Velký obchvat a jeho křižovatky: DÍL 0 – Prolog: síť nájezdů

Velký obchvat Třebíče je v debatách často vnímán jako jedna dlouhá silnice „někde mimo město“. Takový pohled ale neodpovídá tomu, jak je dopravní stavba navržena a jak bude fungovat v reálném provozu.
Pro pochopení dopadů velkého obchvatu nejsou klíčové jen kilometry trasy, ale především **křižovatky a nájezdy** – tedy místa, kde se doprava skutečně napojuje, rozděluje a sbíhá.

Velký obchvat jako systém uzlů

Velký obchvat není izolovaná komunikace. Je koncipován jako **systém propojených dopravních uzlů**, z nichž každý má odlišnou funkci:

- některé slouží především **tranzitní dopravě**,
- jiné mají význam i pro **místní a každodenní vztahy** mezi městem a okolím.

Teprve souhrn těchto křižovatek určuje, jak se doprava po městě a jeho okolí skutečně rozprostře.

Ne všechny křižovatky mají stejnou roli

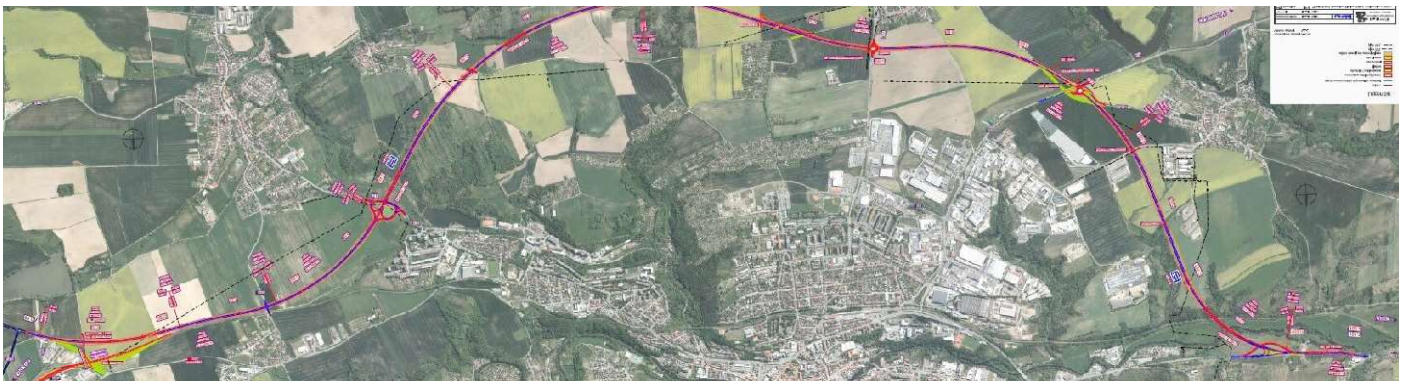
Jedním z cílů tohoto seriálu je ukázat, že **nelze hodnotit velký obchvat jako celek jedním argumentem**. Každý uzel má jiný význam a jiný vliv na dopravu.
Typickým příkladem je křižovatka **pod krahulovským silem**, která leží **na západní straně města**. Právě zde:

- vyústí **obchvat Okříšek**,
- sjede se **veškerá doprava od Jihlavy**,
- a zároveň **tranzit od Jindřichova Hradce po silnici I/23**.

Tento uzel je proto navržen především jako **sběrné místo tranzitní dopravy**, která má být ještě před dosažením města odvedena na velký obchvat.

Síť nájezdů místo jedné „vzdálené silnice“

Zatímco západní část obchvatu plní hlavně tranzitní roli, jiné křižovatky – směrem k Borovině, Starči, Střítěži či Kožichovicím – mají **odlišný charakter** a jinou vazbu na město.
Právě proto dává smysl mluvit o **síti nájezdů**, nikoli o jediné vzdálené trase. Jak blízko je obchvat městu a kdo ho bude využívat, se liší **uzel od uzlu**.



Mapa velkého obchvatu Třebíče

O čem je tento seriál

Seriál **„Velký obchvat a jeho křižovatky“** postupně rozebírá jednotlivé dopravní uzly velkého obchvatu a jejich skutečnou funkci.
U každého z nich se podíváme:

- jaké směry sbírá,
- jaký typ dopravy převládá,
- a co konkrétně přináší městu a okolí.

Cílem není zjednodušovat diskusi, ale **rozlišovat role jednotlivých křižovatek** a hodnotit je podle toho, k čemu jsou skutečně navrženy.

Příště v seriálu

DÍL 1 – Krahulovské silo
Podíváme se podrobně na západní vstup do systému velkého obchvatu:
na místo, kde se sbíhá doprava od Jihlavy, Okříšek a Jindřichova Hradce po silnici I/23. Vysvětlíme, proč má tato křižovatka primárně **tranzitní charakter** a jakou roli hraje v celkové logice obchvatu.

Velký obchvat a jeho křižovatky: DÍL 1 – Křižovatka u krahulovského sila

Křižovatka u krahulovského sila patří mezi nejdůležitější uzly celého řešení velkého obchvatu Třebíče. Nachází se na západní straně města a její význam nespočívá pouze v technickém napojení komunikací, ale především v tom, **jakým způsobem umožňuje zachytit tranzitní dopravu ještě před vstupem do města**.
Právě zde je nejlépe vidět rozdíl mezi řešením formou průchvatu městem a řešením pomocí velkého obchvatu – a také to, jak zásadní dopad má toto rozhodnutí na Třebíč a zejména její centrum.

Přesun vyústění silnice II/405 a sjednocení dopravy

Zásadní změnou oproti dnešnímu stavu je **přesun vyústění silnice II/405 od Jihlavy**. Namísto napojení v oblasti Červené Hospody by se doprava od Jihlavy nově dostávala **po obchvatu Okříšek na silnici I/23**, a to přibližně o 1,9 kilometru západněji – právě do prostoru pod krahulovským silem.
V tomto bodě by se sjednotil **hlavní dopravní proud po silnici I/23**, tvořený dopravou od Jihlavy vedenou po obchvatu Okříšek a společným proudem po I/23 od Jindřichova Hradce i Telče. Křižovatka u krahulovského sila je proto navržena jako **sběrný uzel regionální a tranzitní dopravy**, nikoli jako místní nájezd pro Třebíč.

