



Krajský úřad Kraje Vysočina
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Ke Skalce 5907/47
586 01 Jihlava

Datovou schránkou

Vyjádření k dokumentaci EIA k záměru „I/23 Třebíč, obchvat“

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor ÚP a SŘ (dále také KÚ) veřejnou vyhláškou ze dne 31. 05. 2023, č. j. KUJI 53893/2023 OUP 461/2022 Kr-18 oznámil zahájení řízení o umístění stavby „I/23 Třebíč, obchvat“ spojené s procesem EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., resp. s předložením dokumentace EIA (viz https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_VYS1224?), která byla zveřejněna dne **05. 06. 2023**.

Spolek Obchvat Třebíče, z. s., (dále také Spolek) ve lhůtě 30 dní od zveřejnění veřejné vyhlášky ze dne 05. 06. 2023, tj. **do pátku 07. 07. 2023, zasílá k dokumentaci EIA toto své vyjádření podle zákona č. 100/2001 Sb.**

Dokumentaci EIA z listopadu roku 2022 vypracovala Ing. Jarmila Paciorková (společnost JP EPROJ s.r.o.) ve spolupráci s Ing. Zdeňkem Severinem, Ing. Stanislavem Vokounem, Ing. Petrem Tovaryšem (všichni společnost Enviroad s.r.o.), MUDR. Bohumilem Havlem a RNDr. Tomášem Kurasem, Ph.D. Podklady tohoto procesu tvoří mj. tyto materiály:

1. Dokumentace EIA z 10/2022 (285 stran)
2. Vyjádření z hlediska územně plánovací dokumentace k záměru „I/23 Třebíč – JZ obchvat“ na pozemcích v k. ú. Třebíč, Říпов, k. ú. Kožichovice a k. ú. Střítež u Třebíče, Městský úřad Třebíč, Odbor rozvoje a územního plánování, zn.: ORÚP 84484/20 – SPIS 3/2020/Do z 8. 1. 2021 (4 strany)
3. Koordinované stanovisko k projektové dokumentaci stavby „I/23 Třebíč, obchvat“, z. ř. 190042 na pozemcích v katastrálním území Říпов, Třebíč, Střítež u Třebíče a Kožichovice“, Městský úřad Třebíč, Oddělení právní a personální, zn.: OKVM 76411/22 z 24. 10. 2022 (42 stran)
4. Stanovisko Krajského úřadu Kraje Vysočina, odboru životního prostředí a zemědělství ve smyslu § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů k záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ (celá trasa přeložky), č. j. KUJI 117421/2020, OŽPZ 11128/2020 z 15. 12. 2020 (3 strany)
5. Situace širších vztahů, měřítko 1: 10 000
6. I/23 Třebíč, obchvat – DÚR, IČ, Situace (dle SHB, akciová společnost, 01/2022)
7. Hluková studie „I/23 Třebíč, obchvat – DÚR, IČ“, Enviroad s.r.o., Ing. Stanislav Vokoun, 11/2020, aktualizace 01/2022 (23 stran)
8. Akustická studie – hluk ze stavební činnosti „I/23 Třebíč, obchvat – DÚR, IČ“, Enviroad s.r.o., Ing. Stanislav Vokoun, 01/2022 (8 stran)
9. Akustická studie – hluk na objízdných trasách „I/23 Třebíč, obchvat – DÚR, IČ“, Enviroads.r.o., Ing. Stanislav Vokoun, 01/2022 (12 stran)

10. Rozptylová studie „I/23 Třebíč, obchvat – DÚR, IČ“, Enviroad s.r.o., Ing. Petr Tovaryš, 01/2022 (11 stran)
11. Biologický průzkum „I/23 Třebíč, obchvat“, JP EPROJ s. r. o., 11/2022 (49 stran)
12. Dendrologický průzkum „I/23 Třebíč, obchvat“, JP EPROJ s. r. o., aktualizace 01/2022 (65 stran)
13. Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb. v platném znění záměru „I/23 Třebíč, obchvat“, RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D., aktual. 01/2022 (64 stran)
14. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví – zdravotní rizika hluku a znečištění ovzduší stavby „I/23 Třebíč, obchvat“, MUDr. Bohumil Havel, 11/2020, aktual. 01/2022 (26 stran)
15. Hydrotechnické výpočty – výpočtová množství, I/23 Třebíč – obchvat – DÚR, IČ“, SHB, akciová společnost, Pobočka Praha, Ing. Petr Horký, CSc. (ČKAIT 0000338), 01/2022 (82 stran)

Dokumentace EIA s textovými přílohami tedy představuje min. 674 stran podkladů, mimo mapových příloh.

Spolek Obchvat Třebíče dále podotýká, že níže uvedené vyjádření k dokumentaci EIA (10/2022) se opírá nejen o předložené podklady (v rozsahu min. asi 670 stran), ale také o jeho (nesouhlasné) vyjádření ze dne 12. 03. 2018 (11 stran) k oznámení záměru „Přeložka I/23 Třebíč – JZ obchvat“ ze dne 12.02. Dokumentace EIA sice některé tyto jejich požadavky k oznámení EIA zohlednila, nicméně některé a zároveň zásadní požadavky mj. na „...zpracování variant řešení záměru, lišících se především umístěním, vycházejících např. z tzv. exogenní varianty vyhledávací studie „Aktualizace studie tahu silnice I/23“, zpracované firmou Viapont v roce 2004, tedy variant vedoucích mimo zastavěné území městské části Borovina, mimo ulici Koželužskou, nezasahujících do Terovského údolí, rekreačního a rozvojového území kolem ulice Vltavinské a oblasti nákupních center v okolí ulice Spojovací, protože je jejich provedení účelné a z technických hledisek možné zbývající byly upraveny a níže předloženy znovu...“ jsou v dokumentaci prověřeny a zhodnoceny nedostatečně.

Závěry a doporučení

1. Předložená dokumentace EIA nezajišťuje objektivní podklad pro další rozhodování, neboť nepředstavuje úplné, správné a přezkoumatelné posouzení vlivů záměru na životní prostředí, resp. obsahuje řadu nejasností (např. Hluková a Rozptylová studie), rozporů (informace o vlivu na veřejné zdraví) a spekulací (počet zasažených obyvatel Záměrem).
2. Především chybí objektivní a srovnatelné posouzení možných variant, které byly nastíněny ve vyjádření Spolku k oznámení záměru „Přeložka I/23 Třebíč – JZ obchvat“. Chybí podrobné srovnání tzv. nulové varianty (současná trasa silniční komunikace I/23) a posuzovaného záměru.
3. Spolek i nadále požaduje podrobné a objektivní porovnání následujících variant:
 - **Varianta 0. (dále jen „VAR-0“)**
Nebude vybudována žádná přeložka silnice I/23.
 - **Varianta 1. (dále jen „VAR-1“)**
Aktuálně posuzovaný záměr.
 - **Varianta 2. (dále jen „VAR-2“)**
Vybudování velkého obchvatu – tedy jihozápadní části i jihovýchodní přeložky silnice I/23 Třebíč v koridoru dle vyhledávací studie zpracované v roce 2004 firmou Viapont, v její exogenní variantě.

- **Varianta 3. (dále jen „VAR-3“)**

Vedení trasy obchvatu od nově vzniklé křižovatky silnic I/23 a II/405 v koridoru bývalé územní rezervy pro exogenní variantu v katastru obce Stařeč, procházela mezi obcí Stařeč a místní částí Borovina, poté po jižním břehu Borovinského rybníka (trasa totožná s VAR-2) k vodojemu, kde by se tato trasa napojila na trasu aktuálně posuzovaného záměru (VAR-1) a pokračovala přemostěním Terovského údolí ve stávající trase k ulici Spojovací.

4. Dokumentace argumentuje Komparativní studií, která však není součástí dokumentace EIA ani dalších příloh a nelze ji tedy brát jako relevantní.
5. Chybí aktuální zohlednění dopravní situace ve městě pomocí dopravního průzkumu s výhledem na roky 2030, 2040 a 2050 z hlediska všech možných variant obchvatu uvedených výše.
6. Chybí vypracování dopravní studie míry tranzitní dopravy projíždějící přes město ve směrech východ – západ (silnice I/23 dálkový tranzit, tj. propojení Jihočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje), západ – jih (I/23 – II/351 – směr Dukovany), západ – jih (I/23 – II/360 – směr Jaroměřice nad Rokytnou), západ – sever (I/23 – II/360 – směr D 1 – Velké Meziříčí), jih – sever (II/351 – směr Dukovany + II/360 – směr Jaroměřice nad Rokytnou - II/360 - směr D 1 – Velké Meziříčí) s prognózou jejího vývoje v roce 2030, 2040 a 2050, při zohlednění všech možných variant obchvatu města, s variantami probíhající / existující / neexistující dostavby 5. bloku JE Dukovany, a ta byla podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.
7. Není vypracována odborná dopravní studie týkající se vnitroměstské dopravy především ve směru Borovina – Horka Domky a zdrojové a cílové dopravy ve městě a zahrnující i další části města, kde by vybudování obchvatu města mohlo vnitroměstskou, zdrojovou a cílovou dopravu ovlivnit, zohledňující aktuální dopravní situaci s prognózou jejího vývoje v roce 2030, 2040 a 2050, při zohlednění všech možných variant obchvatu města, a není tak podkladem a součástí dokumentace EIA.
8. Hluková a Rozptylová studie obsahuje řadu nejasností a nezohledňují aktuální rozvoj města Třebíče.
9. Chybí hodnocení ulice Fibichova z hlediska hlukové zátěže a rozptylových podmínek s ohledem na očekávané výrazné zvýšení intenzity dopravy po vybudování přeložky místní komunikace Fibichova – Revoluční.
10. Dokumentace připouští zhoršení kvality života v některých částech města, ať už z hlediska hluku, rozptylových podmínek nebo stavu zeleně.
11. Žádnou metodou není definováno, kolika obyvatel s trvalým bydlením se negativně dotkne výstavba záměru „ I/23 Třebíč, obchvat“. Chybí srovnání, kolik obyvatel s trvalým bydlením je ovlivněno současnou stranou silnice I/23 a kolik by bylo ovlivněno při zprovoznění záměru I/23 Třebíč, obchvat.
12. Dokumenty se taktéž opírají o data z průzkumu intenzity dopravy z roku 2020, který však není součástí dokumentace EIA ani příloh. Je tedy nepřezkoumatelný a nelze jej brát jako relevantní.

13. Rovněž jsou uváděny výhledové intenzity dopravy roku 2030, ovšem bez uvedení metodiky a zdroje zjištěných hodnot.
14. U některých částí dokumentace nejsou podklady předloženy v režimu tzv. otevřených dat, které by bylo možné strojově zpracovávat.
15. Žádáme proto, aby byla dokumentace EIA vrácena k přepracování a k doplnění, a to především s upřesněním posuzovaných variant. A to i přesto, že došlo k vypracování některých rozsáhlých podkladů a že dokumentace EIA zčásti reaguje i na vyjádření k oznámení záměru „Přeložka I/23 Třebíč – JZ obchvat“.
16. Dále podle § 17 odst. zákona č. 100/2001 Sb. žádáme, aby bylo svoláno veřejné projednání záměru, neboť s touto předloženou dokumentací EIA nelze souhlasit.

Vyjádření spolku Obchvat Třebíče k dokumentaci EIA

Předmětem příslušné dokumentace (dále jen „Dokumentace“) je výstavba přeložky silnice I/23 Třebíč, obchvat, která má probíhat v letech 2027 až 2030 v několika etapách v celkem 11 úsecích. Část prací má probíhat mimo současnou silniční síť, část ve stávající stopě vybraných silničních komunikací se změnou parametrů.

- Úsek č. 1 (ÚK Pražská)
- Úsek č. 2 (tunel a železniční trať se zastávkou Borovina)
- Úseky č. 3 a 4 (ÚK Borovina, ÚK Centrum)
- Úsek č. 5 (mostní objekty přes Libušino a Terovské údolí)
- Úsek č. 6 (zářez mezi Terovským údolím a ul. Znojemskou)
- Úseky č. 7 a 8 (MÚK Znojemská a MÚK Hrotovická)
- Úsek č. 9 (hluboké zářezy podél Lorenzových sadů)
- Úsek č. 10 (železniční most, MÚK Brněnská)
- Úsek č. 11 (napojení na stáv. sil. I/23, okružní křižovatka Brněnská – Rafaelova - Sportovní)

Silnice I. třídy je navržena v kategoriích S9,5/70 a MS-/9,5/70, původní silnice I/23 má být změněna na silnice nižších kategorií.

Výstavba záměru má probíhat v letech 2027 až 2030.

V následujících kapitolách a podkapitolách bude podrobně připomínkována dokumentace EIA spolkem Obchvat Třebíče.

1. Uživatelsky nekomfortní formát některých textů dokumentace EIA

Proces EIA je komplexní a transparentní vyhodnocení veškerých možných vlivů záměru na životní prostředí a lidské zdraví. Proto spolek Obchvat Třebíče očekával, že příslušné dokumenty budou veřejnosti poskytnuty prostřednictvím informačního systému EIA (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_VYS1224) v otevřeném strojovém formátu, který umožní pomocí běžně dostupného softwaru komfortní práci s data, tj. možnost kopírování textu nebo vyhledávání slov. Tisk několikasetstránkové dokumentace je pro občany nákladné a nekomfortní a zároveň neúměrně zatěžuje zájemce o přečtení rozsáhlé dokumentace. Příkladem necht' je

dokument *Koordinované stanovisko k projektové dokumentaci stavby „I/23 Třebíč, obchvat“, z. ř. 190042 na pozemcích v katastrálním území Řířpov, Třebíč, Střítež u Třebíče a Kožichovice“, Městský úřad Třebíč, Oddělení právní a personální, zn.: OKVM 76411/22 z 24. 10. 2022 (42 stran).*

Bohužel některé přílohy Dokumentace tyto elementární nároky nesplňují a tudíž nenaplní účel procesu EIA, pokud soubory ve formátu .pdf jsou pouze naskenované a brání tak veřejnosti ve snadné práci s textem. Přitom je zarážející, že tento postup zvolila veřejná korporace, nikoliv soukromá. Tento požadavek na „otevřenost“ podkladů v procesu EIA byl v minulosti uplatňován i v jiných řízeních. Jelikož se jedná o několikasetstránkovou dokumentaci a na prostudování má veřejnosti pouhých 30 dní, považuje spolek tento požadavek za legitimní.

