

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích

Krajský úřad Pardubického kraje
OŽPZ – oddělení integrované prevence
Komenského náměstí 125
532 11 Pardubice

Spis zn.č.: S-KHSPA

Naše č.j.: KHSPA 04743/2023/HOK-UO

Vyřizuje/ linka

Ing.Seidlová/465676463

Ústí nad Orlicí

21.01.2026

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „I/14 Česká Třebová – Opatov (I/43)“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů

Na základě informace Krajského úřadu Pardubického kraje i zveřejnění přepracované a doplněné dokumentace, doručené dne 29.12.2025, posoudila Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích jako dotčený úřad státní správy ve smyslu § 82 odst. 1 a 2 písm. i) ve spojení s § 77 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., a § 23 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů záměru na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, předloženou dokumentaci záměru společnosti Správy a údržby silnic Pardubického kraje, p.o., Doubravice 98, 533 53 Pardubice, IČ 00085031.

Po zhodnocení souladu předložené dokumentace s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích toto

v y j á d ř e n í :

S dokumentací vlivů záměru „I/14 Česká Třebová – Opatov (I/43)“ na životní prostředí **souhlasí** a **požaduje:**

1. K projektové dokumentaci pro navazující stupeň projektové přípravy bude doložena aktualizovaná akustická studie pro vybranou variantu vedení trasy přeložky komunikace I/14 a pro konkrétní protihluková opatření – konečné parametry protihlukových stěn. Aktualizovaná hluková studie bude zahrnovat i výpočet hluku ze stavební činnosti, dobu trvání hlučných prací v blízkosti chráněných objektů a hluk z dopravy – přepravní bilance a počet a tonáž nákladních vozidel. Studie bude zpracována v souladu s aktuálně platnou legislativou.
2. Navrhovaná protihluková opatření budou podrobně rozpracována v projektové dokumentaci stavby pro navazující stavební řízení.
3. V průběhu zkušebního provozu budou provedena měření hluku v chráněných venkovních prostorech staveb pro ověření účinnosti protihlukových opatření a predikované hlučnosti v hlukové studii. Měřicí místa budou vycházet z aktualizované akustické studie.

O d ů v o d n ě n í :

K dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí se KHS vyjádřila dne 05.04.2023 pod č.j.: KHSPA 04743/2023/HOK-UO.

Předkládanou dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí přepracoval RNDr. Vladimír Ludvík, Veverkova 1343/1, 500 02 Hradec Králové – Pražské předměstí, IČ 11013044, v prosinci 2025. Investorem stavby je Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Pardubice, Hlaváčova 902, 530 02 Pardubice. Součástí předložených podkladů je dále aktualizovaná akustická studie, zpracovaná spol. Ekoteam, autorizovanou osobou RNDr. Vladimírem Ludvíkem v srpnu 2025, rozptylová studie, zpracovaná autorizovanou osobou RNDr. Vladimírem Ludvíkem v listopadu 2022, hodnocení vlivů hlukové expozice na veřejné zdraví, zpracované autorizovanou osobou Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D. v září – říjnu 2021 a hodnocení vlivů na veřejné zdraví – zdravotní rizika znečištění ovzduší, zpracované MUDr. Bohumilem Havlem, Větrná 9, Svitavy v únoru 2024.

Přeložka silnice I/14 je navržena jako dvoupruhová pozemní komunikace, je vedena ve směru severo-jihním, je rozdělena na část severní a část jižní. Plánovaná stavba vychází z prostoru severně od zemědělského areálu v Dlouhé Třebové, kde stávající silnice I/14 prochází nezastavěným územím. Na západě zájmové území ohraničuje zástavba dotčených obcí (Dlouhá Třebová, Česká Třebová, Rybník), resp. stávající silnice I/14. Východně je zájmové území ohraničeno lesním porostem. Jižní ohraničení je dáno zástavbou obce Třebovice, v této lokalitě se přeložka silnice I/14 napojuje na silnici I/43 v blízkosti rybníku Hvězda, variantně na obchvat obce Opatov. Parametry odpovídají normové kategorii S 9,5/80 dle platné ČSN 73 6101.

Záměr je řešen v následujících třech základních variantách červená, modrá a zelená:

Varianta červená:

Varianta červená vychází z prostoru stávající silnice I/14 v nezastavěné části obce Dlouhá Třebová, proti stávajícímu autobazaru. Na konci úseku se napojuje na přeložku silnice I/43 – Opatov obchvat. Délka trasy je 14,638 km. Tato varianta počítá s výstavbou celkem 7 mostů, 1 okružní křižovatky a 1 stykové křižovatky.