Průchvat: návrat dopravy zpět do města

Pokud by byl realizován průchvat městem, znamenalo by to, že doprava sjednocená u krahulovského sila by **neměla možnost plynule pokračovat mimo město**. Vozidla by se musela vracet zpět směrem k Červené Hospodě, přejet železniční přejezd a pokračovat dále až na okraj Třebíče.

Teprve zde by se dopravní proud rozdělil – část vozidel by se zanořila do tunelu směrem na Borovinu, další část by pokračovala **Pražskou ulicí přímo do centra města**. Doprava, která mohla být odkloněna už na západním okraji území, by se tak **vracela zpět a znovu zatěžovala městské komunikace**.
Současně je velmi pravděpodobné, že část tranzitní dopravy směřující na Brno by dala přednost **kratší a přímější trase po stávajícím průtahu centrem**, namísto delší a provozně složitější cesty průchvatem Borovinou. Centrum Třebíče by tím zůstalo atraktivní dopravní zkratkou.

Velký obchvat: skutečná úleva pro Třebíč a její centrum

Vybudování velkého obchvatu přináší zcela odlišnou logiku. Doprava sjednocená u krahulovského sila může **plynule pokračovat mimo město**, aniž by byla nucena se vracet zpět k Třebíči.
Uvažují se přitom dvě varianty řešení. První počítá se **zrušením železničního přejezdu u Červené Hospody**, čímž by byla veškerá doprava jednoznačně vedena po velkém obchvatu. Takové řešení by výrazně zklidnilo oblast Červené Hospody, odstranilo konfliktní místo s železniční dopravou a především **jasně nasměrovalo tranzit mimo Třebíč a její centrum**.
Druhá varianta ponechává železniční přejezd zachovaný. I v tomto případě by však návrat zpět k Červené Hospodě nedával provozní smysl. Pro většinu vozidel by bylo přirozenější pokračovat po velkém obchvatu. **Do Třebíče by mířila jen ta auta, která zde mají skutečný cíl**, nikoli tranzit.
Klíčové je, že přínos velkého obchvatu se netýká jen jednoho konkrétního místa, ale **celé Třebíče jako města**. Tranzitní doprava by byla odkloněna už na západním okraji území a **centrum by přestalo fungovat jako průjezdná část hlavního regionálního tahu**.

Křižovatka u krahulovského sila včetně křižovatky silnice mezi Starčí a Červenou Hospodou s velkým obchvatem

Časová výhoda a přirozené chování dopravy

Rozhodujícím faktorem, který ovlivňuje chování řidičů, není zákaz, ale **čas jízdy**. Právě zde má velký obchvat jednoznačnou převahu.
Pro vozidla směřující na Brno je průjezd po velkém obchvatu **minimálně o třetinu rychlejší** než průjezd:

- po stávajícím průtahu městem,
- nebo po kombinaci průchvatu, tunelů a městských komunikací.

Dopravní chování se tak neřídí administrativním omezením, ale logikou a úsporou času. **Tranzitní doprava si velký obchvat zvolí sama** jako rychlejší a plynulejší trasu.
Velký obchvat zároveň umožňuje **citlivé řízení dopravy pomocí značení a organizace provozu**.
Například nákladní vozidla přijíždějící ke křižovatce u krahulovského sila a směřující na D1 do Velkého Meziříčí mohou být jednoznačně vedena po velkém obchvatu až k jeho vyústění na silnici I/23 mezi Třebíčí

a Táborským mlýnem a dále přes Rafaelovu ulici. Tím je možné **zamezit zbytečnému vjezdu těžké dopravy do města**, aniž by bylo nutné zavádět restriktivní zákazy.

Přínos pro Horka-Domky, zaměstnance i nakupující

Oblast Horka-Domky je územím, kde se soustřeďuje **bydlení, průmyslové podniky i velká nákupní centra**, a její dopravní vazby proto výrazně přesahují hranice města.
Do místních podniků dojíždějí zaměstnanci nejen z Třebíče, ale také z okolních obcí, včetně např. Okříšek nebo Starče. Současně sem přijíždějí **nakupující z širokého regionu**, protože zdejší obchodní centra neslouží pouze místním obyvatelům. S tím souvisí i **významná nákladní doprava**, která zajišťuje zásobování obchodů a obsluhu průmyslových provozů.
Velký obchvat spolu s křižovatkou u krahulovského sila umožňuje, aby **osobní i nákladní doprava** do této oblasti přijížděla plynule a přehledně, bez nutnosti projíždět centrem Třebíče nebo zatěžovat další městské části. Významné je to i opačným směrem – lidé z Třebíče a obcí na jižní straně města dojíždějící za prací do Okříšek a okolí nebo Jihlavy získají rychlejší a přímější spojení.

Napojení na Jadernou elektrárnu Dukovany a strategickou dopravu

Křižovatka u krahulovského sila má význam také ve vztahu k **Jaderné elektrárně Dukovany**. Třebíč je dlouhodobě jedním z hlavních dopravních uzlů pro její obsluhu – jak z hlediska každodenní dojížďky zaměstnanců, tak z hlediska technické a logistické dopravy.
Velký obchvat umožňuje, aby tato doprava **nemusela projíždět městem ani jeho centrem** a mohla plynule pokračovat po silnici I/23 mimo zastavěné území. To je zásadní zejména v souvislosti s plánovanou **dostavbou dvou dalších bloků JE Dukovany**, která přinese nárůst nákladní dopravy, včetně **těžkých a nadměrných nákladů**.

Západní tranzitní uzel s klíčovým vlivem na město

Křižovatka u krahulovského sila je především **tranzitním uzlem západní části systému velkého obchvatu**. Zachycuje hlavní proud dopravy po silnici I/23 a vytváří podmínky pro to, aby tranzitní, regionální i nákladní doprava **neprojížděla Třebíčí ani jejím centrem**.
Právě zde je nejlépe patrný rozdíl mezi řešením, které dopravu vrací zpět do města, a řešením, které ji vede kolem něj – se skutečným přínosem pro Třebíč jako celek.