Požadavek č. 1: Žádáme, aby KÚ důrazně po všech žadatelích o vydání závěrů zjišťovacích zjištění a závazných stanovisek EIA vyžadoval poskytování podkladů v „otevřených systémech“ (open data), aby s nimi mohla veřejnost při tak obrovských objemech dat (nyní min. asi 670 stran) a při tak krátkých lhůtách (30 dní) přijatelným způsobem pracovat.

Požadavek č. 2: Žádáme, aby přepracovaná a doplněná Dokumentace i všechny její přílohy byly předloženy jako otevřená data, aby s nimi mohla veřejnost snadno pracovat a byl tak splněn jeden z účelů procesu EIA.

2. ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

4.Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry

Na Str. 25 Dokumentace je uvedeno:

„Silnice I/23 představuje regionálně významný dopravní tah vedený v západ – východním směru zajišťující vztahy dálkové, tj. propojení Jihočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje. Současně zajišťuje vztahy místní, vázané na město Třebíč. Jedná se o jedinou komunikaci I. třídy jižně od dálnice D1 Praha – Brno, ve směru východ – západ. Z důvodu současné i prognózané dopravní poptávky je nutné zajistit na silnici I/23 odpovídající kapacitu, kvalitu, plynulost a bezpečnost, což bez realizace přeložky silnice I/23 na území města Třebíč docílit nelze.“

S podstatnou částí odůvodnění záměru uvedené v této části je třeba souhlasit, tedy především odůvodnění potřeby řešit nevyhovující parametry úseků stávající silnice I/23 na území města Třebíče.

Ovšem v žádném případě nelze souhlasit s tím, že vybudování přeložky silnice I/23 dle záměru je jediným možným řešením nevyhovující situace. Záměr pouze přesouvá problémy z centrální části Třebíče do části zdánlivě okrajové, tedy do městské části Borovina, kde se ale dotkne díky charakteru zástavby stejného nebo většího počtu obyvatel bydlících v bezprostředním okolí zvažované přeložky.

Dále pak záměr významným způsobem poškozují nebo ničí cenné rekreační oblasti a přírodu využívanou velkou částí obyvatel města (např. dojde k faktickému zničení Terovského údolí), a zavádí tranzitní dopravu do oblastí nákupních center na ulici Spojovací, která je již v současnosti přetížena (dle ČSD 2016 SV = 8 364).

SOUVISEJÍCÍ ZÁMĚRY DOPRAVNÍHO CHARAKTERU

Na Str. 30 Dokumentace je uvedeno:

„Přeložka II/405 Okříšky – křižovatka s I/23

V rámci vyjádření ve zjišťovacím řízení k JZ části stavby bylo upozorněno na připravovanou přeložku silnice II/405 – obchvat Okříšek, který je součástí modernizace silnice II/405 a svede dopravu na silnici I/23 už u Krahulovského síla. Posouzení záměru bylo zveřejněno 30. 10. 2018 (VYS950 Přeložka II/405 Okříšky – křižovatka s I/23), Oznamení záměru „Přeložka silnice I/ 23 Třebíč – JZ obchvat“ bylo zpracováno v 02/2018. V rámci Dokumentace (EIA) je tento související záměr uveden a projekt DÚR jej respektuje.“

Toto upozornění ve svém vyjádření ve zjišťovacím řízení uvedl Spolek, a to následujícím textem: *„V této části oznámení jsou sice popisovány dálkové vztahy, které zajišťuje silnice I/23, ale je zcela pomínuta připravovaná přeložka silnice II/405 – obchvat Okříšek. Tento obchvat, který je součástí modernizace silnice II/405, spojující Jihlavu s Třebíčí, svede dopravu ze silnice II/405 na silnici I/23 už u krahulovského síla (přibližné staničení 91,00 km I/23), nikoliv až v Červené Hospodě, součástí obce Stařeč. Dle výsledků Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR2016 (CSD 2016) intenzita dopravy SV (všechna motorová vozidla celkem - součet vozidel) na silnici II/405 = 4 963, tedy podstatně vyšší než na samotné I/23: SV = 3 195. Tato nová křižovatka tedy bude mít zásadní vliv na dopravní situaci, vyvolá nutnost řešení tohoto nového dopravního uzlu a je nezbytné ji vzít do úvahy při posuzování záměru. Záměr totiž řeší situaci až od rozvodny v Řípově, zcela tento nový stav pomíjí.“*

Jak z výše uvedeného plyne, tento nový stav nebyl vzat v úvahu ani při zpracování Dokumentace. Prostý popis stavu po vybudování uvedené přeložky v žádném případě není tím, co měl Spolek na mysli ve svém vyjádření. Trasa navrhované přeložky silnice I/23 Třebíč, obchvat začíná až odpojením ze stávající silnice v oblasti u Řípoenské skládky v provozním staničení km 94.0. **Existuje tedy cca 3 km silnice I/23**, která není navrhovanou přeložkou řešena, po které bude jezdit více jak 8 tis. vozidel denně (dle sčítání z roku 2016). Tato vozidla budou muset překonat železniční přejezd a znovu zatížit životní prostředí obyvatel Červené Hospody (osada obce Stařeč), kterým naopak měla přeložka silnice II/405 neutěšenou situaci způsobenou provozem velkého množství projíždějících vozidel vyřešit.

Požadavek č. 3: Žádáme, aby přepracovaná a doplněná Dokumentace při posuzování možných variant přeložky silnice I/23 vzala do úvahy i důsledky vybudování přeložky silnice II/405 – obchvat Okříšek.

5. Zdůvodnění umístění a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí

Na Str. 44 a 45 Dokumentace je uvedeno:

„Nejvýznamnějším přínosem přeložky je kromě zlepšení podmínek v zástavbě města, kterou vede stávající I/23 se všemi důsledky z hlediska hluku, emisí a bezpečnosti pro obyvatele, také značná úspora času uživatelů a snížení střetu s ostatními druhy dopravy a tím pádem i snížení nehodovosti.

V konečném důsledku bude hlavní přínos této investice spočívat v poklesu intenzit dopravy v centrální části města, a to jednak dopravy tranzitní, ale částečně i zdrojové, cílové a vnitřní, zejména nákladní,

kteřá bude z velké části převzata obchvatem. Realizací této přeložky dojde k významnému poklesu, jak bylo namodelováno na dopravním modelu města (CityPlan, 2001 – uvedeno v posouzení jižního obchvatu) a jeho širších (republikových) vztahů, a současná kritická situace ve městě, která se bude s lety ještě více zhoršovat. Navrhovaným řešením přeložky se tato situace radikálně zlepší (v návaznosti na další pokračování přeložky východním směrem – jižní a jihovýchodní obchvat).

Součástí projektové dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) pro celou stavbu přeložky I/23 v Třebíči je rovněž zpracován „Dopravně inženýrský průzkum (04/2020), který uvádí intenzity dopravy, prognózu vývoje intenzit dopravy a kapacitní výpočty křižovatek, včetně intenzit dopravy na výhledové dopravní síti. V rámci dokumentace byly jako podklad použity i dopravní intenzity stávající a výhledové sítě z modelu Individuální automobilové dopravy od společnosti HBH Projekt s. r. o. (2009). Uvedený dopravní průzkum potvrzuje výše uvedené údaje.

V rámci této dokumentace byly provedeny kapacitní výpočty křižovatek dle TP 225. Jako výhledový rok pro vstupní dopravní intenzity byl stanoven rok 2050 (návrhové období 20 let od zprovoznění).

Realizace posuzované trasy přeložky silnice I/23 (JZ, J a JV části přeložky silnice I/23) zásadní význam.

Důvody, proč uskutečnit zamýšlený záměr lze shrnout v několika bodech. Jedná se především o zrychlení průjezdu automobilů přes město (mimo oblastí s trvalým bydlením) a snížení intenzity dopravy uvnitř města, s ohledem na vzrůstající dopravu tranzitní i vnitřní. Dopravně – bezpečnostní problém představuje zejména provoz nákladních vozidel.

Z dopravního hlediska je významná skutečnost, že ve městě se na silnici I/23 nachází značné množství úroňových řízených i neřízených křižovatek, úroňové železniční přejezdy a silná pěší doprava. To zapříčiňuje vznik dalších kolizních bodů a nehodových míst. A právě tyto zásadní nedostatky budou vybudováním přeložky silnice I/23 odstraněny.

Přeložka silnice mimo centrální část města bude mít samozřejmě za následek zvýšení plynulosti dopravy ve městě a zlepšení bezpečnosti provozu. Rovněž dojde ke zlepšení propojení městských částí Domky – Borovina a převedení tranzitní dopravy ve směru východ – západ, eventuálně západ – jih. Zásadním přínosem bude odstranění nebo alespoň minimalizování negativních účinků dopravy na životní prostředí ve městě a okolní krajinu a snížení hladiny hluku ve městě.“

Stejně jako citovanou částí, tak i celou Dokumentací se prolínají obecné argumenty vyzdvihující důvody budování obchvatů měst, které Spolek v zásadě nezpochybňuje. **Avšak v žádném případě není možné přínosy případného vybudování obchvatu přičítat pouze posuzované variantě.** Podle názoru Spolku by jiné varianty obchvatu, především exogenní, resp. minimalistická, vyhovely stejně nebo lépe deklarovaným přínosům obchvatu.

Spolek považuje za podstatné opakovaně zdůraznit, že pokles intenzit dopravy na stávajícím průtahu městem za cenu přesunutí této dopravy do jiných částí města považuje za nepřijatelné. Argumentace dopravním modelem města vypracovaném společností CityPlan v roce 2001, tedy před 22 lety, týkající se pouze tzv. jižního obchvatu, je naprosto nevyhovující o současné dopravní situaci v Třebíči.

Odvolávání se na to, že součástí projektové dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) pro celou stavbu přeložky I/23 v Třebíči je „Dopravně inženýrský průzkum (04/2020)“, považujeme taktéž za nepřijatelné. Pokud se v Dokumentaci uvádí nějaké údaje z jiných vypracovaných materiálů, je nezbytně nutné, aby tyto byly přiložené k Dokumentaci. Takto musíme považovat údaje a hodnoty, které údajně Dokumentace čerpá z jiných materiálů, v tomto případě z „Dopravně inženýrského průzkumu“, za irelevantní a nepřezkoumatelné.

Není též zřejmé, z jakých podkladů vychází Dokumentace při tvrzení, že vybudování záměru zrychlí průjezd automobilů přes město mimo oblasti s trvalým bydlením, že vzrůstá doprava tranzitní i vnitřní, a z čeho je usuzováno, že „dopravně – bezpečnostní problém představuje zejména provoz nákladních vozidel.“

Podle názoru Spolku realizací zamýšleného záměru dojde k přesunutí tranzitní i vnitřní do částí města, ve kterých trvale bydlí více obyvatel než u stávajícího průtahu centrem města.

Spolek též považuje za neprokázané, že „přeložka silnice mimo centrální část města bude mít samozřejmě za následek zvýšení plynulosti dopravy ve městě a zlepšení bezpečnosti provozu. Rovněž dojde ke zlepšení propojení městských částí Domky – Borovina a převedení tranzitní dopravy ve směru východ – západ, eventuálně západ – jih.“

Podle názoru Spolku v žádném případě nedojde k odstranění nebo alespoň minimalizování negativních účinků dopravy na životní prostředí ve městě a okolní krajinu a snížení hladiny hluku ve městě, pouze dojde k přesunutí těchto obtěžujících faktorů do jiných oblastí města, kde jimi bude zasaženo více obyvatel než u stávajícího průtahu městem.

Požadavek č. 5: Žádáme, aby „Dopravně inženýrský průzkum (04/2020)“, zohledňoval aktuální dopravní situaci s prognózou jejího vývoje v roce 2030, 2040 a 2050, při zohlednění všech možných variant obchvatu města, a byl podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

Požadavek č. 6: Žádáme, aby byla vypracována odborná dopravní studie rychlosti průjezdu automobilů přes město s prognózou jejího vývoje v roce 2030, 2040 a 2050, při zohlednění všech možných variant obchvatu města, a ta byla podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

Požadavek č. 7: Žádáme, aby byla vypracována odborná dopravní studie míry tranzitní dopravy projíždějící přes město ve směrech východ – západ (silnice I/23 dálkový tranzit, tj. propojení Jihočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje), západ – jih (I/23 – II/351 – směr Dukovany), západ – jih (I/23 – II/360 – směr Jaroměřice nad Rokytnou), západ – sever (I/23 – II/360 – směr D 1 – Velké Meziříčí), jih – sever (II/351 – směr Dukovany + II/360 – směr Jaroměřice nad Rokytnou - II/360 - směr D 1 – Velké Meziříčí) prognózou jejího vývoje v roce 2030, 2040 a 2050, při zohlednění všech možných variant obchvatu města, s variantami probíhající / existující / neexistující dostavby 5. bloku JE Dukovany a ta byla podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

Požadavek č. 8: Žádáme, aby byla vypracována odborná dopravní studie týkající se vnitroměstské dopravy především ve směru Borovina – Horka Domky a zdrojové a cílové dopravy ve městě a zahrnující i další části města, kde by vybudování obchvatu města mohlo vnitroměstskou, zdrojovou a cílovou dopravu ovlivnit, zohledňující aktuální dopravní situaci s prognózou jejího vývoje v roce 2030, 2040 a 2050, při zohlednění všech možných variant obchvatu města, a ta byla podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

Požadavek č. 9: Žádáme, aby byla vypracována analýza oblasti města s trvalým bydlením a počtem jejich obyvatel, které by vybudování obchvatu města mohlo ovlivnit, zohledňující aktuální dopravní situaci s prognózou jejího vývoje v roce 2030, 2040 a 2050, při zohlednění všech možných variant obchvatu města, a ta byla podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

Požadavek č. 10: Žádáme, aby byla vypracována odborně-bezpečnostní dopravní studie nehodovosti (počty mrtvých a zraněných v rámci počtu nehod) zohledňující aktuální dopravní situaci s prognózou jejího vývoje v roce 2030, 2040 a 2050, při zohlednění všech možných variant obchvatu města, a ta byla podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

VARIANTNÍ ŘEŠENÍ

Na str. 45 je pod tímto názvem kapitoly uvedeno, že jsou „uvedeny údaje dle zpracovaného Oznámení EIA II. etapa, jižní a jihovýchodní obchvat, 2009“. V tabulkách, které následují na dalších stranách, je skutečně okopírována historie přípravy obchvatu počínaje rokem 1994. Je otázkou, nakolik je významná podrobná historie sahající 30 let zpět, a jaké podstatné informace včetně historických analýz jsou pro aktuálně zpracovanou Dokumentaci relevantní.