Varianta modrá

Trasa vychází ze stávající silnice I/14 Ústí nad Orlicí v nezastavěné části obce Dlouhá Třebová, proti stávajícímu autobazaru. Na konci úseku se napojuje stykovou křižovatkou na silnici I/43. Délka trasy je 14,081 km. Tato varianta počítá s výstavbou celkem 7 mostů, a 2 stykových křižovatek.

Varianta zelená

Tato varianta zajišťuje pouze obchvat větší části města Česká Třebová, je výrazně kratší. Součástí stavby jsou 4 mostní objekty a 1 okružní křižovatka. Trasa se odpojuje odstávající silnice I/14 mezi ulicemi Vondrák a Niva, v konci úseku je napojena do stávající křižovatky silnic I/14 a III/01427. Délka trasy je 5,354 km.

Navrhované varianty trasy přeložky napojují stávající silnici I/14 a kříží III/31512, silnici III/01427, stávající silnici I/14, železniční trať 270 Praha - Česká Třebová - Přerov - Bohumín, několik místních komunikací a několik drobných vodních toků. Červená varianta přechází mostním objektem jižní část rybníku Hvězda.

V dokumentaci je uvedeno porovnání variant: **Varianta zelená** nezajistí vymístění tranzitní dopravy z celého úseku silnice I/14 procházejícího městem Česká Třebová a ani z přilehlých obcí Dlouhá Třebová a Třebovice. **Varianta modrá** se jeví jako méně vhodná vzhledem k průchodu trasy po hrázi rybníka Hvězda. Výstavbu **varianty červené** lze rozdělit na dvě na sobě nezávislé etapy nebo vybudovat pouze etapu první. V I. etapě lze vybudovat trasu do km 7,221 (po křižovatku silnic I/14 a III/0147). V II. Etapě pak zbývající úsek kolem Třebovic.

Předmětem **akustické studie** je vyhodnocení hlukové zátěže pro všechna navrhované varianty pro 14 tzv. „prostorů“, kde se nachází obytná zástavba v blízkosti některé z variant přeložky.

Výpočtové (referenční) body pro jednotlivé prostory a varianty jsou podrobně zmapovány, fotograficky zdokumentovány a graficky znázorněny se zákresem hlukových pásem izofon ve výšce 3 m. Pro výpočet hluku z dopravy byl použit výpočtový program Hluk+ Profi, verze 13. Referenční body byly stanoveny i pro rekreační objekty, jejichž účel využití není zaznamenán v katastru nemovitostí a případné dotčené objekty budou zjištěny podrobnějším šetřením v další fázi navazujících řízení. Výpočty se zákresem izofon byly provedeny pro stávající stav (uvažován rok 2020 a 2030) a pro aktivní varianty pro rok 2030 bez a s navrženými protihlukovými opatřeními – protihlukovými stěnami. Pro aktivní variantu bylo uvažováno rozdělení intenzit dopravy: 75 % po přeložce silnice I/14, 25 % na stávající silnici I/14.

Hluková studie vychází ze sčítání dopravy ŘSD z roku 2020 a kalibračního 24hodinového měření hlučnosti a sčítání dopravy provedeného ve dnech 18. – 19.4.2018 na 8 měřicích místech v trasách budoucího obchvatu. Měření hluku bylo provedeno Zdravotním ústavem se sídlem v Ostravě, Centrum hygienických laboratoří, se sídlem Partyzánské nám. 7, 702 00 Ostrava. Měřicími místy chráněné venkovní prostory staveb: Dlouhá Třebová čp.346, Sluneční ul., Česká Třebová Lhotka čp.220 jihozápadní a severovýchodní fasáda, Lhotka čp. 198, U Starého hřbitova čp.2122, U Podhorky čp. 166, Rybník čp. 213, Opatov čp. 13. Stávající hluková zátěž nad 60 dB pro dobu denní a 50 dB pro dobu noční byla zjištěno u MM7 – Rybník čp. 213 ($L_{Aeq,16h} = 67,3 \pm 1,5$ dB, $L_{Aeq,8h} = 62,3 \pm 1,5$ dB).