Příště v seriálu

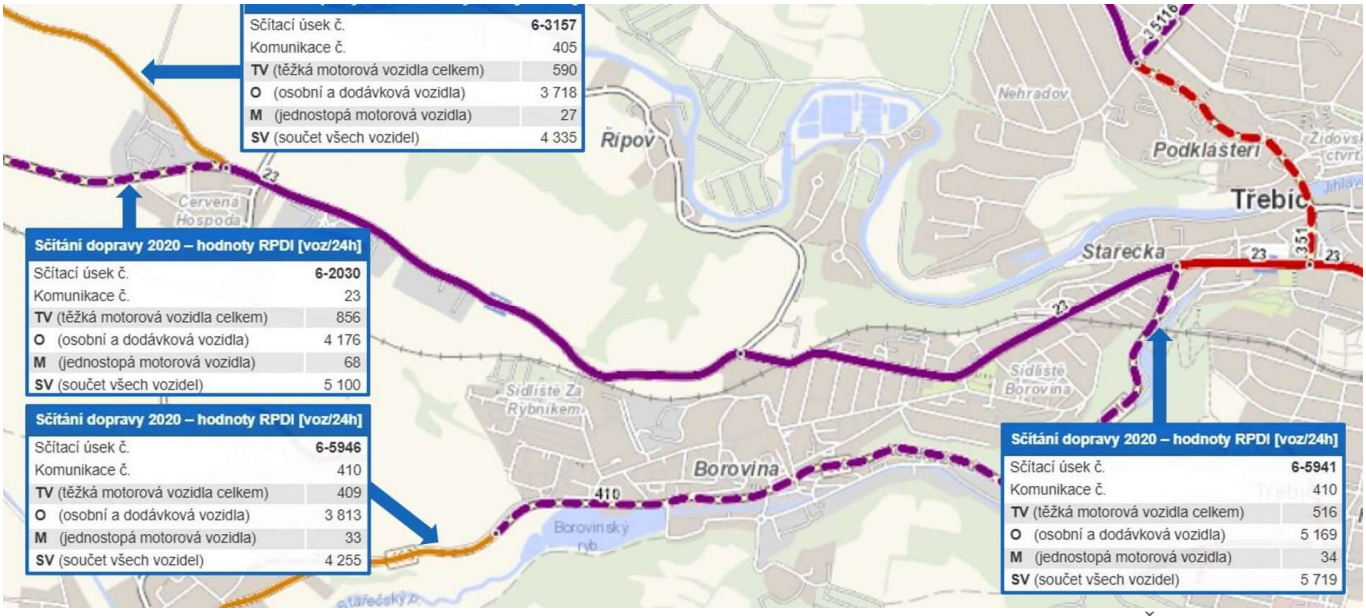
DÍL 2 – Křižovatka mezi Borovinou a Starčí
Uzel s odlišným charakterem, kde se velký obchvat začíná výrazně projevovat i v každodenní místní dopravě.

Velký obchvat a jeho křižovatky: DÍL 2 – Mimoúrovňová křižovatka mezi Starčí a Borovinou

Mimoúrovňová křižovatka mezi Starčí a Borovinou patří k nejdůležitějším místům celého systému velkého obchvatu Třebíče. Zatímco na křižovatce u krahulovského sila se rozhoduje především o tranzitu, zde jde o něco jiného: o každodenní dopravu obyvatel a o to, kolik aut bude muset projíždět centrem města. Právě tady se totiž setkává jeden z nejsilnějších dopravních proudů západní části Třebíče.

Silnice II/410 jako klíčový zdroj dopravy

Silnice II/410, která přivádí dopravu od Želetavy přes Stařeč do Boroviny (ulice Koželužská), představuje podle celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2020 proud srovnatelný s hlavními směry na I/23 i s dopravou od Jihlavy po II/405.
Po započtení dopravy ze sídliště Za Rybníkem jde o jeden z rozhodujících směrů, který dnes významně zatěžuje napojení na Sucheniově ulici a následně i vnitřní část města.



Intenzity automobilové dopravy na vybraných úsecích v Třebíči dle celostátního sčítání ŘSD z roku 2020

Podstatné přitom je, že tato doprava je z velké části **cílová**. Nejde o průjezd republikou, ale o běžné jízdy – do zaměstnání, do průmyslové oblasti Horka-Domky, do Jaderné elektrárny Dukovany nebo za nákupy v obchodních centrech.

Křižovatka v bezprostřední vazbě na město

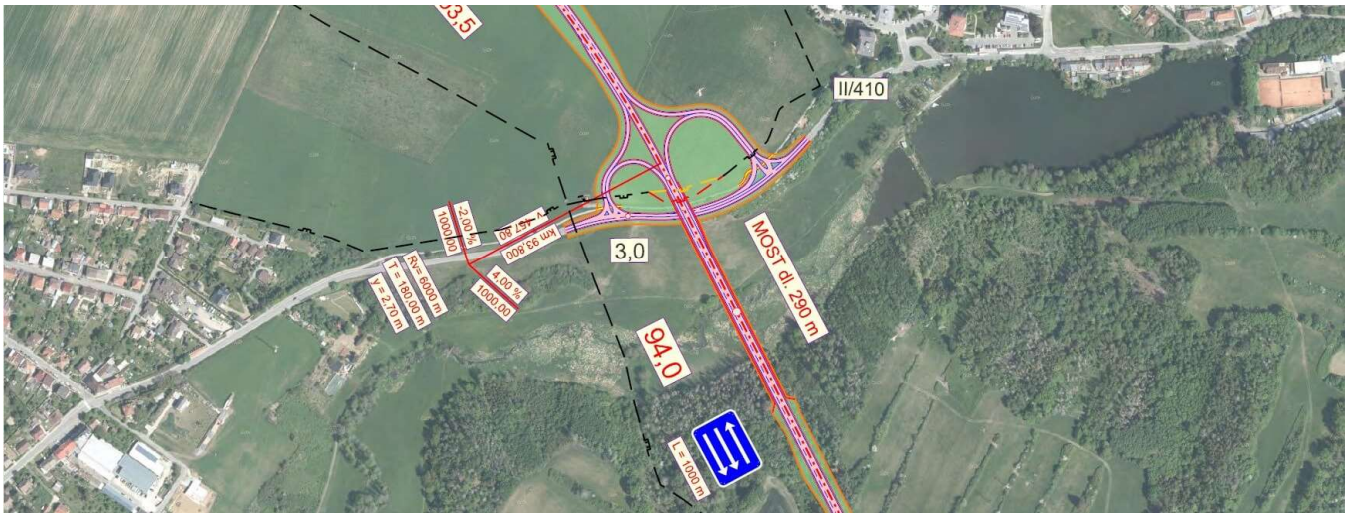
Zásadní roli hraje poloha této MÚK. Nejde o napojení někde mimo město, ale o uzel situovaný přímo mezi Starčí a Borovinou, ve vzdálenostech přibližně 350 metrů od Boroviny a 400 metrů od Starče.
Vyhledávací studie ji přitom jednoznačně popisuje jako mimoúrovňové napojení II/410 na obchvatovou trasu I/23 s přímou vazbou na tyto sídelní části.
To znamená, že pro velkou část řidičů nepůjde o „alternativu navíc“, ale o **nejbližší a nejjednodušší způsob, jak se napojit na kapacitní trasu mimo město**.