Podotýkáme, že až do **23. října 2017, kdy vláda České republiky přijala usnesení č. 739**, které se týká i obchvatu Třebíče a ve kterém je mimo jiné uvedeno, že „... u jednotlivých opatření obsažených v části III materiálu čj. 1050/17 nebude ověřována celospolečenská ekonomická efektivita jednotlivých opatření standardními postupy využívanými pro hodnocení návratnosti investic v jednotlivých dopravních módech...“, byla převážná část úvah a analýz týkajících se obchvatu Třebíče vedena s ohledem na to, aby plánovaný obchvat vyhověl kritériím ekonomické efektivity, a proto byly zvažovány především endogenní varianty obchvatu, s jedinou výjimkou exogenní varianty, která se objevila ve vyhledávací studii firmy VIAPONT s.r.o. zpracované v roce 2004 a nazvané „Aktualizace studie tahu silnice I/23 (hranice Jihočeského kraje – křižovatka D1 Kývalka)“.

Jednalo se o studii zadanou ŘSD ČR k řešení silnice I/23 jako dálkového jižního tahu v rámci České republiky. Studie byla zpracovávána v souběhu s pořizováním konceptu ÚP VÚC kraje Vysočina a řešila homogenizaci tahu silnice I/23 na území krajů Vysočiny a Jihomoravského. Součástí této studie byla i varianta endogenní, trasování v podstatě shodná s aktuálně posuzovaným záměrem. V posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC kraje Vysočina, které zpracovalo Urbanistické středisko Brno v březnu 2004 je v závěru v porovnání obou variant uvedeno následující: „Z environmentálního, ekonomického a sociálního hlediska, tzn. z hlediska udržitelného rozvoje jsou obě varianty bez výraznějšího rozdílu s podstatným pozitivním vlivem.“

Na str. 50 je v tabulce uvedeno, že v souvislosti s projednáváním konceptu ÚP VÚC kraje Vysočina „...exogenní varianta nebyla akceptována sousedními obcemi Stařeč, Střítež a Kožichovice...“. Tento argument se v Dokumentaci objevuje opakovaně, a mnohde je používán jako hlavní argument pro odmítnutí exogenní varianty obchvatu.

V této souvislosti Spolek uvádí, že i když jsou stanoviska obcí, kterých se projednává záměr dotýká důležitá, žádná z obcí nemá právo veta. Navíc není zřejmé, čím jsou údajná zamítavá stanoviska obcí podložena, nebo zda jsou v průběhu času neměnná. Spolek má k dispozici stanoviska starosty Starče Čestmíra Linharta z 23.2.2018, ve kterém uvádí, měla až do roku 2011 rezervu pro velký obchvat v územním plánu. I nyní by pan Linhart považoval

variantu obchvatu vedenou mimo Červenou Hospodu, které je součástí Starče, a kterou silnice I/23 prochází, za výhodnější. Starosta Stříteže Zbyněk Procházka v roce 2018 napsal, že s nimi nikdo jinou variantu, než stávající průchvat neprojednával. Je tedy pravděpodobné, že případná exogenní varianta obchvatu, odvádějící více jak 8 tis. vozidel denně mimo Červenou Hospodu, by i pro obec Stařeč byla přínosem.

Na str. 56 je uvedeno, že v srpnu 2018 byla zpracována komparativní studie „Přeložka silnice I/23 v Třebíči“ firmou HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o. Úkolem studie bylo srovnání tří variant obchvatu Třebíče. Jednalo se o varianty nazvané „Aktuální varianta“, „Varianta Zámeček“ a „Exogenní varianta“. Dále pak na str. 58 -70 je v tabulce uvedeno srovnání těchto variant na základě vybraných hodnocených kritérií.

K výše uvedenému Spolek uvádí, že **komparativní studie „Přeložka silnice I/23 v Třebíči“ není k Dokumentaci přiložena**. Pokud se v Dokumentaci uvádí nějaké údaje z jiných vypracovaných materiálů, je nezbytně nutné, aby tyto byly přiložené k Dokumentaci. Takto musíme považovat údaje a hodnoty, které údajně Dokumentace čerpá z jiných materiálů, v tomto případě z komparativní studie „Přeložka silnice I/23 v Třebíči“, za irelevantní a nepřezkoumatelné.

Přesto se i přes výše uvedenou zásadní výhradu vyjádříme k některým skutečnostem uvedeným v Dokumentaci v porovnávací tabulce, protože jedním z našich zásadních požadavků je vypracování podrobných studií různých variant obchvatu Třebíče podložených aktuálními relevantními analýzami jednotlivých posuzovaných faktorů.

Především není zřejmé, **z jakého důvodu byla do komparativní studie zařazena „Varianta Zámeček“**. Spolek ve zjišťovacím řízení tuto variantu vůbec nezmiňoval, z našeho pohledu je to varianta naprosto irelevantní, a máme zato z dostupných dokladů, že ani v žádných jiných námitkách či připomínkách nebyla ve zjišťovacím řízení uváděna.

Dále považujeme za nutné konstatovat, že **komparativní studie se pokouší porovnávat neporovnatelné**. Jak je uvedeno v tabulkách, jediné relevantní údaje, které měla zpracovatelská firma k dispozici, se týkaly „Aktuální varianty“, vycházela ze studie firmy Metroprojekt Praha, a.s., 2017 (=varianta, která byla posouzena ve zjišťovacím řízení 2018). U „Varianty Zámeček“ není uvedeno, z jakých konkrétních studií zpracovatel komparativní studie vychází a kdy byly zpracovány, ale z textu vyplývá, že se pravděpodobně jedná o podklady zpracované před mnoha lety, kdy bylo plánováno povrchové vedení přeložky silnice I/23 městskou částí Borovina, na rozdíl od aktuální varianty, kdy je trasa částečně vedená tunelem.

U „Exogenní varianty“ je na str. 57 Dokumentace uvedeno: „*Exogenní varianta, tzv. „velký obchvat“, vychází z vyhledávací studie firmy VIAPONT s.r.o., zpracované v roce 2004. Pro tuto variantu nebyla následně zpracována žádná studie, ze které by bylo zřejmé detailní situování trasy, finální počet všech křižovatek, souvisejících s obchvatem v širším kontextu, rozsah křižovatek, mostů apod.*“

Na základě výše uvedeného Spolek konstatuje, že údaje uvedené v Dokumentaci vycházející údajně z komparativní studie „Přeložka silnice I/23 v Třebíči“ firmou HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o. **jsou naprosto irelevantní a nic nevyovídají**.

Spolek už ve zjišťovacím řízení uváděl, že posuzování variant obchvatu by nemělo být prováděno na základě mnohdy nepřesných a zavádějících údajů z minulosti, ale **mělo by být provedeno znovu**, na základě podstatně změněných skutečností.

Bohužel, jak plyne z výše uvedeného, a z mnoha jiných částí zpracované Dokumentace, **tento požadavek i přes doporučení Krajského úřadu Kraje Vysočina**, odboru životního prostředí a zemědělství, aby na základě obdržených vyjádření veřejnosti byly prověřeny vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v exogenní variantě trasy přeložky, **nebyl splněn**.

Spolek požaduje, aby byly vypracovány podrobné aktuální odborné studie následujících variant přeložky silnice I/23 – obchvat Třebíč, resp. nulové varianty, a na jejich základě byly prověřeny vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví u jednotlivých variant:

Varianta 0. (dále jen „VAR-0“)

Nebude vybudována žádná přeložka silnice I/23.

Varianta 1. (dále jen „VAR-1“)

Aktuálně posuzovaný záměr.

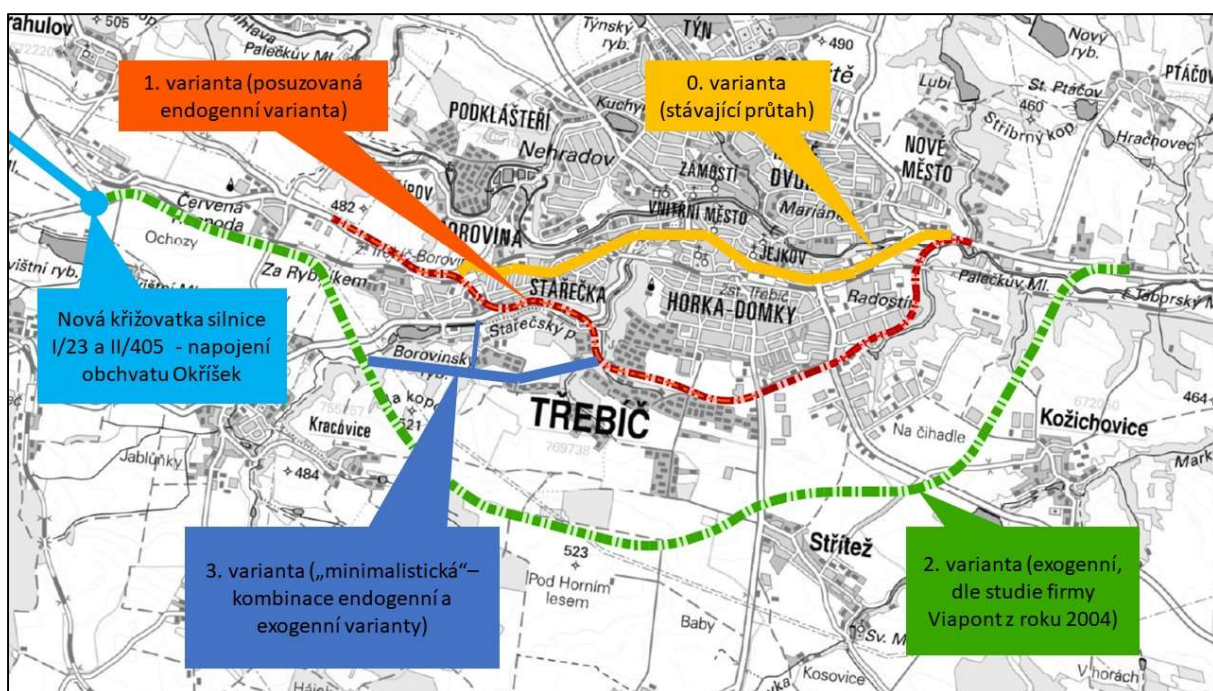
Varianta 2. (dále jen „VAR-2“)

Vybudování velkého obchvatu – tedy jihozápadní části i jihovýchodní přeložky silnice I/23 Třebíč v koridoru dle vyhledávací studie zpracované v roce 2004 firmou Viapont, v její exogenní variantě.

Varianta 3. (dále jen „VAR-3“)

Vedení trasy obchvatu od nově vzniklé křižovatky silnic I/23 a II/405 v koridoru bývalé územní rezervy pro exogenní variantu v katastru obce Stařeč, procházela mezi obcí Stařeč a místní částí Borovina, poté po jižním břehu Borovinského rybníka (trasa totožná s VAR-2) k vodojemu, kde by se tato trasa napojila na trasu aktuálně posuzovaného záměru (VAR-1) a pokračovala přemostěním Terovského údolí ve stávající trase k ulici Spojovací.