Výpočet byl proveden pro 14 prostorů: v prostoru 1 bylo zvoleno 7 referenčních bodů společných pro všechny 3 varianty podíl komunikace E. Beneše vymezené úsekem Tábořská – Masarykova. Prostor 2 společný pro var. červenou a modrou reprezentují 2 referenční body (čp. 132) u mostního objektu, var. Červená a modrá (2,5 km). V prostoru 3 je zvoleno 6 ref. bodů po obou stranách mostního objektu var. červená, zelená a modrá (5,5 km). Jedná se o rekreační objekty, které budou v další fázi navazujícího řízení upřesněny. Prostor 4 – červená var. - 8 ref.b odů RD v Rybníku (7,4 km), prostor č. 5 – var. červená a modrá, 4 ref. body – RD v Rybníku (7,4 km), prostor 6 – var. červená a modrá – 6 ref.bodů RD Třebovice (11,5 km), prostor 7 var. červená 2 ref. body – RD Zádolka, Opatov (12,9 km), prostor 8 - var. modrá, 5 ref. bodů po obou stranách mostního objektu – rekreační objekty (5,4 km) – bude upřesněno dle reálného stavu. Prostor 9 var. modrá – 4 ref. body po obou stranách mostního objektu rekreační objekty (6,9 km) – bude upřesněno dle reálného stavu, prostor 10 var. modrá – 6 ref. bodů po obou stranách mostního objektu RD v Rybníku (7,4 km), prostor 11 – var. modrá , 6 ref. bodů – RD Třebovice (11,7 km), prostor 12 – var. modrá, 6 ref.bodů RD Třebovice a 1 ref. bod RD Opatov (13 km), prostor 13 – var. zelená 8 ref. bodů RD Dlouhá Třebová (0,2 km), prostor 14 – var. zelená 5 ref. bodů RD Česká Třebová (1,2 km), pProstor 15 var. zelená – 5 ref. bodů po obou stranách mostního objektu (3,5 km), rekreační objekty – bude upřesněno dle reálného stavu.

Dle výsledků výpočtu stávající hluková zátěž (var. 0 rok 2020, prostor 1) z dopravy po komunikaci I/14 v oblasti Č. Třebové (ul. Dr.E.Beneše) se v době denní pohybuje na hranici limitu 68 dB pro komunikaci existující před 1.1.2021, vypočtené hodnoty se pohybují v rozmezí 65,4 – 68 dB (max RD čp. 934), v době noční je hygienický limit 58 dB překročen ve všech výp. bodech, vyp. hodnoty 58,7 – 62,4 dB, bez provedení přeložky komunikace lze předpokládat ve výhledovém roce 2030 navýšení hlučnosti o 0,5 – 0,6 dB v denní době a o 0,1 dB v době noční. V případě realizace přeložky dojde na stávající komunikaci I/14 Dr. E. Beneše k poklesu hlučnosti o 5 – 6 dB v denní i noční době (max. předpokládané hodnoty do 62,6 v době denní a do 56,8 dB v době noční). V prostoru 4 var. červená a zelená a prostoru 5 var. červená a modrá je přeložka silnice vedena po stávající silnici I/14 s velmi blízkou zástavbou. Stav hlukové situace k roku 2020 a 2030 odpovídá jak variantě pokračování stávajícího stavu, tak i variantám přeložky. Stávající hluková zátěž (var. 0, prostor 4, rok 2020) – překročení hygienických limitů 68 dB pro dobu denní u čp. 6,7, a 58 dB pro dobu noční u čp. Kromě 5 u všech, ve výhledovém roce 2023 překročení ve stejných ref. bodech navýšení o 0,3 – 0,4 dB v prostoru 5 je vypočtena u čp. 5 v době noční hodnota na hranici limitu 58 dB, ve

výhledovém roce 2030 je předpokládáno navýšení o 0,3 dB (58,3 dB). Výpočet v prostoru 4 a 5 byl kalibrován podle reálného měření hluku, kdy byly zjištěny poměrně vysoké hodnoty hladin hluku. Během další přípravy záměru by měla být navržena protihluková opatření, která mohou být ve formě protihlukové úpravy oken, nízkohlučných povrchů vozovky, případně protihlukových stěn.

V místech, kde se přeložka komunikace přibližuje k obytné zástavbě je očekáváno překročení hygienických limitů 60/50 dB pro nové komunikace:

- ve var. červené i modré (prostor 2) v době noční v oblasti Dlouhá Třebová, Kojovec – u čp. 132 (50,3 dB),
- ve var. červené i modré (prostor 3) v oblasti Rybník čp. 170 v době denní, v době noční u všech ref.bodů,
- ve var. modré (prostor 10) v oblasti Rybník čp.74 v době denní a noční čp. 272, 201, 218, v době noční u **ref. bodu 7 - není uveden v přehledu objektů prostoru 10**
- ve var. modré (prostor 11) v oblasti Třebovic – čp. 272, 271 a 270 v denní době (56,7 – 65,7 dB) i u čp. 273, 272, 271 a 270 v noční době (52,0 – 61,0 dB)
- ve var. Modré (prostor 12) v noční době Opatov RD čp. 15
- ve var. Zelené (prostor 13) v oblasti Dlouhá Třebová čp. 169 v denní době a čp. 179 a 169 v noční době