Průchvat: část dopravy odkloní, ale zůstává uvnitř města

V případě průchvatu by se doprava z Koželužské rozdělila. Část směřující do průmyslové oblasti Horka-Domky by měla možnost odbočit na novou trasu vedenou přes Terovské údolí, čímž by se vyhnula části vnitřní sítě.
To však řeší pouze jeden směr. Významná část dopravy – zejména směrem na Sucheniovu a dál do města – by zůstala ve stejném prostoru jako dnes. Proud ze Starče a Boroviny by se tak i nadále mísil s dalšími směry a centrum by zůstalo součástí dopravní osy.
Průchvat tedy dopravu částečně přesměruje, ale **nezmění základní princip jejího vedení – že silné proudy zůstávají uvnitř města**.

Velký obchvat: změna principu, ne jen trasy

Velký obchvat nabízí odlišný přístup. U mimoúrovňové křižovatky mezi Starčí a Borovinou vzniká možnost zachytit dopravu z II/410 už na okraji města a odvést ji mimo jeho vnitřní část.
Rozdíl je v tom, že tato možnost není vzdálená ani nepřirozená. Nájezd je v řádu stovek metrů, a pokud je zároveň časově výhodný, stává se pro řidiče **přirozenou volbou**.
Z hlediska města to znamená, že podstatná část každodenní dopravy, která dnes míří na Sucheniovu a dál do centra, může být rozdělena dříve – ještě před tím, než se dostane do městské sítě.



Mimoúrovňová křižovatka mezi Starčí a Borovinou

Časová výhoda jako rozhodující motivace

Z údajů vyhledávací studie vyplývá, že velký obchvat je v řadě relací časově srovnatelný s průchvatem a v některých případech i výrazně rychlejší než průjezd stávající trasou městem.
To je zásadní faktor. Řidiči se rozhodují podle času a plynulosti jízdy. Pokud je obchvat stejně rychlý nebo rychlejší, není potřeba je k jeho využití nutit – **přesun dopravy nastává přirozeně**.

Nájezdy na velký obchvat do 800 metrů od Třebíče – rychlejší cesta i pro vnitroměstskou dopravu

Nové riziko: nejen průjezd, ale i příjezd do centra

S velkým obchvatem ale vzniká i nový moment, který je nutné brát v úvahu.

Krahulovské silo – Táborský mlýn

- po stávajícím průtahu: 12 minut
- po průchvatu: 11 minut
- po velkém obchvatu: 8 minut

Markovka – Za Rybníkem (Borovina)

- po stávajícím průtahu: 9:30 minut (délka 6,8 km)
- Po průchvatu: 7:30 minut (délka 6,0 km)
- po velkém obchvatu: 5:30 minut (délka 7,0 km)

Stop Shop – Za Rybníkem (Borovina)

- po stávajícím průtahu: 7-9 minut podle provozu v centru (délka 4,8 km)
- po průchvatu: 4:30 minut (délka 3,5 km)
- po velkém obchvatu: 4:30 minut (délka 5,3 km)

Na obchvat se už u krahulovského sila napojuje silná doprava od Jihlavy a od Jindřichova Hradce. Tato vozidla po velkém obchvatu skutečně pojedou – ale právě u křižovatky mezi Starčí a Borovinou mohou část z nich **ze systému sjet a zamířit do města**.
Nejde tedy jen o to zabránit průjezdu centrem. Je potřeba řešit i situaci, kdy by obchvat začal generovat **zbytečný příjezd do centra zvenčí**.

Jak nastavit dopravu tak, aby centrum nebylo cílem ani zkratkou

Řešení nespočívá ve zrušení křižovatky, ale v tom, jak bude celý systém nastaven.
Základní princip je jednoduchý: řidič musí mít zřetelný důvod obchvat používat a zároveň nemít důvod do centra zajíždět, pokud tam nemíří.
To znamená:

- hlavní směry (Brno, Dukovany, průmyslová zóna Horka-Domky) musí být vedeny jednoznačně po obchvatu,
- vnitřní trasa přes Borovinu a Sucheniovu nesmí být nejrychlejší variantou,
- a nákladní doprava musí být vedena mimo obytné části.

V takovém systému se doprava nerozděluje na základě zákazů, ale na základě **logiky a výhodnosti jednotlivých tras**.

Křižovatka, která ovlivňuje celé město

Mimoúrovňová křižovatka mezi Starčí a Borovinou je jedním z mála míst, kde se rozhoduje o tom, jak bude fungovat každodenní doprava v Třebíči.
Je to uzel, který:

- zachycuje jeden z nejsilnějších místních dopravních proudů,
- umožňuje jeho odklon ještě před vstupem do města,
- a zároveň ovlivňuje, zda centrum zůstane průjezdnou komunikací, nebo se z něj stane skutečný městský prostor.

Na rozdíl od křižovatky u krahulovského sila zde nejde o tranzit. Jde o to, **jak bude fungovat město samotné**.

Příště v seriálu

DÍL 3 – Střítež
Křižovatka, která propojuje obchvat s oblastí Horka-Domky a ukazuje, proč je pro zaměstnání, zásobování i nákupy v praxi blíž, než se zdá.

