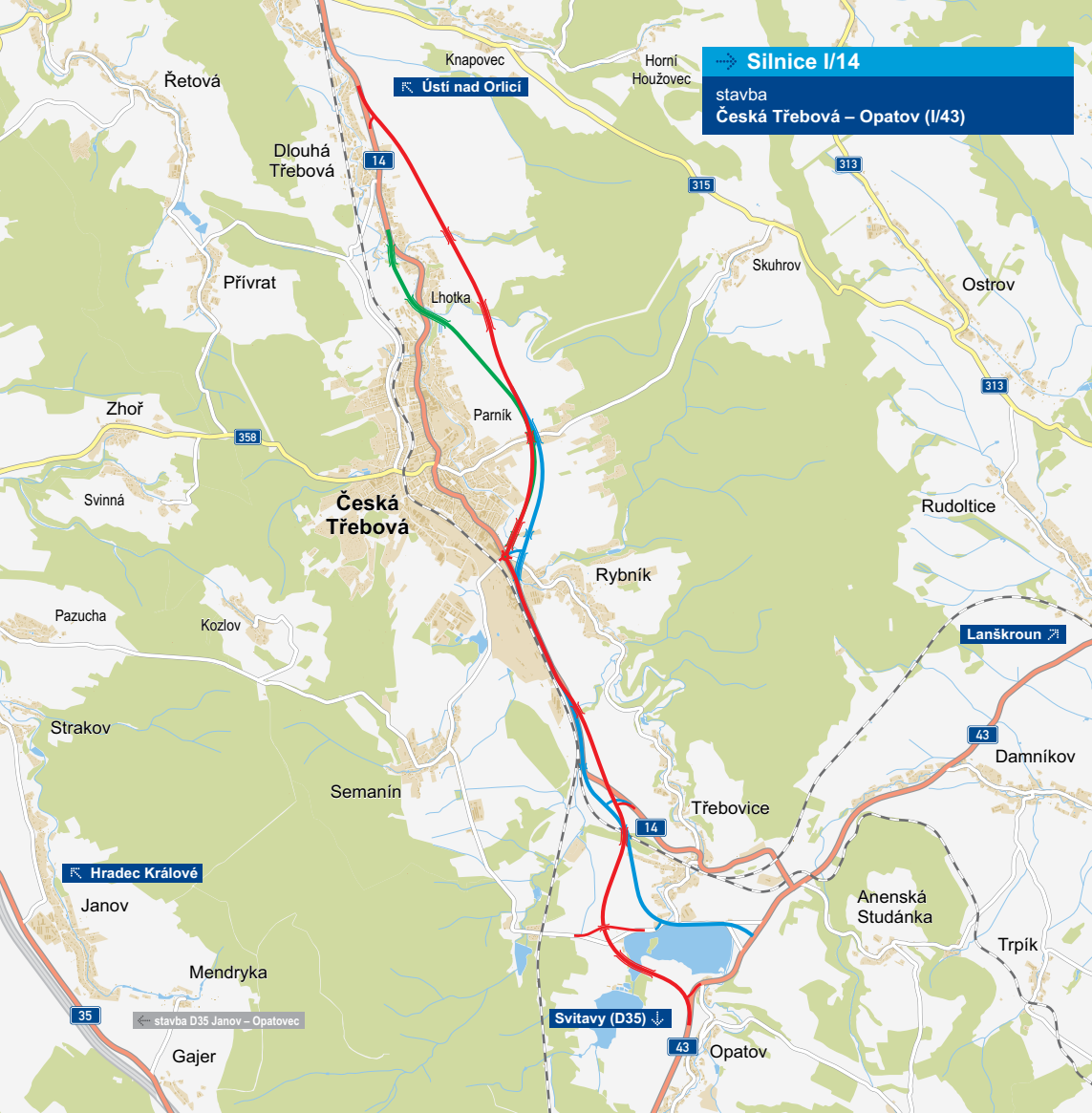
Třetí (mezilehlá) z velké části nová trasa (využívá koridor stávající silnice III. třídy) sice umožňuje dosáhnout výrazně lepších sklonových podmínek, avšak její využití pro dopravní napojení obou měst na trasu D35 je nevhodné zejména vzhledem k její podstatně větší délce. Její využití pro nákladní dopravu, např. při zhoršených povětrnostních podmínkách, je také poměrně problematické.

Studie doporučovala využívat ve směru na aglomeraci Pardubice/Hradec Králové severnější koridory, na kterých lze dosáhnout vzhledem k terénu lepší parametry:

- přes Vamberk s využitím přestavěné trasy silnice I/11

- z Českých Libchav zásadně přestavěnou trasou II/312 České Libchavy–Choceň–Vysoké Mýto.

Přes tyto možnosti bylo zvažováno výrazné zlepšení v koridoru I/14–I/43 na D35 (MÚK Opatovec). Tato trasa je sice delší, ale je (resp. bude) výrazně rychlejší. Týká se to zejména jižně ležící České Třebové, neboť pro Ústí n. Orlicí jsou pro spojení na východ výše uvedené severní koridory poměrně atraktivnější. Zlepšení trasy I/14 s obchvatem České Třebové je významné i pro Ústí nad Orlicí ve směrech na Svitavy a Olomouc.



Silnice I/14
stavba
Česká Třebová – Opatov (I/43)



- varianta červená
- varianta modrá
- varianta zelená



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na stavbu je zpracovaná vyhledávací studie z června roku 2010. Vzhledem k tomu, že varianta zelená nezajistí obchvat celého města Česká Třebová a ani přilehlých obcí Dlouhá Třebová a Třebovice jeví se jako výhodnější varianty červená a modrá. Při porovnání výhod a nevýhod všech variant se nakonec jako vůbec nevhodnější jeví varianta červená.

Podle závěru zjišťovacího řízení ze dne 11. 3. 2016 záměr I/14 Česká Třebová – Opatov (I/43) bude posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dokončují se podklady pro zpracování dokumentace EIA.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
-	-	-	-	-	-	-

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

- varianta červená: 14 639 m
 - varianta modrá: 14 081 m
 - varianta zelená: 5354 m
- kategorie: S 9,5/80

Mostní objekty (počet/délky):

- varianta červená: 5 (cca 1400 m)
- varianta modrá: 6 (cca 900 m)
- varianta zelená: 5 (cca 1000 m)

Křižovatky a křižení:

- varianta červená: 4 (letmé křižení se silnicí III/31512, napojení do stopy stávající silnice I/14, křižení se stávající silnicí I/14, křižení se silnicí III/35848)

- varianta modrá: 4 (letmé křižení se silnicí III/31512, letmé křižení se silnicí III/01427, napojení do stopy stávající silnice I/14, napojení do stopy stávající silnice III/35846, křižení se silnicí III/35848)
 - varianta zelená: 2 (křižení se stávající silnicí I/14 a letmé křižení se silnicí III/31512)
- ### Úpravy ostatních komunikací:
- varianta červená: 20
 - varianta modrá: 20
 - varianta zelená: 12

Název stavby:

I/14 Česká Třebová–Opatov (I/43)

Místo stavby:

Pardubický kraj

Katastrální území:

Dlouhá Třebová, Lhotka u České Třebové, Parník, Česká Třebová, Rybník u České Třebové, Třebovice, Opatov v Čechách

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel vyhledávací studie:

SUDOP PRAHA a.s.

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v červnu 2020. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.