Jednotlivé varianty jsou přibližně uvedené na následujícím obrázku:



Požadavek č. 11: Žádáme, aby byly vypracovány podrobné aktuální odborné studie výše uvedených variant (VAR-0, VAR-1, VAR-2 a VAR-3) přeložky silnice I/23 – obchvat Třebíč, resp. nulové varianty, a na jejich základě byly prověřeny vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví u jednotlivých variant, a ty byla podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

Požadavek č. 12: Žádáme, aby vypracované podrobné aktuální odborné studie výše uvedených variant (VAR-0, VAR-1, VAR-2 a VAR-3) přeložky silnice I/23 – obchvat Třebíč, resp. nulové varianty, byly vyhodnoceny dle parametrů v níže uvedené tabulce, a ta byla podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

Sledovaný parametr / varianty	VAR-0	VAR-1	VAR-2	VAR-3
Délka (km)				
Maximální podélný sklon (%)				
Počet tunelů				
Maximální hloubka zářezů (m)				
Maximální výška násypů (m)				
Počet mostů pod 50 metrů				
Celková délka mostů pod 50 metrů (m)				
Počet mostů nad 50 metrů				
Celková délka mostů nad 50 metrů (m)				
Počet mostů nad 100 metrů				
Odhad max. dopravních intenzit v roce 2050				
Emise pevných částic PM10 (t/rok)				
Emise pevných částic PM2,5 (t/rok)				
Emise benzenu (t/rok)				
Emise oxidu dusíku (t/rok)				
Oblast s významným rizikem nízkých rozptylových podmínek a inverzí				
Počet rizikových míst z hlediska bezpečnosti silničního provozu				
Zábor zemědělské půdy I. třídy (m2)				
Zábor zemědělské půdy II. třídy (m2)				
Zábor zemědělské půdy nižších tříd (m2)				
Zábor zemědělské půdy celkem (m2)				
Zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (m2)				
Počet křížení s vodotečemi				
Počet křížení s prvky ÚSES				
Celková délka souběhu s prvky ÚSES do vzdálenosti 100 metrů (m)				
Počet křížení s VKP				
Počet dotčených památných stromů do 100 metrů od okraje silnice				
Počet dotčených lokalit s zvl. chráněnými druhy živočichů				
Počet dotčených zvl. chráněných druhů živočichů				
Počet dotčených lokalit se zvláště chráněnými druhy rostlin				
Počet dotčených zvl. chráněných druhů rostlin				
Počet dotčených lesoparků na území města				
Počet dotčených zahrádkářských kolonií na území města				
Počet území sestavy NATURA 2000				
Délka průchodu PHO vodních zdrojů (m)				

Délka průchodu PHO léčivých vod (m)				
Délka průchodu územím s dochovanými znaky krajinného rázu (m)				
Délka průchodu územím s obnovitelnými znaky krajinného rázu (m)				
Délka průchodu územím přírodě blízkým (m)				
Počet průchodů obytnou zástavbou či počet dotyků				
Stupeň rizikivosti lokálních sesuvů				
Počet trvale bydlících obyvatel ovlivněných vybudováním záměru				
Počet trvale bydlících obyvatel ovlivněných nadlimitním hlukem bez protihlukových opatření				
Počet trvale bydlících obyvatel ovlivněných nadlimitním hlukem s protihlukovými opatřeními				
Celková délka protihlukových stěn (m)				
Celková délka protihlukových zastřešení (m)				
Počet demolicí objektů				
Plocha záboru pozemků soukromých vlastníků				
Podíl převedené tranzitní dopravy ze současného průtahu městem				
Podíl převedené vnitroměstské dopravy ze současného průtahu městem				
Podíl převedené cílové a zdrojové dopravy ze současného průtahu městem				
Počet mimoúrovňových křižovatek				
Počet úrovnových křižovatek				
Počet světelných křižovatek				
Maximální šířka silniční komunikace				
Maximální návrhová rychlost silniční komunikace				
Minimální návrhová rychlost silniční komunikace				
Maximální povolená rychlost silniční komunikace				
Minimální povolená rychlost silniční komunikace				
Průměrná rychlost na silniční komunikaci v úseku od začátku do konce staničení				

3. ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

ÚZEMÍ HUSTĚ ZALIDNĚNÁ

Na str. 173 je pod tímto názvem kapitoly uvedeno, že „Ačkoliv bude posuzovaný záměr procházet v okrajové části města Třebíč, nebude zasazeno hustě zalidněné území. Výjimkou je část území v km cca 1,3 až 1,8, kdy trasa prochází v prostoru mezi zástavbou ulic Spojeňců, Revoluční, Seifertova, Vrchlického, Hájenky“.

Spolek považuje výše uvedená vyjádření za stěžejí uvěřitelná. Je nepochopitelné, že v Dokumentaci se mohou objevit prohlášení podobného typu, kdy druhá věta popírá větu první. Tato část Dokumentace je opět důkazem, že její zpracování je neúplné, nevyhovující a zavádějící, používající obecné proklamace vzniklé zřejmě pouze na základě domněnek, namísto použití exaktních metod, které jediné mohou zajistit objektivní vyhodnocení posuzovaného záměru, resp. jeho variant.

V našem již dříve uvedeném **Požadavku č. 9** žádáme, aby byla vypracována analýza oblasti města s trvalým bydlením a počtu jejich obyvatel, které by vybudování obchvatu města mohlo ovlivnit, zohledňující aktuální dopravní situaci s prognózou jejího vývoje v roce 2030, 2040 a 2050, při zohlednění všech možných variant obchvatu města, a ta byla podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

ÚZEMÍ ZATĚŽOVANÁ NAD MÍRU ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ (VČETNĚ STARÝCH ZÁTĚŽÍ)

Na str. 173 je pod tímto názvem kapitoly uvedeno: „Podle Systému evidence starých ekologických zátěží, který byl zřízen a je spravován a aktualizován MŽP, nejsou v místě realizace stavby staré zátěže evidovány. Stará ekologická zátěž se vyskytovala na skládce odpadů v lokalitě Říповská zmola, umístěná v k. ú. Říпов. Jedná se o starou skládku podniku BOPO a.s. Třebíč – Borovina, která byla podle projektu Agrostavu Třebíč a.s. z roku 1997 rekultivována. Podle předběžného vyhodnocení v rámci předchozího Oznámení záměru bylo uvedeno, že zasáhne trasa přeložky do areálu skládky, ale pravděpodobně nenaruší vlastní rekultivované těleso skládky. Uvedeny byly skutečnosti, které bude nutno v dalších stupních přípravy stavby podrobně ověřit a vyhodnotit a případně upravit trasu přeložky tak (v řádu maximálně několik metrů), aby nenarušila těleso skládky. Dle dokumentace pro umístění stavby je zřejmé, že prostor původní skládky nebude záměrem dotčen“.

Spolek ve svém nesouhlasném stanovisku ve zjišťovacím řízení k ke skládce odpadů v lokalitě Říповská zmola uvedl, že byt byla skládka částečně rekultivována, stará ekologická zátěž pořád existuje a pro případ realizace záměru je nutné s ní vážně počítat. Na skládku BOPO byly ukládány odpady z provozu obuvnického průmyslu (odpad ze zpracování usní, odpad kožek a kůží, odpad usní z chromočinění atd., nebezpečné obaly od laků, barev a lepidel) a to v průběhu 60-tých a 70-tých let minulého století. Moderní kompakory pro homogenizaci a hutnění odpadů neexistovaly, takže odpady byly na skládce volně ložené a občas bylo těleso skládky upravováno buldozerem.

I když došlo částečně k úpravě trasy přeložky, stále podle Dokumentace nebylo provedeno podrobné ověření a vyhodnocení trasy přeložky tak, aby nenarušila těleso skládky.

Požadavek č. 13: Žádáme, aby byl již ve fázi dokumentace proveden podrobný popis tělesa skládky, zhodnocení způsobu její předchozí rekultivace a chování skládkového tělesa položením komunikace na jeho povrch nebo v jeho těsné blízkosti a provozu těžké techniky při výstavbě přeložky a na komunikaci při dovozu nadměrných nákladů do Jaderné elektrárny Dukovany a ten byl podkladem a součástí přepracované a doplněné Dokumentace.

4. Hluková zátěž

Dokumentace EIA hodnotí hlukovou zátěž v průvodním dokumentu a na několika místech se odkazuje na výsledky a informace z Hlukové studie. Následující komentáře, připomínky a požadavky proto vychází přímo z Přílohy 5 VEŘEJNÉ VYHLÁŠKY OZNÁMENÍ ZAHÁJENÍ ÚZEMNÍHO ŘÍZENÍ S POSOUZENÍM VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ u záměru „I/23 Třebíč, obchvat“.

Zpracovatelem Hlukové studie je společnost Enviroad s.r.o. na žádost objednatele SHB, a.s. Zpracovatelský tým tvoří Ing. Zdeněk Severin a Ing. Stanislav Vokoun. Dokument byl vytvořen v listopadu 2020, aktualizován v lednu 2022.

V příloze č. 5 – Hluková studie je na straně 5 uvedeno, že je „... jejím účelem je vyhodnocení hlukového zatížení území a zástavby v okolí navrhované trasy obchvatu a návrh vhodných protihlukových opatření pro výhledový rok 2030.“

Spolek se domnívá, že už samotná volba roku 2030, jakožto výhledového roku k návrhu vhodných protihlukových opatření, je nesprávná. Nezohledňuje totiž žádným způsobem další potenciální nárůst automobilové dopravy, který se po roce 2030 předpokládá. Nejen, že se očekává další zvýšení intenzity dopravy, ale rok 2030 je zároveň rokem plánovaného zprovoznění záměru dle průvodní dokumentace.

To je však pouze za předpokladu, že nedojde k žádným komplikacím, ať už z hlediska územně-plánovací dokumentace, výkupů pozemků, soudních sporů či ekonomických hledisek. Z těchto důvodů požaduje Spolek rozšíření výhledových roků za oprávněný. Skutečnosti, že by mohlo v horizontu 10 až 20 let dojít k překročení hlukových limitů, a to i přesto, že budou vybudována protihluková opatření, nasvědčují provedené výpočty uvedené v Hlukové studii. U některých referenčních bodů, např. bodů 2, 6, 7, 8, 9, 18, 19, 20, 22, 23, 25, jsou hlukové limity těsně pod přípustnou hodnotou 50 dB. A to i přesto, že už jsou započítány protihluková opatření. Bez nich by byly hlukové limity jednoznačně překonány, což koneckonců dokládá i Hluková studie. Proto je žádoucí, aby nebyl jako jediný výhledový rok uváděn rok 2030, ale taktéž roky 2040 a 2050. V dokumentaci týkající se hlukové studie je navíc uvedeno, že se jedná o prognózu hladiny hluku, kde může být odchylka v rozmezí ± 2 dB, což by v případě některých výše vyjmenovaných bodů znamenalo překročení povolené hladiny hluku.

2	1.N.P.	52,4	45,3	48,7	41,6	-3,7	-3,7
2	2.N.P.	54,1	46,9	50,2	43,0	-3,9	-3,9
2	3.N.P.	55,3	48,2	51,4	44,3	-3,9	-3,9
2	4.N.P.	56,5	49,3	52,9	45,7	-3,6	-3,6
2	5.N.P.	58,2	51,0	53,8	46,7	-4,4	-4,3
2	6.N.P.	59,4	52,2	54,6	47,4	-4,8	-4,8
2	7.N.P.	59,7	52,5	55,3	48,1	-4,4	-4,4
2	8.N.P.	60,2	53,1	55,9	48,8	-4,3	-4,3
2	9.N.P.	60,7	53,5	56,3	49,2	-4,4	-4,3
3	1.N.P.	57,3	50,1	48,1	41,0	-9,2	-9,1
3	2.N.P.	58,9	51,7	52,0	44,9	-6,9	-6,8
4	1.N.P.	56,5	49,4	47,8	40,6	-8,7	-8,8
4	2.N.P.	58,7	51,5	51,1	44,0	-7,6	-7,5
4	3.N.P.	59,5	52,3	54,8	47,6	-4,7	-4,7
5	1.N.P.	57,5	50,3	48,5	41,3	-9,0	-9,0
5	2.N.P.	59,0	51,8	52,4	45,2	-6,6	-6,6
6	1.N.P.	50,1	42,9	47,0	39,8	-3,1	-3,1
6	2.N.P.	53,7	46,5	48,9	41,7	-4,8	-4,8

Ukázka části tabulky s hodnotami hlukového zatížení (strana 14 Hlukové studie)

17	1.N.P.	51,0	43,3	51,0	43,3	0,0	0,0
17	2.N.P.	52,5	44,9	52,5	44,9	0,0	0,0
17	3.N.P.	51,6	43,9	51,6	43,9	0,0	0,0
17	4.N.P.	51,5	43,8	51,5	43,8	0,0	0,0
17	5.N.P.	51,7	44,0	51,7	44,0	0,0	0,0
17	6.N.P.	51,9	44,2	51,9	44,2	0,0	0,0
17	7.N.P.	52,3	44,6	52,3	44,6	0,0	0,0
17	8.N.P.	52,7	45,1	52,7	45,1	0,0	0,0
17	9.N.P.	53,3	45,7	53,3	45,7	0,0	0,0
18	1.N.P.	61,3	53,3	55,6	48,3	-5,7	-5,0
18	2.N.P.	62,3	54,2	57,3	49,8	-5,0	-4,4
19	1.N.P.	60,0	52,3	56,3	49,0	-3,7	-3,3
19	2.N.P.	60,8	53,1	57,5	49,9	-3,3	-3,2
20	1.N.P.	59,7	52,3	56,5	49,0	-3,2	-3,3
20	2.N.P.	60,5	53,1	57,5	49,9	-3,0	-3,2
21	1.N.P.	64,2	57,1	64,2	57,1	0,0	0,0
21	2.N.P.	63,8	56,8	63,8	56,8	0,0	0,0
22	1.N.P.	51,7	43,5	51,7	43,5	0,0	0,0
22	2.N.P.	52,7	44,4	52,7	44,4	0,0	0,0
22	3.N.P.	53,1	44,9	53,1	44,9	0,0	0,0
22	4.N.P.	53,5	45,3	53,5	45,3	0,0	0,0
22	5.N.P.	53,9	45,7	53,9	45,7	0,0	0,0
22	6.N.P.	54,4	46,2	54,4	46,2	0,0	0,0
22	7.N.P.	54,8	46,6	54,8	46,6	0,0	0,0

Ukázka části tabulky s hodnotami hlukového zatížení (strana 16 Hlukové studie)

Požadavek 14: Spolek požaduje, aby Hluková studie obsahovala jako výhledové roky také roky 2040 a 2050. Tím bude výsledek průkaznější a objektivnější. Taktéž bude ošetřeno, že hlukové limity během několika málo let nepřekročí zákonnou přípustnou hodnotu.

V příloze č. 5 – Hluková studie je na straně 5 uvedeno, že je „... byla použita metodika v souladu s normou SRN „Richtlinien für den Larmschutz an Strassen – RLS-90“.

V Hlukové studii je sice uvedeno, jakou metodu zpracovatele využili, není zde však již uvedeno, z jakých důvodů se přiklonili k tomuto postupu a jaké byly alternativy. Zároveň se v dokumentaci uvádí, že „...pro výpočty hluku z dopravy byla použita metodika v souladu s normou SRN „Richtlinien für den Larmschutz an Strassen – RLS-90“.“ Spolku není jasné, proč zpracovatel zvolil metodiku v souladu se zahraniční normou a neřídil se požadavky norem České republiky.

Požadavek 15: Spolek požaduje, aby byla podrobně vysvětlena a zdůvodněna volba metodiky, kterou zpracovatel využil.