Velký obchvat a jeho křižovatky: DÍL 3 – Okružní křižovatka u Stříteže

Křižovatka u Stříteže je jedním z míst, kde se nejlépe ukazuje skutečný význam velkého obchvatu Třebíče. Zatímco předchozí díly se soustředily na tranzit a na odklon dopravy ze západních částí města, zde jde především o to, jak se obchvat propojí s oblastí Horka-Domky – tedy s místem, kam denně míří tisíce lidí za prací, službami i nákupy.
Právě v této souvislosti se ukazuje, že velký obchvat není jen vzdálenou linií v krajině, ale infrastrukturou, která může fungovat i pro každodenní dopravu.

Horka-Domky jako hlavní dopravní cíl

Oblast Horka-Domky patří k nejvýznamnějším dopravním cílům Třebíče. Nacházejí se zde průmyslové podniky, skladové a logistické areály i velká obchodní centra, která slouží nejen obyvatelům města, ale celému regionu.
To znamená, že do této části Třebíče míří:

- zaměstnanci z města i z okolních obcí,
- zákazníci z širšího spádového území,
- i nákladní doprava zajišťující zásobování a provoz firem.

Při dnešním uspořádání se většina těchto jízd odehrává přes vnitřní městskou síť, takže i doprava, která by centrum v zásadě nemusela zasáhnout, jím alespoň zčásti projíždí.

Dvě varianty řešení křižovatky

V prostoru Stříteže přitom existují dvě možné varianty, jak obchvat na Horka-Domky napojit.
První vychází z návrhu Ing. Kalčíka a počítá s **okružní křižovatkou v blízkosti současné silnice II/360**, tedy v poloze navržené ve vyhledávací studii.
Druhá varianta, která vychází ze starších podkladů (například studie (INVESTprojekt NNC), uvažuje s **posunem křižovatky dále od obce**, přibližně o 200 metrů směrem západně, což je zachyceno i na přiloženém výřezu (mapa 3).
Obě řešení mají společný cíl – zajistit napojení Horka-Domky na obchvat – ale zároveň se liší ve vztahu k obci Střítež.

Trasa přeložky silnice I/23 v tzv. exogenní trase v subvariantě s okružní křižovatkou na II/360 u obce Střítež (Ing. Jiří Kalčík, 12/2025)

Koridor přeložky silnice I/23 Mrákotín – Kývalka v tzv. exogenní trase v subvariantě s mimoúrovňovou křižovatkou na II/360 u obce Střítež, která ještě neřešila průjezd nadrozměrných nákladů (INVESTprojekt NNC, s.r.o., 10/2004)

Obavy obyvatel Střítеže

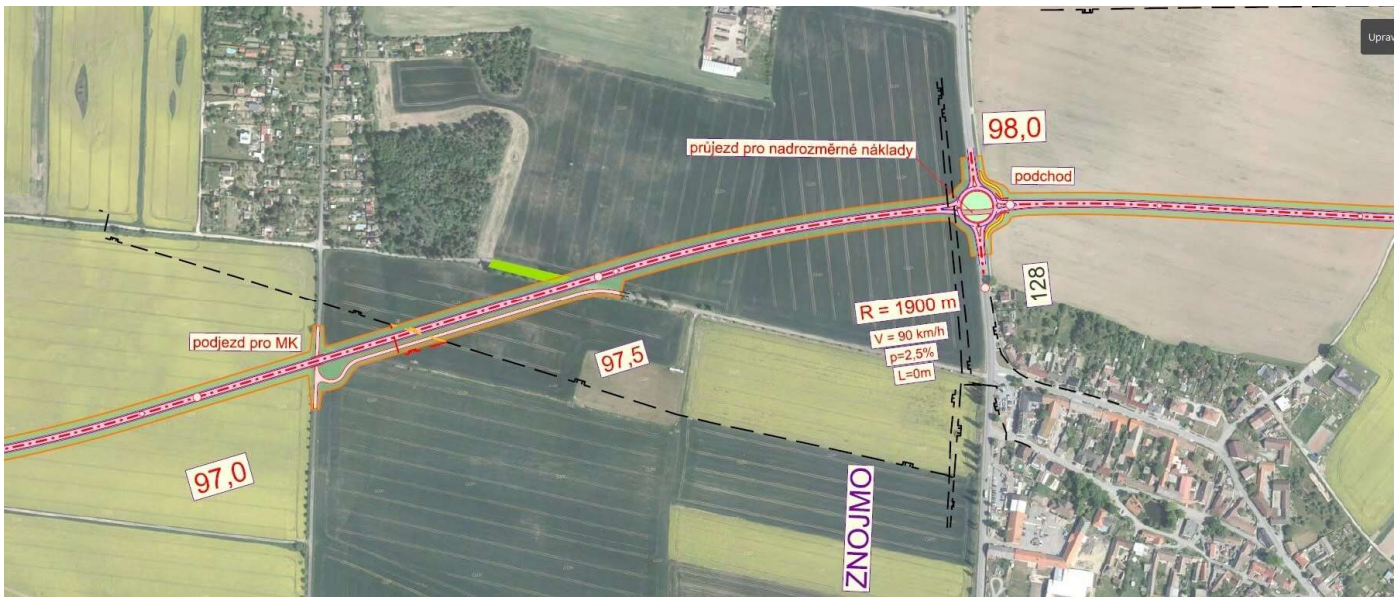
S návrhem obchvatu se přirozeně pojí i obavy části obyvatel Střítеže, zejména pokud jde o blízkost nové silnice a její možné dopady na kvalitu života.
Tyto obavy je však potřeba posuzovat v reálných souvislostech.
Podle návrhu trasy prochází obchvat v této části **mimo zastavěné území** a vzdálenost od nejbližšího domu je přibližně 100 metrů. V případě varianty s posunutou křižovatkou by byla tato vzdálenost ještě větší.
Zároveň studie počítá i s dalšími opatřeními, například možností instalace protihlukových stěn v úsecích, kde je to z hlediska ochrany obyvatel potřeba.