Na základě výsledků výpočtu byly navrženy pro jednotlivé varianty protihlukové stěny (PHS):

Červená var.

km 2,400, délka 170 m, výška 1,5m, levostranně
km 5,450 – 5,500, délka 50 m a výšce 2 m levostranně

Modrá var.

km 2,400, délka 170 m, výška 1,5m, levostranně
km 5,450 – 5,500, délka 50 m, výška 2 m levostranně
km 7,180 – 7,230, délka 50 m, výška 2 m levostranně
km 7,250 – 7,350 délka 100 m, výška 3 m pravostranně
km 7,420 – 7,500 délka 80 m, výška 3 m pravostranně
km 11,670 – 11,735 délka 65 m, výška 6 m levostranně
km 11,660 – 11,725 délka 65 m, výška 4 m pravostranně
km 13,200 – 13,255 délka 55 m, výška 4 m levostranně

Zelená var.

km 0,050 do 0,130 o délce 80 m a výšce 5 m pravostranně

Po realizaci protihlukových stěn lze předpokládat splnění hygienických limitů jhluku pro dobu denní i noční ve všech variantách.

Hluk ze stavební činnosti není v hlukové studii kvantifikován, jsou uvedeny pouze předpokládané hodnoty hlučnosti rypadel a nakladačů 80 – 95 dB(A) ve vzdálenosti 5 m, hluk nákladních vozidel 70 – 82 dB(A) ve vzdálenosti 5 m. V dokumentaci jsou navržena organizační opatření k eliminaci hluku a emisí ze staveniště jako např.: snižování prašnosti klopením, omezení prací emitujících zvýšený hluk, vhodné naplánování prací a rozmístění mechanizace na staveništi, vypínání motorů strojů při nečinnosti, plánování tras dovozu a odvozu materiálu s ohledem na obytnou zástavbu, aj. Zpracovatel dokumentace doporučuje zpracování podrobné hlukové studie pro hluk z výstavby a případného návrhu opatření ke snížení hlukové zátěže až na základě znalostí přepravních tras, s čímž lze souhlasit.

Součástí dokumentace je **Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví**, ze kterého vyplývá, že všechny aktivní varianty s PHS (červená, modrá i zelená) z hlediska počtu osob pravděpodobně vysoce obtěžovaných a pravděpodobně vysoce rušených ve spánku snižují významně tato rizika oproti variantě stávající, přičemž **nejpříznivější se z hlediska**

zdravotních rizik jeví varianta modrá s PHS. U této varianty je odhadován počet vysoce obtěžovaných osob na 18 z původních 390 v případě ponechání stávajícího stavu a 7 pravděpodobně vysoce rušených ve spánku namísto 140 bez realizace přeložky. U červené varianty s PHS je to 30 vysoce obtěžovaných osob a 12 pravděpodobně vysoce rušených ve spánku. U kardiovaskulárních onemocnění lze očekávat snížení rizika u možného nárůstu onemocnění či úmrtí z důvodu expozice hluku oproti stávajícímu stavu na nulu, přičemž mezi jednotlivými aktivními variantami není prakticky žádný rozdíl. **Vliv hluku z výstavby** nebyl z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se z hlediska posouzení vlivů jedná o krátkodobou, v čase proměnnou expozici, pro jejíž hodnocení zatím nejsou k dispozici dostatečné odborné podklady.

Rozptylová studie, zpracovaná výpočtovým programem SYMOS 97, hodnotí imisní příspěvky škodlivin v ovzduší ke stávající imisní situaci pro polutanty NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren pro var. 0 stávající stav – rok 2020 a pokračování stávajícího stavu 2030 a aktivní variantu pro výhledový stav rok 2030 a všechny varianty červené, modré a zelené včetně realizovaných opatření. Výpočet byl proveden pro síť a 20 referenčních bodů reprezentujících okolní obytnou zástavbu. Po realizaci záměru, ve výhledovém roce 2030 dojde ve všech třech aktivních variantách ke snížení imisního zatížení území ve srovnání s pokračováním stávajícího stavu k roku 2030.