V příloze č. 5 – Hluková studie je na straně 13 uvedeno, že je „... výpočtové body pro zjištění hladiny hluku byly umístěny 2 m na fasádě domů.“

Z hlediska výpočtových bodů je pak pro Spolek naprosto neznámé, jakým způsobem byly výpočtové body zvoleny. V Hlukové studii není uvedena žádná metodika ani žádná argumentace ke zvolení výpočtových bodů, na základě kterých je zkoumána hladina hluku. Následující výpočty pak přímo vychází z umístění těchto bodů, z čehož jsou navrhovaná protihluková opatření v trase záměru. Z tohoto důvodu Spolek považuje Hlukovou studii za nerelevantní, nedostatečnou a neobsahující všechny důležité oblasti, které by měla zkoumat.

Požadavek 16: Spolek požaduje, aby bylo v Hlukové studii jasně definováno, na základě jakých parametrů došlo ke stanovení výpočtových bodů.

V příloze č. 5 – Hluková studie je na straně 9 a 10 uvedeno, že je u vybraných výpočtových bodů provedeno posouzení na možné použití korekce na starou hlukovou zátěž.

Specifický případ hlukové zátěže je v dokumentu popisován v kapitole č. 7 – hluková zátěž v roce 2000. Existuje institut tzv. staré hlukové zátěže, která upravuje limity pro maximální hlukovou zátěž lokality.

Je však přímo specifikována nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, přičemž musí být splněny následující podmínky:

- komunikace byla provozována před rokem 2000,
- nedojde ke změně směrového nebo výškového řešení (před výpočtovým bodem č. 21),
- hluková zátěž v roce 2000 překračovala povolené hygienické limity:
 - denní doba $L_{Aeq,T} / 16h = 60$ dB,
 - noční doba $L_{Aeq,T} / 8h = 50$ dB,
- při porovnání hlukové zátěže mezi roky 2000 a 2030 nedošlo k nárůstu větší jak 2,0 dB (tabulka č. 3).

Zpracovatel dle těchto podmínek konstatuje, že jsou splněny požadavky pro užití korekce limitů na starou hlukovou zátěž pro výpočtové body č. 21 a 24. Zároveň připomíná, že „...dané užití je možné do doby, než dojde k nárůstu hlukové zátěže o více jak 2,0 dB vůči hlukové zátěži z roku 2000 a tím pádem dojde k vyčerpání možnosti dané korekce na starou hlukovou zátěž.“ Tato omezující podmínka je však naprosto zásadní z hlediska dalšího zvyšování intenzity dopravy, především na záměru I/23 Třebíč, obchvat. Jak již bylo zmíněno výše, Hluková studie bere v potaz jako výhledový rok pouze 2030, tedy

rok otevření celé stavby a to pouze za situace, kdy nedojde k průtahům realizace. Rok 2030 se proto Spolkou nejeví jako průkazný ani v případě prokázání možnosti využití korekce na starou hlukovou zátěž.

Požadavek 17: Spolek požaduje, aby bylo provedení posouzení na možné použití korekce na starou hlukovou zátěž vztahováno nejen k výhledovému roku 2030, ale také rokům 2040 a 2050.

V dokumentaci taktéž chybí popis výpočtu hlukového zatížení u výpočtových bodů včetně vzorců a proměnných, které mohou mít v případě nesprávných vstupních údajů zásadní vliv na výsledné hodnoty a v důsledku i na navrhovaná protihluková opatření, veřejné zdraví a parametry záměru.

Požadavek 18: Spolek požaduje, aby byl v Hlukové studii uveden postup výpočtů a hodnoty proměnných, které do výpočtů vstupují.

Zcela zásadním nedostatkem Hlukové studie je potom absence podkladů, na základě čeho byly získány výhledové hodnoty intenzity dopravy, které jsou uvedeny v závěru tohoto dokumentu na straně 22. V kapitole 5 je sice uvedeno, že intenzity dopravy byly použity z dokumentu *Digitální a mapové podklady a intenzity dopravy z dokumentace k územnímu rozhodnutí I/23 Třebíč, obchvat – DÚR, IČ, SHB, akciová společnost, 2019*, která však není součástí přiložené dokumentace. U tabulky na straně 22 chybí taktéž legenda, na základě které by bylo možné studovat předložené hodnoty a informace.

I/23 Třebíč, obchvat - DÚR, IČ						Intenzity dopravy v roce 2030						Hluková studie					
Lokalita						Lokalita						Lokalita					
Úsek 1	OA	NA	%	Suma	voz/hod	Úsek 8	OA	NA	%	Suma	voz/hod	Úsek 9	OA	NA	%	Suma	voz/hod
Den	7 960	1 205	13.1%	9 165	572.8	Den	5 981	857	12.5%	6 838	427.4	Den	9 958	234	2.3%	10 192	637.0
Noc	508	134	20.9%	642	80.3	Noc	382	95	19.9%	477	59.6	Noc	636	26	3.9%	662	82.8
	8 468	1 339		9 807			6 363	952		7 315			10 594	260		10 854	
Úsek 2	OA	NA	%	Suma	voz/hod	Úsek 10	OA	NA	%	Suma	voz/hod	Úsek 11	OA	NA	%	Suma	voz/hod
Den	3 183	482	13.2%	3 665	229.1	Den	11 780	1 127	8.7%	12 907	806.7	Den	2 079	199	8.7%	2 278	142.4
Noc	203	54	21.0%	257	32.1	Noc	752	125	14.3%	877	109.6	Noc	133	22	14.2%	155	19.4
	3 386	536		3 922			12 532	1 252		13 784			2 212	221		2 433	
Úsek 3	OA	NA	%	Suma	voz/hod	Úsek 12	OA	NA	%	Suma	voz/hod	Úsek 13	OA	NA	%	Suma	voz/hod
Den	4 776	724	13.2%	5 500	343.8	Den	8 745	904	9.4%	9 649	603.1	Den	8 411	1 733	17.1%	10 144	634.0
Noc	305	80	20.8%	385	48.1	Noc	559	100	15.2%	659	82.4	Noc	536	193	26.5%	729	91.1
	5 081	804		5 885			9 304	1 004		10 308			8 947	1 926		10 873	
Úsek 4	OA	NA	%	Suma	voz/hod	Úsek 14	OA	NA	%	Suma	voz/hod						
Den	4 605	436	8.6%	5 041	315.1	Den	9 549	1 004	9.5%	10 553	659.6						
Noc	294	48	14.0%	342	42.8	Noc	609	112	15.5%	721	90.1						
	4 899	484		5 383			10 158	1 116		11 274							
Úsek 5	OA	NA	%	Suma	voz/hod												
Den	9 420	1 163	11.0%	10 583	661.4												
Noc	602	129	17.6%	731	91.4												
	10 022	1 292		11 314													
Úsek 6	OA	NA	%	Suma	voz/hod												
Den	1 842	175	8.7%	2 017	126.1												
Noc	118	19	13.9%	137	17.1												
	1 960	194		2 154													
Úsek 7	OA	NA	%	Suma	voz/hod												
Den	7 564	987	11.5%	8 551	534.4												
Noc	482	110	18.6%	592	74.0												
	8 046	1 097		9 143													

Enviroad s.r.o. sídlo: Ruská 398/43, 703 00 Ostrava
pracoviště: Masná 1493/8, 702 00 Ostrava

Ukázka části tabulky s intenzitami dopravy Hlukové studie (strana 22)

Zarážející je výrazný rozdíl hodnot intenzity dopravy, které jsou užity v dokumentu I/23 Třebíč, obchvat – DÚR, IČ Hluková studie z roku 2020, aktualizovaném v roce 2022 a v dokumentu Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat, akustická studie č. 201801-03. Vybrané hodnoty jsou porovnány v tabulce níže.

Porovnávaný úsek	Hluková studie – DÚR (voz/24hod) - výhledový rok 2030	Akustická studie č. 201801-03 (voz/24hod) - výhledový rok 2035
Staničení 0,9	9807	11 630
Staničení 1,1	5885	10 403
Staničení 1,5	5885	10 403
Staničení 1,7	11 314	22 308
Staničení 2,3	11 314	22 308
Staničení 2,5	9143	12 716

Srovnávací tabulka Hlukové a Akustické studie záměru „I/23 Třebíč, obchvat“

Z tabulky je patrné, že studie zabývající se hlukem záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ se v prognózách intenzity dopravy značně odlišují, v některých úsecích o téměř dvojnásobnou hodnotu. Jak již bylo uvedeno výše, vstupní hodnoty mohou zásadně ovlivnit výsledky Hlukové studie, navrhovaných opatření i celého záměru.

Požadavek 19: Spolek požaduje, aby byl proveden nový dopravní průzkum, který přinese relevantní informace o intenzitách dopravy, ze kterých vychází Hluková studie.

Zároveň se při porovnání s Akustickou studií ukazuje, že předchozí požadavky na metodiku určení výpočtových bodů a jejich podrobnější charakteristiku jsou adekvátní, neboť k tomuto bylo přistoupeno už v předchozích a méně závažných stupních dokumentace související se záměrem.

Při porovnání s Akustickou studií se také ukazuje, že dříve zpracovaná dokumentace zobrazovala a zohledňovala hladinu hluku do větších podrobností. Zatímco aktuálně zpracovaná Hluková studie pracuje při zobrazení hlukových pásem pouze s hodnotami přesahující 40 dB, u Akustické studie jsou grafické výstupy a informace o hladině hluku poskytovány až k hranici 30 dB.

Požadavek 20: Spolek požaduje, aby byla Hluková studie zpracována podrobněji s ohledem na dříve zpracované materiály týkající se zátěže hluku Záměru.

Spolek považuje za nutné upozornit také na následující. Vzhledem k absenci metodiky volby výpočtových bodů nelze zjistit, z jakých důvodů buď vůbec nebyly zvoleny tyto lokality k vyhodnocení, případně byly zvoleny nedostatečně. Jedná se o tato místa:

1. ulice Koželužská po pravé straně ve směru staničení záměru,
2. zahrádkářské kolonie (ZK Nad Janovým mlýnem, ZK Za Poliklinikou, ZK Libuše, ZK Sv. Čecha, ZK Pod Kotrbovem) po obou stranách staničení v úseku 7 Hlukové studie,
3. poliklinika na ulici Vltavínská,
4. lokalita Za Poliklinikou
5. lokalita Vídeňský rybník v úseku 7 Hlukové studie.
6. lokalita ulice Fibichova

Stručné odůvodnění:

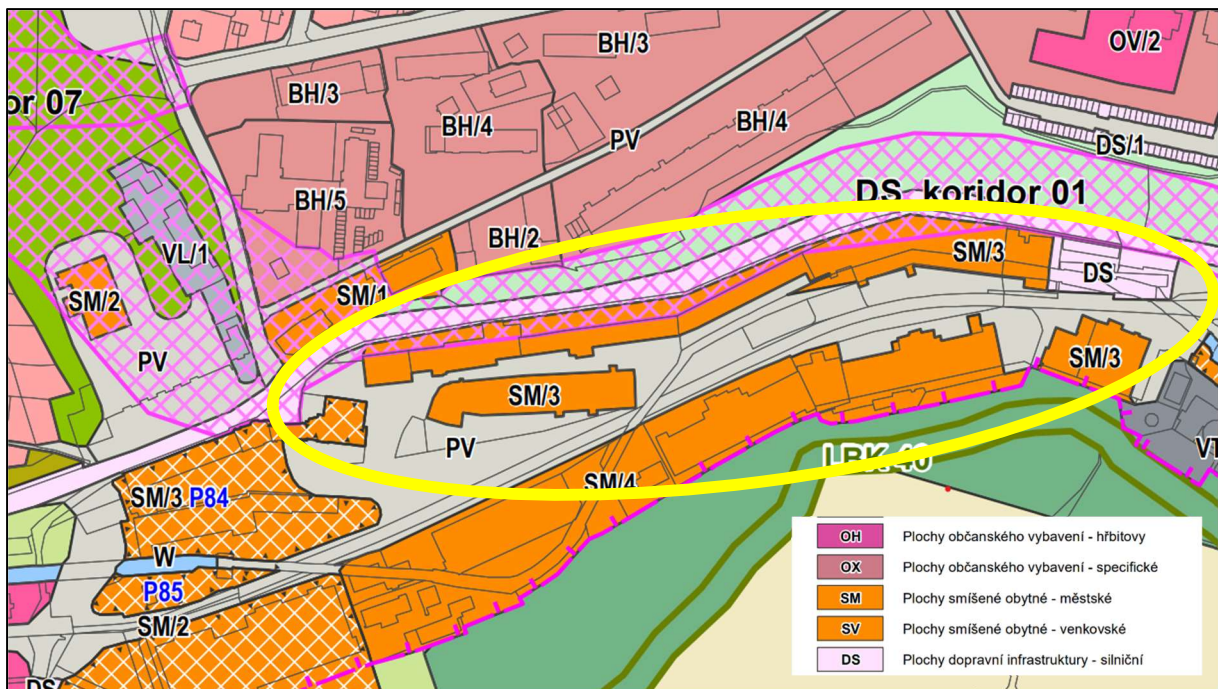
1. V objektu lokality BOPO na ulici Koželužská se nachází mateřská škola Kindergarten At The Castle, a to nejméně od roku 2018. To mělo být zpracovateli známo jak při vytváření studie z roku 2020, tak nejpозději při její aktualizaci v roce 2022. Zároveň jsou objekty podél plánované silniční komunikace dle Územního plánu Třebíč určeny k bydlení, konkrétně je územní plán definuje jako SM/3, tj. plochy smíšené obytné – městské. V těsné blízkosti navržené silniční komunikace je také umístěn Dům dětí a mládeže. Dle příloh Hlukové studie

však není v plánu jeho odhlučnění příslušnými opatřeními. Zpracovatelé patrně vůbec nezaregistrovali, že už od roku 2004 dochází v areálu k rozsáhlým změnám s cílem uzpůsobit tuto původně průmyslovou lokalitu k lokalitě určené pro bydlení. Na výše zmíněné připomínky reagoval Spolek už v oznámení k záměru „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“. Zpracovatel však tyto skutečnosti, na něž bylo upozorněno, nereagoval.