Přínos pro Střítež: méně dopravy přímo v obci

Vedle obav je ale potřeba vidět i druhou stranu: **jak se změní doprava přímo ve Střítеži**.
Po silnici II/360 dnes přímo okrajem obce projíždí přibližně **6 498 aut denně**. Přeložení této komunikace a její napojení na obchvat znamená, že tento proud bude převeden mimo zastavěné území.
Pro Střítež to znamená:

- snížení dopravní zátěže v obci,
- méně hluku a emisí v bezprostředním okolí zástavby,
- a bezpečnější prostředí pro místní obyvatele.

Z tohoto hlediska je obchvat pro obec spíše **odlehčením než zatížením**.



Okružní křižovatka u Stříteže má i průjezd pro nadrozměrné náklady mířící do Dukovan. Na obrázku vidíme i mimoúrovňové řešení místní komunikace směrem na Slavice a Pekelný kopec

„Blíž, než se zdá“

Jedním z nejčastějších argumentů proti velkému obchvatu bývá jeho údajná vzdálenost od města. Právě u Stříteže se ale ukazuje opak.
Napojení obchvatu a oblasti Horka-Domky je zde velmi těsné – vzdálenost mezi křižovatkou a obchodní zónou Stop Shop je přibližně 670 metrů.
V praxi to znamená, že cesta po obchvatu není „dlouhá objížďka“, ale velmi krátké napojení, které může být časově srovnatelné nebo výhodnější než průjezd městem.
Pro řidiče tak přestává být rozhodující délka trasy a začíná rozhodovat plynulost jízdy.

Dopad na dopravu ve městě

Pro Třebíč jako celek má tato křižovatka zásadní význam. Pokud je možné jet do Horka-Domky po obchvatu, část dopravy:

- vůbec nevjede do vnitřní městské sítě,
- nezatíží Sucheniovu ulici ani další komunikace,
- a centrum přestane fungovat jako spojovací trasa mezi jednotlivými částmi města.

To je rozdíl oproti průchvatu, který sice nabízí nové spojení, ale stále ho vede v prostoru města a jeho bezprostředního okolí.

Křižovatka, která propojuje město s jeho funkcemi

Křižovatka u Stříteže ukazuje, že velký obchvat není jen nástrojem pro odklon tranzitu. Je to také prostředek, jak propojit město s jeho klíčovými funkcemi – prací, službami a obchodem – způsobem, který nezatěžuje jeho vnitřní část.
V tomto smyslu jde o jeden z uzlů, který má přímý dopad nejen na dopravu, ale i na kvalitu života ve městě i v okolních obcích.

Příště v seriálu

DÍL 4 – Kožichovice
Další křižovatka, která ukáže, jak velký obchvat propojuje město s okolním regionem a jak ovlivňuje každodenní dojíždění.

Velký obchvat a jeho křižovatky: DÍL 4 – Okružní křižovatka u Kožichovic

Křižovatka u Kožichovic patří mezi uzly, kde se nejvíce ukazuje regionální význam velkého obchvatu Třebíče. Na rozdíl od předchozích dílů, které se soustředily buď na tranzit, nebo na každodenní městské vztahy, zde jde o širší souvislost: jak je Třebíč propojená s okolními obcemi a jak probíhá každodenní dojížďka do města i z něj.
Právě v tomto místě se napojuje jeden z hlavních směrů přivádějících dopravu z okolí – a zároveň se zde rozhoduje, zda tato doprava projede městem, nebo jej obejde.

Kožichovice jako přirozené zázemí Třebíče

Kožichovice a další okolní obce tvoří přirozené zázemí Třebíče. Každodenně odtud lidé dojíždějí do zaměstnání, za službami i za nákupy, stejně jako opačným směrem míří doprava z města do regionu.
Tato výměna dopravy dnes probíhá převážně přes městské komunikace. Výsledkem je, že se regionální a městská doprava mísí v jednom prostoru a centrum města zatěžují i jízdy, které by jej ve skutečnosti vůbec nemusely využívat.

Přímý přínos pro Kožichovice i jejich obyvatele

Křižovatka u Kožichovic má význam i z pohledu samotné obce.
Významná část průmyslové oblasti Horka-Domky leží na katastru Kožichovic. Obec tak nese část ekonomické aktivity celého území a přímé napojení na velký obchvat výrazně zlepšuje dopravní obsluhu firem, které zde působí – jak pro zaměstnance, tak pro zásobování a logistiku.
Zlepšení se týká i každodenního života obyvatel. Pro cesty do zaměstnání i pro delší dojížďky směrem na Okříšky, Novou Ves nebo dál na Brno vzniká přímé napojení na kapacitní trasu mimo město. Tím se zkracují cestovní doby, zvyšuje plynulost dopravy a současně klesá potřeba projíždět přes Třebíč.
Velký obchvat tak v tomto místě nezlepšuje jen dopravu „kolem města“, ale i **dostupnost samotných Kožichovic a jejich zázemí**.

Trasa mimo obec: letiště i zázemí hospodářství zůstávají zachovány

V souvislosti s návrhem obchvatu se často objevují obavy týkající se jeho blízkosti k místní infrastruktuře a provozům.
Jedním z diskutovaných témat je třebíčské letiště. Návrh velkého obchvatu se mu však vyhýbá a nijak nezasahuje do jeho provozu ani rozvojových možností. Letiště tak může být i nadále bez omezení využíváno.

Trasa v této části zároveň vede mezi Kožichovicemi a územím, kde se nachází zázemí místního zemědělského podniku. Je navržena tak, aby **zachovala dostupnost těchto hospodářských areálů** a současně vedla v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby obce.
Výsledkem je řešení, které respektuje jak potřeby místního hospodářství, tak kvalitu života v obci.

Průchvat: regionální doprava zůstává ve městě

V případě průchvatu se základní princip dopravního chování nemění. Doprava přijíždějící od Kožichovic se napojuje na městský systém a pokračuje směrem k jednotlivým cílům uvnitř Třebíče.
I jízdy, které by mohly probíhat mimo město, tak zůstávají součástí vnitřní dopravní struktury. Trasa průchvatu sice vzniká nově, ale stále se nachází v prostoru města nebo jeho bezprostředního okolí.
Z pohledu řidiče tak často zůstává nejvýhodnější volbou průjezd městem.