Dle výsledků výpočtu by ve výhledovém období k roku 2030 příspěvky záměru neměly přesahovat 1 % imisního limitu v žádném ukazateli roční průměrné koncentrace. Z pětiletých průměrů imisních koncentrací je zřejmé, že v posuzovaném prostoru není plněn imisní limit benzo(a)pyrenu 1 ng/m³, zjištěné hodnoty v intravilánu České Třebové jsou uváděny 1,3 ng/m³, v prostoru uvažovaného záměru až 1,1 ng/m³.

V hodnocení zdravotních rizik ovzduší zpracovatel v závěru uvádí, že podíl imisního příspěvku hodnocené dopravy po komunikaci I/14 na celkovém imisním pozadí je podle výsledků rozptylové studie i u obytné zástavby situované v blízkosti stávající trasy I/14 vedené intravilány obcí velmi nízký a z hlediska zdravotních rizik pro obyvatele není významný. Přesto se podle kvantitativního hodnocení rizika může mírně podílet na respirační nemocnosti citlivé části populace. Realizací přeložky dojde ke snížení tohoto současného vlivu zhruba na polovinu. Relativně vyšší imisní příspěvek vychází pouze v konečné části modré varianty, avšak i zde je nižší, nežli je výchozí situace u současné trasy I/14 vedené intravilány obcí. Ze srovnání navržených variant přeložky se z tohoto důvodu jako relativně **méně vhodná jeví modrá varianta**, avšak vliv na znečištění ovzduší z hodnocené dopravy po silnici I/14 není tak významný, aby měl být rozhodujícím argumentem při volbě varianty trasy přeložky.

V případě realizace záměru ve variantě Červená i Modrá dojde k významnému snížení imisních koncentrací podél stávající silnice I/14 v obcích Dlouhá Třebová a Česká Třebová, kde dochází k vymístění tranzitní dopravy mimo intravilán těchto obcí. V obci Rybník zůstanou imisní koncentrace v podstatě stejné, jako v případě pokračování stávajícího stavu. K dalšímu snížení imisních koncentrací dojde v prostoru obce Třebovice, jejímuž intravilánu se červená varianta vyhýbá. Ve variantě modré může k významnějšímu vlivu imisí dojít v prostoru „U farského lesa“, kde tato varianta prochází mezi dvěma rodinnými domy v jejich bezprostřední blízkosti a imisí při průchodu po hrázi rybníka Hvězda. V případě realizace záměru ve variantě Zelená nedojde k snížení imisních koncentrací podél stávající silnice I/14 v obci Dlouhá Třebová, kde vede přeložka ve stávající komunikaci. V obci Česká Třebová dochází k částečnému vymístění tranzitní dopravy mimo intravilán a tím i k částečnému snížení imisních koncentrací u obytné zástavby.

Z posuzovaných variant vykazuje nejmenší vlivy na ovzduší varianta Červená, dále pak varianta Modrá, za ní následuje varianta Zelená s pokračováním v Červené variantě a nejméně vhodná je Zelená s pokračováním v Modré variantě.

Po posouzení navrhovaných variant dle zpracovaného rozsahu lze **zelenou variantu** vyhodnotit jako **nevhodnou** vzhledem k tomu, že neřeší obchvat Dlouhé Třebové a končí na kruhové křižovatce před obcí Rybník. Ze zbylých variant se jeví jako **vhodnější v severní části modrá varianta**, neboť obchází obytné objekty podél komunikace I/14 v Rybníku. Pro **jižní část se jeví jako vhodnější červená varianta**.

Dle zpracovatele dokumentace se jako výhodnější jeví varianta červená, která se vedení trasy po hrázi vyhýbá mostním objektem přes jižní část rybníku Hvězda a lokalitě „Na Podhorce“ napojením na stávající silnici I/14 v místě křížení se silnicí III/01427. Vzhledem k intenzitě provozu na úseku 5-0750 Česká Třebová k.z. - Třebovice, a bezproblémovému průjezdu skrz obec Třebovice se jako nejvýhodnější jeví vybudovat nejprve I. etapu červené varianty, tj. od km 0 do km 7,221 (po křižovatku silnic I/14 a III/0147). Přínos pro plynulost a rychlost dopravního proudu při vybudování varianty červené v celé její délce se výrazně neliší od samotné I. etapy. Pro koridor II. etapy se doporučuje v příslušné územně plánovací dokumentaci zajistit územní rezervu tak, aby mohla být i druhá etapa ve výhledu realizována.

Ing. Jitka Seidlová
vedoucí odd. hygieny obecné a komunální
Svitavy a Ústí nad Orlicí