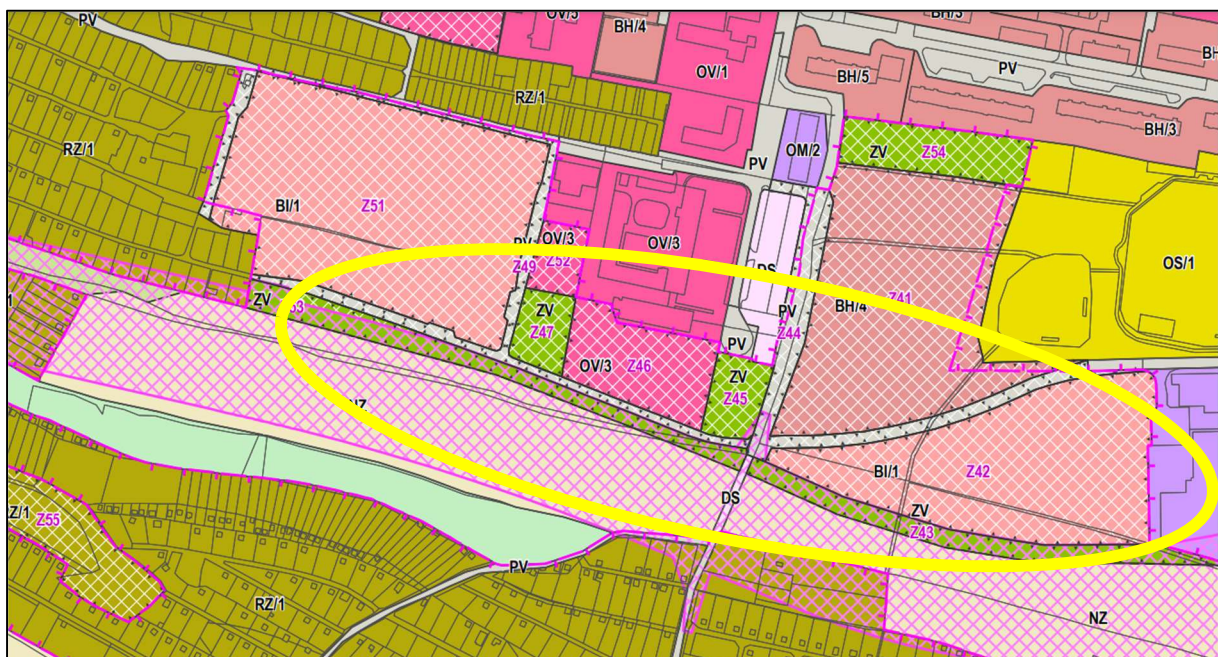
2. Záměr je trasován skrz klidovou část zahrádkářské kolonie, která bude silniční komunikací částečně zničena a na nezanedbatelné ploše dojde k výraznému zvýšení hladiny hluku. Proto je žádoucí, aby do výše zmíněných lokalit byly doplněny výpočtové body a došlo k zahrnutí naměřených výsledků do Hlukové studie.
3. Jelikož se na ulici Vltavínská nachází taktéž poliklinika, jedním z výpočtových bodů by měla být taktéž tato budova sloužící k lékařské péči.
4. V lokalitě Za Poliklinikou dochází v současné době k masivní výstavbě rodinných domů. Přesto je v Hlukové studii zvolen pouze jediný výpočtový bod pro celou lokalitu několika desítek nových rodinných domů, které budou vybudovány jen několik desítek metrů od osy silniční komunikace. V územním plánu je lokalita definována jako BI/1, tj. plochy bydlení v – rodinných domech městské a příměstské.
5. Lokalita Vídeňský rybník se aktuálně připravuje na rozsáhlou výstavbu rodinných a bytových domů. Součástí územního plánu je také plocha určená pro BH/4, tj. plochy bydlení – v bytových domech a BI/1, tj. plochy bydlení v – rodinných domech městské a příměstské. Záměrem města Třebíče je taktéž v této lokalitě vybudovat bytový dům se sociálními byty, např. byty se zvláštním určením.
6. Hluková studie vůbec nezahrnuje vliv výstavby záměru na lokalitu v oblasti ulice Fibichova. Ačkoliv zde nevede samotná trasa přeložky, očekává se v této lokalitě z důvodu přeložky místní komunikace, která naradí zánik propojení ulic Říповská a Koželužská, výrazné zvýšení hladiny hluku. Proto je nutné posouzení provést taktéž v této oblasti.

Požadavek 21: Spolek požaduje, aby byly do Hlukové studie doplněny výpočtové body, které budou umístěny v následujících lokalitách:

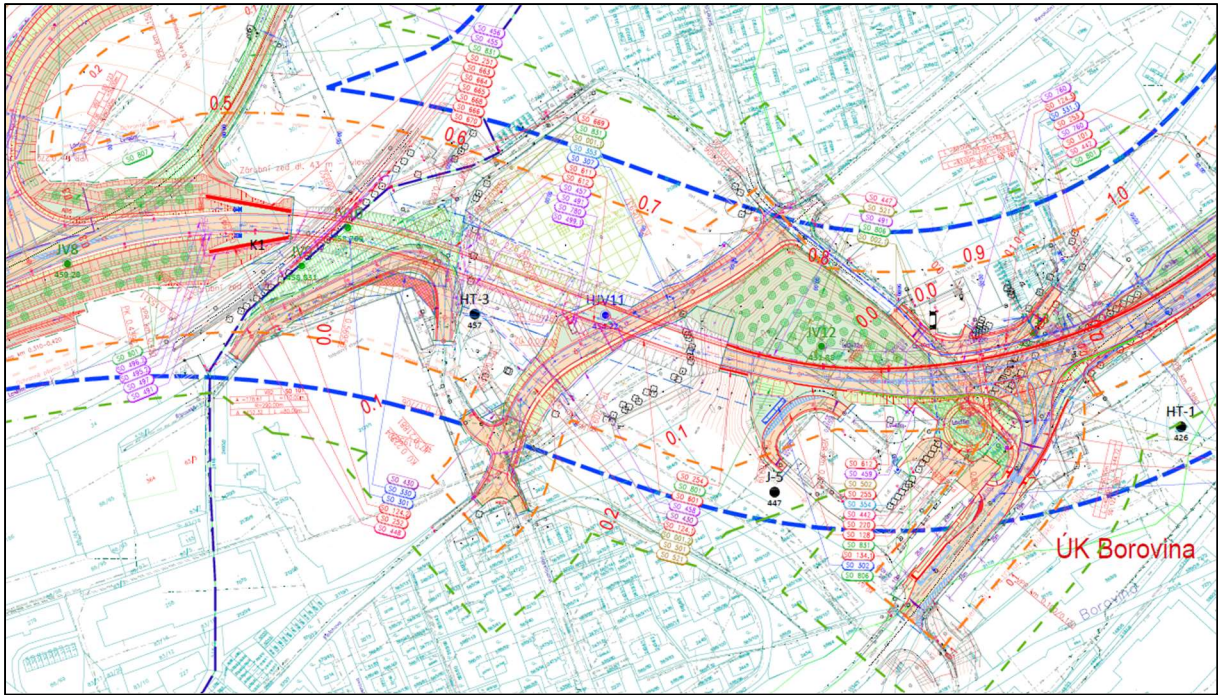
1. ulice Koželužská po pravé straně ve směru staničení záměru (staničení 1,0 až 1,6),
2. zahrádkářské kolonie (ZK Nad Janovým mlýnem, ZK Za Poliklinikou, ZK Libuše, ZK Sv. Čecha, ZK Pod Kotrbovem) po obou stranách ve směru staničení záměru (staničení 2,0 až 4,0),
3. poliklinika na ulici Vltavínská,
4. lokalita Za Poliklinikou ve směru staničení záměru (staničení 2,6 až 2,8),
5. lokalita Vídeňský rybník ve směru staničení záměru (staničení 2,8 až 4,0),
6. lokalita ulice Fibichova (staničení 0,6 až 0,8).



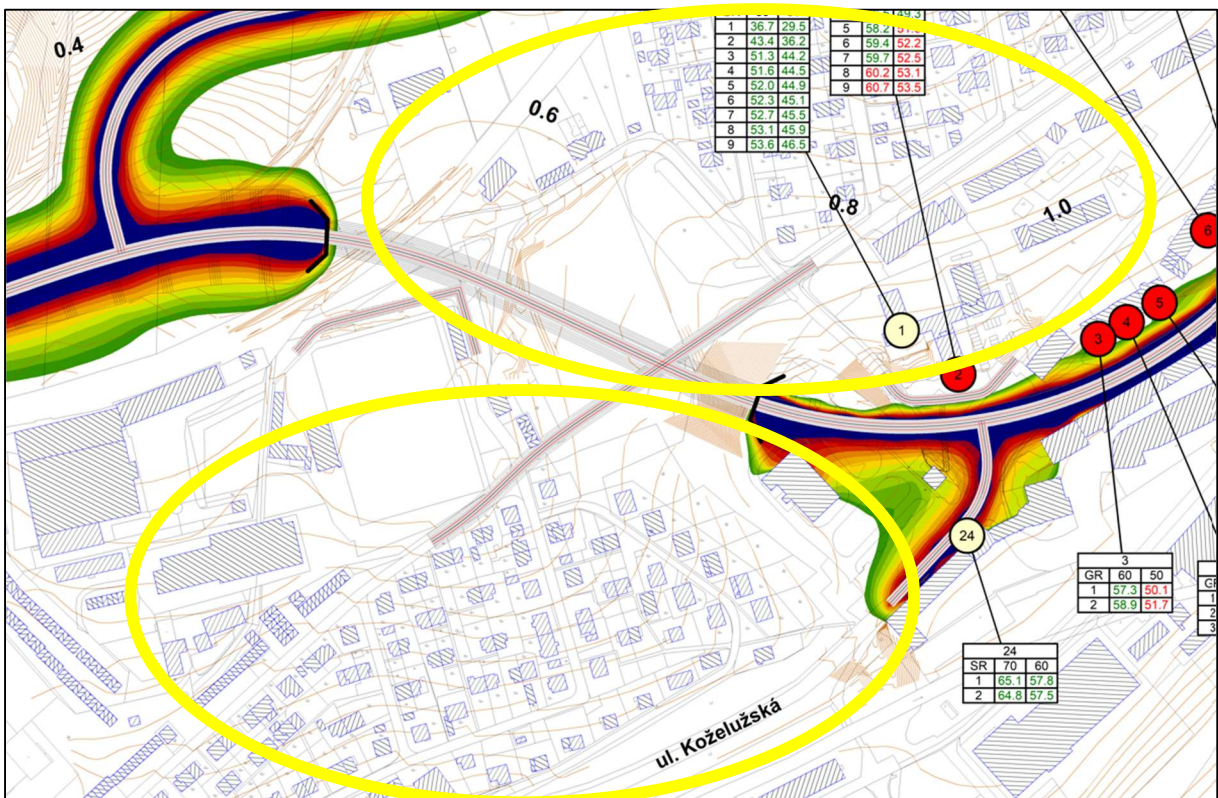
Lokalita BOPO v oblasti ulice Koželužská – výstřižek z Územního plánu Třebíč (podrobné vysvětlení uvedeno v Textové části Územního plánu Třebíč). Vyznačena nezohledněná oblast



Lokalita Za Poliklinikou a Vídeňský rybník – výstřižek z Územního plánu Třebíč (podrobné vysvětlení uvedeno v Textové části Územního plánu Třebíč). Vyznačena nezohledněná oblast



Lokalita ulic Fibichova, Vrchlického či Hájenky – část výkresu Přílohy 4 dokumentace EIA.



Lokalita ulic Fibichova, Vrchlického, Revoluční či Hájenky – část přílohy k Hlukové studii. Je zde patrné, že zmíněná lokalita nebyla vůbec do studie zahrnuta, přestože se záměrem bezprostředně souvisí.

5. Rozptylové podmínky

Dokumentace EIA hodnotí rozptylové podmínky v průvodním dokumentu a na několika místech se odkazuje na výsledky a informace z Hlukové studie. Následující komentáře, připomínky a požadavky proto vychází přímo z Přílohy 6 VEŘEJNÉ VYHLÁŠKY OZNÁMENÍ ZAHÁJENÍ ÚZEMNÍHO ŘÍZENÍ S POSOUZENÍM VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ u záměru „I/23 Třebíč, obchvat“.

Zpracovatelem Rozptylové studie je společnost Enviroad s.r.o. na žádost objednatele SHB, a.s. Zpracovatelský tým tvoří Ing. Zdeněk Severin, Ing. Petr Tovaryš a Ing. Stanislav Vokoun. Dokument byl vytvořen v listopadu 2020, aktualizován v lednu 2022.

V příloze 6 - Rozptylová studie je na straně 5 v kapitole 4 Vstupní údaje uveden jako výhledový rok 2030.

Dle Spolku však nezohledňuje žádným způsobem další potenciální nárůst automobilové dopravy, který se po roce 2030 předpokládá. Nejen, že se očekává další zvýšení intenzity dopravy, ale rok 2030 je zároveň rokem plánovaného zprovoznění záměru dle průvodní dokumentace. To je však pouze za předpokladu, že nedojde k žádným komplikacím, ať už z hlediska územně-plánovací dokumentace, výkupů pozemků, soudních sporů či ekonomických hledisek. Důležitým argumentem je také dlouhodobě narůstající počet vozidel a zvyšující se intenzita dopravy, která je prokazatelná např. dle výsledků Celostátního sčítání dopravy z let 2010, 2016 a 2020. Proto je vhodné při volbě výhledového roku pracovat také s roky 2040 a 2050.

Požadavek 22: Spolek požaduje, aby Rozptylová studie obsahovala jako výhledové roky také roky 2040 a 2050. Tím bude výsledek průkaznější a objektivnější. Taktéž bude ošetřeno, že limity během několika málo let nepřekročí zákonnou přípustnou hodnotu.

V příloze 6 - Rozptylová studie je na straně 5 v kapitole 3 Použitá metodika výpočtu stručně okomentována použitá metodika.