Velký obchvat: napojení regionu bez průjezdu městem

U velkého obchvatu je situace jiná. Křižovatka u Kožichovic umožňuje, aby se doprava z tohoto směru napojila přímo na kapacitní trasu mimo město a pokračovala po ní dál.
Zásadní změna spočívá v tom, že řidič už nemusí volit mezi kratší cestou přes město a delší objížďkou.
Obchvat nabízí plnohodnotnou alternativu, která je plynulejší a méně kolizní.
V praxi to znamená, že část regionální dopravy:

- vůbec nevjede do vnitřní sítě,
- nezatíží hlavní městské komunikace,
- a centrum Třebíče přestane fungovat jako spojnice mezi směry.

Význam pro Horka-Domky a ekonomiku města

Napojení u Kožichovic má přímý význam i pro průmyslovou a obchodní oblast Horka-Domky.
Díky obchvatu se doprava do této oblasti může odehrávat mimo město. Zaměstnanci se dostanou do práce bez průjezdu centrem, zásobování probíhá po kapacitní trase a těžká doprava se nedostává do obytných částí.
Tím se odděluje cílová doprava od dopravy tranzitní a snižuje se tlak na městskou infrastrukturu.

Velký obchvat – okružní křižovatka u Kožichovic

Napojení na Dukovany a strategická doprava

Křižovatka u Kožichovic má zároveň význam i z hlediska dopravy směřující k Jaderné elektrárně Dukovany. Tento směr je dlouhodobě zatížen jak každodenní dojížďkou, tak technickou a logistickou dopravou. Velký obchvat umožňuje, aby tato doprava byla vedena:

- mimo centrum Třebíče,
- po trase, která je kapacitně vhodná i pro těžká a nadměrná vozidla,
- a bez zbytečných kolizí s městským provozem.

To je důležité zejména v souvislosti s plánovanou dostavbou dalších bloků, která zvýší nároky na dopravní infrastrukturu v celém regionu.

Každodenní dojížďka bez průjezdu městem

Z pohledu obyvatel okolních obcí i samotné Třebíče je klíčové, že velký obchvat umožňuje změnu v každodenním chování dopravy.
Cesty, které dnes vedou přes město, mohou být rozděleny už na jeho okraji. Řidiči tak získávají možnost:

- dostat se do cíle rychleji a plynuleji,
- vyhnout se dopravně zatíženým úsekům,
- a zároveň nezatěžovat městskou infrastrukturu.

Tato změna není vynucená – vychází z toho, že obchvat nabízí **výhodnější trasu**.

Uzlový bod pro širší území

Křižovatka u Kožichovic ukazuje, že velký obchvat nelze vnímat jen jako řešení pro Třebíč samotnou. Jde o infrastrukturu, která ovlivňuje celé spádové území.
Právě zde se propojuje město:

- s okolními obcemi,
- s pracovními a obchodními centry,
- i s důležitými regionálními směry.

V tomto smyslu nejde jen o dopravní stavbu, ale o nástroj, který mění fungování vztahů mezi městem a jeho okolím.

Velký obchvat a jeho křižovatky: DÍL 5 – Mezi Třebíčí a Táborským mlýnem: místo, kde se uzavírá celý systém

Křižovatka u Táborského mlýna představuje poslední a zároveň nejdůležitější uzel celého systému velkého obchvatu Třebíče. Právě zde se obchvat napojuje na silnici I/23 směrem na Brno a uzavírá se tak logika dopravního řešení, které postupně přebírá jednotlivé dopravní vztahy ještě před vstupem do města.

V tomto místě už nejde jen o jednu křižovatku. Jde o bod, kde se propojuje tranzit, regionální doprava i každodenní pohyb obyvatel – a kde je možné celý systém jednoznačně vyvést mimo Třebíč.

Tranzit na Brno: přirozená volba mimo město

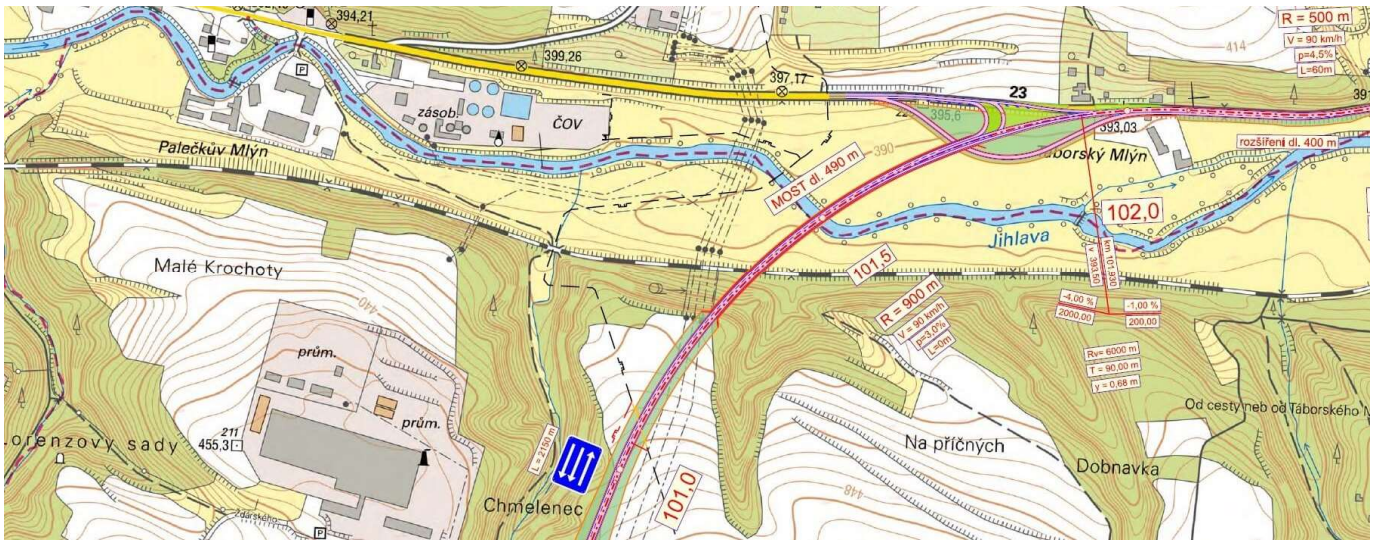
Směr na Brno patří k hlavním dopravním tahům, které dnes procházejí Třebíčí. Právě tento tranzit představuje významnou zátěž pro město, a zároveň největší příležitost pro obchvat.
Velký obchvat v tomto směru nepřináší komplikaci, ale zjednodušení. Řidiči zde nemají důvod sjíždět do města – obchvat nabízí přímější, plynulejší a kapacitnější trasu.
To znamená, že tranzitní doprava směřující na Brno bude obchvat využívat přirozeně, bez nutnosti omezení nebo zákazů.