V dokumentu zpracovatelé uvádějí zvolenou metodiku výpočtu, ovšem nejsou zde definovány důvody pro její volbu, resp. případné alternativy. Výsledky výpočtů znečištění jednotlivými škodlivými látkami jsou uvedeny pouze v souhrnné tabulce bez možnosti rozklíčování, o jaký úsek obchvatu se jedná. Jednotlivě jsou zhodnoceny pouze vybrané referenční body.

Požadavek 23: Spolek požaduje, aby byla podrobně vysvětlena a zdůvodněna volba metodiky, kterou zpracovatel využil.

V příloze 6 - Rozptylová studie je na straně 6 uvedeno, že výchozí intenzitou dopravy pro výpočet je roční průměr denních intenzit, které byly použity z podkladu Digitální a mapové podklady a intenzity dopravy z dokumentace k územnímu rozhodnutí I/23 Třebíč, obchvat – DÚR, IČ, SHB, akciová společnost, 2019.

Intenzita dopravy je tedy v tomto případě zcela zásadní proměnou, která přímo ovlivňuje výsledek Rozptylové studie a případná kompenzační opatření. Tato skutečnost je zmiňována primárně proto, že není známo, z jakých dopravních průzkumů byly zjištěny prognózované denní intenzity dopravy. Zpracovatelé Rozptylové studie se pouze odkazují na Přílohu 1 dokumentace, která však nedefinuje, z jakého zdroje hodnoty intenzity dopravy pochází. Uvedené hodnoty intenzity dopravy se shodují s podklady Hlukové studie. Jak je však již uvedeno v případě Hlukové studie, hodnoty se výrazně, a to někdy o téměř 50 %, liší oproti Akustické studii z roku 2018, která byla součástí oznámení záměru

„Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“. Z těchto důvodů nelze považovat výsledky Rozptylové studie za relevantní, neboť existuje podezření, že zvolené hodnoty intenzity dopravy pro výpočet množství škodlivých látek vypouštěných do ovzduší po zprovoznění záměru jsou chybné.

Požadavek 24: Spolek požaduje, aby byl proveden nový dopravní průzkum, který přinese relevantní informace o intenzitách dopravy, ze kterých vychází Rozptylová studie.

Důležitou skutečností, kterou zpracovatelé taktéž nevzali v Rozptylové studii v potaz, jsou některé rozvojové, rekreační a obydlené plochy v blízkosti přeložky I/23. Referenční body jsou sice rozmístěny na některých budovách v bezprostřední blízkosti projektované silniční komunikace, některá významná místa tam však stále chybí. V kapitole 4.4 Popis referenčních bodů je sice obecně stanoveno, jak bylo postupováno při jejich stanovování, konkrétní podmínky však chybí.

Požadavek 25: Spolek požaduje, aby bylo v Rozptylové studii jasně definováno, na základě jakých parametrů došlo ke stanovení výpočtových bodů.

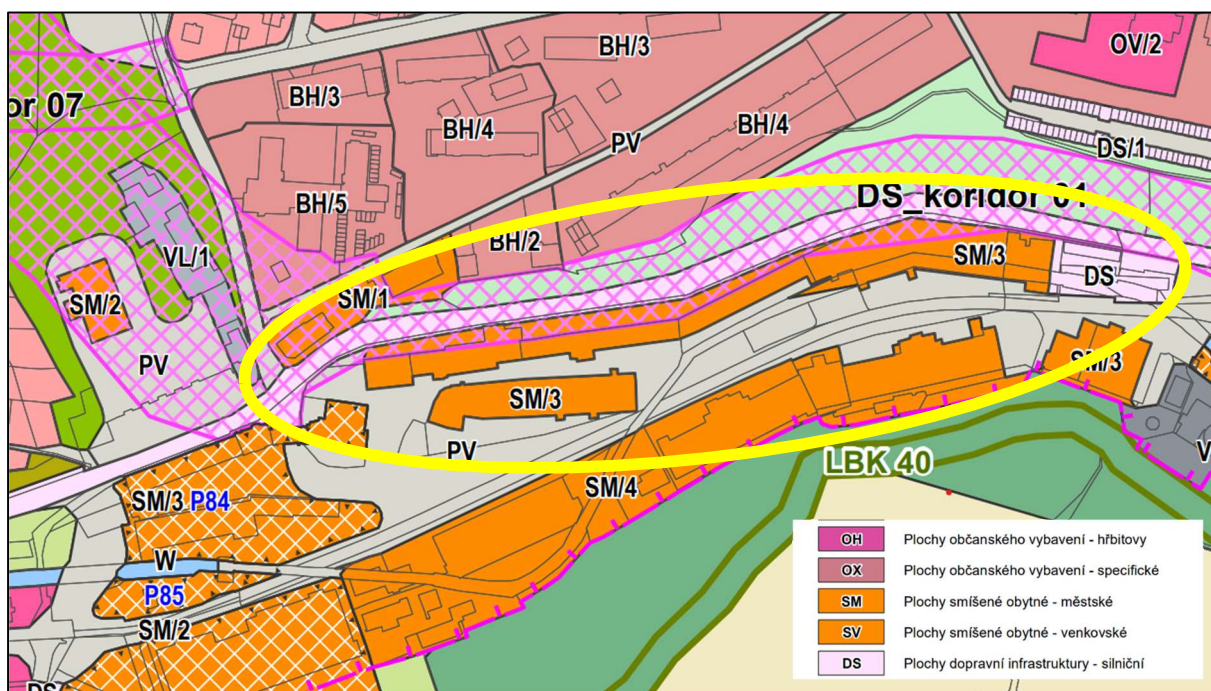
Spolek také upozorňuje na následující místa, která měla být dle jeho názoru taktéž zkoumána v Rozptylové studii. Jedná se o tato místa:

1. ulice Koželužská po pravé straně ve směru staničení záměru,
2. zahrádkářské kolonie (ZK Nad Janovým mlýnem, ZK Za Poliklinikou, ZK Libuše, ZK Sv. Čecha, ZK Pod Kotrbovem) po obou stranách staničení v úseku 7 Hlukové studie,
3. poliklinika na ulici Vltavínská,
4. lokalita Za Poliklinikou,
5. lokalita Vídeňský rybník v úseku 7 Hlukové studie,
6. lokalita ulice Fibichova.

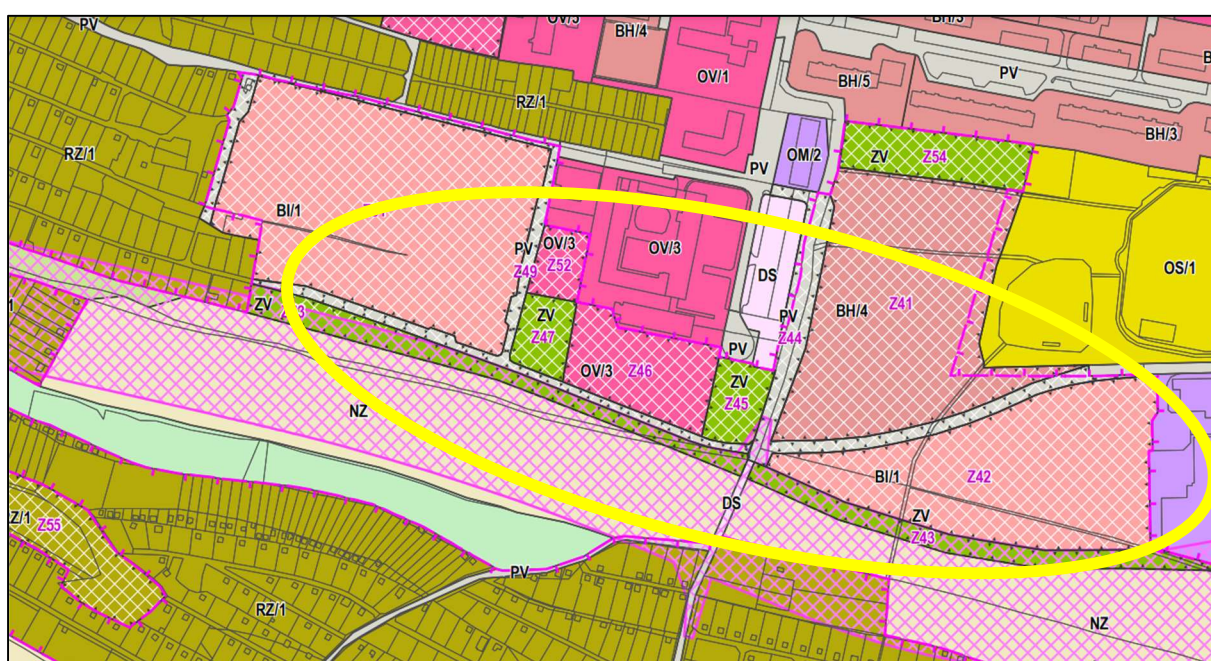
Jejich doplnění se navrhuje z těchto důvodů.

1. V objektu lokality BOPO na ulici Koželužská se nachází mateřská škola Kindergarten At The Castle, a to nejméně od roku 2018. To mělo být zpracovateli známo jak při vytváření studie z roku 2020, tak nejpozději při její aktualizaci v roce 2022. Zároveň jsou objekty podél plánované silniční komunikace dle Územního plánu Třebíč určeny k bydlení, konkrétně je územní plán definuje jako SM/3, tj. plochy smíšené obytné – městské. V těsné blízkosti navržené silniční komunikace je také umístěn Dům dětí a mládeže. Zpracovatelé patrně vůbec nezaregistrovali, že už od roku 2004 dochází v areálu k rozsáhlým změnám s cílem uzpůsobit tuto původně průmyslovou lokalitu k lokalitě určené pro bydlení. Na výše zmíněné připomínky reagoval Spolek už v oznámení k záměru „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“. Zpracovatel však tyto skutečnosti, na něž bylo upozorněno, nereagoval.
2. Záměr je trasován skrz klidovou část zahrádkářské kolonie, která bude silniční komunikací částečně zničena a na nezanedbatelné ploše dojde k výraznému zvýšení hladiny emisí. Proto je žádoucí, aby do výše zmíněných lokalit byly doplněny výpočtové body a došlo k zahrnutí naměřených výsledků do Rozptylové studie.
3. Jelikož se na ulici Vltavínská nachází taktéž poliklinika, jedním z výpočtových bodů by měla být taktéž tato budova sloužící k lékařské péči.
4. V lokalitě Za Poliklinikou dochází v současné době k masivní výstavbě rodinných domů. Přesto není v Rozptylové studii zvolen byt jediný výpočtový bod pro celou lokalitu několika desítek nových rodinných domů, které budou vybudovány jen několik desítek metrů od osy silniční komunikace. V územním plánu je lokalita definována jako BI/1, tj. plochy bydlení v – rodinných domech městské a příměstské.

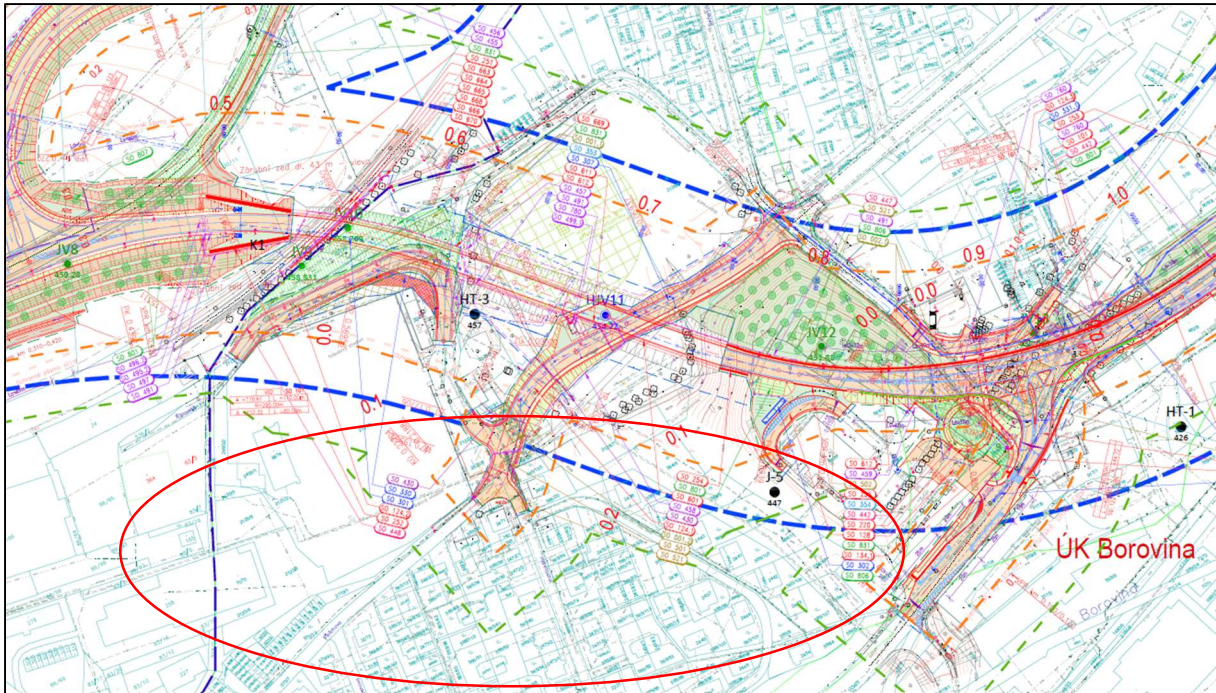
- Lokalita Vídeňský rybník se aktuálně připravuje na rozsáhlou výstavbu rodinných a bytových domů. Součástí územního plánu je také plocha určená pro BH/4, tj. plochy bydlení – v bytových domech a BI/1, tj. plochy bydlení v – rodinných domech městské a příměstské. Záměrem města Třebíče je taktéž v této lokalitě vybudovat bytový dům se sociálními byty, např. byty se zvláštním určením.
- Rozptylová studie vůbec nezahrnuje vliv výstavby záměru na lokalitu v oblasti ulice Fibichova. Ačkoliv zde nevede samotná trasa přeložky, očekává se v této lokalitě z důvodu přeložky místní komunikace, která naradí zánik propojení ulic Říповská a Koželužská, výrazné zvýšení hladiny hluku. Proto je nutné posouzení provést taktéž v této oblasti.



Lokalita BOPO v oblasti ulice Koželužská – výstřižek z Územního plánu Třebíč (podrobné vysvětlení uvedeno v Textové části Územního plánu Třebíč). Vyznačena nezohledněná oblast



Lokalita Za Poliklinikou a Vídeňský rybník – výstřižek z Územního plánu Třebíč (podrobné vysvětlení uvedeno v Textové části Územního plánu Třebíč). Vyznačena nezohledněná oblast



Lokalita ulic Fibichova, Vrchlického či Hájenky – část výkresu Přílohy 4 dokumentace EIA.

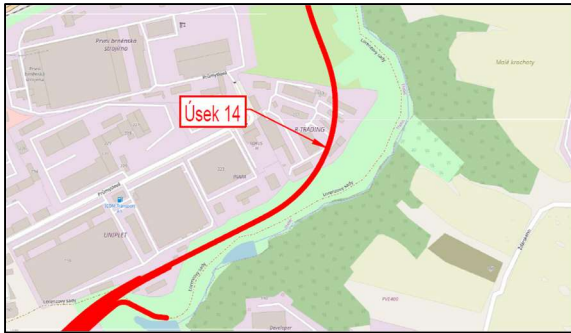
Požadavek 26: Spolek požaduje, aby byly do Rozptylové studie doplněny výpočtové body, které budou umístěny v následujících lokalitách:

1. ulice Koželužská po pravé straně ve směru staničení záměru (staničení 1,0 až 1,6),
2. zahrádkářské kolonie (ZK Nad Janovým mlýnem, ZK Za Poliklinikou, ZK Libuše, ZK Sv. Čecha, ZK Pod Kotrbovem) po obou stranách ve směru staničení záměru (staničení 2,0 až 4,0),
3. poliklinika na ulici Vltavínská,
4. lokalita Za Poliklinikou ve směru staničení záměru (staničení 2,6 až 2,8),
5. lokalita Vídeňský rybník ve směru staničení záměru (staničení 2,8 až 4,0),
6. lokalita ulice Fibichova (staničení 0,6 až 0,8).

6. Stav mapových podkladů

Spolek taktéž upozorňuje na rozpor ve zpracování mapových podkladů, resp. rozdílného trasování jihovýchodní části přeložky I/23 Třebíč, obchvat v oblasti průmyslové zóny.

V Rozptylové studii je na straně 10 trasa zakreslena např. přes pozemek p. č. 976/13 a objekty p. č. st. 2403 a p. č. st. 7297 a p. č. st. 2745. Naopak v Hlukové studii je na stranách 21 a 22 trasa objekt p. č. st. 2403 obchází, ale naopak prochází přes objekty p. č. st. 2746 a p. č. st. 2405 a p. č. st. 2406 a p. č. st. 6623.



Část mapových podkladů Hlukové studie



Část mapových podkladů Rozptylové studie

Z příloh dokumentace EIA tedy není zřejmé, jak přesně je vytyčen záměr „I/23 Třebíč, obchvat“, což je pro veřejnost matoucí. Zároveň tento nesoulad mohl přispět ke zkreslení výsledků jednotlivých studií.

Požadavek 27: Spolek požaduje, aby byla v Rozptylové a Hlukové studii vytyčena trasa záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ shodně a došlo k jejich přepracování na základě nových skutečností.

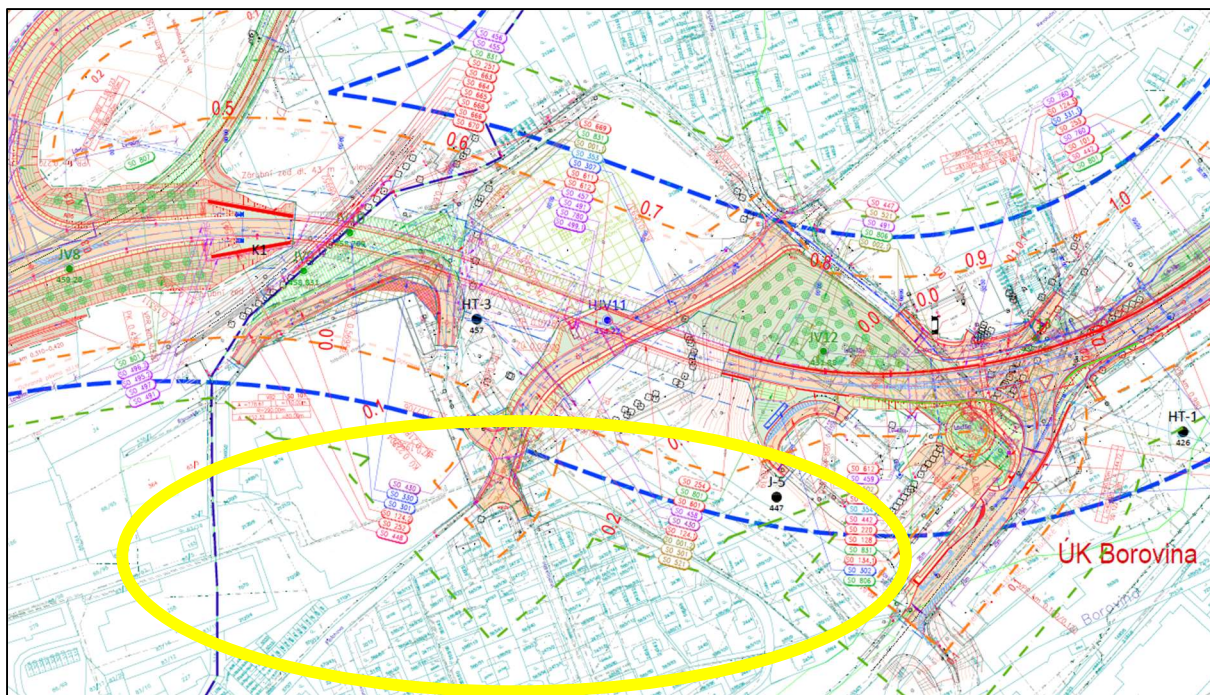
7. Vliv na veřejné zdraví a životní pohodu

V rámci dokumentace EIA je taktéž zpracována studie hodnotící dopady záměru na veřejné zdraví. Jedná se o Přílohu 10 – Hodnocení vlivů na veřejné zdraví – zdravotní riziku hluku a znečištění ovzduší. Zpracovatelem této studie je MUDr. Bohumil Havel.

Studie se odvolává především na výsledky Hlukové a Rozptylové studie. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, které se těchto studií týkají, jsou výsledky dokumentu Hodnocení vlivů na veřejné zdraví – zdravotní rizika hluku a znečištění ovzduší zpochybnitelné.

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví je v dokumentaci vyhodnocováno pouze vybudování nové silnice, tedy záměru I/23 Třebíč, obchvat, jak už ostatně uvádí samotný název přílohy. Ovšem zpracovatelé již nezohlednili související stavby, které negativně ovlivní životní pohodu a životní prostředí dotčených obyvatel.

Demonstrativním příkladem je přeložka místní komunikace mezi ulicemi Revoluční a Fibichova. Ta je označena jako SO 124.1 na straně 75 dokumentace EIA a dále popsána na straně 84. O této nové propojce nepojednává ani Hluková a ani Rozptylová studie. Přitom v základním textu dokumentace EIA je uvedeno, že bude sloužit jako náhrada za zaniklé propojení ulic Říповská a Koželužská. Spolek se domnívá, že takto zásadní změna organizace dopravního spojení způsobené záměrem je třeba zohlednit ve veškeré dokumentaci, která zkoumá vliv přeložky I/23 Třebíč, obchvat na životní prostředí a veřejné zdraví. Přímou na ulici Fibichova dojde pravděpodobně k několikanásobnému nárůstu intenzity dopravy, což však v žádné dokumentaci zohledněno. Negativní vlivy dopravy z hlediska hluku či emisí budou mít taktéž vliv na nejbližší okolí ulice Fibichova jako jsou ulice Hájenky, Vrchlického nebo Erbenova. Lze očekávat, že vzhledem k přerušení významné spojnice Říповská – Koželužská, kterou využívá také městská autobusová doprava, dojde k přesunutí minimálně části tras autobusů MHD právě na ulici Fibichovu.



Lokalita ulic Fibichova, Vrchlického či Hájenky – část výkresu Přílohy 4 dokumentace EIA.

Požadavek 28: Spolek požaduje, aby byla v Rozptylové a Hlukové studii hodnocena také lokalita ulice Fibichova s ohledem na očekávané výrazné zvýšení intenzity dopravy po vybudování přeložky místní komunikace Fibichova – Revoluční.

V dokumentaci EIA je taktéž na straně 217 uváděno, že „...příznivé vlivy přeložky na centrální část města, dosud zatíženou průjezdní dopravou po I/23, budou mít dopady na větší počet obyvatel než případné nepříznivé vlivy přeložky v oblasti, kde zasáhnou menší počet obyvatel a kde se (na rozdíl od centra města) dají nepříznivé vlivy účinně řešit efektivními technickými, organizačními a kompenzačními opatřeními.“ Toto zásadní tvrzení však není podloženo žádnými faktickými údaji, tudíž se jedná pouze o spekulativní tvrzení. Spolek se domnívá, že je třeba podrobně popsat a porovnat počty obyvatel, kteří žijí v blízkosti stávající trasy silnice I/23 s těmi, kterých by se dotkla výstavba záměru I/23 Třebíč, obchvat. Skutečnost, že aktuální trasa silnice I/23 vede skrz centrum města automaticky neznamená, že je ve veřejném zájmu tisíce vozidel převést na přeložku silnice I/23, která bude zasahovat do několika obytných a rekreačních lokalit.

Požadavek 29: Spolek požaduje, aby byla dokumentace EIA doplněna o počty obyvatel, kteří aktuálně žijí v blízkosti stávající trasy silnice I/23 na území města Třebíče a které zasáhne trasa přeložky silnice I/23 na území města Třebíče při srovnatelných hodnotících kritériích. Následně dojde k vyhodnocení a porovnání získaných údajů.

Spolek taktéž tvrdí, že z hlediska vlivu na veřejné zdraví a životní prostředí není možné argumentovat skutečností, že jedné skupině obyvatel záměrlepší životní pohodu na úkor jiné. Na straně 219 dokumentace EIA je uvedeno, že „... z výsledků hodnocení vyplývá, že vypočtená budoucí hluková zátěž z provozu obchvatu sice může být pro část obyvatel okolní zástavby i při dodržení hlukových limitů zdrojem obtěžování a rušení hlukem ve spánku, avšak nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko.“ Což předchozí názor Spolku potvrzuje. Přesun dopravy ze stávající trasy je okomentováno na straně 73 dokumentace EIA. Skutečnou funkcí obchvatu má být odvedení především tranzitní dopravy mimo území města, mimo obytné a rekreační zóny. Záměr tudíž problémy s dopravní situací neřeší, ale pouze odsouvá do jiné části města. Zde je nutné připomenout,

že již nyní jsou v oblastech potenciální silniční komunikace plochy určené pro bydlení, které budou záměrem znehodnoceny, a situaci, kterou se investor snaží řešit záměrem I/23 Třebíč, obchvat, pouze přenáší do jižních oblastí města Třebíče. V dokumentaci je také uvedeno, že „...realizací záměru dojde k významné změně imisní zátěže lokality, jelikož dojde ke změně vedení trasy I/23.“ Toto tvrzení je nezpochybnitelné, avšak zpracovatel již neuvádí, že se i v tomto případě jedná o nikoliv řešení problému, ale pouze jeho odsunutí do jiné části města, což negativně ovlivní jiné osoby žijící v blízkosti trasy přeložky I/23 Třebíč, obchvat.

Zpracovatel taktéž přiznává, že „... vypočtená budoucí hluková zátěž z provozu obchvatu sice může být pro část obyvatel okolní zástavby i při dodržení hlukových limitů zdrojem obtěžování a rušení hlukem ve spánku, avšak nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko. Znečištění ovzduší ve standardně hodnocených ukazatelích zdravotního rizika na základě imisního pozadí suspendovaných částic a obsahu benzo(a)pyrenu odpovídá průměrné úrovni rizika ve městech ČR.“ I toto zhodnocení dokazuje, že záměr neřeší negativní vlivy dopravy na obyvatele města, ale pouze jej přemísťuje do jiné části města. A to nejen do aktuální zástavby či lesoparků, ale taktéž do rozvojových lokalit určených pro bydlení.

Požadavek 30: Spolek požaduje, aby byla byl záměr „I/23 Třebíč, obchvat“ veden mimo obytné a rekreační oblasti, neboť i při sebelepších opatřeních dojde ke snížení životní pohody dotčených obyvatel.

Závěr

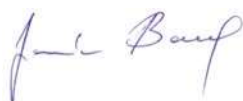
Spolek Obchvat Třebíče se domnívá, že ačkoliv je dokumentace EIA obsáhlá a v některých částech podrobná, chybí v ní velké množství podkladů a studií. Jiné jsou nedostatečně zpracované či pracují se starými daty.

Chybí především následující:

- Zpracování a porovnání variant obchvatu dle popisu uvedeného v tomto dokumentu,
- Zanalyzování počtu obyvatel s trvalým bydlením, které Záměr zasáhne ve srovnání se současným stavem,
- Vypracování aktuálních dopravních průzkumů s prognózou intenzity dopravy v letech 2030, 2040 a 2050 ve všech možných variantách obchvatu,
- Aktualizace dat, ze kterých vychází dokumentace EIA včetně příloh ve formě studií, např. hluková a rozptylová,
- Zohlednění rozvojových lokalit, např. BOPO, Za Poliklinikou či Vídeňský rybník.

Na základě těchto skutečností a okolností, které jsou podrobně popsány a okomentovány v tomto dokumentu, je žádoucí, aby dokumentace EIA byla vrácena k doplnění a k přepracování. Také je žádoucí, aby bylo svoláno veřejné jednání.

V Třebíči 7. července 2023



Ing. Jaromír Barák

předseda

Obchvat Třebíče, z.s.