Směr na D1: možnost odklonit nákladní dopravu

Význam této křižovatky se neomezuje jen na směr Brno. Velmi důležitá je i možnost vést po obchvatu dopravu směřující na dálnici D1 přes Velké Meziříčí.
To se týká především tranzitní nákladní dopravy, která dnes musí projíždět Třebíčí. Velký obchvat umožňuje tuto dopravu převést mimo město na trasu, která je pro ni přirozenější a kapacitně vhodnější.
Výsledkem je menší zatížení městských komunikací a přehlednější vedení regionálních dopravních toků.

Dukovany: význam i pro obyvatele Třebíče

Křižovatka u Táborského mlýna má význam i pro dopravu směřující k Jaderné elektrárně Dukovany. Vedle vozidel přijíždějících zvenčí se to týká i obyvatel Třebíče samotné.
Významná část zaměstnanců Dukovan bydlí v severních čtvrtích města, zejména v lokalitách Nové Dvory (Hájek) a Nové Město. Právě pro ně může velký obchvat znamenat zásadní změnu v každodenním dojíždění.
Pokud jako referenční body vezmeme okružní křižovatku u Kožichovic a křižovatku Brněnská – Sportovní – Rafaelova, je trasa po Hrotovické a Sportovní dlouhá přibližně 3,2 km. Trasa po velkém obchvatu je sice asi o 700 metrů delší, ale díky plynulosti provozu ji lze projet zhruba za 3 minuty. Naproti tomu jízda po Hrotovické, i za ideálních podmínek při dodržení rychlostních limitů, bez kolon a se „zelenou vlnou“ na semaforech, trvá přibližně o minutu déle.
Rozdíl se přitom v reálném provozu ještě zvyšuje – kvůli křižovatkám, kolizním bodům a proměnlivým dopravním podmínkám ve městě.
V praxi to znamená, že i vnitroměstská doprava ve směru sever–jih může být vedena efektivněji po velkém obchvatu než přes městské komunikace. Obchvat tak nepředstavuje jen řešení pro tranzit nebo region, ale nabízí reálné zlepšení i pro každodenní dopravu obyvatel Třebíče.



Velký obchvat – křižovatka mezi Táborským mlýnem a Třebíčí

Kritický bod: Brněnská – Sportovní – Rafaelova

Aby celý systém fungoval, je nutné řešit i jeho napojení na městskou síť. Klíčovým bodem je křižovatka ulic Brněnská, Sportovní a Rafaelova.
Současná světelně řízená křižovatka představuje z hlediska kapacity i plynulosti slabé místo celého systému. Pokud má velký obchvat převzít část dopravy, musí být tento uzel schopen zvládnout vyšší zatížení bez vzniku kolon a zbytečných zdržení.
Z toho vyplývá potřeba jeho přestavby na řešení, které odpovídá skutečnému významu tohoto místa v dopravní síti města.

Proč je složitý systém estakád zbytečný

V kontrastu s tímto přístupem stojí návrh průchvatu, jehož součástí má být složitý mimoúrovňový systém sjezdů, nájezdů, podjezdů a dalších větví komunikací.
Takové řešení připomíná dálniční křižovatku určenou pro velké množství paralelních směrů. Ve skutečnosti však obsluhuje území, kde takto komplexní infrastruktura není dopravně nezbytná.
Výsledkem je systém, který je výrazně náročnější na realizaci i provoz, zasahuje do území ve velkém rozsahu a přitom řeší dopravní vztahy, které lze zvládnout podstatně jednodušším způsobem.
Napojení jednotlivých směrů v tomto prostoru je možné řešit standardní okružní křižovatkou odpovídající velikosti, která zajistí potřebnou kapacitu i bezpečný provoz. Velký obchvat tak nabízí řešení, které je jednodušší, přehlednější a úměrné skutečným dopravním potřebám této lokality.

Místo, kde se uzavírá logika obchvatu

Právě v prostoru Táborského mlýna se ukazuje, jak celý systém funguje jako celek. Jednotlivé křižovatky postupně zachycují dopravu – od tranzitu přes region až po každodenní jízdy – a přivádějí ji k jednomu společnému cíli: vyvést ji mimo město.
To, co začalo u Krahulovského sila, se zde uzavírá.

Závěrečné sdělení celé série

Velký obchvat Třebíče není jedna silnice někde za městem. Je to promyšlený systém křižovatek, které postupně přebírají jednotlivé dopravní vztahy – od tranzitu přes regionální vazby až po každodenní jízdy obyvatel.

Ukazuje se, že rozhodující nejsou kilometry trasy, ale místa, kde se na obchvat najíždí a sjíždí. Právě jednotlivé křižovatky určují, jestli doprava projede městem, nebo se mu vyhne.
Na západním okraji se zachycuje tranzit ještě před vstupem do Třebíče.
Mezi Starčí a Borovinou se rozhoduje o každodenní dopravě obyvatel.
U Stříteže se obchvat přímo napojuje na práci, služby a nákupy.
U Kožichovic propojuje město s regionem a odvádí dopravu mimo jeho centrum.
A u Táborského mlýna se celý systém uzavírá a napojuje na hlavní směry.
V každém z těchto míst se mění dopravní chování – ne zákazem, ale tím, že vzniká rychlejší a přirozenější alternativa.
Právě proto velký obchvat není jen řešením tranzitu. Je řešením pro fungování města jako celku. Umožňuje oddělit dopravu, která do Třebíče patří, od dopravy, která jím dnes pouze projíždí nebo si jím zkracuje cestu.
Výsledkem není jen menší zátěž na hlavních ulicích, ale zásadní změna role centra. Z průjezdného koridoru se může stát skutečný městský prostor.